

DEUTSCHE BAUZEITUNG

59. JAHRGANG * No 75 * BERLIN, DEN 19. SEPTEMBER 1925

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN, VERKEHRSWESEN U. VERSORGUNGS-ANLAGEN

SCHRIFTFLEITUNG: REG.-BAUMEISTER a. D. FRITZ EISELEN

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

Ein Erweiterungsplan für Spalato.

(Ergebnis des intern. Wettbewerbs und Gesichtspunkte für die weitere Planbearbeitung.)

(Schluß aus No. 18.)



achdem in Nr. 18 von dem mit Preise*) bedachten Entwürfe der beiden mit dem gleichen der weiteren Planbearbeitung betrauten Verfasser eine Schilderung der Stadt und der besonderen Aufgaben, die bei der Stadtplanung hier zu berücksichtigen sind, gegeben worden ist, seien nachstehend die Pläne

und der vier angekauften wiedergegeben, aus denen ersichtlich ist, in wie verschiedener Weise die gleiche Aufgabe aufgefaßt werden kann. Wir geben dazu den Wortlaut des Preisgerichtsurteils wieder:

Dem Preisgerichte gehörten bekanntlich neben einer Reihe von Preisrichtern aus Jugoslawien als Auslandsvertreter Prof. Dr.-Ing. Hermann Jansen, Berlin, und Prof. Jausselley, Paris an. Das Preisgericht hielt 5 Sitzungen ab und nahm eine gemeinsame Besichtigung der Stadt vor. Von den 18 eingegangenen Entwürfen wurden zunächst 4, dann noch 7 aus der engeren Wahl wegen Mängeln, Verstößen gegen die Aufgabe und wegen Mangel an für die weitere Planung verwertbaren Gedanken ausgeschlossen. Das Preisgericht hielt keinen der Ent-

würfe für so vollkommen, daß es einen ersten Preis hätte verteilen können. Dagegen wurden die beiden Entwürfe „Dalmatia“ und „Portus aureus“ als gleichwertig bezeichnet. Für eine höhere Bewertung des ersteren sprach sich Prof. Jansen aus, für eine solche des zweiten Prof. Jausselley. Die Mehrheit der Preisrichter beschloß dann die gleiche Bewertung. Zum Ankauf empfohlen wurden zunächst die 3 Entwürfe mit den Kennvorten „Nema Splita do Splita“, „Clarté“ und „Oj Moljane“, dann noch die beiden „Mir“ und „Cor Dioclecijan“. Angekauft wurden von diesen jedoch nur der erstere.

Das Preisgericht hat sein Urteil über die verschiedenen Entwürfe wie folgt zusammengefaßt:

1. Entwurf mit dem Kennwort „Dalmatia“. Ein Preis von 40 000 Dinar. Verfasser: Reg.-Bmstr. a. D. W. Schürmann, Den Haag (Abb. 8, hierunter).

Die Hafenanlagen sind zu wenig bearbeitet. Die Lage des Bahnhofs ist gut, doch wird die bestehende Bahnlinie in der Absicht, sie aus dem Baugebiet möglichst zu entfernen, zu weit hinausgelegt, so daß der Einschnitt zu große Tiefe erhalten muß. Gut erscheint das strahlenförmige Hinausgreifen der Bebauung in die freie Landschaft und umgekehrt das Eindringen in die Baugebiete von Landschaft und Freiflächen. Die Stadt erhält in ausgesprochener Weise einen neuen Mittelpunkt. —

*) In unserer Anmerkung in Nr. 18 haben wir irrtümlich den Entwurf „Dalmatia“ als mit dem I. Preis bedacht bezeichnet. Das ist nach den obigen Ausführungen nicht zutreffend, da das Preisgericht nur zwei gleiche Preise von je 40 000 Dinar verteilt hat. —



Abb. 8. Entwurf mit dem Kennwort „Dalmatia“. Verf.: Reg.-Bmstr. W. Schürmann, Den Haag. (Ein Preis von 40 000 Dinar.)

2. Entwurf mit dem Kennwort „Portus aureus“. Ein Preis von 40 000 Dinar. Verfasser Dozent Dr. Erwin Böck, Alfred Schmid, Prof. Dr. Max Theuer, Prof. Dr. Fritz Zotter (Abb. 9, hierunter). Die guten Eigenschaften des Planes liegen in der

gegen fehlt die Anweisung eines Gebiets für private Industrie, deren Anwesenheit die große Zahl der Hafenbecken mitbegründet hätte. Die neuen Baugebiete zeigen eine kreisförmig abgeschlossene Zone der höchsten Bebauung, um die sich die nächste Zone



Abb. 9. Entwurf: Kennwort „Portus aureus“. Verf. Dozent Dr. Erwin Böck, Wien, Alfred Schmid, Prof. Dr. Max Theuer, Prof. Dr. Fritz Zotter. (Ein Preis von 40 000 Dinar.)

