

DEUTSCHE BAUZEITUNG

60. JAHRGANG * Nr. 33 * BERLIN, DEN 24. APRIL 1926

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN, VERKEHRSWESEN U. VERSORGUNGS-ANLAGEN

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

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

Die neue Bauordnung für die Stadt Berlin.

Von Magistratsbaurat Grobler, Halensee.



Am 3. November 1925 ist die neue Bauordnung von Berlin erlassen, sie hat die sechs alten Bauordnungen, die im jetzigen Weichbilde der Stadt Gültigkeit hatten, abgelöst und mit ihnen eine große Anzahl von Nachträgen, in denen selbst eingeweihte Fachleute nur schwer sich zurechtfinden konnten.

Die neue Bauordnung schließt sich in allen technischen Fragen der Musterbauordnung an, die der preuß. Minister für Volkswohlfahrt im Jahre 1919 herausgegeben hat und nach der sich sämtliche Bauordnungen Preußens zu richten haben. Die rein städtebaulichen Fragen der Bauordnung behandelt die Musterbauordnung aber nicht, sondern überläßt diese dem Gutdünken der Gemeinden.

Unsere Zeit ist dem Erlaß von Bauordnungen günstig gestimmt, denn die neuen Gesichtspunkte, unter denen man heute den Städtebau handhabt, bringen es mit sich, daß Fragen städtebaulicher Natur viel mehr in der Bauordnung zur Geltung kommen müssen als früher. So kann man bei einem Vergleich der neuen Bauordnung mit denen des alten Berlin bemerken, daß die rein technischen Fragen sich recht wenig gegen früher geändert haben, daß dagegen die städtebaulichen Ansichten sich vollkommen gewandelt haben. Ihren Ausdruck fand diese Wandlung der Ansichten

darin, daß mit der Bearbeitung der neuen Bauordnung das Städtebauamt Berlin betraut wurde. Dieses entledigte sich seiner Aufgabe in gemeinsamer Arbeit mit der Städtischen Baupolizei.

Gleichzeitig mit den Bestimmungen der Bauordnung wurde im Städtebauamt auch der neue Bauzonenplan (vgl. Abb. 12, S. 68, Bauzonenplan, und Abb. 13, S. 69, Flächenerweiterungsplan) bearbeitet, der sozusagen die Siedlungsabsichten des Magistrats wiedergibt. Dieser Plan ist ein Glied in der Kette der verschiedenen Pläne, die im Städtebauamt zur Zeit bearbeitet werden und unter denen zu nennen sind: der Generalsiedlungsplan, der Grünflächenplan und der Dauerkleingartenplan.

Von den baupolizeilichen Bestimmungen haben, wie schon bemerkt, die rein städtebaulichen Teile eine den veränderten Zeitumständen entsprechende, oft ganz bedeutende Abänderung gegenüber der alten Bauordnung erfahren. Im besonderen sind dies die Paragraphen der Bauordnung, die über die bauliche Ausnutzbarkeit der Grundstücke, über den Gebäudeabstand, die Höfe, die Gebäudehöhe und über Industrie- und Geschäftsviertel handeln. Wir werden uns nun den einzelnen Paragraphen zuwenden und versuchen, in kurzem den Geist, in dem die Bauordnung erlassen ist, nach Möglichkeit wiederzuspiegeln.

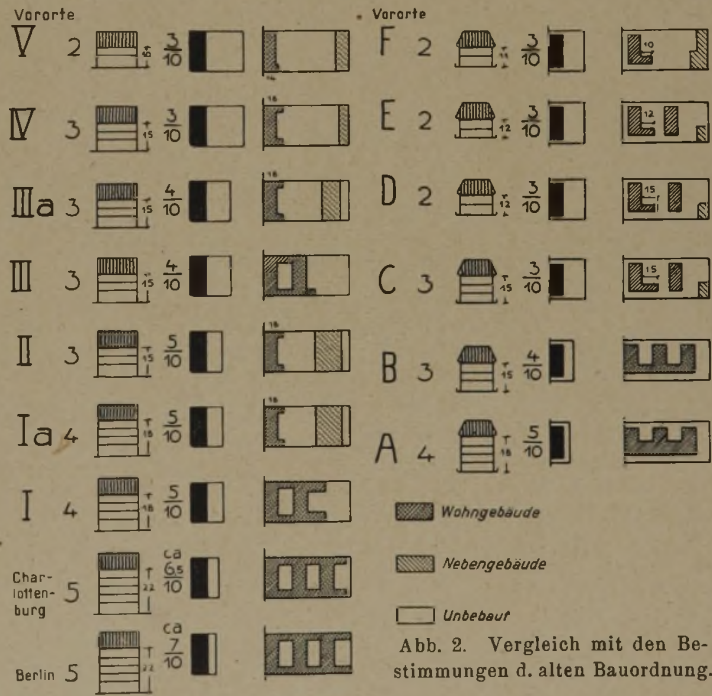
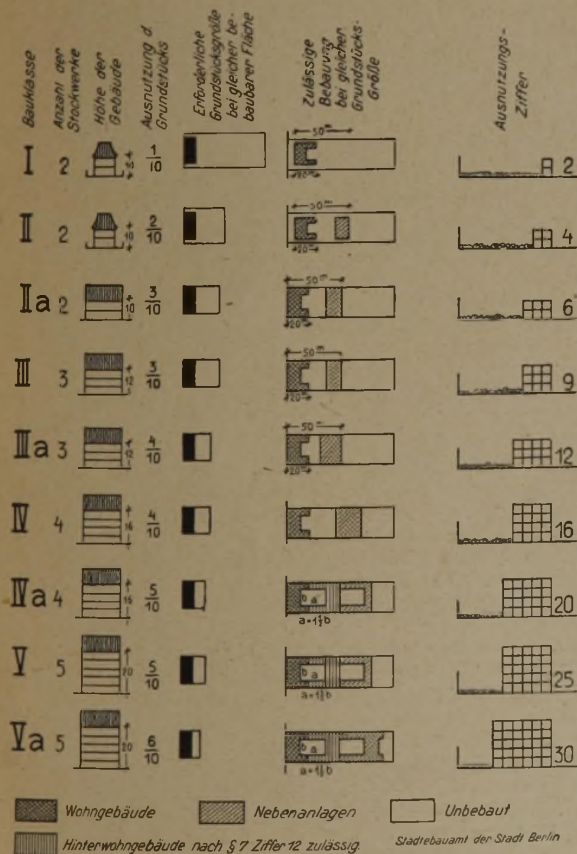
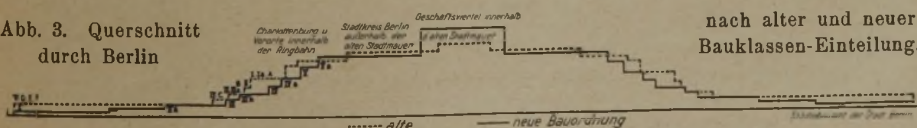


Abb. 1 (links). Graphische Darstellung der wichtigsten Bestimmungen für die verschiedenen Bauklassen nach der neuen Berliner Bauordnung 1925.

Abb. 1—3. Zur neuen Bauordnung gehörendes Planmaterial. (Vgl. auch den Bauklassen- und Aufteilungsplan Abb. 12 u. 13, S. 68 u. 69.)

Abb. 3. Querschnitt durch Berlin



Anmerkung der Schriftleitung: Die Abb. 1 und 3, sowie die zugehörige Tabelle S. 66, sind auch im „Dtsch. Baukalender“ 1926 enthalten.

§ 7. Bauliche Ausnutzbarkeit der Grundstücke.

