

DEUTSCHE BAUZEITUNG

60. JAHRGANG * Nr. 13 * BERLIN, DEN 13. FEBRUAR 1926

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN, VERKEHRSWESEN U. VERSORGUNGS-ANLAGEN

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

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

Erweiterung der Stadt Mailand.



Die Mailänder Stadtverwaltung steht vor einer höchst bedeutungsvollen, städtebaulichen Aufgabe. Vor zwei Jahren sind 32 Vororte der Stadtgemeinde einverleibt worden, deren Weichbild dadurch von 7600 ha auf 18 500 ha angewachsen ist,

während die Einwohnerzahl von 742 000 auf rund 850 000 anstieg. In unserer Abbildung ist die 3800 ha große überbaute Stadtfläche durch Schraffierung, die bisherige Grenze der Stadtgemeinde durch eine punktierte Linie gekennzeichnet, während die neue Gemeindegrenze durch die schwarze Umrahmung dargestellt wird. Von den unter der



Plan für die Eingemeindung von Vororten in die Stadt Mailand.

1. Roserio. 2. Vialba. 3. Quarto Oggiaro. 4. Musocco. 5. Garegnano. 6. Villa Pizzone. 7. Boldinasco. 8. Lampugnano. 9. Trenno. 10. Quinto Romano. 11. Baggio. 12. Quarto Cagnino. 13. Sella nuova. 14. Bovisa. 15. Bruzzano. 16. Affori. 17. Dergano. 18. Niguarda. 19. Bicocca. 20. Pratocentenario. 21. Segnano. 22. Villaggio Giorn. 23. Gorla. 24. Precotto. 25. Crescenzago. 26. Cascina Gobba. 27. Cimiano. 28. Lambrate. 29. Ortica. 30. Vigentino. 31. Rogaredo. 32. Chiaravalle.

Überbaute Stadtfläche schraffiert; bisher. Grenze der Stadtgem. punktierte Linien; innere schwarze Linie zeigt Lage der chem. spanischen Stadtmauer; innere unterbrochene Linie Verlauf des alten Stadtgrabens; Mittelpunkt der Stadt der Domplatz.

Abbildung genannten, auf 11 Gemeinden verteilten, 32 Vororten haben die kleinsten (Rosario, Vialba, Cascinagobba) je 400 bis 600, die größten (Niguarda, Crescenzago, Dergano) je 6 000 bis 10 000 Einwohner; die dunklen Kreisflächen sollen die Bewohnerzahl annähernd maßstäblich veranschaulichen. Es handelt sich nun darum, für die noch unbebauten Teile der bisherigen Stadtfläche, in Verbindung mit der Erweiterungszone einen allgemeinen Bebauungsplan aufzustellen, der nach Ausdehnung und Inhalt allen berechtigten Forderungen des Verkehrs, der Gesundheit, der Schönheit und Denkmalpflege, der Wirtschaft und des Wohnungswesens, des letzteren namentlich in sozialer Beziehung, so weit als möglich entspricht. Angesichts dieser verantwortungsvollen Aufgabe hat die Stadtverwaltung nicht etwa ihr Bauamt mit der sofortigen Aufstellung eines Entwurfes beantragt, sondern vorab einen aus acht Ingenieuren und Architekten bestehenden Fachausschuß eingesetzt, der unter Mitwirkung der städtischen Baubeamten Albertini, Cattaneo, Ferrini und Pigorini die einschlägigen Fragen studieren und das Programm der Planungsarbeiten gutachtlich festlegen soll. Schriftführer des Ausschusses ist Prof. Dr. A. Visconti, Vorsitzender der als Fachmann anerkannte Beigeordnete Ingenieur Prof. Cesare Chiodi. Einer vom letzteren verfaßten, auf die Arbeiten des Ausschusses sich stützenden Denkschrift¹⁾ entnehmen wir die folgenden Mitteilungen:

Die erste unter den behandelten Fragen ist: Soll die Stadterweiterung auch in Zukunft „monozentrisch“ oder aber „polizentrisch“ erfolgen? Mit anderen Worten: Soll das bisherige einheitlich zusammenhängende Wachstum der Stadt sich in gleicher Weise fortsetzen oder sollen im Außengelände Nebenzentren in Form abgesonderter „Trabantenstädte“ gebildet werden? Bisher hat die Stadt sich ringförmig entwickelt, wie es deutlich in den drei Straßengürteln sich ausdrückt, die mit etwa zwei, drei und 5,5 km Durchmesser die innere Stadt umziehen, sowie in den Radialstraßen, die vom Domplatze in Richtung der Stadttore ausgehen und von dort, d. h. von der dem 16ten Jahrhundert entstammenden spanischen Umwallungslinie, zumeist die bestehenden Provinzialstraßen in sich aufnehmend, das Außengelände aufteilen. Die Denkschrift empfiehlt, diese den Verkehr des Stadtkerns überlastende und die zweckmäßige Verteilung sowohl der Bevölkerung als der Industrie erschwerende Stadterweiterungsart zu verlassen, das geschlossene Wachstum des Stadtkörpers bestimmt zu umgrenzen und einzelne vorhandene und neue Vororte als Satelliten mit möglichst selbständigem gewerblichen und geselligen Leben derart zu entwickeln, daß sie von einem dauernd zu erhaltenden Freiflächengürtel umgeben und sowohl unter sich als mit der Zentralstadt durch wenige Hauptverkehrsstraßen zweckmäßig verbunden werden.²⁾

Was diese Hauptverkehrsstraßen betrifft, so ist das bisherige regelmäßige Netz der Radial- und Ringstraßen im Außengelände zu verlassen und durch ein nach örtlichen Bedürfnissen wohldurchdachtes System von nicht zu zahlreichen, aber ausreichend breiten Hauptlinien zu ersetzen. Dabei sind die bisherigen Provinzialstraßen, weil sie vom Anbau eingeengt sind, möglichst wenig in Anspruch zu nehmen. Dazu aber kommt die wachsende Notwendigkeit selbständiger, nicht zum Anbau dienender Autostraßen. Eine solche Straße, die vom Nordwesten der Stadt ausgeht und nach Gallarate, dem Comer See und dem Lago Maggiore führt, ist in Ausführung und Benutzung genommen; aber es leidet keinen Zweifel, daß eine nahe Zukunft Verkehrsmittel dieser Art in beträchtlicher Zahl fordern und daß es eine städtebauliche Aufgabe ersten Ranges sein wird, sie in das äußere Weichbild der Stadt störungsfrei einzuführen und sie nach den Industrievierteln, den Sportanlagen und dem Stadttinnern sachgemäß zu verteilen. Dazu kommen Schifffahrtwege und Eisenbahnen.

Inbetreff der Fernbahnen ist Mailand in der glücklichen Lage, daß eine umfassende Umgestaltung der Staatsbahnen bereits beschlossen ist. Der heute bestehende Hauptbahnhof im Nordosten der Stadt wird zurückgeschoben, außer ihm werden zwei neue Kopfbahnhöfe im Nordwesten im Abstände von 1 km und im Südwesten in der Entfernung von 2 km vom Domplatz angelegt werden. Eine Hochbahn in 5 km Abstand vom genannten Stadtmittelpunkte soll die drei Personenbahnhöfe verbinden, während die bisherige größtenteils in der Straßengleiche liegende Ringlinie verschwindet. Auch die Güterbahnhöfe erfahren zeitgemäße Verbesserungen. Die Schaffung ge-

eigneter Straßenverbindungen zu allen Bahnhöfen ist eine wichtige Aufgabe der Stadtplanung. Außerdem handelt es sich um den Ausbau zahlreicher kommunaler Kleinbahnlinien, und ferner schweben die Vorbereitungen zu einem Netze städtischer Untergrundbahnen.

Die Trennung der Vororte führt zwangsläufig zur Verteilung reichlicher Grünflächen, die so weit als tunlich in den Stadtkörper eindringen und für die Anordnung von Freiplätzen und baulichen Anlagen zu Sportzwecken ausreichende Gelegenheit bieten sollen. Etwas gewagt dürfte die Absicht erscheinen, gewisse Teile der dauernden Freiflächen als Rieselfelder zur Reinigung und Verwertung von Brauchwässern zu benutzen, die durch die Stadtkanalisation herangeleitet werden. Ungeteilten Beifall aber verdienen die wohlüberlegten Bestrebungen, nicht bloß viele Bauten von Denkmalswert, sondern ebenso zahlreiche Naturschönheiten im städt. Außengelände würdig zu erhalten.

