

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN, VERKEHRSWESEN U. VERSORGUNGS-ANLAGEN

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

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

Der Aufbau der türkischen Stadt.

Erläutert am Beispiel von Brussa.

Von Arch. B. D. A. Karl Christ. Lörcher, Berlin-Charlottenburg.

Die Städte des Islamischen Ostens. (Schluß aus Nr. 11).



ei der Bedeutung dieser Bau-
denkmäler müßte man nun nach
unseren Begriffen auch eine
Ausstrahlung der in ihnen wirk-
enden Kräfte und Spannungen
im Stadtgrundriß erkennen. Diese
Auswirkung einer monumental
gerichteten Baugesinnung ist
jedoch nirgends zu finden. Auch
in den meisten anderen bekann-

ten Städten des islamischen Machtbereiches dürfte man
vergeblich nach einer derartigen Folgerung suchen.
Die den Osmanen der damaligen Zeit vorbildliche Stadt

Stadtanlagen, 1924. Wenn man sich klar macht, daß
von den herrlichen Einzelbauten dieser vielgerühmten
Stadt nicht ein einziger in einer inneren Beziehung
zum Stadtganzen steht, daß nicht einmal die ungeheure
Wucht der Hagia Sophia irgendwie eine solche Aus-
Auswirkung findet, so wird es vielleicht eher erklär-
lich, daß die weniger bedeutenden Städte im Osten
keinerlei Baugedanken grundlegender Art bergen. Bag-
dad und Mossul zeigen denselben Mangel einer Bau-
idee, sofern wir berechtigt sind, den Baumeistern jener
Zeiten dies als einen Mangel anzurechnen.

So wie die großen Moscheen ohne Beziehung in
stadtbaulicher Hinsicht dastehen, so haben natürlich



Abb. 12. Bild einer Türbe (Grabmal).

Konstantinopel gab keinerlei Vorbild, sie hat ein
solches bis auf den heutigen Tag nicht. Konstan-
tinopel ist eine willkürlich von den oströmischen
Kaisern aufgebaute Stadt, der stadtbaukünstlerische
Gesichtspunkte bei ihrer Entwicklung fehlten; siehe
auch Ebersolt-Paris 1910 und von Gerkan, Griechische

auch die Medressehen und die Bäderbauten keinerlei
städtebauliche Bindungen erfahren.

Um einem viel verbreiteten Irrtum zu begegnen,
sei auch hier bemerkt, daß die erwähnten Kuppel-
bauten keineswegs große Gebäude nach unserer Auf-
fassung darstellen; sie sind kleine, bescheidene, meist

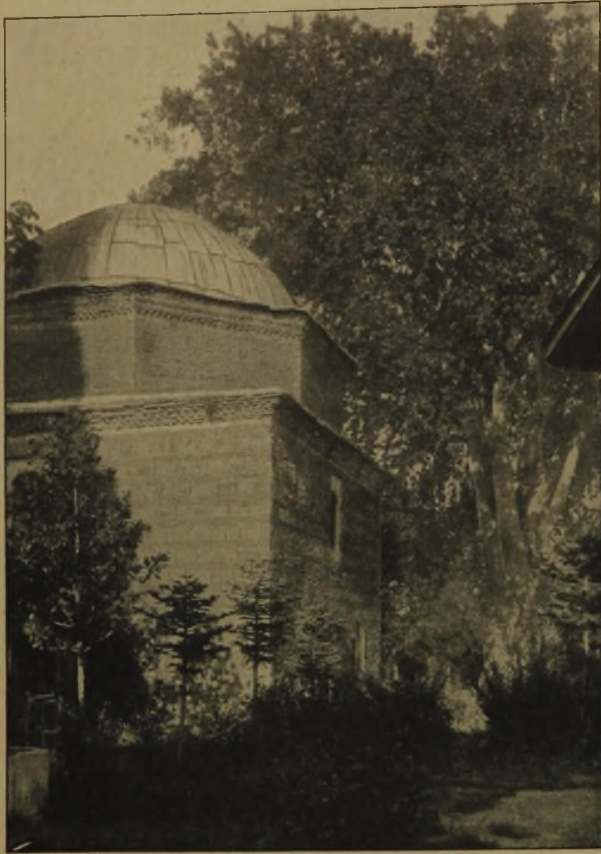


Abb. 13. Türbe in Muradie.