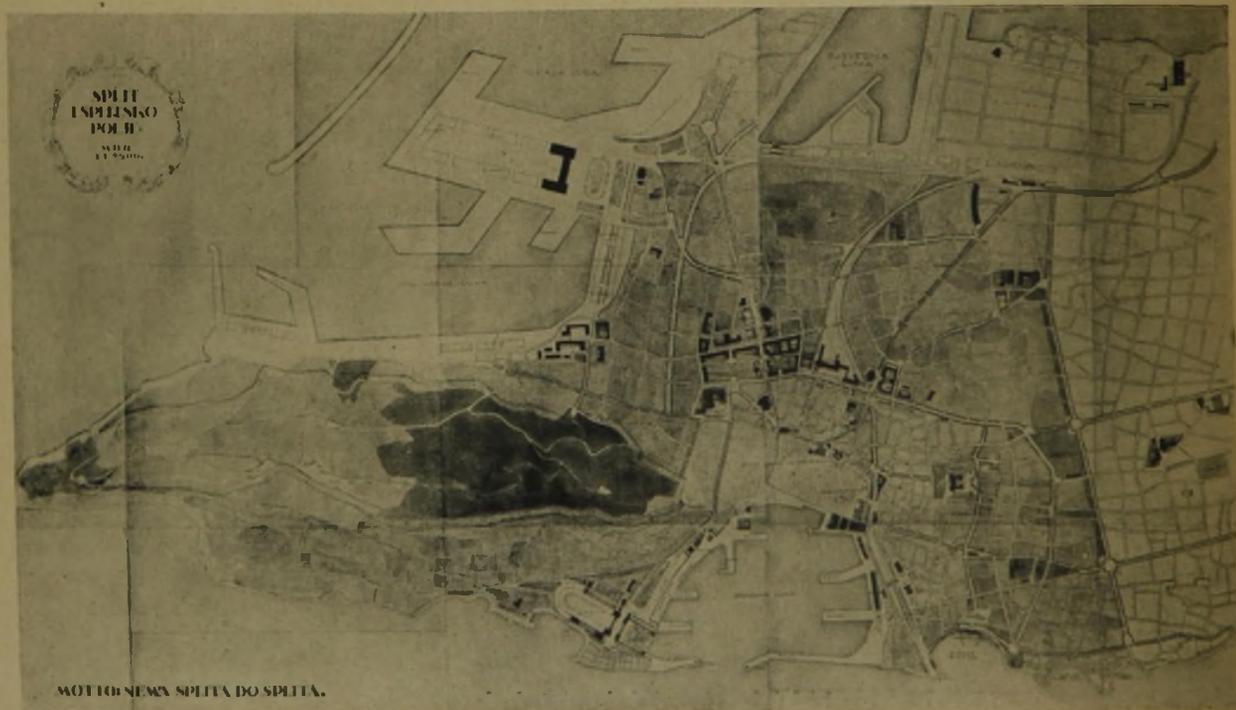


Abb. 10. Entwurf: „Noma Splita do Splita“. Verfasser Ob.-Baurat Alfred Keller, Wien. (Angekauft.)

guten Führung der Straßen unter Verbindung des verbesserten Kernes der bestehenden Stadt mit dem der Neustadt. Die Verkehrsfragen (z. B. Lage des Bahnhofs) erscheinen einwandfrei gelöst. Nur überrascht das zuviel an Hafenanlagen. Zumal die neuen Becken im Ostteil des Stadthafens, der wegen Untiefe bei Felsengrund hier ungeeignet ist, erscheinen überflüssig, zumal sie ein kostspielige Bahnverbindung bei Untertunnelung des Marjan nötig machen. Da-

ringförmig herumlegt. Ein Ausstrahlen der Baugebiete in die Umgebung wäre tunlicher gewesen.

3. Entwurf mit dem Kennwort „Noma Splita do Splita“. Angekauft. Verfasser: Arch. Alfred Keller, Wien (Abb. 10, oben).

Das Protokoll weist auf den Hauptmangel des Projekts: Teilung der Stadt in 3 Teile durch Führung zweier Bahneinschnitte durch das Stadtgebiet.

Der östliche dieser Einschnitte beabsichtigt eine Verbindung der im östlichen Teil des Stadthafens anzulegenden neuen Hafenbecken mit dem neuen Hafengebiet im Norden. Da jedoch der östliche Teil des Stadthafens sich wegen seiner geringen Tiefe bei felsigem Grund nicht zur Anlage von Hafenerweite-

akademischer Vortrag städtebaulicher Anschauungen an Hand einer gegebenen Situation angesehen werden; ein praktischer Wert kommt ihm nicht zu. Denn außer den historischen Bauwerken sind nur etwa 10 bis 15 größere Einzelgebäude der vorhandenen Stadt in die geplante übernommen worden. Der Diokletians-



Abb. 11. Entwurf mit dem Kennwort „Clarté“. Verf.: Ing.-Insp. général Alexander Davidescu, Bukarest. Dipl.-Arch. Roga Bolomey, Dipl.-Arch. Jean M. Davidescu. (Angekauft.)