Aus der Tabelle 1 ist die bauliche Ausnutzbarkeit in den verschiedenen Bauklassen der neuen Bauordnungen zu ersehen. In den graphischen Darstellungen Abb. 1 bis 3, S. 65 ist hier ein Vergleich zwischen den Hauptbestimmungen der alten und neuen Bauordnung gegeben. Dieser lehrt, daß die neue Bauordnung eine weit geringere Ausnutzung zuläßt als die alte.

Tabelle 1.
Übersicht aus den Bauklassenvorschriften.

Bauklasse	Geschoßzahl	Bauweise	Bebaute Fläche	Ausnutzungs-Ziffer
A. Außengebiete.				
I	2 Vollgesch.	offen	$\frac{1}{10}^1$	2
B. Baugebiet.				
II	2 Vollgesch.	offen	$\frac{2}{10}$	4
IIa	2 "	geschlossen	$\frac{3}{10}^2$	6
III	3 "	"	$\frac{3}{10}^2$	9
IIIa	3 "	"	$\frac{4}{10}^2$	12
IV	4 "	"	$\frac{4}{10}^3$	16
IVa	4 "	"	$\frac{5}{10}^3$	20
V	5 "	"	$\frac{5}{10}^3$	25
Va	5 "	"	$\frac{6}{10}^3$	30

Bebauungsart:

Zu I—IIIa. Tiefe der Vordergebäude nebst Mittel- oder Seitenflügel bis 20 m von der Vorderfront zulässig. — Selbst. Hintergebäude ohne Wohnungen bis zu 50 m von Bauflucht zulässig, Nebenanlagen desgl.

Zu IV. Tiefe der Vordergebäude wie vor. — Selbst. Hintergebäude ohne Wohnungen auch über 50 m von Bauflucht zulässig.

Zu IV—Va. Hintergebäude mit Wohnungen nicht nach Norden durchweg zulässig. Seitenflügelänge nicht über $1\frac{1}{2}$ fache Hofbreite.

Die Gebiete der Stadt, die von der Bebauung im allgemeinen noch nicht erfaßt werden sollen und daher weder Kanalisation noch Wasserleitung oder befestigte Straßen erhalten sollen, werden als Außengebiet bezeichnet. Sie sind in der Bauordnung in die Bauklasse I gesetzt, die nur ein Zehntel Bebauung zuläßt. Hier muß für jede Wohnung eine Mindestgrundstücksgröße von 500 qm vorhanden sein.

Das Baugebiet hat acht verschiedene Bauklassen, von denen je zwei die gleiche Stockwerkszahl — übereinstimmend mit der Nummer der Bauklasse — und unter Vertretung dieser Zahlen je zwei die gleiche Ausnutzung des Grundstücks haben. Die Tabelle bzw. die graphischen Darstellungen geben auch ein Bild von den Eigenschaften der einzelnen Bauklassen. Sie zeigen u. a., wie die Hofflächen der Grundstücke bebaut werden dürfen. In der letzten Spalte finden wir die Ausnutzungs-Ziffer. Diese ist das Produkt aus der Anzahl der zulässigen Geschosse und der Anzahl der Zehntel der zulässigen Bebauung.

Die in der Bauordnung angegebenen Ausnutzungs-Ziffern stellen eigentlich die zehnfach vergrößerten wirklichen Ausnutzungs-Ziffern dar, denn die tatsächlichen würden sich aus der Ausnutzung des Grundstücks selbst und der zulässigen Geschoßzahl ergeben, würden also sein:

Tabelle 2. Tatsächliche Ausnutzungs-Ziffern

in der Bauklasse	I	= $\frac{1}{10} \cdot 2 = 0,2$
" "	II	= $\frac{2}{10} \cdot 2 = 0,4$
" "	IIa	= $\frac{3}{10} \cdot 2 = 0,6$
" "	III	= $\frac{3}{10} \cdot 3 = 0,9$
" "	IIIa	= $\frac{4}{10} \cdot 3 = 1,2$
" "	IV	= $\frac{4}{10} \cdot 4 = 1,6$
" "	IVa	= $\frac{5}{10} \cdot 4 = 2,0$
" "	V	= $\frac{5}{10} \cdot 5 = 2,5$
" "	Va	= $\frac{6}{10} \cdot 5 = 3,0$

Diese Dezimalbrüche wollte man vermeiden und multiplizierte diese tatsächlichen Ausnutzungs-Ziffern mit 10. Mit Hilfe dieser Ziffern läßt sich nun die zulässige Geschoßfläche leicht berechnen: Der zehnte Teil der Grundstücksgröße multipliziert mit der Ausnutzungs-Ziffer ergibt die Geschoßfläche, selbstverständlich die Bruttogeschoßfläche, d. h. also einschließlich der Mauern.

Nimmt man z. B. ein Grundstück von 10 000 qm Größe an; der zehnte Teil davon beträgt 1000 qm, multipliziert man

¹⁾ Grundstück mind. 500 qm für jede selbst. Wohnung. —

²⁾ Für Eckgrundstücke volle Bebauung bis 12 m Tiefe zugelassen. —

³⁾ Für Eckgrundstücke volle Bebauung bis 13 m Tiefe zugelassen. —

diese 1000 qm mit der Ausnutzungs-Ziffer der betreffenden Bauklasse, so erhält man die zulässige Geschoßfläche, also:

Tabelle 3. Zulässige Geschoßflächen	
in der Bauklasse	
I	1 000 · 2 = 2 000 qm
II	1 000 · 4 = 4 000 "
IIa	1 000 · 6 = 6 000 "
III	1 000 · 9 = 9 000 "
IIIa	1 000 · 12 = 12 000 "
IV	1 000 · 16 = 16 000 "
IVa	1 000 · 20 = 20 000 "
V	1 000 · 25 = 25 000 "
Va	1 000 · 30 = 30 000 "

Die zulässige Geschoßfläche beträgt daher in der Bauklasse Va das 15fache der Bauklasse I und noch über das Dreifache der dreigeschossigen Bauweise. Diese Ausnutzungs-Ziffer wird in der Bauordnung nur dreimal angewandt. Allerdings sind das gerade drei Punkte, die für die Architekten von ausschlaggebender Bedeutung sind. Die erste Stelle (§ 7, Ziffer 3, Absatz 1) behandelt den Fall, daß ein Gebäude an höhere Gebäude angrenzt, ein Fall, der praktisch außerordentlich häufig vorkommt. Hier ist eine um ein Geschoß höhere Bebauung im Rahmen der Ausnutzungs-Ziffer möglich. Allerdings ist die Zulässigkeit an die Bedingung geknüpft, daß das Straßenbild die Erhöhung verlangt. Die Genehmigung ist also mehr in die Hand des Städtebauamtes als der Baupolizei gelegt.

Das zweite Mal erscheint die Ausnutzungs-Ziffer in dem auf die obige Stelle folgenden Absatz. Da ist in besonderen Ausnahmefällen durch Befreiung ein weiteres Geschoß innerhalb der Ausnutzungs-Ziffer des Straßenbildes wegen zugelassen, wenn ein guter architektonischer Anschluß an die Nachbargebäude gesichert ist. Diese Vergünstigung kann sogar für ganze Straßenabschnitte gewährt werden. Hier ist also, wenn die für das Grundstück zugelassene Geschoßfläche nicht überschritten wird, ein Geschoß mehr gestattet unter der Voraussetzung, daß dies künstlerisch erwünscht ist. Allerdings ist die Entscheidung über die Zulässigkeit in die Hand des Polizeipräsidenten gelegt. Gemäß dieser Bestimmung ist es daher dem Architekten möglich, wenn ihm für sein Grundstück noch Geschoßfläche zur Verfügung steht, an architektonisch günstig gelegenen Punkten ein Geschoß mehr zu errichten als die Bauklasse es zuläßt.