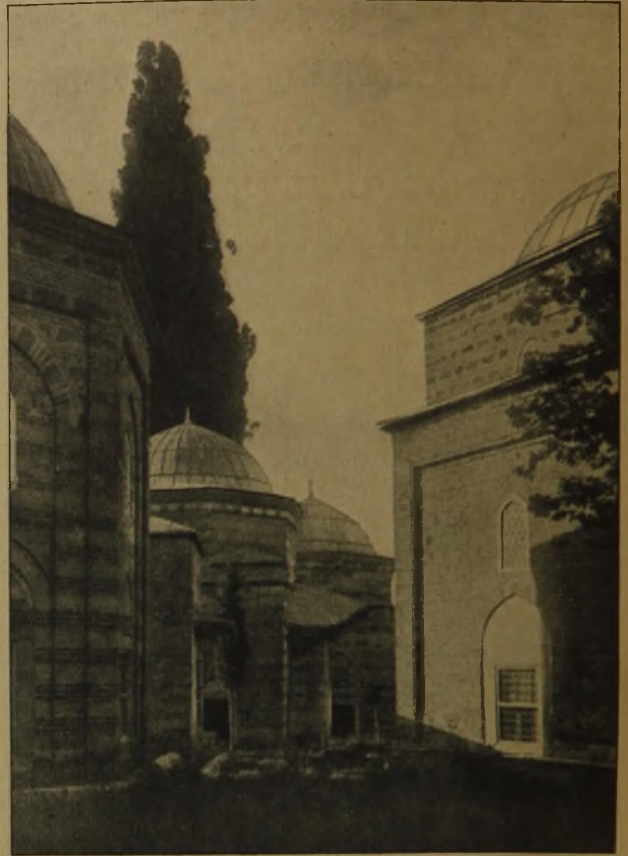


Abb. 14. Türben in Muradie.

nur stark in die Breite entwickelte Anlagen, selbstverständlich ausgenommen die großen Moscheen Stambuls oder Adrianopels u. e. A. Ihre Wirkung im Stadtganzen ist eine große, monumentale, aber das ist eine Folge des Verhältnisses zu ihrer kleinen, zierlichen Umgebung, ist die Folge der glücklich gelösten Maßstabfrage, die meinerwegen auch nur instinktiv erfolgt sein kann, was nichts am Ergebnis ändert. In Brussa sind diese Verhältnisse besonders deutlich zu erkennen.

Samara aus dem IX. Jahrhundert erlaubt nach dem Stadtgrundriß die Annahme, daß dort achsiale Wirkungen angestrebt worden sind. Isfahan aus dem XVI. Jahrh. war planmäßig angelegt, allerdings stand dieser Zeit auch bereits die städtebauliche Schulung der Italiener zur Verfügung, wenn nicht gar solche am Entwurf der Stadt beteiligt waren, obgleich der architektonische Aufbau ganz persisch ist. Pietro della Vale erwähnt den Hauptplatz Isfahans, den Meidan-i-Schah (1614).

Offen bliebe natürlich auch die Annahme, daß in Brussa irgendwelche Beziehungen stadtbaukünstlerischer Art, den vielen Bränden und endlosen Zer-



Abb. 15. Djami Murad II vom Garten.

störungen zum Opfer gefallen sind. Ich bin jedoch der Meinung, daß sich die Empfindung für das Räumliche in Straße und Platz bei den Bekennern zum Islam, infolge ihrer anders gerichteten kultischen und kulturellen Anschauungen, ihrer gänzlich anderen Sitten und Gebräuche, auch anders entwickeln mußte. Die gesellschaftliche Einrichtung der Mohammedaner ist der Straße abgewandt, verweist den Raumbegriff auf den Moscheehof, auf den Hof der Medresseh. Das Leben der Frauen spielt sich im Hause ab oder im Garten, hier einfach der erweiterte Wohnraum, das Erscheinen der Frau auf der Straße ist nur ein flüchtiges, verhülltes, ihr gänzlich abgewandtes.

Finden wir in einer Stadt einmal einen bewußt erscheinenden städtebaulichen Eingriff, so ist dies immer eine Tat der letzten Jahrzehnte, der dann mit brutaler Energie in gerader Linie, mehr militärisch und technisch als

städtebaulich, über alle Hindernisse hinweg durchgeführt ist. Vergleiche die gerade Nord-Süd-Strecke im Grundriß von Brussa (Abb. 3 in Nr. 11), auch die zweite südöstlich verlaufende Gerade.

Selbst die Richtung der Moschee nach Mekka,



Abb. 16. Brunnen vor der Muradie.



