

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN, VERKEHRSWESEN U. VERSORGUNGS-ANLAGEN

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

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

Flächeneinteilung, Höhengestaltung und Verkehrsregelung der heutigen Stadt.*)

Von Dr.-Ing. Rappaport, 1. Beigeordneter des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk, Essen.



In der Stadtbaukunst muß man aus dem Vergangenen lernen, auf Vorhandenem fußen, der Entwicklung Wege weisen. Die Flächeneinteilung der antiken Stadt beruht auf gegebenen, fest begrenzten Umrissen. Ist der Rahmen gefüllt, schließt sich die nächste Stadtläche an. Antike Städte sind mehr Tempelbezirke, Lagereinheiten, Königshöfe, aber nicht Zentren wirtschaftlicher Entwicklung. Die mittelalterliche Stadt hat anfangs gewisse Freiflächen in ihren Grenzen. Sie ist im Gegensatz zu der aus späterer Entwicklung überkommenen Auffassung weiträumig. Erst der Einfluß der Geschichte zwingt zur Beschränkung der Grenzen, füllt die Freiflächen, läßt die Stadt eng werden. Die Stadt des 18. Jahrhunderts vereint die weite Landfläche mit dem Stadtgebilde. Fürstliche Stadtanlagen und fürstliche Parks werden Einheit, verbinden die Bebauung mit der freien Natur. Auch die Bürgerstädte dieser Zeit erhalten durch rings angeordnete Vorstadtgärten, durch Feldscheunen, längs der Straßen hinausgerückt, bewußten Zusammenhang zwischen enger Stadt und weiter Fläche. Bei der Stadt des 19. Jahrhunderts wird die gesamte Freifläche Stadt. Die Großstadt geht ins Uferlose, überbaut Alles. Ring reiht sich um Ring. Von einer bewußten Flächeneinteilung ist keine Rede mehr.

Die Höhengestaltung der antiken Stadt ist durch deren natürliche Höhenlage bedingt. Rom wird auf sieben Hügeln erbaut. Zwei Höhengelassen herrschen in der Bebauung der Stadt: die Gleichheit der Wohnhäuser, die dem südlichen Charakter entsprechend wagerecht gelagert sind, und aus ihnen heraus die aufstrebende Höhe der Göttertempel. Auch die mittelalterliche Stadt hat zu meist den Vorteil bewußter Höhenlage. Aber das Menschliche und Göttliche in der Höhengestaltung, der feine Unterschied der antiken Stadt ist nicht mehr so rein erhalten. Rathaus und Kirche, Wehrturm und Giebel ragen, sich überbietend, in manchmal wirrem Zickzack empor. Die Stadt des 18. Jahrhunderts bekommt wieder Linie. Erinnert sei an manche fürstlichen Vorschriften über gleiche Haushöhe öffentlicher Plätze. Auch Haus und Natur. Schloß und Park werden häufig in ihren Höhenverhältnissen klar überlegt abgestuft. In der Stadt des 19. Jahrhunderts herrscht die Bauzone. Die Höhe wird zur Schablone. Was Höchstgrenze sein soll, wird überall Mindestgrenze, wird Allgemeinhöhe. So werden die Häuser zu hoch, Kirchen und öffentliche Gebäude zu klein. Haben z. B. das Düsseldorf, das Leipzig von 1900 eine charakteristische Höhengestaltung?

In der Verkehrsgestaltung zeigen antike und mittelalterliche Stadt weitgehende Ähnlichkeiten. Im Stadttinnern herrscht der Fußgängerverkehr. Der zwischen-gemeindliche Verkehr ist verhältnismäßig gering. Antike und Mittelalter stehen zum größten Teil unter dem Zeichen der Wirtschaftseinheit des einzelnen Hauswesens. Man erzeugt, was man braucht. Güterverkehr ist zumeist nur Überschubverkehr. Mit dem Ausgang des Mittelalters stärkt sich die Produktion für den Handel. Städte beginnen Industriezentren zu werden. Der Güterverkehr wächst. Im 18. Jahrhundert kommt eine starke Entwicklung regelmäßigen Postverkehrs hinzu. Die Stadt des 19. Jahrhunderts steht völlig im Zeichen der verkehrstechnischen Entwicklung. Diese ist begründet und ist eine Folge — in Wechselwirkung — der Dezentralisation der Wirtschaft. Erzeugung für den Eigenbedarf läßt nach und hört auf. Man kauft, was man braucht. Das bedingt Handel und Verkehr. Das Eisenbahnwesen und die da-

durch mögliche Zusammenballung von Gütern und Menschen wird ein ausschlaggebender Faktor im Städtebau. Ist die Entwicklung Berlins ohne Eisenbahn denkbar? Aber gleichzeitig ermöglicht die Eisenbahn auch eine stärkere Verteilung der Wirtschaft und der Siedlung auf größere Flächen, freilich zunächst ohne System, ohne gegenseitige Rücksichtnahme. Überall sind Industrie und Wohnungen. Was in der Höhe durch Zonen geregelt ist, wird durch die Freude am Alles ermöglichenden Verkehr wieder ins Planlose zerstreut. So entstehen überall Ansätze: ohne weitausschauenden Plan, häufig in wirrem Durcheinander, vom Verkehr begünstigt und doch weiteren Verkehr fordernd.

Bei diesem Gang der Entwicklung verlangt die neue Stadt als erste wichtige Grundlage eine klare Flächeneinteilung. Die Industrie wächst, die gemeindlichen Grenzen alter Tage werden überschritten. In manchen Gebieten reiht sich Stadt an Stadt, greift ein werdendes Gebilde in das andere. Da hilft nur eine klare, wohl durchdachte Struktur der Flächeneinteilung; freilich häufig nicht in den engen Grenzen einer Stadt, sondern weit hinaus über mehrere Gemeindegebiete, über ganze Landkreise. Grenze und Grundlage für den Flächenplan bietet die Wirtschaft. Die zunehmende Intensität der Wirtschaft verlangt große Flächen für ihren Bedarf. Die zunehmende Verteilung der Produktion erzeugt Verkehr der Güter. Der Menschenbedarf an den Industriepunkten wächst und verlangt nach Flächen weiter ab vom Fabrikschornstein. Der Verkehr bildet die weitere Grundlage einer vernünftigen Flächenaufteilung. Der Abstand vom Rohprodukt zur Verarbeitungsstelle, vom Halbfabrikat zum Fertigfabrikat, von der Arbeitsstelle zur Wohnstelle sind die Verkehrsgrundlagen des Flächenplanes. Hinzukommen die gesundheitlichen, ästhetischen, kulturellen Belange, für die Richtlinien und Grundsätze schwer zu geben sind. Der Mensch braucht einen Fleck der Erholung, braucht zwischen Arbeitsstelle und Wohnung ein Stück freien Landes. So ergibt sich die Einteilung des Gebiets nach Freiflächen, Industriegebieten und schließlich den Flächen, die der Städtebauer nicht benötigt.

Der bisherige Städtebau ging davon aus, das freie Land als seine Domäne zu betrachten, in die er seine Steine nach Bedarf und beliebig verschob. Brauchte er die gesamte freie Fläche, so wurde eben die gesamte Fläche Stadt. Die heutige Stadtentwicklung verlangt zuerst die Klärung der Frage, was muß von den verfügbaren Flächen frei bleiben, wie stellt sich der Bedarf an Freiflächen zum Gesamtareal, wie zur Einwohnerzahl. Beispiele lehren: Die Stadt Hörde besitzt 3,3 v. H. Freiflächen, die Stadt Oberhausen 6 v. H., die Stadt Essen 20,4 v. H., die Stadt Buer 46,3 v. H. Der dringend notwendige Bedarf an Freiflächen ist in Hörde und Oberhausen nicht gedeckt, ist in Buer reichlich vorhanden. Das Notwendige mag in der Mitte liegen bei 25 v. H. Auch im Verhältnis zu den Einwohnerzahlen sind Beispiele lehrreich: Auf den Kopf der Bevölkerung entfallen in Hörde 3 qm Freiflächen, in Herne 32, in Mülheim 200, in Buer 287 qm Freifläche. Das Notwendige liegt auch hier in der Mitte, vielleicht bei 100 qm auf den Einwohner. Viel hängt von der Lage der Freifläche ab. Ist sie zusammengedrängt an einer Stelle, ist sie für den großen Teil der abseits wohnenden Bevölkerung schwer erreichbar und wertlos. Richtige Verteilung der Freiflächen ist daher Voraussetzung. Auch die Arten der Freifläche sind maßgebend. Das natürliche Vorhandene, wie Wälder, Heide, Moor und dergleichen wird vielleicht nicht ausreichen. Da muß man Grünflächen schaffen, muß landwirtschaftliches Gebiet als notwendige Freifläche erklären, für seine Umgestaltung

*) Vortrag gehalten auf der Hauptversammlung der „Freien Deutschen Akademie des Städtebaues“ in Essen am 20. Juli 1925. —

mit der Zeit sorgen. Die als notwendig erkannten Freiflächen müssen unbedingt als solche festgehalten werden. Sie bilden den gesundheitlichen Rückhalt, wenn die Stadtfläche sich mehr und mehr füllt, wenn Industrie und Wohngebiete wachsen.