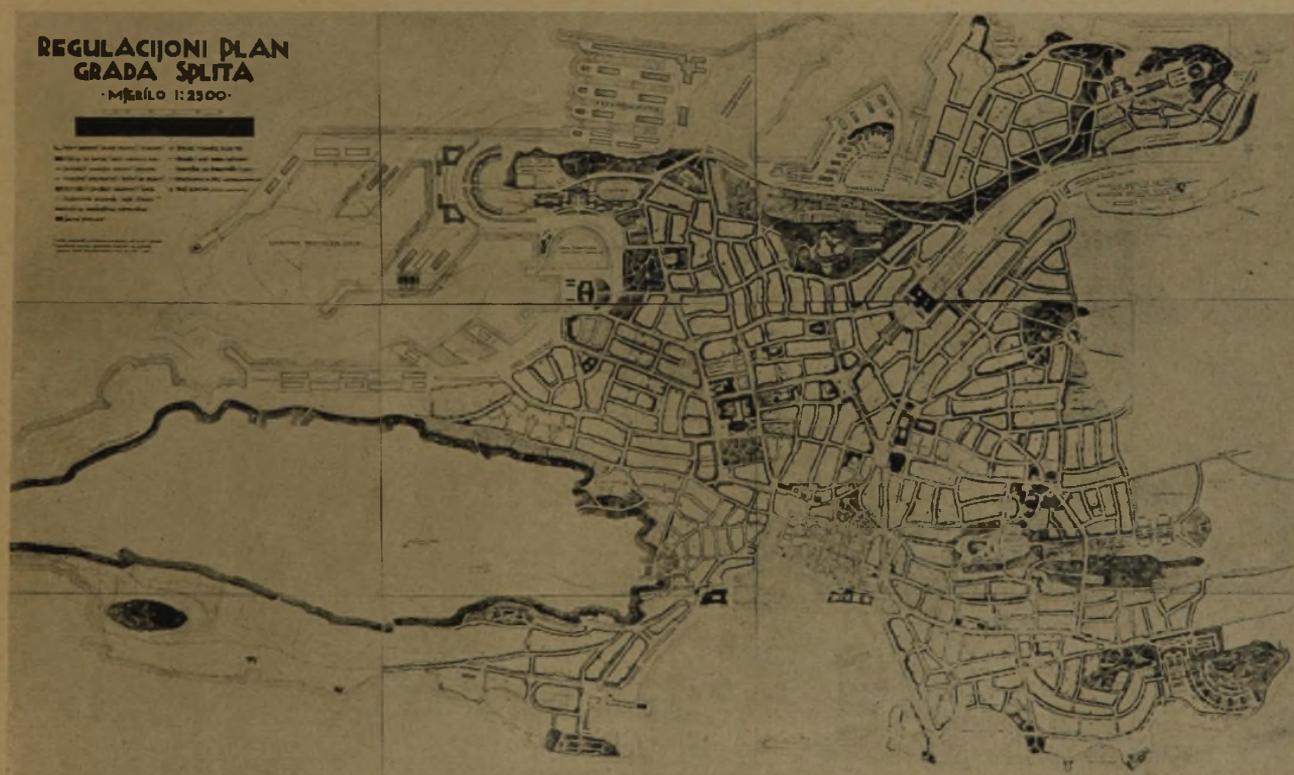


Abb. 12. Entwurf mit dem Kennwort „Oj Moljane“. Verfasser: Ing.-Arch. J. U. Kodl-Split. (Angekauft.)

rungen eignet, erscheint auch die Notwendigkeit der teilweise durch einen Tunnel geführten kostspieligen Verbindung nach Norden zweifelhaft.

4. Entwurf mit dem Kennwort „Clarté“. Angekauft. Verfasser: Ing.-Inspecteur général Alex. Davidescu. Dipl.-Arch. Roga Bolomey, Dipl.-Arch. Jean M. Davidescu (Abb. 11, oben).

Das Projekt kann nur als ein wohlgelungener

palast wird archäologisches Freilichtmuseum. Und doch, wenn man nun einmal ohne Rücksichtnahme auf die bestehende Bebauung plant, hätte es nahe gelegen, eine engere Beziehung zu schaffen zwischen Diokletianspalast und Uferpromenade einerseits und der neuen großangelegten Hauptprunkstraße andererseits. Die Lage der letzteren, für die der Verlauf der Höhenlinien augenscheinlich allein maßgebend war, erscheint sehr willkürlich.

5. Entwurf mit dem Kennwort „Oj Moljane“. Angekauft. Verfasser: Ing. Arch. J. A. Kodl, Split (Abb. 12, S. 147).

Das Projekt ist die zu Papier gebrachte Ansicht der einheimischen Fach- und Verwaltungskreise; sie erstreckt sich jedoch vor allem auf eine große Zahl von Einzelheiten, so daß es dem Plan an leitenden Gedanken fehlt. In dem Festlegen allzuvieler Einzelheiten bis zu den Vor- und Rücksprüngen in den Straßen- und Platzwänden liegt der Mangel des Projekts, das andererseits wieder durch die Güte mancher dieser Einzellösungen für die praktische Verwendbarkeit von Nutzen ist.

6. Entwurf mit dem Kennwort „Mir“. Angekauft. Verfasser: Ing. Karl Hofmann, Arch. Felix Angerfeld, Wien (Abb. 13, hierunter.)

Das Netz der Verkehrsstraßen ist unter strenger Beobachtung der Bedingungen des Wettbewerbs gut gelöst. Die Bebauung staffelt sich nach ihrer Höhe im allgemeinen so, daß an den Hauptstraßen die höchste Bebauung vorgesehen wird, während mehr nach dem Innern der durch die Hauptstraßen geformten Viertel die Bauhöhe abnimmt. Da von diesem Prinzip häufig abgewichen ist, erscheint er brauchbar. Die Grünflächen sind ohne verbindende grüne Bänder in die Baugebiete eingestreut. —



Abb. 13. Entwurf mit dem Kennwort „Mir“. Verf. Ing. Karl Hofmann, Wien, Arch. Felix Angerfeld, Wien. (Angekauft.)

Die Verkehrsregelung durch Lichtsignale.

Von Stadtbaurat Kolwes, Berlin-Tiergarten.

Der wachsende Verkehr der Großstadt hat zur Folge, daß in immer größerem Umfange die Polizei zur Regelung und Überführung desselben in geordnete Bahnen herangezogen wird und damit ihrer eigentlichen Aufgabe, den Bürger vor persönlichen Angriffen, Diebstahl und Beraubung zu schützen, entzogen wird. Es ist noch nicht abzusehen, in welchem Maße diese Inanspruchnahme weiter zunehmen wird, wenn Berlin und andere Großstädte in Deutschland einen Autoverkehr haben werden, wie er heute in Paris, London und amerikanischen Großstädten schon erreicht ist. Aufgabe der Verkehrstechniker muß es daher sein, neben der Schaffung von Entlastungsstraßen usw. Mittel zu schaffen, die die Verwendung des Verkehrspolizisten möglichst beschränkt und dessen Tätigkeit durch mechanische Zeichengebung ergänzt oder ganz ersetzt.

