

DEUTSCHE BAUZEITUNG

60. JAHRGANG * Nr. 9 * BERLIN, DEN 30. JANUAR 1926

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN, VERKEHRSWESEN U. VERSORGUNGS-ANLAGEN

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

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

Bebauungsplan für die Stadt Trautenau in Ostböhmen.

Von Magistrats-Baurat Meffert, Hannover. (Hierzu die Abbildungen S. 23.)



Trautenau, mit seinen 17 000 Einwohnern die größte Stadt Nordböhmens, gehört zu den vielen deutschen Gemeinden in der Tschechoslowakei, die sich zur Zeit zur Führung eines scharfen Abwehrkampfes zum Zwecke der Erhaltung ihres völlig urdeutschen Charakters gezwungen sehen.

Vor dem Weltkrieg war die Stadt von mehr als 90 v. H. Deutschen bewohnt; nach dem Umsturz hat die tschechoslowakische Regierung nichts unversucht gelassen, diesen Prozentsatz durch Zuführung von Militär, Beamten und Angestellten herabzudrücken; er ist auf etwa 82 v. H. gesunken.

auf das allgemeine Interesse aller deutschen Fachkreise rechnen, die an dem Schicksal der jenseits des Riesengebirges lebenden Volksgenossen Anteil nehmen. Bemerkenswert ist außerdem die vorbildliche Durchführung des ganzen Verfahrens und auch die Art der Beschaffung der Planunterlagen auf neuem Wege.

Trautenau liegt am Fuße des Riesen- und Faltengebirges, etwa 430^m über N.N., in dem industriereichen Aupatal. Es ist bekannt als Hauptsitz der Leinenindustrie, ferner durch seine allwöchentlich stattfindenden Leinenmärkte (Garnbörse), außerdem als vielbesuchte Fremden- und Ausflugsstadt. Auch als Schulstadt genießt es in Ostböhmen einen guten Ruf.

Es ist gegründet um etwa 1100, wurde zur Stadt erhoben 1340 und hatte im Lauf der Jahrhunderte sehr



Abb. 1. Ringplatz mit Laubengängen in Trautenau.

Diesen Maßnahmen gegenüber hat die Stadtverwaltung einen schweren Stand, den sie jedoch unter der tatkräftigen Leitung ihres temperamentvollen Bürgermeisters H. Siegel erfolgreich verteidigt. Von ihrer starken und sicheren Haltung gibt u. a. auch die Vorbereitung und Durchführung des Verfahrens zur Erlangung eines Bebauungsplanes ein deutliches Bild: Der vorbereitende Wettbewerb war nur deutschen, in der Tschechoslowakei, Österreich oder Deutschland ansässigen Fachleuten zugänglich, die endgültige Planbearbeitung wurde dem reichsdeutschen Verfasser des mit dem I. Preis ausgezeichneten Entwurfes übertragen.

Die vorliegende Veröffentlichung darf daher wohl

stark unter Kriegen (30j. Krieg, 7j. Krieg, 1866) und anderen Schicksalsschlägen zu leiden; bekannt ist der zweitägige Kampf um die die Stadt umgebenden Höhen i. J. 1866. Durch Feuersbrünste wurde die Stadt mehrere Male ganz oder teilweise heimgesucht; der letzte größere Brand i. J. 1861 zerstörte fast die ganze innere Stadt.

Von allen Schicksalsschlägen hat sich Trautenau aber schnell wieder erholt und, namentlich infolge seiner blühenden Industrie, es zu einem kräftigen Aufschwung gebracht, der der eigentlichen alten Stadt verschiedene Vorstadtteile angliederte und allmählich den weiteren Aufschluß des ausgedehnten Stadtgebiets nötig machte.

Über die Vorgeschichte und die Durchführung der

Maßnahmen zur Erlangung eines einwandfreien Bebauungsplans gibt ein Bericht Aufschluß, den der um das Zustandekommen des Planes besonders verdiente Obmann der Bausektion, Stadtrat Ing. Franz L o h n e r, der Stadtvertretung im Februar 1924 nach Fertigstellung des Planes erstattete. Ein gekürzter Auszug aus dem Bericht folgt hierunter:

„Schon vor dem Kriege machte sich der Mangel eines neuzeitlichen Verbauplanes empfindlich gel-

in den Jahren 1914 und 1919 hatte ein Antrag der Bausektion i. J. 1920 den Erfolg, daß zunächst eine Neuaufnahme des gesamten Stadtgebietes beschlossen wurde, um so die Grundlage für die Aufstellung eines großzügigen Verbauplanes zu schaffen. Die Aufnahme wurde 1921/22 durch die „Stereographik-Gesellschaft“ in Wien ausgeführt.

Auf Grund der so geschaffenen Unterlagen erfolgte im Januar 1923 die Wettbewerbsausschreibung



Abb. 2. Übersichtsplan der Stadt Trautenuau mit Darstellung der Geländeformen.
(Mit Benutzung eines Planes des Institutes für Stereophotogrammetrische Vermessungen „Stereographik“ G. m. b. H. in Wien.)

tend. Der alte aus dem Jahre 1877 stammende Plan entsprach längst nicht mehr den Anforderungen des modernen Städtebaues. Die Lösung auftretender Baufragen im Weichbild der Stadt stieß daher oftmals auf Schwierigkeiten und zeitigte manche Entscheidungen, die sich nachher als nicht glücklich erwiesen; auch die noch unverbauten Außengebiete erforderten eine Neubearbeitung, da sich herausstellte, daß die Straßenführung in diesen Stadtteilen vielfach ohne genügende Rücksicht auf das stark bewegte Gelände erfolgt war. Nach mehreren vergeblichen Versuchen

mit dem Erfolg, daß 52 Arbeiten eingingen, unter deren Verfassern sich eine Reihe hervorragender Städtebauer befanden. Den I. Preis erkannte das Preisgericht einstimmig dem Entwurf des Mag.-Baurats O. Meffert, Mitarbeiter Arch. A. Venske in Hannover, zu. Die Stadtverwaltung beschloß, den Verfasser des mit dem I. Preis ausgezeichneten Entwurfs mit der Durcharbeitung des endgültigen Planes zu betrauen, unter Zugrundelegung des Wettbewerbsentwurfs und der in den übrigen preisgekrönten und angekauften Entwürfen enthaltenen guten Ideen.

