DEUTSCHE BAUZEITUNG

59. JAHRGANG * № 83 * BERLIN, DEN 17. OKTOBER 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.

Entwicklung des öffentlichen Fernheiz-Betriebes.

Von Reg.-Baumstr. Dr.-Ing. L. Kuhberg, Bln.-Charlottenburg *)

Die Stadt Braunschweig hat im Winter 1924/25 ein modernes Kraftheizwerk in Betrieb gesetzt im Anschluß an ein veraltetes Elektrizitätswerk in der Wilhelmstraße, dessen Besitzerin die „Elektrizitätswerk & Straßenbahn A.-G." in Braunschweig ist.

Dieses veraltete Werk diente als Dampfreserve im Falle einer Betriebsstörung im Hauptwerk. Die Kesselanlage hat eine Heizfläche von 1430 qm, die Maschinenanlage besteht aus Tandem-Dampfmaschinen von insgesamt rund 2000 Kw.

Die Kessel werden mit billiger Braunkohle gefeuert, wodurch sich die Wirtschaftlichkeit des Fernheizbetriebes besonders günstig gestaltet. Die Wärmeverteilung ist, wie bei den anderen Fernheizwerken, mit Dampf vorgesehen.

Bis zu Ende der vorigen Heizperiode sind bereits 24 Gebäude mit einem Anschlußwert von rund 8 Mill. WE angeschlossen worden, in diesem Jahre werden weitere 30 Gebäude mit einem Anschlußwert von rund 10 Mill. WE angegliedert. (Bei den ersteren handelt es sich um folgende Gebäude: Rathaus, Dom, Justizgebäude, Regierungsgebäude, Feuerwehr, Waisenhaus, Operettenhaus, Staatsbank, Lehrerseminar, Lyzeum, Deutsches Haus u. a.) Der erste Ausbau der Fernheizleitungen hatte eine ungefähre Länge von 2400 m, bei weiterem Ausbau wird diese Zahl verdoppelt. (Vgl. Abb. 1, hierneben, Abb. 2—4, S. 163.)

Weitere Kraftfernheizwerke, die das Prinzip der Ausnutzung der Dampfkraftmaschinen haben, entstehen in den Städten Leipzig, Barmen, Stettin, Frankfurt-Main, Düsseldorf. (In Leipzig wurde die moderne Anlage i. J. 1924/25 im Anschluß an die Elektrizitätswerke Nord und in der Katzbachstraße begonnen.)

In Barmen ist ein altes Fernheizwerk vorhanden. Es wird ein neues Kraftfernheizwerk, nach Möglichkeit in Kupplung mit dem vorhandenen Fernheizwerk, und im Anschluß an das alte Elektrizitätswerk entstehen. Das alte Fernheizwerk arbeitet mit Frischdampf von 6 bis 8 at Überdruck, wogegen das neue Fernheizwerk mit Abdampf von etwa 2 at Überdruck betrieben werden soll.

Abb. 1. Lageplan des Fernheizgebietes in Braunschweig.

*) Auf die gleichlautenden Artikel in „Stadt und Siedlung" No. 3 vom 31. 1. 25 und No. 6 vom 14. 3. 25 wird hingewiesen.

In Stettin liegen die Verhältnisse äußerst günstig. Da die alten Kraftwerke in der französischen Straße und am Bollwerk nicht mehr reichten, ist ein neues großes Kraftwerk an der Altdammer Straße entstanden. Seit dieser Zeit liegen die alten Werke still. Wegen seiner günstigen Lage hat man den Plan gefaßt, das Werk in der Französischen Straße mit seinen Dampfkesseln und seinen Maschinen in gleicher Weise wie in Hamburg durch Ausbau zu einem Kraftfernheizwerk wieder nutzbar zu machen.

In Frankfurt am Main und Düsseldorf sind die Ausführungspläne eines Kraftheizwerkes im Anschluß an die städt. Elektrizitätswerke, die bereits größere Erweiterungsbauten erforderten, ziemlich gereift, so daß auch hier mit einer Ausführung zu rechnen ist.

Welchen Umfang und welche wirtschaftliche Bedeutung heute Städteheizungen bereits erlangt haben, zeigt die nachstehende, von der Fa. R. O. Meyer veröffentlichte Tabelle über ausgeführte Kraftheizwerke:

Zusammenstellung der ausgeführten Kraftheizwerke:

Anlage	WE/St. in Mill.	Jahr der Inbetr. bez. Erweit.	Gebäudezahl	Wärmequelle	Heizart	Größte Entfernung v. d. Zentrale m	Gesamtlänge d. Fernleitungen m
Barmen, Rathauszentrale . .	7,0	1922/25	49	Hochdruckkessel	HD	800	5000
Barmen, Cleferstraße . . .	20,0	1925	34	Abdampf von Turbinen	HD	2000	8000
Braunschweig	13,0	1924/25	39	Abdampf von Dampfmaschine u. Hochdruckkessel	ND	2700	7800
Charlottenburg, Rathaus . .	6,0	1911	2	Hochdruckkessel	WP	850	2550
Charlottenburg, Technische Hochschule .	15,0	1923/25	16	Abd. von Turbinen Maschinen und Hochdruckkessel	ND	400	5000
Hamburg	41,0	1921/25	53	Abdampf v. Dampfmaschine und Hochdruckkessel	ND	2800	11000
Kiel	14,0	1922/25	50	Abdampf von Turbine und Hochdruckkessel	ND	1310	6700
Leipzig, Katzbachstraße .	5,0	1925	11	Abdampf v. Dampfmaschine und Hochdruckkessel	ND	700	2100
Leipzig, Nordwerk	16,5	1925	18	Abdampf von Turbinen und Hochdruckkessel	ND W	1000	4200

Bezeichnung: D = Dampf; H = Hochdruck; N = Niederdruck; P = mit Pumpen; W = Warmwasser; WB = Warmwasserbereitung.

Eine ganz andere Art der Fernheizversorgung ist in Schwerin durchgeführt. Dortselbst werden die für die städt. Krafterzeugung angeschafften Dieselmotoren (z. T. alte U-Bootmotoren) für Fernheizzweke verwendet. Der Grundgedanke dieser Anlage liegt in der Ausnutzung dre Kühlwasserwärme und Abgaswärme der Dieselmotoren. Die für diese Maschinen aufgewendete Wärme im Brennstoff geht bis zu 40 v. H. im Kühlwasser verloren.

Die Temperatur des abfließenden Kühlwassers beträgt im Durchsschnitt 35 bis 40° C, ist also für Heizungszwecke nicht ausreichend, für die in der Regel 65 bis 80° bzw. 90° Vorlauftemperatur in Schwerin verlangt werden. Man sah sich daher vor die Aufgabe gestellt, die Wassertemperatur entweder durch Zusatzheizung oder durch stärkere Erhitzung in den Dieselmaschinen und in Abhitzekesseln selbst zu erhöhen. Während das erste Verfahren als zu kostspielig und die Wirtschaftlichkeit der Anlage in Frage stellend kaum in Betracht gezogen werden konnte, blieb nur der andere Weg, der jedoch an dem Widerstand der Motorenfabriken zu scheitern drohte. Nachdem aber die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg erklärte, daß sie für ihre Motoren bei Erhöhung der Abflußtemperatur des Kühlwassers auf 80° ihre Garantie aufrechterhalte, konnten die von der Berliner Firma David Grove A.-G. ausgearbeiteten Pläne schließlich ihre Verwirklichung finden.