Die einfachste Form der Verkehrsregelung ist an stark befahrenen Kreuzungen die Zeichengebung durch die Hand. Akustische Signale, die zeitweise verwendet wurden, haben sich nicht behauptet, weil durch sie das Geräusch der Großstadt vermehrt wird und sie oft infolge der verschieden tönenden Signale der Kraftwagen überhört werden. Schnell und wirksam ist das Lichtsignal.

In einfacher Form hat dieses kürzlich an zwei Stellen, und zwar in der Tiergartenstraße Ecke Bendlerstraße und an der Einmündung in die Hitzigstraße Verwendung ge-

funden (vgl. Abb. 1 u. 3, S. 149, Abb. 7, S. 151). Im Damm der Straßenkreuzung ist die Kalotte einer Kugel von rd. 25 cm Höhe und 60 cm Durchmesser eingebaut, die innen hohl ist und elektrische Birnen enthält. Stahlguß-Rippen von 3,5 cm Stärke schützen diesen Einbau gegen Zerstörung durch anfahrende Fahrzeuge; die Zwischenfelder der Rippen sind mit 3 cm starkem, gut verkittetem Hartglas ausgefüllt. Die Kalotte erinnert in ihrer Form und Größe an eine Schildkröte und ist daher von der Julius Pintsch A.-G. die sie konstruiert hat, auch Ipa-Schildkröte bezeichnet worden. Am Tage zwingt diese Schildkröte durch ihre Anwesenheit im Damm dazu, daß die Fahrzeuge um sie herum die Kurve in vollem Bogen ausfahren und mit kreuzenden oder entgegenkommenden Fahrzeugen nicht zusammenstoßen. In den meisten Fällen genügt daher diese, den Verkehr teilende Einrichtung schon, um an solchen Stellen den Verkehrspolizisten entbehren zu machen. Da die Kosten der Schildkröte nur einmalige sind und etwa 2—300 M. betragen, so sind die Ersparnisse, abgesehen von der erhöhten Sicherheit, außerordentliche.

Um auch nachts zu wirken, wird durch selbsttätiges Einschalten und Ausschalten der elektrischen Birnen mittels Schaltuhr mit Beginn und Beendigung der Dunkelheit das Verkehrszeichen erleuchtet. Schon von weitem erkennt der Fahrer dieses rötliche Signal und stellt sich darauf ein. Zunächst war nur beabsichtigt, die Schild-

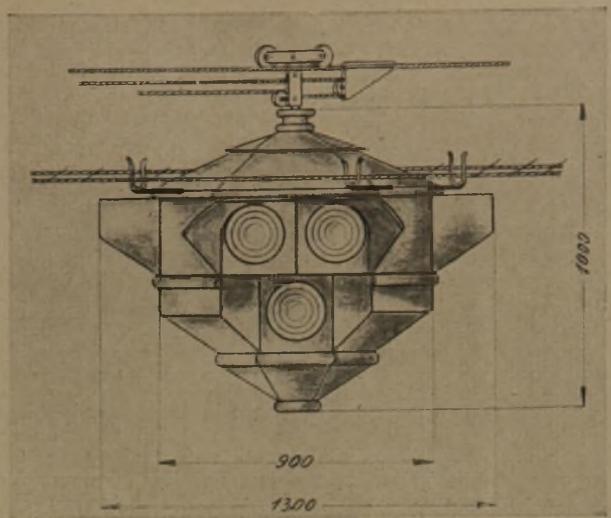
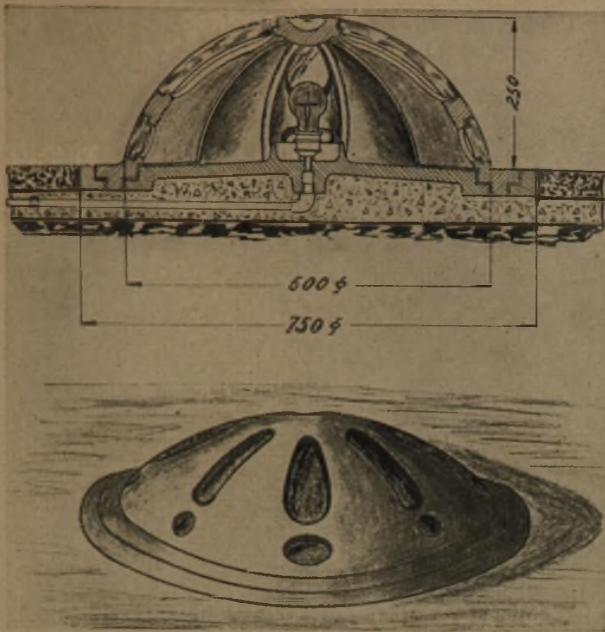


Abb. 1 (oben). Hängendes Verkehrslicht.

Abb. 2 (links). Ipa-Schildkröte.

Abb. 1 u. 2. Firma A. Pintsch A.-G.



Abb. 3. Schildkröte an der Einmündung der Hitzigstraße in die Tiergartenstraße (zu Abb. 7).

kröte an Stellen zu verwenden, wo keine Straßenbahnen die Kreuzung befahren. Die Firma Pintsch hat aber jetzt die Abmessungen ihrer Schildkröte so eingerichtet, daß sie sich bequem in den geringen Zwischenraum zwischen den Gleisen einpaßt und also auch für alle Straßenkreuzungen nunmehr Verwendung finden kann (Abb. 8, S. 151), allerdings immer noch mit einer Einschränkung, nämlich wenn der Verkehr nach beiden Richtungen nicht solchen Umfang angenommen hat, daß eine abwechselnde Unterbrechung des Verkehrs (Blockierung) durch Zeichengebung notwendig wird.

