DEUTSCHE BAUZEITUNG
59. JAHRGANG * № 63 * BERLIN, DEN 8. AUGUST 1925
STADT UND SIEDLUNG
BEBAUUNGSPLAN, VERKEHRSWESEN U. VERSORGUNGS-ANLAGEN
SCHRIFTLEITUNG: REG.-BAUMEISTER a. D. FRITZ EISELEN

Alle Rechte vorbehalten. — Für nicht verlangte Beiträge keine Gewähr.

Ein Bebauungsplan für das Gelände des alten Johannisfriedhofs in Leipzig.

Von Stadtbaurat Ritter, Leipzig.

Im Jahre 1924 hatte der Rat der Stadt Leipzig mit der Grassi-Textilmeßhaus-A.-G. einen Vertrag geschlossen, nach dem die Gesellschaft das in den Jahren 1892-1896 von Hugo Licht erbaute Grassi-Museum am Königsplatze für ihre Messezwecke erhalten sollte, während die A.-G. sich verpflichtete, der Stadt Leipzig ein neues Gebäude zur Unterbringung des Kunstgewerbe-, Länder- und Völkermuseums zu errichten, die zurzeit in dem genannten Grassi-Museum untergebracht sind. Als Bauplatz für die neuen Museumsbauten war vom Rat und von der Stadtverordneten-Versammlung das Gelände des alten Johannisfriedhofes bestimmt worden. Zwei Wettbewerbe, ein öffentlicher und ein beschränkter, förderten keine ausführungsreifen Entwürfe.*) Der Grund für diesen Mißerfolg mag darin zu suchen sein, daß man mit dem beabsichtigten Neubau ein bisher jungfräuliches Gebiet anschnitt, ohne sich über die endgültige Ausgestaltung des Gesamtgeländes klar zu werden.

Im Rahmen der ganzen Stadt betrachtet, bildet der alte Johannisfriedhof den Anfang einer großen zusammenhängenden Grünanlage, die am Ring beginnend über den alten Johannesfriedhof, das Johannistal und den neuen Johannisfriedhof zur Straße des 18. Oktobers führt und von dort aus in die großen Grünflächen der Umgebung übergeht. Es war selbstverständlich, daß dieses Gelände mit seinem alten Baumbestand und den zahlreichen künstlerisch wertvollen Grabdenkmälern in möglichst großer Ausdehnung als öffentliche Anlage erhalten werden mußte (Abb. 2).

Das dreieckige Gelände des Friedhofes wird an den beiden Längsschenkeln von zwei wichtigen Verkehrsstraßen, der Dresdner Str. bzw. dem Täubchenweg und der Hospitalstraße begrenzt. Diese Straßen weisen schon heute einen außerordentlichen starken Verkehr von durch sie hierdurch geführten Straßenbahnen, Kraftwagen und sonstigem Fuhrwerk auf. Soweit sich das Verkehrsgerüst der künftigen Großstadt Leipzig schon übersehen läßt, handelt es sich sowohl bei der Dresdner Straße wie bei der Hospitalstraße um Ausfallstraßen erster Ordnung. In beiden Straßen werden in absehbarer Zeit Autobusse, Automobile und Bahnen in lebhaftem Tempo, mit tosendem Geräusch und aufwirbelndem Staub an dem Gelände des alten Friedhofes verbeirasen. Es besteht die Gefahr, daß der große Reiz, der heute in der Abgeschiedenheit und Ruhe des alten Friedhofes liegt, ohne besondere Vorkehrungen völlig verloren geht. Aus diesen Erwägungen empfiehlt es sich, das Gelände des alten Friedhofes durch eine

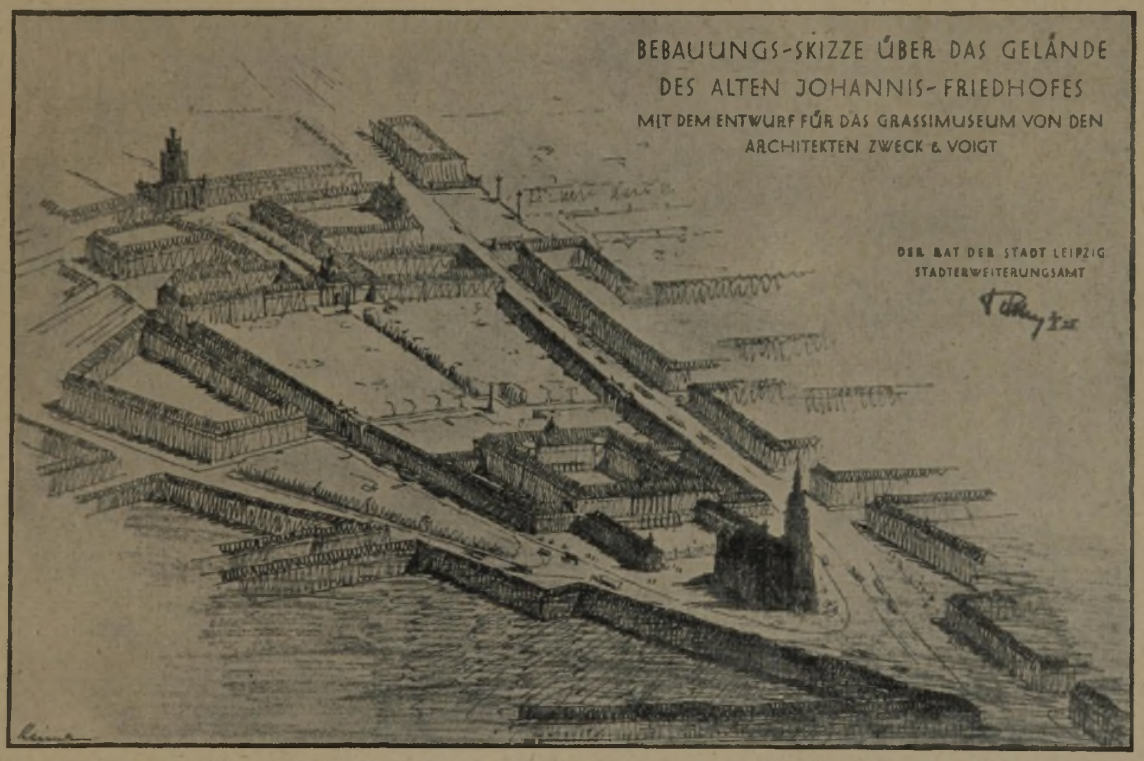

Abb. 1. Schaubild der geplanten Bebauung. (Mit dem Grassi-Museum).

*) Veröffentl. von Stadtbaurat Dr. Bühring in der „Bauwelt" Nr. 51, 1924.

schmale und niedrige Randbebauung von dem Lärm der angrenzenden Verkehrsstraßen abzuschließen.

An der nach der Stadt gerichteten Spitze des dreieckigen Friedhofsgeländes steht die Johanniskirche. Sie stammt aus dem frühen Mittelalter und erhielt ausgangs des letzten Jahrhunderts von Hugo Licht unter Beibehaltung des alten Turmes ihre jetzige Form. Wenn man auch über die architektonischen Einzelheiten der Kirche verschiedener Ansicht sein mag, so bildet sie doch zweifellos eine so charakteristische Note in dem umgebenden Stadtteil, daß ihre Erhaltung und Einbeziehung in den Bebauungsplan des vorliegenden Geländes nicht in Frage gestellt werden kann. Unmittelbar hinter der Kirche liegen die noch erhaltenen Gebäudeteile des alten Johannishospitals. Das Hospital stammt aus dem 13. Jahrh.; seine jetzige

Abb. 2. Lageplan des jetzigen Zustandes des Alten Johannisfriedhofes in Leipzig.

Form hat es erst in viel späterer Zeit erhalten. Seine Gebäude bilden zunächst einen ausgezeichneten architektonischen Maßstab für die Johanniskirche. Sie haben aber auch darüber hinaus in ihren einfachen und schlichten Verhältnissen nicht gewöhnliche architektonische Reize, so daß man aus beiden Gründen trotz des schlechten baulichen Zustandes zunächst den Wunsch hat, diese Gebäude zu erhalten und in dem Bebauungsplan zu verwerten.

