

# DEUTSCHE BAUZEITUNG

60. JAHRGANG \* Nr. 29 \* BERLIN, DEN 10. APRIL 1926

## STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN, VERKEHRSWESEN U. VERSORGUNGS-ANLAGEN

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

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

### Großstädtische Wohnungsfürsorge.

Die Chemnitzer Regelung.

Von Stadtrechtsrat Dr. Heymann, Leiter der städt. Kreditstelle für Neubauten.



In Chemnitz wird die Frage der Bauherrschaft so gelöst, daß die Stadt den Eigenregiebau ablehnt mit Rücksicht darauf, daß dieser die volle Übernahme der Baukosten erfordert und noch dazu Mittel zum Erwerb von Grundstücken beansprucht, daher die sehr erwünschte Besteuerung privater Gelder unbenutzt läßt sowie der Stadt die Verwaltung der fertigen Häuser aufbürdet. Vielmehr beschränkt sich die Stadt darauf, die Bauenden durch Bauhypotheken zu unterstützen, die die Kreditstelle für Neubauten des Wohnungs- und Siedlungsamtes an Siedlungen und Einzelunternehmer als Bauherren gewährt.

Die Siedlungen, mit denen wir uns zunächst zu beschäftigen haben, sind hier der Stadt als die ersten „Helfer im Streite“ wider die Wohnungsnot beige-sprungen. Die Anfänge der Bewegung fallen noch in die Vorkriegszeit. Während des Krieges legte die größte der Siedlungen dann den Grundstein zu ihrem Stammkomplex und schaffte in schwerster Zeit bereits 18 Häuser mit 102 Wohnungen, nebst einer Zentralwaschanstalt und einer Konsumvereinsverkaufsstelle. Dann erlöschte die Bewegung im Kriege am allgemeinen Bauverbot. Aber die nunmehr sich ausbreitende Wohnungsnot nach Kriegsende den Bestrebungen der Siedler einen gewaltigen Auftrieb. Bereits 1919 sind die Genossenschaften beisammen, die in den folgenden Jahren, fast ohne Unterbrechung, mit öffentlichen Mitteln bauen <sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Es sind dies: Allgem. Baugenossenschaft f. Chemnitz und Umgebung, e. G. m. b. H. Chemnitz-Gablenz; Chemnitzer Kriegersiedlung, gem. G. m. b. H., Chemnitz; Chemnitzer Spar- und Bauverein, Chemnitz; Eisenbahner-Baugenossenschaft für Chemnitz und Umgegend, e. G. m. b. H., Chemnitz-Borna; Siedlungsgesellschaft Chemnitz-Altendorf, e. G. m. b. H., Chemnitz; Pfarrhübelsiedlung Chemnitz, e. G. m. b. H., Chemnitz. —

Bis zu jener Zeit hatte die Stadt als typisches Beispiel dafür gelten können, wie im Verlaufe einer überstürzten Entwicklung, die städtebauliche Erkenntnis sich als nicht reif genug erwiesen hatte, um dafür zu sorgen, daß Wohn- und Arbeitstätten der breiten Bevölkerungskreise sorgsam getrennt würden. Die Folge war ein buntes Durcheinander geworden, wodurch selbst ein bescheidenes Wohnungsbedürfnis der tagsüber in schwerer Arbeit schaffenden Menge in der Engigkeit öder Mietkasernen verkümmern mußte. Es war ein Glück für die neue Bewegung, daß sie in der Stadtverwaltung einen neuen Geist vorfand, der strebt war, mit viel Liebe zur guten Sache und reifem Können nachzuholen, was versäumt worden war.

Siedlungs- und Baupolizeiamt mit der Bauberatungsstelle beeinflussten die ganze Bewegung entscheidend durch Aufstellung eines wohlervogenen Programms, mit dem städtebaulichen Ziel, die entstehenden Siedlungen nur dort zuzulassen, wo bebauungsplanmäßig eine scharfe Trennung von Wohn- und Arbeitstätten möglich war, wo Grünanlagen, Wälder und Parkanlagen reine Luft gewährleisteten, ohne daß es an guter Verkehrsmöglichkeit der Bewohner zur Arbeitsstätte mangelte.

Dabei gelang es, in fast allen Himmelsrichtungen Siedlungen in den äußeren Stadtteilen unterzubringen, ohne daß, was von großer Bedeutung ist, ein besonders großer Kreis zugelassen zu werden brauchte. Man hatte gleich zu Anfang das richtige Gefühl, daß man eine Verzettlung der Bauanlagen und der Geldmittel meiden müsse. Die Folgezeit hat dann — durch das immer unzulängliche Ausmaß der öffentlichen Gelder — deutlich gemacht, wie eine Zusammenfassung der Kredite auf einige wenige Anwärter nottat, wenn anders man in absehbarer Zeit dazu kommen wollte, in einer wirtschaftlichen Bauweise möglichst zusammenhängende Wohnanlagen zu schaffen. Nur so konnte



Abb. 1. Modell der Siedlung Hähnelberg. Allg. Baugenossenschaft, Chemnitz.

erreicht werden, daß bei allen Genossenschaften die Bautätigkeit ständig im Fluß blieb<sup>2)</sup>. Dies Ziel wurde hochgehalten, nicht ohne daß es oft heftige Auseinandersetzungen mit den noch nicht eingemeindeten Vororten zu bestehen gab, deren dort ansässige Siedler auch aus städtischen Mitteln Kredite haben wollten. Sie mußten auf den Landeswohnungsverband verwiesen werden, solange Knappheit der Mittel bestand, woran sich bis zur Stunde nichts geändert hat.

Das nun aber die wenigen — erst 6, später 9 — Siedlungen<sup>3)</sup> ausreichten, die Siedlungsgebiete der Stadt auszufüllen, kam daher, daß es ihnen, ohne Ausnahme gelang, sich größte Interessengebiete, teils im Eigentum, teils in Erbbau, teils durch eine bloße Anwartschaft zu sichern. Auf nicht weniger als 560 000 qm sitzen sie als Erbbauberechtigte, nahezu 300 000 qm sind ihr Eigentum, über reichlich 1 000 000 qm haben sie sich außerdem eine Anwartschaft gesichert.

Diese Zahlen veranschaulichen sehr deutlich, wie

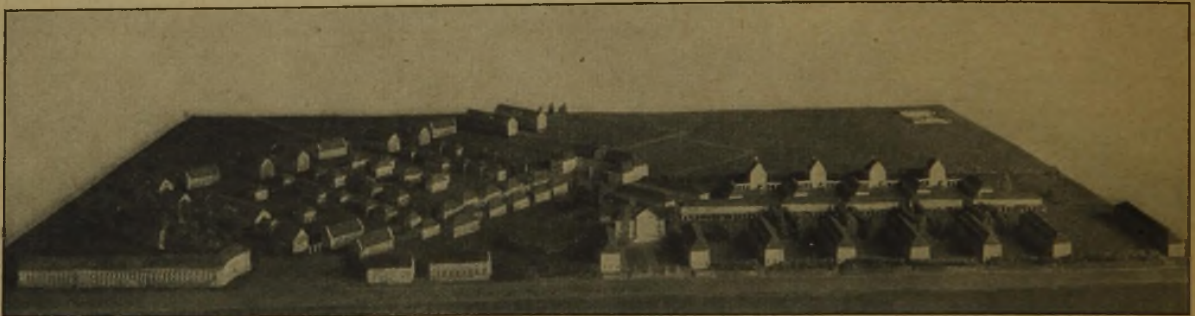


Abb. 2. Modell der Siedlung der „Chemnitzer Spar- und Bauvereins“, „Gagfeh u. Heimat“.

gerade die Großstadt zum Nährboden einer ihr feindlichen Bewegung werden mußte, nachdem sie den Wunsch nach einem verbesserten Wohnbedürfnis, Generationen hindurch nicht befriedigen konnte und ihm dadurch nur umso intensiver zum Durchbruch verhalf<sup>4)</sup>.

In der Tat, die Siedler haben kräftig vorgearbeitet: rund 7000 Wohnungen können auf dem genannten Gesamtgelände entstehen. Da man bisher insgesamt 1766 erstellte, hat man noch ein weites Feld vor sich.