Im letzteren Fall regelt heute stets der unentwegt im Kreuzdamm stehende Schupmann noch den Verkehr. Wie könnte auch dieser gesichert und namentlich vor der wirklich bedauernden Tätigkeit, mehrere hundert Male in der Stunde mit den Armen zu winken, bewahrt werden? Auch hier kann das Lichtsignal, auf einem Inselstege erhöht angebracht, ihn wesentlich entlasten (Abb. 6, S. 151).



Abb. 4. Verkehrsturm Potsdamer Platz.

Leuchtet das Licht in der einen Richtung, so haben die Fahrzeuge in dieser Richtung Fahrt, in der Zwischenzeit Halt, während indessen das Licht in der anderen Richtung zum Erleuchten gebracht wird. Die Regelung dieser Lichtzeichen kann bei elektrischem Licht vom Verkehrspolizisten vom Bürgersteig durch Bedienen eines Kontaktes geschehen; es bleibt dem Polizisten dann noch Zeit, in gewünschter Stellung Anfragen des Publikums zu beantworten.

Besser noch als die Aufstellung eines Lichtmastes, ist hier die Aufhängung der Signalscheiben in etwa 6 m Höhe über dem Damm, an Drähten, die zwischen Beleuchtungs- oder Straßenbahnmasten gespannt sind (Abb. 1, oben). Sie sind dann schon von weitem zu sehen und behindern nicht in Fahrhöhe der Wagen, namentlich beim Durchfahren von Straßenbahnwagen, den Verkehr. Auch wird der Inselsteig entbehrlich, der sich für Lastkraftfahrzeuge mit Anhänger als Hindernis erwiesen hat.

Die Regelung des Verkehrs durch Lichtsignale vom Verkehrsturm, wie sie auf dem Potsdamer-Platz zum ersten Male eingerichtet worden ist, ist ja den Berlinern bekannt und allmählich auch vertraut geworden. Abb. 4, S. 149 stellt den Turm dar; neben ihm steht der Amerikaner Harris, sein Erfinder, der ihn gelegentlich seiner kürzlichen Anwesenheit in Berlin besichtigte. Bei diesem Turm finden drei Lichtzeichen Verwendung, rot, gelb und grün, wobei rot und grün abwechselnd die Verkehrsrichtungen freigeben und gelb dazu dient, auf das neue Signal vorzubereiten (Achtungssignal). Bei den Entfernungen, die zwischen Verkehrsturm und haltenden Fahrzeugen bestehen, ist aber leicht möglich, daß Fahrer mit schwachen Augen den Lichtwechsel übersehen. Das Hauptsignal ist daher zwangläufig mit Vorsignalen verbunden, die direkt vor den haltenden Fahrzeugen auf den Bürgersteigen aufgestellt sind (Abb. 5, S. 151).

Die guten Erfahrungen, die man in Amerika mit solchen Signalen gemacht hat, haben dazu geführt, daß man neuerdings das Lichtsignal voneinander abhängig über ganze Verkehrsstraßen ausgedehnt hat. Man kommt dann zu einem Verfahren, wie es bei den Einfahrten an Flußmündungen (Befeuern) oder bei der Eisenbahn (Blockstation), wenn auch mit wesentlichen Abweichungen, üblich ist. An einem Beispiel sei dieses Verfahren erläutert: Die Leipziger Straße in Berlin, zwischen Spittelmarkt und Potsdamer Platz, rd. 1,67 km lang, erhalte an sämtlichen Straßenkreuzungen über dem Damm hängende Lichtsignale aus dreifarbigem Licht (rot, gelb und grün), das durch eine Steuerleitung vom Verkehrsturm des Potsdamer Platzes gleichzeitig und zwangläufig geschaltet werden soll (Abb. 9, S. 151).

Rot (Lichtdauer 60 Sek.) bedeute freie Fahrt im Zuge der Straße und Halt für die Fahrzeuge der Nebenstraßen; das folgende gelb (Lichtdauer 5 Sek.) gebe den Befehl, daß alle Fahrzeuge im Zuge der Straße bis zu dem ihnen nächst gelegenen Lichtsignal aufzufahren und dann zu halten haben; grün (Lichtdauer 50 Sek.) sodann, daß die Fahrzeuge aus den Nebenstraßen freie Fahrt haben. Ein Intervall rot — gelb — grün — gelb bis rot hat dann 120 Sekunden, wovon die Hälfte, also 60 Sekunden, für freie Fahrt im Zuge der Leipziger Straße zur Verfügung steht. Ein Auto legt in dieser Zeit bei 30 km Stundengeschwindigkeit 500 m zurück, braucht also für die 1,67 km lange Leipziger Straße drei bis vier Intervalle, also 6 bis 8 Minuten. Ob die angenommenen Zeiten die geeignetsten sind, kann natürlich erst nach längeren praktischen Versuchen festgestellt werden. Verkehrsbeobachtungen auf dem Potsdamer Platz ergaben ungefähr die gleichen Zeiten.

Um auch dem starken Straßenbahnverkehr in der Leipziger Straße Rechnung zu tragen, sind die Haltestellen unweit der Lichtsignale anzuordnen. Aus- und Einsteigen hat in der Zeit der Verkehrsruhe in der Straße zu erfolgen; natürlich wird sich das Publikum erst schwer an die karg bemessene Zeit gewöhnen. Während der Verkehrsruhe kann auch der Fußgänger den Damm ungefährdet kreuzen.