Die Ausdehnung der Industrie ist vielfach fest vorauszusehen. Kohlegewinnung, Kalkgewinnung und dergleichen sind örtlich gebunden, sind Ausgangspunkte neuer Siedlungsentwicklungen, häufig Urzellen neuer Stadtgebilde. Aber auch die verlegbare Industrie ist nicht so beweglich, als man gemeinhin annimmt. Ganz abgesehen vom wirtschaftlich richtigen Abstand von den Rohstoffen ist sie auch örtlich an eine gewisse ebene Höhenlage, an guten Untergrund, Wasseranschluß, an die Möglichkeit bequemen Eisenbahnanschlusses gebunden. Die Größe der Industrieflächen wird in der Mehrzahl aller Fälle zu hoch angenommen. Nicht jeder kleine Ort kann Industrieort werden, nicht überall hin kann die Industrie wandern. Im einzelnen ist die Größe der Industriefläche abhängig von der Industrieart. Beim Kohlenbergbau z. B. ist genau bekannt, daß eine Doppelschachtanlage etwa 40 ha benötigt. Im übrigen hängt die Größe der Industriefläche von der örtlichen Entwicklungsmöglichkeit ab: Rohstoffe, Wasserwege, Bahnanschlüsse geben Anhaltspunkte für die Möglichkeit industrieller Entwicklung. Im allgemeinen genügen 6—10 v. H. des verfügbaren Geländes als Industriegebiet vollauf, häufig weniger.

Zur Bewältigung des Verkehrs sind im allgemeinen streifenartige Flächen, „Bänder“ erforderlich. Die rechtzeitige Freihaltung dieser Verkehrsflächen, sei es für Wasser-, Eisenbahn-, Straßenverkehr, ist von ausschlaggebendem Wert für die städtebauliche Entwicklung größerer Gebiete. Maßgebend sind vor allem die Flächen, die für die Bewältigung des Güterverkehrs benötigt werden. Der Städtebauer ist leicht geneigt, diese zu gering einzuschätzen. Ihre Lage im Stadtganzen ist ihm häufig lästig, und doch hängt von der richtigen Anordnung der Güterverkehrsflächen zum großen Teil das reibungslose Ineinandergreifen der Produktion ab. Die für den Laien viel mehr ins Auge fallenden Flächen des Personenverkehrs sind viel geringeren Umfangs. Freilich müssen auch sie so zeitig wie denkbar freigehalten und so sorgfältig und frühzeitig wie möglich durchdacht werden. Richtige Verkehrsflächen sind Träger und Vermittler der gesamten dezentralisierten Stadtentwicklung. — Flächen für künstliche Wasserverkehrsanlagen sind an ganz bestimmte Höhen gebunden. Ihre spätere Hindurchzwängung durch schon bebaut und benutzte Gebiete ist nahezu unmöglich. Insoweit ist die Wasserstraße das starrste aller Verkehrsmittel. In gewissem Umfang trifft dies auch für die Flächen des Schienenverkehrs zu. Güterfernlinien, Personenfernlinien, zwischengemeindliche Bahnanlagen jeder Art, selbst auch Bahnen für den Lokalverkehr erfordern Streifen Geländes, „Verkehrsbänder“, die zweckmäßig vor jeder Bebauung festgelegt und freigehalten werden. — Bei dem zunehmenden Kraftwagenverkehr spielen auch die Flächen für Durchgangsstraßen eine erhebliche Rolle. Das vorhandene Straßennetz reicht nicht aus. Seine weitere Entwicklung mit Rücksicht auf Umgehung der Ortskerne, auf glatte Durchführung der Lastkraftwagentransporte ist erforderlich. Ob hierbei auch Flächen ausgeschieden werden sollen für sog. reine Kraftwagenstraßen, ist zweifelhaft. Soweit das Gebiet noch auf weite Strecken frei und unbebaut ist, sind derartige selbständige Kraftwagenstraßen nicht notwendig. Soweit Industrie und Bebauung bereits weit vorgeschritten ist, sind sie zumeist technisch schwer durchzuführen und dadurch wirtschaftlich schwer tragbar. Will man die Frage der selbständigen Kraftwagenstraßen bejahen, so muß jedenfalls vorerst ein klares Verkehrsnetz dieser Art überlegt und beschlossen werden, ehe man bei unserer schlechten Finanzlage daran geht, an irgendeiner beliebigen Stelle einzelne derartige Kraftwagenstraßen in mehr oder minder richtiger Lage zu bauen. — Anders verhält es sich und Klarheit herrscht über die Frage der Freihaltung von Verkehrsflächen für Luftverkehrsplätze. Jede sich entwickelnde Stadt bedarf eines derartigen Platzes. Größere Städte als Ausgangspunkt weitergehender Luftverkehrslinien größere Freiflächen von etwa 1000×1000 m, kleinere Orte für die Zubringerlinien, Plätze entsprechend kleineren Umfangs, nach der heutigen Auffassung wohl nicht unter 600×600 m, vorausgesetzt, daß das anschließende Gelände flach bebaut ist.

Der Bedarf an Wohnflächen ist abhängig von der industriellen und kommerziellen Entwicklung sowie von der Bevorzugung der Wohnlage als solche, abhängig aber auch von der Wohnart. Nicht bei jeder Industrie ist der Bedarf leicht vorauszusehen. Bei einer Schachtanlage aber z. B.

sind klare Erfahrungssätze vorhanden: Eine Doppelschachtanlage braucht 4000 Arbeiter, d. h. rund 15 000 Menschen; dazu 20 v. H. allgemeiner Bevölkerung, so daß zusammen 18 000 Menschen in Betracht kommen. Rechnet man bei durchaus gesunder Bauweise für 1000 Menschen 8 ha Wohnfläche, so ergibt sich ein Wohnflächenbedarf von 145 ha. — Wichtig ist die richtige Verteilung der Wohnflächen im verfügbaren Gelände. Sie ist abhängig von der natürlichen Bodenbeschaffenheit, von der Lage zur Arbeitsstelle und von den Verkehrsrücksichten.

Was hiernach für Freifläche, Industrie, Verkehr und Wohnungen nicht benötigt wird, ist im städtebaulichen Sinn „Restfläche“. Selbstverständlich bleiben Restflächen nicht letzten Endes übrig, sondern sie ergeben sich aus den vorgenannten städtebaulichen Voraussetzungen. Hinzu kommt, daß man gerade für diese Flächen weite Rücksicht auf ihre landwirtschaftliche Nutzung nehmen wird. Man wird das landwirtschaftlich beste Gelände solange wie möglich keiner der vorgenannten städtebaulichen Flächenarten zuteilen, sondern seiner landwirtschaftlichen Nutzung belassen. Die Möglichkeit späterer Inanspruchnahme für einen der vorgeschilderten städtebaulichen Zwecke muß offen bleiben. Dagegen sollen Freifläche für alle Zeiten die Flächen bleiben, die von vornherein hierzu vorgesehen sind. Es wird also in jedem Flächenaufteilungsplan zwei Arten nicht bebaubarer Flächen geben: die eine, die bewußt und klar Freiflächen oder richtiger Grünflächen bleiben sollen für alle Zeit und die andere Art, die nach dem heutigen Stand der Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung städtebaulich nicht benötigt wird und die gewissermaßen die Reserve für künftige Inanspruchnahme bildet. Es scheint, daß in dem Nichterkennen dieses Unterschiedes ein Fehler in dem Entwurf zum preuß. Städtebaugesetz liegt. Die erfreulichen und zielbewußten Freihaltungsbestimmungen des Entwurfs kann man nur auf die dauernd zu erhaltenden Freiflächen ausdehnen, unmöglich aber auf alle Restflächen, die nicht zur Grünstruktur des Flächenplanes gehören.

Gleich wichtig wie die klar bestimmte städtebauliche Ausnutzung der Fläche ist die städtebauliche Ausnutzung der Höhe. Das natürliche Gelände bietet die leichteste Möglichkeit städtebaulicher Höhengestaltung. Anpassung der Straße, Anpassung der Wohngebiete an die Höhenlage und hieraus Schaffung städtebaulicher Gebilde bedarf im Gegensatz zur Entwicklung der letzten Jahrzehnte stärkerer Beachtung. Wir arbeiten zu viel auf dem Papier, das keine Höhen hat.