So war eine recht geräumige Plattform geschaffen, auf der die Siedler tüchtig zum Schlage ausholen konnten. Sie taten es mit recht beachtlichem Erfolge. Im Sturme der größten Inflation trieben sie ihre Bauten hoch, und der Wagemut ihrer Führer schuf ihnen goldene Früchte. In den Papiermarkbauten erhielten sie Vermögenswerte, die ihnen heute die Finanzierung ihrer Goldmarkbauten wesentlich erleichterten, indem sie ihnen die Aufnahme von Krediten, die außer der Mietzinssteuer nötig sind, ermöglichen, wodurch es ihnen gelingt, das Sparkapital ihrer Mitglieder erheblich zu strecken im Interesse einer umfangreichen Bautätigkeit.

Sehr beachtlich ist auch, daß sie es bei den Städtischen Körperschaften erreichten, daß ihnen ein fester Anteil von 1/2 der jährlich für den Wohnungsbau zur Verfügung stehenden Mittel zugebilligt wurde.

<sup>2)</sup> Es gibt Städte, die Siedlungen in so großer Zahl zugelassen haben, daß mitunter jedes Jahr einige ansetzen mußten, weil die Mittel für alle nicht ausgereicht haben. (Köln berücksichtigte nicht weniger als 58, Paris gar 150 gemeinnützige Baugesellschaften) —

<sup>3)</sup> Hinzukommen ab 1. 4. 25: „Heimat“, Gemeinnützige Bau- und Siedlungs-A.-G., Chemnitz. „Selbsthilfe“, Gemeinnützige Heimstättenes. m. b. H., Geschäftsstelle Chemnitz. Gemeinnützige Heimstätten A.-G. Groß-Dresden, Filiale Chemnitz. —

<sup>4)</sup> Bemerkenswert ist, daß das Erbbaugelände nicht ausnahmslos von der Stadt, sondern mit 150 000 qm von einem Privateigentümer einer Siedlung gegeben wurde. Von dem übereigneten Gelände wurden 65 000 qm von der Stadt, der Rest von Privaten erworben. Das (noch nicht erworbene) Interessengebiet ist nur etwa zur Hälfte städtisch. —

Klug genug, sich der Notwendigkeit einer besonders wirtschaftlichen Bauweise nicht zu verschließen, gaben sie bei Zeiten der Erwägung Raum, daß das bodenreformerische Ideal des ausgesprochenen Flachbaus durch die Not der Zeit in den Hintergrund treten müsse und gingen bis zum 3-geschossigen Sechsfamilienhaus über, dieses auch, vereinzelt, in Reihenform erstellend. So stehen z. B. 152 Einfamilienhäuser 354 Mehrfamilienhäuser gegenüber, letztere in 2—3-geschossiger Bauweise und ausgebautem Dachgeschoß.

Die einzelnen Siedlungen zeigen hierbei interessante Unterschiede. Zum Teil fing man mit dem ausgesprochenen Flachbau an, um dann mehr in die Höhe zu gehen. Es zeigt sich weiter, daß man es immer wieder mit dem Einfamilienhaus — in schönem Idealismus — versuchte: noch im Vorjahr entstanden eine Anzahl von Kriegerheimstätten, deren erhöhte Kosten nur dadurch aufgebracht werden konnten, daß den Heimstätten ihre kapitalisierte Rente zur Verfügung stand. In einem anderen Falle handelt es sich offensichtlich

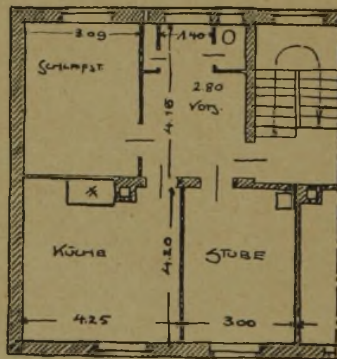


Abb. 3. Grundrißskizze der Siedlungsges. Chemnitz-Altstadt, Ammonstraße.

um wirtschaftlich besser gestellte Mieter einer großen Berufsorganisation, die sich, bewußt, den Luxus eines 6-räumigen Eigenheimes leisten. Im übrigen aber hat man eingesehen, daß — leider — das Einfamilienhaus zu teuer ist für die Siedler, für die man baut.

Bemerkenswert ist hierbei, daß eine Siedlung diese Entwicklung vorausgesehen hat und entschlossen von Anbeginn auf den Geschoszbau im 6—8-Familienhaus zugekommen ist. Sie hat hier die Bedeutung, daß sie gewissermaßen das Bindeglied darstellt zwischen dem vom Flachbau her kommenden Genossenschaften und der großstädt. Etagenhaus-Siedlung, wie wir sie z. B. in Köln und Berlin so bewußt in den Vordergrund gerückt sehen. Es vollzieht sich hier eine Abwandlung des Begriffs der Siedlung, indem auch solche große Wohnanlagen diesen Namen beanspruchen, die — außerhalb der Verkehrszentren — in 3—4-geschossiger Form, blockweise, errichtet sind, hierbei jedoch nicht wieder in den Fehler der Mietkaserne verfallen, indem sie für gut belichtete und durchlüftbare Räume sorgen dadurch, daß im Innern des Blocks eine große Innenhof-Grünfläche freigelassen und gartenkünstlerisch gestaltet wird. In der Tat hat besagte Siedlung bereits vor dem Kriege eine solche Wohnanlage in der durch den Anfang der Entwicklung bedingten Form geschaffen.

Die wirtschaftliche Bauweise der Siedlungen wurde weiterhin dadurch gewährleistet, daß sie sich alten bewährten Unternehmerfirmen verschrieben, also auf Experimente verzichteten. Die größte von ihnen allerdings ging eigene Wege, indem sie sich entschloß, ihre Bauten einer eigens dazu gegründeten Baugesellschaft auf gemeinnütziger Grundlage anzuvertrauen. Aber auch hier war man nicht willens, auf die Mitarbeit solcher Kräfte zu verzichten, die als erfahrene

Fachleute aus dem Baugewerbe kamen. Man hatte in deren Auswahl eine glückliche Hand. So trugen diese intelligenten Facharbeiter, nun als Leiter ihrer Berufsgruppen, mit Rat und Tat zum Gelingen bei. Auch in die kaufmännische Leitung berief man gründliche Kenner der Bilanz. In einer Zeit, wo die Zeitungen von anrührenden Siedlungsgründungen melden, dürften diese Feststellungen allgemein interessieren.

Wir sagten schon, daß neben dem Einfamilienhaus (auch das Zweifamilienhaus kommt vor) das Mehrfamilienhaus mehr und mehr in den Vordergrund tritt. Die Wohnungsgrundrisse weisen 2—6 Räume auf (einschl. Küche), im Mehrfamilienhaus herrscht die dreiräumige Wohnung vor (Wohnküche, Stube und Schlafzimmer — als größter Raum —). Die Wohnfläche beträgt etwa 60 qm. Daneben gibt es noch zweiräumige und vierräumige Wohnungen. Letztere, sowie die noch höhere Raumzahl treffen wir im Einfamilienhaus (Zweifamilienhaus). Eine zum Schlafen benutzbare Kammer im (ausgebauten) Dachgeschoß treffen wir bei den dreiräumigen Wohnungen. Sämtliche Wohnungstypen weisen einen gegenüber der Mietkaserne erweiterten und verschönten Wohnraum auf, der mit

unter eine Sitznische enthält und unmittelbare Belichtung und Durchlüftung zuläßt. Die Aborte sind ausnahmslos in die Wohnung verlegt. Ein Baderaum ist nur vereinzelt vorgesehen, so vor allem in den Einfamilienhäusern, wo auch die Wohnküche durch eine Spüle mit Werkstatttraum erweitert ist. Die Wohnungen haben Ost-Westlage. Gemeinschaftsanlagen sind in größeren Komplexen vorhanden. Die Kleintierzucht ist stark eingeschränkt, nachdem sie durch die Freigabe der Ernährungswirtschaft wieder unrentabel geworden ist.

Besonders hervorgehoben sei schon jetzt, daß die finanziellen Grundlagen unserer Siedlungen durchaus gesund sind. Die hier in Betracht kommenden Zusammenhänge sind es wert, in einer besonderen Abhandlung gewürdigt zu werden. Hierauf sei heute schon verwiesen.

Einen vollständigen Überblick über das Geschaffene und die weiterhin bevorstehenden großzügigen Siedlungsanlagen gab kürzlich die Ausstellung „Chemnitzer Wohnungsbau“<sup>5)</sup>.