Abb. 17. Djami Murad II (Vorderansicht).
Der Aufbau der türkischen Stadt.
Erläutert am Beispiel von Brussa.

die alle Kultbauten restlos beherrschende Idee, hat im Stadtplan keinerlei Ausdruck gefunden. Alles dies beweist, daß unsere bewußt planende Stadtbaukunst im Orient keinen bleibenden Eingang gefunden hat. Dem Nomaden, und der Orientale ist in ungezählten Dingen bis auf den heutigen Tag Nomade geblieben, ist die planmäßige Stadtgrundlage innerlich fremd, er hat kein Verhältnis zu ihr, er handelt mehr augenblicklich, seine häusliche Einrichtung ist weniger auf dauernde Seßhaftigkeit als auf bequemen Wechsel des Standortes eingerichtet. Rein äußerlich betrachtet wird das Nomadenhafte noch heute durch das Fehlen jeglicher Möbel dokumentiert.

Wenn man nun als die planmäßig entstandene Stadt diejenige bezeichnet, die nach bewußten, auf lange Zeit richtunggebenden Gesetzen entstanden ist, das rein Repräsentative sei außer Betracht gelassen, so machen alle Städte des Orients fast ohne Aus-

Kultur. Nirgends stößt man so oft und so greifbar klar auf den Wirrwarr, der in so vielen Köpfen über diese beiden Begriffe besteht, nirgends wird einem so oft entgegnet wie dort im Osten, daß der Orientale eben keine Kultur habe und wir sie ihm nun endlich bringen müßten; daß die sogen. Intellektuellen der dortigen Völkerschaften Zivilisation mit Kultur erst recht verwechseln, ist weiter nicht verwunderlich.

Die Vorgänge im nahen Orient beweisen aufs neue, daß Zivilisation nicht allzuschwer übernommen werden kann, sobald der Wille dazu vorhanden ist. Telephonieren kann jeder Mensch lernen, wenn das Ding zur Benutzung da ist, und Hören am Radio bedingt noch keine Kultur, das Alles hat mit der inneren Einstellung des Menschen zu diesen Dingen noch nichts zu tun. Es handelt sich hier nicht um äußere Fingerfertigkeiten, es geht um die Weltanschauung zweier verschiedener Kulturen, um die inner-



Abb. 18. Bild einer Straßenecke.

nahme den Eindruck der gewachsenen Stadt. Alle Unregelmäßigkeit ist damit zu erklären, diese Gassen sind rein den Bedürfnissen der Anwohner entsprechend entstanden, all' die engen Sackgassen befriedigen das Wohnbedürfnis und den Wunsch nach Abgeschlossenheit, gegen Fremde — und auch gegen den lieben Nachbar. Die Stellung der Frau, im gesellschaftlichen Leben der Mohammedanerin, findet auch wieder einen bestimmenden Ausdruck im Stadtbau.

Die geldwirtschaftliche Entwicklung des Abendlandes hat in den Orient erst spät Eingang gefunden, ja wird eigentlich erst heute übernommen. Die Technik fängt erst heute an, dort Gemeingut zu werden, natürlich immer abgesehen von einzelnen Küstenstädten, die infolge ihrer Handelsbeziehungen und ihrer Vermittlertätigkeit als Übergangsort angesehen werden müssen. Was viele Beurteiler des nahen Orients als ein gewisses Unvermögen technischen Dingen gegenüber bezeichnen zu müssen glaubten, ist eine Verkenntung der tieferen Ursachen, zugleich aber auch letzten Endes die Verwechslung von Zivilisation mit

liche Wertung der Dinge dieser Welt überhaupt. Das Christentum Roms hat uns andere Wege geführt als ihn Mohammed seinen Jüngern vorzeichnete. Es ist hier nicht der Ort, all diesen Fragen weiter nachzugehen, Hinweise müssen genügen.

Unsere Entwicklung hat uns den entwurzelten, heimatlosen Proletarier gebracht, das deutlichste Zeichen unserer erreichten Zivilisation; den Bewohner der Mietskaserne, den unzufriedenen Feind aller unserer Einrichtungen. Diese Zustände, vor allem im Geistigen gesehen, kennt der Orient nicht, darin sind auch mit anderen Dingen zusammen die Gründe zu erkennen, warum die islamischen Völker bis heute dem Bolschewismus nicht verfallen sind und nicht verfallen konnten. Die Verschiedenheit der Weltanschauung, der geistigen Einstellung zum Daseinwert alles menschlichen Tuns und des menschlichen Anteils am Besitz der materiellen Güter dieser Erde, haben auch in der Stadtbaukunst des Orients ihren Ausdruck gefunden. Die Mietskaserne, deren Erfinder leider nur $\frac{7}{10}$ und nicht $\frac{9}{10}$ der Bodenfläche verbauen konnten,



Abb. 19. Djami Murad II.