Sodann aber werden die Fragen der Bauordnung und der Baustaffelung einer eingehenden Prüfung unterzogen. Es sind deutsche und amerikanische Vorbilder, die dem Verfasser vorschweben, wenn er in Italien noch wenig angewandte „specializzazione edilizia delle zone“ empfiehlt und mit dem englischen Wort „zoning“ bezeichnet. In erster Linie sollen die Industriebauten ausgesondert und auf passende Gelände an Güterbahnen und Wasserwegen verwiesen werden. Dann handelt es sich um Kleinhäuser für Arbeiter und Angestellte in der Nähe der Arbeitsstätten oder in guter Verbindung mit ihnen, ferner um mehrgeschossige Miethäuser für Klein- und Mittelwohnungen, um Gebäude für die Kleingewerbe, um Miethäuser für Wohlhabende und um Eigenhäuser in geschlossener und in offener Bauweise. Bisher sind die Industrie- und Kleingewerbebauten höchst unregelmäßig im Inneren oder an den Rändern der überbauten Stadtfläche zerstreut, und auch für die anderen Gebäudearten fehlt eine geordnete Verteilung. Es würde zu weit führen, hier auf die in der Denkschrift dargelegten Gesichtspunkte, namentlich für den, wie aus unserer Abbildung hervorgeht, besonders die bauliche Entwicklung anziehenden Norden des Erweiterungsgebietes näher einzugehen.

Schließlich behandelt die Denkschrift die neueren Methoden der Geländeaufnahme, wozu auch das photographische Flugbild gehört, und geht dann zu der Frage über, wie weit der nun aufzustellende Bebauungsplan ausgedehnt werden soll. Die durchschnittliche Wohndichte Mailands beträgt innerhalb der mittelalterlichen Grabenlinie 337, auf der überbauten Stadtfläche 196, innerhalb der alten Stadtgrenze 98, innerhalb der neuen Gemeindegrenze 46 Köpfe auf 1 ha. Die Einwohnerzahl der Stadt hat sich in den 60 Jahren von 1861 bis 1921 von rund 243 000 auf rund 719 000 vermehrt, sich also fast verdreifacht. Ein gleicher Vorgang während der nächsten sechzig Jahre würde die Steigerung der Bewohnerzahl auf mehr als 2 Millionen zur Folge haben. Diese Entwicklung wird in einem Lande, von der Größe Italiens, das jetzt schon 18 Städte von mehr als 100 000 Einwohnern besitzt, für höchst unwahrscheinlich gehalten; und doch würde sie bei gleicher Wohndichte, die auf der bisher überbauten Fläche, das erweiterte Stadtgebiet bei weitem nicht in Anspruch nehmen. Man kann daraus den Schluß ziehen, daß einesteils gegen eine lockere Besiedlung der Außengelände unter Anordnung reichlicher Freiflächen keine Bedenken vorliegen und andernteils der aufzustellende Bebauungsplan, abgesehen von den großen Verkehrslinien, sich nicht auf das gesamte neue Stadtgebiet zu beziehen braucht, sondern die den Volkszuwachs weniger anziehenden südlichen und westlichen Gelände nur teilweise zu behandeln braucht. Die Denkschrift zieht diesen Schluß zwar nicht ausdrücklich, sucht aber an einem sehr lehrreichen Vergleich mit den Stadtplänen von München, Wien, Brüssel, Madrid und Paris (über welche die Unrührigkeiten Mailands gezeichnet sind) darzulegen, wie ungewöhnlich beschränkt der Stadtkern Mailands ist und wie stark deshalb die Verkehrsüberhäufung dieses einen Zentrums sich gestalten würde, wenn nicht für eine Dezentralisation mehr als bisher planmäßig gesorgt werde. Die Entwicklung der Verkehrsmittel kommt dieser Bestrebung entgegen, und die wiederholt zu empfehlende Schaffung von möglichst selbständigen Nebenzentren in Gestalt von Trabantenstädten fördert hiernach auch die Belange der Innenstadt. —

Es ist erfreulich zu sehen, wie die anerkannten städtebaulichen Anschauungen und Forderungen der Gegenwart, die zumeist deutschen, zum Teil englischen Ursprungs sind, auch in Italien entschieden Boden gefaßt haben und auf Verwirklichung drängen. Die Mailander Stadtverwaltung scheint in Bälde einen öffentlichen Planwettbewerb auszusprechen zu wollen, der hoffentlich nicht auf italienische Teilnehmer beschränkt werden wird. — — J. Stübben. —

¹⁾ C. Chiodi. Come viene impostato dalla città di Milano studio del suo nuovo piano di ampliamento. Milano, Stabilimento tipo-litografico Stucchi Ceretti, Via S. Damiano 16; 1925. Ein anderes Werk desselben Verfassers nennt sich: C. Chiodi. Per lo studio del piano di ampliamento della città. Mailand, Oktober 1924. —

²⁾ Vergl. J. Stübben, Städtebauliche Verteilung nach R. Unwin's „Distribution“. Zentralblatt der Bauverwaltung 1921, Nr. 41. —

Die Stadt Breslau und die Eingemeindung ihres Erweiterungsgebietes.

Vom Stadtbaudirektor Behrendt, Breslau.



Im Jahr 1925 hat der Landkreis Breslau in (Denkschrift¹⁾) darzulegen versucht, daß die städtebaulichen Anschauungen und Pläne, wie er sie vertreten und zur Durchführung bringen wolle, die Eingemeindungspolitik der Stadt Breslau im wesentlichen überflüssig mache. Zu diesen Ausführungen hat nun im Herbst v. J. der Magistrat in einer unter Beigabe umfangreichen Materials bearbeiteten Gegendenschrift Stellung genommen²⁾.

Ein einleitender Überblick über die bisherige Entwicklung schildert die unerträgliche Bevölkerungsdichte, die sich infolge der Enge des Weichbildes herausgebildet hat. Die Einwohnerzahl ist auf 575 000 Köpfe angewachsen. Zu dieser Zahl steht der — wenn es nicht so ernst wäre, möchte man sagen lächerlich geringe — Umfang des Stadtgebietes mit nur 4920 ha in krassem Mißverhältnis. Der Vergleich mit Frankfurt a. M. und Köln zeigt deutlich, wie weit Breslau hinter normalen Verhältnissen zurückgeblieben ist. Vgl. Abb. 1 bis 3, S. 28. Die Zahl der Einwohner, die in Breslau auf 1 ha des Gesamtstadtgebietes entfallen, übertrifft mit 116 Einwohnern den Durchschnitt von 45 aufgeführten anderen deutschen Großstädten um nicht weniger als das Dreifache. Bezogen auf die bebaut e Fläche des Stadtgebietes ergeben sich in Breslau 381 Einwohner gegenüber 219 als Durchschnittszahl der 45 Großstädte. Betrachtet man die einzelnen Stadtviertel, so ergeben sich dort noch viel ungünstigere Verhältnisse, z. B. in der Nikolai-Vorstadt bis 1022 Einwohner auf 1 ha, in der Oder- bzw. Scheiniger-Vorstadt 808 bzw. 869. Das sind Zahlen aus dem Jahre 1910, die sich noch verschlimmert haben.

Die Ursache dieser übermäßigen Zusammendrängung ist darin zu suchen, daß der überwiegende Teil des bebauten Stadtgebietes mit vier- und fünfgeschossigen Wohngebäuden bei nur 50 bis 25 v. H. Freifläche bedeckt ist (vgl. Abb. 4, S. 28). Diese übertriebene Ausnutzung ist u. a. eine Folge der Grund- und Bodenpreise, die sich infolge der unzureichenden Eingemeindungen auf ungesunder Höhe gehalten haben.

Die übertriebene Bevölkerungsdichte und die verhältnismäßig geringe Entwicklung der Vororte geht aus Abb. 5, S. 28 hervor, in der die Bevölkerungsbewegung und -dichte in den Vororten der nächsten Breslauer Umgebung in den Jahren 1871 bis 1910 dargestellt sind.

Mängel des Wohnwesens, wie sie sich in kaum einer anderen deutschen Stadt in diesem Umfange zeigen, ergeben sich aus dieser unerhörten Zusammendrängung der Bevölkerung. Die Folge sind neben den sozialen Schäden hohe Sterblichkeitsziffern und eine erschreckende Ausbreitung der Tuberkulose. Nicht weniger als 130 000 Breslauer Bürger sind als so mangelhaft untergebracht anzusehen, daß ihre Umsiedlung in gesundheitlich einwandfreie und normal zu belegende Quartiere als dringendste Aufgabe der nächsten Jahrzehnte gelten muß.