Einige Abbildungen aus dieser Ausstellung sind in Abb. 1—3, S. 57 u. 58 wiedergegeben. —

### Die Detaillierung des Lageplans.

Von Professor Alphons Schneegans, Dresden\*).



Wenn ich heute von der Detaillierung des Lageplanes reden will, so möchte ich Aufgaben berühren, die Jeden betreffen, der sich städtebaulich betätigt, ganz gleich, ob es sich um eine private Siedlung handelt, wie etwa die Krupp'schen Arbeiterkolonien, oder um Stadterweiterungspläne, die von einer weiterschauenden Gemeindeverwaltung aufgestellt werden.

Zur Klarstellung dieses Gedankens greife ich eine Anlage in Dresden auf, die in der Kreuzung der Karcher Allee und der Wiener Straße entstand und als Basteiplatz heute im Stadtplane besteht.

Abb. 1, S. 60 und Abb. 5, S. 61 geben den heutigen Zustand wieder. Aus Abb. 1 geht hervor, wie die Karcher Allee, von Norden herkommend, die Wiener Straße trifft, um weiterhin den Zug der Staatsbahn zu berühren und dessen Damm in einer Unterführung zu durchqueren. Der Städtebauer hat nun in die Kreuzung der Straßenachsen Karcher Allee und Wiener Straße seinen Zirkel eingesetzt und einen Kreis von 85 m Durchmesser geschlagen, der die Bauplätze begrenzt. Die Bürgersteige der beiden Straßenführungen sind in Bogenform zu einander gezogen und die verbleibenden 4 Zwickel mit Rasen belegt, deren äußere Umgrenzung eine Reihe von Pappeln übernimmt, die also den 85 m großen Kreis begleiten. Dieses Gebilde wurde als Basteiplatz bezeichnet.

Die Grundstücke, die hier liegen, sind nun nach dem heutigen Stand verschieden geteilt. Die südöstliche Ecke wurde von einem einzigen Besitzer belegt, dessen Haus A nach der Winkelhalbierungslinie a—b gerichtet ist. In den anderen Ecken dient die gleiche Winkelhalbierungslinie als Trennung der Grundstücke, so daß, wenn diese beibehalten wird, sicher eine Bebauung entstehen würde, die mit der von Haus A nicht identisch sein kann.

Auf Abb. 5, S. 61 gebe ich ein Schaubild nach dem Platz von der Karcher Allee aus. Der Bahndamm bildet die Grenze der Erscheinung im Hintergrund. Die doppelte Baumreihe des südlichen Teiles der Karcher Allee nimmt das Hauptinteresse in Anspruch. Das Haus A flankiert links die ganze Erscheinung, während die Pappeln noch klein sind und heute natürlich noch keine Werte darstellen, die in die Rechnung gesetzt werden können.

Ich möchte noch erwähnen, daß ich auf dem Bilde die Baumbepflanzung des nördlichen Teiles der Karcher Allee vernachlässigt habe. Sie würde alles verdeckt haben und somit den Eindruck des Beschauers, der von der Karcher Allee nach dem Bahndamm schreitet, im Bilde unmöglich gemacht. Ich glaube aber, daß diese Unterlassung zum Verständnis meiner Gedanken notwendig ist.

Bevor ich weitergehe, ist es vielleicht noch wertvoll, das Eine festzunageln, daß in der Bemessung und Gestaltung des Basteiplatzes keine Rücksicht darauf genommen wurde, daß die 2 sich kreuzenden Straßenzüge nicht ebenbürtig sind. Die Karcher Allee zieht sich, von Norden her kommend, etwa einen ganzen Kilometer am berühmten Großen Garten entlang in einer Fahrbahn von 10 m, einem beiderseitigen Reitweg und Bürgersteig, so

daß die ganze Breite dieses Straßenzuges, der auf beiden Seiten mit einer doppelten Baumreihe bereichert ist, 30 m beträgt. Die Karcher Allee stößt dann an den Eisenbahndamm, und hier verengt sich der Straßenzug bei der Unterführung auf 25 m, um später sich noch enger zu gestalten.

Die Wiener Straße ist von West nach Ost in gleichmäßiger Weise geführt, und zwar mit einer Fahrbahn von 10 m und einem Bürgersteig von 4 m, so daß die ganze Breite der Straße 18 m beträgt.

Diese Verschiedenheit der Werte: Karcher Allee mit 30 m, Wiener Straße mit 18 m, ferner die reichere Ausgestaltung der Karcher Allee, auch ihre Beziehung zum Großen Garten, hätte bei der Anlage eines Platzes an ihrer Kreuzung Berücksichtigung finden müssen. Doch darauf komme ich später zurück.

Man darf nun eine Gestaltung nicht beurteilen wollen, solange die gärtnerischen Anlagen noch ganz jung sind, auch nicht ohne sich zu vergewissern, auf welche Weise die Bebauung später einwirken wird, und so möchte ich in den Bildern 6 und 7 die ganze Anlage ergänzen, wie sie auf Grund des heutigen Zustandes etwa in 20 Jahren aussehen wird.

Der Lageplan Abb. 2, S. 60 zeigt gegenüber der Abb. 1 eine vollständige Bebauung. Die Häuser B, C, D, E, F, G, sind in den vorhandenen Grundstücken entstanden und richten sich natürlich nach den bestehenden Straßen, also nicht etwa nach einer Winkelhalbierungslinie wie Haus A. Sie haben also sicher gar keine Beziehung zum Basteiplatz.

Abb. 6, S. 61 gibt das Schaubild dazu. Die Pappeln sind groß geworden und umrahmen den Platz; Haus A links ist dahinter sichtbar, und rechts sehen wir das Haus B, das nach der Karcher Allee schaut. Was besonders auffällt, ist aber, daß die Kreisform des Platzes als solche nicht deutlich wird. Die Absicht des Städtebauers also, der mit dem Zirkel seinen Kreis geschlagen hat, doch offenbar um eine geschlossene Form hier zu verwirklichen, ist nicht erreicht.

Die Gründe dafür zu untersuchen, möchte nun die Aufgabe sein, der wir uns zuzuwenden haben. Vordem sei aber der Bebauung nach ein Wort gewidmet, denn wie sie in diesen Abb. 2 und 6 zu sehen ist, kann man sie als charakterlos bezeichnen. Hat man schon ein neutrales, richtungsloses Gebilde in Form des runden Platzes angenommen, so müßte demgemäß eine Bebauung auch grundsätzlich gleichartig sein. Ich meine, daß die Bebauung entweder gleichmäßig nach Haus A vor sich gehen müßte, so daß auch die anderen Ecken nach solchen Winkelhalbierungslinien bebaut wurden, oder umgekehrt auch die südöstliche Ecke, die das Haus A enthält, nach den Straßenzügen gerichtet werden müßte wie die Häuser B, C, D, E, F, G.

Nach dem jetzigen Zuschnitt der Grundstücke erscheint es, als ob weder dem einen, noch dem anderen Prinzip

<sup>5)</sup> Vgl. Wirtschaftsbeilage 1926 Nr. 6, S. 47. —

<sup>\*)</sup> Vgl. hierzu die früheren Arbeiten desselben Verfassers Jhrg. 1924, S. 5, 222, 541; Jhrg. 1925, S. 383, Hauptblatt. —

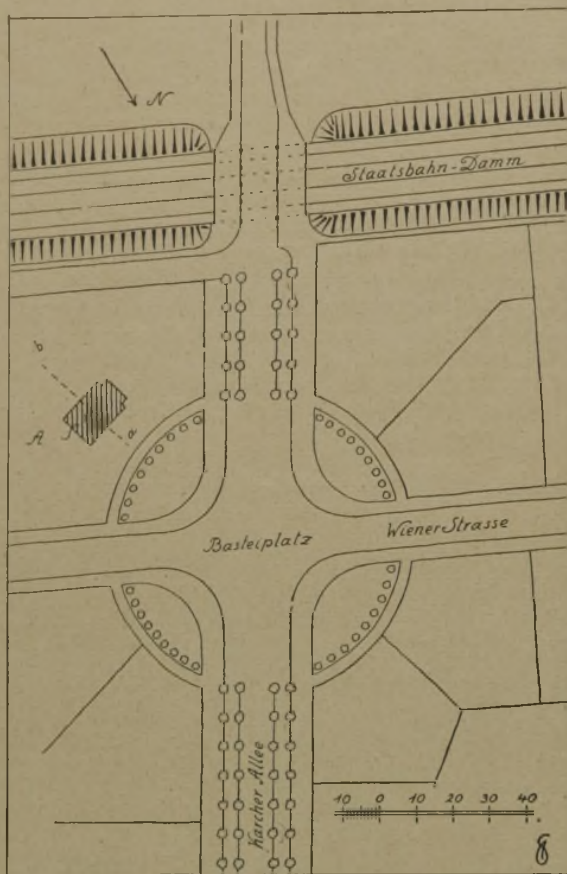


Abb. 1. Heutiger Zustand.