Abb. 20. Emir Sultan.

denen die verbleibenden kärglichen $\frac{3}{10}$ leider verlorenen, wertlosen Raum bedeuten, weil sie nicht in zinsbringenden Wohnraum umgewertet werden können, also nicht zu kapitalisieren sind, sondern nur der Lichtzufuhr dienen, ist dem Orient erspart geblieben. Pera-Galata mit vielen Beispielen einer Verbauung von $\frac{9}{10}$ ist nicht Orient, das ist Levante.

Das Problem des Transports ist im Orient ein

wesentlich verschiedenes im Vergleich zu den Verhältnissen Europas. Fast alle Bewegung von Lasten und Gütern innerhalb einer Stadt erfolgt auf dem Rücken des Tragtieres, das zuweilen auch durch den Menschen ersetzt wird. Letzterer Vorgang wird in der Karikatur Konstantinopels dem Fremden als besonders charakteristisch vor Augen geführt. Der tägliche Betrieb gerade in Pera-Galata, der doch so modernen Europäer-

stadt, führt die unglaublichsten Vorgänge auch heute noch stündlich vor Augen. Auf dem Rücken eines Hamals (Lastträgers), dieser unbändig starken Tragtiere, wandert ein Klavier, ein vollständiges Bett, darauf noch unzählige Kleinigkeiten einer Zimmereinrichtung, auch ein Kanarienvogel die Straßen entlang und die steilen Treppenstraßen hinauf. Dadurch konnten natürlich auch die Straßen ganz anders geführt werden, konnten diese ganz andere Steigungsverhältnisse erhalten. Auch die Breiten der Wege unterlagen damit wesentlich anderen Bedingungen. Dazu kommen wieder die klimatischen Eigenarten, die den Schatten enger Gassen erwünscht erscheinen lassen. Nun wird uns die orientalische Stadt verständlicher und erscheint uns weniger rückständig. Daß nunmehr in den Hauptstraßenzügen grundlegende Veränderungen vorgenommen werden müssen, nachdem das Auto seinen Siegeszug über die Welt angetreten hat, versteht sich von selbst. Der nahe Orient hat seinen Willen dazu kundgetan, all diese Dinge zu übernehmen und ist dabei, auch im Stadtbau die Folgerungen zu ziehen.

Handel und Wandel führte im Mittelalter zur Anlage der Marktplätze, erst in Form von der Bebauung freigelassener Flächen, in der Entwicklung zu den Kunstschöpfungen mittelalterlicher Stadtbaukunst. Im Orient erfüllte diesen selben Zweck der Han oder die Karawanseraï; allerdings dienten diese Anlagen noch daneben dem Schutzbedürfnis des Reisenden vor räuberischen Überfällen. Wie unsere Marktplätze zu künstlerischer, repräsentativer Gestaltung Anlaß wurden, so wurde der Hof des Hans und der Karawanseraï zum großen Architekturraum. Stärkste Auswirkung dieser gleichartigen Bedürfnisse in gänzlich verschiedener Umwelt ist der Bazar, jener Baukomplex, mehr oder weniger groß, mehr oder weniger kunstvoll gestaltet, aller orientalischen Städte, aber rein aus den Sitten und Bedürfnissen der orientalischen Welt entstanden. Lage und Einfügung des Bazars in den Stadtplan kann nicht als planmäßig angesehen werden, obgleich die Bazare selbst nach einem Schema, meist in rechteckiger Unterteilung, geometrisch aufgebaut sind. Zugänge und Tore zum Bazar liegen oft wie zufällig, ohne rechte Vorbereitung auf die doch immerhin recht bedeutende Stätte. Die für den Bazar vorbildlichen Anlagen persischer und arabischer Städte sind überall maßgebend geblieben, und nur, je nach der Größe und Bedeutung der Stadt, auch wohl den verfügbaren Mitteln entsprechend, abgewandelt und ausgebaut werden.

