

DEUTSCHE BAUZEITUNG

59. JAHRGANG * No 99 * BERLIN, DEN 12. DEZEMBER 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.

Sonderberichte von der Internationalen New Yorker Städtebautagung April-Mai 1925.

Von Geh. Oberbaurat Dr. phil. h. c., Dr.-Ing. e. h. Josef Stübben, Münster.

(Schluß aus No. 24. Hierzu die Abbildungen S. 194—197.)

Bei den bisher dargestellten Siedlungen handelt es sich um Ausführungen von Gesellschaften bzw. Gemeinden zum Zwecke der Schaffung von Wohnungen für die Allgemeinheit. Nachstehend sei nun noch zum Schluß eine Werksiedlung vorgeführt, die lediglich zum Zwecke der Unterbringung der im eigenen Betriebe beschäftigten Arbeiter und Angestellten geschaffen worden ist.

C. Von der mit dem Kongreß verbundenen Ausstellung.

7. Das Dorf Kohler bei Milwaukee (Wisconsin).

(Hierzu die Abbildungen 25-34.)

Nachdem die Porzellanfabrik von J. M. Kohler Söhne & Co., die seit ihrer Gründung i. J. 1873 in der Stadt Sheboygan, Wisconsin ihren Sitz gehabt hatte, im Jahre 1899 in eine bisher unbebaute ländliche Gegend verlegt worden war, waren um die Fabrikanlagen nach und nach eine Reihe einzelner Häuser namentlich der Arbeiter und Beamten entstanden, die nur den Charakter eines Weilers besaßen. Erst 1913 erhielt diese Anlage unter dem Namen „Kohler Village“ offiziellen Dorfcharakter. Die Inhaber der Firma beschlossen nunmehr, für die weitere Entwicklung der Siedlung einen Gesamtplan aufstellen zu lassen, und beauftragten mit dessen Entwurf die bekannten Landschaftsarchitekten Gebr. Olmstead, während die Entwürfe zu den Wohnbauten der deutschen Architektenfirma Brust & Philipp in Milwaukee, der Hauptstadt des Staates Wisconsin übertragen wurden.

Der Gesamtplan ist in Abb. 26. S. 194 dargestellt. Man wird leicht erkennen, daß die Siedlung nicht aus einem

Guß entstanden ist. Der Plan von 1916 bezog sich zunächst nur auf den nordwestlichen Teil und ist dann noch mehrfach erweitert und umgeändert worden. Der Plan steht in künstlerischer und wirtschaftlicher Beziehung gewiß hinter mancher neuen und deutschen Schöpfung zurück. Als ein Beispiel amerikanischer Industriesiedlung dürfte er aber wertvoll sein, dies umso mehr, als die von unseren in Milwaukee wohnenden Fachgenossen ausgeführten Bauten ein vortreffliches Außenbild amerikanischen Kleinwohnwesens geben. Von dem Plane wurde, wie schon bemerkt, der nordwestliche Teil zuerst ausgeführt, dann unterbrach der Weltkrieg die Entwicklung. Nach demselben wurde die Arbeit wieder aufgenommen und der Südteil 1924 in rascher Folge angelegt, so daß die Arbeit im Umfange des dargestellten Planes jetzt als im wesentlichen abgeschlossen betrachtet werden kann.

Zu dem Plan selbst ist wenig zu sagen, da die Abbildung mit ihren Erläuterungen darüber genügend Auskunft gibt. Durch den Einschnitt der Chicago-Northwestern-Eisenbahn wird das Dorf in zwei Teile zerlegt; große Hauptstraßen teilen das Gelände von Nord nach Süd auf und im Süden bildet der Sheboygan Fluß die Begrenzung. Die regelmäßige Aufteilung des Geländes wird durch Straßen, die sich dem Gelände, namentlich dem gewundenen Flußlauf ungezwungen anpassen, wohltuend gemildert. Für Parkanlagen und sonstige Freiflächen ist reichlich gesorgt. Vorhandener Waldbestand konnte dabei mit geringer Nachhilfe ausgenutzt werden. Die Straßen haben Betonpflaster erhalten, Kanalisation, Gas, Wasser, elektr. Licht ist vorhanden. Der große Straßenzug, der die Siedlung vom Fabrikgelände abtrennt, hat Baumpflanzung erhalten, die



Abb. 25. Herrenhaus beim Dorfe Kohler (bei Milwaukee). Arch. Brust & Philipp.

einen Abschluß bildet. Die Straßen sind z. T. so breit angelegt, daß neben Fahrdamm und Gehwegen noch Rasenstreifen verbleiben. Die Grundstücke haben außerdem noch Vorgärten und sind nur durch niedrige Hecken gegen die Straßen abgetrennt. Auch gegeneinander sind die Grundstücke nur durch Hecken geteilt, soweit nicht eine besondere Abgrenzung überhaupt fehlt. Dadurch erhält das Ganze den Charakter einer Gartenstadt.

Die Mehrzahl der Häuser des Dorfes sind Arbeiterhäuser, die aber durchweg mit Geschmack angelegt sind. Unsere Abb. S. 196 zeigen verschiedene Typen, Einzelhäuser, Doppel-Häuser und ganze Gruppen. Es ist Wert auf mannigfache Erscheinung im Außen und außerdem im Inneren gelegt. Sowohl Ziegelrohbau, wie Putz und Fachwerksbau sind verwendet. Die Häuser sind dabei mit

allen modernen Einrichtungen ausgestattet und mit Heißluft bzw. Warmwasser-Heizung versehen. Die Häuser werden nicht vermietet, sondern müssen gekauft werden, (angeblich ohne Gewinn am Boden- und Ausführungspreis), wobei durch eine besondere Genossenschaft die Finanzierung übernommen wird. Besitzbeschränkungen werden den Erwerbern nicht auferlegt.

Im Rahmen des Dorfes sind einige öffentliche Gebäude: Klub, Schule, Verwaltungsgebäude usw. errichtet. Von Interesse dürfte schließlich noch das in der Nähe des Dorfes erbaute Herrenhaus sein, das in der Abb. 27 u. 28, S. 195 im Lageplan und Grundrissen, in Abb. 25, S. 193 in der Hauptansicht, Abb. 33 u. 34, S. 196 in Teilansichten dargestellt ist. Auch dieser Bau ist von der genannten Architektenfirma durchgeführt.

Baupolizei und Stadtbaukunst.