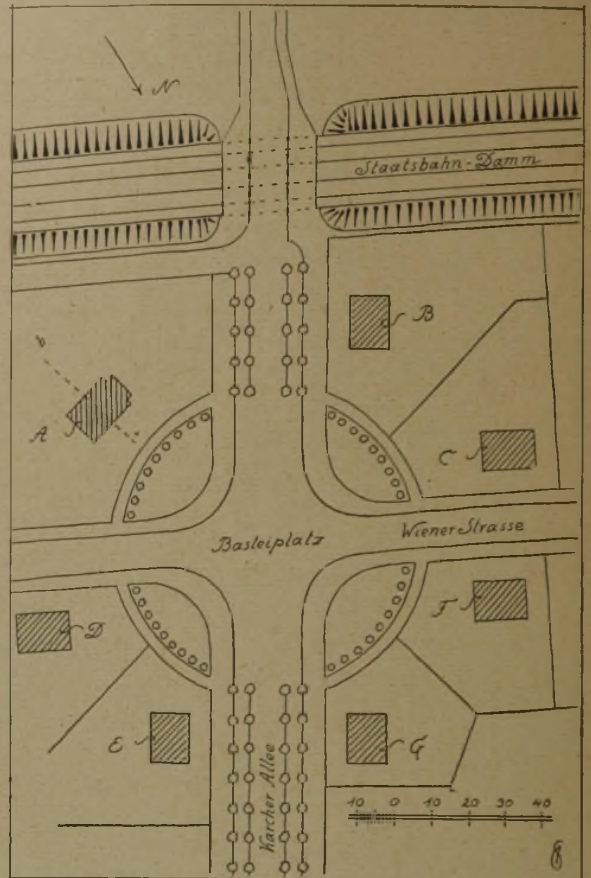


Abb. 2. Vollständige Bebauung nach dem heutigen Plan.

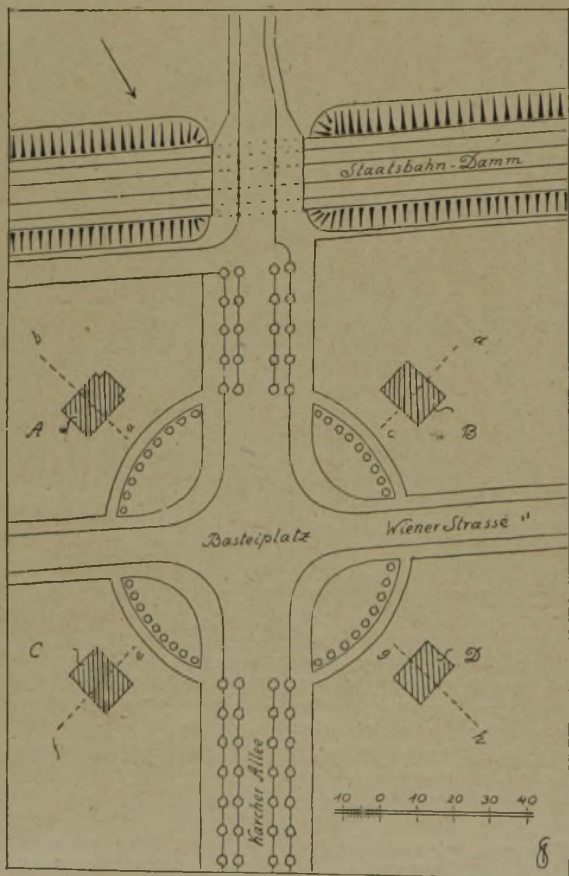


Abb. 3. Symmetrische Bebauung nach dem Prinzip A.

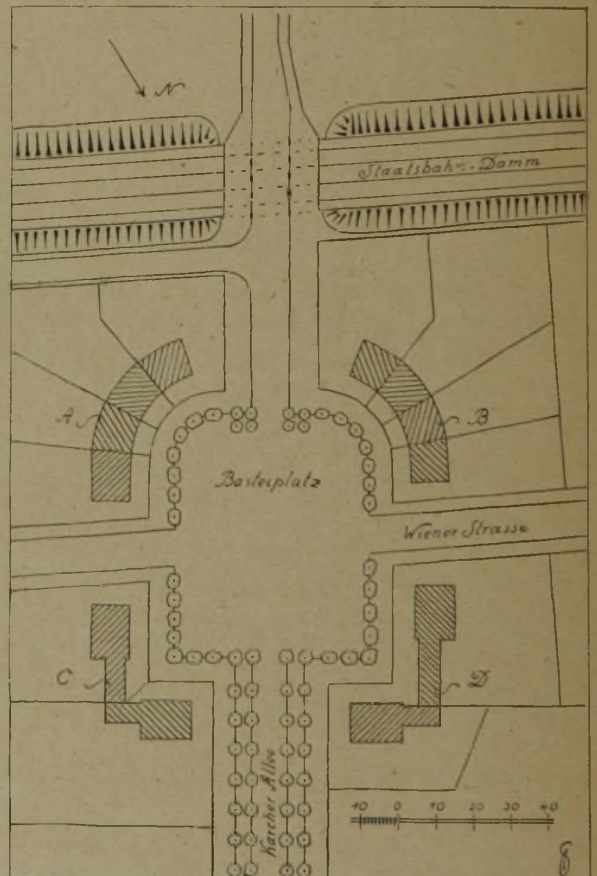


Abb. 4. Völlige Neugestaltung des Platzes.

Rechnung getragen werden soll, sondern die Bebauung dem Zufall überlassen sein.

Eine Bebauung nach dem Prinzip Haus A ist in Abb. 3, oben und 7, S. 61 dargestellt. Nach Abb. 3 entstanden also weitere Winkelhalbierungslinien c-d, e-f, g-h und dementsprechend gerichtet die Häuser B, C, D.

Die Erscheinung dazu gibt Bild 7, S. 61 wieder. Es ist aber die gleiche, wie auf Abb. 6, S. 61 mit dem einzigen Unterschied daß Haus B im Bilde nicht mehr viel sichtbar bleibt. Die Erscheinung des Platzes hat weder gewonnen, noch verloren. Die Kreisform, die doch Ausgangspunkt war, ist undeutlich geblieben, und statt

einer Geschlossenheit, die doch der Kreis von selbst mit sich führen soll, erblicken wir ein Zerflattern nach rechts und links, das Interesse wird nirgends gefesselt und wir bleiben sicher unbefriedigt.

Fragen wir wiederum nach den Gründen dafür, möchte ich vor allen Dingen das Eine betonen, daß der Kreis als Plattform hier verfehlt ist. Soll an der Kreuzung der Karcher-Allee und Wiener Straße ein Platz entstehen, so ist er der Hauptstraßenführung zuzugeben, also der Karcher-Allee, um dadurch ganz deutlich die Verschiedenheit der hier vorhandenen Werte zu kennzeichnen. Die Gedanken, die mich hierbei leiten, habe ich in Abb. 4, S. 60 und Abb. 8, unten, zur Darstellung gebracht.

Der Basteiplatz entspricht hier in seiner Richtung der Karcher-Allee hat eine Breite von 65 m, ist also gegen den Kreisplatz um 20 m verengt. Nach der Tiefe zu steigt der Platz nach Süden zu 30 m über die Flucht der Wiener Straße und gestaltet sich links und rechts bogenartig aus mit Radius von etwa 20 m. Im Norden aber schließt der Platz viereckig ab und entwickelt eine Gesamtfläche von rd. 80 m. Er ist aber auch in seiner Gesamtgröße kleiner als zuvor. Dadurch kann aber seine Geschlossenheit nur gewinnen.