Gemeinsam mit Stadtrat und Bausektion wurde der Plan durchberaten, jeder Stadtteil eingehend besichtigt und durchgesprochen, örtliche Verhältnisse berücksichtigt und in allen Teilen eine vollständige Übereinstimmung erzielt, so daß der nach einiger Zeit vorgelegte endgültige Plan glatt von der Stadtgemeinde genehmigt werden konnte.

Nach den Bestimmungen der Bauordnung für Böhmen wurde der gesamte Plan durch Kundmachung

Bei dem stark bewegten Gelände und den erheblichen Höhenunterschieden (90^m innerhalb des Plangebiets) war für die Planung die genaue Kenntnis der Bodenformen unerlässlich. Es standen Karten im Maßstabe 1:1000, 1:4000 und 1:10 000 zur Verfügung, erstere mit Einzeichnung der Höhenkurven in Abständen von 1^m. Diese Pläne waren aufgenommen durch die Filiale Wien der „Stereographik G. m. b. H.“ in München, und zwar nach dem Verfahren der



Abb. 3. Generalbebauungsplan für Trautenau. (Übersichtsplan rd. 1 : 16 500)

vom 22. Dez. 1923 öffentlich 4 Wochen lang für alle Interessenten ausgelegt.

Der Erfolg der gründlichen und sachgemäßen Bearbeitung zeigte sich darin, daß im ganzen nur 6 Einwendungen eingingen, deren ordnungsmäßige Erledigung keine besonderen Schwierigkeiten bot.“

Soweit der hier interessierende Auszug aus dem Bericht der Bausektion. Zu dem Plane selbst und den beigegebenen Abbildungen seien noch folgende Erläuterungen über die besonderen Verhältnisse gegeben:

terrestrischen Stereophotogrammetrie. Zur Aufnahme der etwa 590^{ha} großen Fläche waren 49 Stereostandpunkte nötig, die durch ein Triangulernetz festgelegt wurden. (Arbeitsdauer 50 Tage einschl. der Regentage.) Die nicht einsehbaren Räume, sowie verschiedene Einzelheiten wurden mittels Tachymetrie ergänzt. (Arbeitsdauer 70 Tage.) Der Stadtkern ist nicht neu vermessen, sondern nach einem vorhandenen guten Plan nur umkartiert werden.

Die Ausarbeitung der alten Stereoaufnahme, ins-

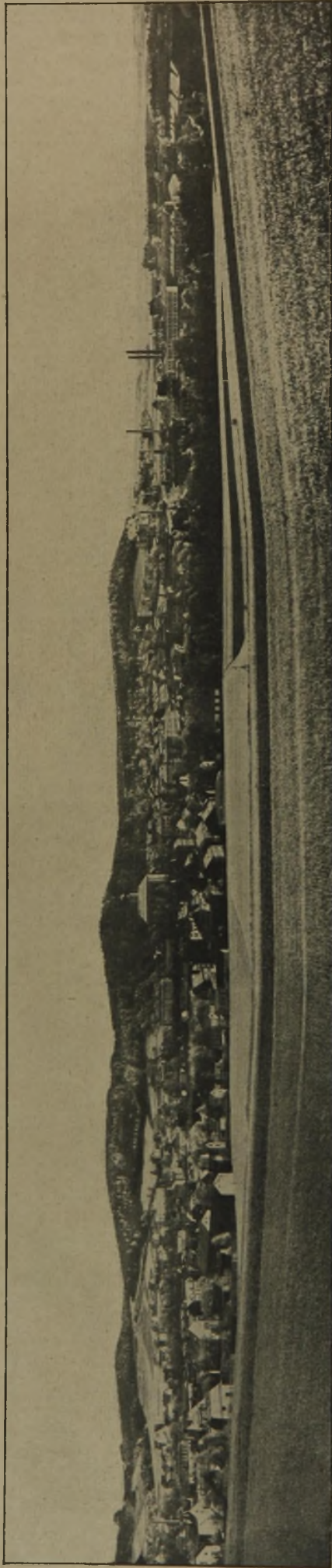


Abb. 4. Blick vom Stadtteil Widmuth gegen Stadt und Stadtpark, im Hintergrund Gablenzhöhe und Kapellenberg.