Von Stadtbaudirektor Gustav Adolf Platz,*) Mannheim.



enn der Sinn des Stadtbaues darin besteht, Städte und Siedlungen zu schaffen, die gesund, zweckmäßig und schön gebaut sein sollen, so müssen diejenigen Behörden und Dienststellen, denen die Überwachung der Bauausführung anvertraut ist, mit entsprechenden Befugnissen ausgerüstet und mit entspre-

nach der Fläche festsetzen, sind starr und kunstfeindlich, daher veraltet und zeitigen unheilbare Folgen.

Erste Aufgabe der Baupolizei im Hinblick auf den Städtebau ist es, die übermäßige Verdichtung der Bevölkerungszahl hintanzuhalten. Daher ist zu fordern: mögliche Auflockerung der Bauweise, Freihaltung des Hofgeländes von Mittel- und Seitenflügeln, sowie von Quergebäuden für Wohnzwecke. Klare Unterscheidung und unterschiedliche Behandlung von reinen bzw. von kleingewerblich durchsetzten Wohnvierteln, und eigentlichen Gewerbevierteln ist anzustreben. Der Schutz von kleingewerblich durchsetzten Wohnvierteln gegen Störungen aller Art ist bisher sehr unvollkommen. Die „reinen Wohnviertel“ werden zum Nachteil der ärmeren Bevölkerung hinsichtlich dieses Schutzes ungebührlich bevorzugt. Die Anlage rückwärtiger Baulinien ist Voraussetzung für das Freihalten der Baublöcke, solange unsere Baugesetze und Behörden die Baufreiheit in dem Sinne auffassen, daß man auf den Nachbar im Hintergelände keine Rücksicht zu nehmen braucht.

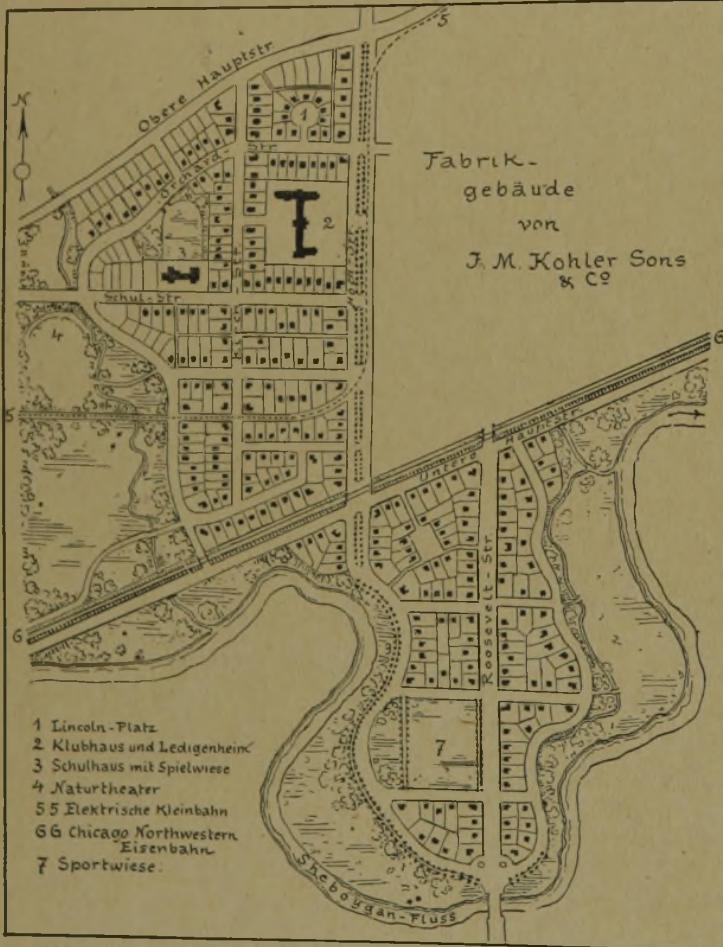


Abb. 26. Lageplan des Dorfes Kohler bei Milwaukee im Staate Wiskonsin.

Von der Internationalen New Yorker Städtebautagung.

chenden, den Aufgaben gewachsenen Kräften besetzt sein. Die Bebauungsvorschriften für Stadterweiterungen sind Bestandteile des Bebauungsplanes. Sie müssen in steter Fühlungnahme mit der Baupolizei entworfen sein. Die Zonen-Einteilung des Staffellauplanes bedarf, genau so wie alle Bebauungspläne, ständig wiederkehrender Nachprüfung unter sozialen, wirtschaftlichen und künstlerischen Gesichtspunkten. Die Umwandlung früherer Hochbaugelände in solche des Flachbaues ist im allgemeinen erwünscht; es können aber auch hier schwere Fehler vorkommen, die nicht gutzumachen sind. Bebauungsvorschriften, die die zulässige Bebauung lediglich

Die Bebauungsvorschriften müssen in Zukunft mehr als bisher dehnbar gestaltet werden. Die Nivellierung des Stadtbildes, die seinen künstlerischen Tod bedeutet, ist zu einem erheblichen Teil auf die allzu gleichartige Fassung und Handhabung der Bauvorschriften zurückzuführen. So sehr der Grundsatz gleichmäßiger Behandlung aller Bauplätze einer Zone der wirtschaftlichen Gerechtigkeit zu entsprechen scheint, so verheerend sind seine künstlerischen Folgen, wenn er ungeschickt und bürokratisch angewendet wird.

Das starre Festhalten an vorgeschriebenen Gebäudehöhen war für das Aussehen unserer Städte genau so bedenklich, wie ein zu starkes Nachgeben hinsichtlich der Erkervorbauten, Balkone und Dachaufbauten. Die Straßenwand wird durch ungeordnete Verteilung und Ausbildung dieser Bauteile willkürlich durchbrochen und zerrissen. Die Förderung der Einheitlichkeit im Stadtbild darf nicht zur Kasernierung führen. Die einheitliche Blockfront im Sinne der Barockzeit ist ein Sonderfall, der sich aus der (gleichzeitigen) Bebauung durch einen Bauherrn, Architekten oder Unternehmer ergibt. Sonst ist sie nur zu erreichen, wenn die Massengliederung der Straße, die rhythmische Folge der Vor- und Aufbauten vorgeschrieben wird. Zweifellos ist Unterordnung für das einzelne Haus im größeren Verbands notwendig; aber es muß zwischen denjenigen Fällen unterschieden werden, in denen eine Straße zu einem Zielpunkt hinlenkt, (also einem höheren Zweck dient), und wo sie Selbstzweck ist.