Als weiterer wichtiger Gedanke ist aufzunehmen, daß die Karcher-Allee hier ihren Abschluß findet. Die zweireihige doppelte Bepflanzung der Karcher-Allee hört am Anfang des Platzes auf. Auf der Gegenseite sind diese Baumreihen betont durch 2 Gruppen von je 4 Pappeln, die den Schlußpunkt der Allee bilden, während die vorn durch eine kurzgeschnittene Baumreihe um den Platz herum mit der Bepflanzung der Allee verbunden wird.

Der Teil vom Platz bis zum Bahndamm ist vernachlässigt. Er hat auch keine Bedeutung mehr, sodaß auch kein Grund vorhanden ist, den Straßenzug breiter zu gestalten, als die Eisenbahn-Unterführung, zu der er hinleitet.

Und schließlich ist die Bebauung am Platze ganz anders vorgenommen, indem am südlichen Teil 2 Gruppen A und B von je 4 Wohnungen angenommen sind, die sich der abgerundeten Plattform anschmiegen, während im nördlichen Teil wiederum 2 Gruppen C und D sich entwickeln, die ebenfalls in geschlossener Form den Platz umgrenzen. Diese Baugruppen haben den Zweck, die Geschlossenheit der Platzgestaltung zu betonen und sie zu verwirklichen.

Abb. 8, unten, gibt das Schaubild dazu. Die zwei Gruppen von je 4 Pappeln bilden ein Ziel für den Zug der Karcher-Allee ganz deutlich. Die kurzgehaltene Baumbeplanzung umschließt den Platz rechts und links und die 2 Gruppen A und B unterstreichen diesen Gedanken kräftig und wirkungsvoll. Die Rollen der einzelnen Darsteller sind klar verteilt und differenziert.

Vergleichen wir aber Abb. 8 hierneben mit Abb. 6 und 7, oben, so sehen wir ganz deutlich wie einerseits der Platz durch seine geschlossene Form geschlossener geworden ist, andererseits aber, wie wohlthuend auf Abb. 8 die Pappeln als Schlußpunkt dienen und das Interesse des Beschauers auf sich ziehen. Zugleich tritt aber deutlich hervor, in welcher hervorragendem Maße die Bauten hier in die Platzwirkung hineinspielen. Sie sind geradezu nötig um den einheitlichen Gedanken eines Platzes von anderen Einflüssen unberührt zu lassen.

In diesen Darstellungen in Abb. 4, S. 60 und 8, oben, erblicke ich nun eine „Detailierung des Lageplanes“. Ich kann mir wohl vorstellen, daß bei der Aufteilung eines Stadtteiles, der später bebaut werden soll,

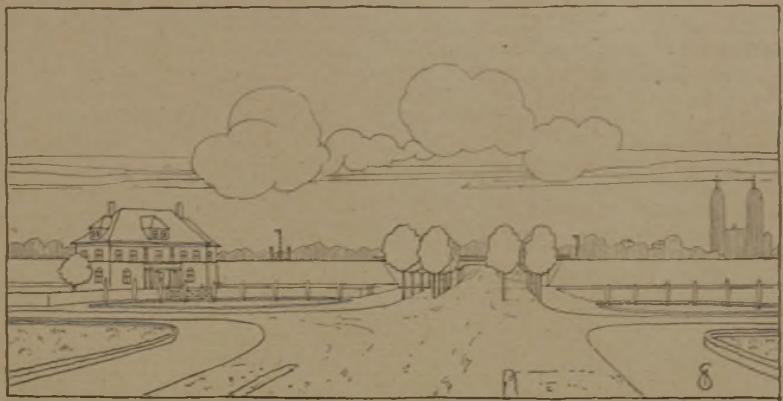


Abb. 5. Schaubild zu Abb. 1. Heutiger Zustand.



Abb. 6. Schaubild zu Lageplan Abb. 2.



Abb. 7. Schaubild zu Lageplan Abb. 3.

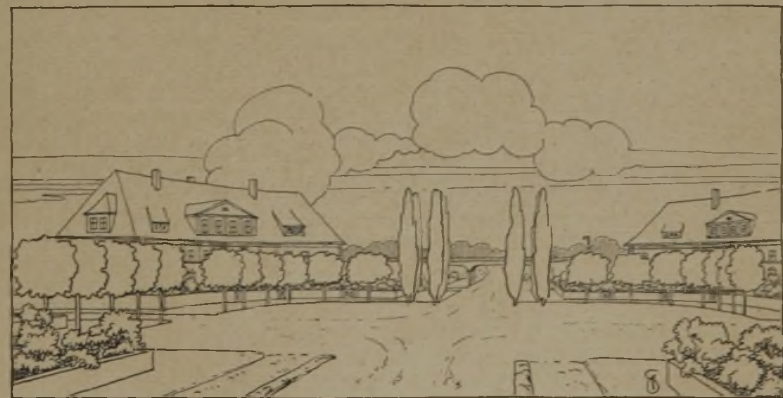


Abb. 8. Schaubild zu Lageplan Abb. 4.

wie er auf Bild 1 dargestellt ist, vielleicht nur um den Gedanken eines Platzes vorläufig festzunageln. Die weitere Arbeit muß aber darin bestehen, daß durch die Detailierung dieses Gedankens alle Werte der Umgebung sorgfältig zueinander abgewogen werden, um nicht nur ein schematisches Gebilde zu erhalten, sondern eine

lebendige Gestaltung. Darin sind die Größen der Grundstücke inbegriffen, die um den Platz gruppiert sind, ja sogar die Bebauung selbst in ihren Massen, denn werden diese Momente dem Zufall oder der Willkür des Publikums preisgegeben, so ist die größte Wahrscheinlichkeit, daß der städtebauliche Gedanke wieder vernichtet wird. Es ist gewiß ein Zwang für das baulustige Publikum, aber ohne den kann keine Ästhetik des Städtebaues gedeihen, und das Publikum hat an den übrigen Straßen noch genügend Freiheiten, die es auch ausnutzen kann, ohne der Allgemeinheit zu schaden.

Die Hochbauverwaltungen der Gemeinden müßten aber darauf ausgehen, systematisch solche Detaillierungen des Lageplanes vorzunehmen, ehe es zu spät wird und durch vermeintliche Freiheiten durch die Bauenden der Allgemeinheit Schaden zugefügt werde.

Zum Schluß möchte ich aber die Frage aufwerfen, ob es heute noch möglich wäre, die Erscheinung des Basteiplatzes zu verbessern. Ich verweise dafür auf die Abb. 9 u. 10, neben. Das Haus A ist gebaut und kann natürlich nicht abgerissen werden. Auch in der Einteilung der übrigen Grundstücke wäre es wahrscheinlich sehr schwer, große Veränderungen zu schaffen. Die Form des Platzes ließe sich aber anders gestalten, wenn die Anlieger nicht nachteilig beinflusst werden.

Die Form des Basteiplatzes habe ich nun nach Abb. 4, S. 60, beibehalten und die Grundstücke nach Abb. 1 dargestellt. Es ergibt sich daraus für das Haus A eine Vergrößerung des Grundstücks, ebenso für B und C, die so angelegt sind, wie in Abb. 2, S. 60. Nach dieser Seite dürfte also kein großes Hindernis bestehen. D, E, F

und G würden allerdings kleine Verluste an Land erleiden, doch würde ich meinen, daß ein großes Gemeinwesen, wie die Stadt Dresden, zur Erreichung eines erstrebten Zieles die Möglichkeit finde, dies zu erreichen.

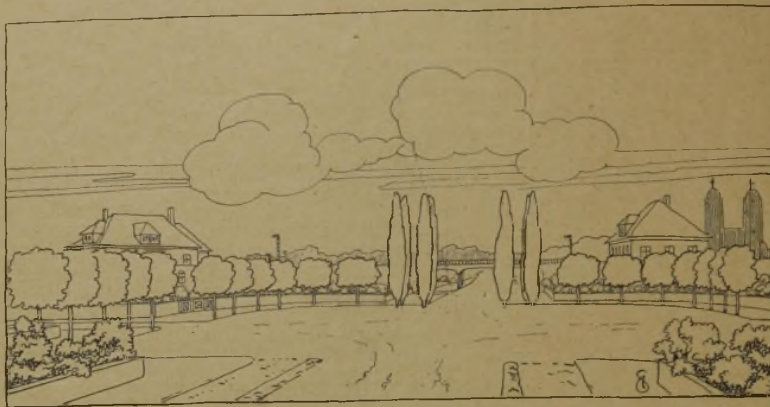


Abb. 9. Schaubild zu Abb. 10.