Wir arbeiten aber auch zu viel mit gesetzlichen Höhenbestimmungen, mit Bauzonen und Baupolizeivorschriften. Ihre Notwendigkeit an sich muß bejaht werden. Der Städtebau, auch in seiner Höhenentwicklung, kann nicht der Willkür eines jeden Einzelnen überlassen bleiben. Auch in gesundheitlicher Hinsicht wird man die Notwendigkeit baupolizeilicher Höhengvorschriften bejahen müssen. Die fehlerhaften Folgen aber sind offensichtlich: Schablone auf weiten Flächen und bis an das Zulässige gehende Ausnutzung des Erlaubten. Hinzu kommt, daß manche Polizeivorschriften viel zu weitgehende, viel zu einengende, viel zu verwickelte Höhenbestimmungen haben. Von irrtümlichen Voraussetzungen gehen z. B. die Polizeivorschriften aus, die für weites Neubaugelände vorschreiben, daß die Häuser nicht höher sein dürfen, als die Straßen breit sind. Dann soll man eben die Straßen so breit machen, als man die Haushöhen wünscht. Es genügt also im allgemeinen Angabe der erlaubten Geschoßzahl.

In bauästhetischer Hinsicht werden wir in der Höhengestaltung der neuen Stadt vielfach umlernen müssen. Die Camillo - Sitte - Auffassung, das Verhältnis zwischen Platzgröße und Haushöhe ist und bleibt richtig für geschlossene, nicht zu verkehrsreiche Ortsteile. Die neue Stadt der Dezentralisation aber kann mit diesen Begriffen in ihrem größten Teil nichts anfangen. In den weiten Gebieten der ein- oder zweigeschossigen offenen Wohnhausbauweise ergeben sich selten geschlossene Platzanlagen. Platzbepflanzung und Bebauung werden i. d. R. gleich hoch sein, die Gebäude viel zu klein und zu niedrig, den Platz in räumlichem Sinne abzuschließen. Wir werden der architektonischen Wirkung des Grüns wieder mehr Geltung verschaffen müssen, nicht in geschlossenen Parkanlagen, sondern in der Struktur des städtischen Aufbaus. So wird man bei Platzanlagen umgekehrt wie bisher die Bepflanzung des Platzes betonen müssen: einen hohen, gleichmäßigen Baumbestand auf öffentlichem Platze, rings herum bescheiden gereiht die Wohnhäuser. — Daneben aber, und gerade aus den Gründen der städtebaulichen Dezentralisation, bedürfen wir der Punktbetonung im Städtebau. Wir bedürfen des Hochhauses, wir bedürfen der

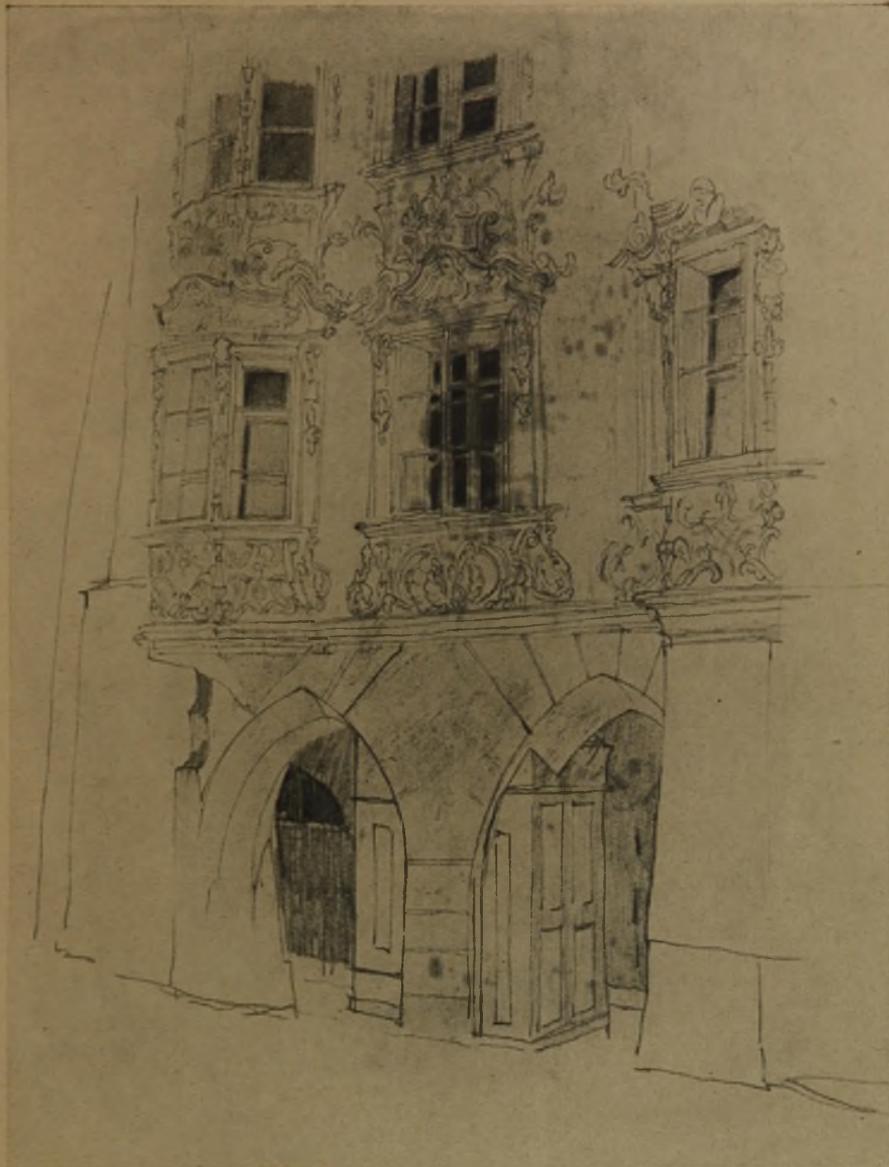


Abb. 1. Herzog Friedrichstraße: Teilstück einer Barokfassade.



Abb. 2. Herzog Friedrichstraße:
Gewölbe im sogenannten Trautsonhaus. Gotische Eingangstür.
Aus Innsbrucks Altstadt. Architekturskizzen von Arch. Siegfried Mazagg, Innsbruck.



Abb. 3. Seilergasse:

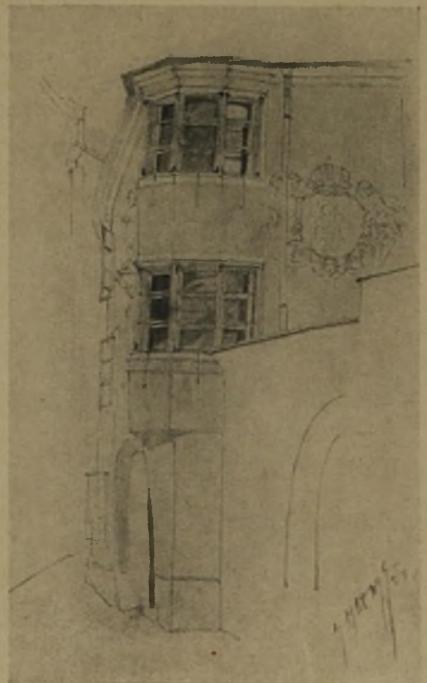


Abb. 4. Stiftsgasse:
Erker.

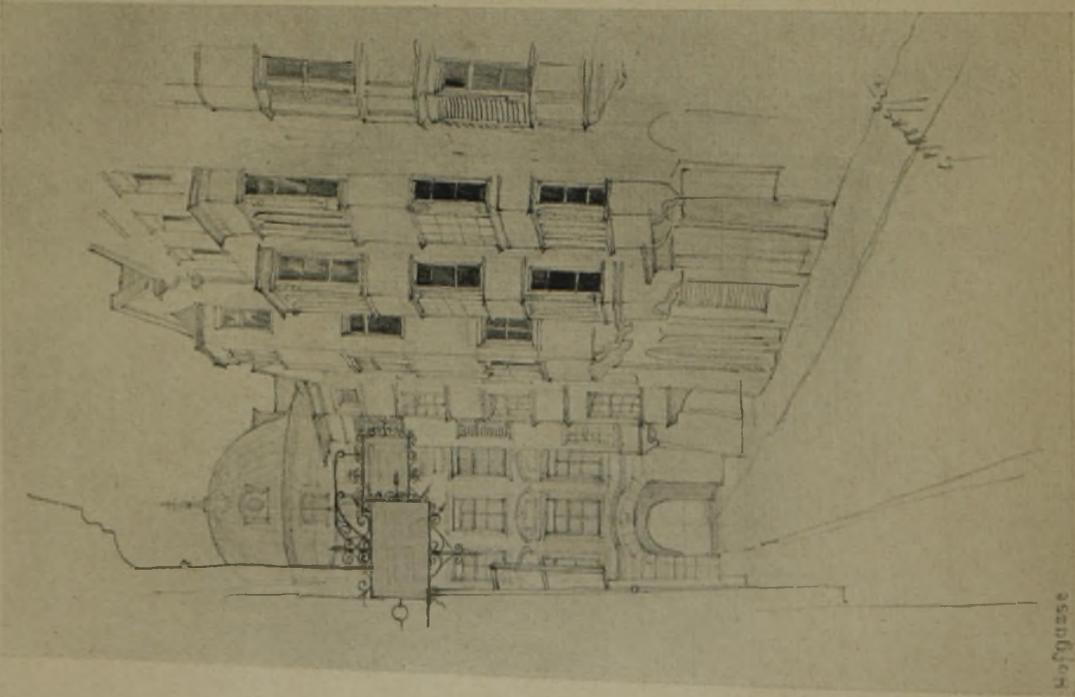


Abb. 5. Hofgasse.
Blick gegen die Hofburg.