Das Ideal der Stadtbaukunst wird die Straße bleiben, in der persönlich gestaltete Bauwerke sich zu einer höheren Einheit fügen (Beispiel Canal Grande in Venedig). Die Vorschrift durchgehender Hauptgesims- und Firstlinien führt zur Beruhigung des Straßen- und Blockbildes. Ihre gleichartige Anwendung kann ebenso verhängnisvoll werden wie zuchtlose Willkür. Das Mittel der kubischen Umrechnung der zulässigen Bebauung muß, mehr als bis-

*) Vortrag des Verfassers, gehalten auf der Tagung der böh. techn. Baupol.-Beamten Deutschlands in Freiburg i. Br. am 12. Sept. 1925. —

her, zur Steigerung von Massen an bevorzugter Stelle und zur Belebung der Straßenumrisse führen. Auch kann der besondere Zweck eines Gebäudes zu einer starken Höhenvergünstigung Anlaß geben, die durch Abgaben an die Gemeinde auszugleichen wäre.

Der Begriff des Hauses als eines geschlossenen Ganzen muß wieder zu seinem Recht kommen. Erst wenn sich die Erkenntnis Bahn gebrochen hat, daß jedes Haus,

Maße der unverantwortlichen Vernachlässigung der Brandmauern und Hofansichten.

Da nicht abzusehen ist, wann der vorläufige Zustand des unfertigen Baublocks aufhört, ja vielfach mit dem Aufhören niemals zu rechnen ist (z. B. bei Grundstücken an Eisenbahnen und Kanälen infolge schwerer Fehler des Bebauungsplanes), so muß der kahlen Brandmauer und der vernachlässigten Hofansicht der schärfste Kampf an-

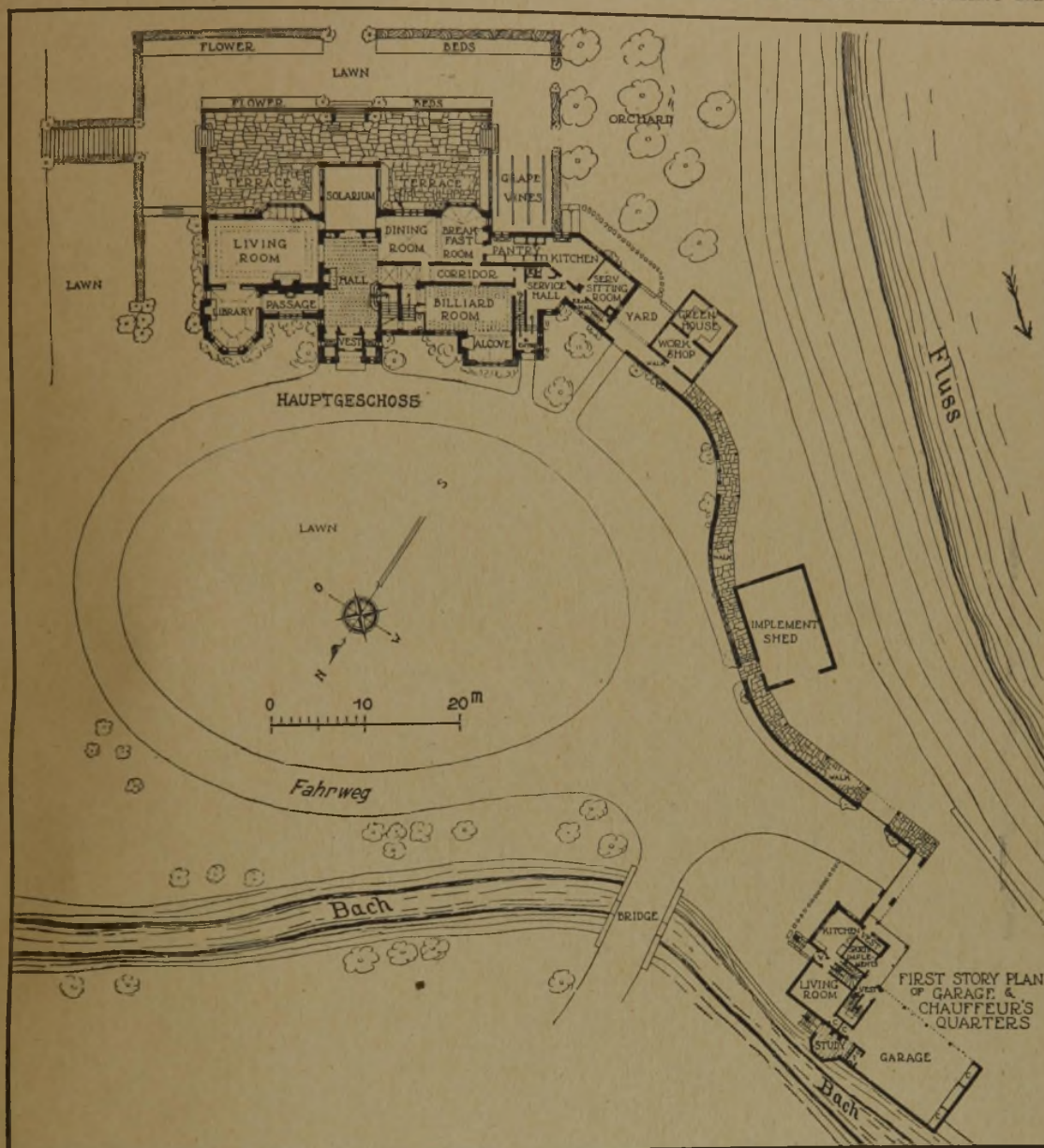


Abb. 27. Lageplan des Herrenhaus-Grundstücks mit Grundriß des Herrenhauses und der Garage.

es mag frei stehen oder nicht, ein Baukörper ist, und nicht ein willkürlich aus der Reihe geschnittenes Gebilde mit vorgeklebter Schauseite, können wir daran denken, ansprechende Städtebilder zu schaffen. Die körperliche Auffassung vom Wesen des Hauses ist das Geheimnis der Schönheit alter deutscher, italienischer und orientalischer Städte.

