

DEUTSCHE BAUZEITUNG

59. JAHRGANG * N^o 91 * BERLIN, DEN 14. NOVEMBER 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.

Entwurf zum Bebauungsplan von Wetzlar.

Von Professor Dr.-Ing. Erich Giese, Arch. B. D. A. Henry Groß und Ing. Havestadt-Contag, G. m. b. H., Berlin*).



Bei den Städtebauaufgaben, deren Lösung bisher im Wege des öffentlichen Wettbewerbs gesucht wurde, handelte es sich in der Regel um Einzelaufgaben und Erweiterungspläne kleineren Umfanges oder um Großstadtplanungen wie Berlin, Düsseldorf, Breslau, wo die richtigen Wege für das weitere Wachsen

eines gegebenen wirtschaftlichen Organismus von den Bearbeitern gesucht werden mußten.

Hiermit verglichen, erscheint der Wettbewerb für einen Bebauungsplan der Stadt Wetzlar als eine Aufgabe besonderer Art, indem die Grundlagen für einen wirtschaftlich aussichtsreichen Organismus der Zukunft überhaupt erst geschaffen werden mußten.

Da die Erscheinungen des gegenwärtigen Zustandes von Wetzlar auf viele Städte Deutschlands

zutreffen dürften, so erscheint Wetzlar als ein typischer Fall und als Anregung für manche Stadt, die Grundlagen ihrer künftigen Entwicklung eingehend nachprüfen zu lassen.

Wetzlar, eine kleine Provinzstadt von etwa 17 000 Einwohnern, landschaftlich hervorragend, aber auch wirtschaftlich nicht ungünstig inmitten verschiedener Rohstofflager gelegen, an der nicht schiffbaren Lahn, also abseits von den großen Wasserstraßen und mit minderwertigen Eisenbahnanlagen ausgerüstet, ist durch die bestehenden Verhältnisse nach jeder Richtung hin gebunden und scheint am Ende seiner Entwicklung angelangt zu sein.

Es besitzt zwar eine verhältnismäßig bedeutende Industrie, von der die Buderus'schen Eisenwerke die bekannteste ist, aber ein weiterer Zuzug von Industrie ist unmöglich, weil Wasseranschluß nicht besteht, neue Eisenbahnanschlüsse überhaupt nicht mehr zu schaffen sind; müssen sich doch schon jetzt die vorhandenen Werke oft recht kümmerlich behelfen.

Die Eisenbahnanlagen — Personen- und Güterbahnhof — genügen den Anforderungen schon längst

* I. Preis im Wettbewerb um den Bebauungsplan. Vgl. Dtsch.-Bztg. 1925, S. 299. Wir hatten eine Veröffentlichung des ganzen Wettbewerbs geplant, die Unterlagen von der Stadt aber nicht erhalten. Wir bringen daher nur den einen Entwurf an dieser Stelle. Die Schriftleitung. —

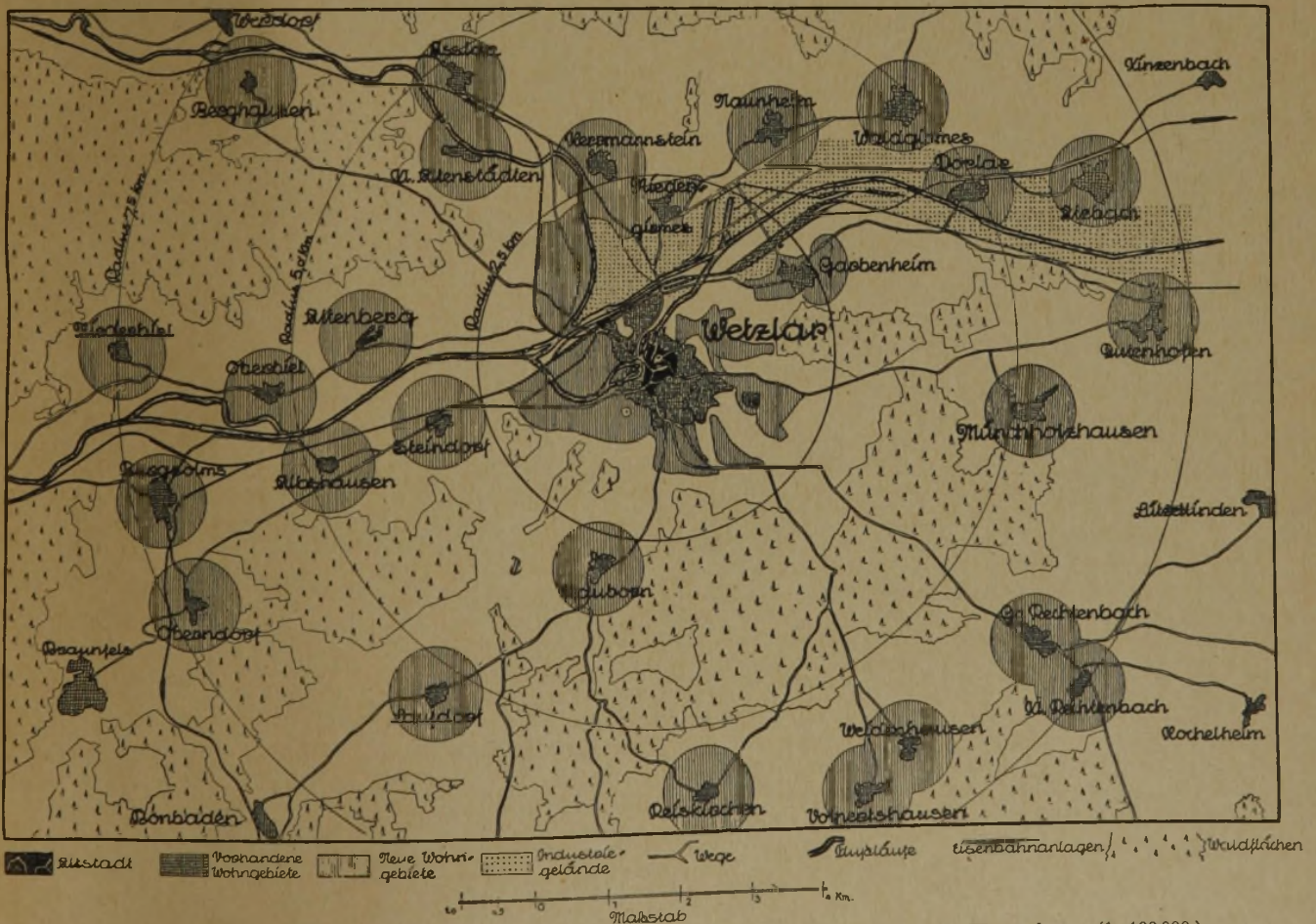


Abb. 1. Übersichtsplan für die weitere bauliche Entwicklung um Wetzlar. (1:100 000.)

nicht mehr; da sie auf einem unzureichenden Gelände, eingeklemt zwischen Industrien liegen, besteht vorläufig auch keine Aussicht auf Verbesserung.