Aus den im Elektrizitätswerk erzeugten Wärmemengen können während des größten Teils des Tages stündlich 1,2 Mill. Wärmeeinheiten nutzbar gemacht werden. Der Bedarf der bisher angeschlossenen Abnehmer ist auf stündlich 1,4 WE berechnet, und zwar bei einer Außentemperatur von — 20°. Bei Null Grad werden nur die Hälfte, also etwa 700 000 WE, benötigt. Der Totalverlust, Abfall im Elektrizitätswerk und Übertragungsverlust beim Hin- und Rücklauf, beträgt etwa 9 v. H.

Angeschlossen an das Werk sind größere Gebäude der Umgegend (u. a. Gymnasium, Rostocker Bank, Depositen- und Wechselkasse, Mecklenburger Bank, Haus Junge, verschiedene Privathäuser) mit zusammen 1 375 000 WE. Um die Anheizperiode und Spitzenbelastungen besser zu gestalten, hat man dort vorhandene große Warmwasserspeicher von je 100 cbm Inhalt i. E. W. mobil gemacht. Aus diesen wird morgens mit doppelter Pumpenkraft das Anheizen der Gebäude mit besorgt. Außerdem sind aus Sicherheitsgründen beim Versagen der Maschine zwei große Zusatzkessel aufgestellt worden, die im Bedarfsfalle mit Koks geheizt werden.

Da bei dieser Art Anlage Brennstoff nur an außergewöhnlich kalten Tagen und an Sonntagen erforderlich ist, ist hier eine gute Wirtschaftlichkeit im letzten Winter bereits zu verzeichnen gewesen. Die ganze Anlage wird sich auch hier umso günstiger gestalten, je mehr Abnehmer in Zukunft angeschlossen werden.

Erwähnt sei, daß die Ausnutzung der Abwärme in den Sommermonaten, in denen die Fernheizung nicht im Betrieb ist, ermöglicht wird. Zu diesem Zweck sind die Abwärme-Verwerter mit einem Dampfdom ausgerüstet, derart, daß es möglich ist, in den Sommermonaten Dampf zu erzeugen, der wiederum eine kleine Niederdruckdampfturbine antreibt, die mit einer Dynamomaschine zwecks Stromerzeugung gekuppelt ist.

In der Stadt Neustrelitz i. Mecklenburg ist ein Fernheizwerk entstanden, dessen Grundgedanke darin besteht, die abziehenden Rauchgase der Unterfeuerung der Retorten in der Gasanstalt zur Wärmeerzeugung nutzbar zu machen. Die Anlage ist i. J. 1922 auf dem Gelände der Gasanstalt in Neustrelitz entstanden. Da diese Anlage neben der Anlage in Schwerin eine weitere Errungenschaft in der Ausnutzung bisher vergeudeter Energien, besonders der in Deutschland zahlreich vorhandenen Gasanstalten ist, sei hier besonders darauf eingegangen.

Die erzeugte Rauchgasmenge beträgt etwa 3700 kg/std im Höchstfalle und etwa 2 500 kg/std im normalen Betriebe. Die Temperatur der Rauchgase wurde zu 650° festgestellt. Die hieraus nutzbar zu machende Wärmemenge betägt etwa 350 000 WE/std und im Mittel rd. 240 000 WE/std.

Diese Wärme dient dazu, in einem Abhitzekessel wagerechter Konstruktion Dampf von 8 at Spannung zu erzeugen, der zu verschiedenen Betriebszwecken

verwandt wird. Der Abhitzekessel ist über dem gemeinschaftlichen Rauchkanal derart angeordnet, daß die heißen Gase mittels einer Umführung durch das Röhrenbündel des Kessels geschickt werden können, worauf sie abgekühlt in den Schornstein gelangen. Bei

Abb. 2 u. 3. Verlegen der Rohrleitungen.
(Vor den 100 Jahre alten Häusern der Abb. 2 wird eine moderne Dampffernheizung gezogen.)

größerer Gaserzeugung wird die Rauchgasmenge zu beträchtlich, um noch durch natürlichen Zug abgeführt werden zu können; dann tritt ein mittels Elektromotor angetriebener Saugzugventilator in Funktion.

Der Abhitzekessel ist mit den in der Anstalt vorhandenen Dampfkesseln von zusammen 45 qm Heizfläche — die nunmehr nur noch zur Reserve stehen bleiben — gekuppelt. Während der Reinigung des Abhitzekessels — die wöchentlich einmal erfolgt — wird diese Kesselanlage in Betrieb genommen (Vergl. Abb. 5, 6 u. 7, S. 164).

Abb. 4. Verlegen von Rohrleitungen.
(Teilung einer Hauptleitung in 2 Stränge mit gemeinsamer Kondens-Rückleitung.)

Ein Teil des erzeugten Dampfes dient zum Antrieb von Dampfmaschinen von insgesamt etwa 40 PS Leistung. Der Dampf dieser Maschinen wird während des Winters gesammelt und zu Heizzwecken verwandt.

An die Heizungsanlage sind angeschlossen das Bürogebäude der Gasanstalt, ein staatliches Mädchenlyzeum, das Bürogebäude der Beamtenversicherungsanstalt. In der Folge wurde noch eine neuerbaute höhere Knabenschule angeschlossen. Sämtliche beheizten Räume, mit Ausnahme der Büros des Gaswerkes, liegen außerhalb des Geländes der Anstalt, und die Zuleitung des Heizmittels erfordert die Überführung über öffentliche Straßen. Da es sich um schon bestehende Warmwasserheizungen handelt, und da ferner Abdampf von sehr geringer Spannung in erster Linie zur Beheizung verwandt werden sollte — der eine Fortleitung auf größere Strecken nicht zuläßt — wurde hier eine Fernwarmwasserverteilung gewählt.

Der Abdampf wird, nachdem er durch einen Ölabscheider gegangen ist, in Röhrenvorwärmer geleitet, in denen das aus den Heizanlagen ankommende Wasser auf die erforderliche Temperatur erwärmt wird. Eine mittels Dampf angetriebene Turbopumpe erzeugt den nötigen Druck für die Zirkulation des Wassers im Fernleitungsnetz. Der Abdampf dieser Turbine wird ebenfalls in den Vorwärmer geleitet und so noch ausgenutzt.

Abb. 5. Verteileranlage.

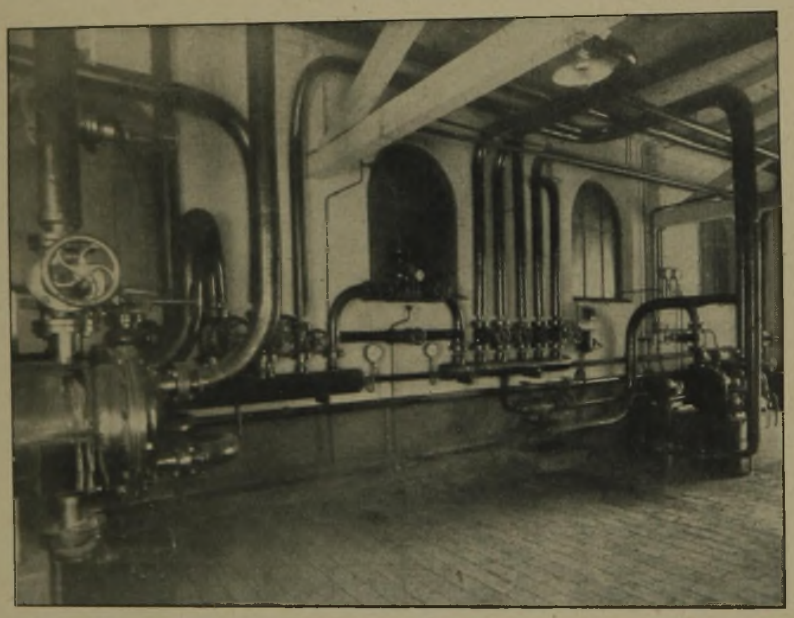

Abb. 6. Verteileranlage.