Unsere Auffassung des Begriffs der „Brandmauer“ und „Hinteransicht“ bedarf einer gründlichen Nachprüfung. Solange das Aussehen der Brandmauer in geschlossener Bauweise als etwas Vorläufiges und Gleichgültiges betrachtet wird, solange man glaubt, daß Hofansichten nicht schön zu sein brauchen, weil sie von öffentlichen Straßen und Plätzen (angeblich) nicht gesehen werden, ist an eine entscheidende Wendung zum Besseren nicht zu denken. Das abstoßende Bild unserer heutigen Städte ist nicht nur der architektonischen Sinnverwirrung des 19. Jahrhunderts zuzuschreiben, sondern im gleichen

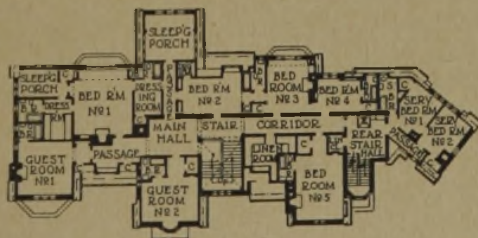


Abb. 28. Grundriß des Herrenhauses. Obergeschoss.

Das Dorf Kohler bei Milwaukee.

den, dann tritt das gesunde handwerkliche Können der Architektenschaft an die Stelle gleichmachender Bestimmungen.

Dann ist aber auch die Zeit gekommen, um diejenigen Aufgaben in Angriff zu nehmen, die unendlich viel schwieriger sind, als die eigentliche Stadterweiterung: der Ausbau und die Sanierung der Altstadt. Die groteske Scheußlichkeit der ewig unfertigen modernen Stadt kommt dem heutigen Menschen deshalb

gesagt werden. Brandmauern und Hofansichten wären demnach in demselben Sinne zu gliedern und durchzubilden wie Straßen- und Platzansichten. Die Einbeziehung großer und durchbrochener Flächen in die Architektur gibt ungeahnte Möglichkeiten für die Entfaltung wirklichen Könnens.

Ist das Gefühl für die architektonische Gesetzmäßigkeit des Hauses als Kubus erwacht, dann können die Bebauungsvorschriften an manchen Stellen gelockert werden,

nur selten zum Bewußtsein, weil er gegen ihre Eindrücke abgestumpft ist. Aber sie bedrücken — ihm unbewußt — seine Seele und beeinflussen seinen Charakter. Es ist nicht zu viel gesagt, wenn man die baulichen Zustände

zügelter Entwicklung verschuldet hat, müssen künftige Jahrhunderte in unendlich mühevoller Arbeit zu verbessern suchen.

Die Ausschaltung aller „vorläufigen“ Zustände ist

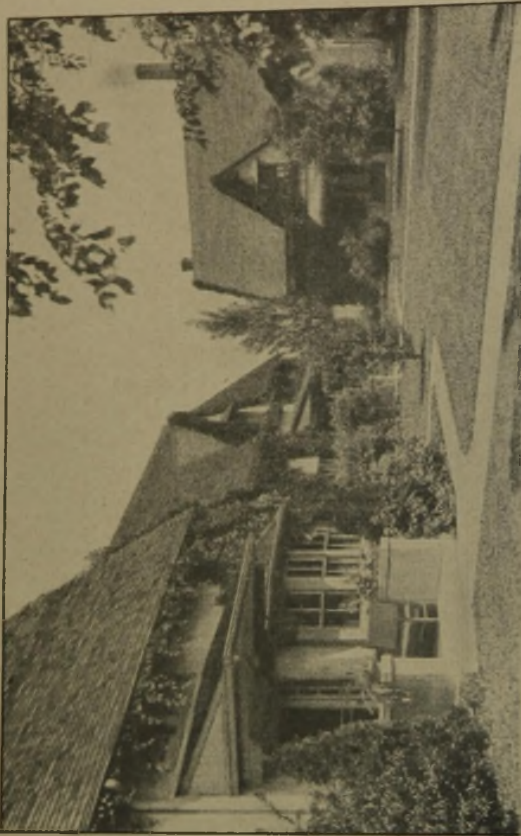


Abb. 30. Häusergruppe am Lincoln-Platz.

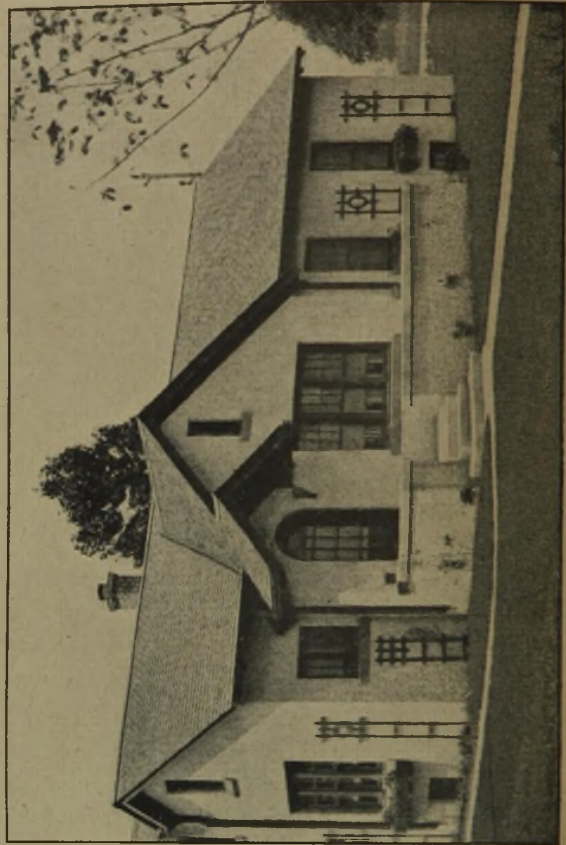


Abb. 32. Wohnhaus in Bungalow-Art. Ansicht aus dem Dorf Kohler bei Milwaukee.

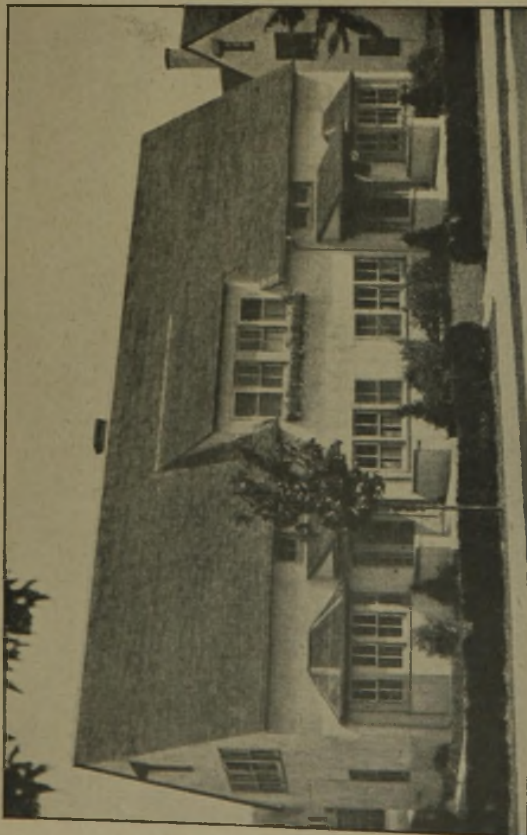


Abb. 29. Häusergruppe an der Graftonstraße.