Die Lahn ist zwar ein hervorragender Schmuck der Stadt und der Landschaft, sie verbindet auch Wetzlar nach dem Westen mit dem Rhein und nach Osten mit Gießen, für das die Aussicht besteht, an große Wasserwege angeschlossen zu werden; sie ist aber nicht schiffbar und würde auch, innerhalb der Stadt schiffbar gemacht, das einzigartige Stadt- und Landschaftsbild unwiederbringlich zerstören.

Die Eisenbahnverkehrslage ist an sich günstiger, da Wetzlar an den Wegen vom Ruhrgebiet nach Frankfurt a. M. und von Koblenz nach Kassel liegt; aber die Verkehrseinrichtungen in der Stadt sind verfehlt angelegt.

Angesichts dieser schwierigen Verhältnisse würde es verständlich sein, wenn die Stadt sich in ihr anscheinend vorgezeichnetes Schicksal ergeben wollte; dies ist aber keineswegs der Fall, sie bekennt sich vielmehr zu hoffnungsvoller Zukunft und stellte den Städtebauern in einem öffentlichen, mit guten Preisen ausgestatteten Wettbewerb die Aufgabe, Grundlagen für einen wirtschaftlich gesunden und entwicklungs-fähigen Organismus zu schaffen.

Ob sich eine solche Aufgabe, bei der sich der richtige Architekt zum richtigen Eisenbahner und Wasserbauer zusammenfinden mußte, für einen öffentlichen Wettbewerb eignete, mag dahingestellt bleiben. Im günstigsten Fall werden in einem solchen auch nur wenige wirklich brauchbare Unterlagen für die weitere Bearbeitung gewonnen, während bei der Heranziehung bestimmter Bearbeiter, die in dauernder Fühlungnahme mit der Stadtverwaltung und den in Frage kommenden Behörden arbeiten müssen, viel eher eine abgeschlossene und gebrauchsfertige Arbeit zu erwarten ist. Jedenfalls stand die Aufgabe an Bedeutung keinesfalls hinter den großen Städtebau-Wettbewerben zurück und fand das lebhafteste Interesse der Fachkreise, die den Wettbewerb mit 41 Arbeiten beschieden, größtenteils von namhaften Verfassern bearbeitet.

Das Ergebnis des Wettbewerbs kann als ein günstiges bezeichnet werden. Die Entwürfe beweisen, daß es durchaus möglich ist, unter Erhaltung der einzigartigen Schönheiten der Stadt und der Landschaft diejenigen Verkehrseinrichtungen zu schaffen, die zu einem lebensfähigen und fast unbegrenzt entwicklungs-fähigen Wirtschaftsorganismus nötig sind, nämlich Anschluß an die großen Wasserwege Deutschlands sowohl nach Osten als nach Westen, sowie einwandfreie Eisenbahnanlagen. Ohne daß die Stadt Wetzlar selbst eine Ausdehnung ins Uferlose zu nehmen braucht, geraten die mehr oder weniger entfernten Nachbarorte von selbst in den Interessenskreis der Stadt und schaffen hierdurch in kleinem Maßstab ein Trabantensystem, das für viele ähnliche Fälle als Muster gelten kann.

Nachstehend soll nunmehr der mit dem I. Preis bedachte Entwurf behandelt werden, der verfaßt ist von dem Hochschulprof. Dr.-Ing. Erich Giese, dem Arch. Henry Groß und der Ing. Havestadt-Contag G. m. b. H., sämtlich zu Berlin. Die nachstehenden Abbildungen geben einige der eingelieferten Pläne wieder, und zwar Abb. 6, S. 181, das Hauptblatt des preisgekrönten Entwurfes im Maßstab 1:25 000, den Bebauungsplan darstellend; Abb. 5, S. 180, zeigt zum Vergleich den gegenwärtigen Zustand des gleichen Gebietes in demselben Maßstab; in Abb. 2—4, S. 179 ist ein verzerrter Übersichtsplan von den alten und neuen Eisenbahnanlagen und in Abb. 1, S. 177, ein Übersichtsplan über das gesamte Siedlungs- und Interessengebiet von Wetzlar im Maßstab 1:100 000 dargestellt.

An wasserbautechnischen Anlagen war nach dem Programm ein Stichkanal nach Gießen zum Anschluß an die dort in Aussicht genommene Wasserstraße Weser—Fulda—Main vor-

gesehen, der in östlicher Richtung den Anschluß von Wetzlar an die Wasserstraßen Deutschlands schaffen soll. Den Verfassern schien es als ein Mangel an Voraussicht, wenn man bei so weitreichenden Plänen die Schiffbarmachung der Lahn zum Stichkanal, die für Wetzlar viel bedeutungsvoller sein würde als ein Stichkanal nach Gießen, nicht mit berücksichtigen würde. Sie haben daher auch mit der Möglichkeit einer Wasserverbindung zum Rhein bei ihrer Bearbeitung der Aufgabe gerechnet.