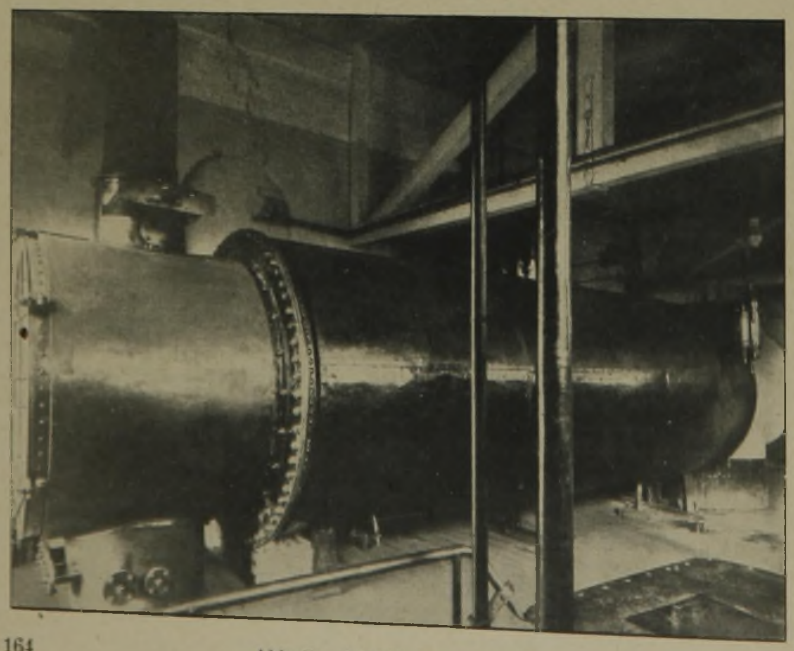

Abb. 7. Abhitzekessel.

Bei größerer Kälte werden weitere durch Hochdruckdampf gespeiste Vorwärmer in Betrieb genommen.

Das gesamte Fernleitungsnetz liegt in Betonkanälen von rd. 750 · 300 mm lichten Abmessungen in frostfreier Tiefe unter Pflaster. Es ist gut isoliert und die Wärmeverluste betragen weniger als 6 v. H.

Die gesamte Anlage wurde von der Firma Gebr. Körting A.-G., Filiale Berlin, geplant und ausgeführt. Die erzielte Ersparnis ist höchst zufriedenstellend, da außer der Bareinnahme, die für die nach außen gelieferte Wärme erzielt wird, eine beträchtliche Kohlenmenge, die früher in den Hochdruckkesseln verfeuert wurde, wegfällt.

In der Entwicklung des Fernheizbetriebes im Auslande geht vor allen Dingen Amerika weit voran. Es werden in New York zwei große Stadtgebiete von Fernheizwerken versorgt. Diese beiden größten Fernheizanlagen des Landes werden von der New York Steam-Corporation betrieben und befinden sich in einer kräftigen Entwicklung, die durch beträchtliche Erweiterung des Leitungsnetzes und Neubau eines Heizwerkes gekennzeichnet ist. Dabei handelt es sich hier um reine Fernheizwerke lediglich zur Lieferung von Dampf für Heiz- und Kraftzwecke, während auf eine Ausnutzung des Abdampfes von Dampfmaschinen usw. zur Gewinnung von Abfallenergie merkwürdigerweise ganz verzichtet wird. Da man schwerlich auf eine entsprechende Wirtschaftlichkeit verzichten wird, muß der Preis für den Wärmebezug durch Fortfall der Einnahme für die Energieverwertung so hoch gehalten sein, daß hieraus allein die Rentabilität gegeben ist.

Die Gründe, die zum Anschluß in großer Zahl an diese Heiznetze führten, sind die bekannten. In erster Linie war es die durch den Fortfall der Brennstoffanfuhr und Ascheabfuhr eintretende Entlastung des Straßenverkehrs, ferner die Verringerung bzw. Beseitigung der durch die unzähligen Einzelheizungen einer Großstadt bedingten Rußplage, zumal die Feuerung in einem Heizkraftwerk durch sorgfältige Überwachung fast rußfrei gehalten werden kann. Ein weiterer Gesichtspunkt ist der, daß der im Innern einer Geschäftsstadt hochwertige Raum in den Gebäuden, der für die Heizkessel und Lagerung der Brennstoffe sowie der Asche nötig war, nunmehr für werbende Zwecke verfügbar wird. Endlich spielen in einem Lande des Wohlstandes und des Komforts naturgemäß auch Bequemlichkeit, Sauberkeit und Zuverlässigkeit der Heizung eine große Rolle. Es sei noch mit wenigen Worten auf die Ausführung der Anlagen eingegangen.

Die New York Steam-Corp. beheizt zwei getrennte Gebiete durch Heizwerke, von denen sich das eine in der Unter- und das andere in der

Obertadt befindet. In der Unterstadt handelt es sich besonders um die Wolkenkratzer und das Geschäftsviertel, deren Gebäude zu 80 v. H. angeschlossen sind, in der Oberstadt um Büros und das vornehme Wohnviertel. Es wird nicht nur Dampf für Heiz-, sondern auch für Kraftzwecke geliefert. Der Druck in den Stationen wird daher so hoch gehalten, daß er bei verschiedenen Beanspruchungen der Leitungen an den entfernten Verteilungstellen konstant bleibt. Während in der Unterstadt in der Hauptsache Dampf für Heizzwecke abgegeben wird, findet der Dampf in der Oberstadt zu einem beträchtlichen Teil in Kraftanlagen Verwendung, so u. a. zum Betrieb einer Kälteanlage von 1000 PS und einer Kraftanlage von 3000 PS.

Über die Erfahrungen mit Fernheizwerken berichtete Direktor L. E. Gong von der Union Electric-Light and Power-Company wie folgt: „Die meisten der in den Geschäftsvierteln errichteten Gebäude haben keine Kesselanlagen, weil zuverlässige Dampffernversorgung zu billigem Preise erhältlich ist. Es ist bemerkenswert, festzustellen, daß alle Banken und alle Verwaltungsgebäude in diesem Geschäftsviertel Dampf aus dem Fernheizwerk beziehen. Dampf wird für viele Zwecke verbraucht, außer für Raumheizung und Warmwasserversorgung zum Kochen, Waschen, Kleiderbügeln und -Reinigen, sowie für Druckereibetriebe. Man versorgt viele Arten von Gebäuden mit Dampf, Geschäftshäuser, Hotels, Klubs, Banken, Verwaltungsgebäude, Restaurants, Theater, Gemäldeausstellungen, Druckereien, Fabriken und allerlei gewerbliche Betriebe.