Aus dem Verlangen nach Auflockerung hervorgegangen ist die Beschränkung, daß hinter 50 m von der Bauflucht in der vier- und fünfgeschossigen Bauweise ein Geschoß weniger errichtet werden darf als die Bauklasse vorschreibt.

In die gleiche Richtung fällt auch der Abzug des Vorgartens von dem Baugrundstück, soweit er 5 m nicht überschreitet. Der Vorgarten wird also ideell der Straße zugerechnet. Auch hier sehen wir eine ganz bedeutende Auflockerung der Stadt gegenüber der alten Bauordnung, die den Vorgarten in die Berechnung der bebaubaren Fläche einbezog.

Im alten Berlin war innerhalb der alten Stadtmauer, d. i. ungefähr das Berlin Friedrichs des Großen, eine um ein Zehntel stärkere Bebauung zugelassen als außerhalb derselben. Die neue Bauordnung hat diese Vergünstigung fallen gelassen, gestattet aber dafür für Geschäfts- und Bürohäuser und Hotels eine Ausnutzung von sieben Zehntel des Grundstücks mit der Ausnutzungs-Ziffer von 7 · 5 = 35. Als solche Geschäftshäuser gelten in diesem Falle bereits Gebäude, in denen die drei untersten Geschosse lediglich Geschäftszwecken dienen.

Diese Bevorzugung der Grundstücke innerhalb der alten Stadtmauer kommt dem dringenden Wunsche der Geschäftswelt entgegen, die dauernd die Zulassung einer weiteren Ausnutzung ihrer Grundstücke über die Berechnung der Bauordnung hinaus beantragt. Sie liegt jedoch auch in dem städtebaulichen Charakter der Bauordnung begründet, die verhältnismäßig dicht gedrängte Geschäftsviertel und aufgelockerte Wohnviertel schaffen will. Diese Frage wird später bei der Besprechung der Geschäftsviertel noch näher behandelt werden müssen. Immerhin muß jedoch hier schon gesagt werden, daß auch die Zulassung von sieben Zehntel der Grundstücksfläche für die Bebauung tatsächlich eine Herabminderung gegenüber der alten Bauordnung darstellt, die, wie bekannt, in der sogenannten Streifenberechnung die ersten 6 m eines Grundstücks voll, die nächsten 26 m mit sieben Zehntel und den Rest mit sechs Zehntel ausnutzen ließ, im Durchschnitt also bei nicht allzu tiefen Grundstücken weit über sieben Zehntel bebaute.

Außerordentlich entscheidend sind die Bestimmungen über die Eckgrundstücke in der geschlossenen Bauweise, also der Bauklasse IIa bis Va. Grundbedingung war es, mindestens die Randbebauung an der Straße durchzuführen, um Lücken im Straßenbilde zu vermeiden. Man entschied sich für die Zulassung einer 12 m tiefen ge-

geschlossenen Randbebauung. Diese in der Bauordnung des öfteren auftretende Randbebauung von 12 m Tiefe wurde aus dem Grunde gewählt, weil die meisten heutigen Wohnhausprojekte eine Tiefe von 10,50 bis 11,50 m aufweisen. Daher erschien die Tiefe von 12 m völlig ausreichend. Ob sich jedoch in späteren Zeiten nicht die Notwendigkeit ergeben wird, auf die frühere, durch langjährige Praxis sanktionierte 13 m tiefe Bebauung zurückzugreifen, bleibt dahingestellt.

Bei der Definition des Eckgrundstücks ging man davon aus, daß die Fläche an der Ecke, die vor einer Linie liegt, von der eine normale, 12 m tiefe Randbebauung gemäß der zulässigen Bebauung möglich ist, als Eckgrundstück zu gelten habe. Eine solche 12 m tiefe Randbebauung ist nun in den Bauklassen IIa und III mit drei Zehntel Ausnutzung möglich bei $12 : 3 \cdot 10 = 40$ m Grundstückstiefe, in den Bauklassen IIIa und IV mit vier Zehntel Ausnutzung bei $12 : 4 \cdot 10 = 30$ m Grundstückstiefe, in den Bauklassen IVa und V mit fünf Zehntel Ausnutzung bei $12 : 5 \cdot 10 = 24$ m Grundstückstiefe, und in der Bauklasse Va mit sechs Zehntel Ausnutzung bei $12 : 6 \cdot 10 = 20$ m Grundstückstiefe.

muß jedoch innerhalb der Randbebauung ein vorschriftsmäßiger Hof verbleiben.

Für spitzwinklige Ecken schreibt die Bauordnung eine Abstumpfung vor, von der diese um so härter betroffen werden, je spitzer der Winkel ist, unter dem sie die Straßen treffen. Die Größe dieser Abstumpfung ist gleich einer Dreiecksfläche, die ein Lot auf der einen Bauflucht bis zur anderen abschneidet. Die Länge dieses Lots ist in den niedrigen Bauklassen bis vier Zehntel Ausnutzung $= 24$ m und in den höheren Bauklassen 16 m. In der Abb. 5, unten, ist die Abstumpfung einer Ecke in den Bauklassen bis vier Zehntel Bebauung dargestellt, in der Abb. 6, unten, der Bauklassen mit fünf Zehntel und sechs Zehntel Bebauung. Die Fläche, die das Lot auf der Bauflucht von dem Grundstück abschneidet, soll gleich sein der durch die Bebauung tatsächlich vorhandenen Abstumpfung.

In der Bestimmung über die Ecken ist gesagt, daß die abzustumpfende Ecke gleich sein soll der Dreiecksfläche, die durch ein Lot auf der Bauflucht von 24 bzw. 16 m Länge abgetrennt wird, nicht aber, daß diese Fläche selbst ab-

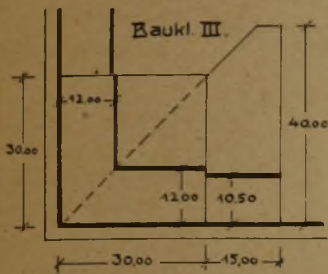


Abb. 4. Bebauung einer rechteckigen Ecke.

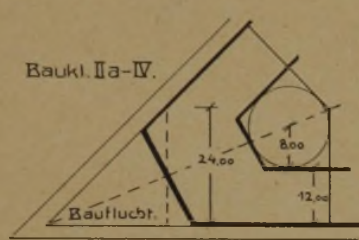


Abb. 5. Abstumpfung einer spitzwinkligen Ecke bei $\frac{3}{10}$ zulässiger Bebauung.

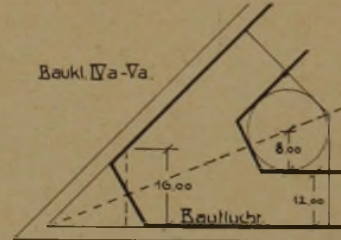


Abb. 6. Desgl. bei $\frac{5}{10}$ — $\frac{6}{10}$ Bebauung.

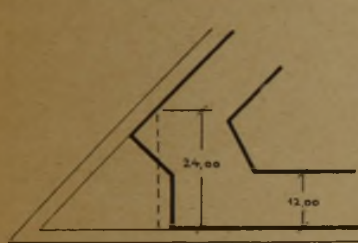


Abb. 7. Andere Form der Abstumpfung spitzwinkl. Ecken.