Der Ausführung dieses Gedankens stehen unüberwindliche technische Schwierigkeiten entgegen. Es wurde schon oben ausgeführt, daß die Hospitalstraße künftig den Charakter einer Hauptausfallstraße erhält. Ihr künftiger Verkehr fordert ein bedeutend größeres Profil, als es zurzeit vorhanden ist. Schon das jetzige Profil wird durch das reizvolle Türmchen des alten Johannishospitals an einer sehr gefährlichen Stelle wesentlich eingeschränkt, und es steht außer jedem Zweifel, daß dieses Türmchen sich mit der Zeit zu einem unerträglichen Verkehrshindernis entwickeln würde. Die Erhaltung des alten Johannishospitals wird aber auch durch den Neubau des Grassi-Museums unmöglich. Es wäre vom feuerpolizeilichen Standpunkte unverantwortlich, in unmittelbarer Nähe des Museumsgebäudes mit seinem wertvollen Inhalt die alten, mit kleinen Wohnungen und vielen Feuerstellen erfüllten Gebäulichkeiten zu belassen.

Die alten Gebäude müssen nach und nach niedergelegt werden und es erwächst die Aufgabe, neue Werte an ihrer Stelle zu schaffen.

In dem zweiten Wettbewerb hatten die Leipziger Architekten William Zweck und Hans Voigt einen Entwurf vorgelegt, der als Grundlage für eine weitere Bearbeitung dienen konnte. Sie erhielten vom Rate den Auftrag, ihren Entwurf auf Grund einer Bebauungsskizze des Verfassers umzuarbeiten. Sie haben in fleißiger und geschickter Arbeit einen Plan gefertigt, der nicht nur den geschilderten städtebaulichen Forderungen gerecht wird, sondern auch die Wünsche der Museumsdirektoren in vollem Maße erfüllt.

Von den öffentlichen Anlagen des Baugeländes bleiben große Teile mit ihrem alten Baumbestand in den geplanten Hofanlagen des Museums erhalten. Der Zugang zu den großen Grünanlagen des Johannisfriedhofes erfolgt unmittelbar an der Kirche durch den Vor- und den Haupthof des Museums. Es steht zu erwarten, daß der Weg an der Kirche vorüber durch den niedrig gehaltenen Vorhof, durch die Eingangshallen des Museums in den von höheren Gebäudemassen umschlossenen Haupthof und durch weitere Hallen des Museums in den alten Friedhofspark von hohen künstlerischen Reizen begleitet sein wird. Die Johanniskirche bildet ohne irgendwelche bauliche Zutaten den architektonischen Abschluß des Vorhofes, sie selbst wird in den Flügelbauten dieses Vorhofes den Maßstab wiedergewinnen, den ihr jetzt die reizvollen Gebäude des alten Johannishospitales bieten (vgl. Abb 1).

Mit dem Bau des Museums wurde am 18. Mai 1925 begonnen. Das Kunstgewerbe- und Völkermuseum muß im Herbst 1926 bezogen werden. Die Planung liegt in den Händen der Arch. William Zweck u. Hans Voigt, Leipzig, die Ausführung in Händen des städt. Hochbauamtes, die Gesamtoberleitung beim Verfasser. Es ist ihm angenehme Pflicht, Hrn. Prof. Dr. Hans Grässel, München, für die wertvolle Unterstützung bei Beurteilung des 2. Wettbewerbs und dem Akadem. Rat in Dresden für das fördernde Interesse an diesem Museumsbau zu danken.

Vom internationalen Städtebaukongreß in New York.

III. Gesellige Veranstaltungen, Ausfahrten und Rundreise. (Schluß aus Nr. 13.)

Die geselligen Bewirtungen in New York waren zahlreich. Edward M. Bassett hatte täglich zur Frühstücks und Abendtafel eingeladen, das American Institute of Architects gab ein Festmahl im Hotel Roosevelt, die Gesellschaft des Regional Plan of New York and its environs hatte ein Abendessen veranstaltet. Einladungen erfolgten ferner vom Metropolitan Kunstmuseum, für Damen vom Women's City Club und für eine Vertretung der europäischen Kongreßteilnehmer vom „Rotary Club of New York". Die letztgenannte Vereinigung, eine eigentümliche Erscheinung auch anderer amerikanischer Städte, besteht aus Delegierten der zahlreichen wissenschaftlichen, künstlerischen und beruflichen Gesellschaften der Stadt,

vertritt gemeinsame bürgerliche Interessen und hält Versammlungen ab, in denen geredet, getafelt, musiziert wird und Volkslieder gesungen werden, etwa nach Art unserer Studentenverbindungen, freilich mit dem für Europäer peinlichen Unterschiede, daß nur Wasser getrunken wird, weil das Gesetz des „freien" Amerika den Genuß aller alkoholhaltigen Getränke verbietet!

Fahrten wurden unternommen Dienstags mit Dampfboot rings um die Insel Manhattan und deren am südlichen Abschluß der Insel besonders machtvoll wirkende Hochhausgruppen, Freitags mit Kraftwagen durch die Stadtteile Manhattan, Queens und Brooklyn. Diese letzte Fahrt wurde Housing and Town planning tour genannt; sie diente zur Besichtigung von Wolkenkratzern früherer und jetziger Art in Manhattan, verschiedener Neusiedlungen in The Queens und ansehnlicher Teile von Brooklyn. Die Teilnehmer hatten Gelegenheit, die ausgezeichnete Regelung des riesenhaften Straßen- und Eisenbahnverkehrs — wenn auch das Zurechtfinden in den unterirdischen Gängen und Hallen und Sälen der Fern- und Stadtbahnen nicht immer leicht ist — und die Erfolge der 1916er Staffelung der Bauordnung*) kennen zu lernen. Die Verfasser jener Bauordnung verkennen keineswegs, daß die Höhenbeschränkungen noch ungenügend sind und die fernere Errichtung von Turmhäusern in Wohngegenden, wie am Centralpark und an den nördlichen Uferstraßen von Manhattan, zwischen den Wohnhäusern gewöhnlicher Art zu beklagen ist. Manche von den Wolkenkratzern sind zweifellos hervorragende Werke der Baukunst, viele sind gewiß annehmbare Leistungen; aber die meisten sind doch weiter nichts als brutale Riesenmauerkörper. Es scheint aber, daß man auf weitere Schritte zur Besserung in Bälde hoffen darf.

Besichtigt wurden die Neusiedlungen der Metropolitan Lebensversicherungsgesellschaft: fünfgeschossige, zumeist dachlose Häuser für 2200 drei-, vier- und fünfräumige Wohnungen, deren wesentlicher Vorzug es ist, daß die monatliche Miete für den Raum nur 9 Dollar beträgt, während man in Wohnungen auf Manhattan von Jahresmieten bis zu 1000 Dollar je Zimmer spricht. Ferner die zwei- und dreigeschossigen Kleinwohnungshäuser der Sunnyside-Gesellschaft und die ausgedehnte, genossenschaftliche Anlage fünf- bis sechsgeschossiger Gebäude für Mittelstandswohnungen, genannt Jackson Heights (Architekt A. J. Thomas), wo den Besuchern von der „Queensboro Corporation" ein Frühstück mit Begrüßungen und Vorträgen in gastfreier Weise geboten wurde. Gemeinsam ist diesen drei Siedlungen die reichliche Anordnung öffentlicher Grün- und Spielplätze und der Verzicht auf eine selbständige Hof- oder Gartenfläche für die einzelne Familie. Die Zimmer sind klein, aber wohnlich, mit zentralen Beleuchtungs- und Heizeinrichtungen, die Küchen mit allen erdenklichen „Errungenschaften der Neuzeit". Dann aber folgte der Besuch der glänzenden, herrschaftlichen Gartenvorstadt Forrest Hills, der wir vielleicht eine besondere Veröffentlichung widmen werden. Die Weiterfahrt durch Brooklyn war wenig erfreulich — der Besuch des schönen Prospect-Parks mit Blick über den East River auf Manhattan mußte leider unterbleiben —, noch weniger in Manhattan selbst die Fahrt durch einige Straßen der an den Schmutz russisch-polnischer Orte erinnernden Juden-Slums im Canalstreet-Stadtviertel. Die „Wohnungsreform" wird in New York noch sehr viele Anstrengungen und Opfer erfordern.

Nach Schluß der Tagungen begann am Sonntag, den 26. April, eine zwölftägige Rundreise zum Besuch der Städte Washington, Baltimore, Philadelphia, Pittsburgh, Chicago, Detroit, Buffalo mit den Niagarafällen, Toronto und Montreal, von wo am 9. Mai Gelegenheit zur Rückfahrt nach Europa war. Der Verfasser dieser Zeilen kann nur über die erstgenannten drei Städte berichten, weil er von Philadelphia nach New York und von dort in die Heimat zurückkehrte.