Östlich der Stadt ist eine durchgehende Regelung der Lahn vorgenommen, durch die auch die für die industrielle Besiedlung und für die Eisenbahnanlagen erforderlichen Flächen gewonnen werden (vgl. Abb. 6). Weiterhin aber ist eine Durchführung des Gießener Stichkanals in westlicher Richtung zwischen der Eisenbahn und der südlichen Grenze der Buderus'schen Eisenwerke als neue Lahn nach Abb. 6 für später in Aussicht genommen. Ein Ausbau der Lahn selbst innerhalb der Stadt erschien nicht angezeigt. Denn die Schifffahrt durch die Stadt würde das unvergleichlich schöne Stadtbild gerade an seinem hervorragendsten Punkte zerstören und die Stadt um ihren poetischen Zauber bringen. Die Verlängerung des Kanals dient auch zweckmäßig dazu, die alte Lahn bei Hochwasser zu entlasten.

Die jetzige Lage der Dill, eines Nebenarmes der Lahn, wie sie aus Abb. 5 ersichtlich ist, ist für die bauliche Entwicklung der Neustadt sehr hinderlich. Sie vergrößert durch ihr Hochwasser die ohnehin bedeutende Überschwemmungsgefahr und bildet durch ihren Lauf ein erhebliches Verkehrshindernis. Es erschien deshalb, auch mit Rücksicht auf den neuen Personenbahnhof, zweckmäßig, der Dill eine neue, mehr nach Westen gerichtete Mündung zu geben und den alten Lauf zuzuschütten. Durch die Dillverlegung erhalten auch die Buderus'schen Eisenwerke die Möglichkeit, sich nach Westen auszudehnen. Später kann ferner ein kleiner Hafen mit Lagerplatz angeordnet werden.

Eine der Hauptaufgaben des Wettbewerbes bestand, wie erwähnt, darin, eine Lösung der bestehenden unzureichenden Eisenbahnanlagen herbeizuführen. Insbesondere mußte jeder Entwurf für die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen davon ausgehen, den beengten und stark belasteten Verkehrsknotenpunkt, der, eingeschlossen zwischen den Buderus'schen Eisenwerken, der Karolinenhütte und der Lahn, in Verbindung mit der keilförmigen Zusammenführung der Kölner und Koblenzer Bahn allmählich entstanden ist, aufzulösen. Als günstigste Lösung zur Beseitigung der hierdurch vorhandenen Schwierigkeiten erschien den Verfassern die Verlegung des Personenbahnhofs. Der Güterbahnhof ist an der jetzigen Stelle belassen und unter Benutzung des durch die Verlegung des Personenbahnhofs frei werdenden Geländes erweitert. Für den neuen Personenbahnhof erschien eine Verschiebung um etwa 1 km westlich von der jetzigen Stelle am günstigsten. Der Bahnhof ist damit noch etwas näher an den Mittelpunkt der Stadt (Dom) herangerückt. Durch die Verlegung des Personenbahnhofs wird auch eine Störung des Betriebes während des Umbaus der Personen- und Güteranlagen vermieden.

Die Verlegung des Personenbahnhofs bedingte eine Verlegung der Kölner Strecke aus ihrer jetzigen Lage östlich der Buderus'schen Eisenwerke (vgl. Abb. 5). Sie ist östlich vom Bahnhof Aßlar aus auf das westliche Ufer der Dill verlegt (vgl. Abb. 6 und 2—4). Dadurch wird die alte Bahnstrecke (vgl. Abb. 5) frei und kann zu Eisenbahnan schlüssen verwendet werden. Die Zustellung der aus Richtung Köln kommenden Eisenbahnwagen nach den Buderus'schen Werken soll zur Ersparung von überflüssigen Wagenkilometern in Zukunft über den nördlichen Teil der alten Bahnstrecke von Aßlar aus erfolgen.

Die Strecke Wetzlar—Dudenhofen ist in der Weise viergleisig ausgebaut, daß ein nördliches und ein süd-

liches Personengleis vorgesehen ist (vgl. Abb. 2—4). Südlich von diesen ist ferner ein weiteres Gleis angeordnet, das die Züge der zusammengeschlossenen Nebenbahnstrecken von Grävenwiesbach (Westen) und Lollar (Osten) aufnimmt.

Der Verschiebebahnhof ist an seiner jetzigen

Giessen besondere Züge Wetzlar—Frankfurt gefahren werden können, ist eine besondere Untersuchung gewidmet, in der drei Linien miteinander verglichen sind. Gewählt wurde eine Bahnlinie, die in günstiger Weise mit einer Steigung 1:220 von Dudenhofen durch das Kleebachtal direkt nach Großblinden führt.

Entwurf zu einem Bebauungsplan für Wetzlar.
 Verfasser: Prof. Dr.-Ing. E. Giese, Arch. B. D. A. Henry Groß
 u. Ing. Havestadt-Contag, G. m. b. H., Berlin.

Abb. 2 u. 3. Verzerrter Gleisplan der geplanten Eisenbahnanlagen.