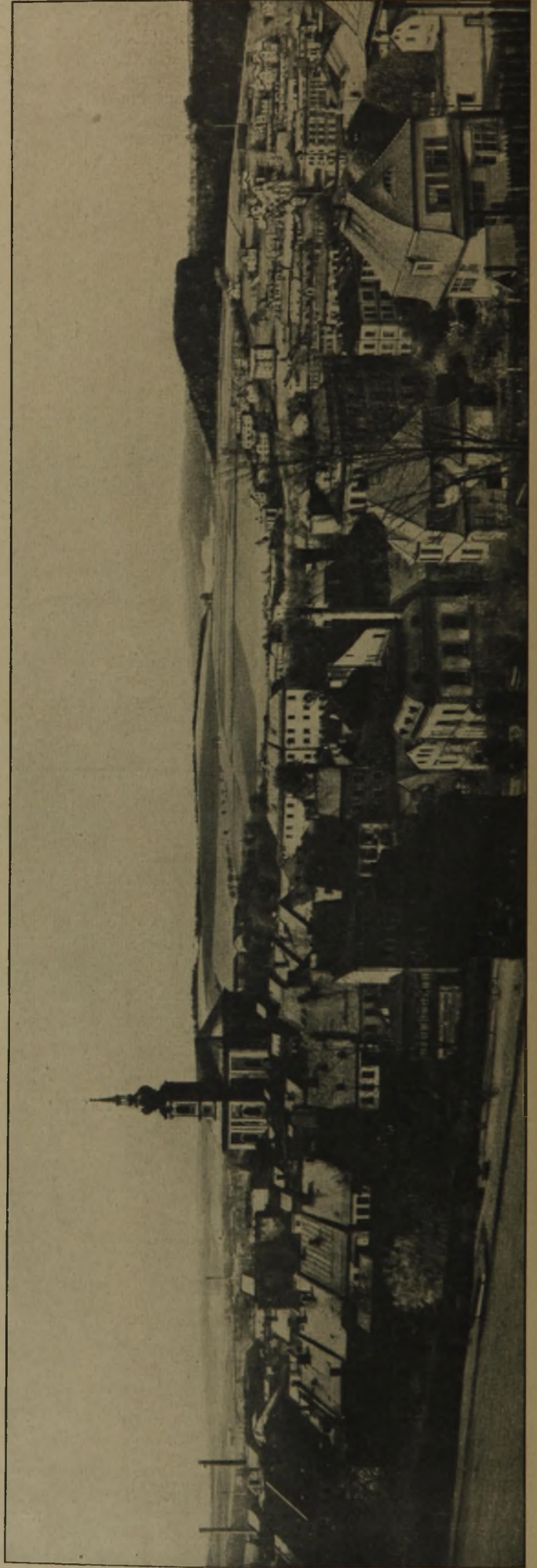


Abb. 5. Blick vom Stadtpark gegen Widmuth und Roter Berg. (Aufnahmen der „Stereographik“ G. m. b. H. in Wien, 1921.)

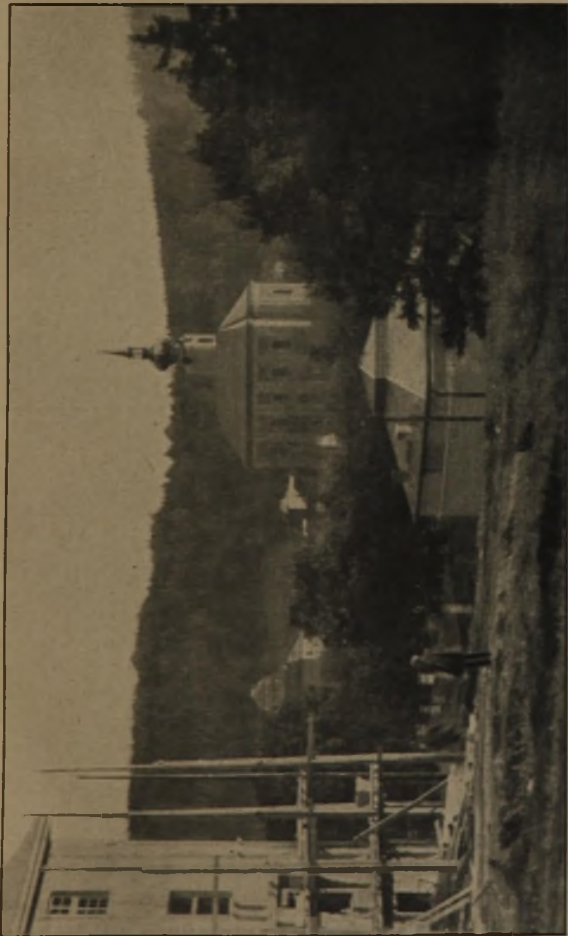


Abb. 6. Blick vom öffentl. Platz oberh. Augarten auf Altstadt, Denkmalkirche u. Stadtpark.

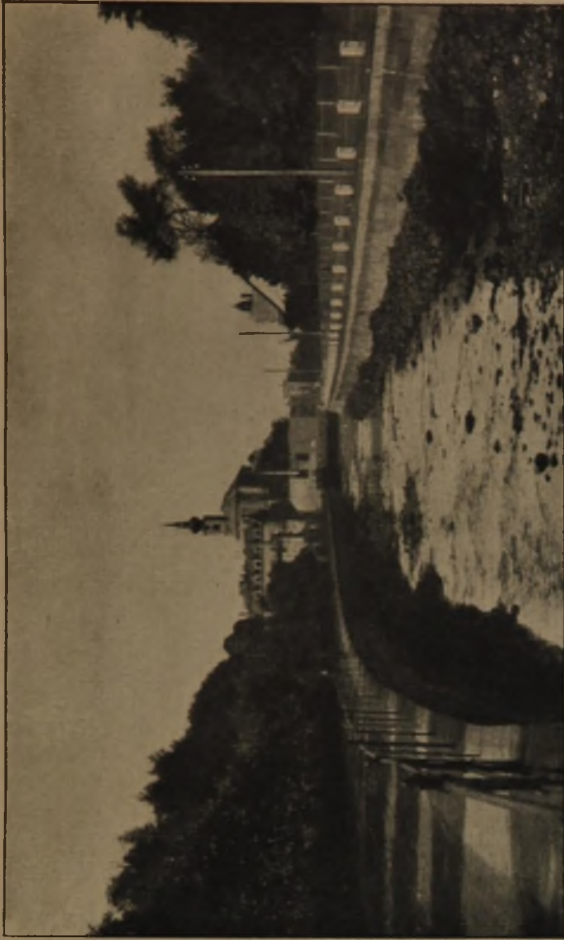


Abb. 7. Aupa mit Uferstraßen.