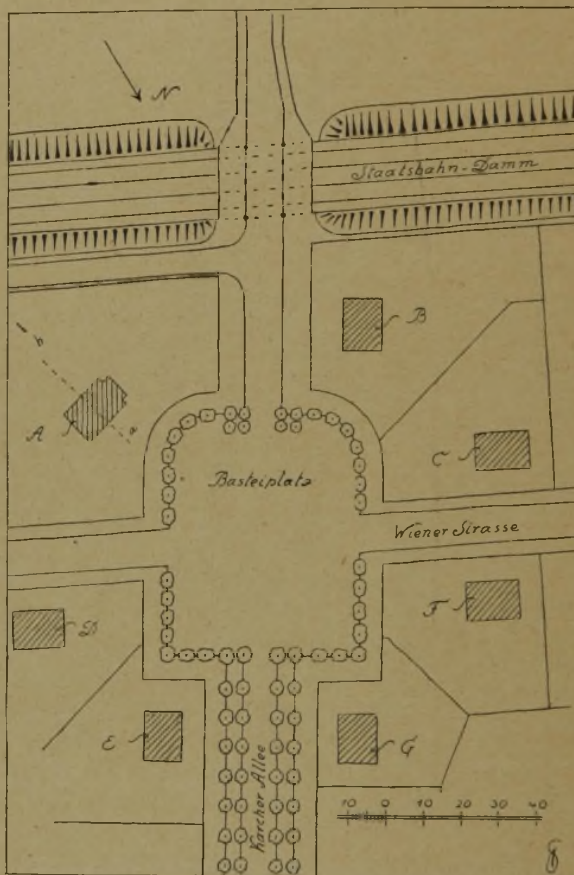


Abb. 10. Neugestaltung des Platzes unter Berücksichtigung des vorhandenen Hauses A.

Schauen wir nun nebenstehendes Schaubild Abb. 9 an und vergleichen wir es mit Abb. 6, S. 61, so ist wohl eine Verbesserung unleugbar, eine Verbesserung, die wahrscheinlich in der Wirklichkeit noch viel wirkungsvoller in die Augen fallen wird. Ein restloses Erreichen der ästhetischen Höhe, wie in Abb. 8, ist aber unmöglich, weil eben das Haus A schon steht.

Es ist am Basteiplatz in Dresden dafür die Zeit verpaßt worden. Die Detaillierung des Lageplanes ist versäumt worden. Man sollte aber versuchen, zu retten, was zu retten ist, ehe eine Gestaltung der Nachwelt verbleibt, die dicht neben den prachtvollen Anlagen des großen Gartens nur dazu dienen könnte, zu zeigen, wie groß unsere Vorfahren waren, und auf die Seele zu binden, daß wir alles Interesse haben, ihnen nachzueifern, um der Gefahr zu entgehen, gegen die Vergangenheit mit den Werken unserer Zeit abzufallen. —

Nachschrift der Schriftleitung. Die vorstehenden Ausführungen zeigen in ausgezeichneter Weise an einem, den wirklichen Verhältnissen entnommen Beispiel, wie der Aufstellung des Gesamtplanes noch eine Fülle von Kleinarbeit von städtebaulichen Einzellösungen folgen muß, wenn die Absichten des Planes, ein nicht nur zweckmäßiges, sondern auch ästhetisch befriedigendes Stadtbild zu schaffen, erreicht werden soll. Es kann hierauf nicht nachdrücklich genug hingewiesen werden. Darin liegt der besondere Wert der vom Verfasser schon mehrfach in unserer Zeitschrift veröffentlichten Untersuchungen. —

## Heimstätten-Grün.

Von Dr. Ing. A. Hoenig, Köln.

**S**tädtische Freiflächenpolitik wird durch eine besondere Nuance der sozialen Einstellung bedingt; man sollte meinen, daß die moderne Grünpolitik unter allen Umständen einen Bestandteil der städtischen Bodenpolitik bilde; doch machen sich erfahrungsgemäß innerhalb der bodenpolitischen Bestrebungen gerade gegen die Grünabsichten Widerstände wirtschaftlicher Natur geltend, deren Berechtigung nicht ohne weiteres abzusprechen ist.

Der nüchterne Tatsachensinn einer geschäftstüchtigen Gemeindeverwaltung und der Idealismus einer großzügigen Freiflächenpolitik sind nicht immer ganz leicht unter einen Hut zu bringen.

Das preußische Fluchtliniengesetz in seiner Neufassung von 1918 und die ergänzenden Runderlasse des Ministers für Volkswohlfahrt bieten zwar die Handhaben zur fluchtlinienmäßigen, d. h. gesetzlichen Festlegung von Garten-

anlagen, Spiel- und Erholungsplätzen. Die Planfeststellung aber wirkt sich nach zwei Richtungen aus: die Grundeigentümer sehen ihre Luftschlösser, die meist phantastischen Bauklassen angehören, in nichts zerfließen, während die Stadt sich über kurz oder lang entschließen muß, die betroffenen Grundstücke zu erwerben.

Der Standpunkt der Haus- und Grundbesitzer ist ganz eindeutig: jeder Bürger nimmt für sich als selbstverständliches Recht in Anspruch, unmittelbar am Erholungsgrün zu bauen und zu wohnen, aber kein einziger ist bereit, auch nur einen Zoll breit seines Landes für das öffentliche Grün gutwillig herzugeben. Darin liegt die Tragikomödie der städtischen Grünflächenpraxis: das Gelände neben dem projektierten Grün erfährt eine Wertsteigerung, während die Grünfläche selbst im Bodenpreis herabgemindert wird. Im Grunde genommen handelt es sich dabei um nichts anderes als eine besonders krasse Auswirkung der Bauklassenordnung. Der wertbildende Zwang, der

jedem Bauklassenplan innewohnt, äußert sich hier extrem in der Bauklasse „Null“. Der organische Aufbau eines guten Bauklassenplanes, der im allgemeinen der natürlichen Entwicklung der Bodenwerte Rechnung trägt, wird durch die Grünkeile des modernen Freilächensystems zerrümmert, die gewaltsam in die logische Ordnung der Bodenwertzonen Bresche schlagen. Es wäre unbillig, die zufälligen Grundeigentümer zu benachteiligen, aber man kann auch der Stadt nicht zumuten, für Park- und Gartenland die hohen Bodenpreise einer viergeschossigen Bauklasse zu zahlen. Vom finanzwirtschaftlichen Standpunkt muß man gegen derartig unrentable Bodengeschäfte die schwersten Bedenken tragen.

Die Kernfrage der praktischen Grünpolitik ist daher zweiteilig zu stellen: wie läßt sich Bauverbot oder Baubeschränkung durchsetzen:

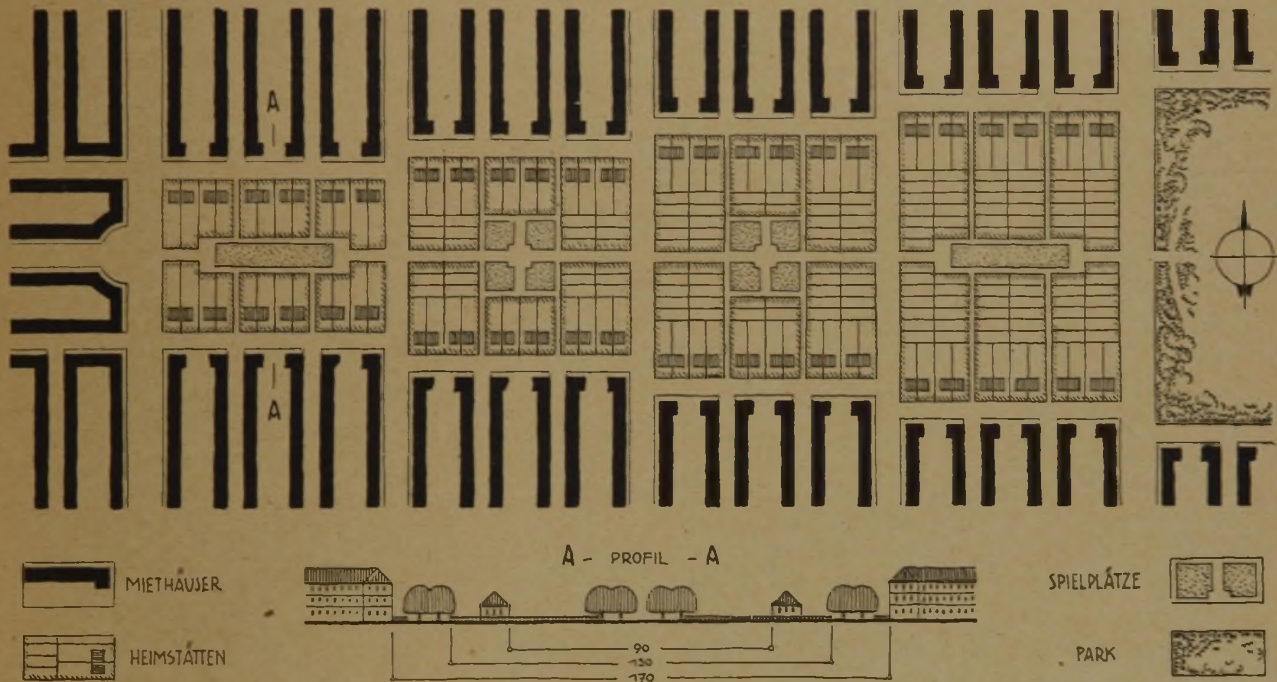
- a. ohne ungerechte Härte für die betroffenen Grundeigentümer,
- b. ohne untragbare finanzielle Nachteile für die Gemeinde?