Der Han an sich ist ein regelmäßiger Bau, aber in der Stellung im Stadtgrundriß selten anders als zufällig angeordnet, nur den eigenen Vorteil beachtend. Sehr oft stellt ein solcher Han eine eigene Welt für sich dar, mit eigener kleiner Moschee, wie z. B. der Ipekhan (Seidenhan) in Brussa. Bei der Karawanseraï, die einsam an den Handelsstraßen des Irak steht, ist dies nach Reuther fast die Regel, jedoch finde ich dies dort weniger auffallend als beim Ipekhan inmitten der Stadt. Der Vergleich mit unseren Hotels, die doch auch nicht besonders bemerkbar im Stadtgrundriß hervortreten, würde m. E. nicht stimmen. Der Han war doch noch etwas anderes, neben dem Hotel war er zugleich Warenbörse. Der Ipekhan ist heute noch Seidenbörse, der Tußhan, Salzhan, war zugleich die Salzfaktorei. Diese bedeutende Funktion, die den Hans zufällt, hätte in Europa zur besonderen Hervorhebung, der auch in ihrer Baumasse immerhin sehr bedeutenden, oft sogar monumentalen Baukörper im Stadtplan geführt.

Von Verkehrsplätzen, im verkehrstechnischen Sinne genommen, wußte das Mittelalter wenig oder nichts, wengleich damit nicht etwa gesagt werden soll, daß der Verkehr nicht beachtet wurde und etwa im Stadtplan keinen Ausdruck gefunden hätte. Der Orientale hatte bislang kein Bedürfnis dafür. Der Meidan-i-Schah in Isfahan war Versammlungsort und

Vorraum der Moschee für die Gebetsübungen großer Massen; der At Meidan (Pferdeplatz) in Konstantinopel ist ein Überbleibsel der ehemaligen Rennbahn.

Die Zeit der Seldschuckenherrschaft, mit ihren großen, festen Burgen auf dem höchsten Hügel der Stadt, von oft gewaltigen Abmessungen, z. B. in Angora, Kutachia u. a. O. ist wohl kunstgeschichtlich in der türkischen Architektur von Einfluß gewesen, in der Stadtbildung selbst kommt auch ihren Bauwerken kein bestimmendes Moment zu. Ein durchgehendes Merkmal der kleinasiatischen Stadt ist, die Anlehnung an einen Berghang — auch in ganz Mazedonien zu beobachten — ein Ergebnis klimatischer Notwendigkeiten, den Wohnsitz aus den fiebergefährlichen Niederungen an den höher gelegenen Berghang zu legen. Das Schutzbedürfnis hat ein Weiteres dazu beigetragen, diese Art der Ansiedlung zu wiederholen. Hierin dürfte die oben erwähnte Burg immerhin einen gewissen Ausdruck gefunden haben. Die um die Burg gelagerten Städte erwecken den Eindruck des im Schutz der Burg entstandenen Zeltlagers.

Von einer Scheidung in Wohn- und Verkehrsstraßen kann natürlich nicht ohne weiteres gesprochen werden, immerhin ist eine solche Trennung sehr wohl zu bemerken, wenn auch mehr dem Sinne nach, daß diese Teilung auf die Zusammenziehung der Handwerker und Verkäufer in einzelnen Straßen bezogen werden muß. Von Verkehrsstraßen in unserem Sinn zu sprechen, würde ein falsches Bild ergeben.

Diese Geschäftsstraßen, oder auch Geschäftsviertel, schließen sich meist an den Bazar an, stellen also eine Ergänzung dar. Handwerker neben Handwerker, die gleichartigen Konkurrenten immer in einer Gasse beieinander, sitzen sie in ihren kleinen Buden, gegen die Straße zu offen, den Boden um einige Stufen erhöht, und halten ihre Waren zum Verkauf, daneben im selben Raum die Arbeitsstätte zeigend. Sehr oft sind diese Straßen mit einem grünen Blätterdach der von Haus zu Haus gezogenen Weinreben überspannt. Mit all ihren bunten Läden, Bewohnern und Besuchern gehören sie zu den farbigsten Bildern der orientalischen Stadt. Als Wohnstraßen wären dann die engen, schmalen Straßen und Sackgassen zu bezeichnen, deren Entstehung aus Bedürfnis und Sitte bereits früher zu klären versucht wurde. Nebenbei bemerkt kennt man die Unterscheidung zwischen Straße und Gasse auch sprachlich sehr wohl; die Straße ist die Djade, die Gasse wird mit Sokak bezeichnet.