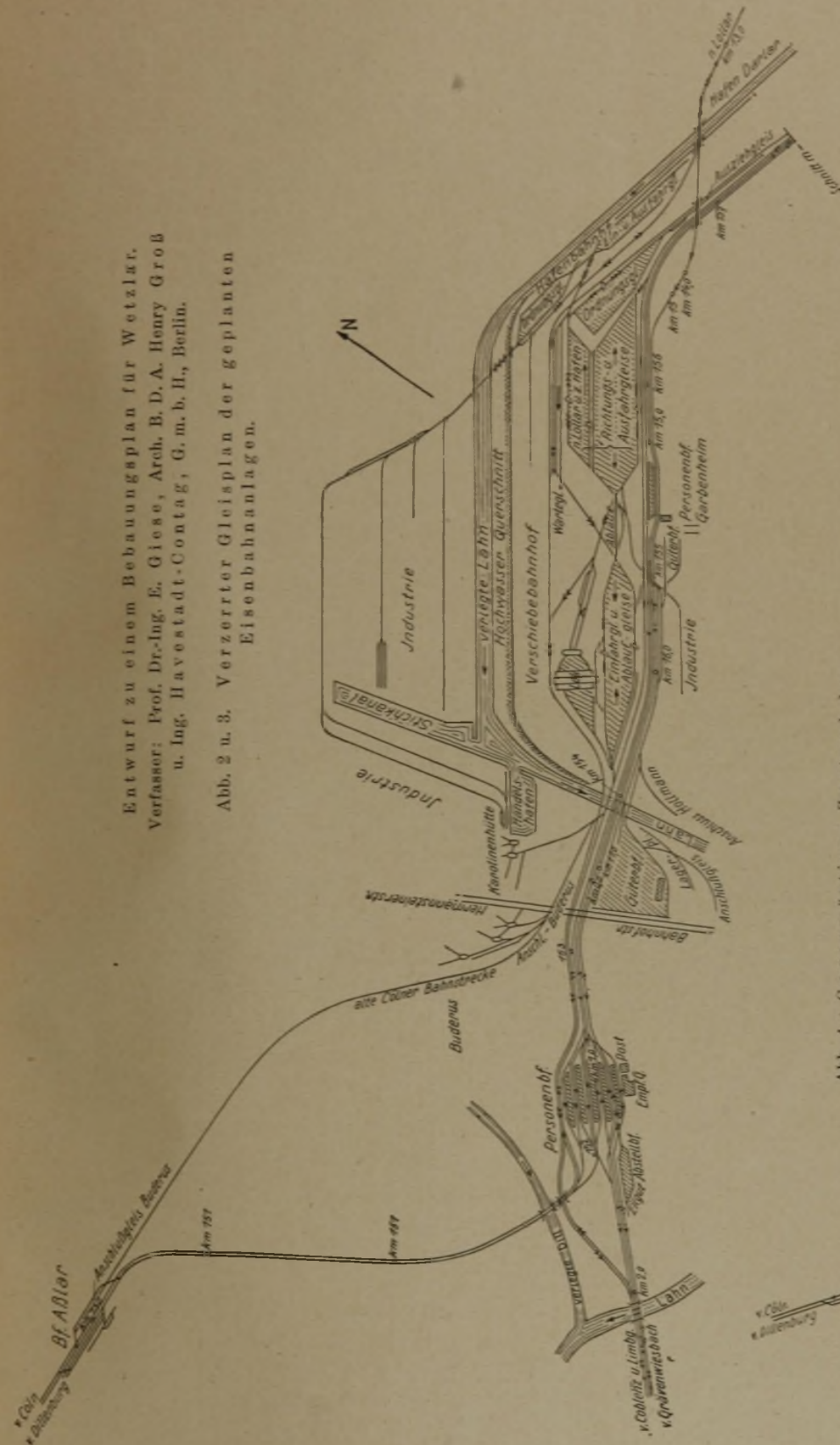


Abb. 4. Gegenwärtiger Zustand der Eisenbahnanlagen.

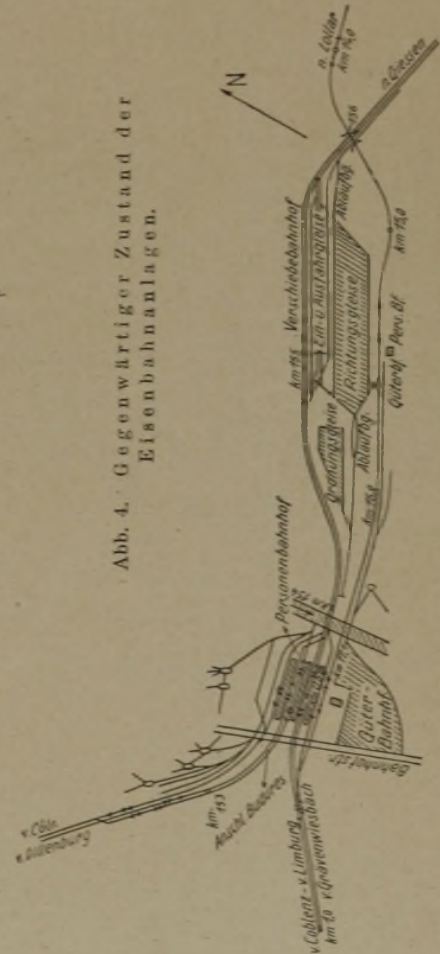
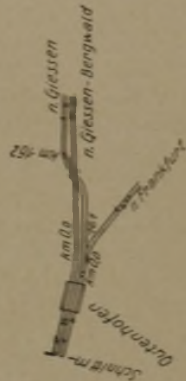


Abb. 3. Zu Abb. 2 (oben). Anschluß an Schnitt m—m.



Stelle belassen, ist aber wesentlich vergrößert und durch einen Hafenbahnhof erweitert. Der Verschiebebahnhof ist nördlich neben den Personengleisen gelegen (vgl. Abb. 2).

Der Forderung des Programms, die Dilltalbahn (Köln—Wetzlar) so an die Frankfurter Strecke anzuschließen, daß unter Umgehung der Spitzkehre in

Die gegebene Lage für das neue Industriegebiet war das östliche Lahntal zwischen den Buderus'schen Eisenwerken und Dorlar längs des Verschiebebahnhofs. Das Gelände wird durch die Lahnregelung hochwasserfrei und erhält den denkbar günstigsten Eisenbahn- und Wasseranschluß. Bei den vorherrschenden westlichen Winden ist die Stadt bei

dieser Lage der Industrie gegen Rauch- und Rußbelästigungen geschützt.

Für den öffentlichen Umschlagverkehr zwischen Bahn und Schiff ist ein Handelshafen östlich der Karolinenhütte, zunächst als Stiechhafen, vorgesehen und mit Schuppen, Speichern und zugehörigen Gleisen ausgerüstet. Dieses Hafenbecken wird später in westlicher Richtung als Schiffsweg durch die Neustadt verlängert. Dieser endgültige Entwurf ist in

durch kann sich die Stadt in weiträumiger Bebauung zweckmäßig so entwickeln, daß die erwünschte Dezentralisation gewahrt bleibt. Abb. 1 zeigt einen Übersichtsplan von dem Siedlungsgebiet in seiner ganzen Ausdehnung. Er läßt die Möglichkeit einer Ausdehnung der Industrie längs der östlichen Lahn fast bis Gießen und die Entwicklungsmöglichkeiten der anliegenden Ortschaften erkennen. Aus den um den Mittelpunkt der Stadt gelegten Kreisen in Abständen



Abb. 5. Plan von Wetzlar und Umgebung. Jetziger Zustand. (1 : 25000.)