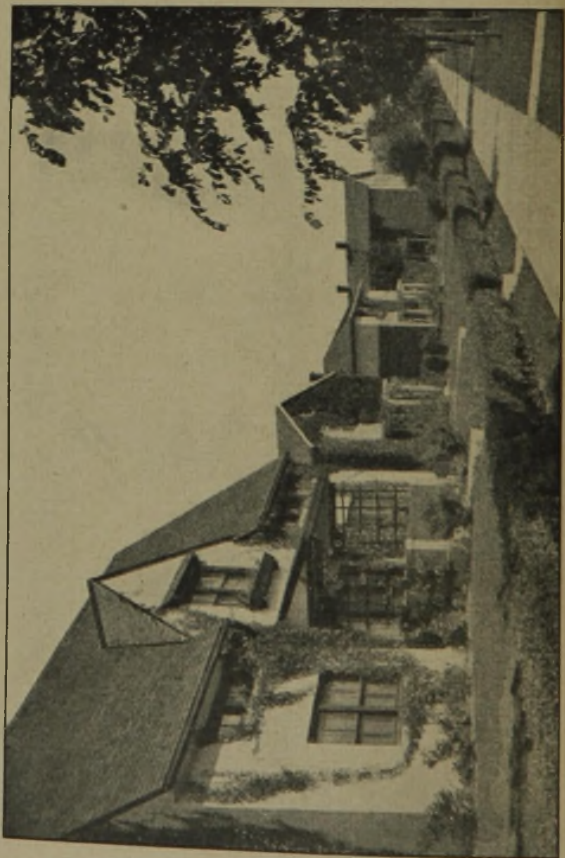


Abb. 31. Doppelhaus nach englischer Art. Ansichten aus dem Dorf Kohler bei Milwaukee.

unserer Großstädte zu einem Teil für den aufrührerischen Geist und die verbrecherischen Neigungen der am engsten zusammengepfachten Bevölkerung verantwortlich macht. Was ein halbes Jahrhundert stürmischer und schlecht ge-

Voraussetzung eines Stadthauses, der sein Heil nicht in Potemkin'schen Dörfern sucht. Mit dem Ausbau der Baulücken oder ihrer anständigen Durchbildung sollte man je eher, je besser, beginnen. Solange sie im Straßenbild

klaffen, wird die Stadt als Ganzes unerträglich sein. Solange die Höfe Sammlungen baulicher Scheußlichkeiten bleiben, werden sie von der Gesinnungslosigkeit der modernen Kultur Zeugnis ablegen. Hier bietet sich ein

sinnig ist in Landhausvierteln und ländlichen Vororten, (denen sich jetzt Garten- oder gar Trabantenstädte anschließen), die Forderung, Hintergebäude mit Pultdächern und Brandmauern zu versehen; auf die Dächer von Seiten-



Abb. 33. Herrenhaus beim Dorf Kohler. Teilansicht.



Abb. 34. Herrenhaus beim Dorf Kohler. Haupteingang. Arch. Brust & Philipp, Milwaukee.
Ansichten aus dem Dorf Kohler bei Milwaukee.

dankbares Feld für eine fortschrittliche Baupflege, die ohne Ängstlichkeit auch die farbigen Reize der Reklame in den Bereich ihrer fördernden Tätigkeit einbeziehen muß.

Die Behandlung des Baukörpers in offener oder zerstreuter Bauweise bedarf besonderer Sorgfalt. Wider-

flügeln nicht abfallen dürfen. Dieser Grundsatz aus dem großstädtischen Bauwesen muß auf dem Lande aufgegeben werden, wie er ja auch früher unbekannt war; sonst nützen alle Bestrebungen des Heimatschutzes nichts. Das Haus als organisch durchgebildeter Baukörper muß auch

gänge über ländliche und kleinstädtische Siedlungen noch darauf aufmerksam, daß es nicht möglich sei, bei fünf Vorträgen über das große Gebiet auf Einzelheiten einzugehen. Besonders über die ländlichen Grundlagen sei das Siedlungswerk des Deutschen Bundes Heimatschutz, an welchem das Archiv führend mitgearbeitet habe, als bekannt vorzusetzen. Ferner unterstrich der Vortragende mit bezug auf sämtliche Vorträge wiederholt, daß es nicht angehe, einzelne Angaben aus den Vorträgen getrennt auszuführen oder etwa als Rezepte für einzelne praktische Lösungen zu betrachten. Maßgebend allein sei der Geist der Siedlungsplanung und die Zielsetzung für unser künftiges Vorgehen. Anregungen, die auf dem einen Gebiet gegeben würden, könnten auf dem anderen utopisch wirken. Es müsse als Grundsatz betrachtet werden, auf dem Gebiete der Siedlung nichts künstlich aufzudrängen, sondern nur das Vorhandene und Mögliche aus den gegebenen Verhältnissen zu entwickeln. Würde alles Gute, das bereits in Ansätzen bestünde, nur geordnet und zielbewußt weitergeführt werden, so werde dies allein schon zu einer umwälzenden Neuordnung auf dem Siedlungsplangebiet führen.

Unter diesen Vorbehalten begann dann der Vortragende die großen Probleme der Kreisplanung, Großstadtentwicklung und Landesplanung näher zu besprechen.

Er warf zunächst die Frage auf, ob es denn notwendig sei, bei Regelung der dörflichen und kleinstädtischen Siedlungen noch den Kreis besonders zu behandeln, da dieser sich doch gewissermaßen mosaikartig aus den einzelnen Gemeindegebieten zusammensetze.