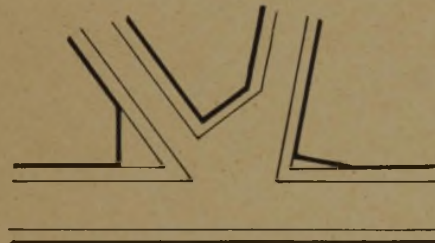


Abb. 8. Straßenkreuzung. Schlechte Anordnung der Abstumpfung.

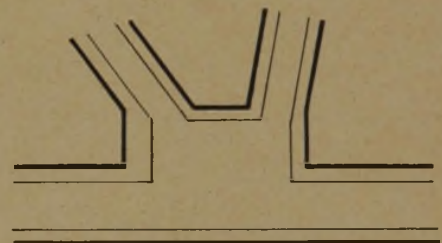


Abb. 9. Straßenkreuzung. Zweckmäßige Anordnung d. Abstumpfung.

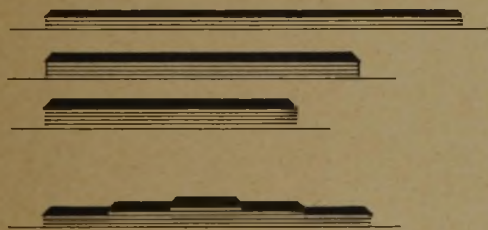


Abb. 10. Verschiedene Verteilung der Geschoßflächen.

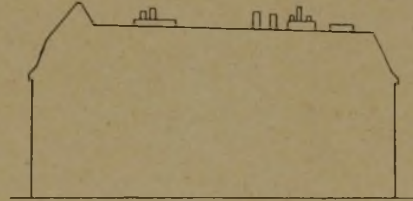


Abb. 11. Früher in Baulücken entsteh. freisteh. lange Brandgiebel.

Um die Berechnung der Eckgrundstücke so einfach wie möglich zu gestalten, wurde unter wissentlicher Außerachtlassung kleiner Fehler die Eckbebauung zugelassen bis zu einer Stelle, an der das Lot auf die Bauflucht bis zur Winkelhalbierenden beträgt in den niedrigen Bauklassen (bis vier Zehntel Ausnutzung) 30 m, in den hohen Bauklassen 20 m. Es sind also die oben angegebenen Maße von 40 m in den Bauklassen IIa und III und von 24 m in den Bauklassen IVa und V unberücksichtigt geblieben. Dadurch sind Bebauungstiefen möglich, die eigentlich nicht dem Sinne der übrigen Paragraphen der Bauordnung entsprechen. Wenn in der Bauklasse III (siehe Abb. 4, oben) z. B. an einer rechtwinkligen Ecke das Eckgrundstück 30 m breit ist, so kann dieses nach obiger Bestimmung voll mit einer 12 m tiefen Randbebauung versehen werden. Das Nachbargrundstück dagegen erreicht bei einer für die Bauklasse normalen Baublocktiefe von 80 m und dementsprechender normaler Grundstückstiefe (40 m) die Randbebauung von 12 m Tiefe nicht, da es als trapezförmiges Grundstück durchschnittlich weniger Tiefe hat als die Bauklasse für eine 12 m tiefe Randbebauung erfordert.

Die in der Bauordnung charakterisierte Ecke darf also ohne Rücksicht auf die bebaubare Fläche der Bauklasse mit einer Randbebauung von 12 m Tiefe versehen werden, es

gebrochen werden soll, d. h. also, dem Architekten ist freie Hand gelassen, wie er die Ecke abbrechen will. Er ist z. B. auch berechtigt, in der in Abb. 7, oben, angedeuteten Form die Abstumpfung vorzunehmen, wenn nur die Größe der abgebrochenen Ecke gleich der verlangten Fläche ist. Nach der alten Bauordnung war die Ecke bis zur Spitze auszunutzen. Wenn es der Grundriß gestattete, versuchten daher die Baukünstler, eine Lösung zu finden, die dem Wunsche des Bauherrn nach völliger Ausnutzung gerecht wurde. Niemand wird bestreiten, daß unter der Hand eines guten Architekten gerade eine spitze Ecke zu äußerst reizvollen Lösungen führen kann. Aber was bei dem einen eine unendlich harmonische Symphonie der Formen ist, wird bei dem andern zum schrillen Mißton. Sämtliche Verordnungen der Behörden müssen mit den denkbar schlechtesten Verhältnissen rechnen. Die Eckabstumpfung der Bauordnung wurde jedoch nicht allein aus künstlerischen, sondern auch aus verkehrstechnischen Gründen vorgeschrieben, und nicht zuletzt auch aus dem Grunde, weil man verhindern wollte, daß sehr spitze Ecken allzu dicht und ohne genügende Durchlüftung bebaut würden. Des Verkehrs wegen ist die Abstumpfung zweifelsohne zu begrüßen, da der mit dem Auto fahrende Chauffeur durch die Abstumpfung der Ecken einen weit besseren Überblick hat.

bebauung vermeiden, daß infolge der gegenüber der alten Bauordnung geringeren Ausnutzung im Straßenbilde vielleicht Lücken entstehen könnten. Für Straßen, die nach Erlaß der Bauordnung angelegt sind, kommt diese Bestimmung nicht mehr in Frage, da die neuen Baublöcke stets so angelegt werden müssen, daß mindestens eine 12 m tiefe Randbebauung im Rahmen der Bauordnung noch möglich ist. Es ist noch zu bemerken, daß unter angelegten Straßen

grundlegende Neuerung gegenüber der alten Berliner Bauordnung, in der die zulässigen Erker und Balkone von der bebaubaren Fläche nicht abgezogen wurden. Da die unentgeltliche Benutzung des Luftraums der Straße im Sinne des Bauherrn ein Vorteil war, erzwang er vom Architekten in fast jedem Falle die rücksichtslose Ausnutzung dieser Bestimmung. Wenn jetzt dagegen die Vorbauten von der bebaubaren Fläche abgezogen werden, ist für die Bauherren



nicht allein solche Straßen zu verstehen sind, die bereits befestigt sind, sondern solche, für die ein Fluchtlinienverfahren eingeleitet ist.

Bei der Berechnung der bebaubaren Fläche werden Erker und Balkone der bebaubaren Fläche hinzugerechnet, und zwar entsprechend ihrem Anteil an den Geschossen des Hauses. Balkone werden, da sie den Luftraum der Straße weniger beanspruchen als Erker, nur mit der Hälfte ihrer Fläche in Anrechnung gebracht. Dies ist eine

der finanzielle Anreiz zu der Ausnutzung dieser Vergünstigung verschwunden, wenn nicht das Publikum eingreift und die Erker und Balkone wegen ihrer nicht zu unterschätzenden Vorzüge verlangt. Das Eine ist jedoch als sicher anzunehmen, daß sie so maßlos wie bisher kaum wieder im Straßenbilde auftauchen werden.

Das Hinterhaus wird in der Bauordnung nach Möglichkeit vermieden. In den Bauklassen I bis IV dürfen Vordergebäude einschließl. ihrer Seiten- und Mittel-

flügel nicht tiefer als 20 m sein. Es entsteht daher hinter den Vordergebäuden eines Baublocks ein großer gemeinschaftlicher Hof. Sollen nun in diesen Bauklassen Hintergebäude errichtet werden, so müssen sie hinter dem vordringlichen Hof des Grundstücks als selbständige Gebäude aufgeführt werden. In den Bauklassen IVa, V und Va dürfen rings umschlossene Höfe allerdings entstehen, doch dürfen die Seitenflügel nicht länger sein als das ein- und eine halbfache der Hofbreite. Es werden also lange, nicht durchlüftbare Seitenflügel durch diese Bestimmung vermieden.