Die Lichtsignale lassen sich in gleicher Weise auch auf die anschließende Potsdamer Straße fortsetzen und mit der die Leipziger Straße kreuzenden Friedrichstraße in Beziehungen bringen. Die Vorteile dieses Systems sind: Überleitung eines ungeheuren Verkehrs in geregelte Bahnen, seine Bewältigung in kurzer Zeit, möglichste Sicherheit für Fahrer und Fußgänger. —

Rheinische Siedlungstage.



In der Zeit vom 6. bis 9. August fand in der Universität Köln ein Kongreß statt, zu der der „Rhein. Verein für Kleinwohnungswesen“, die „Deutsche Gartenstadtgesellschaft“ und die „Siedlungswissenschaftliche Arbeitsgemeinschaft“, Berlin, eingeladen hatten. Eine große Anzahl Praktiker und Wissenschaftler auf dem Gebiet des Städtebaus, Siedlungs-, Verkehrs- und Wohnungswesens hatten der Einladung Folge geleistet, um gegenseitig ihre Erfahrungen auszutauschen und über Möglichkeiten zur Intensivierung des Siedlungswesens im Rheinischen Stromgebiet zu sprechen. Die Tagung wurde durch Ob.-Bürgerstr. Lueken-Kiel mit einer schlichten Begrüßungsansprache eingeleitet. Rheinische Staats- und Kommunalbehörden, Körperschaften der Politik, Wirtschaft, Technik und Kunst bekundeten ihr Interesse durch Entsendung von Vertretern.

Als erster Vortragender sprach Dr. Spieß, der Direktor des Rheinmuseums in Koblenz, zum Thema „Der schaffende Rhein“. Nach einem Rückblick auf die Geschichte des Rheinstrombaues erinnerte er an das von Intze (1883) und neuerdings von Sympher empfohlene System einer planmäßigen Wasserwirtschaft durch Anstauung von nutzlos abfließendem Wasser und Pflege des Waldbodens als natürlichem Wasserakkumulator für ein möglichst gleichmäßiges Fahrwasser und eines Bewässerungssystems, die zusammen eine Produktionsgrundlage der künftigen Rheinbesiedlung abgeben können.

Daran anschließend sprach Dr. Alfons Paquet, Frankfurt a. M., über „Der Rhein als Kulturproblem“. Vom Wasser als Betriebsstoff des großen rheinischen Verkehrs- und Arbeitsmotors ausgehend, betrachtete er die Siedlungen der Menschen als Konstruktionen desselben, die ihre Form „Zum Menschen hin“ unter der Arbeit des Menschen ständig verändern. Die wichtigste Veränderung hat sich mit dem Beginn der großen Überseeverbindungen und Industrialisierung vollzogen, und prägen sich im Bild der Städte deutlich aus. Eine Tendenz zur Zusammenfassung der einzelnen Wirtschaftsgebiete macht sich bemerkbar, die auf eine Vereinigung und Neukonstruktion hinzielt, die in Richtung und Inhalt wesentlich davon bestimmt wird, ob wir an das Wiedererwecken der genossenschaftlichen Kräfte des Rheinstroms glauben, die sich gegen die Tendenz jeder Zerstückelung durchsetzen müssen. Die siedlungspolitische Seite bietet eine große Möglichkeit, einer Lösung näher zu kommen.

Nach diesen vorbereitenden Erörterungen kamen die Fachleute zu Worte, und zwar als erster Ob.-Baurat Arntz-Köln, zum Thema „Großstadt und Dezentralisation“. Im Anschluß an eine Erläuterung des Schumacher'schen Bebauungsplanes von Groß-Köln und

einem grundsätzlichen Vergleich desselben mit Bebauungsplänen anderer Großstädte ging er auf die bevölkerungspolitischen Vorgänge ein, die zu Großstadtbildungen führen. In dem Augenblick, in dem der Landbewohner, meistens aus wirtschaftlichen Gründen, aus seiner Heimat auswandert, um entweder in fremde Länder zu ziehen, oder sich in der Großstadt niederzulassen, wird er heimatlos, und wird es in der regellosen Massenbildung Großstadt meistens auch bleiben, weil er dort den natürlichen Zusammenhang mit dem Boden verliert. Der Mangel an großen konstruktiven Planungen, die letzten Endes auch den Menschen wieder zur Geltung kommen, und ihn in der Großstadt eine Heimat finden lassen, wird immer deutlicher erkennbar. Die Großstadtfrage ist eine Schicksalsfrage. Sie im Sinne einer Großsiedlung zu lösen, die eine systematische Zentralisation und Dezentralisation bewirkt, muß daher die Aufgabe aller konstruktiv Denkenden und insbesondere eine Aufgabe der Gartenstadtbewegung und der Städtebauer sein.

In einem Korreferat zeichnete Stadtbaurat a. D. Berg-Breslau die Siedlungsform Großstadt vom Standpunkt der höchsten Einheit, der kosmischen, und zeigte ihren Zusammenhang in der Landesplanung mit den übrigen Siedlungen bis zur kleinsten Einheit, dem Gehöft. Er ging dann auf ihre wirtschaftliche Funktionsaufgabe ein, die er in den Worten „Städtebau ist praktische Volkswirtschaft“ zusammenfaßte. Aus dieser Erkenntnis heraus entwickelte er die wichtigsten Voraussetzungen zur Lösung des Großstadtproblems, nämlich einerseits die Frage der Leistungsaufgabe der künftigen Großstadtkonstruktionen, die mit der Bauherrfrage auf das engste verbunden ist, und andererseits, die Frage des Bodenrechts, die für die Beschaffung des notwendigen Baugeländes zur Entwicklung der Großstädte innerhalb einer wirtschaftlich systematisch entwickelten Landessiedlung noch gelöst werden muß.