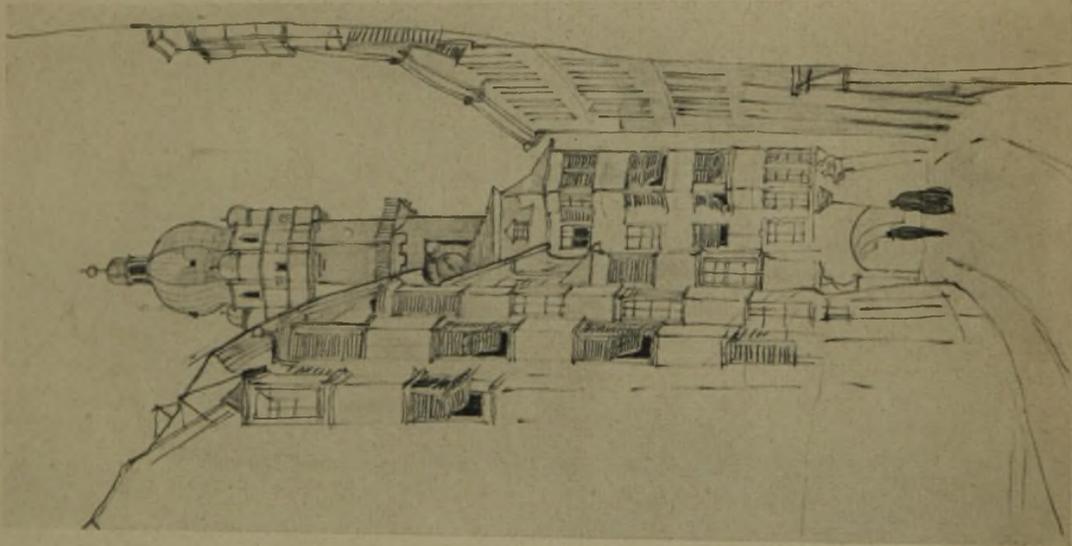


Abb. 6. Pfarrgasse mit Blick gegen
den Stadtturm.

Aus Innsbrucks Altstadt. Architekturskizzen von Arch. Siegfried Mazagg, Innsbruck.

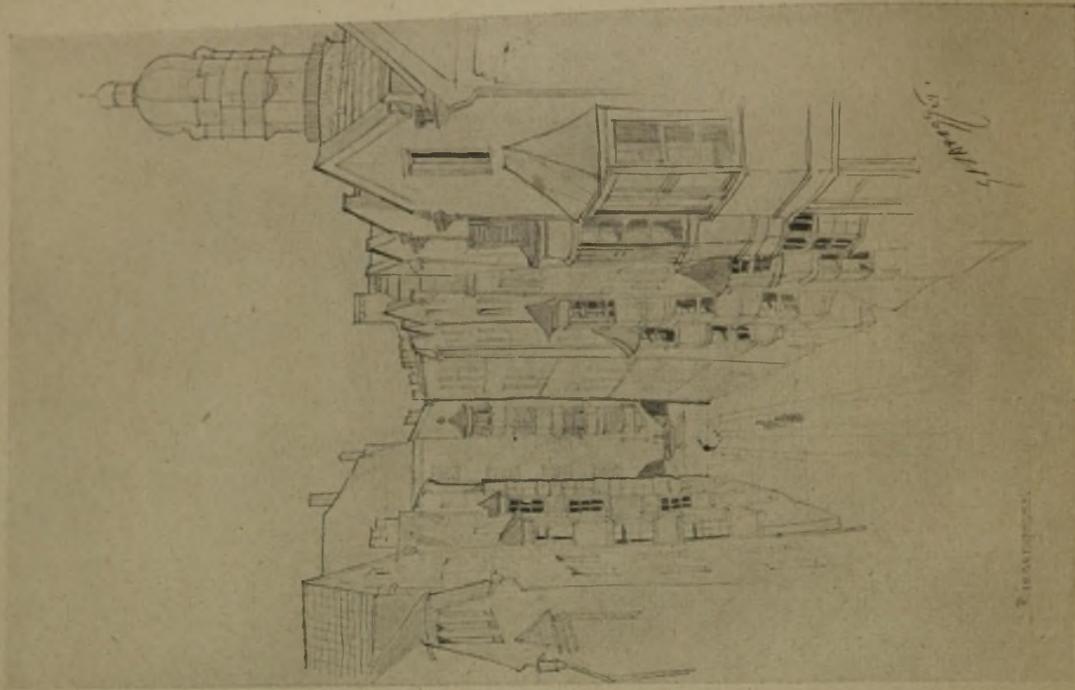


Abb. 7. Riesengasse mit Blick gegen die
Herzog-Friedrichstraße.

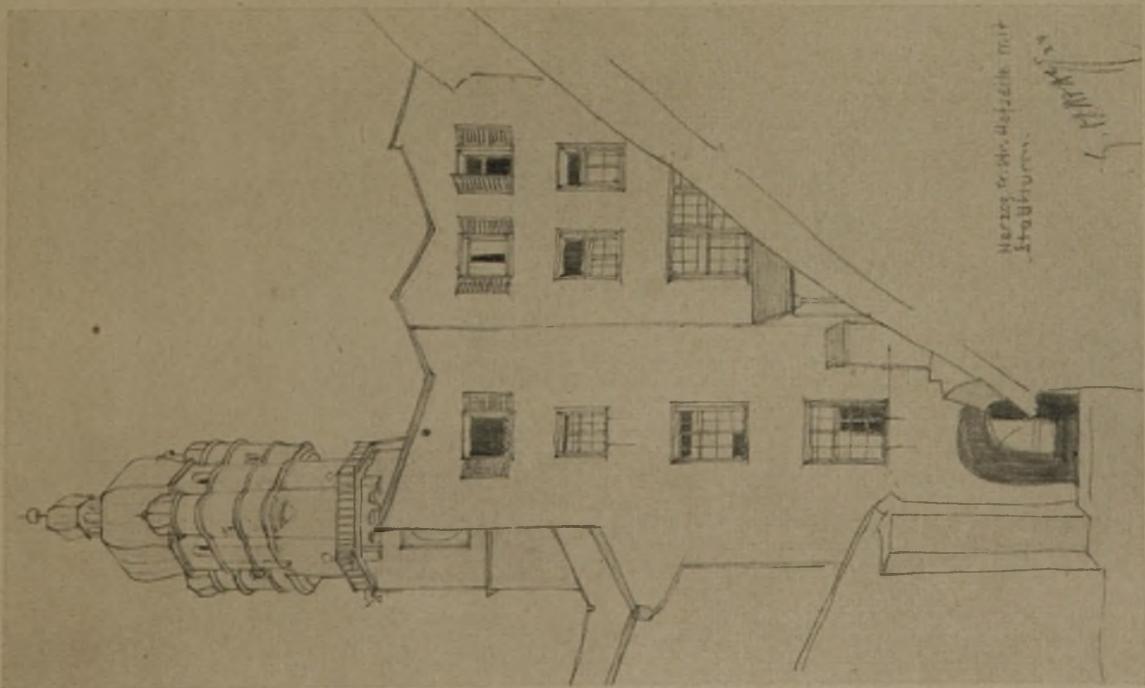


Abb. 8. Herzog-Friedrichstraße.
Hofseite mit Stadtturm.

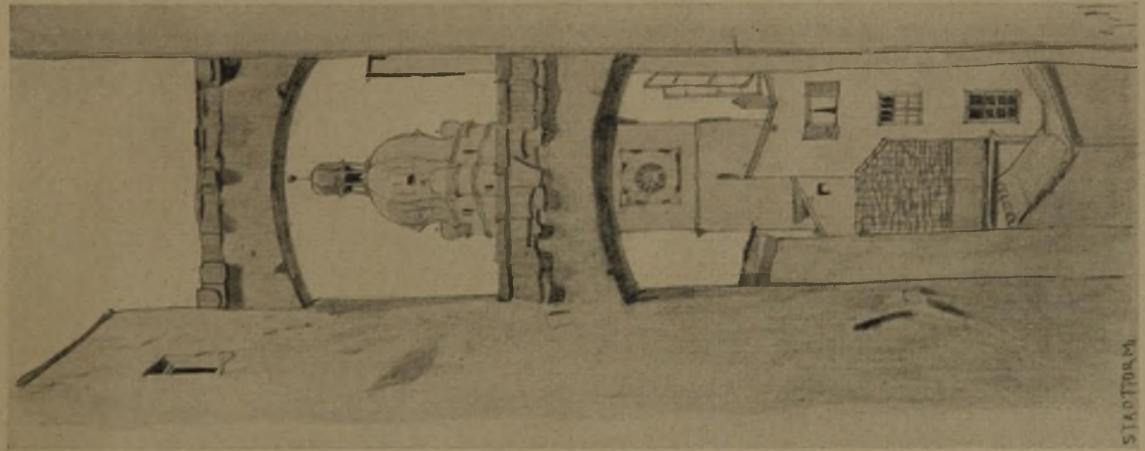


Abb. 9. Stadtturm vom Stiegenhaus
eines Gebäudes der Stiftgasse.