In Yeschil Brussa haben wir es mit der Stadtförm einer Kultur zu tun, die mit dem Städtebau einer materialistischen Weltanschauung mit der Mietkaserne als Ausdrucksform noch nichts gemein hat. Das viele Grün ist mir der Ausdruck des innigen Zusammenhanges ihrer Bewohner mit der Natur. Nicht etwa das feinere Gefühl für dekorative Wirkungen läßt den einfachsten Gemüseladen des Orientalen zum farbigen Bild werden, auch nicht der oft zitierte gerissene Kaufmann spekuliert hier lediglich mit der Schönheit seiner Ware, sondern die ihm noch innewohnende Freude an seinem Tun, am eigenen Können, an der Schönheit der Gaben dieser Mutter Erde findet hier eine sprechende Offenbarung. Natürlich denkt er an den Zustrom der Käufer und an den zu erwartenden Gewinn, aber die Gründe solchen Tuns? — warum sehen wir derartiges im geschäftstüchtigen Europa nicht? oder wenn — warum ist's uns ein besonderes Ereignis? Die letzten Gründe solchen menschlichen Tuns übersehen, würde heißen bereits restlos im Materialismus versunken zu sein. Nicht hohe Bildung schafft solches, die Freude an der Arbeit, das mit der Arbeit leben und mit ihr Verbundensein schafft solche Dinge aus sich selbst. Insofern ist auch von der Stadt des Orients etwas zu lernen, und wenn es auch nur die Anregung zur Überprüfung unserer Stellungnahme zum Wert der Dinge dieser Erde wäre, so hätte sie uns schon etwas gegeben. —

Richtlinien zu einem Städtebaugesetz.

Aus dem Gutachten der Akademie des Bauwesens zum Entwurf eines Städtebaugesetzes.



orbemerkung der Schriftleitung. In Nr. 95 vom 28. Nov. 1925, Beilage „Stadt und Siedlung“ brachten wir aus der Feder von Professor A. Geßner, Berlin-Charlottenburg, Erläuterungen zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Stadt- und Landesplanung, den dieser im Auftrage eines Ausschusses des B. D. A. aufgestellt hatte. Nunmehr liegt über diesen Entwurf ein Gutachten der Akademie des Bauwesens vor, dessen Einleitung im wesentlichen sich ziemlich mit der von uns schon veröffentlichten des Entwurfes deckt. Wir geben heute nur den Ersten Teil als allgemein interessant wieder und behalten uns vor, zu einem späteren Zeitpunkt auch auf den Zweiten Teil, Besonderes, noch zurückzukommen:

Erster Teil: Allgemeines.

Inhalt.

Pflichten der Gemeinde und der Polizeibehörde. Planregelung: Flächenplan, Bebauungsplan, Fluchtlinienplan. Bauregelung: Ortssatzungen, Bauordnung.

Gemeindliche und polizeiliche Rechte: Baulasten, Enteignung, Grenzberichtigung, Zwangstausch, Umlegung, Anliegerbeiträge.

Aufsicht: Aufsichts- und Einspruchsrecht, Planzwang, Gemeinschaftspläne, Beschwerden.

A. Pflichten der Gemeinde und der Polizeibehörde.

1. Die Gemeinde- und Polizeibehörde sind, jede innerhalb ihrer Zuständigkeit, bei Bedarf verpflichtet, die Plan- und Bauregelung für das Gemeindegebiet vorzunehmen.

2. Zur Plan- und Bauregelung sollen anerkannte Fachleute herangezogen werden.

3. Erstreckt sich der Bedarf zur Plan- und Bauregelung über mehrere Gemeindegebiete, so ist sie gemeinsam vorzunehmen.

4. Die Planregelung umfaßt: Flächenpläne, Bebauungspläne (mit den Baustufen) und Fluchtlinienpläne.

5. Flächenpläne können Teile des Gemeindegebietes, das ganze Gemeindegebiet oder Gebiete bzw. Teilgebiete mehrerer Gemeinden umfassen. Durch die Pläne können festgesetzt werden:

Wohnflächen (Wohngebiete aller Art);

Landflächen (Land- und Forstwirtschaft);

Werkflächen (Industrie und Bergbau);

Verkehrsflächen und Verkehrsbänder (zum Anbau bestimmte Hauptverkehrsstraßen, nicht dem Anbau dienende Kraftwagenstraßen, Wasserverkehrsanlagen, Eisenbahnen und Kleinbahnen, Flughäfen);

Erholungsflächen (Kleingärten, Park- und Gartenanlagen, Sportplätze, Wasserflächen usw.);

Friedhöfe.