Alle diese Hintergebäude dürfen nicht für selbständige Wohnungen verwandt werden, da alle Hinterwohngebäude und selbständigen Wohnungen in Seiten-, Mittel- und Querflügeln ganz generell verboten sind. Dies ist vielleicht die einschneidendste Bestimmung der neuen Bauordnung gegenüber der alten. Eine Milderung erfährt diese Bestimmung für die bereits an angelegten Straßen liegenden Grundstücke der Bauklassen IVa, V und Va dadurch, daß in ihnen Hinterwohngebäude und selbständige Wohnungen in Seiten-, Mittel- und Querflügeln zugelassen sind, wenn die Wohnungen nicht ausschließlich nach Norden, Nordosten oder Nordwesten liegen, jedoch hinter dem ersten Quergebäude werden Wohnungen auch in diesem Falle nicht mehr zugelassen.

Von dem Verbot der selbständigen Hinterwohnungen an nicht angelegten Straßen sind Pfortnerwohnungen ausgenommen. Dies ist mit Rücksicht darauf geschehen, daß erfahrungsgemäß den Pfortnerwohnungen in Vorderhäusern die elendesten Räume zugeteilt werden. Der Bestimmung, daß Hinterwohnungen nicht ausschließlich nach Norden, Nordosten oder Nordwesten liegen dürfen, unterstehen jedoch die Pfortnerwohnungen ebenfalls.

Die generelle Zulassung der Hintergebäude erfährt jedoch, soweit sie nicht durch die Bestimmungen über die Hinterwohngebäude beschränkt werden, durch die Bestimmungen über den Gebäudeabstand weitere erhebliche Einschränkungen, die durch die vorgeschriebene Rücksichtnahme gegen den Nachbar bedingt sind.

Innerhalb der zwei- und dreigeschossigen Bauweise sind Gebäude hinter 50 m nicht mehr zulässig.

Die Nebenanlagen, die Nebenzwecken dienen und nicht über 5 m Fronthöhe haben, erhalten eine kleine Vergünstigung. Sie sind nur mit $\frac{1}{4}$ ihrer Grundfläche bei der bebaubaren Fläche in Anrechnung zu bringen. In diesen Nebenanlagen ist die Errichtung einzelner Schlafräume für die Pfleger der Tiere in Ställen und für die Heizer in Gewächshäusern sowie für Bedienstete in Einfamilienhäusern zugelassen.

Eine Einrichtung, die erst in den neuen Bauordnungen anzutreffen ist, ist die einheitlich entstehende Bebauung. Während man naturgemäß dem Architekten, der eine Straßenlücke bebaut, die Freiheit des Bauens mit Rücksicht auf die schon vorhandenen Baulichkeiten oft recht stark beschneiden muß (es greifen hier die Verunstaltungsgesetze meist in einschneidender Weise ein), bestehen bei einheitlich entstehenden Bebauungen derartige Bindungen und Rücksichten gegen die Nachbargebäude nicht. Es ist oft genug sogar erwünscht, dem Architekten bei der Bebauung solcher großen, vielleicht mehrere Baublocke umfassenden, Projekte, möglichst freie Hand zu lassen. Die Bestimmungen über die einheitlich entstehenden Bebauungen sind daher von außerordentlicher Wichtigkeit bei allen weiträumigen Planungen.

Wenn durch grundbuchliche Eintragung oder in einer sonstigen von der Baupolizei verlangten Form die Art der projektierten Bebauung rechtlich gesichert ist, kann davon abgesehen werden, daß jedes der in Frage kommenden Grundstücke eines Baublocks oder einer Siedlung nur mit der zulässigen Bebauung belastet wird, sondern es können einzelne Grundstücke auch stärker bebaut werden; jedoch darf im ganzen Baublock zusammen genommen, keine größere Fläche bebaut werden, als zulässig ist. Selbstredend sind dabei die Bestimmungen über die Höfe usw. in Rechnung zu ziehen. Es kann also die gesamte zur Verfügung stehende bebaubare Fläche frei verteilt werden ohne Rücksicht auf die bebaubare Fläche der einzelnen Grundstücke. Der Architekt hat es daher in der Hand, mit der bebaubaren Fläche zu schalten, wie er will und wie er es für richtig hält.

Eine dieser Bestimmung kongeniale Einrichtung trifft die Bauordnung folgerichtig nun auch in der Zulassung höherer Bebauungen in solchen einheitlich entstehenden Siedlungen, wenn nur die Ausnutzungsziffer der Bauklasse nicht überschritten wird. Dies ist der letzte der oben erwähnten 3 Fälle des Vorkommens der Ausnutzungsziffer in

der Bauordnung. Der Architekt darf also unter diesen Umständen auch höher bauen, als im allgemeinen die Bauklasse des Gebiets zulassen würde.

Wenn wir nun untersuchen wollen, wie sich diese beiden Bestimmungen bei einem Projekt auswirken, so müssen wir zuerst, wie früher bereits angegeben, die zulässige Geschoßfläche des Baublocks oder der Siedlung ermitteln. Über die Geschoßfläche kann der Architekt nun bei seinem Projekt verfügen wie er will. Ein Beispiel wird mehr zeigen können als alle Bestimmungen.

Nehmen wir wieder einen Baublock von 10 000 qm Größe innerhalb der Bauklasse III a an. Die zulässige Geschoßfläche beträgt für diesen Block $10\,000:10:12=12\,000$ qm. Nehmen wir an, daß die Tiefe der Gebäude 12 m betragen soll, so bleiben als Länge aller auf dem Baublock unterzubringenden Geschoßflächen 1 000 m. Der Architekt kann diese 1 000 m nun verteilen z. B. in $3\,333,3$ m, d. h. er ordnet eine $333,3$ m lange dreigeschossige Bebauung an. Er kann aber auch z. B. eine 250 m lange viergeschossige oder 200 m lange fünfgeschossige Bauweise nehmen, oder aber er kann mit den Geschoßzahlen wechseln, also z. B. 60 m fünfgeschossig, 100 m viergeschossig und 100 m dreigeschossig anordnen (Abb. 10, S. 67). Man sieht, daß auf diese Weise in einer solchen Siedlung die reizvollsten städtebaulichen Ideen sich verwirklichen lassen und dem Architekten auf diese Weise die stets gewünschte Freiheit gewährt werden kann.

§ 8. Gebäudeabstand.

Wie die alte Bauordnung, trennt auch die neue, die offene Bauweise von der geschlossenen. Aber ein ganz gewaltiger Unterschied besteht doch zwischen der alten und der neuen Auffassung. Die Bauordnung für die Vororte von Berlin kannte eine offene zweigeschossige, eine offene dreigeschossige und eine offene viergeschossige Bauweise; die neue Bauordnung nur die offene zweigeschossige. Es ist nur zu begrüßen, daß damit die offene Bauweise in den weit ausgedehnten drei- und viergeschossigen Gebieten der Berliner Vororte nicht in die neue Bauordnung übernommen wurde. Von den Gesetzgebern der alten Bauordnung für die Vororte war es zweifelsohne s. Zt. sehr gut gemeint, daß in den außerhalb der Ringbahn gelegenen Gebieten eine lockere Bauweise Platz greifen sollte, und man hatte wohl geglaubt, daß die Bauweise mit Blumen, Sträuchern und im Bäumen bewachsen würden, sodaß die Gebäude ganz im Grünen ständen. Die Praxis hat aber gezeigt, daß bei drei- und viergeschossigen Häusern, die also im Verhältnis zum Bauwuch eine große Höhe haben, in den Hauslücken kaum ein Strauch wächst und daß diese in ärmeren Gegenden vielfach zur Aufstellung von Hühner- und Kaninchenställen oder in anderer, ästhetisch nicht ganz einwandfreien Form benutzt werden. In den allerseltensten Fällen konnten diese Bauweise so gehalten werden, daß sie eine Zierde des Straßenbildes ausmachten.