Abb. 6 bereits eingetragen, während Abb. 2—4 den vorläufigen Zustand erkennen lassen. Zur Vermehrung der Wassergrundstücke ist ferner nordöstlich von dem Handelshafen ein 600 m langer Stiechkanal mit Wendepfahl vorgesehen.

In den unweit des Industriegeländes gelegenen Ortschaften kann die Arbeiterbevölkerung in günstigster Weise angesiedelt werden. Die Wege zur Arbeitsstätte werden dadurch gering. Die Bevölkerung hat die Möglichkeit kleine Landwirtschaft und Gartenbau nebenbei zu betreiben. Hier-

von 2,5, 5 und 7,5 km sind die vorhandenen Entfernungen ersichtlich.

Die in Abb. 6 eingetragenen Siedlungen ermöglichen bei einer durchschnittlichen Wohndichte von 100 Einwohnern auf je 1 ha einen Einwohnerzuwachs von rd. 30 000, so daß die eigentliche Stadt sich auf 50 000 vergrößern könnte. In Verbindung mit den angrenzenden Ortschaften ergibt sich für die spätere Zukunft eine weitere, ziemlich unbeschränkte Entwicklungsmöglichkeit.

Die Hauptstraßenzüge waren gegeben.

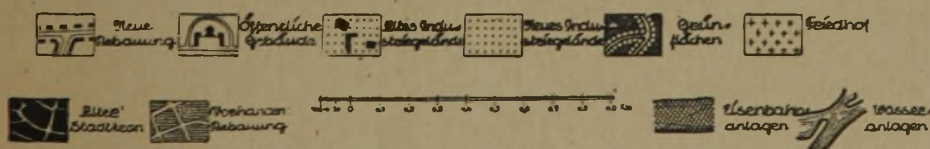
Sie sind jedoch an den Stellen ergänzt und abgeändert, wo dies durch den Entwurf geboten erschien. Insbesondere handelte es sich um die Schaffung neuer durchgehender Hauptstraßenzüge und Zugänge zum neuen Personenbahnhof, zu den

Durchgangsverkehr als auch die zukünftigen Straßenbahnlinien aufzunehmen, von denen vier geplant sind.

Der Entwurf sieht einzelne geschlossene Siedlungsgruppen vor, die durch die dazwischen-



Erklärung
zu



obenstehender
Abbildung.

Abb. 6. Bebauungsplan-Entwurf für Wetzlar. (1:25000).

Hafen- und Industrieanlagen sowie zu den neuen Siedlungsgebieten, und um einen Ersatz der teilweise stark steigenden Frankfurter Straße. Diese Straßen ergeben ein Hauptstraßennetz, das den alten Stadtkern unberührt läßt, aber an seine Hauptstraßen angegliedert ist. Sie erfüllen die Aufgabe, sowohl den

liegenden Grünanlagen, Gewässer- und Eisenbahnanlagen von einander getrennt sind. An bemerkenswerten Stellen sind unter Benutzung des Wechsels in der Höhengestaltung einzelne Baugruppen zusammengefaßt und in sich gegliedert.

Von den im Programm verlangten öffentlichen

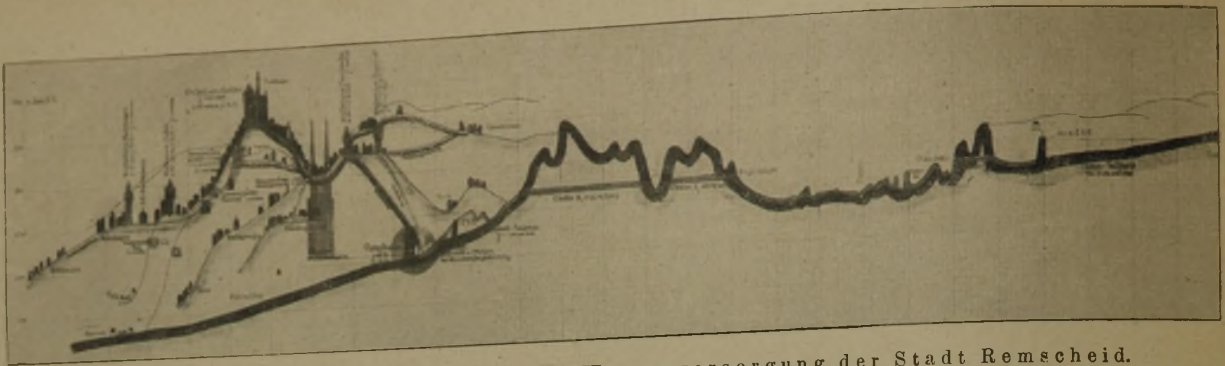


Abb. 1. Schematische Darstellung der Wasserversorgung der Stadt Remscheid.