6. Unter Hinzuziehung von Fachleuten hat die Gemeinde durch übereinstimmenden Beschluß der Verwaltung und der Vertretung das Verhältnis der einzelnen Flächen untereinander und ihre Verteilung auf das Gemeindegebiet festzustellen. Hierbei sind die Ernährungs- und Wohnbedürfnisse, die voraussichtliche werkschaftliche Entwicklung, die Verkehrs- und gesundheitlichen Bedürfnisse zu berücksichtigen.

7. Der Festlegung eines Flächenplanes hat die Beratung mit den zuständigen Behörden und Vertretungen vorauszugehen.

8. Eine andere Nutzung der Flächen, als die im Flächenplan bestimmte, ist ohne Abänderungsbeschluß unzulässig.

9. Der Bebauungsplan soll in wirtschaftlicher, technischer und künstlerischer Hinsicht eine weitere Bearbeitung des Flächenplanes sein; er stellt gewissermaßen eine Erweiterung des Flächenplanes in räumlicher Hinsicht dar. Er setzt die Abgrenzung der Flächen in sinnvoller Beziehung zueinander, setzt unter Mitwirkung der Polizeibehörde die Baustufen fest, teilt die einzelnen Flächen nach räumlichen Gedanken auf und schafft den eigentlichen Ortsorganismus.

Zu dieser kulturell bedeutungsvollen Arbeit soll die Gemeinde gehalten sein, nur anerkannte Fachleute heranzuziehen.

10. Der Bebauungsplan kann auch für Teilgebiete aufgestellt werden, wenn die Richtlinien zu einem Gesamtorganismus gewahrt bleiben; er kann auch für mehrere Gemeindegebiete zusammen aufgestellt werden.

11. Eine andere Anordnung von Straßen, Plätzen und öffentlichen Anlagen, Baustufen usw., als die im Be-

bauungsplan bestimmte, ist ohne Abänderungsbeschluß unzulässig.

12. Der Fluchtlinienplan setzt auf Grund des Bebauungsplanes die Grenzen der Verkehrsflächen den anderen Flächen gegenüber fest. Er kann auch Erholungsflächen anderen Flächen gegenüber abgrenzen, schließlich setzt er auch innerhalb von Land-, Wohn-, Werk- und Erholungsflächen die Grenzen zu den Verkehrsflächen geringerer Bedeutung fest.

13. Eine andere Anordnung von Straßen, Plätzen und anderen öffentlichen Anlagen, als die im Fluchtlinienplan bestimmte, ist ohne Abänderungsbeschluß unzulässig.

14. Dieser Plan muß von dem Verfertiger des Bebauungsplanes unter Hinzuziehung eines Landmessers aufgestellt werden. Er enthält auch die eigentlichen Baufluchten und kann auch für Teilgebiete festgelegt werden, was sogar die Regel bilden wird.

15. Die Bauregelung umfaßt Ortssatzungen und Bauordnung.

16. Die von der Gemeinde zu erlassenden Ortssatzungen haben zu enthalten:

Die Festlegung, Ergänzung, Änderung und Aufhebung der Pläne;

die Regelung der Benutzungsart der Flächen, insbesondere die bauliche Ausnutzungsart, die diesbezüglichen Beschränkungen bei den Land-, Erholungs- und Verkehrsflächen;

die Auslegungs-, Benachrichtigungs-, Einspruchs- und Festlegungsfristen;

die Bauverbot- und Bausperrenregelung;

die Bestimmungen zum Schutze von Heimat und historischem Denkmal;

die Bestimmungen über Baumschutz aus Gründen der Volksgesundheit und Stadtschönheit;

die Bestimmungen gegen Veranstaltung und übertriebene Reklame;

die Sicherungsbestimmungen zur Plandurchführung.

17. Die Ortssatzungen sind nach Aufstellung des Flächenplanes, die Bauvorschriften nach Aufstellung des Bebauungsplanes zu erlassen.

18. Die von der Polizeibehörde zu schaffenden Bauordnungen beziehen sich auf das geschäftliche Verfahren, hochbautechnische Anordnungen, technischen Ausbau, Benutzbarkeit der Räume, Bauausnahmen (Dispense).