Betrachtet man den Plan von Breslau innerhalb der jetzigen Weichbildgrenzen von 4920 ha, so entfallen auf die verschiedenen Zwecke jetzt bzw. werden noch nötig:

	ha	v. H.
1. Vorhandene Grünflächen (öffentliche Park- und Gartenanlagen, Sport- und Spielplätze, Dauerschreibergärten, Begräbnisplätze	580	11,8
2. Noch zu schaffende Grünflächen innerhalb des Weichbildes zur Deckung des Bedarfes für die jetzige Bevölkerung und für die noch auszubauenden Stadtviertel	257	5,2
3. Vorhandenes Industriegebiet	291	5,9
4. Noch erforderliches Industriegebiet, vorgesehen für die Neuanlage von Industrien	110	2,2
5. Vorhandene Wasserflächen	314	6,4
6. Größe des Überschwemmungsgebietes	153	3,1
7. Größe der von Eisenbahnen belegten Flächen	319	6,5
8. Bebaute Wohngebiete einschl. Flächen der Straße, Plätze, Wege	2195	44,7
9. Unbebautes Gelände:		
a) Wegen tiefer Lage und hohen Grundwasserstandes als Siedlungsgelände ungeeignet	112	2,2
b) Gelände im Industrieschatten	51	1,0
c) Baulücken	39	0,9
d) Reines Bauland	499	10,2
Summa	4920	100

An reinem Bauland sind also nur noch 499 ha verfügbar. Die früheren Eingemeindungen (vgl. Abb. 7, S. 29), die immer zu spät und in ungenügendem Umfange erfolgt sind, haben dem Übel nicht abhelfen können. Dem Ausdehnungs-

bedürfnis der Stadt, deren Entwicklung die gegenwärtigen Weichbildgrenzen in Wahrheit längst überschritten hat, deren wichtigste Glieder, die Grundwasserversorgungs- und Entwässerungsanlagen, Häfen, Parkwälder, Erholungsgrünflächen, Verschiebebahnhöfe usw. schon außerhalb des Stadtgebietes ihren Platz finden mußten, kann nur mit Erweiterungsmethoden Rechnung getragen werden, die in anderen Städten längst zur Anwendung gelangt, sich von dem früher in Breslau üblichen Verfahren schrittweiser Eingemeindung grundsätzlich unterscheiden.

Man hat geglaubt, durch eine ablehnende Haltung gegenüber Eingemeindungsansprüchen die dem allgemeinen Volkswohl vermeintlich abträgliche Großstadtentwicklung hemmen zu können, was man erstrebte. Die naturwidrige Einengung war auch in Breslau mitschuldig daran, daß die Stadt in die Höhe statt in die Breite gewachsen ist.

Die neuzeitliche Auffassung hat anerkannt, daß man den Städten große Flächen geben muß und daß sie ihnen frühzeitig zur Verfügung gestellt werden müssen, ehe eine planlose Entwicklung planvolle Gestaltung unmöglich macht. An Stelle willkürlicher politischer Grenzen müssen die natürlichen Grenzen treten, die durch einen „wirtschaftlichen“ Nutzungsplan bestimmt sind.

Um Unterlagen für diese Grenzföhrung und für die Auseinandersetzung mit dem Landkreis Breslau zu erlangen, hat die Stadt in Gemeinschaft mit diesem im Jahre 1922 einen allgemeinen Wettbewerb (vgl. „Deutsche Bauztg.“ 1922, S. 242 ff.) veranstaltet, der das gewünschte Ergebnis gezeitigt hat. Durch ein ausführliches Gutachten des Preisgerichts, dem die bedeutendsten Fachmänner Deutschlands angehörten, wurde aus der Fülle von Anregungen eine Reihe von Plangedanken ausgesondert, deren weitere Verarbeitung zu dem nunmehr vorgelegten Plan der Stadt föhrte (vgl. den Plan Abb. 6, S. 29).

Dieser Plan sieht nicht nur die Unterbringung des voraussichtlichen Bevölkerungszuwachses vor, mit dem für einen absehbaren Zeitraum gerechnet werden muß (Nach den Ermittlungen der Denkschrift 350 000 Köpfe.), sondern berücksichtigt auch die Notwendigkeit der Aussiedelung von 145 000 Einwohnern aus den überfüllten Quartieren der bisher bebauten Stadtteile und der Geschäftsstadt, aus der sie mit der fortschreitenden Entwicklung werden weichen müssen. Sie sollen in allmählicher Abstufung der Wohndichte in aufgelockerten, von Grün umgebenen Bezirken in der Hauptsache in Flachbauten untergebracht werden.

Die zukünftigen Sammelpunkte des Wasser- und Eisenbahnverkehrs bilden die natürlichen Ansatzstellen der Besiedlung, die so ins Land gebettet wird, daß Äcker und Wiesen nicht verdrängt werden. Mit dieser Auffassung der Siedlungsaufgabe wird das Großstadtproblem zu einer Flächenfrage. Der Umfang der zukünftigen Großsiedlung kann nicht mehr mit den Maßen der früher üblichen Erweiterungsmethoden gemessen werden. Nicht weniger als 27 300 ha — das heißt etwa das 5,5fache des jetzigen Stadtgebietes — sollen nach den städtischen Plänen das zukünftige Breslauer Weichbild umfassen. Davon sind als Bauland vorgesehen 6200 ha, als Gebiet für Handel und Gewerbe, für Eisenbahnanlagen, sowie für Straßen und Plätze rund 3100 ha, für öffentl. Grünflächen und Kleingärten rd. 1500 ha, für Nutzgrün einschl. der Rieselfelder, Niederungsgebiete, Gewässer, Waldungen usw. rd. 15 500 ha.

Der Berechnung des erforderlichen Baulandes sind dabei drei typische Wohnformen (die natürlich später noch weiter spezialisiert werden müssen) zugrunde gelegt: Wohnform I für die entfernt liegenden Außenbezirke (in der Hauptsache für die mit Gewerbegebieten verbundenen Wohnbezirke) einstöckige Familienhäuser (u. Umst. mit ausgebautem Dachgeschoß) mit Stallungen und größeren Gärten mit rd. 40 Einwohnern je 1 ha Nettobauland; Wohnform II mit zweigeschossigen Ein- und Mehrfamilienhäusern mit Gartenland für den überwiegenden Teil des Erweiterungsgebietes mit rd. 125 Einwohnern auf 1 ha Nettobauland; Wohnform III zur Ausfüllung der Baulücken im inneren Stadtgebiet und zum Übergang zur niedrigen Be-

¹⁾ Anmerkung der Schriftleitung. Vgl. die Besprechung in „Deutsche Bauzeitung“, Stadt und Siedlung, Jahrg. 1925, Nr. 19, S. 152. —

²⁾ Denkschrift des Magistrats vom Oktober 1925. Verfaßt von Stadtrat Dr. Fuchs u. Stadtbaudir. Behrendt. 49, 69 S., Text mit zahlreichen Abb.

Der Text der Denkschrift gliedert sich in 5 Abschnitte: 1. Die bisherige Entwicklung, Bevölkerungsdichte und Weichbildgrenze; 2. Der Flächenbedarf der Stadterweiterung als Grundlage für die Vergrößerung des Stadtgebietes; 3. Die Gegenvorschläge des Landkreises und ihre Undurchführbarkeit; Die Einheitsgemeinde als allein möglicher Träger der Stadterweiterung; 5. Anhang, enthaltend Aufsätze von Dr. Schmidt, Essen, Dr. Schumacher, Hamburg; eine Kritik der Denkschrift des Landkreises von Stadtbaurat Wolf, Dresden, (aus Dtsch. Bztg.); Stellungnahme des Bezirks Schlesien des E. D. A. zum Problem „Groß-Breslau“; Berechnungen und Zusammenstellung von statistischem Material. —

bauung, dreigeschossige Mittelhäuser mit rd. 300 Einwohnern auf 1 ha Nettobauland.

Die Bedeutung der neuen Planung für die Gesundung des Wohnwesens wird durch ihre Weiträumigkeit gekennzeichnet. Und doch hält sich dieser Anspruch auf Erweiterung des Stadtgebiets immer noch in bescheidenen Grenzen! Denn es werden damit nur die gleichen Verhältnisse erzielt, deren sich die Mehrheit der deutschen Großstädte schon jetzt erfreut. Die damit erreichte Absenkung der Besiedelungsdichte von 116 Einwohnern je Hektar des Weichbildes auf 36 Einwohner bleibt kaum

Vielmehr wäre für die spätere Entwicklung eine Erweiterung mit sogenannten „Trabanten“ ins Auge zu fassen, die, als selbständige Gemeinwesen, in Abständen bis zu 30 km entstehen sollen.

Die Denkschrift des Magistrats erbringt demgegenüber den Nachweis, daß die für die kommenden 30 Jahre vorgeschlagene Zwischenlösung versagt. Die vom Landkreise vorgesehene Bevölkerungsdichte von 250 Einwohnern je Hektar ist für die Außenbezirke der Stadt viel zu hoch. Kleinburg, Leerbeutel, Grüneiche, Bischofswalde und ähnliche Vororte erreichen mit der dort eingebürgerten Wohn



Abb. 1-3 (oben). Vergleichende Gegenüberstellung von Weichbildern verschiedener Großstädte.

Abb. 4 (rechts). Die Dichtigkeit der Bebauung im jetzigen Breslauer Stadtgebiet.