In der neuen Bauordnung sind nur die Bauklassen I und II offen, hier müssen die Gebäude von den Nachbargrenzen einen Bauwuch von 4 m halten. Aber die Bauordnung versteift sich auf diese Forderung durchaus nicht unter allen Umständen, sondern gibt den städtebaulichen Interessen vor den rein gesetzgeberischen den Vorzug. Ist z. B. ein Nachbargebäude bereits auf der Grenze errichtet, so muß an dasselbe herangebaut werden, damit auf diese Weise die vorhandenen Brandgiebel gedeckt werden. Wie wir später bei dem Kapitel „Gruppenhäuser“ sehen werden, fordert die Bauordnung geradezu zum Fortlassen der Bauweise auf, indem sie aneinander gebaute Gebäude bevorzugt.

In der geschlossenen Bauweise muß an der Straße von Nachbargrenze zu Nachbargrenze gebaut werden. Ist aber auf dem Nachbargrundstück bereits ein Gebäude mit Bauwuch vorhanden, so muß nach dieser Seite gleichfalls ein Bauwuch gehalten werden, um den Brandgiebel zu vermeiden. Dieser Fall wird voraussichtlich recht häufig vorkommen, da ja die neue Bauordnung die vielen offenen drei- und viergeschossigen Gebiete der Vororte jetzt fast durchweg in die geschlossene Bauweise versetzt.

Die Bauordnung sorgt nicht allein dafür, die Brandgiebel an den Straßen zu verhindern, sondern sie versucht auch, an den Höfen nach Möglichkeit keine Brandgiebel entstehen zu lassen, die ja alle Berliner Bürger zur Genüge kennen. Kaum ein Wohnhaus ist wohl im alten Berlin vorhanden, das nicht nach dem Hofe den Ausblick auf einen ungeputzten Brandgiebel hat. Es dürfen nach der neuen Bauordnung Seitenflügel und Seitengebäude nur dann unmittelbar an der Nachbargrenze errichtet werden, wenn sich auf dem Nachbargrundstück bereits ein Gebäude

befindet, dessen Rückwand sich mit der des Seitenflügels im wesentlichen deckt oder wenn die beteiligten Grundstücksbesitzer sich verpflichtet, auf der gemeinsamen Grenze entsprechende Gebäude aneinander zu errichten. Damit werden durch die neue Bauordnung die oft recht langgezogenen freistehenden Brandgiebel, die in Baulücken sonst fertiger bebauter Gegenden das Straßenbild oft so ungünstig beeinflussen, nicht mehr neu errichtet (Abb. 11, S. 67). Man wird kaum fehlgehen in der Annahme, daß durch diese Bestimmung die Seitenflügel an den Höfen fast ganz verschwinden werden und an ihre Stelle dem Mittelflügel von dem Architekten der Vorzug gegeben wird.

Für die Höfe ist scheinbar eine gewisse Vergünstigung durch die neue Bauordnung eingetreten; sie müssen 60^{qm} bei 5^m geringster Abmessung haben. (Die alte Bauordnung sah demgegenüber 80^{qm} bei 6^m geringster Abmessung vor.) In Ausnahmefällen kann bis auf 40^{qm} heruntergegangen werden bei gleichfalls 5^m geringster Abmessung. Aber was hier dem Hofe gegeben wird, wird ihm im nächsten Paragraphen über die Höhe der Gebäude wieder genommen, sodaß das Endergebnis doch eine erhebliche Auflockerung innerhalb des Grundstücks bedeutet.

Wird der Hof von Gebäuden des eigenen Grundstücks

umschlossen, so muß seine Größe mindestens 120^{qm} bei 10^m geringster Abmessung betragen. Aber auch hier fördern die Bestimmungen über die Höhe der Gebäude wenigstens innerhalb der geschlossenen Bauweise ganz andere Größenzutage.

Eine außerordentlich wichtige Bestimmung der Bauordnung betrifft die Hofgemeinschaft. Der nachbarliche Hof einer solchen Hofgemeinschaft kann dem Eigenhof in voller Größe bei der Berechnung der Höhe der Gebäude hinzugerechnet werden. Wir sehen, daß sich wie ein roter Faden durch die Bauordnung die Rücksichtnahme gegen die Nachbarn hinzieht, aber auch die Vergünstigungen, die durch gegenseitiges Entgegenkommen erzielt werden. Die Bauordnung fordert geradezu heraus, daß sich die benachbarten Grundstücksbesitzer zusammenschließen, um so eine einheitliche Bebauung mit größerer Ausnutzungsmöglichkeit zu erzielen. Es wird in den älteren Stadtteilen viele Grundstücke geben, die sich ohne das Entgegenkommen der Nachbarn wegen ihres schlechten Schnittes nur minderwertig ausnutzen lassen und die durch Vereinbarungen mit den Nachbarn, von denen beide Teile Vorteile ziehen, außerordentlichen Gewinn haben. —

(Schluß folgt.)

Die Straßenbautagung in Leipzig.

Von Stadtbaudirektor R. Wagner, Leipzig. (Schluß aus Nr. 8.)



ezüglich der Ausführungen des ersten Redners am 2. Versammlungstage, Dr. Hans Lüer, der über „Teerstraßen“ sprach, ist noch Folgendes nachzutragen:

Redner gab zunächst einen Überblick über die Verwendung des Teers in denjenigen Ländern, in denen in letzter Zeit der Teerstraßenbau Bedeutung erlangt hat, betonte aber, daß Deutschland namentlich im Vergleich zu England und der Schweiz, den Teer noch verhältnismäßig wenig zur Befestigung von Straßen verwende. In England würden wassergebundene Schotterstraßen als unwirtschaftlich kaum noch gebaut. Die kleine Schweiz habe i. J. 1924 noch das achtfache der Teermenge für Straßenbauten gebraucht, die in Deutschland verwendet wurde.

Vereinzelte Versuche im Teerstraßenbau sind in Deutschland zwar bereits vor dem Kriege gemacht worden, während des Krieges und unmittelbar nach diesem hat aber der Teerstraßenbau ganz geruht. Erst etwa seit 1921 ist er in immer steigendem Maße auch in Deutschland wieder aufgenommen worden. Durch wahllose Verwendung ungeeigneten Teers und falsche Einbaumethoden sind in den ersten Baujahren allerdings viele Mißerfolge eingetreten. Es ist aber festgestellt worden, daß die im Vergleiche zum Asphaltbitumen geringe Spannung zwischen Erstarrungs- und Tropfpunkt den Teer für den Straßenbau nicht ungeeignet machen, wie vielfach fälschlich behauptet wird. Der tadellose Zustand einer ganzen Anzahl von Teerstraßen, die bereits bis zu 15 Jahren in schwerem Verkehr gelegen haben, beweisen das Gegenteil. Sorgfältige Auswahl und Destillation des Teeres und Verwendung des richtigen Steinmaterials sichern zuverlässige Haltbarkeit der Straßen. Es ist auch festgestellt worden, daß die Verwendung des Teers keinen ungünstigen Einfluß auf das Pflanzen- und Tierleben ausübt.