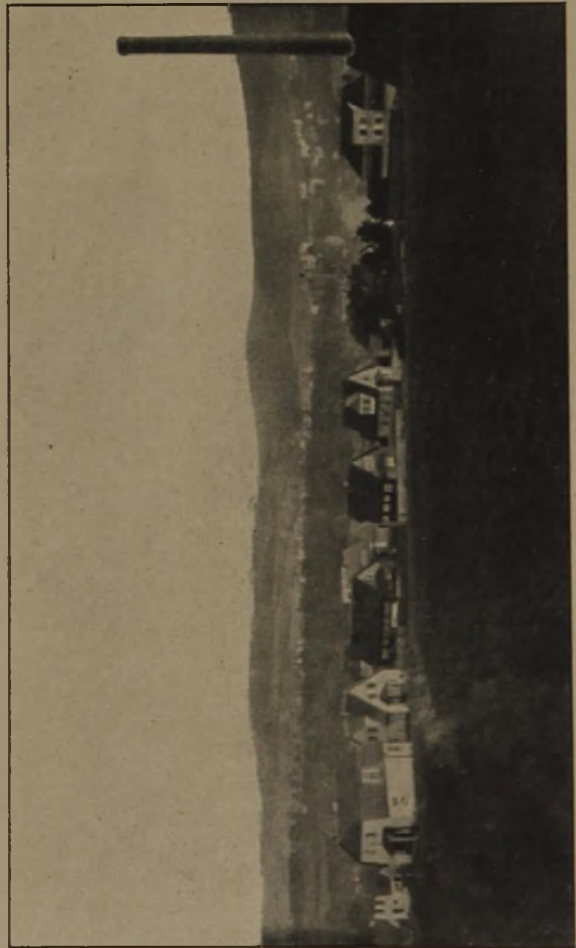


Abb. 8. Siedlung am Widmuth-Hang.

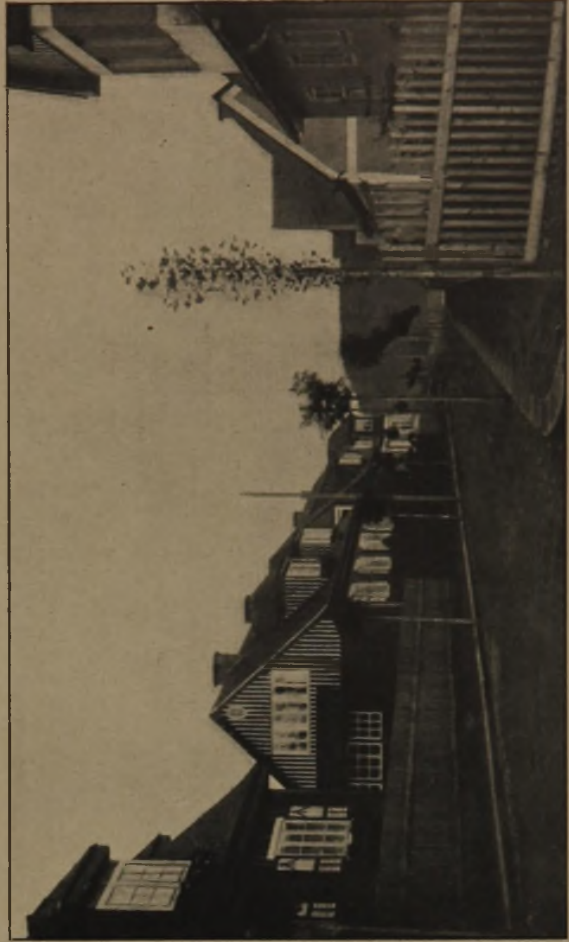


Abb. 9. Straßenbild aus der Siedlung am Widmuth-Hang.

besondere der Höhenkurven, erfolgte in einem Orel-Zeiss'schen Stereoautographen, und zwar in dem Maßstab 1:1000; (Arbeitsdauer einschl. der tachym. Ergänzungsarbeiten: 219 + 53 Arbeitstage). Die Übersichtspläne wurden durch photographische Verkleinerung der Aufnahmepläne beschafft.

Verschiedene ausgeführte Vergleichs- und Kontrollaufnahmen von Höhenpunkten hatten gute Ergebnisse; das eingeschlagene Verfahren hat sich bewährt und kann für ähnliche Verhältnisse mit bewegtem Gelände empfohlen werden.

Die Lage der Stadt und die Geländegestaltung ist aus der Abb. 2, S. 167 (Übersichtsplan mit Darstellung der Geländeformen) ersichtlich, sowie aus den photographischen Aufnahmen Abb. 4 u. 5, S. 20. Die Abb. 1, S. 17 zeigt den Ringplatz mit den ihn umgebenden Laubengängen, während in den Abb. 6—9, S. 21, Ansichten aus verschiedenen Stadtteilen wiedergegeben sind.

Mitten durch das Plangebiet erstreckt sich das von der Eisenbahn durchzogene Aupatal; Bahnverbindung besteht in östlicher Richtung mit Parschnitz (Schlesien), westlich mit Prag, nördlich mit Freiheit-Johannisbad. Aupa und Bahn trennen das Stadtgebiet in zwei Teile. Im südlichen Teil liegt auf einer etwas vorgeschobenen Nase des Kapellenbergs die Altstadt, südlich davon der bewaldete Gablenzberg, Kapellenberg mit Stadtpark, Knebelsberg, östlich der Vorort Kriebitz, westlich die sogen. Ober-Vorstadt.