Washington erinnert mit seinen Straßen und Plätzen, seinen wirkungsvollen Fernsichten und öffentlichen Gebäuden, Parkanlagen und Gewässern stark an Paris. Kein Wunder, da der Grundplan, wie bekannt, französischen Ursprungs ist. Den Reisenden wurden aber nicht zuerst die Schönheiten der Stadt vorgeführt, sondern sie wurden auf stundenlanger, wenig unterhaltender Autofahrt nach Mount Vernon gebracht, um dem erinnerungsreichen ehemaligen Landhause Georg Washingtons einen Besuch abzustatten und an seiner Gruft einen Kranz der Ehrerbietung niederzulegen. Die Rückfahrt auf dem Potomac-Flusse konnte mit einer behaglichen Rheinfahrt verglichen werden, und erst recht lohnend waren nun die Besichtigungen zu Fuß und zu Wagen in der Stadt selbst. Den beiden großen Straßenachsen, die auf das Kapitol zielen, soll unter Opferung von Parkflächen eine dritte zum Anbau öffentlicher Gebäude dienende, etwa 3 km lange Hauptachse hinzugefügt werden, die vom Kapitol auf den Washington-Obelisk und weiter auf den Lincoln-Tempel gerichtet ist und bei dem Obelisken von einer neuen Querachse gekreuzt wird, die das White House, die Präsidentenwohnung, mit einer Potomac-Brücke verbindet: eine Anlage ersten Ranges, die wir geneigt sind, zu den „unbegrenzten Möglichkeiten" Amerikas zu rechnen. Der Verkehr ist bei der mäßigen Größe der Stadt selbstredend weit geringer als in New York: während dort jeder für die Unterbringung seines Autos selbst zu sorgen hat, sieht man auf den breiten Straßen Washingtons Tausende von leeren, verschlossenen Kraftwagen an den Bürgersteigen so lange aufgestellt, als die von draußen gekommenen Besitzer ihren Geschäften obliegen. Eine einfache Lösung des Garagenproblems, die anderwärts leider nicht anwendbar ist.

Eine gemeinsame Rundfahrt am zweiten Tage durch die parkartige Stadtumgebung zeigte die beneidenswerten Wohnungsverhältnisse der Reichen, vielfach auch des Mittelstandes, und namentlich eine Friedhofsanlage von seltener Pracht und Schönheit. Dazu kamen der Besuch einer Ausstellung der „Pan America Conference on Capital Cities" die gastfreien Veranstaltungen eines „Pan America Dinner" der „American Civic Association" Montags und eines „International Luncheon" Dienstags, last not least aber die persönliche Vorstellung der einzelnen Teilnehmer beim Präsidenten Coolidge und seiner liebenswürdigen Gattin, um den Aufenthalt in Washington wohl zum Höhepunkt der Amerikareise zu machen.

Von Washington nach Baltimore fährt man in etwa einer Stunde. Der Mittwoch war zum Besuche dieser Stadt bestimmt, einer etwa 700 000 Bewohner (darunter 70 000 Deutsche) zählenden, geschäfts- und verkehrsreichen Hafenstadt mit einer landschaftlich herrlichen Umgebung, deren Besichtigung eine halbtägige Rundfahrt gewidmet war: Wohnsiedlungen der Reichen und des oberen Mittelstandes, ausgebreitet in weiter Landschaft und abwechselnd mit öffentlichen Parkanlagen in hügeligem Gelände. Die Siedlungen tragen selbst zumeist den Namen von Parks, z. B. Karrollpark, Morrellpark, Westforrestpark, Denmorepark, Montebellopark, Rolandpark usw., und nicht mit Unrecht. Abweichend von europäischen Wohnvierteln haben alle Straßen breite Fahrwege, die von grünen Seitenstreifen eingefaßt sind, in deren Mitte eine Plattenbahn den Fußweg bildet. Die Häuser stehen zwischen Bäumen und Strauchwerk auf der Rasenfläche frei in der Landschaft, und die zugehörigen Grundstücke sind nur ausnahmsweise von der Straße und den Nachbargrundstücken durch niedrige Hocken getrennt. Der schönen Siedlung Rolandpark benachbart sind die Gebäudegruppen der John-Hopkins-Universität, nach amerikanischer Regel einen zusammenhängenden, ausgedehnten Bezirk einnehmend. Die Wohnverhältnisse von Arbeitern und Armen wurden nicht gezeigt. Der Nachmittag diente einer Rundfahrt auf den Gewässern des Hafens, die von Ladekais, industriellen Anlagen oder landschaftlichen Ufern umgeben sind. Ein mittägliches Frühstück und ein abendliches Gastmahl mit frischem Eiswasser unterbrach und beschloß die lehrreichen Besichtigungen, um welche sich besonders der Stadtarchitekt Joseph M. Shirley verdient gemacht hat.

Und nun Philadelphia, mit seinen 2 Millionen Einwohnern, zwar erheblich hinter den 7 Millionen New Yorks zurückstehend, sonst aber der letztgenannten Stadt im Straßenverkehr, in den Hochhäusern und den Bahnhofsanlagen nahe verwandt. Das Schachbrett des Straßenplans ist jedoch von mehreren Diagonalen durchbrochen. Neue Durchbrüche dieser Art sind beabsichtigt. Das städtebauliche Prachtstück von heute ist der gleichfalls in diagonaler Richtung in der Anlage begriffene Fairmont Parkway, in etwa 2 km Länge vom Rathausplatze auf den Fairmonthügel gerichtet und in seinen Grünflächen bis zu 300 m breit*). Sechs in dieser Grünfläche zu errichtende öffentliche Gebäude werden Teile der Straßen und eines eingeschalteten Platzes umrahmen; auf dem Schlußhügel ist ein großes Museumsgebäude mit vortretenden, tempelartigen Flügeln im Bau begriffen. Eine Festschrift, die das allmähliche Werden des Parkway-Planes, wobei namentlich die Architekten Trumbauer, Zantzinger, Cret und zuletzt Jacques Greber aus Paris gewirkt haben, in Zeichnungen und Worten dar-

*) Siehe Jahrgang 1915 der Deutschen Bauzeitung, Seite 449 ff. —

*) Vergl. Stübben, Der Städtebau, 3. Auflage 1924, S. 501. —

stellt, wurde den Gästen als Andenken überreicht. Die großzügige Anlage bildet zugleich den Hauptzugang zum ausgedehnten Fairmontpark, der auf beiden Ufern des Schuylkillflusses ein Gebiet von etwa 800 ha bedeckt, das seinerseits von landschaftlichen Einzelhaussiedlungen umgeben ist, die in die sehr ansprechenden Vororte Manayunk, Germantown, Chestnuthill u. a. übergehen.

Ein zweites städtebauliches Zugstück ist der in Ausführung begriffene Bau einer Hängebrücke über den Delaware-Fluß zur Verbindung von Philadelphia mit der jenseitigen, zum Staate New Jersey gehörenden Stadt Cambden. Die Mittelspannung dieser „biggest bridge of the world" mißt 1750 Fuß, und die Fahrbahn liegt 135 Fuß über Hochwasser. Die Aufstiegrampe zu dieser Riesenbrücke erforderte die Niederlegung einer großen Zahl von Baublöcken. Es ist heute noch eine wüste Fläche, deren sachgemäße Umbauung durch die Unvollkommenheiten amerikanischer Enteignungsgesetze erschwert wird. — Auch die Nachbarstadt Cambden wurde besucht, hauptsächlich um die sehr ansprechende, nach regelmäßigen Grundlinien entwickelte Siedlung York Ship Village in Augenschein zu nehmen, die die Schiffbaugesellschaft dort durch die Architekten Litchfield und Rogers erbauen läßt.

Über die auf der Weiterreise besuchten Städte wird wohl noch von anderer Seite berichtet werden. Die Mitteilungen des Unterzeichneten mögen durch die Bemerkung abgeschlossen werden, daß ein zutreffender Vergleich europäischer und amerikanischer Verhältnisse außerordentlich schwierig sein würde. Unentwickelte Landbewohnung und übertriebenes Stadtwesen stehen drüben einander gegenüber. Die Schwierigkeiten des letzten sind so groß, daß die Fragen der Dezentralisation sich zwingend aufdrängen. Die Architektur weicht nicht allzusehr ab von der bisherigen europäischen, besonders der französischen Art, wenn man davon absieht, daß der Wolkenkratzer seine eigenen Lösungen verlangt. Der übernommene Klassizismus spielt nicht bloß bei Monumentalbauten die Hauptrolle, sondern scheint auch für Wohnhäuser unentbehrlich zu sein, wo wenigstens an einem Portal oder einer Veranda antike Säulen und Gebälke selten fehlen. Eine moderne Richtung in unserem Sinne scheint es nicht zu geben.