Auch das Ausland hat in erheblichem Umfange Vertrauen zum deutschen Straßenteer und zum deutschen Teerstraßenbau gewonnen, und es ist zu erwarten, daß sich im Interesse unserer Wirtschaft diese angebahnten wirtschaftlichen Beziehungen zum Ausland weiter auswirken werden.

Über die Verwendung des Asphalttes in Straßenbau sprach Prof. Dr.-Ing. E. Neumann, Stuttgart, als Obmann des Ausschusses „Asphaltstraßen“ der Studienges. für Automobilstraßenbau. Er führte Folgendes aus:

Der Asphalt als Straßenbelag ist schon volkstümlich geworden. Denn nicht erst der Kraftwagen hat seine Einführung bewirkt, vielmehr hat man Stampfasphalt in Stadtstraßen schon 30 Jahre vor dem Erscheinen des Kraftwagens verwendet. Zum ersten Male ist Stampfasphalt in Berlin auf der Markgrafenstraße i. J. 1872 verlegt worden. Veranlassung dazu waren die gesundheitlichen Vorzüge des Stampfasphalttes, vor allem seine Geräuschlosigkeit. Dem wachsenden Verkehr hat dann der Stampfasphalt zufolge seines von vornherein kräftig ausgebildeten Betonunterbaues standgehalten. Erst im letzten Jahrzehnt mit Zunahme des Lastkraftwagen- und Kraftomnibusverkehrs hat man diesen Unterbau vielfach verstärken müssen.

Das Anwendungsgebiet des Naturasphalttes hat es zweckmäßig erscheinen lassen, über seine Beschaffenheit und Prüfung Grundsätze aufzustellen. Der aus dem Stampfasphalt entstandene Gußasphalt hat gleichfalls im Laufe der Jahre eine steigende Anwendung gefunden, besonders nachdem es gelungen war, einen rauen Hartgußasphalt zusammensetzen, der auch in starken Steigungen verlegt werden kann. Da beide Straßenbeläge auch für Kraftwagenverkehr sich bewährt haben, hat sich der Asphaltausschuß der Studiengesellschaft nicht mehr mit ihnen befaßt, sondern dies der „Vereinigung Technischer Oberbeamter deutscher Städte“ überlassen.

Der Ausschuß hat seine Aufgabe vielmehr darin gesehen, Bauweisen zu ermitteln und Grundlagen für ihre Ausführung aufzustellen, durch die unsere für den Kraftwagenverkehr nicht genügend tragfähigen Schotterdecken verbessert werden können. Für diese Zwecke eignen sich die seit Jahrzehnten in Amerika und England mit Erfolg verwendeten Asphaltdecken.

Amerika hat keinen Stampfasphalt, dagegen reichlich Naturasphaltte von Trinidad, Mexiko und aus den Erdölrückständen. Darum hat man versucht, künstlich durch Mischung von mineralischen Stoffen mit Asphalt einen Straßenbelag zu schaffen. Der Vortragende behandelte nunmehr die in Amerika üblichen Asphaltbeläge. Da er i. J. 1912 und wiederum i. J. 1925 im Auftrage der „Studienges. f. Automobilstraßenbau“ den Asphaltstraßenbau in den Vereinigten Staaten von Nordamerika hat studieren können, konnte er an Hand von eigenen Aufnahmen näheres über die Bauweise und Bewährung der Asphaltstraßen berichten.

Der Asphaltausschuß schlägt folgende Bezeichnung für die verschiedenen Bauweisen vor: Asphaltmakadam, ein Schottergemisch, in das Asphalt eingegossen wird; Steinschlagasphalt, ein Gemenge von Feinschotter, Steinsplitt, Grus und Sand, das mit Asphalt heiß im Mischverfahren umhüllt und eingewalzt wird; Asphaltbeton, ein Steingemenge wie das vorgenannte aber mit Zusatz von Sand und Füllstoff, so daß ein Hohlraum Mindestmaß entsteht, das mit Asphalt gefüllt wird; Sandasphalt, ein Gemenge von Quarzsand mit Steinmehl mit einem Mindestmaß an Hohlräumen, das heiß mit Asphalt gemischt, auf einem besonderen Unterbau eingebaut und abgewalzt werden. Die zuerst genannten Beläge eignen sich für leichten, die letzten für schweren Verkehr.

Der Vortragende berichtete dann über die günstigen Erfahrungen in der Belegung abgenutzter Decken mit Asphalt. Mit einem Hinweis auf die neuerdings eingeführten Kaltasphalte und Asphalt emulsionen endete der Vortrag, an den sich dann ein vom Vortragenden auf seiner letzten Studienreise aufgenommenen Film über Ausführung von Asphalt- und Betonbeläge anschloß.

Den Schluß der Vorträge bildeten die Ausführungen des Ob.-Reg.-Baurates Dr.-Ing. Mackowsky über den „Straßenbau im Rahmen der Landesplanungen“. Er wies darauf hin, daß es Aufgabe des engeren Planungsausschusses der Studiengesellschaft, in dessen Auftrag er sprach, sei, die auf städtebaulichem Gebiet erforderlichen Untersuchungen zum Zwecke der

Verbesserung der Straßen im Interesse des Kraftwagenverkehrs anzustellen. Dementsprechend werden von dem genannten Ausschuß folgende Arbeitsgebiete behandelt:

1. Untersuchung des wirtschaftlichen Verhältnisses zwischen Schienenwegen und Kraftwagenstraßen;
2. Entwurf zu einem Kraftwagenstraßennetz Deutschlands mit besonderer Berücksichtigung der Umgehungsstraßen und des Überganges zum Auslande;
3. Behandlung von Kraftwagenstraßen in den Flächenaufteilungs- und Bebauungsplänen;
4. Gestaltung von Kraftwagenstraßen und Kraftwagenbahnen.

Die Anforderungen, die der Kraftwagenverkehr an unser Straßennetz hinsichtlich der Linienführung stellt, sind besonders zu beachten. Es wird sich darum handeln, für die großen Durchgangslinien von Nord nach Süd und von West nach Ost ein klares Richtungsnetz zu schaffen, das die Hauptbrennpunkte Deutschlands verbindet und den Übergang ins Ausland vermittelt. Es wird nun nicht möglich sein, für diese großen Durchgangsstrecken neue Kraftwagenbahnen zu bauen, es werden vielmehr zum größten Teile die vorhandenen Straßen benutzt werden müssen. Hierbei muß jedoch für eine bessere Befestigung, für die notwendigen Umgehungsstraßen beim Berühren größerer Ortschaften und für eine Vermeidung von Kreuzungen mit Verkehrswegen Sorge getragen werden.

Übergehend zu Punkt 3 der Arbeitsgebiete des engeren Planungsausschusses kam der Redner auf die Behandlung der für den Kraftwagenverkehr freizuhaltenden Verkehrsbänder in den Flächenaufteilungsplänen zu sprechen. Diese Pläne erfordern neue gesetzliche Maßnahmen. Die Baugesetzgebung ist daher aus den ihr früher gezogenen engen Grenzen des Bebauungsplanes zu den in einem größeren Rahmen gefaßten städtebaulichen Planungen, den sogenannten Flächenaufteilungsplänen, übergegangen, wie sie vom Verbandsdir. Dr. Schmidt, Essen, zum ersten Male für den Siedlungsverband des Ruhrkohlenbezirks eingeführt wurden. Ähnliche Planungen werden jetzt von dem Düsseldorfer Regierungsbezirk, für den mitteldeutschen Industriebezirk und für die Industriegebiete der sächs. Kreishauptmannschaften Leipzig, Chemnitz und Zwickau in Angriff genommen.