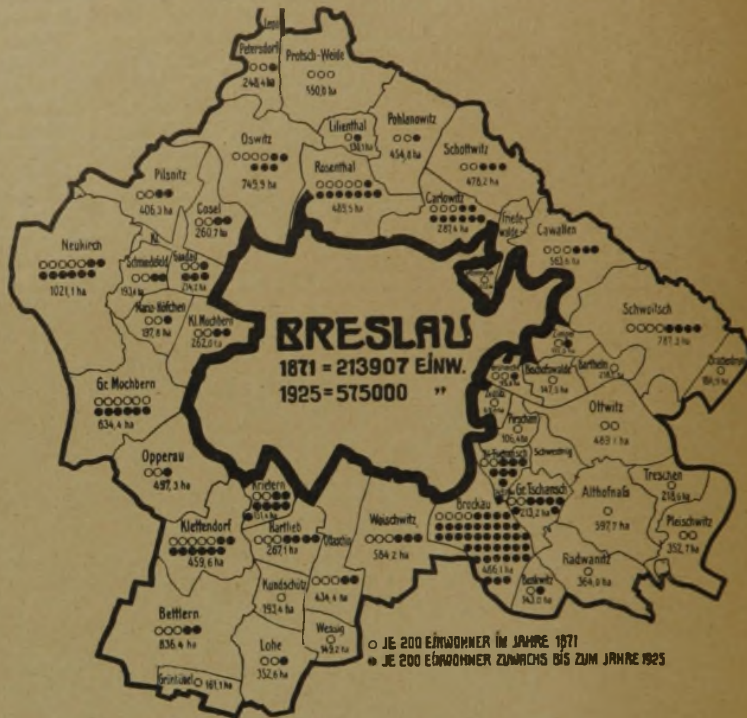
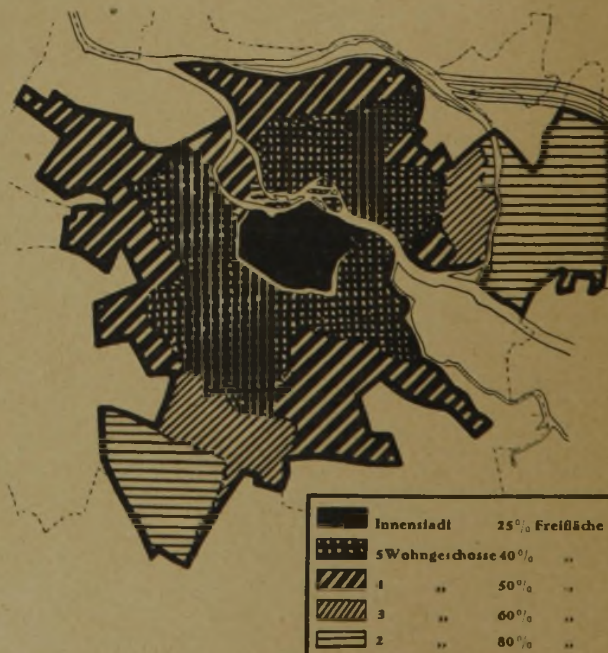


Abb. 5. Bevölkerungsbewegung in den Vororten der nächsten Breslauer Umgebung von 1871-1910.



hinter dem Durchschnitt zurück, den die übrigen deutschen Großstädte schon heute aufweisen. (Diese Zahl berechnet sich aus einer Gesamtbevölkerung von 982 000 Einwohnern (575 000 jetzt in Breslau, 57 000 jetzt in den Vororten, 350 000 Zuwachs). Bezogen auf die bebauten Flächen (einschl. Hofräumen und Hausgärten) ergeben sich rund 158 Einwohner je Hektar (bisher 381).

Der Landkreis hat geglaubt, im jetzigen Stadtgebiet, unter Hinzunahme eines ganz geringfügigen sogenannten Abrundungsgebietes, das er der Stadt gutwillig überlassen will, den gesamten, innerhalb von 30 Jahren zu erwartenden Bevölkerungszuwachs unterbringen zu können. Darüber hinausgehende Eingemeindungen seien überflüssig!

form noch nicht 100 Einwohner auf 1 ha (Zimpel 125). Dazu kommt, daß vom Landkreise zahlreiche Flächen für die Besiedlung in Ansatz gebracht sind, die für diesen Zweck nicht mehr zur Verfügung stehen. Schließlich hat er die Notwendigkeit der Entlastung der ganz unerhört über-völkerten Breslauer Stadtteile völlig außer acht gelassen. Die Berechnungen des Magistrats führen zu dem Ergebnis, daß im Weichbilde und dem vom Landkreise vorgeschlagenen Abrundungsgebiet gerade für diese notwendige Entlastung noch genügend Raum bleibt. Die Vorsorge für die Ansiedlung des Bevölkerungszuwachses zwingt dazu, die Stadterweiterung im Großen schon jetzt mit aller Energie anzubahnen.

Hierfür ist die vom Landkreis empfohlene Erweiterung mittels „Trabanten“ deshalb völlig ungeeignet, weil sie die Ansprüche an die Leistungen der Verkehrsmittel in technischem und wirtschaftlichem Sinne überspannt. Die Durchführung des Trabantenstadtplanes in der vorgeschlagenen Form bezeichnet Verbandsdirektor Dr. Schmidt-Essen in seinem Aufsatz „Ein Beitrag zur Frage der Satellitstädte“, der im Anhang der Magistrate Denkschrift wiedergegeben ist, für Breslau „als einen Versuch am untauglichen Objekt“. Es läge eine Verwechslung des Maßstabes vor und sei nicht angängig, kurzerhand amerikanische Verhältnisse nach Deutschland übertragen zu wollen.

Blüten treibt, die dicht vor den Toren Breslaus die wilde Siedlung im Gutsbezirk Rosenthal entstehen und Mietskasernen inmitten dörflicher Umgebung emporwachsen ließ, ist bezeichnend für die Erkrankung, die die Vororte schon ergriffen hat. Die Gefahr eines weiteren planlosen Wachstums ist bedrohlich geworden und kann nur durch eine zielbewußte Einheitsorganisation bekämpft werden.

Zu den Aufgaben der baurechtlichen Regelung, die nur in der Hand der Stadt Erfolg verspricht, wird bei der planmäßigen Erschließung der Vorortbezirke die Lösung der Verkehrs- und Versorgungsfragen treten müssen, die die Grundvoraussetzung der Städterweiterungspläne bildet.

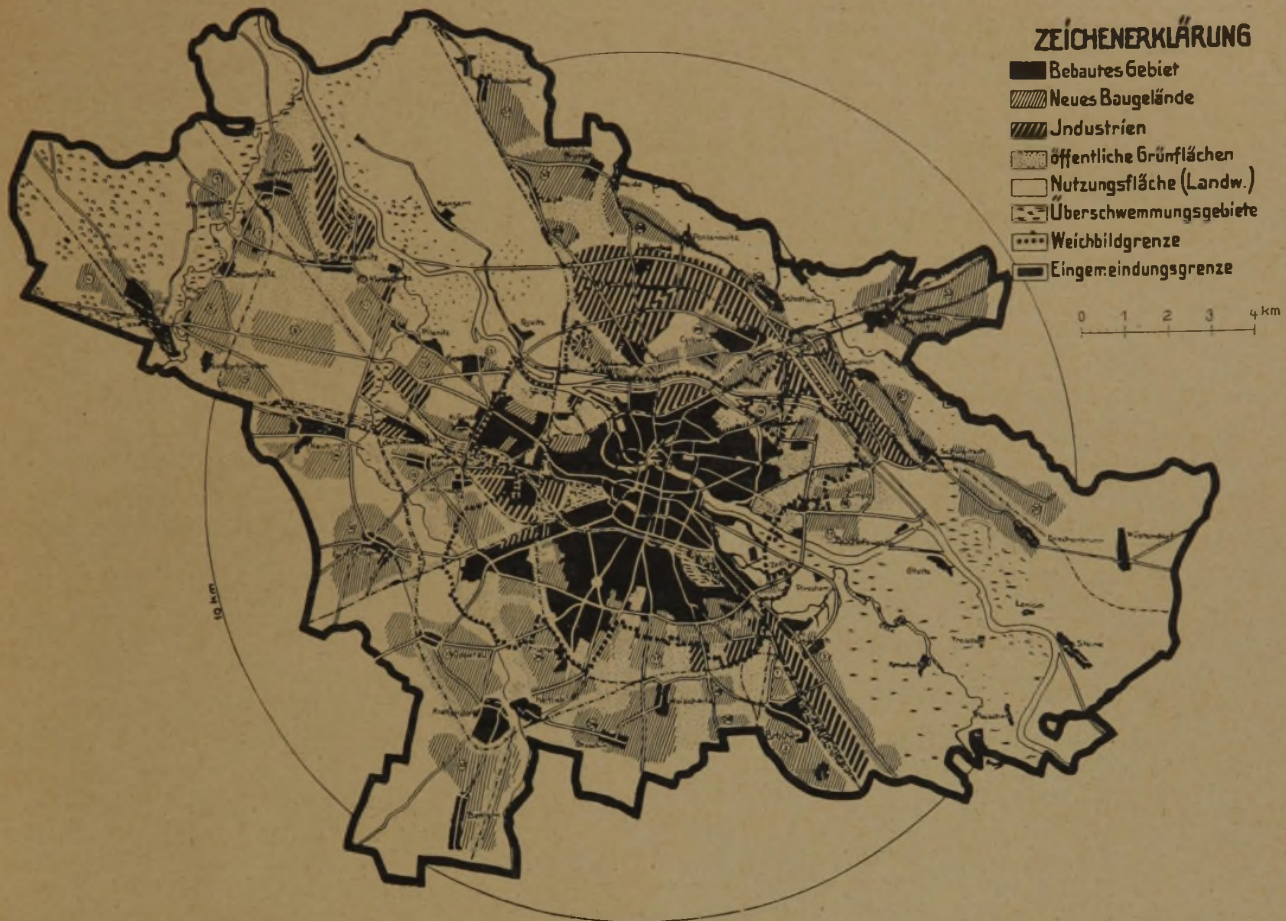


Abb. 6. Flächenaufteilungsplan für das erweiterte Stadtgebiet auf der Grundlage des Wettbewerbes.