Seit einer Reihe von Jahren sind verschiedene führende Zeitungen von St. Louis gänzlich von der Dampfversorgung des Fernheizwerkes abhängig. Das Drucken einer Zeitung, deren Fertigstellung zeitlich genau mit den Postgängen und den Eisenbahnzeiten zusammenfallen muß, ist ein treffender Beweis für die Zuverlässigkeit der Dampffernheizungen, die jetzt die meisten unserer großen Städte versorgen".

Die Tatsache, dach auch Wärme aus öffentlichen Netzen bezogen werden kann, haben wir Deutsche uns noch nicht vergegenwärtigt, trotzdem wir den Bezug von Wasser, Gas und Elektrizität als eine Selbstverständlichkeit betrachten.

Das Verlangen nach Dampffernversorgung wächst sehr schnell, und wenn das Publikum erst erkennt, daß es Dampf in derselben Weise kaufen kann wie Elektrizität, Gas, Wasser, so wird das Verlangen danach ebenso allgemein sein wie das Verlangen nach elektrischem Strom von einer Zentrale aus.

Es sei an dieser Stelle nochmals darauf hingewiesen, wie wichtig es ist, mit den zukünftigen Versorgungsproblemen auch die zukünftigen Verkehrsprobleme zu verknüpfen.

Ob die alten oder neuen Versorgungsleitungen dem Verkehr oder dem Einwohner dienen, ob sie dem Staat, der Bahn, der Post, der Stadt oder der Industrie gehören, alle müssen gemeinsam behandelt werden.

Bei den durch die neue Versorgungs- und Verkehrstechnik bedingten Änderungen der Straßenquerschnitte mit den erforderlich werdenden Erweiterungen sämtlicher Bahnlinien wären sofort alle Bedingungen zu erfüllen, die die Zukunft erfordert. Es sind überall, vor allen Dingen an den Hauptverkehrsplätzen und in den Hauptstraßen genügend große Tunnel und Schächte anzulegen, die die Möglichkeit geben, alle zukünftigen Versorgungsleitungen und Verkehrsadern, namentlich auch die der zukünftigen Bahnlinien, aufzunehmen, um die Wühlarbeiten ein für allemal zu beseitigen und so ein stets glatt fließendes

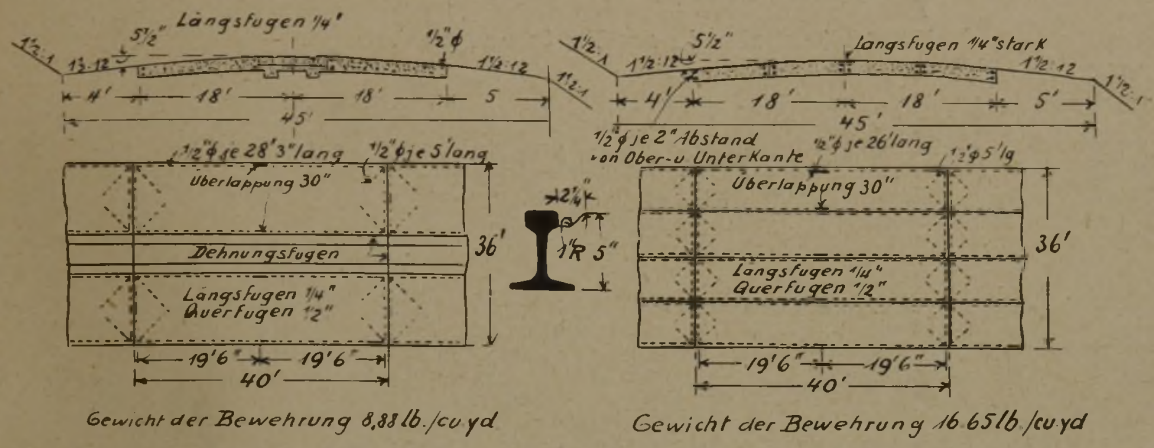

Abb. 1. Ausbau einer Uferstraße in Portland, Oregon, mit Eisenbetondecke.

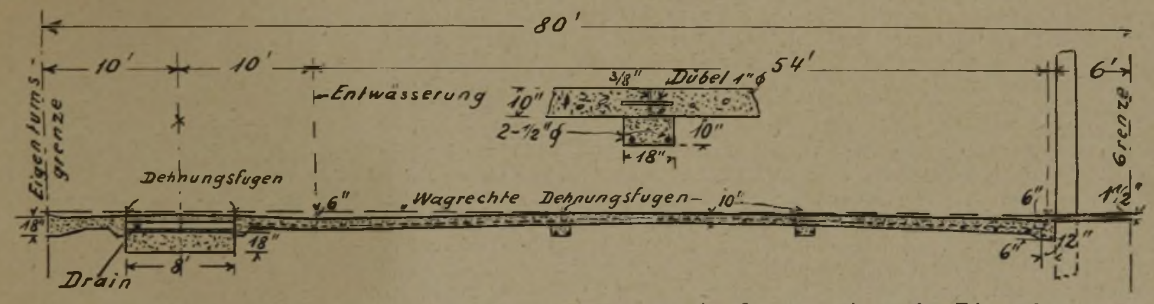

Abb. 2. Regelquerschnitt der Bostonpoststraße in Connecticut in Eisenbeton.

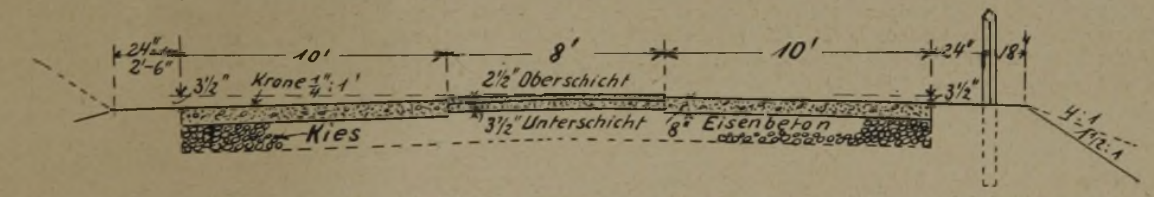

Abb. 3. Querschnitt einer Staatsstraße in Massachusetts mit Eisenbetondecke.
Abbildungen nach „Enginering News Record" 1925.

Neue Betonstraßen in den Vereinigten Staaten. (Text S. 166.)

Geschäftsleben im Herzen der Stadt zu gewährleisten.

Am 23./24. Oktober 1925 findet in der Technischen Hochschule Berlin eine Tagung der Heizungsingenieure über Städteheizung statt, um über die weitere Entwicklung dieses wichtigen Problems zu beraten.

Möge es den Heiztechnikern auf ihrer Tagung glücken, das Problem der Städteheizung in günstige Bahnen zu bringen, mögen sie mit dieser Aufgabe auch der gesamten Verkehrs- und Versorgungsentwicklung eine bessere Zukunft bereiten. Hierzu wird es erforderlich sein, eine aus allen Interessentenkreisen zusammengesetzte Energiezentrale zu schaffen, die in den Stand gesetzt wird, überall Versorgungs- und Verkehrsadern zu regulieren bzw. zu schaffen, nicht nach dem Wunsch Einzelner, sondern zum Wohle der Gemeinden und des ganzen Staates.