Im Aupatal selbst, etwa im Zentrum des Plangebiets ist der Bahnhof angeordnet, östlich davon liegt die Nieder-, westlich die Mittel-Vorstadt, weiter talwärts der Vorort Niederaltstadt.

Den nördlichen Teil des Plangebiets nimmt der Stadtteil Widmuth ein, hinter den freies Feld sich bis zur Höhe des Roten Berges erstreckt. Der bewaldete West-, Nord- und Nordosthang des Roten Berges fällt stark gegen das Aupa- bzw. Neuhofer Tal ab.

Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes waren hauptsächlich folgende Programmpunkte zu beachten:

Regulierung der Altstadt und der anschließenden bebauten Stadtteile unter möglicher Rücksichtnahme auf die bestehenden Straßenzüge, besonders auf die Laubenanlagen am Ringplatz und dessen Umgebung;

Aufschluß des Stadtteils Widmuth zu einem vorbildlichen Wohnviertel in vorwiegend offener Bebauung, Aufschluß des bisher unverbauten Teils der Obervorstadt für Wohn- und gewerbl. Zwecke versch. Art unter Anordnung eines Vorortbahnhofes, Vergrößerung des bestehenden Friedhofes,

Ausbau der bestehenden und Schaffung neuer zweckmäßiger Verkehrsbedingungen zwischen den einzelnen Stadtteilen und mit der Umgebung,

Einordnung einer Reihe von öffentl. Gebäuden und sonstigen Anlagen (Spielplätze, Badeanstalt, Grünanlagen usw.),

Aufstellung von Parzellierungsvorschlägen für bestimmte Gebiete, besonders das städt. Gelände oberhalb des Augartens, Planung einer Straßenbahn in den Richtungen Parschnitz, Freiheit und Weigelsdorf, Beachtung der zweckmäßigen Entwässerungsmöglichkeit.

Die Gesamtlösung ist aus Abb. 3, S. 19 (Genereller Bebauungsplan, Übersichtsplan entworfen in 1:4000) ersichtlich. Trotz der fehlenden Farbwirkung und der erheblichen Verkleinerung läßt die Wiedergabe doch die Wirkung des Verkehrsstraßennetzes, die Führung der einzelnen Straßenzüge unter Berücksichtigung der Geländekurven, die zusammenhängende Gestaltung der Grünanlagen, die Betonung hervorragender Geländepunkte durch entsprechende Baugruppen usw. gut erkennen. Bei der Planung der Verkehrsstraßen ist besonderer Wert gelegt auf Erzielung erträglicher Steigungen (im allg. nicht über 1:20 oder 5 v. H.) auf möglichste Ausnutzung der Geländegestaltung und Vermeidung verlorener Steigungen. —

(Schluß folgt.)

Städtebau und Baupolizei.

Von Stadtbaurat H. Ritter, Leipzig.



In den letzten Monaten haben die deutschen Großstädte Chemnitz, Hannover und Leipzig das Dezernat für Baupolizei dem Stadtbaurat für Hochbau und Städtebau übertragen. Die Besetzung des Dezernats für Baupolizei ist wegen seiner vielen und engen Beziehungen zu den übrigen technischen Ämtern von weittragender Bedeutung für die bauliche Entwicklung unserer Großstädte. Sie spielt dem Vernehmen nach auch in anderen Städten eine größere Rolle. Es scheint deshalb nützlich die Gründe mitzuteilen, die in Leipzig für eine Übertragung der Baupolizei an den Stadtbaurat für Hochbau und Städtebau vorgebracht wurden.

Es wurde vermieden, das Problem auf die alte Formel zu bringen: hie Jurist — hie Techniker. Man ging davon aus, daß das Polizeiamt in normalen Zeiten ebensogut von einem Juristen mit entsprechenden Erfahrungen auf technischem Gebiet, als von einem Techniker mit entsprechend allgemeinen juristischen Kenntnissen verwaltet werden kann. Man stellte die Frage vielmehr folgendermaßen: Erfordern es die gegenwärtigen Verhältnisse in Leipzig, nämlich das Entstehen des Generalbebauungsplanes und die Notwendigkeit, verschiedene Stadtteile einer städtebaulichen Gesandung entgegenzuführen, das Baupolizeiamt in engster Verbindung mit dem Stadterweiterungsamt zu bringen?

Die Bebauungspläne für Leipzig wurden entsprechend dem Allgemeinen Baugesetz für Sachsen ursprünglich vom Baupolizeiamt bearbeitet. Mit der Entwicklung der Stadt vermehrten sich die Stadterweiterungsarbeiten und führten zu einer Gliederung des Baupolizeiamtes in eine Abteilung für Städtebau und in eine solche für Baupolizei, zunächst unter ein und demselben Dezernenten, einem juristischen Ratsmitglied.

Die Bedeutung, die man in den letzten Jahren dem Städtebau, vor allem der künstlerischen Durchdringung unserer Bebauungspläne zumaß, führte in Leipzig dazu,

das Stadterweiterungsamt vom Baupolizeiamt zu trennen und einem technischen Ratsmitglied zu unterstellen. Diese Maßnahme — damals zweifellos ein Fortschritt auf dem Gebiete des Städtebaues — brachte den Nachteil, daß Baupolizei und Stadterweiterung nicht mehr den engen Zusammenhang hatten, der erfahrungsgemäß bei starkem Wachsen der Städte erforderlich ist.