In logischer Folge ergab sich daraus die Problemstellung „Landessiedlung“, die als erster Ob.-Reg.-u. Baurat Hercher-Düsseldorf ebenfalls vom Standpunkt der Wirtschaft und Bodenerschließung behandelte. Er stellte die Forderungen auf, daß 1. einheitlich umfassende Erhebungen über die volkswirtschaftlichen Grundlagen der Landesbesiedlung gesammelt, 2. Landesplanungen unter Verwertung dieser Grundlagen aufgestellt und 3. Maßnahmen gesetzlicher und organisatorischer Art für ihre Durchführung getroffen werden.

Reg.- und Baurat Dr. Prager-Merseburg berichtete an Hand von Lichtbildern über das Vorgehen in Mitteldeutschland zur Bearbeitung einer einheitlichen Planung über ein Gebiet von 6850 qkm. Er gab einen Überblick über die Entwicklung des mitteldeutschen Industriebezirks, die in einem landwirtschaftlich hochstehendem Gebiete eingesetzt hat. Die sprunghafte Entwicklung der Industrie und die hierdurch hervorgerufene er-

sind. Auf diese Anregung wurde lebhaft reagiert, und die Erörterung der einzelnen Fragen unter den zahlreichen Diskussionsbeteiligten klang trotz verschiedener Meinungen immer wieder in einer Richtung aus, die am charakteristischsten dadurch zum Ausdruck kam, daß eine eingebrachte Entschließung zum Entwurf des preuß. Städtebaugesetzes zurückgezogen wurde. Ein Gesetz, das von höchsten politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Ge-

sichtspunkten ausgehend, das gesamte deutsche Siedlungs-wesen umfaßt, und das eine einheitliche Handhabung ermöglicht, kann allein auch die große Siedlungsaufgabe des rheinischen Stromgebietes einer Lösung entgegenführen. Mit dieser Forderung, die einen wichtigen Zeitpunkt für die weitere Entwicklung unseres deutschen Siedlungs-wesens enthält, fand die eindrucksvolle und gutbesuchte Tagung ihren Abschluß. — M.

Denkschrift des Landeskreises Breslau zur Frage der Eingemeindung von Vorortgemeinden in die Stadt Breslau.

Von Landrat Bachmann und Arch. May, Breslau 1925.



ie Schrift ist ein Ausdruck des Kampfes der an der Peripherie einer Großstadt gelegenen Landkreise und Vorortgemeinden gegen das Ausdehnungsbedürfnis der zentralen Mutterstadt, eines Kampfes, der sich heute in Breslau in derselben Weise und in derselben Schärfe abzuspielen scheint, wie er auch bei anderen Großstadt-Eingemeindungen in Deutschland und in anderen Ländern schon so und so oft sich wiederholt hat. An der Hand zahlreicher und schöner Abbildungen, insbesondere von Luftbildaufnahmen aus der Umgebung von Breslau, versucht die Denkschrift nachzuweisen, daß die von der Stadt Breslau angestrebten Eingemeindungswünsche großen Umfangs, die, wie es scheint, von den maßgebenden staatlichen Stellen gefördert werden, lediglich ein Ausfluß einer nicht berechtigten Machtpolitik seien, keineswegs aber einem natürlichen Entwicklungsbedürfnis entsprechen. Architekt May, der verdienstvolle bisherige Direktor der „Schlesischen Heimstätte“ in Breslau, hat sich seinerzeit mit Erfolg am Wettbewerb für einen Generalbebauungsplan für Groß-Breslau 1923 beteiligt, ist also an sich wohl dazu berufen, ein sachverständiges Urteil in dieser wichtigen Frage abzugeben.

Breslau, von alters her ein kraftvoller Eckpfeiler deutscher Arbeit und deutschen Handels im Osten, wird zweifellos in weiterer Entwicklung im wachsenden Maße an Bedeutung für das ganze deutsche Wirtschaftsleben gewinnen und einem weiteren Aufstieg entgegengehen. Die enge Umpanzerung, die sich durch die Bebauung der letzten 50 Jahre um die wundervolle Altstadt von Breslau gelegt hat, führte in der Großstadt Breslau zu so ungesunden Wohnungsverhältnissen, wie nur in wenigen anderen deutschen Großstädten. Die Notwendigkeit einer künftigen dezentralisierten Siedlungsweise ist daher in Breslau ganz besonders dringlich geworden. So war der im Jahre 1921 ausgeschriebene Wettbewerb für einen Generalbebauungsplan für Groß-Breslau von ganz besonderer Bedeutung geworden. Nachdem die Ausschreibung des Wettbewerbs von der Stadt Breslau seinerzeit in Verbindung mit dem benachbarten Landkreisen erfolgt ist, mußten wir Wettbewerbsteilnehmer annehmen, daß auch die praktische Weiterbearbeitung des Generalplanes von der Stadt Breslau im engsten Einvernehmen mit den mitbeteiligten Landkreisen erfolgt. Die Denkschrift zeigt allerdings, daß dies nicht der Fall ist, daß vielmehr die Stadt Breslau die Weiterbearbeitung der Pläne für Groß-Breslau allein vorgenommen hat. Die Gründe hierfür sind mir nicht bekannt, sie mögen wohl in dem Kampfe begründet sein, von dem eingangs gesprochen wurde. Wie dem aber auch sein mag, für Jeden, der sich mit den städtebaulichen Fragen von Groß-Breslau eingehend befaßt hat, muß Klarheit darüber bestehen, daß die großen Zukunftsaufgaben auf städtebaulichem Gebiete in Breslau befriedigend nur dann gelöst werden können, wenn eine weitgehende Eingemeindung erfolgt. Das Gebiet der Stadt Breslau bleibt heute weit zurück hinter der Fläche des Weichbildes anderer Städte von ungefähr gleicher Einwohnerzahl. Die Verfasser der Kampfschrift werden dem entgegenhalten, daß bei der heute von allen Städtebauern angestrebten künftigen weiträumigen Bebauung an der Peripherie der Großstädte durch Bildung von Trabanten-Vororten (wie sie neben anderen auch May in seinem Wettbewerbspläne für Groß-Breslau vorgeschlagen hat), die Möglichkeit besteht, daß eigene Verwaltungskörper an der Peripherie erhalten bleiben und trotzdem die großen städtebaulichen Belange auch durch geeignete Organisationen (Zweckverband, Siedlungsverband oder Verwaltungsgemeinschaft) durchgeführt werden können. Wer aber in langer, harter Praxis am eigenen Leibe erfahren hat, wie schwer, ja fast unmöglich es ist, eine Reihe von Gemeinden mit ihren sich gegenseitig bekämpfenden Gemeindevertretungen und Gemeindeparrlamenten in großen städtebaulichen Fragen so zusammenzubringen, daß die große Linie des Fortschrittes erreicht wird, — der unter ganz anderen Verhältnissen arbeitende Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk kann nicht zum Vergleiche herangezogen werden —, der