Welche ungeahnten Arbeitskräfte werden für andere Zwecke frei, wenn z. B. durch Städtebeheizungen die Einwohner von der täglichen Sorge des Heizens befreit sind und wenn aus den Häusern und Straßen der Kohlen- und Aschetransport verschwindet! Welche gesundheitlichen Vorteile entstehen, wenn die Rauch- und Rußplage beseitigt wird.

Diese Energiezentrale — man mag sie auch Energieministerium nennen — muß ohne Parteieinfluß, ohne kleinliche Grenzen, ein bedeutender Träger unserer Kulturfortschritte sein, um die Sehnsucht der Menschen nach gesunden Wohnungen, nach billigen Lebensmitteln, nach guten Verkehrsmitteln und letzten Endes nach den Reizen der Natur zu befriedigen. —

Neue Betonstraßen in den Vereinigten Staaten. (Abb. S. 165.)

Im Frühjahr 1925 wurde in Portland, Oregon, eine bisher gänzlich vernachlässigte Uferstraße nach dem Querschnitt der Abb. 1, S. 165, umgebaut[1]). Vor Inangriffnahme der Bauarbeiten sind sämtliche unter der Decke liegende Leitungen nachgeprüft und in Ordnung gebracht worden. Gleichzeitig wurde auf Veranlassung der Straßenbaubehörde das Straßenbahngleis aufgenommen und von der Straßenbahngesellschaft umgebaut.

Der mit Stahldrahtgeflecht bewehrte Beton hat ein Mischungsverhältnis von 1 : 2 : 3. Querfugen sind in Abständen von 20′ (6,1 m), 2 Längsfugen, parallel der Straßenachse, im Abstand von 16′ (4,9 m) von dieser ausgeführt. An diesen Stellen ist die Decke, wie die Abbild. 1 zeigt, unterzugartig verstärkt worden. Die beiderseitigen Deckenplatten wurden überdies noch durch in Asphalt getauchte Stahldübel verbunden, eine Hilfskonstruktion, über deren praktischen Wert die Ansichten der amerikanischen Fachkollegen bis heute noch sehr weit auseinandergehen. Ein besonders stark ausgebildetes Konstruktionsglied ist der durch 2 Trennungsfugen vom übrigen Teil der Decke getrennte Fahrbahnkörper.

Eine andere Ausführungsweise zeigt die zur Zeit im Umbau befindliche 50 Meilen lange, historisch beachtenswerte Bostonpoststraße in Connecticut mit 4 je 9 (2,75 m) breiten Fahrbahnstreifen[2]). Es ist dies zur Zeit die längste, mit unverändertem Querschnitt ausgeführte Straße der Vereinigten Staaten. Soweit die erforderlichen Baukosten in Höhe von etwa 4,5 Millionen Dollar nicht aus laufenden Mitteln aufgebracht werden können, erfolgt die Kostendeckung durch Erhöhung der Gasolinesteuer von 1 Cent auf 2 Cents für die Gallone (= 3,79 l) ab 1. Juli 1925. Die Bostonpoststraße ist einer der verkehrsreichsten Straßenzüge des Staates Connecticut. Verkehrszählungen vom Juli 1925 zeigen eine tägliche Verkehrsdichte von über 16 000 Fahrzeugen. Aus den genauen Aufzeichnungen der Greenwich-Zählstelle geht u. a. hervor, daß ein Viertel bis ein Drittel dieser Fahrzeuge Traktoren sind, ein Teil davon solche schweren Typs, die der Beförderung industrieller Erzeugnisse nach New York dienen. Während der Nachtstunden wird die Straße durch ganze Lastzüge befahren. Diese Verkehrsverhältnisse waren für die Konstruktion und Querschnittausbildung bestimmend. Die Regelausführung — eine 9″ (23 cm) starke Eisenbetonplatte auf Bruchsteinvorlage oder Kiesgründung — zeigt Abb. 2, S. 165. Im Abstand von 40″ (12 m) sind Querfugen ausgeführt. Jedes einzelne, 9 . 40′ (2,75 . 12 m) große Plattenstück ist besonders bewehrt. Der im Mischungsverhältnis 1 : 2 : 3 hergestellte, ziemlich trocken gehaltene, Beton wurde 1½ Minuten lang gemischt und die ganze Ausführungsweise sorgfältig überwacht. Bemerkenswerte Konstruktionseinzelheiten sind in derselben Abbildung dargestellt.

Einen anderen, neuartigen Typ (siehe Abb. 3, S. 165) einer dreiteiligen Fahrbahn baut derzeit das Staatsstraßenamt Massachusetts zwischen Canton und Stoughton in der Nähe von Boston[3]). Es ist dies die erste dreiteilige Fahrbahn in Massachusetts. Auch hier handelt es sich um den Umbau einer zehn Jahre alten, für die heutigen Verkehrsverhältnisse in Breite und Stärke ungenügenden Decke. Die neue Straßendecke hat eine Querneigung von ¼″ : 1′ (0,6 cm auf 30 cm), ein größtes Längsgefälle von 5,6 v. H. Der mittlere, 8′ (2,45 m) breite Fahrbahnstreifen wird aus bituminösem Makadam, die beiden seitlichen, je 10′ (3,05 m) breiten Bahnen aus Eisenbeton hergestellt. An Stellen, wo der Untergrund leicht zu Setzungen neigt, wird an Stelle des Eisenbetonstreifens eine doppelschichtige bituminöse Makadamdecke ausgeführt. Die 2½″ (6,5 cm) starke Oberschicht besteht aus einer Mischung aus Steinschlag und Asphalt (2,5 gal. auf 1 Quadratyard), die 3½″ (8,9 cm) starke Grundschicht aus Schotter und Sand.

Die 8″ (20 cm) starke Eisenbetondecke hat Querbewehrung im Abstand von 24″ (0,60 m) und Querfugen in Abständen von nicht weniger als 60′ (18,3 m). Die einzelnen Eisenbetonplatten sind durch 4′ (2,20 m) lange Stahldübel verbunden. Die Baukosten dieser 4 Meilen langen Baustrecke sind zu 268 000 $, d. h. zu 67 000 $ für die Meile (= 1,6 km) veranschlagt. —

Rg.-Bmstr. Dr.-Ing. u. Dr. rer. pol. Haller, Stuttgart.

Sonderberichte von der internationalen New Yorker Städtebautagung, April—Mai 1925.

Von Geh. Oberbaurat Dr.-Ing. e. h. Josef Stübben in Münster i. W.

In dem Gesamtbericht „vom internationalen Städtebaukongreß in New York“ (Nr. 12, 13 und 16 S. u. S.) wurde an verschiedenen Stellen die Erstattung von Sonderberichten vorbehalten. Es mögen deshalb im Folgenden einige nähere Mitteilungen dargeboten werden, von denen die ersten beiden über städtebauliche Fortschritte und über Verkehrstraßen sich auf die Vorberichte von Ford, Bassett, Brix und Anderen beziehen, während die dritte bis sechste neue Wohnsiedelungen in der Umgebung von New York behandeln und endlich die siebente über eine auf der mit dem Kongreß verbundenen Ausstellung vorgeführte, von einer deutschen Architekturfirma ausgeführte Werksiedlung bei Milwaukee berichtet, die allgemeines Interesse verdient. —

A. Aus den Vorberichten des Kongresses.

1. Städtebauliche Fortschritte und das Bauzonenrecht.

Nach George B. Ford und Eduard M. Bassett.