Eine Hauptaufgabe der Baupolizei besteht in der Durchführung der Pläne und Richtlinien, die das Stadterweiterungsamt für die Gestaltung des Stadtbildes ausarbeitet. Die Baupolizei hat neben der Sorge für die Sicherheit des Bauwesens die Pflicht, die Art und Höhe in der Bebauung unserer Städte zu beaufsichtigen. In der Hand der Baupolizei liegt die Möglichkeit und die Verantwortung für die vertikale Durchführung der Bebauungspläne, d. h. für das Gesamtrelief der Stadt. Die straffe Durchführung dieses Reliefs ist für die gesundheitliche und ästhetische Entwicklung einer Großstadt von ausschlaggebender Bedeutung.

Die Zonen- oder Staffelpläne samt den zugehörigen ortsgesetzlichen Bauvorschriften müssen beweglich sein und durch das Stadterweiterungsamt den jeweiligen wirtschaftlichen oder sonstigen Veränderungen angepaßt werden. Es ist für die stetige Entwicklung der Stadt von großem Wert, wenn die Baupolizei durch eine enge Verbindung mit dem Stadterweiterungsbau frühzeitig über mögliche Veränderungen und über die Gründe für solche Veränderungen unterrichtet wird.

Es bedeutet für die ästhetische Ausgestaltung des Stadtbildes einen wesentlichen Vorteil, wenn der Dezernent des Stadterweiterungsamtes in der Lage ist, die vom Stadterweiterungsamt unter seiner Leitung entworfenen Bebauungspläne durch Handhabung der Baupolizei seinen städtebaulichen Ideen entsprechend durchzusetzen und bei Ausführung wichtiger Baugesuche erforderlichenfalls Einzelheiten in diesem Sinne zu beeinflussen. Die Bebauungspläne können und sollen die Gestaltung des Stadtbildes nur in groben Massen, in rohen Umrissen festlegen. Sie müssen dem freien Spiel der Kräfte —

seien sie wirtschaftlicher oder technischer Natur — gewissen Raum lassen, und die letzte Kunst im Städtebau läßt sich vollends nicht in Bebauungsplänen oder Ortsgesetzen einschachteln, sie wird immer angeregt durch die Bedürfnisse des Baues und beinflußt durch die Stimmungen der Zeit aus der schaffenden Hand des Künstlers erwachsen. Darum muß der Stadtbaurat die Möglichkeit haben, im einzelnen Baufall fördernd oder warnend die Hand anzu-

Diese Krankheiten mancher Stadtteile sind weniger auf mangelhafte Bebauungspläne, als auf eine Handhabung der Baupolizei zurückzuführen, bei der man unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Einzelfalles die schwerwiegenden Nachteile einer Ausnahmebewilligung für die Gesamtentwicklung der Stadt vernachlässigte. Die Gesundung solcher Stadtteile kann nur von Fall zu Fall bei Vorlage der Baugesuche für Erweiterungen



Abb. 10. Jetziger Zustand der Umgebung des Brückenplatzes.

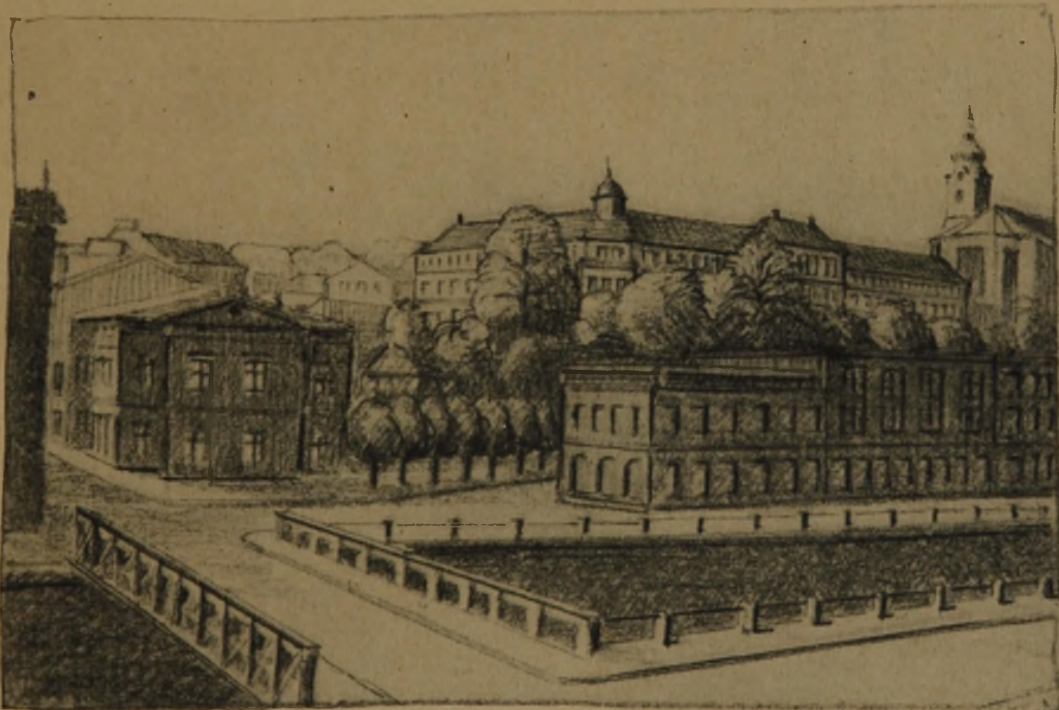


Abb. 11. Skizze für die Bebauung des Brückenplatzes und des Burgberges.
Bebauungsplan für die Stadt Trautenau in Ostböhmen.

legen, soll ein Stadtbild großen Charakters entstehen.