Die bisherigen Rechtsbestimmungen geben darauf nur eine unvollkommene Antwort; die Verurteilung eines Grundstückes zur Grünfläche wird dadurch rechtswirksam, daß die Gemeinde das Grundstück erwirbt; das ist die

dazu berufen, im Städtebau eine Rolle zu spielen. Die Wohnheimstätte (§ 1) besteht aus einem Einfamilienhaus mit Garten, die Gartenheimstätte (§ 30) aus einem Kleingarten (mit Laube). Das Heimstättengrundstück ist unverletzliches Privateigentum und mit einer dauernden Baubeschränkung belastet; mit anderen Worten: *privates Dauergrün*.

Sache der Städtebauer ist es, die Bedeutung dieser Einrichtung für die Stadtplanung richtig zu erkennen und ihre Vorteile der Allgemeinheit zu erschließen. Wenn die Stadt in der Rolle des Heimstätten-Ausgebers ein nicht zu geringes Risiko auf sich nimmt, so ist die Forderung nach einer breiteren Auswirkung des sozialen Gedankens, der dem Heimstättenrecht innewohnt, durchaus am Platze. Daraus folgt die Nutzenanwendung des Heimstättenrechtes für den Städtebau: der Einbau des privaten Heimstättengrüns in das öffentliche Grünsystem der Stadt.

Die städtebauliche Auseinandersetzung mit dem Heimstättenrecht führt zunächst zu der Erkenntnis, daß Heimstättenkomplexe der notwendigen Elastizität des Bauungsplanes Abbruch tun; sie liegen als ein „Rührmich-nicht-an“ im Stadterweiterungsgebiet. Aber dieser ungünstige Eindruck weicht, wenn man versucht, die starre Heimstätteneneigenschaft der Stadtplanung dienstbar zu



Grundrißschema eines Heimstätten-Grünkeils.

ultima ratio der städtischen Grünpraxis. In einzelnen Fällen kann das Ziel durch klug ausgedachte Umlegungsverfahren erreicht werden; ob und inwiefern der § 9 des Kommunalabgabengesetzes hier Anwendung finden kann, ist eine Frage, die von juristischer Seite nicht einstimmig bejaht wird; erst der Entwurf für das preuß. Städtebaugesetz bietet für die Finanzierung der Grünanlagen brauchbare Handhaben, indem bei Umlegungen die Abtretung von 50 v. H. Freiland vorgesehen ist und überdies im § 109 für die Nachbarschaft der Erholungsflächen Anliegerbeiträge festgesetzt sind.

Solange wir aber das Städtebaugesetz nicht haben, müssen wir uns nach der Decke strecken; unter solchen Umständen sollte für die erfolgreiche Durchführung einer zielbewußten Grünpolitik kein Mittel unversucht bleiben. Und es drängt sich die Frage auf, ob es nicht möglich sei, die Kosten für das notwendige Stadtgrün wenigstens zum Teil auf das Privatkapital abzuwälzen.

Und es gibt in der Tat eine gesetzliche Regelung, bei der der Grundeigentümer, so erstaunlich dies klingt, die Baubeschränkung freiwillig auf sich nimmt und keinerlei Entschädigungsansprüche stellt; die Rechtsgrundlage für dieses scheinbare Paradoxon bietet das Reichsheimstättengesetz vom 10. Mai 1920. Seine Bestimmungen dürfen als bekannt vorausgesetzt werden. Das Gesetz unterscheidet drei Arten von Heimstätten: Wirtschaftsheimstätten, Wohnheimstätten und Gartenheimstätten. Die ersteren kommen für städtische Verhältnisse wohl kaum in Frage, dagegen sind Wohn- und Gartenheimstätten

machen. Wenn es gelingt, in das Adernetz der Grünverbindungen, die den steinernen Leib der Großstadt durchziehen, da und dort eine Frischluftarterie nach dem Heimstättenrecht einzugliedern, so wäre damit viel gewonnen.

Das Streben, zwischen den Hausgärten im Blockinnern anbaufreie Fußgängerpromenaden durchzuführen, führt unter gewöhnlichen Verhältnissen zu drakonischen Bestimmungen der Bauordnung, und die dadurch bewirkte Baubeschränkung läßt sich auf die Dauer gegen die Proteste und Entschädigungsansprüche der Anlieger schwer verteidigen. Auch ist ein obrigkeitlicher Einfluß auf die gärtnerische Gestaltung der Hinterhöfe im allgemeinen nicht gewährleistet.

Anders nach dem Heimstättengesetz; hier ist das Bauverbot für alle Zeiten unwandelbar festgelegt und der § 12 (Heimfallrecht) bietet sogar eine Handhabe zur zwangsweisen Ordnung der gärtnerischen Angelegenheiten.

Wie eine solche Innenpromenade in das Grün der Gärten zu betten ist, darüber hat kürzlich Stübgen in einem sehr beachtenswerten Aufsatz berichtet. (Deutsche Bauzeitung, 1925, Stadt und Siedlung, S. 86 ff.)

In der hier beigegebenen Abbildung ist ein Schema für die Plangestaltung eines radialen Grünbandes nach dem Heimstättenrecht versucht; eine schattige Allee zwischen Gärten mit Ruhebänken reichlich ausgestattet, mit Spielplätzen und kleinen öffentlichen Sitzgärten, die nach dem Prinzip der Kinderwagenentfernung eingestreut sind. Das Wesentliche dabei ist, daß die Gemeinde nur die Kosten für die Fußgängerallee mit ihren örtlichen

Erweiterungen zu tragen hat; für die Heimstättengrundstücke spielt sie als Ausgeber lediglich die Rolle eines wohlwollenden Zwischenhändlers; die Grundstücke selbst sind Privateigentum, während der freie Luftraum den Spaziergängern, d. h. der Allgemeinheit zugute kommt und überdies nach den Grundsätzen der Blocklüftung in Straßen und Höfen Frischluftströme nach den Etagen der Miethäuser lenkt. Es wäre auch hier zu überlegen, ob die dadurch bewirkte Wertsteigerung der anliegenden Grundstücke durch teilweise Kostenumlegung zur Verbilligung der Heimstättengrundstücke, h. h. zur leichteren Verwirklichung eines derartigen Unternehmens nutzbar gemacht werden kann. Denn das Gelingen hängt davon ab, ob seitens der Gemeinde Land zu erschwinglichem Preise zur Verfügung gestellt werden kann, und ob sich Liebhaber für das Heimstättenwesen finden.

Es soll hier keine Propaganda für das Heimstättenrecht gemacht, auch keine Kritik an dem Gesetz geübt werden. Aber der städtebautreibende Techniker muß sich die Frage vorlegen, wie sich diese neue Form des deutschen Bodenrechtes im Stadtplan auswirken soll. Die jüngsten Äußerungen des preuß. Ministers für Volkswohlfahrt lassen keinen Zweifel darüber zu, daß es durchaus im Sinne der Gesetzgeber lag, das Heimstättenrecht als Mittel zur Auflockerung der Großstädte heranzuziehen; und Professor

Muesmann hat gelegentlich des 4. Reichskleingärtnertages in München (Pfingsten 1925) auf diese Möglichkeit der Auswertung des Heimstättenrechtes für die städtische Grünpolitik hingewiesen.