In 22 von den 48 Staaten der Vereinigten Staaten von Nordamerika sind städtebauliche Planungen im Gange; in den übrigen Staaten mit Ausnahme von 6 sind entsprechende Maßnahmen in Vorbereitung. Im Jahre 1924 waren mehr als 350 Städte mit der Planung beschäftigt; dabei fehlten von den 60 Städten, die mehr als 100 000 Einwohner haben, nur noch 3. Allein im letzten Jahre sind für 25 Städte umfassende Bebauungspläne ausgearbeitet oder in Angriff genommen worden. Außerdem bestehen in 7 Staaten besondre Planungsgemeinschaften. Ferner sind 5 völlig neue Stadtsiedelungen in der Entwicklung begriffen, nämlich Mariemont (Ohio) nach Plänen von John Nolen, Palos Verdes (Kalifornien) unter Leitung von Olmsted und Cheney, Three Rivers (Texas) entworfen von Bartholemew, Longview (Wash.) von Hare und Southfield Garden City (Michigan) von Pillips.

Zonenbauordnungen sind in 325 Städten festgesetzt worden, darunter 200 für größere Gebiete als sogenannte Comprehensive ordinances. Zwei Drittel aller

[1]) Eng. News Record, Vol. 94, No. 10. 1925. —
[2]) Daselbst, Vol. 95, No. 6. 1925. —
[3]) Eng. News Record, Vol. 95, No. 10. 1925. —

Staaten haben bis jetzt Gesetze erlassen, die die kommunale Festsetzung von Zonenordnungen gestatten, zumeist nach dem Vorbilde eines Entwurfs von Hoover. Die richterlichen Entscheidungen zugunsten von Zonungen sind weit zahlreicher als die ungünstigen; in 4 Entscheidungen wurde ausdrücklich auch die Gesetzmäßigkeit von Zonen für Einfamilienhäuser bestätigt. Auch die Verkehrsregelung ist als Aufgabe von Stadt- und Überlandplänen anerkannt worden. In einer Anzahl von Städten hat die Festsetzung von Durchgangsstraßen, und zwar in den meisten Fällen bis wenigstens 5 km über die Stadtgrenzen hinaus, mit Erfolg stattgefunden. Besondre Aufmerksamkeit verdienen das Netz von 60 m breiten Durchgangsstraßen für die etwa 60 km im Durchmesser besitzende Stadt Detroit nebst Umgebung und die gegenwärtig in der Ausarbeitung begriffene Planung für die Umgebung der Stadt New York. Umfassende Pläne für die Verlegung und Neuordnung der Eisenbahnen und Bahnhöfe sind oder werden als Teile der Stadtplanung entworfen für Louisville, Philadelphia, Toledo, Cincinnati, Dayton, Memphis, Rochester und Portland. In der Feststellung und Anlage von Park- und sonstigen Grünflächen sind starke Fortschritte gemacht worden, sowohl in einzelnen Städten wie in den Staaten New York, New Jersey, Indiana und Massachusetts. Namentlich verdienen Erwähnung die Küstenparkanlagen von Chikago und die Uferparks von Philadelphia. Monumentale Stadtzentren wurden fertiggestellt in San Franzisko und Denver, zur Ausführung vorbereitet in St. Louis, Memphis, Lexington, Cincinnati und acht anderen Städten. Die Enteignung von Land über die Straßengrenzen hinaus (Zonen-Enteignung), ein in den Vereinigten Staaten noch wenig eingeführtes Hilfsmittel des Städtebaues, ist kürzlich in Rochester (N. Y.) beschlossen und in mehreren Fällen mit Erfolg durch Städte angewendet worden.

Die erste Großstadt des Landes, die seit kurzem einen rechtskräftigen allgemeinen Zonen- und Bebauungsplan für die Stadt und ihre Umgebung besitzt, ist Cincinnati. Für Washington scheint das Zustandekommen eines solchen Großplanes in Bälde bevorzustehen.

In Kanada sind Überlandpläne für die Bezirke Hamilton und Ottawa in Angriff genommen. Dort ist ferner der neue Bebauungsplan für die Gruppe der Universitätsgebäude in Sascatchewan in vorbildlicher Weise festgestellt.

In Mexiko ist für die Hauptstadt ein Stadtbau- und Überlandplan unter Mitwirkung von Bennett zustande gekommen, andere Städte scheinen zu folgen.

Auch von Südamerika, Japan, Australien und Neuseeland werden Fortschritte berichtet.

Übrigens ist in allen Ländern, Europa eingeschlossen, die restlose Erfüllung der wirtschaftlichen, sozialen, schönheitlichen und gesetzgeberischen Belange des Städtebaus noch keineswegs erreicht. Vieles bleibt noch zu tun. Die Überlandplanungen haben überall eine sehr bedeutende Entwicklung zu verzeichnen, besonders in England und Amerika, seit kurzem auch in Deutschland (Ruhrbezirk) und in Frankreich (Riviera). An dem Verbande für die gemeinsame Planung des Niagara bezirks sind 6 Stadt- und 22 Landgemeinden beteiligt; von den Überlandplänen für die Umgebungen von New York, Philadelphia und Washington erstreckt sich jeder über Gebietsteile von drei Staaten.

Die Zonenfestsetzung ist die wichtigste Grundlage der Stadt- und Überlandpläne; sie regelt Höhe und Umfang der Gebäude, die Benutzung der Bauten und der Landflächen sowie die Bevölkerungsdichte. Das Recht, diese Festsetzung vorzunehmen, gebührt den Gemeinden und Siedlungsverbänden unter richterlicher Kontrolle. Der Plan muß elastisch sein, denn die Zulassung von Abweichungen und die Vornahme von Änderungen ist oft unentbehrlich. Die richterliche Überwachung kann störend wirken; aber sie erhöht das Zutrauen und sichert auf Grund sachverständigen Urteils eine strenge Unparteilichkeit im Rahmen des Gemeinwohls. —

2. Verkehrstraßen.

Die Schlußfolgerungen der Vorberichte von J. Brix (Charlottenburg), A. Bruggeman und J. Greber (Paris) und G. L. Pepler (London) können etwa wie folgt zusammengefaßt werden: Man hat zu unterscheiden: Verbindungsstraßen von Stadt zu Stadt, Umleitungsstraßen, Ringstraßen, Verkehrstraßen innerhalb der Stadt, Trennungsstraßen zwischen Industrie- und Wohnvierteln, Parkstraßen. Die Zahl der Kreuzungen von Verkehrsstraßen ist durch Vereinigung der Zubringerstraßen derart einzuschränken, daß die Kreuzungspunkte wenigstens 400 m voneinander entfernt sind. Ringstraßen sind zur Verteilung des Verkehrs hervorragend geeignet; bei einem Durchmesser des Ringes von etwa 1200 m sollten Straßenbahnen und Omnibusse in den Stadtkern nicht eindringen. Kinderspielplätze sind innerhalb der Wohnviertel derart anzulegen, daß die Kinder der Verkehrsgefahr nicht ausgesetzt sind. Als Breitenmaß für jede Verkehrsspur werden 2,75 m empfohlen, für den Fahrdamm einer Verkehrstraße mindestens 8,25 m, besser aber 11 m; für einen Fahrdamm mit zwei Straßenbahngleisen 12,20 m; für den Bürgersteig 1 m je Person, wenigstens aber 1,40 m; für Fahrradwege 2,2 m; für Reitwege 2,4 m. Die Sichtweite einer Straßenkreuzung ist noch wichtiger als die Straßenbreite; deshalb sind Versetzungen und Unregelmäßigkeiten an Verkehrstraßen unzulässig. Für die Kreuzung zweier Verkehrstraßen wird vom Schnittpunkte der Straßenachsen eine Freisichtweite von rund 46 m empfohlen. Vor der Mündung von Nebenstraßen in eine Hauptstraße sollen die Fuhrwerke genügend Raum finden, um ihre Fahrt zu verlangsamen und Umschau zu halten. — Bei Dezentralisation der Bevölkerung ist eine Vereinigung der örtlichen Verwaltungen (Siedlungsverband, Eingemeindung) zu erstreben. Auf Verkehrsplätzen ist Kreisverkehr, an lebhaften Kreuzungen Wechselverkehr zu empfehlen. Das Aufstellen unbenutzter Kraftwagen auf den Straßen ist in der Regel unzulässig. An neuen Verkehrstraßen sollten die Gebäude so weit zurückgesetzt werden, daß eine Verbreiterung im Bedarfsfalle möglich ist; ebenso sollen Baumreihen auf Bürgersteigen möglichst so gepflanzt werden, daß der Fahrdamm nötigenfalls verbreitert werden kann, ohne die Bäume zu beseitigen. —