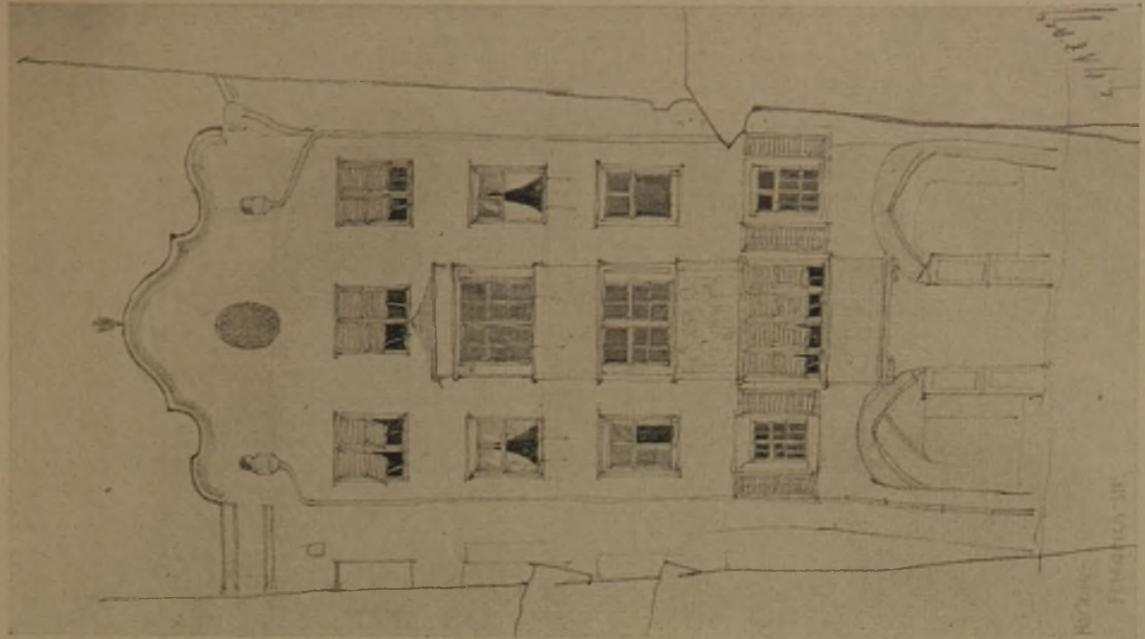


Abb. 10. Herzog-Friedrichstraße.
Ein interessanter Giebel.

Aus Innsbrucks Altstadt. Architekturskizzen von Arch. Siegfried Magagg, Innsbruck.

betonten starken Höhe öffentlicher Gebäude, wir bedürfen stark hervorgehobener Kirchenbauten und dgl., um einen Rhythmus in das Stadtbild zu bekommen. Ob das Hochhaus wirtschaftlich richtig ist, mag zweifelhaft sein; jedenfalls zweifelhaft in Gebieten noch nicht allzu enger Bebauung. Städtebaulich aber ist es gerade bei der dezentralisierten Bauweise unerlässlich, freilich nicht in planlosem Auftragen, sondern an bewußt hervorzuhebenden Punkten. Selbstverständlich muß das Turmhaus wirtschaftlich praktisch brauchbar sein als Büro und dgl.; wir dürfen mit den Turmhäusern nicht wieder in den Fehler der dekorativen, inhaltlosen Rathausturmbauten des vorigen Jahrhunderts verfallen. Dagegen muß ausgesprochen werden, daß das Hochhaus als Wohnsiedlung doch wohl ein städtebaulicher Fehlgriff ist. Städtebau kann nicht allein mit dem Verstand betrieben werden. Das Wohnen der Menschen in Hochhäusern widerspricht wirtschaftlichen, gesundheitlichen, politischen, kulturellen Grundsätzen. Da sich der Gedanke auch finanziell verbietet, wird kein allzu großer Kampf dagegen erforderlich sein.

Die Auffassung, daß das Hochhaus gerade in engen Stadtgebieten mit Rücksicht auf die Bodenwerte und die Zusammenfassung der Geschäfte erforderlich sei, ist nicht ohne Bedenken. Die verkehrstechnischen Folgen der Massenanhäufung sind klar, ihre Bewältigung im großen, z. B. in gewissen Teilen von New York oder in einzelnen Straßen der City von London ungelöst. Selbst bei den beiden einzigen wirklichen Hochhäusern Deutschlands, in Düsseldorf und Köln, machen sich Verkehrsstörungen bemerkbar. In Köln z. B. mußte sofort die Straßenbahn vom Fahrdamm vor dem Hochhaus am Hansaring weggelegt und in die Mittelallee eingebettet werden. Damit ist der Ringanlage Kölns ein wichtiger Grünstreifen verloren gegangen. Will man aber die Straßbreiten und Platzgrößen entsprechend den Hochhäusern auch vergrößern, so ergibt sich — ganz abgesehen davon, daß das meist nicht mehr möglich ist. — lediglich eine allgemeine Maßstabssteigerung der Stadt und der Erfolg der beachteten Punktbetonung wäre vorüber. Ähnliche bauästhetische und verkehrstechnische Bedenken machen sich auch bei den jetzt beliebten Aufstockungen ganzer Straßenzüge geltend.

Die Verkehrsverhältnisse der neuen Stadt bedürfen nicht nur an einzelnen wirtschaftlichen Knotenpunkten grundlegender Voraussicht. Die Dezentralisation der Wirtschaft hat die Entwicklung der immer konzentrisch wachsenden Großstädte überschritten und weist deutlich auch auf eine Dezentralisation des Städtebaues hin. Dadurch erwachsen dem Verkehr andere, zum Teil neuartige Aufgaben. Wie viele Teilfabrikate, wie viele Transporte von Hilfsfabrikaten, wie viele Wege von Menschen sind nötig, ehe in unserer Stadt irgendein Gegenstand, sagen wir ein Kleid oder ein Stuhl, fertiggestellt ist. Diese Dezentralisation der Wirtschaft beginnt sich erst neuerdings und langsam städtebaulich auszuwirken und wird damit Erzeuger und Veranlasser eines netzartigen städtischen Verkehrs.

In gleicher Aufteilung befindet sich auch der bisher überwiegend konzentrische Versorgungsverkehr der Stadt. Mit dem Wachsen der Städte waren Zentralversorgungsbahnhöfe, Zentralmarkthallen usw. mitgewachsen. Zu einer Stelle strömten alle Versorgungstransporte für Industrie, Handel und Ernährung zusammen und die Versorgung der Stadt geschah von innen nach außen. Mußte diese Verkehrsentwicklung schon bei der immer zunehmenden Bevölkerungszahl der Städte aufgegeben werden, so erweist sie sich bei der immer größeren räumlichen Ausdehnung vollends als undenkbar. Auch der Versorgungsverkehr muß dezentralisiert werden.

Von der Größe der Gütertransporte in unseren neuzeitlichen Stadtgebilden macht man sich zu meist keinen klaren Begriff. Der Umschlag z. B. auf den Essener Güterbahnhöfen betrug 1921 rd. 8 Millionen t, auf dem Bahnhof Hamm 4 Mill. t, auf dem Bahnhof Herne 2,4 Millionen t usw. Großzügige, erweiterungsfähige Anlagen für Trennung des Güterverkehrs zur Stadt, zur Stadtumgebung und darüber hinaus sind erstes Erfordernis, des weiteren Trennung der Güter für Industrie und für Versorgung. Ersteres müssen an besondere Industriebahnhöfe und wenn möglich abweisend auf besondere Industriezustellgleise geleitet werden. Zur Versorgung der Stadt ist ein klares Verteilungsnetz von kleineren Versorgungsbahnhöfen (Tageszustellverkehr) notwendig. Nur so kann die Unterteilung der Industrie, die sich in einem Maschenetz von Erzeugungsstellen ausdrückt, befriedigt werden. Nur so kann die Versorgung der mehr und mehr dezentralisierten Wohngebiete reibungslos erreicht werden. Der Güterverkehr der neuzeitlichen Stadt ist nicht mehr kon-

zentrisch auf deren Mittelpunkt gerichtet, sondern auch in ihm drückt sich die gleichmäßige Flächenverteilung des Stadtgebildes aus.