Die Aufstellung von Kreisplänen, aber als Raumwirtschaftspläne, sei praktisch nicht zu vermeiden, selbst wenn jede einzelne Stadt- oder Landgemeinde über gute eigene Pläne verfüge. Es spielten doch die zwischen-gemeindlichen Beziehungen eine so große Rolle, daß eine Regelung durch den Kreis als der nächst höheren Verwaltungsstelle nicht entbehrt werden könne. Schon in der Kriegsernährungswirtschaft hatte sich ein Gegensatz zwischen Stadtwirtschaft und Landwirtschaft gezeigt, der durch die Kreise hätte überbrückt werden müssen. Selbstversorgung der Stadtbevölkerung durch umliegendes eigenes Land werde in Notzeiten immer wieder eintreten und die Versorgung mit Milch und Frischgemüsen, aber auch mit Eiern und Fleisch werde am zweckmäßigsten und natürlichsten zwischen benachbarten Stadt- und Landgemeinden geregelt und bedinge bestimmte Flächennutzungen. Aber auch manche Einzeleinrichtungen der Wohlfahrts- und Baupflege müßten durch den Kreis geregelt werden und die günstigste Lage und Verteilung in Kreisplänen berücksichtigt werden. Dazu kämen als zweite Gruppe die zwischen-gemeindlichen technischen Anlagen, z. B. Bahnen, Straßen, Kanäle und endlich als dritte Gruppe alle die Fragen, die sich herausstellen: z. B. das Zusammenwachsen und Durcheinanderwachsen von Wohn- und Industriegebieten verschiedener Gemeinden mit ihren Gegensätzen zwischen Gutsbezirken und Stadtgemeinden, Wohngemeinden und Werkgemeinden; ferner die Frage von Gartengebieten, Ödlandkultivierungen usw., die auf verschiedenen Gemeindegebieten lägen. Die natürlichen Siedlungsgebiete stimmten mit den politischen Gemeindegrenzen sehr oft nicht überein. Hier könne nur der Kreis auf Grund genauer Planungen die entscheidende Instanz sein. Die vielen Spezialinstanzen des Kultur-

Wasser-, Berg- und Hochbaues der Landwirtschaft und Industrie, des Handels und Verkehrs könnten nur Spezialentscheidungen treffen. Die Regierung sei den örtlichen Verhältnissen zu weit entrückt, der Kreis dagegen sei gewissermaßen das kleinste Vollgebilde des Staates mit städtischer und ländlicher Bevölkerung aller Art und könne die verschiedensten Notwendigkeiten und Lebensbedürfnisse miteinander durch einen Plan in Einklang bringen, wenn ihm ein Facharbeiter zur Seite stünde, der die besonderen Aufgaben des betreffenden Kreises wirtschaftlich, sozial und kulturell erfasse und in enger Fühlungnahme mit allen maßgebenden Teilen der Bevölkerung und der Verwaltung die richtigen Bauherrngedanken herausarbeite und ihre plantechnische Formung beherrsche.

Diese Grundzüge erläuterte der Vortragende nunmehr an dem praktischen Beispiel des Generalsiedlungsplans oder besser „Raumwirtschaftsplans“ für den Industriekreis Waldenburg. Er erläutert die Fülle der Vorarbeiten, statistische Planaufstellungen, Bilder- und Literatursammlungen, Verhandlungen und Besichtigungen, die es ermöglicht hätten, im Einverständnis mit allen Wirtschaftskreisen, sozialen und Verwaltungskreisen einen Plan aufzustellen, der nicht nur Reibungen und Streitigkeiten beseitige, sondern die Gesamtwirtschaft und das soziale Leben produktiver und gesunder gestalte. Die einzelnen aus der Praxis herausgegriffenen Mitteilungen gestalteten sich so zu einem lebensvollen Gesamtbild. Bemerkenswert bei diesem Vorhaben sei, daß dieser Kreisplan nicht in der Verwaltung liegen bleibe, sondern in der Bevölkerung lebendig geworden sei. An seiner Verwirklichung seien ein landwirtschaftlicher Ausschuß, ein Industrieausschuß ein Handels- und Verkehrsausschuß und ein Ausschuß für Volkspflege lebhaft beteiligt, und für die Durchführung der wichtigsten Maßnahmen seien ein Verkehrsverband, ein Kleingartenverband und ein Wasserwirtschaftsverband in Bildung begriffen.

Selbstverständlich würden auch der Verwaltung des Kreises erhebliche Aufgaben zuwachsen. Die Neuregelung des Grundstückswesens und der Bau- und Heimatpflege sei notwendig. Für die Bearbeitung der einzelnen Ortspläne seien bereits sechs Privatarchitekten zugezogen worden, die in engem Einvernehmen mit dem Verfasser des Kreisplanes zu arbeiten bereit seien und voraussichtlich auch die Bauberatung in den von ihnen bearbeiteten Gebieten wahrnehmen würden.

Der Vortragende gab dann noch bemerkenswerte Aufschlüsse über die Auswirkungen dieses Kreisplanes auf die umliegenden Kreise, die nicht nur verkehrstechnisch, sondern auch wasserwirtschaftlich recht erheblich seien. Mit diesem Ausblick, der aber schon auf das Gebiet der Landesplanung übergreife, wurde der Vortrag geschlossen. Der Vortragende führte dann den Raumwirtschaftsplan des Kreises Waldenburg im Originalentwurf vor und teilte mit, daß der vorliegende Fall nur als einer von vielen betrachtet werden könne. In jedem Kreise werde sich die Aufgabe anders gestalten müssen, und einerlei, ob es sich um Kreise im Gebirge oder in der Ebene, um Industrie- oder landwirtschaftliche Kreise handle, werde nicht nur eine bessere Ordnung und Entwicklung des betreffenden Kreises, sondern auch eine erhöhte Produktion im privaten wie im nationalen Sinne die Folge sein. —

(Schluß folgt.)

Vermischtes.

Entwurf eines Gesetzes zur Stadt- und Landesplanung.