(Fortsetzung folgt.)

Wirtschaft und Städtebau.*)

Ueber Städtebau ist schon so viel gesprochen und geschrieben worden, daß es fast scheinen könnte, es sei füglich besser, das Thema nun einmal von der Tagesordnung abzusetzen. Gar Viele befällt schon ein gelindes Grausen, wenn sie das oft mißbrauchte Wort nur zu hören bekommen. Das muß bei einem Gegenstand von derart fundamentaler Bedeutung zu denken geben. Doch darf hier Gefallen oder Abneigung keinen Ausschlag geben. Unser Volk steht an einer Wirtschaftswende, die zu einem beträchtlichen Teil eben in dem Problem Städtebau gipfelt. Freilich eine isolierende, die Einzelfragen wohl erschöpfende, aber der großen Zusammenhänge mit dem Gesamtgeschehen von heute und morgen vergessende Betrachtungsweise kann da nichts frommen. So aber hat man vielfach die Dinge behandelt. Wir haben uns vor lauter Einzelgründlichkeit von den komplexen Kerngedanken mehr und mehr entfernt, wir haben uns auseinandergeschrieben und -geredet. Es ist an der Zeit, zum Sammeln zu blasen und ein Fazit zu ziehen, damit wir klaren Blicks in die aufgabenbelastete Zukunft gehen.

Daß die technischen Oberbeamten der deutschen Städte hier an erster Stelle berufen sind, führend und wegweisend voranzuschreiten, ergibt sich von selbst. Und daß sie diesen ihren Beruf wohl erkennen, beweist die Tagesordnung, die sie ihrer diesjährigen Hauptversammlung in Freiburg zugrundelegten. Das in einem ganzen Zyklus von Vorträgen behandelte Hauptthema „Wirtschaft und Städtebau" hatte denn auch nicht verfehlt, eine im Vergleich zu früheren Tagungen außerordentliche starke Teilnehmerzahl nach der schönen Breisgaustadt zu ziehen. Und es waren Tage, reich an Arbeit, aber auch an fördernden Anregungen.

Die Verhandlungen eröffnete der Vorsitzende, Stadtrat Dr.-Ing. Wagner-Speyer (Nürnberg) mit herzlichen Begrüßungsworten an die zahlreich erschienenen Gäste — darunter auch einige Kollegen aus der Schweiz usw. — und einem freudigen Bekenntnis zur Technik und ihren Aufgaben und zugleich zum Vaterland. In einem einleitenden Vortrag über den Zusammenhang von Wirtschaft und Städtebau kennzeichnete der Direktor des Ruhrsiedlungsverbandes, Dr.-Ing. Schmidt (Essen), die Technik als das Mittel, den Städtebau an die Wirtschaft anzupassen bzw. von ihr befruchten zu lassen, um ein Gebilde zu schaffen, das in vollkommenster und zweckmäßigster Form den wirtschaft-

*) Bericht über die Hauptversammlung der „Vereinigung der technischen Oberbeamten d utscher Städte", 14.—16. Sept. in Freiburg i. Br. —

lichen wie kulturellen Bedürfnissen gerecht wird. In acht knappen, jedoch das Wesentliche scharf herausarbeitenden und von klarer Erkenntnis für den tieferen Sinn aller städtebaulichen Arbeit durchdrungenen Berichten wurde sodann Planung und Durchführung mit ihren Voraussetzungen, Ansprüchen und Entwicklungsmöglichkeiten erörtert. Baudirektor Dr.-Ing. Ranck (Hamburg) sprach über den wirtschaftlichen Nutzungsplan als Grundlage für die Neugestaltung der Großstadt. Ausgehend von der Wirtschaft, die immer den günstigsten wirtschaftsgeographischen Bedingungen folgt, wandte er sich gegen eine Verallgemeinerung des „Trabantenstadt"gedankens. Die richtige Lösung muß stets mit Hilfe des Nutzungsplanes, der zugleich ein Wirtschaftsprogramm darstellen und Raum und Zeit als wertvolle Güter sparsamst in Anspruch nehmen soll, gefunden werden. Anschließend verbreitete sich Stadtbaurat Diefenbach (Bochum) über den Bebauungsplan und seine Elemente, streifte die gewaltige Verkehrsentwicklung und die aus ihr für die Straßenanlage usw. zu ziehenden Folgerungen, das Hochhaus und andere wichtige Probleme. Der Bericht von Dr.-Ing. Imhoff (Essen) über Stadtentwässerung und Abwasserreinigung beschäftigte sich vor allem mit den wirtschaftlichen Gesichtspunkten, die hier zu beachten sind. Für Städtebaudir. Elkart (Berlin), der am Erscheinen verhindert war, sprang Ob.-Bürgermstr. und Stadtbaurat a. D. Brahl (früher Königshütte) ein und nahm zu gesetzlichen, verwaltungsrechtlichen und organisatorischen Fragen Stellung, die mit der städtebaulichen Arbeit in engster Wechselbeziehung stehen. Für die praktische Durchführung des Nutzungsplanes im Sinne des leitenden Wirtschaftsgedankens stellte Stadt-Ob.-Baurat Arntz (Köln) die Forderungen auf: Vermeidung von vermeidbaren Wertzerstörungen und Wirtschaftshemmungen, wirksame Zusammenfassung der Kräfte und Mittel, größte Leistung mit geringstem Aufwand, schnellste Wiederfreimachung der eingesetzten Gelder, organisches zeitliches Ineinandergreifen in der Entwicklung der einander in ihrer Funktion bedingenden Gebiete. Straßenbau und Entwässerung behandelte Baudir. Dr.-Ing. Maier (Stuttgart); er forderte neben der Rücksicht auf die praktischen Bedürfnisse die ständige, sorgsame Beachtung der Grenzen, die durch die beschränkte Leistungsfähigkeit der Städte und ihrer Bewohner gezogen sind, und die intensive Ausnützung verbesserter und verbilligender Herstellungsmethoden. Stadtbaurat Dr.-Ing. Althoff (Frankfurt a. O.) erinnerte an die Notwendigkeit, den Wohnungsbau auch weiterhin noch mit staatlicher Beihilfe zu unterstützen, an die Vorteile einer gesunden, nicht zu dichten Besiedelung, an die Unerläßlichkeit einer richtigen Mietpreispolitik und Anderes. Beim Thema „Hausbau und seine Industrialisierung" endlich wies Stadtrat Dr. Wagner-Speyer (Nürnberg) auf teilweise vorbildliche Unternehmungen des Auslandes hin und fand auch Gelegenheit zu manchem Ausblick auf künstlerische, ethische und kulturelle Zusammenhänge. In einem Schlußwort, das durch seine bekannte treffsichere und klarsichtige Behandlungsweise fesselte, unterstrich Dr.-Ing. Schmidt (Essen) noch einmal die Hauptpunkte des großen Fragenkomplexes „Wirtschaft und Städtebau" und ließ die Vortragsfolge in einen von ernstem Tatwillen und Verantwortungsgeist zeugenden Akkord ausklingen. Waren schon bei diesen Berichten häufige Streiflichter auf den Entwurf zum neuen preuß. Städtebaugesetz gefallen, so bildete dieses am zweiten Verhandlungstag noch den Gegenstand besonderer kritischer Würdigung. Redner war auch hier Dr.-Ing. Schmidt, der ja als bester Kenner dieser schwierigen und weitgedehnten Materie wie kaum ein anderer berufen erschien, die Vorzüge des Entwurfs wie nicht minder manche Lücken und Verbesserungsnotwendigkeiten mit scharfen Strichen zu umreißen. Die darauffolgende Aussprache führte zahlreiche Tagungsteilnehmer, darunter Träger wohlbekannter Namen, an das Rednerpult. Was hier im Verlauf mehrerer Stunden bei strenger Verhandlungsdisziplin noch geboten wurde, unterschied sich in günstigster Form von der bei solchen Gelegenheiten gewohnten Art. Es erhob sich weit über die Mitteilung von Augenblickseinfällen und Einzelerörterungen und war wie die Vorträge von großen Gesichtspunkten geleitet. So konnte der Vorsitzende mit Recht die arbeitsreiche Tagung als eine ernste und förderliche Tat im Dienste der Allgemeinheit beschließen.