Hinzu kommt die Dezentralisation des Wohnens, die gesundheitlich erwünscht und besonders in Deutschland einem ureigensten Trieb der Bevölkerung entspricht. Damit kommt in das Verkehrsverhältnis der Stadt das wichtige Moment der Entfernung zwischen Arbeitsstätte und Wohnstätte hinzu. Angaben, daß Arbeitsstätte und Wohnstätte nicht mehr als etwa 3 km auseinanderliegen dürfen, sind irrig. Der Abstand ist lediglich eine Komponente des Verkehrs, d. h. der Verkehrsmittel. Es muß richtig heißen: Arbeitsstätte und Wohnstätte dürfen nicht mehr als 40 Minuten Verkehrszeit auseinander sein, das bedeutet zu Fuß 3 km, mit der Straßenbahn 9 km, mit Eisenbahnen 30 km und mehr. Freilich sind auch hier den Verkehrsmitteln Grenzen gesetzt durch die Verkehrsdichte zu gewissen Zeiten. Denn im Gegensatz zur Dezentralisation des Wohnens und der Gütererzeugung macht sich im Städtebau immer stärker die Konzentration des Handels, die Zusammendrängung der Büros, Banken, Behörden bemerkbar. Dadurch ballt sich der Personenverkehr an gewissen Punkten und zu gewissen Stunden zusammen.

Die Bewältigung dieses Personenverkehrs ist z. T. nicht mehr mit den bisherigen Mitteln denkbar. In manchen neueren Stadtgebilden ist die Personenverkehrsfrage zu gewissen Tagesstunden das schwerste, bisher ungelöste städtebauliche Problem. Die Bewältigung des Berufsverkehrs zwingt neben all den anderen Gründen zu einer zielklaren Auseinanderziehung und flächenmäßigen Behandlung des Stadtgebildes. Der Personenverkehr ist im Verhältnis zum Güterverkehr viel stärker gewachsen. So wurden z. B. auf dem Hauptbahnhof Essen 1903 im ganzen etwa 1,6 Millionen Fahrkarten verkauft, dagegen 1921 rd. 6, oder in Herne 1903 rd. 0,5, 1921 dagegen 1,4 Millionen; in der gleichen Zeit ist der Güterverkehr fast nicht gestiegen, umgekehrt sogar etwas gesunken.

Schon beizeiten ist bei fortschreitender städtebaulicher Entwicklung klare Trennung des Fern- und Ortsverkehrs, des Durchgangs- und Arbeitsverkehrs erforderlich. Vermeidung unnötiger Verkehrsanhäufung auf zentralen Bahnhöfen, starke Dezentralisation der Haltestellen für örtlichen Bedarf, klare Teilung des Verkehrs in starre Zwischenabstände sind Hilfsmittel, dem Personenverkehr der neuen Stadt gerecht zu werden. Neben den Reichsbahnen werden Schnellbahnen oder auf eigenen Bahnkörpern fahrende Lokalbahnen von vornherein vorzusehen sein und nicht, wie es jetzt häufig geschieht, erst der überstarken Bebauung folgen. — Bei der Anordnung der Verkehrsstraßen ist weit mehr als bisher auf Trennung des Verkehrs nach Schnelligkeit hinzuwirken: In die Mitte, soweit notwendig, die Straßenbahn auf besonderem Körper, jedenfalls ein besonderer Kraftwagendamm für den Durchgangsverkehr, beiderseits Fahrbahnen für den Ortsverkehr, anschließend die Bürgersteige. An stark belasteten Straßenkreuzungen ist Raum für richtungsfreie Unterführung eines Straßenzuges zu lassen. — Die Einschaltung des Lastkraftwagenverkehrs auf größere Entfernungen an Stelle der starren Verkehrsmittel bedarf sehr genauer Prüfung. Was für überenge Großstadtzentren richtig ist, ist für dezentralisierte Industrie- und Wohngebiete durchaus nicht in gleicher Weise berechtigt. Die Wirtschaftlichkeit dieser Fahrten, andererseits die Gefahrlosigkeit des übrigen Straßenverkehrs erscheinen nicht gesichert. Schweren Güterverkehr von den schmalen stählernen Linien der Schienen wegzunehmen und auf die selbst bei bester Befestigung recht angriffsfähige Straße zu legen, wird stets nur in besonderen Fällen richtig sein. Ein wesentliches Moment bei der Bewältigung des großstädtischen Verkehrs bietet die Frage der Regelung des gesamten Straßenverkehrs für Fahrzeuge und Fußgänger. Die mangelhafte Ordnung des Fahrzeugverkehrs z. B. im rheinisch-westfälischen Industriegebiet und die häufig erschütternde Harmlosigkeit des Fußgängerverkehrs sind mit dem Ernst der Verkehrslage unserer neuen Städte nicht mehr in Einklang zu bringen. Es mag bedauert werden, daß der Gesetzgeber und die Polizei überall zur Hand sein müssen. Aber Gesetz und Polizei sind letzten Endes nichts als Dienerinnen des reibungslosen Zusammenlebens der Allgemeinheit. Je mehr dieses zunimmt, je mehr werden wir neben der selbstverständlichen Achtung voreinander auch von Bestimmungen erwarten müssen.

Gesetz und Vorschriften können nur Helferinnen am Werk der neuzeitlichen Stadtentwicklung sein, können nur ein Hilfsmittel bei Erreichung eines bestimmten städtebaulichen Ziels sein. Die städtebaulichen gesetzlichen Grundlagen z. B. Preußens beruhen im

allgemeinen noch auf dem freundlichen alten Fluchtliniengesetz von 1874, dessen dürrtige, neuzeitliche Ausschmückung von 1918 längst überholt ist. Andere Länder, wie Baden, Sachsen, haben modernere Gesetze. Und nun ist auch Preußen auf den Plan getreten mit dem Entwurf zu einem neuen Städtebaugesetz. Dieser Entwurf ist in seiner weiten Großzügigkeit freudig zu begrüßen. Freilich hat er manche Bedenken. Die Aufgaben weitgehender Dezentralisation, die Forderungen nach großzügigen Flächenaufteilungsplänen lassen sich nicht durch jede kleine und kleinste Gemeinde erreichen. Was von hoher Warte großer Stadtgebilde oder kommunaler Verbände richtig ist, wird in der Hand einer kleinen Landgemeinde zum Fehler. Soll sie wirklich all die schönen Flächen verschiedener Art auf ihren paar Hektar unterbringen? Soll sie wirklich Verkehrsbänder und Durchgangsstraßen um ihren Kirchturm herum vorsehen? Hier bedarf noch manches der Aenderung. Eine richtige städtebauliche Gesetzgebung muß auch in der richtigen Hand liegen. Große Zusammenhänge können nicht von kleiner Warte erledigt werden. Trotz aller Ansätze fehlt dem Gesetzentwurf auch eine wirklich durchgreifende Hilfe zur Ueberweisung der städtebaulichen Flächen an ihren Zweck. Was nützt es, Industrieflächen auszuweisen, wenn man sie der Industrie nicht zuführen kann! Hierin erstlich Wirtschaft und Städtebau zu verbinden und beiden zu helfen muß Ziel der Gesetzgebung sein.

Und das wirtschaftliche Ziel des neuen Städtebaus muß ein reibungsloses Ineinandergreifen unseres verwickelten wirtschaftlichen Organismus sein. Die

städttebauliche Gestaltung ist in dem normalen Tempo ihrer jahrhundertelangen Entwicklung weitergegangen, Wirtschaft und Verkehr haben schnelleres Tempo angeschlagen. Es muß das Ziel des Städtebaus sein, nunmehr zu folgen, besser noch, wegweisend voranzugehen. Verbildigung der Produktion, Erleichterung des Verkehrs, Ermöglichung des Wettbewerbs, das sind Ziele wirtschaftlicher Art, denen der Städtebau zu dienen hat, indem er rechtzeitig und vorsorgend der Wirtschaft hilft.

Kulturell und gesundheitlich muß das Ziel eine klarbewußte Abkehr von der Großstadtentwicklung der Vorkriegszeit sein. Inwieweit hängt Großstadtentwicklung und Kriegsausgang zusammen? Ein „Zurück zur Natur“ gibt es freilich nicht, wäre Sache von Phantasten. Aber unser Großstadtziel muß bewußte Auflockerung in Fläche und Höhe sein.

Diese Ziele aber lassen sich nur erreichen, wenn man die Fläche als Wesenselement der Stadtaufteilung klar erkennt, wenn man die Höhe als bewußt differenziertes Mittel in Anwendung bringt (nicht abhängig von Grundstückswerten), wenn der Verkehr der Stadtentwicklung auf weite Sicht vorangeht. Das Stadtwesen war zu allen Zeiten Trägerin der kulturellen und wirtschaftlichen Entwicklung eines Volkes. Wenn wir unserer heutigen Entwicklung entsprechend die städtebauliche Flächeneinteilung, Höhengestaltung und Verkehrsregelung zielbewußt zur Anwendung bringen, dann muß sich auch jetzt wieder ein der heutigen Entwicklungsstufe angemessenes Stadtgebilde ergeben. Unsere Stadt muß mit diesen Elementen Ausdrucksturm unseres Strebens sein. —

Aus Innsbrucks Altstadt.