Dieser Mangel an Augenmaß für die immerhin bescheidenen Breslauer Verhältnisse, die mit denen amerikanischer Riesenstädte nicht verglichen werden dürfen, hat den Landkreis dazu verführt, die wirtschaftlichen Gesichtspunkte außer acht zu lassen, die bei einem Städterweiterungsplan berücksichtigt werden müssen, der nicht nur ein Phantasiegebilde bleiben, sondern tatsächlich durchgeführt werden soll. Eine Lösung, wie die vom Landkreis vorgeschlagene, hat das Preisgericht bewußt vermieden, als es durch sein Gutachten die Richtlinien für die Bearbeitung des Breslauer Städterweiterungsplanes festlegte. Es hat wirtschaftliche Möglichkeiten und soziale Reformen zum wohlverwogenen Ausgleich gebracht. Die Pläne der Stadt, die auf dieser Grundlage entwickelt sind, bleiben trotz der Kritik des Landkreises unerschüttert.

Wenn der Landkreis in seiner Denkschrift die Frage der Verwaltungsorganisation für das zukünftige Siedlungsgebilde völlig unberührt läßt, obwohl er die Notwendigkeit seiner Ausgestaltung nicht bestreiten kann, so ist dieser eigentliche Kern der Streitfrage in der Denkschrift des Magistrats um so eingehender behandelt worden. Durch eine Reihe von Abbildungen wird bewiesen, daß seit langem die städtische Entwicklung auf die Vorortgemeinden übergegriffen hat. Die unbewachte bauliche Entwicklung, die infolgedessen dort ihre ungesunden



Abb. 7. Breslauer Eingemeindung bis 1911.

Auf allen diesen Gebieten erwachsen mit der Entwicklung des Verkehrsnetzes, mit der Gas- und Wasserversorgung und der Entwässerung Aufgaben, denen der Landkreis wirtschaftlich nicht gewachsen ist und auf die er bei seiner rein agrarischen Struktur auch nicht eingestellt sein kann. Sie werden von der Stadt nicht nur vermöge des ihr zur Verfügung stehenden, hochentwickelten technischen Apparates, sondern auch vor allem deshalb leichter bewältigt werden können, weil es sich für sie in der Hauptsache nur um den weiteren Ausbau bestehender Anlagen handelt, während der Landkreis diese unter unnützer Belastung der Volkswirtschaft erst völlig neu schaffen müßte.

Das Gleiche gilt von der Boden- und Wohnungsbaupolitik, die unter den gegenwärtigen Verhältnissen ungeheure Mittel erfordert. Der Wohnungsbau kann jetzt und noch auf lange Zeit nur mit Hilfe von öffentlichen Mitteln finanziert werden, die im wesentlichen aus der Hauszinssteuer fließen. Aus eigenem Aufkommen des Kreises werden schwerlich mehr als etwa fünfzig Wohnungen im Jahre erbaut werden können. Ein so geringer Wohnungszuwachs kann keine Rolle spielen. Nur die Stadt mit dem Übergewicht ihrer Hauszinssteuermittel ist in der Lage, zugleich mit dem Ausbau des Verkehrs- und Versorgungsnetzes eine dezentralisierte Ansiedlung größerer Bevölkerungsmassen wirklich durchzuführen.

Auch für alle anderen Zweige kommunaler Wirtschaft und Verwaltung, für die Erbauung und Unterhaltung von Häfen, Ladestellen und Lagerhäusern, für das Feuerlöschwesen, das Vieh- und Marktwesen, auf dem Gebiete des Schulwesens, des Wohlfahrts- und Gesundheitswesens, für Kunst und Wissenschaft ergibt sich die gleiche Überlegenheit der Stadt über den Landkreis, dem diese Aufgaben — ganz abgesehen von der übermäßigen Belastung, die sie für ihn bedeuten würde — schon deshalb nicht zumuten sind, weil sie lediglich durch das Erweiterungsbedürfnis der Stadt hervorgerufen werden.

Kann und muß die Stadt aber allein diese Ausgaben auf sich nehmen, so ist die kommunalpolitische Vereinigung der zu erschließenden Gebiete mit ihrem eigenen Weichbild eine unbedingte Notwendigkeit.

Die Bildung eines Zweckverbandes kann hierfür schon nach Lage der Gesetzgebung nicht in Frage kommen. Gegen ihn spricht ferner die Unzweckmäßigkeit und Schwerfälligkeit der damit verbundenen Doppelorganisation. Überdies haben die Erfahrungen gezeigt, daß Zweckverbände bei den hier in Betracht kommenden Aufgaben versagen, weil zu ihrer Bewältigung eine einheitliche Finanzverwaltung und die Möglichkeit eines Lastenausgleiches unbedingte Voraussetzung sind. In einer Würdigung der Tätigkeit des Groß-Berliner Zweckverbandes ist Heiligenthal zu dem Ergebnis gekommen, daß „ein Zweckverbandsgesetz, um den zu stellenden Ansprüchen genügen zu können, derartig weitgehende Befugnisse auf den Verband übertragen müßte, daß sich der dadurch geschaffene Zustand von einer Eingemeindung nicht wesentlich unterscheiden würde“.

Wenn im Kampfe gegen die Eingemeindungspolitik der Stadt das Opfer der Selbständigkeit betont wird, das die Vororte bringen müßten, so wird darauf hingewiesen, daß die Eingemeindung eine dezentralisierte Verwaltung des Stadtgebietes nicht ausschließt. Die bestehende Städteordnung biete hierfür eine geeignete Grundlage. Die Stadt beabsichtigt und hat dies in einer Reihe von Eingemeindungsverträgen bereits vorgesehen, daß in den Außenbezirken Deputationen auf Grund des § 59 der Städteordnung eingesetzt werden, denen die örtliche Verwaltung unterstellt werden soll, und die in Wirklichkeit sich nicht sehr wesentlich von den bestehenden Gemeindevertretungen unterscheiden werden, wenn auch die großen, das Gesamtgebiet angehenden Fragen, wie Bau-, Fluchtlinien- und Verkehrswesen, Wasser- und Gasversorgung, Abwasserbeseitigung usw., ebenso wie die Finanzen zentral verwaltet werden müssen. Im übrigen kann gerade bei der Eingemeindung des Breslauer Stadterweiterungsgebietes der Einwand der Zerstörung selbständigen Gemeindegelbens am wenigsten erhoben werden, weil mehr als 50 v. H. des gesamten Stadterweiterungsgebietes zu Gutsbezirken gehören. Schließlich ist zu beachten, daß sich nicht

weniger als 20 v. H. des gesamten für die Eingemeindung beanspruchten Gebietes im Eigentum der Stadt befinden. Der Anspruch der Stadt, diese Gebiete auch in kommunalpolitischer Beziehung angegliedert zu erhalten, wird gewiß nicht als unbillig angesehen werden können.

Der gern und vielfach erhobene Vorwurf, die Stadt habe auch für die bereits früher eingemeindeten Ortschaften bisher wenig oder gar nichts getan, wird durch die Aufzählung der gewaltigen Beträge entkräftet, die die Stadt für diesen Zweck aufgewendet hat, und durch den Hinweis darauf, daß die leistungsschwachen Vororte niemals in der Lage gewesen wären, derartige Summen für die Beschaffung von Gas- und Wasserversorgung, sowie für die Kanalisation aufzubringen.