Für die Gesundung einzelner Stadtteile bildet ein enges Zusammenarbeiten zwischen Baupolizei und Stadterweiterung die Voraussetzung. Jedem, der sich mit dem Stadtbilde von Leipzig eingehender befaßt, fallen neben einer Reihe Vorzüge folgende Nachteile ins Auge:

1. Die Überbauung der Grundstücke in einzelnen Stadtteilen ist eine außergewöhnlich starke und regellose.
2. Große Wohngebiete sind in weitgehendem Maße von gewerblichen Anlagen durchsetzt.

oder Veränderungen erfolgen. Die jeweiligen Verbesserungs- und Gegenvorschläge der Baupolizei werden bei diesen Fällen in hervorragendem Maße beinflußt durch allgemeine Erwägungen über Ausnutzung der Grundstücke, durch bestimmte Absichten über Zusammenlegung von Industrie und Gewerbe, die im Stadterweiterungsamt gepflogen werden. Umgekehrt bieten die Verhandlungen im Baupolizeiausschuß den besten Unterricht für das Stadterweiterungsamt über Krankheiten einzelner Stadtteile, Fehler der Bebauungspläne und ortsgesetzl. Vorschriften.

In Leipzig war bisher die Bauberatung dem Stadterweiterungsamt angegliedert. Die Baugesuche wurden vom Baupolizeiamt zur ästhetischen Überprüfung dem Stadterweiterungsamt übersandt. Aus dem Hin und Her der Akten ergaben sich unvermeidliche Zeitverluste, die zu berechtigten Klagen der Bewerber Anlaß gaben. Man war daher geneigt, die Bauberatung dem Baupolizeiamt anzugliedern. Es stand zu erwarten, daß damit Zeit und Personal gespart wird. Der Dezernent des Stadterweiterungsamtes konnte diesem Gedanken nur dann zustimmen, wenn er auch Dezernent des Baupolizeiamtes wurde und damit die Bauberatung in der Hand behielt. Bekam er dazu auch die Baupolizei, so konnte er durch unmittelbare Fühlungnahme mit den Planfertigern seine Bauberatung wirksamer gestalten, als es bisher der Fall war.

Eine enge Verbindung zwischen dem Baupolizeiamt mit dem Stadterweiterungsamt und Hochbauamt schien endlich aus folgenden Gründen erstrebenswert:

Im Städtebau und Hochbau machen sich seit einiger Zeit neue Baugedanken bemerkbar, die die Baupolizei vor unbekannte Aufgaben stellen. Es sind das die Fragen, die sich aus dem Bau von Hochhäusern und Großgaragen entwickeln, aber auch diejenigen, die sich aus der Erfindung verschiedener neuer Bauweisen (Kossel-, Zoll-, Stahlbau u. a.) ergeben. Die Baupolizei hat aus ihrer Verantwortung für die öffentliche Sicherheit die Durchführung solcher neuen Ideen kritisch zu beobachten. Sie

Vermischtes.

Städtebau in den Vereinigten Staaten. Im „Architekten- und Ingenieur-Verein“ zu Berlin sprach kürzlich über dieses Thema Stadt-Ob.-Baurat Dr. Heiligenthal, Berlin. Redner führte etwa Folgendes aus:

Die Vereinigten Staaten von Amerika kennen keine Selbstverwaltung der Städte in unserem Sinne. Die amerikanische Stadt ist nur frei in der Wahl ihrer Beamten und in der Durchführung ihrer Ortsgesetze. Die Ortsgesetze selbst aber werden von den gesetzgebenden Körperschaften des Staates erlassen, dem die Stadt angehört. Stadtverwaltung und Städtebau sind daher in den verschiedenen Staaten verschieden entwickelt, und die amerikanischen Städte zeigen beinahe die gleiche Vielgestaltigkeit wie die deutschen.

Das tritt allerdings in den Geschäftsvierteln wenig hervor, mehr in den Wohngebieten, den Parkanlagen und den öffentlichen Gebäuden. Die Geschäftsviertel der Großstädte haben daher mit Ausnahme von Boston unter den Verkehrsschwierigkeiten zu leiden, die der Bau von Hochhäusern mit sich bringt. Die Zunahme der Automobile vergrößert diese Schwierigkeiten anstatt sie zu beheben. Als zweckmäßigstes Verkehrsmittel im inneren Stadtgebiet gilt die Untergrundbahn. In Pittsburg legt man zwischen Untergrundbahn und Straße ein Zwischengeschloß für Fußgänger an, von dem aus die großen Geschäftshäuser unmittelbar zugänglich sind. Detroit baut nach dem Vorbilde von London in inneren Stadtgebiet Tiefbahnen, die in den offen bebauten Außengebieten in Flachbahnen übergehen. Anderwärts finden sich an den Endpunkten der Schnellbahnen, große Straßenbahnhöfe mit Verzweigungen nach den Flachbaugebieten. In den Innenbezirken sucht man durch Überbrückung und Etagenstraßen der Schwierigkeiten Herr zu werden.

Nordamerika wurde wie jedes Kolonialland im Kampfe der Ansiedler gegen die Natur entwickelt. Daher rühren die Waldverwüstung und der Raubbau an den natürlichen Hilfsquellen, den man mancherorts findet. Die Regierungen sind frühzeitig, um dem vorzubeugen, zur Anlage von Naturschutzparks geschritten.