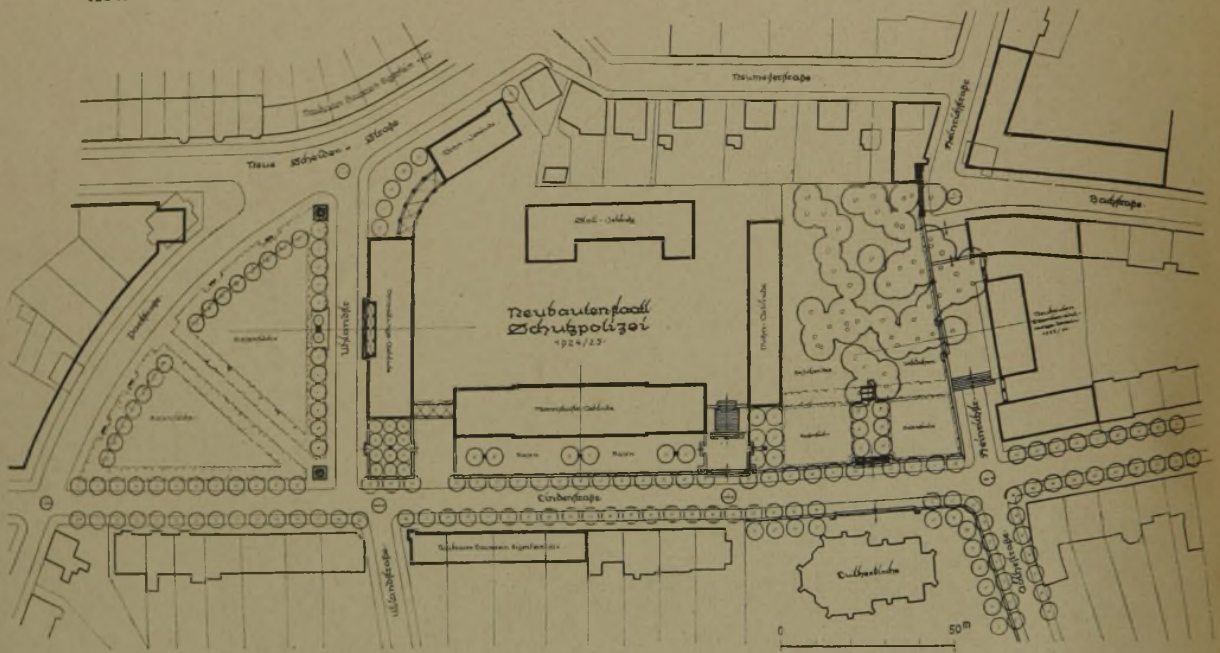


Abb. 2. Städtebauliche Gestaltung des Geländes an Linden- und Neuscheider-Strasse. (rd. 1 : 2000.)

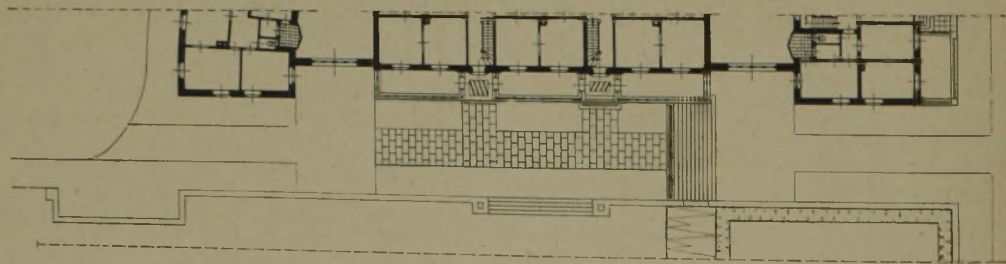


Abb. 3 (oben). Fassaden-Aufriß und Grundriß der Abschlußbauten des Baublocks des Beamten-Wohnungs-Vereins.

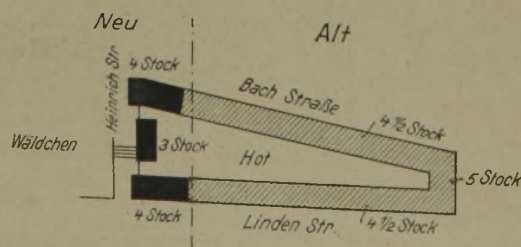


Abb. 4 (links). Baublock des Beamten-Wohnungs-Vereins zwischen Linden- und Bachstraße.

Ein Generalplan für den Stadtkreis Remscheid. (Text S. 184.)

Gebäuden ist das neue Rathaus und die Festhalle mit Festspielanlagen zum Mittelpunkt des neuen Bahnhofsviertels gemacht worden. Die sonst noch erforderlichen öffentlichen Gebäude, wie Kirchen, Schulen usw., sind auf die einzelnen Bebauungsgebiete verteilt.

Für die Bebauung der Grundstücke wird eine Ausnutzungs- und Bebauungsziffer vorgeschlagen, die sich aus der Verbindung von Geschößzahlen und Bebaubarkeit ergibt: diese ermöglicht einen Wechsel in der Geschößzahl, ohne die beabsichtigte Wohndichte zu verändern. Hand in Hand wird hiermit eine zielbewußte Bauberatung empfohlen.

Dem so vergrößerten Stadtgebiet entsprechend sind auch mehrere neue Sport- und Spielplätze vorgesehen. Dazu kommen noch Kinderspiel- und Erholungsplätze.

Die natürlichen und unantastbaren Grünanlagen sind die Ufer der Lahn, die steilen Nord-

hänge des Häuserberges sowie die bewaldete Kuppe der Ruine Kalsmunt. Sie zeichnen die Konturen der Stadt in großen Linien. Die Weiterbebauung erstreckt sich in der Hauptsache auf die ansteigenden Geländeflächen, so daß die dazwischenliegenden Täler als Grünflächen mit Gärten, Wiesen usw. zu Füßen der Siedlungen liegen bleiben und die natürliche Struktur des Geländes noch besonders hervorheben können. Die Siedlungen in der Ebene westlich der Dill und im Norden bei Niedergirmes erhalten Grüngürtel, die sie gegen die Industrie abschließen.

Die Schönheit des Stadt- und Landschaftsbildes ist durch an geeigneten Stellen angelegte Promenaden, Aussichtstraßen und Aussichtsterrassen gesteigert worden. Insbesondere ist eine Lahnpromenade geschaffen und eine Promenade auf der Höhe am nördlichen Abhang des Häuserberges mit großartigen Weitblicken über das Lahntal. —e—



Abb. 5 (oben).
Abschluß-
Bauten von der
Lindenstraße
aus gesehen.

Abb. 6 (rechts).
Abschluß-
Bauten vom
Schreiberplatz
(sog. Wäldchen)
aus gesehen.



Abb. 5 u. 6.
Abschluß-
bauten nach
der Heinrich-
straße des
Baublocks
des Beamten-
Wohnungs-
Vereins
zwischen
Linden- und
Bachstraße.

Ein Generalplan
für den Stadtkreis
Remscheid.

Der Städtebau im mittelalterlichen Böhmen.

Von Dr. Franz Arens, München.