Von der wogenden und tobenden, rast- und maßlosen amerikanischen Millionenstadt heimzukehren in den Frieden eines deutschen Stadtwesens, wo die Vergangenheit mit hundert Zungen redet, und die Gegenwart in Behaglichkeit, Leib und Seele umfängt, ist ein Genuß sondergleichen. Möge die Zukunft unserer Großstädte verschont bleiben von dem stürmenden und zermürbenden Massenbetrieb der Neuen Welt!

Rühmend aber muß schließlich anerkannt werden, daß die amerikanischen Fachgenossen und Verwaltungen angesichts der umfangreichen, fürsorglichen Veranstaltungen den allergrößten Dank der Kongreßteilnehmer verdient haben und daß diese besonders gebührt dem Leiter des Ganzen George B. Ford in New York und dem unausgesetzt tätigen Geschäftsführer der internationalen Vereinigung, Herrn Chapmann in London. —

J. Stübben.

Die Wohnungsverhältnisse in den Vereinigten Staaten.

Von Oberbaurat Dr. Brandt-Hamburg.

In der Schriftreihe des Internationalen Arbeitsamtes in Genf ist ein offizieller Bericht*) erschienen, der alle wünschenswerten Aufklärungen über die Wohnverhältnisse in den Vereinigten Staaten zu geben vermag.

Der Bericht betont zunächst, daß der Unterschied zwischen den Vereinigten Staaten und den europäischen Ländern so groß ist, daß unmittelbare Vergleiche unmöglich sind. Einmal überwiegt heute noch in Amerika das Eigenhaus. Im Jahre 1890 lagen 47,8 v. H. aller Wohnungen im Eigenhause, 1920 noch 44,6 v. H. Ferner wurde Amerika nicht unmittelbar vom Kriege berührt. Da es keine zerstörten oder abgetretenen Gebiete gab und die Wohnungsnot viel geringer war als in Europa, konnten Eingriffe in das Privateigentum durch Mietefestsetzung, die der amerikanischen Einstellung völlig widersprochen hätten, vermieden werden. Ein Wohnungsmangel trat nur zeitlich und örtlich beschränkt auf, und zwar während des Krieges in den Industriezentren durch Zusammenballung von Arbeitskräften und nach dem Kriege in einigen Großstädten infolge anormaler wirtschaftlicher Zustände. Amerika hat es daher nicht für nötig gehalten, öffentliche Mittel für den Wohnungsbau aufzuwenden, sondern Alles dem freien Spiel der Kräfte überlassen und nur teilweise Maßnahmen getroffen, um den Bau von Kleinwohnungen anzuregen.

Während des Krieges wurde jede nicht unbedingt nötige Bautätigkeit unterbunden und alles auf die Interessen der Kriegsindustrie eingestellt. Für den Bau von Arbeiterwohnungen in der Nähe der neugeschaffenen Kriegsbetriebe wurden öffentliche Mittel in der Höhe von etwa 70 Millionen Dollar aufgewendet. Dagegen mußte zu jedem anderen Bauvorhaben seit dem Juli 1918 eine besondere Bauerlaubnis eingeholt werden. Doch bestand diese Sperre nur wenige Monate. Nach dem Kriege stiegen die Baukosten rapide. Wenn man das Jahr 1914 mit 100 zu Grunde legt, stieg der Baukosten-Index bis 1918 auf 160, im Laufe des Jahres 1919 bis 225 und erreichte seinen Höchstpunkt im Mai 1920 mit 260. Dann trat der Umschwung ein, der Index fiel 1921 bis 175, erreichte seinen tiefsten Punkt im März 1922 mit 170, um dann langsam wieder zu steigen. 1923 und 1924 hielt er sich unter Schwankungen etwa auf der Höhe von 200 und betrug Anfang 1925 etwa 180. Zuerst stiegen die Baustoffpreise, dann die Löhne, beide Kurven schnitten sich etwa Anfang 1921. Zurzeit ist der Lohnindex etwas höher.**)

Die Gründe für diese Steigerung der Baukosten sind verschiedene. Der Bericht des Internationalen Arbeitsamts nennt als Ursachen die hohen Kosten für Kohle, Transport und Kredit. Doch scheinen mir diese drei Tatsachen auch nur Erscheinungen einer allgemeinen Wirtschaftskrise zu sein, die einen typischen Verlauf genommen hat. Infolge der enormen Kriegsgewinne, der Materialverknappung und der Unterproduktion auf manchen Gebieten trat nach dem Kriege eine Hausse ein, die 1920 ihren Höhepunkt erreicht hatte und dann umschlug. Die Kaufkraft des Dollars, gemessen an den Lebenshaltungskosten, betrug Juli 1914 = 100, Juli 1918 = 65,7, Juli 1920 = 48,9 und stieg dann wieder auf ein Niveau von etwa 61, das unter Schwankungen bis heute eingehalten ist. Der Lohnindex erreichte 1921 mit 200 seinen höchsten Stand und hält sich jetzt etwa auf 190.

Durch die starke Erhöhung der Baukosten nahm die Bautätigkeit nach dem Kriege zunächst noch nicht den erwarteten Aufschwung. 1919 wies der Wohnungsbau nur 58 v. H. des normalen Zuwachses auf, 1920 sogar nur 37 v. H. (76 000 statt 310 000 neue Wohnungen). Aber 1921 trat mit dem Preissturz ein solcher Umschwung ein, daß Anfang 1924 schon vielfach vor Überproduktion gewarnt wurde. Im Rahmen des gesamten Wohnungsneubaues nahm der Bau von Mietkasernen ständig zu, der von Einfamilienhäusern ab. Von den neugeschaffenen Wohnungen lagen 1921 noch 58,3 v. H. in Einfamilienhäusern, 1922 nur noch 47,6 v. H. und 1923 = 45,8 v. H. Selbst in kleinen Städten, die vor dem Kriege überhaupt kein Mehrfamilienhaus kannten, hat die Mietskaserne Boden gewonnen. Dies wird von manchen Seiten auf die Wohnungsansprüche der europäischen Einwanderer zurückgeführt. Daß die Neubauten infolge der hohen Bodenpreise fast ausschließlich in den Außenbezirken der Städte errichtet wurden, versteht sich wohl von selbst.

An Finanzierungsmöglichkeiten hat es nie gefehlt. Baugelder und Hypotheken stehen in genügendem Umfange zur Verfügung. Es gibt etwa 10 000 Building and Loan Associations, Privatgesellschaften, die Hypotheken geben, mit einem Stammkapital von 3,5 Milliarden Dollar. Die Höhe der ausgegebenen Hypotheken ist nicht bekannt, doch dürfte sie mindestens 50 Millionen Dollar betragen. Daneben kommen noch die Versicherungsgesellschaften in Frage. Die Beleihung erfolgt auf Grund vorsichtiger Schätzungen (durchschnittlich 95 v. H. des Verkaufspreises) an erster Stelle zu 50 v. H., an zweiter Stelle zu 30 v. H. Die Zinsen betragen gesetzlich 6 v. H., doch werden für zweite Hypotheken tatsächlich Aufschläge von 1½—2 v. H. verlangt. Die Amortisation erfolgt in 11 Jahren mit einer jährlichen Quote von etwa 7½ v. H. Die Prüfungs- und Abschlußgebühren betragen 3½ v. H. Die Verluste der Gesellschaften sind sehr gering, beispielsweise in Philadelphia 1924 nur 0,07 v. H. des ausgeliehenen Geldes.

*) The housing Situation in the United States. International Labour Office, Reports Series G Nr. 2, Genf 1925.

**) Angaben des National Industrial Conference Board.

Gewisse Abweichungen von dieser allgemeinen Entwicklung zeigt nur New York, das überhaupt eine Ausnahmestellung in den Staaten einnimmt und nicht als Grundlage für die Beurteilung des ganzen Landes genommen werden kann. Hier war die Wohnungsnot am größten. Die Zahl der leerstehenden Wohnungen, die vor dem Kriege 8 v. H. betragen hatte, sank bis Februar 1921 auf 0,15 v. H. Als Mittel zur Abhilfe wurde am 27. September 1920 die sogenannte Exemption Ordinance erlassen, durch die der Neubau von Kleinwohnungen von der Grundsteuer befreit wurde. Unter diese Verordnung fielen nur Wohnungen mit weniger als 5000 Dollar Baukosten, d. h. etwa Kleinwohnungen mit nicht mehr als 5 kleinen Räumen, die Küche als Raum mitgerechnet. Diesem Beispiel folgten nur vier kleine Städte. Die Verordnung wurde am 1. April 1923 wieder aufgehoben. Ihr Erfolg wird verschieden beurteilt, im allgemeinen wird anerkannt, daß sie die Bautätigkeit stark angeregt hat. Aber der Gewinn ist wertlos in die Taschen der Bauunternehmer geflossen und hat keine Ermäßigung der Mieten zur Folge gehabt.