Auf die Frage, was den Landkreis dazu veranlaßt, die Eingemeindungsbestrebungen so lebhaft zu bekämpfen, obwohl er doch auch nach Abtrennung der von der Stadt beanspruchten Gebiete immer noch reichlich lebensfähig bleiben würde, findet die Denkschrift des Magistrats die Antwort, die sich aus den eigenen Ausführungen des Landkreises ergibt: „Die finanzielle Schwächung des Kreises.“

Die von ihm angeführten Zahlen bestätigen die Richtigkeit der so oft in Eingemeindungsfällen von der eingemeindenden Stadt aufgestellten Behauptung, daß die einen Stadtkreis umgebenden Landkreise zwar den Hauptanteil ihrer Steuerkraft aus den städtisch entwickelten Vorortgebieten ziehen, das Steueraufkommen dann aber in der Hauptsache nicht zugunsten der Vororte, sondern des ländlichen Teiles des Kreises verwenden. Auch der Landkreis Breslau hat sich gern der Steuerkraft der Vorortgebiete bedient, ihre Entwicklung aber vernachlässigt und bei der bisherigen Eingemeindung von Vororten, der er immer den gleichen hartnäckigen Widerstand entgegengesetzt hat, die Stadt gezwungen, unter schweren Opfern das nachzuholen, was vor Jahren und Jahrzehnten aus eigenen Steuermitteln der Vorortgemeinden und des Kreises hätte geschaffen werden müssen.

Der Kreis stellt im Gegensatz zu Stadt und Dorf kein organisches Siedlungsgebilde dar. Sein Verwaltungsbezirk hängt weder wirtschaftlich zusammen, noch weist er bei seiner teils städtischen, teils ländlichen Bevölkerung einen einheitlichen Charakter auf. Es kann nicht angehen, die Fortentwicklung eines organischen Siedlungskörpers abzuschneiden, um einen Verwaltungsbezirk unberührt zu erhalten, der noch nicht Selbstzweck ist. Zu welchen Mißständen die zu späte Vereinigung eines Vorortgebietes mit der wachsenden Großstadt führt, hat die Entwicklung unserer Städte in den letzten Jahrzehnten vor dem Kriege gezeigt. Es gilt, aus den Fehlern der Vergangenheit zu lernen und zu begreifen, daß nicht die Beseitigung der Großstadt, sondern nur ihre gesunde und zweckmäßige Gestaltung Gegenstand unseres Strebens und Beginnens sein kann! —

Das neue französische Städtebaugesetz und seine Auswirkungen.

Von Ob.-Reg.-u. -Baurat Kurt Hager, Dresden*).



Frankreich besaß lange den Ruhm, in städtebaulichen Fragen, in der schönheitlichen Ausgestaltung der Städte führend zu sein. Wir erinnern uns an die Rolle, die während des II. Kaiserreichs Haubmann in Paris spielte, der zur Auflockerung des Verkehrs seine für die damalige Zeit genialen Straßendurchbrüche, die großen Boulevards, unter der begeisterten Anerkennung der ganzen Welt schuf. Die Schattenseiten dieser Art von Städtebau, der nur von Rücksichten auf Verkehrsfragen und mehr noch — wenn ich so sagen darf — von imperialistisch-ästhetischen Gesichtspunkten geleitet war, sind uns heute offenbar. Es bedurfte erst der starken sozialen Unterströmungen des beginnenden XX. Jahrhunderts, um uns erkennen zu lassen, daß das Ziel des Städtebaues das im weitesten Sinne verstandene Gemeinwohl, das Wohlbehagen und Wohlbefinden jedes einzelnen Menschen, und daß die Urzelle des Städtebaues die gesunde Wohnung, die einwandfreie Behausung jedes einzelnen Menschen ist. Während bei uns in Deutschland der Einfluß Camillo Sittes, der den Städtebau rein künstlerisch-romantisch erfaßte, noch nachklang, hatte in England schon dieses starke soziale Moment sich im Städtebau bewußt ausgewirkt.

In Deutschland war durch die schnell fortschreitende Industrialisierung und die Zusammenballung von Menschenmassen der Anschluß an diese in England praktisch gewordenen Ideen sehr bald gefunden. Aber von Frankreich

hörten wir nichts. Dort hielt man an der bisherigen Auffassung der Städtebaukunst, die sich an prunkhaften, künstlerisch-wirkungsvollen Prospekten erschöpfte, fest, während man sich allerdings in vielleicht einseitiger, aber erfolgreichster Weise der Lösung großstädtischer Verkehrsfragen zuwandte. Das sonst so fortschrittliche Frankreich verharrte bis zum Kriege in diesen Kernfragen des Städtebaues, die in England und Deutschland seit der Jahrhundertwende praktisch geübt wurden und zu einer immer intensiveren Durchdringung des Städtebaues mit der Wohnungsfrage und der damit zusammenhängenden Freilandbeschaffung führten, in einer merkwürdigen Passivität.

Erst die Notwendigkeit des Wiederaufbaues der zerstörten Kriegsgebiete hat dazu geführt, daß man in Frankreich sich die Erfahrungen, die man seither in England, Amerika und Deutschland gewonnen hatte, zunutze machte. Es waren vor allem die Anregungen, die die französischen Städtebauer und Soziologen aus dem Studium der englischen Gartenstadtbewegung schöpften, die in der Folge zu einer einheitlichen städtebaulichen Gesetzgebung führten. Der französischen Wesensart, die in einer scharfen Logik und Systematik wertvolles Rüstzeug für die Vervollkommnung von Recht und Verwaltung mitbringt, ist es denn auch gelungen, sich durch Nachholung langjähriger Versäumnisse mit der Schaffung des Städtebaugesetzes vom 14. März 1919 einen gewissen Vorsprung in der städtebaulichen Gesetzgebung der Welt zu sichern.

Dieses Städtebaugesetz (Loi concernant les plans d'extension et d'aménagement des villes), sowie eine ein-

*) Vortrag gehalten vor der Sächs. Arbeitsgemeinschaft der freien deutschen Akademie des Städtebaues. —

gehende Ergänzung zu diesem Gesetz vom 19. Juli 1924, enthält manchen wertvollen Hinweis, der auch für unsere jetzt in Fluß befindliche Baugesetzgebung maßgebend sein kann. Das Gesetz gibt aber weiter als Zusammenfassung dessen, was seit Jahren in der Praxis auch unseres Städtebaues fest verankert ist, so wichtige Richtlinien und hat für Frankreich selbst so grundlegende Auswirkungen — zunächst allerdings mehr theoretischer Natur —, daß es sich verlohnt, darauf näher einzugehen.

Der I. Artikel des Gesetzes bestimmt, daß jede Stadt von 10 000 Einwohnern und darüber gehalten sein soll, neben dem Fluchtlinien- und Vermessungsplan, den jede Gemeinde nach dem Gesetz vom 5. April 1884 aufzustellen hat, einen Städtebauplan vorzulegen. Dieser Städtebauplan soll im einzelnen aufweisen: Richtung, Breite und Charakter der neuzuschaffenden oder abzuändernden Verkehrswege, ferner die Aufteilung der Grundstücke, Umfang und Anordnung der großen und kleinen Plätze (places et squares), die öffentlichen Gärten, Spielplätze, die Park- und Freiflächen und Waldgebiete, ebenso die Plätze, die für Denkmäler und öffentliche Gebäude oder für sonstige öffentliche Anlagen (services publics) bestimmt sind.

Wir sehen also, daß die französische Gesetzgebung viel weiter geht, als die heutige deutsche, die es zu einem solchen zusammenfassenden Gesetz bis jetzt noch nicht gebracht hat. Wohl kennen wir die hier genannten Forderungen als Regel oder als wissenschaftliches Erfordernis, sie entbehren aber bei uns bis heute der gesetzkräftigen Zusammenfassung. Denn leider sind wir noch weit von einem Reichsrahmengesetz für Städtebau entfernt, ja selbst in unserem größten Bundesstaat, in Preußen, hat man soeben erst den Entwurf eines Städtebaugesetzes fertiggestellt, der zwar alle modernen Bestrebungen restlos berücksichtigt, im Grunde aber doch einer langen Entwicklung erheblich nachhinkt. Von einer bewußten Einbeziehung der sogenannten Regionalplanung ist in dem französischen Gesetz nirgends etwas zu finden, insbesondere fehlt jeder Hinweis auf die Ausscheidung von Wirtschaftsgebieten für Industrie und Gewerbe, während z. B. Freiflächen und Waldgebiete festgelegt sind. Das Gesetz scheint hier der späteren Regelung durch die Gemeinde nicht vorgreifen zu wollen, da diese die für den Bebauungsplan geltenden Bestimmungen (règlements) festzusetzen hat. Daß eine Zonenfestsetzung im Bebauungsplan durch Ortsgesetze beabsichtigt ist, geht aus dem Gesetz hervor (Artikel 11). Wenn man den Gemeinden hier gerade bezügl. der Industriegebiete freie Hand gelassen und auf generelle gesetzliche Vorschriften verzichtet hat, so scheint mir dies nur vorteilhaft zu sein, weil es in vielen Fällen mißlich sein wird, die Industrie auf bestimmte Flächen eindeutig zu verweisen. Dasselbe gilt auch für die Landwirtschaft.