Ungeachtet aller Bemühungen um die Vertiefung unserer geschichtlichen Erkenntnis und deren Ausbreitung auf weitere und weiteste Kreise, wird man wohl auch heute noch sagen müssen, daß die glänzenden, dramatischen, auffälligen, lauten oder rührenden Einzel-„Ereignisse“ aus dem Bereich der deutschen Vergangenheit weit mehr in das lebendige Wissen unseres Volkes Eingang gefunden haben als jene stilleren und tieferen Entwicklungsvorgänge, auf welchem dennoch das Gesamtgebäude der deutschen Kultur vor allem ruht. Gilt das innerhalb der allgemeinen deutschen Geschichte nicht zuletzt von dem gewaltigen Geschehnis, das wir als die „Kolonisation des slavischen Ostens“ bezeichnen, so wird man ebenso innerhalb des engeren Bereiches der Kunstgeschichte feststellen dürfen, daß man die Kathedralen und monumentalen Bildwerke des Mittelalters unverhältnismäßig stärker beachtete als die historischen Probleme der bürgerlichen Wohnkultur und des Städtebaus.

Wenn also ein mit historischem Weitblick und ästhetischem Feingefühl gleichermaßen begabter Autor, Anton Hoenig, es in unseren Tagen unternommen hat, ein Problem, in dem sich diese beiden „großen Unbekannten“ gerade auf einem Gebiete, wo diese Mehrzahl selbst der gebildeten Deutschen auch heute noch nichts Anderes zu sehen vermag, als „böhmisches Dörfer“, sozusagen die Hand reichen, zum Gegenstand einer auf sorgfältigen Nachforschungen beruhenden und mit reichem Illustrationsmaterial ausgestatteten Monographie*) zu machen, so wird man diesen Gedanken mit aufrichtiger Freude begrüßen müssen.

Der Einzug der Deutschen in die Sudetenländer, wo man heute den „Eindringlingen“ so gern das Heimatrecht bestreiten möchte, ist (das muß immer wieder in Erinnerung gebracht werden) keineswegs im Zeichen herrischer Eroberergewalt vor sich gegangen. Von den sla-

*) Anton Hoenig, Deutscher Städtebau in Böhmen. Berlin. W. Ernst & Sohn, 1921. Pr. geh. 6.60, geb. 8.40 M. —

vischen Landesfürsten zu friedlicher Kulturarbeit gerufen, sind sie ihrer Mehrzahl nach in die vor Zeiten schon germanisch bewohnten Lande gekommen: als bäuerliche Kolonisten, als Bergleute und nicht zuletzt eben auch als Städtegründer. So ist denn Alles, was das böhmische Mittelalter an städtischer Kultur überhaupt kennt, (es gab etwa 100 Städte im mittelalterl. Böhmen) von Deutschen geschaffen worden, in der heute wieder überwiegend slavisierten Landesmitte nicht minder als in den durch sieben-hundertjährige produktive Arbeit — man denke daran, nach wie kurzer Dauer einer noch dazu gewaltsam herbeigeführten Siedlung die Franzosen sich im Elsaß heimatberechtigt erklärt haben — wahrlich zu vollem Eigen erworbenen Landschaften der Grenzgebirge. Der Rückgang des deutschen Einflusses im Zeichen der Hussitenkriege bedeutet nicht nur eine Stagnation des gesamten Kunstschaffens (beruht doch das Kunststreben Prags mit nichten auf Leistungen dieser tschechisch-nationalen Periode der böhmischen Geschichte, sondern auf dem Wirken deutscher und italienischer Meister, das in frühere und spätere Epochen fällt), sondern auch einen völligen Stillstand der städtegründenden Tätigkeit. Bloß die Hussitenstadt Tabor — ein regelloses Straßengewirr um einen großen Platz herum — gibt Kunde von autochthonem slavischen Städtebau: alle übrigen mittelalterlichen Städte Böhmens sind schon im 13. und 14. Jahrhundert gebaut worden, fast durchweg von Deutschen (nur ganz selten begegnet unter den „Lokatoren“ — so nennt man die Unternehmer, denen die grundvergebenden Herren die planmäßige Gründung der Kolonialstädte zu übertragen pflegten — ein tschechischer Name) und ausnahmslos unter den Einfluß deutscher Bauweise.

Ohne natürlich die bei zahlreichen Städtegründungen vorliegende Anpassung an die geographischen Voraussetzungen und an ältere slavische Siedlungen oder Burgen zu verkennen, weist Hoenig in seiner mit Bewußtsein mehr siedlungs- als rechtsgeschichtlich orientierten Arbeit die Verwandtschaft der böhmischen Städtebautypen zumeist mit dem nord- und ostdeutschen Schema (rechteckige bis zum Quadrat hin entwickelte Marktplätze; zur Kreisform tendierende Mauerlinie, in Böhmen freilich meist zum Oval zerdehnt), bisweilen auch mit der süd-deutschen Bauweise (Gruppierung der Anlage um

breite Marktstraßen, die von einem Tor zum anderen die Stadt durchziehen), überzeugend nach. Ein typisches Beispiel süddeutschen Raumgefühls ist auch der schöne Roßmarkt (heute Wenzelsplatz) in Prag, ein Zeuge der unter Karl IV. vorgenommenen wissenschaftlich-planmäßigen Stadterweiterung, über die, wie überhaupt das Werden des mittelalterlichen Prag, Hoenig in einem gründlichen Sonderabschnitt handelt. Nicht minder anregend ist sein Buch für den um ästhetische Kenntnisse bemühten Leser. Bedeutsam ist in diesem Sinne vor allem die Einsicht, daß der mittelalterliche Städtegründer (und auf diesem Kolonisationsboden handelt es sich ja, wie überhaupt im Osten, zumeist um planmäßig, wenn auch nur selten „auf wilder Wurzel“, gegründete Städte) keineswegs, wie Viele glauben dürften, prinzipiell einem Ideal der Winkeligkeit und Unregelmäßigkeit nachgestrebt hat, sondern vielmehr genau so wie die Städtebaukünstler aller anderen Zeiten auf eine übersichtliche Anlage hinaus wollte, wobei allerdings die lineare Strenge stets durch leichte Biegungen gemildert wird und schon das fast überall wiederkehrende Problem der Überleitung von rechtwinkligen Innenformen zu gerundeten Außenkonturen zu verschiedenartigsten Versuchen künstlerischer Lösung Anlaß gab. Hoenig, der diese sämtlichen Möglichkeiten systematisch erörtert und graphisch versinnlicht hat, zieht des ferneren recht anregende Vergleiche zwischen Städtebau und Einzelarchitektur: wenn nun auch die Verwandtschaft der Marktstraße mit dem (gedeckten!) Langhaus einer Kirche nicht recht einzuleuchten vermag, so ist dagegen die Ähnlichkeit des viereckigen laubenumgebenen Marktplatzes mit einem Kreuzgang nicht zu verkennen, und auch der Hinweis darauf, daß eine vollgültige Beurteilung des gotischen Raumgefühls nicht ohne Berücksichtigung der — zumeist vom Innern der Platz- und Straßenanlagen nach außen hin sich auswirkenden — mittelalterlichen Städtebauästhetik möglich sein wird, ist vollauf berechtigt.