Auch über die Mieterschutzbestimmungen in Amerika bestehen bei uns vielfach irrige Angaben. In den meisten Städten war ein Mieterschutz überhaupt nicht nötig. Es war immer ein geringer Prozentsatz leerstehender Wohnungen vorhanden, und die Mieten stiegen langsamer als der Lebenshaltungsindex. Noch 1923 betrug der Mieteindex von 32 amerikanischen Städten im Durchschnitt 166,5, während der Lebenshaltungsindex 173,2 war. Dann erfolgte die Ausgleichung. Auch in dieser Beziehung machte New York die einzige Ausnahme. Hier stiegen die Mieten 1919 und 1920 so schnell, daß unter den Mietern eine Art Krisis entstand, zumal die Einkommensteigerungen keinen Schritt hielten. Dreiviertel der New Yorker Bevölkerung hat ein Einkommen unter 2500 Dollar, dabei wohnt im Gegensatz zu andern Städten

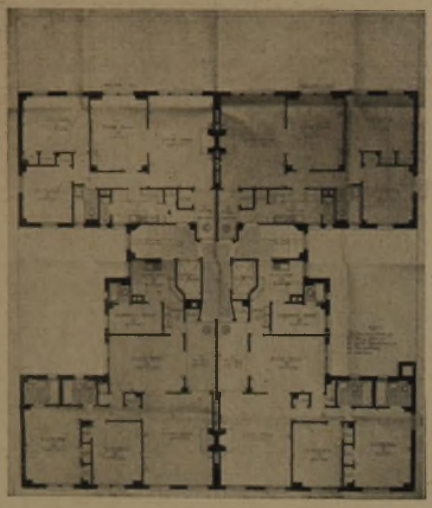

Abb. 1. Typischer Miethaus-Grundriß in New York n. d. Krieg. 70 v. H. bebaut. (rd. 1 : 500.)

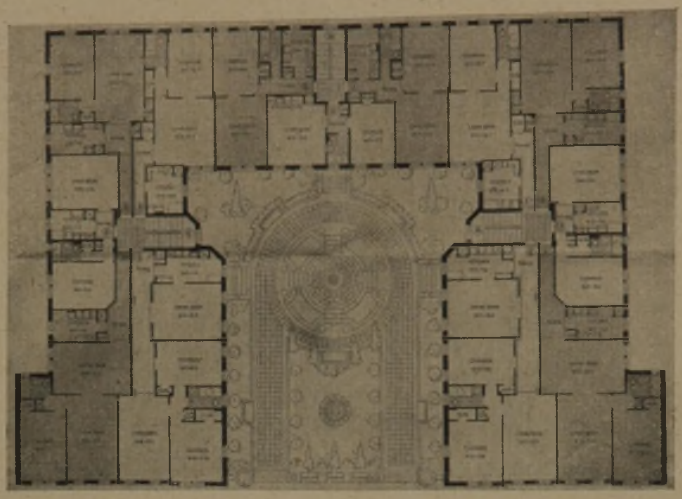

Abb. 2. Miethaus in New York. 15 Geschosse hoch (rd. 1 : 500).

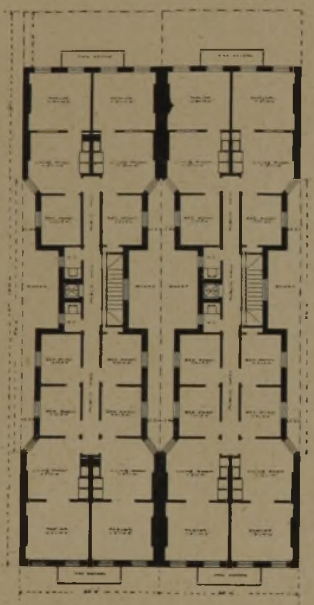

Abb. 4. Typischer Mietshaus-Grundriß in New York von 1901 82 v. H. der Grundfläche überbaut. (rd. 1 : 500.)

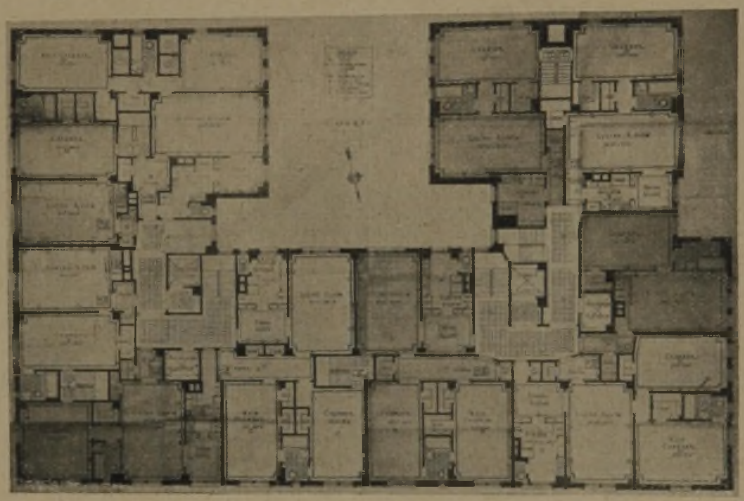

Abb. 3. Schlechter Grundriß. 15 Geschosse. Nach d. Krieg gebaut. (Feuersichere Treppe im Innern, aber ohne Licht. (rd. 1 : 500.)

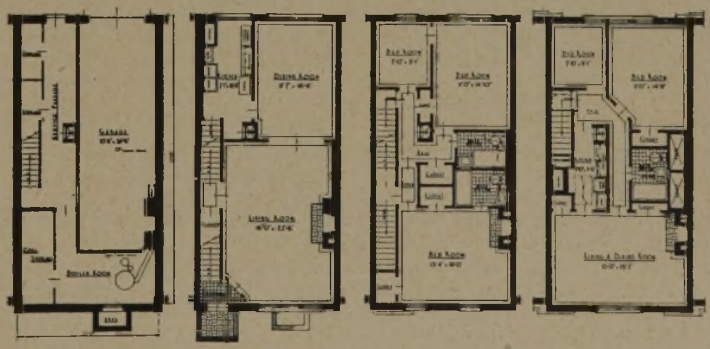

Abb. 5 (rechts). Zweifamilien-Reihenhaus. (Im Keller Garage.) Von links nach rechts: Keller, I., II., III. Geschoß. (rd. 1 : 500.)

etwa 66 v. H. der Bevölkerung in Miethäusern. 1920 wurden durch besonderes Gesetz nur für die Städte New York und Washington (als reine Beamtenstadt) die Mieten auf 125 v. H. der Friedensmieten beschränkt und die Kündigung erschwert. Das Gesetz gilt zwar noch bis 1926, wird aber wenig scharf gehandhabt und vielfach umgangen. Es wird auch offiziell zugegeben, daß das Gesetz nur auf etwa 400 000 Wohnungen von 1,1 Millionen Anwendung gefunden hat. Inzwischen ist der Prozentsatz der leerstehenden Mietwohnungen wieder auf 2,11 v. H. gestiegen und wird voraussichtlich Ende 1925 4 v. H. betragen, so daß der Wohnungsmangel im wesentlichen behoben ist.