wird mir zugeben, daß es kaum halbe Arbeit wäre, wenn man versuchen würde, in Groß-Breslau die großen städtebaulichen Fragen ohne Eingemeindungen zu lösen.

So geschickt und energisch daher die Denkschrift den Standpunkt der Landgemeinden wahrnimmt, so kann man ihr doch in großen Zügen nicht folgen. Die zahlreichen Luftbildaufnahmen, die der Denkschrift beigegeben sind, und die den Beweis erbringen sollen, daß die betroffenen Gebiete heute noch so ländlich sind, daß von einer Notwendigkeit der Eingemeindung gar nicht gesprochen werden kann, leiten als kleine Ausschnitte völlig irre. Ob die Denkschrift mit der Behauptung Recht hat, daß die im Generalsiedlungsplan des Breslauer Städteerweiterungsamtes vorgenommene Verteilung der Siedlungsgebiete an der Peripherie der Stadt mit oder ohne Rücksicht auf die Eignung der Gelände erfolgte, kann an der Hand der kleinen Abbildungen, die der Denkschrift beigegeben sind, nicht ohne weiteres beurteilt werden. Die vom Landkreis dem gegenüber gestellte Skizze mit den eingezeichneten Trabantenvororten kann städtebaulich jedenfalls noch viel besser und zweckmäßiger denn durchgeführt werden, wenn größere Eingemeindungen erfolgen.

Die Verfasser der Denkschrift gestehen schließlich der Großstadt Breslau eine geringfügige Stadterweiterung durch mäßige Eingemeindungen zu und bezeichnen in einer Skizze eine dementsprechend vorgeschlagene Grenze des sogenannten „Abrundungsgebietes“. Ich kann den Verfasser der Denkschrift nicht folgen, wenn sie aus diesem Vorschlag weiter den Schluß ziehen wollen, daß — da der Trabanten-Gedanke sich nur allmählich durchsetzen wird — etwa $\frac{1}{2}$ des geschätzten Bevölkerungszuwachses, sowie die aus dem Stadttinnern anzusiedelnde Bevölkerung noch auf dem seitherigen Kompromißweg angesiedelt werden. Wenn auch sicher die enormen Schwierigkeiten, die sich der Durchführung jedes Generalplanes entgegenstellen, keineswegs unterschätzt werden dürfen, so muß doch gerade vom Standpunkte des praktisch arbeitenden Städtebauers aus mit Nachdruck betont werden, daß auf solchem Wege städtebauliche Taten nicht zu erwarten sind. Ich zweifle nicht daran, daß der verdienstvolle Verfasser des städtebaulichen Teiles der Denkschrift in seiner neuen Tätigkeit als Stadtbaurat von Frankfurt a. M. einen solchen, für die Entwicklung einer zentralen Mutterstadt verhängnisvollen Weg nicht wird beschreiten wollen.

Die der Denkschrift beigegebenen interessanten Aufsätze des Landrats zur Nieden über „Machtpolitik der Großstädte“, von Raymond Unwin: „Die Krise“, von Professor Dr. O. Blum: „Fort mit der Riesenstadt“, von Eduard A. Filene (Boston): „Das verschwenderische Gebilde“ und von Ernst May: „Stadterweiterung mittels Trabanten“ beweisen — mit Ausnahme des erstgenannten, stark subjektiv eingestellten Aufsatzes — nichts gegen, wohl aber für die Notwendigkeit weitgehender Eingemeindungen. — Wolf, Dresden.

Vermischtes.

Industrie und Siedlung. In dem gleichnamigen Artikel des Beigeordneten Ehlgötts, Essen, in Nr. 15 Stadt und Siedlung ist unter den Abb. 23, 25 u. 30 irrtümlich der Name Osterfeld gesetzt, während es Ostenfeld heißen muß, was wir hiermit richtig stellen. —

Stadt- und Landkreis Trier stellen für Trier und Umgebung einen Generalsiedlungsplan (Überlandplan) auf. Die Bearbeitung des Planes erfolgt in Verbindung mit dem Professor für Städtebau an der Technischen Hochschule Dresden, A. Muesmann. —

Inhalt: Ein Erweiterungsplan für Spalato. (Schluß.) — Die Verkehrsregelung durch Lichtsignale. — Rheinische Siedlungstage. — Denkschrift des Landeskreises Breslau zur Frage der Eingemeindung von Vorortgemeinden in die Stadt Breslau. — 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.