Ein bekanntes Beispiel ist der Palissadenpark am Hudsonufer, der sich durch zwei Staatsgebiete erstreckt. Derartige Vorbilder haben die Großstädte, die früher wie in Europa Einzelparks anlegten, veranlaßt, große zusammenhängende Grünanlagen zu schaffen, die sich durch das ganze Stadtgebiet hindurchziehen. Boston ist hierin bahnbrechend gewesen. Neuerdings haben diese Parksysteme, die häufig an die Anlagen der Staaten anknüpfen und sich so über weite Landstriche erstrecken, besondere Bedeutung für den Ausflugsverkehr mittels Automobil gewonnen. Sport- und Spielplätze, Lagerplätze für Ausflügler, Badegelegenheiten und Unterkunftshäuser für jugendliche Pfadfinder finden sich in diesen weiten Grünzügen, die durch Automobilstraßen und Wanderwege erschlossen sind.

Die Wohnverhältnisse sind heute noch außerordentlich günstig. Weit aus die meisten Amerikaner wohnen auch

hat aber auch die Aufgabe, solchen neuen Gedanken, soweit sie gesund und förderlich sind, die Wege zu ebnen. Es ist dies der Baupolizei um so leichter, wenn sie durch ihre Verbindung mit dem Stadterweiterungsamt und Hochbauamt die Anregung und Möglichkeit zu eingehenden Studien und Versuchen erhält.

Die Entwürfe für das neue preußische Städtebaugesetz und für die Abänderung des Allgemeinen sächsischen Baugesetzes bringen die Vorschriften für Städtebau und Baupolizei in engster Verbindung und Wechselbeziehung. Aus der Form, die diese gesetzlichen Unterlagen für die bauliche Entwicklung der Städte erhalten, sieht man vollends, daß in Zukunft Baupolizei und Städtebau ressortmäßig nicht mehr zu trennen sind.

Eine Vorbedingung für die Zusammenfassung von Baupolizei, Stadterweiterung und Hochbauamt einer Großstadt in einer Hand, ist das Vorhandensein tüchtiger Abteilungsvorstände in den gen. Ämtern. Die Leiter dieser Abteilungen müssen nicht nur ihr besonderes Fach beherrschen, sie müssen die Anregungen des Dezernenten verständlich und energisch auswerten, sie müssen in Erkenntnis des gemeinsamen Zieles selbst am einheitlichen Vorgehen der gen. Ämter tätig mitwirken. Für die Bearbeitung der rein juristischen und wirtschaftlichen Fragen müssen andererseits sachverständige, wissenschaftlich vorgebildete Kräfte in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen. —

in den Großstädten im Einfamilienhaus. Geringere Ansprüche an die Dauerhaftigkeit der kleinen Häuser und an den Straßenausbau ermöglichen es auch dem Minderbemittelten, d. h. dem gelernten Arbeiter in den Außenbezirken ein Eigenheim zu erwerben. Nicht alle Städte aber haben in so glücklicher Weise den Übergang vom freistehenden Holzhaus der Kolonialzeit zum massigen Einfamilienreihenhaus gefunden wie Philadelphia. Die Bauweise der Kleinhausviertel ist vielerorts allzu offen und darin liegt eine Gefahr für das Einfamilienhaus bei steigendem Bodenpreis und steigenden Ansprüchen an den Straßenausbau. Denn zweifellos ist Amerika in die Epoche des „repräsentierenden Städtebaus“ eingetreten, wozu der Milliardensegens des Weltkrieges das seinige beigetragen hat. Paris nach dem Krimkrieg, Berlin nach dem siebenziger Kriege und New York nach dem Weltkriege bieten das gleiche Bild; alte Viertel werden niedergelegt, prächtige Straßen mit stattlichen Fassaden erstehen und die Wohnungsnot wächst, weil die aus den alten Häusern verdrängte Bevölkerung die Mieten der neuen Wohnungen nicht bezahlen kann. Die Geldflüssigkeit begünstigt die Bodenspekulation und führt zu immer größeren Tributen der Wirtschaft an einige wenigen Gewinner. Der Milliardensegens wird zum Milliardenfluch.

In der Anlage der Straßen, Plätze und Landhausviertel haben die Städte eine überraschende Großzügigkeit erreicht. Besonders Chicago, dessen Größe und Bedeutung von Jahr zu Jahr wächst je mehr die Binnenwirtschaft erstarkt, hat gewaltige Projekte aufgestellt und führt sie auch durch. Durch die Initiative tatkräftiger Bürger ist erreicht worden, daß ein großzügiger Plan entstand, daß der Staat die Machtmittel gab, ihn durchzuführen und daß die Bevölkerung willig die damit verknüpften Lasten trägt, ja sogar darüber hinaus durch freiwillige Beiträge das Werk fördert. Dieses Beispiel von Bürgersinn, dem Europa nichts an die Seite setzen kann, verdient Nachahmung. —

Internationaler Städtebaukongreß in Wien. Gemäß Beschlußfassung des internationalen Ausschusses soll die Versammlung im Herbst 1926 unter Beteiligung der Wiener Stadtverwaltung stattfinden. Die genaue Bestimmung der Tage ist vorbehalten. Als Hauptberatungsgegenstände sind in Aussicht genommen:

- Einfluß der Bodenpreise, insbesondere der Erbpachtbedingungen (conditions of land tenure) in den verschiedenen Ländern auf Städtebau und Siedlung.
- Die zweckmäßige Verteilung von Eigenhäusern und Miethäusern.

Vorbereitende Abhandlungen werden versandt. Mit dem Kongreß soll eine große Ausstellung des österreichischen Wohnungs- und Kleingartenwesens verbunden sein. —
J. St.

Inhalt: Der Bebauungsplan für die Stadt Trautau in Ostböhmen. — Städtebau und Baupolizei. — 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.