Wenn somit im allgemeinen die Wohnungskrisis durch die private Initiative überraschend schnell überwunden ist, so bleibt doch ein Problem drüben genau so wenig gelöst wie bei uns, und das ist der Bau gesunder und billiger Kleinwohnungen für die ärmeren Bevölkerungsschichten. Diese Tatsache spricht der Bericht des Internationalen Arbeitsamts nicht mit genügender Klarheit aus, offenbar weil den meisten Amerikanern bei dem gänzlichen Mangel an sozialer Einstellung diese Lücke garnicht genügend zum Bewußtsein kommt. Es werden zwar eine ganze Reihe gemeinnütziger Bestrebungen aufgezählt, die es aber nach unserer Auffassung gar nicht sind. Die Arbeitersiedlungen der großen Industrien, wie z. B. die der Carnegie Steel Corporation in Clairtown, der Cotton Mills in South, des Oeltrusts in Bayonne, der Wollkompagnie in Shawheen, vieler Kohlengruben und Eisenzechen u. a. m. verdanken sicher ihren Ursprung mehr dem Umstande, daß in diesen abgelegenen Gegenden überhaupt nicht genügend Arbeiterwohnungen waren und kein Bauunternehmer das Risiko von Spekulationsbauten übernehmen wollte. Meist beteiligten sich auch die Industriewerke nur an einer Gesellschaft, die das Gelände aufschließt und gewerbsmäßig Häuser zum Verkauf baut. Auch einzelne Versicherungsgesellschaften, die vorbildliche Mietshäuser errichtet und verhältnismäßig billig vermietet haben (9 Dollar monatlich für jeden Raum), machen damit gute Geschäfte und betrachten den Bau als sicherste Kapitalanlage für ihre enormen Reserven. Cooperative Gesellschaften, etwa entsprechend unseren Genossenschaften, sind erst in ganz bescheidenen Anfängen vorhanden. Die größeren von ihnen beschaffen sich ihr Stammkapital durch die Ausgabe von Shares in einer Stückelung von 10 bis 1000 Dollar mit einer Gewinnbeschränkung auf 5 v. H.; sie bauen für ihre Anteilseigner Kleinhäuser, die meist nach zehnjähriger Amortisation in das freie Eigentum übergehen. Die Hypotheken werden von Hypothekengesellschaften oder von Arbeiterbanken, vereinzelt auch von Privatbanken gegeben. Daneben gibt es noch einzelne große Miethäuser, besonders in Brooklyn, die sich im gemeinschaftlichen Besitz sämtlicher Bewohner befinden und von ihnen gemeinsam verwaltet werden, doch sind genaue Angaben darüber nicht zu erlangen. Aber aus öffentlichen Mitteln wird für den Bau von Kleinwohnungen oder die Verbilligung der Mieten nichts getan und auch die wilde Bodenspekulation nicht verhindert. Darum besteht auch heute noch ein Mangel an guten, billigen Kleinwohnungen und darum sind die Wohnverhältnisse der unteren Volksschichten recht schlecht. In demselben New York, wo man die elegantesten, komfortabelsten Mietwohnungen der Welt hat, Wohnungen von 20 Zimmern mit 5 Bädern zu einem Mietpreise von 100 000 Rmk. jährlich, bestehen noch etwa 570 000 Wohnungen in alten Mietkasernen, die ein oder mehrere dunkle Räume ohne eigene Fenster zum Freien haben.*)

(Einige typische Wohnhausgrundrisse aus New York geben wir an den Abb. 1–5, S. 125, wieder.)

Autobus und Straßenbahn in der Innenstadt.

Magistrats-Oberbaurat Dr. Dr.-Ing. Heiligenthal, Berlin.

In der Innenstadt Londons beherrscht der Omnibus von altersher das Straßenbild, früher als Pferdefuhrwerk, heute als Autobus. London eignet sich daher nicht zu Vergleichen mit Berlin, wo die Straßenbahn den alten Omnibus fast völlig verdrängt hatte, ehe der Benzinmotor ihn aufs Neue wettbewerbsfähig machte. Dagegen finden wir in New-York ähnliche Verhältnisse wie in Berlin. In dieser Stadt, die so viele Parallelen mit Berlin bietet, kann man Autobus und Straßenbahn heute nebeneinander beobachten.

Die Entwicklung ging in New-York sehr rasch vor sich, und wandte sich stets ohne große Hemmungen dem technisch vollkommensten Verkehrsmittel zu. Der Pferdeomnibus hat sich hier nicht wie in London bis zur Einführung des Autobusses behauptet, sondern er wurde von der elektrischen Straßenbahn rasch und vollkommen verdrängt. Um 1900 war der Omnibus aus New York verschwunden, der 20 Jahre vorher den Verkehr der Hauptstraßen charakterisiert hatte. — New-York war eine Stadt der Straßenbahnen geworden.

Heute nach abermals 20 Jahren wandelt sich das Verkehrsbild wieder: — der Autobus, der an Stelle des unvollkommenen Pferdeomnibusses trat, gewinnt an Boden und steht heute als wichtiges Verkehrsmittel neben der Straßenbahn. Wie wird sich die künftige Entwicklung gestalten?

Die Studienkommission für ein Generalsiedlungsplan New-Yorks hat eine sehr wertvolle Untersuchung über den Verkehr der Hauptstraßen herausgegeben, in der sich auch ein Abschnitt über die Beziehungen von Autobus und Straßenbahn zum Straßenverkehr findet.[1])

Als wichtigste Tatsache erwähnt dieser Bericht, daß die Zahl der Straßenbahnpassagiere seit 1914 nicht mehr zugenommen, die Zahl der Autobuspassagiere aber sich in diesem Zeitraume verfünffacht hat. Straßenbahnlinien sind seit 1914 nicht mehr gebaut worden. Wo sie in den Hauptstraßen bestehen, bilden sie ein großes Hindernis für den Verkehr der Motorfahrzeuge. Die Straßenbahngesellschaften haben diesen Nachteil auch erkannt und bemühen sich, ihre Linien auf eigene Bahnkörper zu verlegen, damit sie größere Schnelligkeit entfalten können. Häufig verbietet sich aber die Verlegung auf eigene Bahnkörper durch die zu geringen Breiten der Straßen und für diesen Fall schlägt der Bericht besondere Parallelstraßen für den durchgehenden Verkehr der Motorfahrzeuge vor.

Zur Feststellung des Einflusses von Omnibus und Straßenbahn auf die Verteilung des Straßenbahnverkehrs, sind 3 typische Straßen der Innenstadt beobachtet worden. Das Ergebnis war, daß Straßenbahnen inmitten des Fahrdamms (ohne eigenen Bahnkörper) den Verkehrswert dieser Straßenteile für die Motorfahrzeuge stark vermindern. (vgl. Abb. 1).

Der Autobus beansprucht nach den New-Yorker Beobachtungen nur etwa die 1.4 fache, der Straßenbahnwagen aber die 3,1 fache Fahrdammfläche, die ein Personenkraftwagen braucht. Die erste Zahl über die Fahrdammbelastung durch den Autobus stimmt mit dem aus Wagenfläche und Bremsweg errechneten theoretischen Wert fast genau überein;[2]) ganz anders aber verhält es sich mit der Fahrdammbelastung durch den Straßenbahnwagen. Der Straßenbahnwagen bedarf nach den New-Yorker Feststellungen das 3,1 fache des Personenkraftwagens an Fahrdammfläche, während die theoretische Berechnung nur das 1.62 fache ergibt.

Wie erklärt sich das? Offenbar ist der theoretische Wert nur dann in der Praxis anwendbar, wenn die Straßenbahn auf eigenem Bahnkörper fährt. Wo, wie in der Innenstadt, die Gleiszonen der Straßenbahnen von anderen Fuhrwerken mitbenutzt werden müssen, verdoppelt sich die durch den Straßenbahnwagen außer Betrieb gesetzte Fahrdammfläche, weil der Straßenbahnwagen beim Halten ein schweres Hindernis für den übrigen Verkehr bildet.

Die für New-York durch an 3 stark belasteten Fahrdämmen mit je 6 Fahrzeugbreiten ermittelten Werte sind für Berlin allerdings nicht ohne weiteres anwendbar. Die beiden äußersten zunächst dem Bürgersteig gelegenen Fahrzeugbreiten dienen in New-York dem Halten der Autobusse und dem Aufenthalt der Personenkraftwagen bis zu 20 Minuten. Für die Verkehrsbewegung kommen also nur die 4 mittleren Verkehrsstreifen in Betracht, soweit die Fahrzeuge nicht in eine Querstraße einbiegen wollen.

In den Berliner Verkehrsstraßen I. Ordnung dürfen Personenfahrzeuge dagegen nicht länger halten, als zum Ein- und Aussteigen notwendig ist. Eine beschränkte Mit-

*) Reports des Tenement House Departement 1924. Doch die Gerechtigkeit gebietet hinzuzufügen, daß auch in den schlechtesten Wohnvierteln kaum ein überfüllter Raum ist und daß die Sterblichkeitsziffer nur 10 von Tausend beträgt. Ungünstig ist nur das Verhältnis zwischen Einkommen und Mieten. In den alten Miethäusern ohne jeden Komfort müssen durchschnittlich 18 v. H. des Einkommens für Miete aufgewandt werden, in den neuen mit Zentralheizung und Warmwasserversorgung bis zu 25 v. H.

[1]) „Highway Traffic in New York and its environs" von Harald M. Lewis in Zusammenarbeit mit Ernest P. Goodrich.