In Nr. 24 veröffentlicht Arch. Prof. A. Gessner den Gegenentwurf eines Gesetzes zur Stadt- und Landesplanung. Die dem Entwurf vorausgeschickte Kritik am Städtebaugesetz deckt sich im wesentlichen mit den vom V. D. A. I. gemeinsam mit anderen Verbänden aufgestellten und in Nr. 22 „Deutsches Bauwesen“ im Auszuge mitgeteilten Richtlinien. In zwei Punkten allerdings nimmt Prof. Gessner eine entgegengesetzte Stellung ein. Er bemängelt das den Gemeinden zugestandene viel zu weitgehende Enteignungsrecht. Wir sind dagegen der Meinung, daß gegenüber den wichtigen Aufgaben, deren Lösung das Städtebaugesetz ermöglichen soll, das in der Vertretung von Sonderinteressen oft mißbrauchte Eigentumsrecht zurücktreten muß, wenn seine Geltendmachung für die Allgemeinheit nachteilig wird. Bei unseren Rechtsanschauungen wird das Recht des Einzelnen, auch trotz Einschränkung, immer noch so stark sich geltend machen können, daß Härten vermieden werden; jedenfalls ist mit dem allgemeinen Hinweis, es müsse entschieden ein Mittel gefunden werden, um sowohl den Gemeinden als auch den Bodenbesitzern gerecht zu werden, dem theoretisch natür-

lich jeder zustimmen wird, praktisch wenig anzufangen, da zu befürchten steht, daß die Verfechter ihrer Eigentumsrechte immer im Vorteil bleiben, wenn das Beschränkungsrecht der Gemeinden nicht klipp und klar im Gesetz festgelegt ist. Alle, denen an einer vollen Auswirkung des Städtebaugesetzes gelegen ist, müssen für die Beschränkung des Eigentumsrechtes eintreten, wenn sie zur Zeit auch wenig populär ist. In der Eigenart der Gemeindeverfassung ist es zudem begründet, daß eine zu rigorose Behandlung des Gesetzes in der Regel schon an dem Widerstand der von der Bürgerschaft gewählten Vertreter scheitert.

Der zweite Punkt, in dem wir Prof. Gessner nicht zustimmen können, ist seine Auffassung über den Flächenaufteilungsplan, der nach seiner Ansicht dem Bebauungsplan unterzuordnen sei. Wenn man der von Dr. Schmidt-Essen, lebhaft vertretenen Ansicht zustimmt, daß die bauliche Entwicklung einer Stadt in erster Linie der Ausdruck ihrer wirtschaftlichen Belange sei, und an diesem Axiom wird kaum zu deuteln sein, dann ist es klar, daß die Aufstellung des Flächenaufteilungsplanes dem Bebauungsplan vorausgehen muß. Abgesehen von dieser schon bei der Bearbeitung sich ergebenden zeit-

lichen Aufeinanderfolge bedeutet der Flächenaufteilungsplan das notwendige, für lange Fristen im voraus festzulegende Gerüst, dem sich der Bebauungsplan umso mehr unterordnen muß, als er dem ständigen Wechsel der Anschauungen unterliegt, beweglich bleiben muß und durch gesetzliche Vorschriften doch nur in soweit festgelegt werden kann, als er die Grundlage für die später gesetzmäßig festzulegenden Fluchtlinienpläne bildet. Die Herstellung eines die bauliche Gestaltung der Stadt allgemein regelnden Bebauungsplanes gehört daher nach Ansicht vieler Städtebauer besser in die Ausführungsbestimmungen zum Gesetz, aber nicht in das Gesetz selbst. Es wird ein frommer Wunsch bleiben, das Gesetz, wie Prof. G e s s n e r vorschlägt, in 31 Paragraphen zusammenfassen zu können.

Auf den Gegenentwurf selbst einzugehen, erscheint noch verfrüht, immerhin ist er als eine wichtige Stimme zu bewerten, die dem zuständigen Ministerium zeigt, daß der Wunsch nach einer kurzen, übersichtlich geordneten Fassung des Gesetzes allgemein ist und daß das endgültige Gesetz wesentlich einfacher gestaltet werden muß. Wir glauben allerdings, daß z. B. die schwierige Frage der zwischengemeindlichen Regelung gemeinsamer Aufstellungspläne nicht in der in § 30 des Gegenentwurfs vorgeschlagenen einfachen Form sich so regeln läßt, daß die beteiligten Gemeinden einen Vorteil davon haben.

Nicht unerwähnt möchten wir lassen, daß in vier Paragraphen die Zuziehung von „Fachleuten“, „anerkannten Fachleuten“ einem „Fachmann“ und „hervorragender Fachleute“ verlangt wird und zwar für Arbeiten, die ihrer Natur nach überhaupt nur von Fachleuten geleistet werden können. Wir nehmen nicht an, daß diese für ein Gesetz ungewöhnliche Forderung etwa zu Gunsten eines bestimmten Standes gestellt wird. Es ist jedoch zu befürchten, daß die Frage, Wer denn nun eigentlich als „Fachmann“ oder gar als „hervorragender Fachmann“ anzusehen sei, zur Quelle unzähliger Streitigkeiten wird. —

Mg.

Land- und Stadtstraßenbau in den Vereinigten Staaten.

Im „Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin“ hielt Prof. Dr.-Ing. Neumann von der Techn. Hochschule zu Braunschweig einen Vortrag über „Land- und Stadtstraßenbau in den Vereinigten Staaten“. Der Vortragende hat im Frühjahr d. J. an der internationalen Tagung für Städtebau und Landesplanung in New York teilgenommen und im Anschluß daran den Stadt- und Landstraßenbau in den östlichen Teilen der Staaten studiert. Da Prof. Neumann bereits 1912 zu Studienzwecken drüben gewesen war, so konnte er ein Bild über die Fortschritte der letzten Jahre geben.

Der Vortragende begann mit der Organisation der amerikanischen Landstraßenbaubehörden, erläuterte die Gesetzgebung und Finanzierung und besprach dann an Hand von Lichtbildern die Linienführung und technische Ausführung der Straßen. Die Einführung der Kraftwagen als übliches Beförderungsmittel, besonders auch auf den Landstraßen, hat die Erweiterung und den Neubau der Landstraßen notwendig gemacht. Aber auch in den Städten hat der Kraftwagen im Straßenverkehr weitgreifende Umwälzungen hervorgebracht. Die Überlastung der städt. Straßen mit Personenkraftwagen lähmt den Verkehr in der Innenstadt vollständig. Infolgedessen sieht man sich genötigt, die Straßenfläche durch Anlage zweigeschossiger Straßen, oder Umgehungs- und Durchbruchstraßen zu vergrößern. An den Plänen der Städte New York, Philadelphia, Pittsburg, Chicago, Detroit und Boston erläuterte der Vortragende dann, in welcher großzügigen Weise diese Verbesserungen durchgeführt werden sollen, und wie sie z. B. in Chicago und Boston schon in der Ausführung begriffen sind. Das im Überfluß lebende Nordamerika ist wohl in der Lage, solche Maßnahmen, die in die Milliarden gehen, großzügig anzufassen. Auch der Rückgang des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehrsmitteln, wie Straßen- und Untergrundbahnen, der zu 100 v. H. Fahrpreiserhöhungen geführt hat, kann Amerika vielleicht verschmerzen. Deutschland, das nicht einmal die Mittel hat, seine Wohnungsnot abzustellen, würde nicht in der Lage sein, die durch Kraftwagen hervorgerufene Verkehrsnot in der gleichen Weise zu bekämpfen. Der Vortragende schloß daher mit der Mahnung, die ihm führende amerikanische Verkehrsingenieure mit auf den Weg gegeben hatten, den Hochhausbau, der zu den Verkehrsüberlastungen führt, zu verhindern, und den Straßenraum nur soweit dem Kraftwagen zu überlassen, als nachweislich wirtschaftliche Gründe dafür sprechen und es ohne Beeinträchtigung der öffentlichen Verkehrsmittel möglich ist, um Zuständen vorzubeugen, die die deutschen Ingenieure und die deutschen Verwaltungen vor Auf-