So vereinigt sich denn in diesem Buche vielseitige kunstgeschichtliche und ästhetische Erkenntnis mit der tieferen Einsicht in eine der bedeutendsten Taten der deutschen Ostkolonisation, deren typisch deutsches Gepräge gerade durch die Raumanalytische Untersuchung des böhmisch-mittelalterlichen Städtebaues mit voller Deutlichkeit erwiesen wird. —

Vermischtes.

Ein Generalplan für den Stadtkreis Remscheid. Verf.: Beigeordneter Stadtbaurat Dr. Ludwig Lemmer, Mitarbeiter Arch.: Ronneburger, Leiter d. Entwurfsbüros (Hierzu die Abb. S. 182 u. 183). Als Ergänzung unserer Ausführungen in Nr. 23 sei zunächst in Abb. 1, S. 182 eine schematische Darstellung der Wasserversorgung der Stadt Remscheid wiedergegeben, die besser noch als die Höhenschnitte zum Lageplan Abb. 9 in Nr. 23 die bewegte Geländegestaltung erkennen läßt.

In den Abb. 2—6 sei dann noch eine interessante städtebauliche Einzellösung zur Darstellung gebracht. Plan Abb. 4 setzt dabei skizzenhaft den Lageplan in Abb. 2 nach rechts fort. Es handelt sich hier um eine einheitliche städtebauliche Gestaltung an bevorzugter Stelle auf dem westlichen Höhenrücken der Stadt vor dem Zugang zum Stadtpark. Die Stadt als Vorbesitzerin der bisher noch unbauten Grundstücke hat diese an den Staatsfiskus und an gemeinnützige Bauvereine unter Sicherung weitgehenden Einflusses auf die städtebauliche Einordnung und die äußere Gestaltung der zu errichtenden Neubauten abzugeben. Hauptsächlich aus Rücksichtnahme auf die eng bebauten (östlichen) Miethausblöcke aus der Vorkriegszeit und auf die Zweckmäßigkeit einer Trennung der Schupo-Unterkünfte von den allgemeinen Wohnquartieren, wurde ein prächtiger alter Baumbestand als öffentlicher Grünplatz erhalten und ausgestaltet. Die vorbeiführende Wohnstraße wurde zum Schutz spielender Kinder durch Treppenanlagen für den Fuhrwerkverkehr gesperrt. Gleichzeitig wurde mit der Schließung der Baulücken und Baublöcke an den geeigneten Stellen eine Herab- bzw. Heraufzonung der Straßen und Platzwände auf durchgehend dreigeschossige Bauhöhe bewirkt.

Bei Schließung der westlichen Baulücke am Häuserblock des Beamten-Wohnungsvereins (Abb. 3—6) wurde mit Rücksicht auf die Geländeunterschiede und die bessere Durchlüftung des langen spitz zulaufenden Hofes von einer geschlossenen Blockwand abgesehen und eine Lösung nach Abb. 3 gewählt. Diese Anlagen sind bereits ausgeführt. Unsere beiden Aufnahmen Abb. 5 u. 6 lassen die gute ruhige Wirkung der Gesamtanlage und der den Platz umrahmenden Bauten erkennen. —

Ein Lehrstuhl für die wirtschaftlichen Fragen des Städtebaues an der Universität. Zu unseren Ausführungen in Nr. 21 erhalten wir nachstehende Zuschrift:

Die Bauwirtschaft, d. h. auch die bezügl. wirtschaftlichen Fragen des Städtebaues, werden seit neun Jahren an der Technischen Hochschule Berlin zunächst in einem einstündigen und seit der Reform von 1922 in einem zweistündigen Pflichtkolleg behandelt. Nach der Diplomprüfungsordnung vom 16. 6. 1922 ist die Bauwirtschaftslehre als Wahlprüfungsfach für die Architekturabteilung festgelegt.

Nach Übernahme der Städtebauprofessur durch Prof. Dr.-Ing. Hermann Jansen sind die bis dahin von Prof. Dr.-Ing. Weiß auf diesem wirtschaftlichen Gebiet abgehaltenen Vorlesungen und Übungen mit denen des Prof. Jansen vereinigt worden. Von diesem Wintersemester ab werden neben der bisherigen Vorlesung, von beiden gemeinsam, noch sechs Stunden städtebaulicher Übungen für Fortgeschrittene unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit von Geländeaufschlüssen und Städteanierungen abgehalten.

Daneben ist in der Fakultät für allg. Wissenschaften reichlich Gelegenheit gegeben, über alle Fragen der Volkswirtschaftslehre, der Betriebswirtschaftslehre, der Rechts- und Verwaltungskunde usw. sich zu unterrichten.

Ferner muß hervorgehoben werden, daß die Dr.-Ing.-Arbeiten sich in der neuesten Zeit in verstärktem Maße mit dem in Frage kommenden Gebiet beschäftigen.

Dem in Ihrem Artikel geforderten Ausbau der wirtschaftlichen Fragen des Städtebaues dürfte hiernach an der Technischen Hochschule Berlin bereits in ausreichendem Maße Rechnung getragen sein. Alle jetzt oder später noch erforderlichen oder auch nur erwünschten Verbreiterungen dieses Lehrgebietes werden am einfachsten, am schnellsten und am sichersten durch die Erweiterung des bereits bestehenden Kollegs zum Ziele führen. — H. Jansen. Weiß.

Inhalt: Entwurf zum Bebauungsplan von Wetzlar. — Der Städtebau im mittelalterlichen Böhmen. — Abb. z. Generalplan für den Stadtkreis Remscheid. — 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.