Von Arch. Siegfried Mazagg, Innsbruck. (Hierzu die Abbildungen S. 155—157.)



Unter den Tausenden Fremden, die jährlich unsere herrliche Alpenstadt besuchen, gibt es wohl wenige, die nicht in die winkligen Gassen und Gäßchen der Altstadt ihre Schritte lenken.

Der Geschichtskundige findet auf Schritt und Tritt die Zeugen entschuldener Tage und der Sprache der Denkmäler lauschend, ersteht vor seiner Phantasie ein farbenfrohes Bild der Vergangenheit.

Mit verwandten Gefühlen streift der Architekt und der Maler durch die altersgrauen Gäßchen. Wo beginnen? Da und dort hängt sein Blick an der Fülle von Merkwürdigem und Interessantem, und hat er den Anfang gefunden, reißt sich Bild an Bild, Skizze an Skizze. Dort ein reizvoller Durchblick, hier ein herrliches Erkermotiv, Lauben, Tore und wunderbare Gewölbe der Spätgotik (Abb. 2, S. 155) fesseln seinen Blick und zwingen zum Zeichnen.

Auch mich hat es immer wieder in diesen Winkel der Altstadt gezogen und ich will im folgenden in aller Kürze einige Eindrücke dieser Streifereien wiedergeben:

Schon die ganze Anlage dieses Stadtteiles ist eigenartig und zeigt einen merkwürdigen Gegensatz zu den modernen Stadtvierteln.

Hier ein regelmäßiges Netz schnurgerader Straßen, weit, sonnig, mit einfacher, nüchterner Fassadenbildung heutiger Anschauung. Ganz anders dort: krumme Gassen, bald sich erweiternd, dann wieder unheimlich eng werdend, gleich dem Geäder eines Blattes. Die Häuser wurden an die schon vorhandenen Wege angebaut, alles wächst organisch heran, und so ist gerade dieser Eindruck des Gewachsenen, dieses Einfügen des Menschenwerkes in die Natur, das Verschmelzen mit ihr, so anheimelnd und interessant, gegenüber der Gewaltbarkeit der Moderne. Übrigens: ein alter Grundsatz der Baukunst „Einfügen des Bauwerkes in die Natur“, der in letzter Zeit wieder stark befolgt wird, wurde damals ganz unbewußt geübt.

Wie sich im ganzen der Stadtanlage dieses Prinzip des Harmonischen ausprägt, so auch im kleinen, im Verhältnis der einzelnen Gebäude untereinander. Es kommt nicht vor, daß ein Haus die Nachbarhäuser gleichsam erschlägt; die Giebel sind fast alle gleicher Höhe und lösen in bunter

Reihenfolge einander ab, hin und wieder durch ein straßenseits gewaltes Dach unterbrochen. Der in Italien so beliebte Scheingiebel (Abb. 10, S. 157) tritt gar oft auf, und dies gibt dem Bilde, trotz der rein deutschen Bauart, einen etwas südlichen Charakter. Spätgotik, Frührenaissance und Barock sind in diesem Stadtteil mit prächtigen Beispielen vertreten, aber Alles in einer feinen Harmonie, die niemals stört. Im Gegenteil: die glückliche Verschmelzung dieser Stilarten gibt dem Bilde etwas ungemein Lebendiges. Und aus dem Ganzen ragt ein Bauwerk, einem Wahrzeichen gleich, weit hinaus — der Stadtturm.

Auf einem massiven, alten Unterbau ist eine riesig lebendige Renaissancehaube aufgesetzt, die von vier kleineren flankiert wird. Es wird auffallen, daß in den Skizzen dieses Stadtturmmotiv so oft wiederkehrt. Es ist ihm einfach nicht auszuweichen und — man will auch gar nicht (Abb. 6, 7 S. 156 u. 8, 9 S. 157). Immer wieder neu ist er, mag er wo immer nur hervorlugen aus dem Häusergewirr, und dies zieht den Künstler an. Dazu steht er an einer Stelle, die einen Einblick in mehrere Gassen gewährt; so ist dieser dominierende Bau ein wahrer Schützer des Städtchens. Und welche Fülle reizvollen Kleinwerks findet der Künstler! Auf das legten die damaligen Meister besonderes Augenmerk, und sie schufen auch Wunderbares darin. Prächtige, reich gearbeitete Tore der Spätgotik, daneben wieder solche von ganz schlichter Art, mit einfachem Spitzbogen und schmuckloser Profilierung (Abb. 3, S. 155).

Einzigschöne, in tadellosen Verhältnissen gebaute Erker (Abb. 4, S. 155) neben solchen von anspruchslosen, aber in raffinierter Unregelmäßigkeit emporkletternder Art. Reichen Häuserschmuck brachte die Barockzeit, die sich stilvoll dem Vorhandenen einfügte. Abb. 1, S. 155 zeigt das Teilstück eines Hauses, das über spätgotischen Bogen des Erdgeschosses, ein reizender Barockschmuck die ganze Fassade in üppiger Fülle verkleidet. Auf Abb. 5, S. 156 wirkt ein Rokokogebäude als Abschluß der alten Hofgasse eigenartig und doch in keiner Weise das Straßenbild störend.

Die wenigen Skizzen sollen nur dazu dienen, aufmerksam zu machen. Vielleicht findet sich später Gelegenheit, tiefer in diese Winkel grauer Tage einzudringen und Schönes, Belehrendes aus jener Zeit zu zeigen. —

Vermischtes.

Zum Entwurf des preußischen Städtebaugesetzes. Dieser Entwurf des preuß. Wohlfahrtsministers, der den Zweck haben soll, die Entwicklung der Städte, Siedlungen und mit ihnen zusammenhängende Landesflächen in baulicher, hygienischer, sozialer und wirtschaftlicher Hinsicht zu regeln, war Gegenstand einer ausführlichen Besprechung, zu der die Siedlungswissenschaftliche Arbeitsgemeinschaft zu Berlin zum Mittwoch, dem 10. d. M., eingeladen hatte.

Mag.-Ob.-Baurat Heilighenthal hielt den einleitenden Vortrag und wies darauf hin, daß der Entwurf schon deshalb unzureichend sei, weil er nur auf eine Flächenwirkung ausgehe. Es fehle in ihm die dritte Dimension, die das Körperhafte des Städtebaues kennzeichne. Nach den Technikern und Ästhetern, die sich auch noch in anderer Hinsicht mit dem Entwurf nicht einverstanden erklären konnten, nahmen vom Standpunkte der Exekutive Vertreter der Kommunen, Kreise, Provinzen sowie kommunaler und sozialer Verbände zum Entwurf Stellung. Landrat

Schöne-Stettin hielt das Referat, Reg.-Ass. v. Schmelting das Korreferat. Im einzelnen wurde auch hier der Entwurf als unzulänglich beurteilt. Anerkennung fand meistens nur das, was außerhalb der Zuständigkeit lag.

Im großen Ganzen bliebe der Entwurf undurchsichtig. Nach den Enteiungsvorschlägen zu urteilen, wurde ein versteckter Versuch der Sozialisierung des Grund und Boden vermutet, auf einer anderen Seite wurde auf die staatspolitische Gefahr hingewiesen, die der Gesetzentwurf enthält, indem er große Möglichkeiten zur Bildung von Stadtrepubliken bietet. Mit besonderer Schärfe wurde auf die zwecklose Zusammenfassung bestehender veralteter Gesetze hingewiesen, die jetzt unter einem neuen Namen „Städtebaugesetz“ zur Geltung kommen sollen. Mit den etwas unglücklich angehängten vier ersten Paragraphen des Gesetzentwurfes, die sich scheinbar auf die wirtschaftlichen Zusammenhänge beziehen und überhaupt das Neue an der Sache sein sollen, wußte Niemand etwas Rechtes anzufangen.

Das Ergebnis der Aussprache war die Bildung eines Ausschusses von zwölf Mitgliedern und verschiedener Unterausschüsse zur Behandlung von Spezialfragen. — M.