[2]) Vgl. über die theoretische Berechnung der Fahrdammbelastung das Werk: „Straßendurchbrüche als Mittel für die Lösung des Berliner Verkehrsproblems" von Prof. Dr.-Ing. Giese.

benutzung der beiden äußersten Streifen für die Verkehrsbewegung ist daher möglich. Die Werte der Fahrdammschied nicht sein, zumal, wenn es sich um einen Fahrdamm mit nur 4 Fahrzeugbreiten handelt.

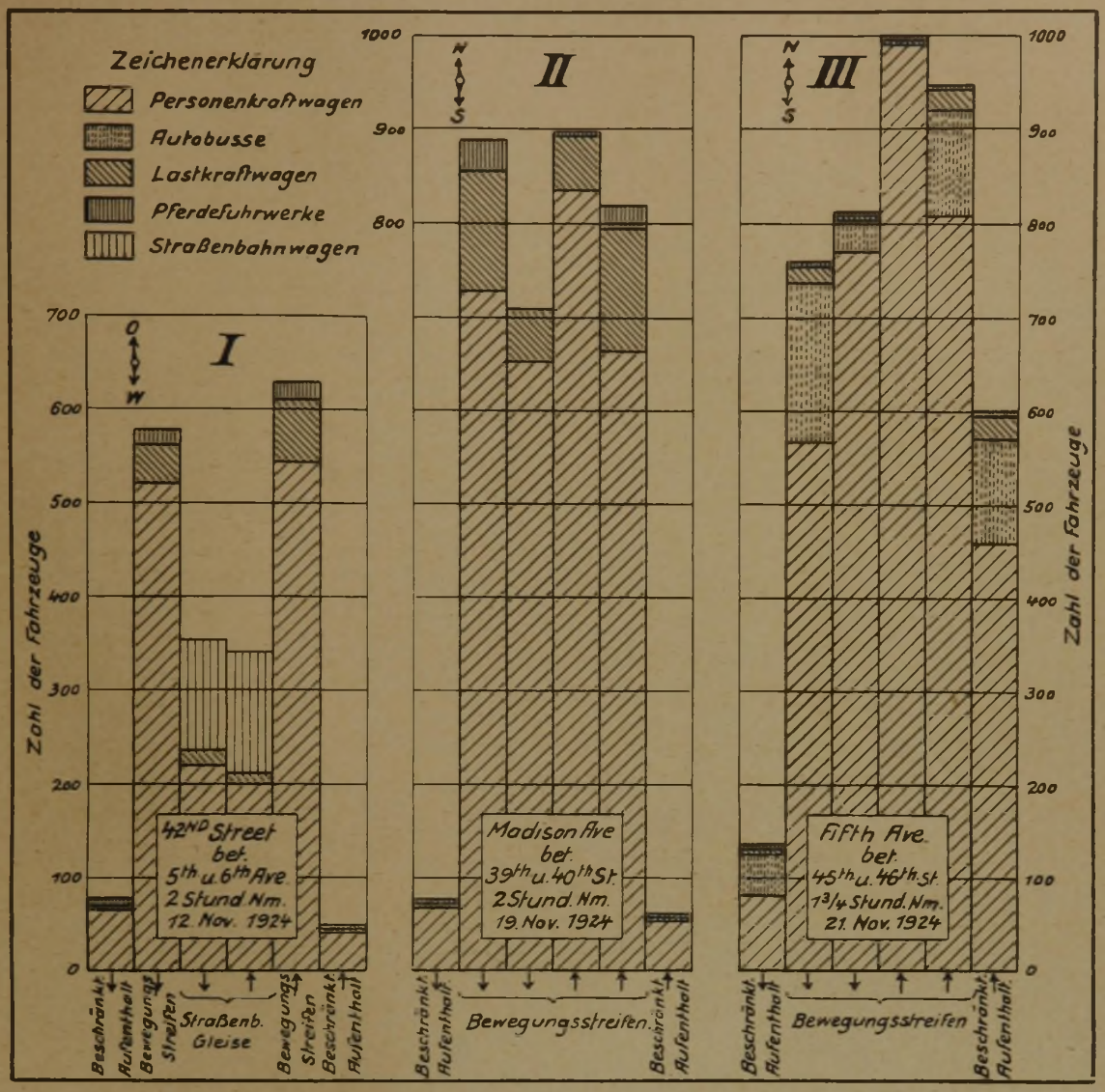

Abb. 1. Einfluß der Straßenbahn und des Autobusses auf die Verteilung des Straßenverkehrs in New York.
Die Straßenbahn (I) behindert den Verkehr sehr stark, der Autobus (III) dagegen weniger.

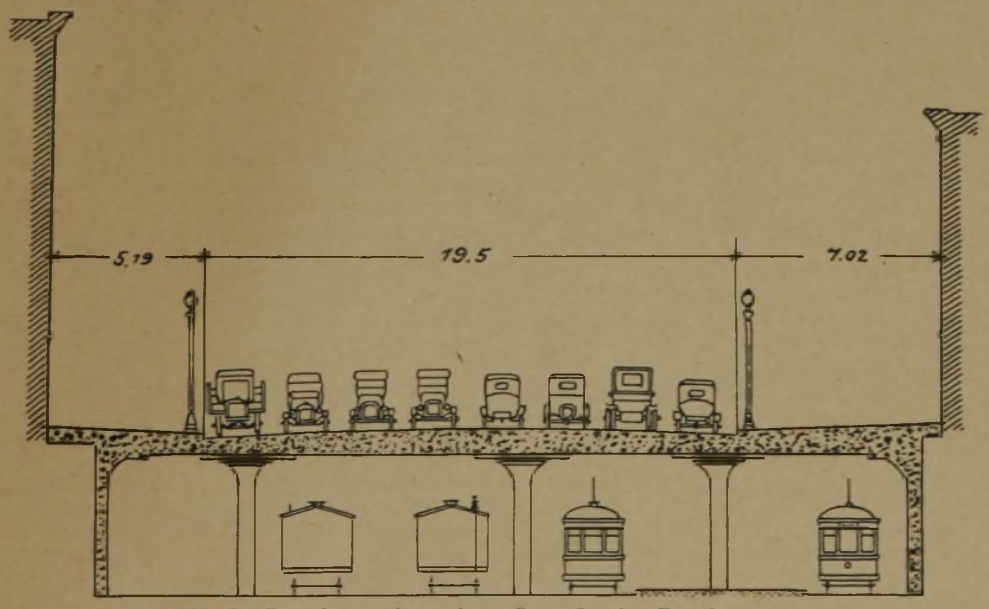

Abb. 2. Zweigeschossige Straße in Rochester.
Straßenbahn und Lastverkehr im Untergeschoß.

belastung würden sich also in den Verkehrsstraßen I. Ordnung in Berlin für die Straßenbahn etwas günstiger gestalten als in New-York. Groß aber dürfte der Unter-

In der Innenstadt, da wo die Straßenbahn nicht auf eigenem Bahnkörper geführt werden kann, besteht für den Autobus durch das Halten am Bürgersteig unzweifel-

haft ein bedeutender Vorsprung gegenüber der Straßenbahn. Die Straßenbahnwagen, die inmitten des Fahrdamms halten, bilden sehr starke Verkehrshindernisse. Man kann nach den New-Yorker Erfahrungen allgemein annehmen, daß die Belastung des Fahrdamms durch den Straßenbahnwagen etwa doppelt so hoch ist als die Belastung durch den Autobus.

Aus der vergleichenden New-Yorker Beobachtung ergibt sich natürlich nicht, wie groß die Hemmung des Gesamtverkehrs dadurch wird, daß die Straßenbahnpassagiere den Fahrdamm überschreiten müssen. Auch hierin liegt ein großer Nachteil der Straßenbahn gegenüber dem Autobus.

Die Erfahrungen mit Autobus und Straßenbahn haben in New-York Veranlassung gegeben, eine Art Arbeitsteilung unter den Straßen der Innenstadt durchzuführen. Man will die Straßenbahnen aus einigen Straßen und den Straßenbahnverkehr auf den verbleibenden Linien konzentrieren. Anderwärts ist man dazu übergegangen, die Straßenbahnen in der Innenstadt, wo sie nicht auf eigenen Bahnkörper gelegt werden können, unterirdisch zu führen.

Beispielsweise hat die Stadt Rochester (300 000) Einwohner das ehemalige Bett des Eriekanals dazu benutzt, um eine zweigeschossige Straße durch die Stadt zu legen, deren Untergeschoß der Straßenbahn und dem Lastverkehr dient (vgl. Abb. 2, S. 128).