Der zweite Paragraph des ersten Artikels verlangt ein beschreibendes Programm zu dem Bebauungsplan (also wohl zu vergleichen unserer Bauordnung), in dem die Erfordernisse des Gesundheitswesens, der Denkmalpflege und der Ästhetik, die Freiflächen, die Gebäudehöhe, die Trinkwasserversorgung, die Abwasserbeseitigung, die Beseitigung und Verwertung der Abfallstoffe und, soweit nötig, die Sanierung des Erdbodens festgelegt sind.

Außer den Städten über 10 000 Einwohner unterliegen auch andere Gemeinden den gleichen Verpflichtungen, und zwar:

1. Alle Gemeinden im Seine-Departement, das ist Paris und seine dicht bevölkerte Umgebung.

2. Alle Gemeinden mit wachsender Bevölkerung (en voi d'accroissement), über die eine Liste durch den Generalrat des Departements angelegt wird, die der Begutachtung durch die Städtebaukommission des Departements unterliegt. Ebenso alle Gemeinden, die ihre Eintragung in diese Liste nachsuchen und sich damit den Pflichten, die sich aus dem Städtebaugesetz ergeben, ausdrücklich unterwerfen; auch hier unter Zustimmung der Städtebaukommission.

3. Alle Badeorte (Seebäder, Luftkurorte) und Sportplätze und sonstige Orte, die eine Aufenthaltsgebühr erheben, deren Bevölkerung sich um 50 v. H. oder mehr im Jahre vermehrt hat. Auch diese Orte werden in einer Liste der Departements-Regierung geführt.

4. Alle Orte, die einen besonderen malerischen, künstlerischen oder geschichtlichen Charakter haben, die nach dem Gesetz vom 21. April 1906 in einer besonderen Liste der Kunst- und Naturschutzkommission in den einzelnen Departements aufgeführt sind. Es handelt sich also hier um Gebiete ähnlich unseren Denkmals- und Naturschutzbezirken. Beachtlich ist aber auch hierbei die Mitwirkung der Städtebaukommission.

5. Alle Kleinwohnungsgruppen und Kleinsiedlungen, die von Baugenossenschaften, Baugesellschaften oder Einzelpersonen geplant und durchgeführt werden.

6. Alle Orte, die durch Kriegsereignisse, Feuer, Erdbeben oder andere Naturereignisse zerstört worden sind (Art. 2).

Die Anlegung von Listen für Orte, die eine starke Entwicklung voraussehen lassen, erscheint mir von größter Wichtigkeit auch für unsere Verhältnisse, damit nicht wieder wie z. B. in Sachsen unter dem Einfluß des Baugesetzes von 1900 auch von kleinen Gemeinden zur Befriedigung des gemeindlichen Ehrgeizes oder aus Großmannsucht weitgehende, auf das Wachstum von vielen Jahrzehnten berechnete Bebauungspläne aufgestellt werden, deren Undurchführbarkeit sich längst ergeben hat. Es sind durch diesen, von den Behörden damals sogar genährten Eifer große öffentliche Geldmittel nutzlos vergeudet worden.

In dem Gesetz ist aber auch weiter sehr verständiger Weise darauf Rücksicht genommen worden, daß der Städtebauplan nur den Charakter eines allgemeinen Übersichts- oder Orientierungsplanes erhalten kann, wenn seine Durchführung in kurzer Frist nicht wahrscheinlich ist.

Die Kosten der Planung für die durch Kriegs- oder Naturereignisse zerstörten Ortschaften übernimmt der Staat. Ebenso für die Orte, die durch Natur-, Kunst- oder geschichtlichen Charakter ausgezeichnet und in der vorher erwähnten Liste der Kunst- und Naturdenkmäler aufgeführt sind. Aber auch für die anderen Gemeinden können Staatsbeihilfen zu den Kosten der Planaufstellung gewährt werden, die nach dem Vorschlag der Departementspräfekten auf den Haushaltplan des Ministerium des Innern übernommen werden.

Man sieht hier also eine sehr großzügige Auffassung von den kultur- und wohlfahrtfördernden Wert dieser Arbeiten, die wir leider auch vor dem Kriege trotz unserer damaligen größeren finanziellen Leistungsfähigkeit bei unseren Staatsbehörden nicht haben finden können.

Für jedes Departement ist eine Städtebaukommission gebildet, bestehend aus dem Departementsrat für Gesundheitswesen, der Kommission für Kunst- und Naturschutz, dem Bauausschuß, dem Landwirtschaftsrat, zwei Mitgliedern des öffentlichen Kleinwohnungsamtes, vier Bürgermeistern, die durch den Generalrat des Departements gewählt werden, und schließlich zehn Mitgliedern, die vom Präfekten entsprechend ihrem Amtscharakter und ihrer Zuständigkeit ernannt werden. Diese Kommission hat als Sachverständige die Vertreter der Architektenvereine, der Kunst-, Altertums- und Geschichtsvereine, ferner Vertreter der Landwirtschaft, des Handels- und der Industrie, der Sport- und Verkehrsvereine, die beteiligten Bürgermeister und die verschiedenen beteiligten staatlichen Dienststellen zu hören. Die Kommission kann sich auch Berichterstatter angliedern, die für die Beratungsgegenstände ihres Faches entscheidende Stimme haben.

Für das Seine-Departement ist eine besondere Städtebaukommission gebildet, die entsprechend den vielen, hierbei berührten Interessen aus nicht weniger als 98 (!) Mitgliedern besteht. Diese Zahl erscheint bei aller Würdigung der Wichtigkeit der in Frage stehenden öffentlichen Interessen überaus hoch, zeigt aber, welchen großen und berechtigten Wert man in Frankreich einer ausreichenden Vertretung der öffentlichen und privaten Beteiligten bei diesen Arbeiten, die häufig tief und auf Jahrzehnte bestimmend in bestehende Verhältnisse und wohlverworbene Rechte einschneiden, beimißt. Bezeichnend für die zunehmende Erkenntnis von der Bedeutung des Wohnungswesens innerhalb des Städtebaues ist auch die angemessene Beteiligung von Vertretern der öffentlichen Wohnungsfürsorge an diesen Kommissionen.

Über den Departementskommissionen steht eine Oberkommission für Städtebau im Ministerium des Innern. Die Zusammensetzung dieser obersten Kommission entspricht etwa der der Departementskommission. Als ihre vornehmste Aufgabe ist im Gesetz bezeichnet die Aufstellung von allgemeinen Regeln und Richtlinien für die Anwendung des Städtebaugesetzes.

Wir haben in Deutschland derartige Städtebaukommissionen leider noch nicht. Ihre alsbaldige Schaffung entspricht aber einem dringenden Bedürfnis und muß gerade mit Rücksicht auf die einschneidenden Eingriffe in das öffentliche und private Leben, die sich aus der gesetzlichen Festlegung von sogen. Flächenaufteilungs- oder Regionalplänen ergeben werden, mit allem Nachdruck als eine Notwendigkeit gefordert werden.

Weiter befinden sich in dem Gesetz die auch für uns

wichtigen Bestimmungen, daß bei Städtebauplanungen, die mehrere Gemeinden betreffen, der Präfekt gemeinsame Vorarbeiten der an der Planung interessierten Gemeindevertretungen zu veranlassen hat und zwischengemeindliche Besprechungen auf Grund der Gemeindeverbandsverfassung anzuordnen hat. Wenn aber Planungen sich über verschiedene Departements erstrecken, so sind sie gemeinsam von den beteiligten Departementsregierungen aufzustellen. Ein derartiger Plan wird durch ein besonderes Gesetz als im öffentlichen Interesse liegend erklärt. Wenn man bei uns eine ähnliche, unseren Verhältnissen entsprechende Regelung treffen wollte, bedürfte es eines Reichsrahmengesetzes für Städtebau, um die Länder bei den sie gemeinsam berührenden Planungen an einen Tisch zu bringen.

Ein besonderer Artikel (10) ist dem Verfahren der Ansiedlungsgenehmigung gewidmet. Diese wird unabhängig von der eigentlichen Baugenehmigung erteilt, die nach wie vor nach den in Kraft befindlichen Gesetzen nachgesucht werden muß. Als wichtig interessiert uns hierbei nur, daß die Genehmigung zur Ansiedlung auf die Dauer von 30 Jahren für Gelände, das nicht vom Fluchtlinienplan erfaßt wird und außerhalb der Ortslage liegt, versagt wird, sofern diese betr. Parzellen nicht einen unmittelbaren Zugang zu einem öffentlichen Weg des Straßennetzes haben. Die Verwendung von durch eine neue Fluchtlinienfestsetzung unbebaubar gewordenen Reststücken ist derart geregelt, daß die Gemeinde das Reststück auf Erfordern des Besitzers erwerben muß entweder auf gutlichem Wege oder auf dem Wege der Enteignung. Tut sie das nicht, so kann der Bauwerber bauen, ohne Rücksicht auf die Fluchtlinien nehmen zu müssen. Also ein außerordentlich weitgehender Schutz der privaten Interessen. Die Kosten für den Anschluß an das bestehende Straßennetz werden entweder von der Gemeinde oder vom Departement übernommen. In sehr ausführlicher Weise werden in dem Gesetz (vor allem durch seine Ergänzung vom 19. Juli 1924) die Bestimmungen über Kleinwohnungsgruppen und Kleinsiedlungen (groupes d'habitations et lotissements) geregelt

Vermischtes.