Aus den Verhandlungen der geschlossenen Sitzung, die zu Beginn des zweiten Arbeitstages stattfand, verdienen noch Erwähnung: der Beschluß, die Vorstandschaft in ihrer jetzigen Zusammensetzung auf ein weiteres Jahr bestehen zu lassen, die Wahl von Danzig als Tagungsort für die nächstjährige Hauptversammlung (es lagen zahlreiche Einladungen vor; den Ausschlag gaben neben sachlichen vor allem auch nationale Erwägungen), die grundsätzliche Festlegung der neuen Satzung. Die Nachmittage waren mit Besichtigungen ausgefüllt, wozu die herrlich schöne, gastfreie Münsterstadt mit ihrer prächtigen Umgebung ja reichlichste Gelegenheit bot. Besonders eindrucksvoll war ein Ausflug nach dem romantischen Altbreisach, der im Anblick des Rheinstroms den Vaterlandsgedanken zu erhebendem Mitklang gedeihen ließ, und ein Besuch bei den Schweizer Kollegen in Basel, wo eine Schaar von über 100 Teilnehmern gastlichste und herzlichste Aufnahme fand. Dank sorgfältigster Vorbereitung, dank auch der außerordentlichen Mühewaltung des Stadtbrts. Butz in Freiburg und des Entgegenkommens der dortigen Stadtverwaltung, dank endlich der tatkräftigen und freudigen Mitarbeit der Versammlungsteilnehmer darf die Tagung als ein Markstein in der Geschichte der Vereinigung bezeichnet werden. Möge sie dieser, wie den auf ihr behandelten Problemen, und damit deutschem Gedeihen, weiterwirkend zum Segen gereichen! — Dr. W.-Sp. —

Vermischtes.

Ein Lehrstuhl für die wirtschaftl. Fragen des Städtebaues a. d. Universität? Wir werden auf einen Aufsatz aufmerksam gemacht, der kürzlich in der „D. A. Z." erschienen ist (Verfasser Schiffer), der darauf abzielt, an der Universität einen Lehrstuhl für die wirtschaftlichen Fragen des Städtebaues zu schaffen. Demgegenüber ist die Frage aufzuwerfen, ob die Universität der geignete Platz für einen solchen Lehrstuhl ist und ob überhaupt für einen solchen ein Bedürfnis vorliegt.

Die erste Frage ist unseres Erachtens entschieden zu verneinen! Die wirtschaftliche und die technische Seite des Städtebaues stehen in so enger Wechselbeziehung, daß sie sich nicht voneinander trennen lassen. Es können wohl Einzelfragen herausgegriffen und abstrakt für sich behandelt werden, der ganze verwickelte Fragenkomplex ist aber mit der praktischen Durchführung des Städtebaues so eng verknüpft, daß die wirtschaftliche Seite in erster Linie auch da zu behandeln ist, wo die zu künstlerischen und technischen Lösungen gelehrt werden, d. h. an den Technischen Hochschulen. Es handelt sich um Fragen, an deren Lösung unseres Erachtens nicht in erster Linie der reine Volkswirtschaftler, sondern der volkswirtschaftlich vorgebildete Techniker mitzuarbeiten berufen ist.

Die zweite Frage ist die Bedürfnisfrage überhaupt. Wir haben in Deutschland jetzt an fast allen Technischen Hochschulen Lehrstühle für Städtebau, wobei im allgemeinen eine Trennung nach der baukünstlerischen und nach der technischen Seite stattgefunden hat. Daß hier auch bereits die wirtschaftlichen Fragen gestreift werden müssen und werden, ist selbstverständlich, denn technische Fragen zu behandeln, ohne auf ihre wirtschaftliche Seite einzugehen, ist ein Unding. Genügt das aber heute? Nachdem die Periode der rein mechanisch-technischen Betrachtung des Städtebaues überwunden war, haben wir eine Periode gehabt, die die rein baukünstlerischen Fragen in den Vordergrund drängte, bis wieder die technische Seite, vor allem die Lösung der Verkehrsfragen als die für die gesunde Entwicklung des Städtebaues entscheidende besonders betont wurde. Wir sind nach dem Kriege in ein neues Stadium getreten, insofern, als jetzt vielfach die soziale Seite des Städtebaues als das Ausschlaggebende betrachtet wird. Es wäre aber falsch, darüber die wirtschaftliche Seite zu vergessen, oder sich über sie hinwegzusetzen. Diese verdient vielmehr heute mehr denn je die größte Aufmerksamkeit und eine tiefer gehende Behandlung, als sie unseres Erachtens im Zusammenhang mit den Lehrstühlen, die die baukünstlerische und technische Seite in erster Linie behandeln sollen, ihr gesichert werden kann. Wie dem abzuhelfen ist, sollte daher von Allen an der gesunden Entwicklung des Städtebaues Interessierten Kreisen reiflich erwogen werden. — F. E. —

Inhalt: Entwicklung des öffentlichen Fernheiz-Betriebes. — Neue Betonstraßen in den Vereinigten Staaten. — Sonderberichte von der internationalen New Yorker Städtebautagung, April—Mai 1925. — Wirtschaft und Städtebau. — 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.