Der Redner ging dann auf die Einzelplanung der Verkehrsstraßen ein. Er erörterte die erforderlichen Straßenquerschnitte, die Steigungsverhältnisse, die Längsschnitte und die Behandlung der Straßen bei Kurven.

Auch die Behandlung der Verkehrsprobleme in den

Vermischtes.

• **Freie deutsche Akademie des Städtebaues.** (Sitzung der Märkischen Arbeitsgemeinschaft am 9. März 1926.) Zu dieser im Ingenieurhause in Berlin in größerem Rahmen veranstalteten Sitzung waren die an städtebaulichen Fragen interessierten Ministerien, die städtischen Verwaltungsbehörden, in ähnlicher Richtung tätige Vereine und Verbände sowie eine Anzahl im öffentlichen Leben stehender Männer eingeladen und erschienen. Die Referate der Sitzung sollten das Thema der Dezentralisation der Großstädte und ihrer Auswirkungen von verschiedenen Gesichtspunkten behandeln.

In Vertretung des verhinderten Vorsitzenden, Prof. Bruno Möhring, leitete Geh. Ob. Reg. Rat Paul Fischer die Versammlung und begrüßte die Gäste. Als erster Redner sprach Magistr.-Ob.-Baurat Dr. Heiligenthal über den Dezentralisationsgedanken auf dem internationalen Städtebaukongreß in Newyork. In ungewöhnlich fesselndem Vortrage stellte er dar, wie die Industrie die Tendenz zeigt, aus den großen Städten auszuwandern, und welche Industrien sich hierzu besonders eignen, welche wiederum an die Großstadt gebunden sind. Er führte dazu eine Reihe von Lichtbildern, hauptsächlich aus Newyork und aus Berlin vor, die eine große Ähnlichkeit der Industriewanderung in beiden Städten zeigten. Sodann ging er auf die Regionalplanungen über, die in den Vereinigten Staaten mit ganz besonderem Eifer betrieben werden, und verbreitete sich insbesondere über den großen Plan, der für das Tal des Hudson und das nordwestlich angrenzende Gebiet bearbeitet wird.

Sodann berichtete Reg.-Baumeister a. D. Walter Lehweß über Flächenaufteilungspläne im Inlande und Auslande. Er führte aus, daß Flächenaufteilungspläne, kürzer Flächenpläne (nach dem Vorschlag der Akademie des Bauwesens), die notwendige Ergänzung des Dezentralisationsgedankens sein müßten, der wieder überall eine selbsttätige Folge der Zusammendrängung der Bevölkerung in großen Städten sei. So fänden wir besonders bei den angelsächsischen Völkern eine lebhaft

Großstädten wurden von dem Redner besprochen. Die Tatsache, daß die Inanspruchnahme der Straßenfläche durch jeden Fahrgast bei der Benutzung von Kraftwagen 18½mal so groß ist als beim Straßenbahnwagen, führt theoretisch zu dem Schluß, daß nicht der Straßenbahnverkehr, sondern der Kraftwagenverkehr aus dem Innern der Großstädte entfernt werden müßte. Das dürfte jedoch im Interesse des Automobilverkehrs nicht haltbar sein. Es müssen demnach Verbesserungen vorgenommen werden, die eine Verwendung beider Verkehrsarten erlauben. Der Vortragende schloß seine Ausführungen mit dem Hinweis, daß der den modernen Städtebau in hohem Grade beeinflussende Verkehr so zu meistern sei, daß er uns nicht zum Schaden, sondern zum Segen gereiche.

Auch am Nachmittag des zweiten Tages fanden Vorfürungen und Besichtigungen auf der Techn. Messe sowie Filmdarbietungen im Vorfürungsraum des Hauses der Elektrotechnik statt. Am Abend des zweiten Tages veranstaltete die Stadt Leipzig im Festsaal des Zoologischen Gartens einen geselligen Abend, auf dem der Ob.Bürgermstr. der Stadt, Dr. R o t h e, die Teilnehmer der Tagung in einer Ansprache persönlich begrüßte. Am Abend zuvor hatte das Meßamt die Teilnehmer der Tagung zu einem geselligen Abend geladen.

Den Schluß der nach jeder Richtung wohl gelungenen und gut vorbereiteten Tagung bildete eine Fahrt zur Besichtigung einzelner Straßen mit neuzeitlicher Straßenbefestigung und einiger Baustellen, auf denen neuere Straßenbauverfahren in Ausführung gezeigt wurden. Sowohl seitens des Tiefbauamtes der Stadt Leipzig als auch des staatl. Straßen- und Wasserbauamtes konnten trotz der ungünstigen Jahreszeit eine größere Anzahl von Ausführungsweisen vorgeführt werden, die den Teilnehmern der Tagung ein Bild von vielen neuen Straßenbauverfahren gaben.

Die nicht ganz leichte Aufgabe, etwa 500 Teilnehmer der Tagung in Kraftwagen an etwa 30 verschiedene Besichtigungsstellen zu führen und sie dabei eine Wegstrecke von etwa 100 km zurücklegen zu lassen, ohne daß Störungen oder unangenehme Verzögerungen eintraten, wurde glücklich gelöst. Auch für die Verpflegung der Teilnehmer an der Fahrt war gut gesorgt worden, so daß auch dieser abschließende Teil des Tagungsprogramms als wohl gelungen bezeichnet werden konnte und für die Teilnehmer vieles Neue und Sehenswerte bot. Der große Erfolg der Leipziger Straßenbautagung wird das Meßamt in Leipzig ermutigen, in künftigen Jahren an eine Wiederholung der Tagung zu denken. —

Tätigkeit in dieser Beziehung. Er schilderte die Planungen, die in England und den Vereinigten Staaten im Gange sind, sowie die Planungsarbeiten, die in den verschiedenen Industriebezirken Deutschlands unternommen wurden, um dann einen kurzen Überblick über die Gesetzgebung auf dem Gebiete der Landesplanung und des Städtebaues in den verschiedenen Ländern zu geben (England, Vereinigte Staaten von Nordamerika, Frankreich). Von der Gesetzgebung der deutschen Länder hob er die von Sachsen und Thüringen hervor; in den Baugesetzen dieser beiden Länder sind bereits Bestimmungen enthalten, nach denen eine generelle Art von Bebauungsplänen für größere Städte festgesetzt werden könne.

Über „Die Organisation der Siedlungsausschüsse im mitteldeutschen Industriebezirk“ gab der dritte Redner, Reg.- u. Baurat Fisch, Merseburg, Aufschluß. Er faßte sein Thema etwas weiter und erläuterte zunächst die wirtschaftliche Struktur des Gebietes, die Wohnungs- und Verkehrsverhältnisse und seine Entwicklungsmöglichkeiten, um dann auf die „Siedlungsausschüsse“ einzugehen, die hier in den einzelnen Wirtschaftsbezirken Flächenpläne bearbeiten; es sind die einzigen in Deutschland, die aus Vertretern der Wirtschaftsverbände und solchen der Städte und Kreise zusammengesetzt sind.

In einer anschließenden Aussprache wurden noch einige Anfragen über Einzelheiten von den Vortragenden beantwortet; Arch. Paulsen gab noch einige Erinnerungen aus Amerika zum besten, die sich auf die eigenartigen Zustände in der nordamerikanischen Wohnungsherstellung und Geländerschließung bezogen.

Ghrt. Fischer schloß die Versammlung mit Dank an die Erschienenen und Vortragenden. — Walter Lehweß.

Inhalt: Die neue Bauordnung der Stadt Berlin. — Die Straßenbautagung in Leipzig. (Schluß.) — Vermischtes. —

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