Einen Vortragskursus über das neuzeitliche Planungs- und die Siedlungsaufgaben der Gegenwart veranstaltet das „Deutsche Archiv für Siedlungswesen“ vom 19.—23. Oktober in Berlin, zugleich als Feier des 10jährigen Bestehens des Archivs. Die Vorträge behandeln im einzelnen die ländlichen Verhältnisse, die Kleinstädte, die Kreispläne, die Großstädte und die Landesplanung und werden sämtlich von dem Leiter des Archivs, Reg.-Baumeister a. D. Langen, gehalten. Nach jedem Vortrag erfolgt freie Aussprache und Fragenbeantwortung. Einige Besichtigungsausflüge und ein Rundflug über Berlin schließen sich an. Teilnehmerkarte für alle Veranstaltungen 10 M., für einen einzelnen Vortrag 2 M. Anmeldungen und alles Nähere bei dem obengenannten Archiv, Berlin NW 6, Luisenstraße 27/28. —

Zweite Dresdener Städtebau-Woche vom 12. bis 17. Oktober 1925. Der vom Städtebau-Seminar der Techn. Hochschule Dresden und von der „Sächsischen Arbeitsgemeinschaft der Freien Deutschen Akademie“ des Städtebaues“ im Juni v. J. veranstaltete Lehrgang über Städtebau hatte einen außerordentlichen Erfolg: er wurde von nahezu 200 Teilnehmern aus allen Gegenden Deutschlands besucht, und die in einem stattlichen Bande in Buchform erschienenen Vorträge finden fortdauernd starken Absatz*). Bei der nur vier Tage dauernden Tagung im Vorjahre wurde die Behandlung des Verkehrs wesens und anderer hauptsächlich in das Gebiet der Bauingenieurwissenschaft fallender Teile des Städtebaues auf einen einzigen Vormittag beschränkt. Nun sind aber inzwischen die Fragen des Verkehrs, insonderheit des Kraftfahrzeugwesens, so stark in den Vordergrund getreten, daß sie im heutigen Städtebau oft eine geradezu ausschlaggebende Rolle spielen. Die Veranstalter glauben daher der Sache des Städtebaues zu dienen, wenn sie eine Zweite Dresdener Städtebau-Woche als Ergänzung der vorjährigen veranstalten, in der im wesentlichen das Verkehrs wesens und andere verwandte Gebiete behandelt werden sollen.

Anmeldungen sind möglichst bald zu richten an den Direktor des Dresdener Städtebau-Seminars, Ghrt. Prof. Dr. Genzmer, Dresden-Radebeul, Riesestraße 6. Die Gebühr für die Städtebau-Woche beträgt 20 M., für Studierende des Seminars ist der Zutritt frei. Auf rege Beteiligung aus dem Kreise der zuständigen Bewerber der interessierten Verwaltungen wird gehofft.

Es sind im ganzen 13 Vorträge vorgesehen, und zwar werden sprechen: Geh. Rat Dr. Gurliitt über „Amerikanischen Städtebau“; Prof. Muesmann über „Landesplanung und Einfluß des Verkehrs auf die Straßen und den Bebauungsplan im hügeligen Gelände“; Geh. Hofrat Prof. Dr. Genzmer über „Straßenbahnen und Straßenschnellbahnen“; ferner über „Kraftwagenstraßen unter besonderer Berücksichtigung der Umgehungsstraßen“, schließlich über „Landeswasserversorgungen“; Prof. Wawrziniok über „Neuzeitliche Kraftfahrzeuge“; Prof. Dr. Müller über „Lage der Eisenbahnbauten zur Stadt“ und „Industrieanschlüsse“; Prof. Heiser über „Wasserstraßen und Städtebau“; Stadtbaurat P. Wolf über „Einfluß des Verkehrs auf die Stadtform“; Prof. Dr. Schäfer über „Verkehrsfragen des Städtebaus in rechtlicher und wirtschaftlicher Beziehung“; Prof. Dr. med. Kuhn über „Hygiene des Verkehrs auf Straßen und Wasserstraßen“; ein Vortrag über Zementstraßen, dessen Verfasser noch nicht bekannt ist, ist ebenfalls vorgesehen. An die Vorträge schließen sich Aussprachen an. —

*) Städtebau-Vorträge der Dresdener Städtebau-Woche 1924. Architektur-Verlag „Der Zirkel“ Berlin W 66, Wilhelmstr. 48. —

Eingemeindungspläne im Ruhrgebiet. Das preußische Innenministerium hat (nach T. U.) dem Provinzialausschuß der Provinz Westfalen eine Vorlage über die Eingemeindung im diesseitigen Ruhrbezirk zur gutachtlichen Äußerung übergeben. Die Vorschläge sehen die Bildung der Mittelstädte Wanne und Wattenscheid vor sowie eine wesentliche Vergrößerung des Stadtgebietes Bochum und eine Erweiterung des Stadtgebietes Gelsenkirchen und Hürne. Nach der Vorlage werden die Gemeinden Eickel, Wanne und Röhlinghausen zu einer Mittelstadt Wanne vereinigt, außerdem die Stadt Wattenscheid und die Landgemeinden Günningsfeld, Westerfeld, Höntrop und Eppendorf, Monscheid, Leringhausen und Leithe zu einem Stadtkreise Wattenscheid. Kleinere Landspitzen der Landgemeinden Leithe und Günningsfeld sollen zu Bochum und Gelsenkirchen kommen. Von den Gemeinden Westfeld, Höntrop und Eppendorf wird der nördliche Teil der Bergisch-Märkischen Bahn, an der die Anlagen des Bochumer Vereins, das neue Walzwerk und die Zeche Engelsburg liegen, Bochum angegliedert werden. Die Landgemeinden Riemke und Bergen kommen ebenfalls zu Bochum. Die Krupp'schen Anlagen in Hordel, soweit sie nach Günningsfeld hinüberreichen, werden dem Stadtkreis Bochum angegliedert. Die Vorlage der Regierung bedeutet eine Aufteilung des Landkreises Gelsenkirchen und eine wesentliche Verkleinerung des Landkreises Bochum. —

Vorausleistungen für die Wegeunterhaltung in Berlin. Der Stadtverordnetenversammlung ist eine „Ordnung über die Erhebung von Vorausleistungen für die Wegeunterhaltung“ kürzlich zugegangen, die sich auf staatliche Verordnung zu derselben Frage vom 25. November 1923 stützt und den Abgabeordnungen des Ruhrbezirkes und des Kreises Bielefeld nachgebildet ist, jedoch bei Lastkraftwagen unter den Sätzen der ersteren, bei Personenkraftwagen unter denen der letzteren bleibt. Herangezogen werden sollen zu den Abgaben sämtliche Personenkraftwagen mit Ausnahme der leichteren unter 6 Steuer-PS und weniger als 700 kg Gewicht und sämtliche Lastkraftwagen und Zugmaschinen mit Anhänger sowie die Kraftomnibuswagen und die den Rundfahrten dienenden Wagen. Der Gesamtbetrag der Steuer soll 25 v. H. der Gesamtunterhaltungskosten für Straßen und Brücken nicht überschreiten, die mit rund 20 Millionen Mark veranschlagt sind. Die Aufbringung ist nach den einzelnen Wagenkategorien veranschlagt zu:

Personenkraftwagen	3.3 Millionen M.
Lastkraftwagen	1.2 Millionen M.
Zugmaschinen und Anhänger	0.2 Millionen M.
Kraftomnibusse und Kraftlastfahrzeuge	0.3 Millionen M.
Zus. 5 Millionen M.	

Wie weiter aus der Begründung des Magistrats hervorgeht, hat die Reichskraftfahrsteuer 1924 52 Mill. M. betragen, wovon der Provinz Brandenburg 1.3 Mill. M., der Stadt Berlin nur 90 000 M. überwiesen wurden, trotzdem die Zahl der in Berlin beheimateten Kraftfahrzeuge über 25 v. H. der im ganzen Reich vorhandenen beträgt.

Besteuert werden sollen Fahrzeuge, die ihren Standort in Berlin haben, wenn sie die öffentlichen Straßen, Plätze und Brücken über das gemeinübliche Maß hinaus benutzen, das heißt, wenn ein Kraftfahrzeug oder ein Anhänger im laufenden Rechnungsjahr eine Verfrachtung von über 1000 tkm hat.

Der Entwurf gibt eine Klassifikation der Personenkraftwagen mit weniger als 8 Sitzen nach Steuer-PS und Gewicht in 17 Stufen: von 6—7 Steuer-PS mit 700 kg Gewicht bis 22 Steuer-PS mit 3000 kg Gewicht. Für Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Kraftomnibusse und Krafrundfahrwagen ist das auf dem Zulassungsschein angegebene Eigengewicht maßgebend. Für Anhänger werden 2500 kg gerechnet. Die jährlich zurückgelegte, der Veranlagung zu Grunde zu legende Wegstrecke wird mit 2000 km gerechnet.

Die Besteuerung ist mit 3 Pf. tkm Mehrleistung für Anhänger mit Gummibereifung am niedrigsten, für Personenkraftwagen mit mehr als 8 Sitzplätzen, Kraftomnibusse und Krafrundfahrwagen am höchsten mit 20 Pf. Falls die tonnenkilometrische Leistung hinter der Einschätzung zurückbleibt, ist die nachgewiesene Leistung maßgebend. Die Zahlung erfolgt im voraus vom Halter des Kraftwagens. Die Abgabenordnung soll mit dem 1. Juli dieses Jahres in Kraft treten. —

Inhalt: Flächeneinteilung, Höhengestaltung und Verkehrsregelung der heutigen Stadt. — Aus Innsbrucks Altstadt. — 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.