gaben stellen würden, deren Lösung selbst in dem reichen Amerika ernste Schwierigkeiten bereitet. —

Landesplanungsverband Düsseldorf e. V. Unter den Vorsitz des Düsseldorfer Regierungspräsidenten und besonderer Mitwirkung des Oberbaurats Dr.-Ing. Hercher hat sich kürzlich ein Verein des angegebenen Namens gebildet, der sämtliche Stadt- und Landkreise des Regierungsbezirkes umfaßt, insofern sie nicht durch Gesetz vom Mai 1920 dem „Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk“ angeschlossen wurden. Letzteres sind die Stadtkreise Essen, Mülheim a. d. Ruhr, Dinslaken, Hamborn und Sterkrade, sowie die Landkreise Essen, Dinslaken, Mörs und Geldern. Das Gebiet des neuen Landesplanungsverbandes Düsseldorf besteht hiernach aus einem kleinen nördlichen Teil nämlich den durch den Bezirk des Ruhrsiedlungsverbandes abgetrennten Landkreisen Rees und Cleve, und einem großen südlichen Teil, 9 rechtsrheinische und 9 linksrheinische Land- und Stadtkreise umfassend. Nachdem diejenigen dieser Kreise, denen durch das 1920er Gesetz eine wiederholt verlängerte Frist zum Eintritt in den Ruhrsiedlungsverband gewährt worden war, von diesem befristeten Recht keinen Gebrauch gemacht hatten, wurde im Juli d. J. auf einer Gründungsversammlung die freiwillige Bildung des neuen Düsseldorfer Landesplanungsverbandes beschlossen. Ordentliche Mitglieder sind die genannten 20 Stadt- und Landkreise; außerordentliche Mitglieder (ohne Stimmrecht) können durch Wahl von Vertretern seitens wirtschaftlicher Interessengruppen und nahestehender Verwaltungsbehörden bestellt werden. Die Vereinsdauer beträgt vorläufig zwei Jahre; die Verlängerung ist in Aussicht genommen. Die Aufgabe des Vereins besteht darin, einen gemeinsamen Plan für Verkehrsbänder, insbesondere Kraftwagenstraßen und Eisenbahnlinien, und für bleibende geräumige Grünflächen aufzustellen, ferner die in den Stadt- und Landkreisen bereits bearbeiteten Bebauungspläne miteinander in Einklang zu bringen, auch den kommunalen Stellen mit sachkundigem Rat zur Verfügung zu stehen. Die Bearbeitung von Siedlungs- und Bebauungsplänen in den einzelnen Stadtbezirken und Landkreisen ist nicht die Sache des Landesplanungsverbandes; dieser hat keine Zwangsmittel, er hofft vielmehr seine Ziele nach Art der englischen Joint Committee, und des Merseburger mitteldeutschen Siedlungsverbandes durch freiwillige Verständigung zu erreichen. Die zunächst in Angriff genommene Arbeit ist die Beschaffung, Sammlung und Fertigstellung geeigneter Planunterlagen, besonders Kataster- und Generalstabkarten, wobei die einheitliche Vergrößerung der Übersichtsblätter auf den Maßstab 1:10 000 in Angriff genommen ist. Reg.-Baumstr. W. Schürmann, bisher Leiter der Stadterweiterungsarbeiten in Spalato, ist vom Verbandsvorstande zum Geschäftsführer bestellt worden. J. St.

Nordamerikas Städtebau. Über dieses Thema sprach kürzlich Siedlungsverbandsdirektor Dr. Schmidt, Essen, in den akademischen Kursen in Essen. Der Vortragende, der eingangs die außerordentliche intellektuelle Bildung und Förderung der Allgemeinheit in Amerika würdigte, bekannte sich als Gegner des amerikanischen Mechanisierungsideals, eine Tatsache, die als Gegenwirkung der eine zeitlang über die Maßen gelobten amerikanischen Vorbildlichkeit umso mehr Beachtung verdient, als immer mehr kritisch Denkende diese Ansicht teilen.

Beginnend mit der Siedlung, dem Schachbrettplan, der Einführung der Radialstraßen, ging der Vortragende dann zu einer Betrachtung der Verkehrs- und Architektur-Gestaltung über. Und hier bot sich dann die Möglichkeit, den Typus des amerikanischen Zustandes zu treffen, der die ursprüngliche Funktion sowohl siedlungsmäßigen, wie menschlich persönlichen Daseins in ein rücksichtslos relatives Abhängigkeits-Verhältnis der mechanisch-technischen Gestaltung gebracht hat. Ein Begriff wie das Haus verliert z. B. ohne weiteres den Sinn seiner psychischen Existenz, wenn man 14 000 Menschen hineinstopft, die künstliches Licht und künstliche Luft beziehen, deren täglicher Ein- und Ausgang imstande ist, Verkehrskatastrophen heraufzubeschwören. Auf dieser Linie einer kulturkritischen Untersuchung und ihrer Ablehnung für deutsche Verhältnisse bewegte sich der Vortrag Dr. Schmidt's, dessen Grundgedanken selbst von dem Amerikaner Lewis Mumford geteilt werden. —

Inhalt: Sonderberichte von der Internat. New Yorker Städtebautagung April-Mai 1925. (Schluß.) — Baupolizei und Stadtbaukunst. — Das neuzeitliche Planungswesen und die Siedlungsaufgaben der Gegenwart. (Fortsetzung.) — Vermischtes. —

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