Bauvorschriften in Padua. Als Ergänzung unserer Mitteilung über die Umgestaltung der Stadt Padua in „Stadt und Siedlung“ Nr. 2/1926 mag die Kenntnisnahme einiger diesbezüglicher, durch Regierungsverordnung vom 15. Dezember v. J. erlassenen Bauvorschriften von Wert sein, wenn auch nur zum Vergleich mit deutschen Bestimmungen ähnlicher Art. Es werden unterschieden die weiträumige und die enge Bauweise (estensiva und intensiva). Erstere findet, soweit unsre Abb. 1 Nr. 2 auf Seite 15 in Betracht kommt, Anwendung im Quartiere di Vanzo, letztere im Quartiere Centrale (Santa-Lucia- und Dom-Viertel).

Bei der weiträumigen Bauweise müssen die Gebäude ringsum freistehen und von den Nachbargebäuden mindestens 6 m, von der Straße in der Regel wenigstens 4 m entfernt sein. An Straßen von 16 m und mehr Breite darf jedoch unmittelbar in der Straßenfluchtlinie gebaut werden. Kein Bauplatz darf kleiner sein als 300 qm. Die größtzulässige Überbauung ist 100 qm plus $\frac{1}{2}$ der Bauplatzfläche. Die Gebäude dürfen über dem Erdgeschoß noch zwei bewohnbare Geschosse enthalten; der Fußboden des Erdgeschosses soll nicht niedriger als 0,75 m und nicht höher als 1,50 m über der Straßengleiche liegen. Die Einfriedigung an der Straße darf höchstens 3 m hoch, mehr als die Hälfte der Länge muß durchsichtig sein. An den mit Bäumen bepflanzen Straßen dürfen Einfahrten nur in Übereinstimmung mit einer Baumücke und unter Schonung des Baumwuchses angelegt werden. Hauspaare sind zulässig, wenn die beiden Häuser in einheitlicher Architektur gleichzeitig aufgeführt werden. Bauliche Vorsprünge sind in den Vor- und Seitengärten statthaft, insoweit sie nicht mehr als $\frac{1}{10}$ der unbebauten Fläche einnehmen und die Höhe des Erdgeschosses nicht übersteigen. Sehr weiträumig ist diese Bauart offenbar nicht.

In den für die enge Bauweise bestimmten Stadtteilen ist eine Mehrhöhe bis zu 4 m statthaft, vorausgesetzt, daß nach dem Urteil der Baubehörde ein befriedigendes Gesamtbild entsteht. Ausnahmsweise kann die Stadtverwaltung nach Anhörung der zuständigen Organe eine größere Höherführung monumentaler Gebäude zulassen oder, im Gegenteil, die Höhen aus künstlerischen Rücksichten beschränken.

An den neuen, von Lauben (portici) zu begleitenden Straßen sind einheitliche Gebäudehöhen und eine einheitliche Tiefe der Lauben vorgeschrieben; die lichte Höhe der letzteren darf nicht weniger betragen als 4 m.

Industriebauten und Lagerhäuser sind nur zulässig in

(Art. 11—16). Bei der Planung solcher Kleinsiedlungen und Wohnungsgruppen kann die Bereitstellung von Freiflächen (z. B. für Spielplätze) gefordert werden, ebenso von Plätzen für die Errichtung öffentlicher Gebäude. Das Land für öffentliche Gebäude wird entschädigt, das für Freiflächen und Wege aber nur dann, wenn dessen Gesamtheit mehr beträgt als ein Viertel der Grundfläche der ganzen Siedlung. Die Genehmigung zur Anlage einer Wohnungsgruppe oder Kleinsiedlung kann versagt werden, wenn das Gelände für Wohnzwecke ungeeignet ist, die Siedlung ein geschütztes Waldgebiet oder ein schönes Landschaftsbild beeinträchtigt oder in einer Zone liegt, die für andere als Wohnzwecke bestimmt ist.

Käufer und Mieter von Kleinsiedlungsstellen oder von Wohnungen in Gruppenthäusern werden in weitgehender Weise vor Benachteiligung durch Verkäufer oder Verpächter geschützt. Wenn der Unternehmer einer solchen Siedlungsanlage die gesetzlichen städtebaulichen Bestimmungen nicht voll erfüllt und insbesondere die Belange der Gesundheitspflege, der Ästhetik und der Denkmalspflege nicht wahrt, zu deren Einhaltung er sich in sehr ausführlichen Vertragsbestimmungen dem Käufer oder Mieter gegenüber verpflichtet hat, wird er mit hoher Geldstrafe belegt. Die Gemeinde oder das Departement können sogar die Enteignung der Siedlung durch Verordnung des Staates verlangen, die Siedlung selbst zur Durchführung zu bringen und sie wieder verkaufen, für den Fall, daß der Unternehmer Teile des Siedlungsgeländes an Siedlungslustige verkauft, bevor er die im Gesetz vorgeschriebenen Erfordernisse erfüllt hat.

Die Gemeinden haben die Möglichkeit, mit der Erledigung aller mit dem Siedlungswesen zusammenhängenden Fragen die öffentlichen Kleinwohnungsämter zu betrauen.

Schließlich wird durch das Gesetz die für die Durchführung des ganzen Gesetzeswerkes überaus wichtige Errichtung einer Gemeindevorschubkasse für Städtebau in jedem Departement angeordnet, deren Geschäftsverfahren in einem besonderen Gesetz geregelt ist. — (Schluß folgt.)

Geländeteilen, die für solche Zwecke durch den Bebauungsplan und die Bauordnung bestimmt sind. — J. St.

Können Fluchtlinien vorübergehend aufgebaut werden, ohne daß gleichzeitig neue Fluchtlinien festgestellt werden? Wir stellen diese an uns gerichtete Frage zur Diskussion, der Sachverhalt ist folgender:

Für den Hauptverkehrsplatz (Marktplatz) einer rheinischen Industriestadt wurde 1902 ein Fluchtlinienplan aufgestellt und teilweise förmlich festgestellt, der den heutigen Anforderungen des Städtebaues und der Verkehrstechnik in keiner Weise mehr gerecht wird. Während der Vorarbeiten wurde bekannt, daß an einer bedeutsamen Stelle innerhalb des fluchtlinienmäßig festgestellten Teiles eine umfangreiche bauliche Veränderung in Aussicht stand, Verwirklichung, eine brauchbare Neuplanung erheblich erschwert, wenn nicht verhindert.

Aufhebung der alten Fluchtlinie schon vor Fertigstellung der Neuplanung, sodaß nunmehr der ganze Platz vorübergehend ohne Fluchtlinie war. Als dann das Baugesuch einlief, konnte durch Festsetzung einer Einzelfluchtlinie erreicht werden, daß der Bauherr sich mit einem die künftige Platzgestaltung nicht hindernden Provisorium begnügte und sich verpflichtete, im Falle einer Regulierung in die neue Fluchtlinie zurückzugehen.

Neuplanung: die Festsetzung der neuen Fluchtlinie einschl. desjenigen Platzteils, der bis dahin überhaupt noch keine Fluchtlinie hatte. Die Einsprüche der Interessenten wurden abgewiesen.

Es bestehen noch Zweifel, ob es trotz der besonderen Umstände überhaupt angängig war, durch Aufhebung der bestehenden Fluchtlinie diesen wichtigen Verkehrsplatz fast ein Jahr ohne Fluchtlinie zu belassen. —

Gebührenordnung für Städtebau. Wir verweisen darauf, daß die G.-O. für städtebauliche Arbeiten in der Fassung, wie sie in der G.O. vom 1. 7. 23 für Arch. und Ing. steht, vom A.G.O. als nicht zeitgemäß bezeichnet und die Anwendung der G.O. in der Fassung, wie sie in „Deutsche Bauzeitung“ 1925, S. 219, Hauptblatt, abgedruckt und von der Geschäftsstelle der A.G.O. zu beziehen ist, anempfohlen wird. —

Inhalt: Erweiterung der Stadt Mailand. — Die Stadt Breslau und die Eingemeindung ihres Erweiterungsgebietes. — Das neue französische Städtebaugesetz und seine Auswirkungen. — 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.