Die Stadt Berlin, die neue Verkehrslinien in der Innenstadt durch Durchbrüche gewinnen will, wird in jedem einzelnen Falle genau zu prüfen haben, ob sie diese neuen Straßen für die Anlage von Straßenbahnen freigeben kann. Auch in Berlin wird man zweckmäßiger Weise auf eine gewisse Arbeitsteilung der Straßen derart hin arbeiten, daß der Straßenbahnverkehr in einigen Straßen konzentriert wird, während die übrigen für Motorfahrzeuge bestimmten Straßen keine Straßenbahngleise erhalten.

Vielleicht greift man wieder auf den alten Plan zurück, die Straßenbahnen in der Leipziger-Straße unterirdisch zu verlegen. Dieser Plan erscheint als das einzig sichere Mittel, um die Straßenbahnen der Innenstadt dauernd zu erhalten. —

Vermischtes.

Die Hauptversammlung der Freien Deutschen Akademie des Städtebaues in Essen. Die diesjährige Hauptversammlung der Freien Deutschen Akademie des Städtebaues fand am 20. Juli in Essen statt. Die Stadt Essen hatte ihren Stadtverordneten-Sitzungssaal zur Verfügung gestellt und auch sonst die Veranstaltung aufs liebenswürdigste gefördert.

Den Auftakt zur Hauptversammlung bildete die Gründung einer „Nordwestdeutschen Arbeitsgemeinschaft", die hauptsächlich Rheinland und Westfalen umfaßt. Wie weit sie sich über diese Provinzen hinaus auf Nachbargebiete erstrecken wird, hängt von der Bildung weiterer Arbeitsgemeinschaften (in Hannover, Frankfurt a. M. usw.) ab; von einer genauen Abgrenzung wurde zunächst abgesehen. Etwa 40 der führenden Männer auf dem Gebiete des Städtebaues aus beiden Provinzen waren anwesend und wurden, zunächst als außerordentliche Mitglieder der Akademie, aufgenommen, soweit sie ihr nicht bereits angehörten.

Die Hauptversammlung selbst wurde von Herrn Ob.-Bürgermstr. Schäfer begrüßt, der betonte, die Städte müßten die Akademie nicht nur platonisch, sondern auch finanziell unterstützen. Hr. Geh.-Rat Cornelius Gurlitt dankte dem Oberbürgermeister und führte aus, daß niemals ein Einzelner eine städtebauliche Planung machen könne; wenn sie gut sei, sei sie immer das Ergebnis eines Kampfes vieler widerstreitender Interessen.

Darauf erstattete der Geschäftsführer, Hr. Lehweß, den Geschäfts- und Tätigkeitsbericht: Die Akademie als Ganzes hat sich neben der in den Arbeitsgemeinschaften durch Vorträge und Sitzungen geleisteten Arbeit im vorigen Jahr hauptsächlich mit dem Gutachten über den Entwurf des Wohlfahrtsministers zur Erweiterung des Fluchtliniengesetzes beschäftigt und ist auch jetzt wieder zu einem Gutachten über den neuen Entwurf für ein Städtebaugesetz aufgefordert worden. Aus der Tätigkeit der Märkischen Arbeitsgemeinschaft ist hervorzuheben: die Bemühungen um das Zustandekommen eines Wettbewerbs für die Gestaltung des Askanischen Platzes, ein Antrag an das Wohlfahrtsministerium, im neuen Städtebaugesetz die Vereinigung der „Anbauvorschriften" aus den Baupolizeiverordnungen mit dem Bebauungsplan, also eine innigere Verbindung von Plan und Aufbau, vorzuschreiben, und ein Antrag an die Stadtverordnetenversammlung von Berlin, die Stelle des Stadtbaurats für Hochbau bald und mit einer im Städtebau erfahrenen Persönlichkeit zu besetzen, also Hochbau und Städtebau zu vereinigen.

Im weiteren Verlauf der Sitzung wurde ein Antrag der Sächsischen Arbeitsgemeinschaft: Städte, Kreis und Verbände nicht, wie bisher, nur als fördernde Mitglieder, sondern als außerordentliche Mitglieder mit je 1 Stimme aufzunehmen, dem Vorstand zur Erledigung überwiesen, nicht ohne daß gewichtige Bedenken dagegen laut wurden.

Ein Antrag des Geschäftsführers, daß die Vorsitzenden der Arbeitsgemeinschaften eo ipso Mitglieder des Gesamtpräsidiums sein sollten, wurde einstimmig angenommen, die Begutachtung des Entwurfes zum Städtebaugesetz dem dafür schon bestehenden Ausschuß überwiesen.

Da Hr. Geh.-Rat Dr. Gurlitt nach dreijähriger Amtszeit sein Amt niederlegte und von einer Wiederwahl abzusehen bat, wurde Hr. Geh. Reg.-Rat Prof. Dr.-Ing. Brix in Charlottenburg an seiner Stelle zum Präsidenten der Akademie gewählt; die bisherigen Vizepräsidenten Dr. Schmidt in Essen und Stadtbrt. a. D. Berg in Breslau wurden wiedergewählt.

Am Nachmittag fand eine öffentliche Versammlung statt, in der Hr. Dr.-Ing. Rappaport über Anforderungen an die Flächeneinteilung, Höhengestaltung und Verkehrsverhältnisse der modernen Stadt und Architekt B. D. A. Mangner, Barmen, über das Thema: Kann der amerikanische Städtebau den deutschen Städtebau mit neuen Ideen befruchten?, sprachen. Über die Vorträge wird noch ausführlich berichtet werden (den ersteren Vortrag geben wir in der nächsten Nummer auszugsweise wieder). Am Abend folgten die Mitglieder der Einladung der Stadt Essen zu einem Bierabend im Handelshof, der Gelegenheit zu wertvollem persönlichen Kennenlernen gab. Der folgende Tag brachte Besichtigungen der Bauausstellung in Essen und der Jahrtausendausstellung in Köln. — Walter Lehweß.

Eine städtebauliche Studienreise nach Holland und England wird vom 9.—17. August d. J. von der „Deutschen Gartenstadt-Gesellschaft", Berlin-Grünau, veranstaltet. Seit 11 Jahren ist dies die erste der von der Gesellschaft veranstalteten sozialen Sudienreisen, von denen acht in der Zeit vor dem Kriege bereits stattgefunden haben. Die internationalen Gartenstadt- und Stadtbau-Kongresse von London (1922), Göteborg (1923) und Amsterdam (1924) haben in steigendem Maße einwandfreie internationale Beziehungen mit bezug auf dieses große gemeinsame Interessengebiet wieder angebahnt, so daß an eine Wiederaufnahme der Studienreisen gedacht werden kann, zumal inzwischen im Wohnungs- und Städtebau Vieles für das Studium Wertvolle im Ausland geschaffen worden ist.

Die diesjährige Reise bleibt nicht auf England, das Ursprungsland der Gartenstadtbewegung mit seinen großen Erfolgen und bedeutenden Schöpfungen auf diesem Gebiete, beschränkt, sondern wird auch auf Holland ausgedehnt, das von allen Ländern Europas in und nach dem Kriege am meisten gebaut und in städtebaulicher und wohnungstechnischer Hinsicht bemerkenswerte Leistungen aufzuweisen hat. Nach dem vorliegenden Programm geht die Reise von Köln aus im Anschluß an eine dortige städtebauliche Tagung „Rheinische Siedlungstage in Köln" (vgl. die Notiz in Nr. 12, S. 96). Sie führt sodann durch die holländische Bergwerksgegend mit ihren neuen, sehr beachtenswerten Ansiedungen nach Amsterdam und Rotterdam, wo sich das reiche Studiengebiet für städtischen Wohnungsbau und vorstädtische Ansiedlung bietet. In England sind London und Birmingham die Ausgangspunkte für das Studium englischen Wohnungsbaues und der englischen Gartenstadtbewegung. Besondere Vortragsveranstaltungen in Holland und England über Wohnungsbau, Gartenstadtbewegung und Landesplanung werden eine theoretische Ergänzung der Besichtigungen bieten. —

Inhalt: Ein Bebauungsplan für das Gelände des alten Johannis-Friedhofs in Leipzig. — Vom internationalen Städtebaukongreß in New York. (Schluß.) — Die Wohnungsbauten in den Vereinigten Staaten. — Autobus und Straßenbahn in der Innenstadt. — Vermischtes. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H. in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Fritz Eiselen in Berlin.
Druck: W. Büxenstein, Berlin SW 48.