Alles was man gegen diesen Vorschlag sagen kann, läßt sich auch gegen das Heimstättengesetz vorbringen. Der Geist dieses Gesetzes ist von einem ungeheuren Idealismus erfüllt; sein Ziel ist nichts geringeres, als den „intellektuellen Nomaden“ Spenglers, wieder bodenständig zu machen; ein heroischer Versuch, aber ein biologisches Problem. Es fehlt nicht an Zweiflern, die eine solche Rückbildung für unwahrscheinlich halten.

Die Selbstversorgungs-Psychose, aus der Not der Nachkriegszeit geboren, ist sichtlich im Abflauen begriffen, und das städtische Bauern-Dilettantentum verliert mehr und mehr seine wirtschaftliche Existenzberechtigung. Doch darf diese Erkenntnis niemals dazu führen, die sozialetische Bedeutung der Kleingartenkultur zu verkennen; die Utilität des deutschen Nutzgartens soll nicht nur den Küchenzettel, sondern vor allem Herz und Sinn der Großstadtmenschen bereichern. Die Zukunft wird es erweisen, in wiefern dieser Optimismus gerechtfertigt ist. Es liegen noch keine ausreichenden Erfahrungen mit dem Heimstättenrecht vor. Es käme auf einen Versuch an. —

## Die Straßenbautagung in Leipzig.

Von Stadtbaudirektor R. Wagner, Leipzig.



Es war offenbar ein sehr glücklicher Gedanke des Meßamtes in Leipzig, im Zusammenhange mit der Technischen Messe, insbesondere der Baumesse, in Leipzig eine Straßenbautagung abzuhalten. Die Zahl der Teilnehmer, die sich zu der Tagung meldeten, war überraschend groß — ein deutliches Zeichen dafür, daß der Gedanke des Meßamtes in Leipzig einem wirklichen Bedürfnis entsprach. Bei der raschen Entwicklung des Straßenbauwesens, die sich aus den veränderten Verkehrsverhältnissen ergibt, war offenbar eine Aussprache über neuzeitliche Straßenbauweisen und eine engere Fühlungnahme zwischen den Beamten der Straßenbauverwaltung einerseits und den Kreisen der Industrie, soweit sie sich mit Straßenbau beschäftigt, andererseits ein dringendes Bedürfnis. Die Teilnehmer der Tagung werden darin übereinstimmen, daß die Veranstaltung nach jeder Richtung hin befriedigend und erfolgreich verlaufen ist.

Die Tagung wurde am Mittwoch, den 3. März im Saale des Neuen Rathauses durch eine Ansprache des Vorsitzenden des Ausschusses, der die Straßenbautagung vorbereitet hatte, des Hrn. Reg.-Baudir. Dr.-Ing. Schöber, eröffnet. Der Vorsitzende wies auf die Bedeutung der Leipziger Messen hin, insbesondere auf die der Baumesse, und gab seiner Befriedigung über den zahlreichen Besuch der Tagung Ausdruck.

Darauf begrüßte Stadtbaurat Peters, Leipzig, auch seinerseits namens der Stadtverwaltung die Teilnehmer der Tagung. Die Stadt Leipzig habe ein großes Interesse an dem Erfolge der Arbeit, die hier geleistet werden soll. Der moderne Verkehr stelle immer neue Anforderungen an den Straßenbau. Er hoffe, daß die Tagung die Probleme des Verkehrs ihrer zweckmäßigen Lösung ein tüchtiges Stück näher bringen werde.

Hierauf hielt Geh. Reg.-Rat Prof. Dr.-Ing. Brix, Charlottenburg, als 1. Vorsitzender der „Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau“ einen Vortrag über „Straßenbau einst und jetzt“, der durch einen Film und zahlreiche Lichtbilder erläutert wurde und lebhaften Beifall fand. (Wir kommen darauf noch zurück.)

Anschließend sprach Minist.-Rat Dr.-Ing. Speck, Dresden, über „Straße, Verkehr und Wirtschaft“. Redner gab zunächst eine geschichtliche Entwicklung des Straßen- und Verkehrswesens von der Urzeit bis zu den Römern. In China gab es schon um 2300 v. Chr. ein regelmäßiges Straßennetz zur Verbindung der Wasserstraßen; in Ägypten wurden Transportstraßen für die Pyramidenbauten angelegt; Persien hatte Straßen mit Reichspost; Griechenland hat schon um 1100 v. Chr., also schon lange vor den heiligen Straßen ein System von Hochstraßen besessen. Die Etrusker und Karthager pflasterten ihre Straßen und waren die Lehrmeister der Römer, die den Straßenbau zur höchsten Vollendung gebracht haben. Ursprünglich wurden die Lasten von Menschen selbst befördert, später wurden Lasttieren. Den vierrädrigen Wagen hatten schon die Indogermanen, der zweirädrige ist von den Assyrern er-

funden worden. Bis zum 3. Jahr. v. Chr. blieb trotzdem das Lasttier das Hauptverkehrsmittel, erst der Bau der Römerstraßen ermöglichte die wirtschaftliche Verwendung des Wagens. Nach 2 Jahrtausenden brachte der Kraftwagen eine neue Umwälzung.

Redner gab dann ein Bild der Entwicklung des heutigen Verkehrs an der Hand der sächs. Verkehrsstatistik und zeigte die Auswertung der Ergebnisse der deutschen Verkehrszählung 1924/25. Nach einer Erwähnung der Gründe des Verfalls der Landstraßen in den letzten Jahren wurde der Instandsetzungsplan der sächs. Staatsstraßen auf Grund der vom Redner bearbeiteten Regierungsdenkschrift vorgetragen und zahlenmäßig der Nachweis erbracht, daß die Unterlassung der Instandsetzung ein schwerer wirtschaftlicher Fehler war, der eine Vergeudung von Betriebskosten und Wegeunterhaltungskosten zur Folge hatte. Die sofortige Instandsetzung der Straßen erscheint daher notwendig, und der Wirtschaft entsteht dadurch ein unmittelbarer Gewinn an Betriebs- und Wagenunterhaltungskosten und weiter ein Gewinn durch Verbilligung der Gütererzeugung. Die Instandsetzungskosten der deutsch. Landstraßen (190 000 km) schätzt Redner auf 3 Milliarden Mark, die Ersparnis an Betriebskosten und Wegeunterhaltungskosten entsprechend dem Fortschritt des Ausbaues auf die ganze Ausbauezeit auf 6 Milliarden Mark. Gute Straßen sind demnach ein wirtschaftliches Glied des Wirtschaftskörpers, schlechte Straßen eine nicht zu verantwortende Vergeudung von Volksvermögen. Redner erläutert dann noch den Umbau einiger verkehrgefährlicher Straßenstrecken und zeigte einen Plan der Kraftwagenstraße Leipzig—Chemnitz.

Der Vortrag wurde durch zahlreiche Karten, Tabellen und Lichtbilder erläutert.

Am Nachmittag des 3. März fand auf dem Gelände der Technischen Messe, in der Nähe des Völkerschlachtdenkmal, eine Vorführung von Dampf-, Motor- und Tandem-Straßenwalzen statt. Anschließend wurden im Hause der Elektrotechnik Filme gezeigt, die die Benutzung von Maschinen zum Straßenbau und neuere Verfahren zur Herstellung von Bitumen- und Beton-Straßen ersichtlich machten.

Am nächsten Tage, Donnerstag, den 4. März, vormittags 11 Uhr, wurden die Vorträge im Saale des Neuen Rathauses fortgesetzt, und zwar sprach zunächst der Obmann des Ausschusses „Teerstraßen“ der Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau, Dr. Hans Lür über die Tätigkeit des Ausschusses.

Wir berichten über seine Ausführungen, die sich namentlich auf den Bau von Teerstraßen erstreckte, noch näher. — (Schluß folgt.)

Inhalt: Großstädtische Wohnungsfürsorge. — Die Detailierung des Lageplans. — Heimstätten-Grün. — Die Straßenbautagung in Leipzig. —

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