B. Gemeindliche und polizeiliche Rechte.

19. Zur Durchführung der Flächen-, Bebauungs- und Fluchtlinienpläne haben die Gemeinden das Recht:

Baulastenbücher einzurichten;

Enteignungen, Grenzberichtigungen, Zwangstausche und Umlegungen vorzunehmen;

schließlich Anliegerbeiträge zu erheben.

20. Baulasten sind Beschränkungen oder Vergünstigungen der Baufreiheit über das Maß der gesetzlichen Bestimmungen hinaus und können zur Sicherung des allgemeinen Wohles in ganz besonderen Fällen einem Grundstücksbesitzer auferlegt oder gewährt werden. Ihre Eintragung in ein besonderes Baulastenbuch bezweckt ein erleichtertes und gesicherteres Verfahren. Unter Umständen ist dem Grundstücksbesitzer Entschädigung zu leisten. Auch kann der Vorbehalt des Widerrufs bei Baudispenzen in das Baulastenbuch eingetragen werden.

21. Die Gemeinde kann

Wohnflächen für Klein- und Mittelwohnungen,

Werkflächen für Industrie und Bergbau,

Verkehrsflächen,

Erholungsflächen und

Baumasken

enteignen, aber nur dann, wenn diese Flächen ihrer Bestimmung zugeführt werden. Sie hat dafür eine Entschädigung nach dem Zeitwert zu leisten.

22. Die Gemeinde kann bei Festsetzung des Fluchtlinienplanes Grundstücksgrenzen nach dem Bebauungsplan unter Wahrung der Vermögensrechte des Grundstückbesitzers berichtigen, sie kann Grundstücke oder Grundstücksteile unter Wahrung der Vermögensrechte der Grundstückbesitzer im Zwange austauschen, wenn dies nach dem Bebauungsplan geboten erscheint, und sie kann Umlegungen von Grundstücken in kleinerem oder größerem Umfang unter Wahrung der Vermögensrechte der Grundstückbesitzer aus den gleichen Gründen vornehmen.

23. Die Gemeinde hat das Recht, zu den Kosten der Herstellung von Verkehrsflächen und Erholungsflächen die angrenzenden Grundstückbesitzer heranzuziehen. Der

Anteil bestimmt sich nach dem Nutzen, den der Grundstückbesitzer von der Herstellung der Verkehrs- oder Erholungsfläche hat. Das Nähere wird durch besondere Ortssatzung festgesetzt.

C. Aufsicht.

24. Das Aufsichts- und Einspruchsrecht in betreff der Gemeindepflichten und Gemeinderechte steht in Landgemeinden dem Landrat, in Städten dem Regierungspräsidenten, in Berlin dem Oberpräsidenten zu.

25. Stellt eine Gemeinde trotz dringendem Bedürfnis einen Flächen-, Bebauungs- oder Fluchtlinienplan nicht auf, so kann dies der Oberpräsident erzwingen.

26. Erscheint es aus zwingenden Gründen geboten, daß ein Flächen-, Bebauungs- oder Fluchtlinienplan in

mehreren zusammenhängenden Gemeinden zu gleicher Zeit entstehen muß, so bestimmt dies, wenn nur Gemeinden in Frage kommen, der Landrat; wenn eine Stadt beteiligt ist, der Regierungspräsident; wenn Berlin beteiligt ist, der Oberpräsident.

27. Flächen-, Bebauungs- und Fluchtlinienpläne, Ortsatzungen und Bauordnungen müssen zur Prüfung und Begutachtung dem Oberpräsidenten eingereicht werden; dieser entscheidet durch einen Ausschuß von berufenen hervorragenden Fachleuten aus allen mit der Materie in Beziehung stehenden Gebieten endgültig.

28. Über Beschwerden, die sich aus Planregelung und Bauregelung, aus Baulasten, Enteignung, Grenzberichtigung, Zwangsaustausch, Umlegung und Anliegerbeiträgen ergeben, entscheidet der Oberpräsident durch oben genannten Ausschuß. —

Vermischtes.

Ein Internationaler Wohnungs- und Städtebaukongreß in Wien findet vom 14. bis 19. September d. J. statt, verbunden mit einer Städtebauausstellung.

Der Internationale Verband für Städtebau, Landesplanung und Gartenstädte, der diesen Kongreß auf Einladung von Wien veranstaltet, hat sich die Aufgabe gestellt, die Erfahrungen, die auf diesen Gebieten in den verschiedenen Ländern gemacht werden, auszutauschen und zu vertiefen. Seit seinem Bestand hat der Verband bereits zehn Kongresse abgehalten, von denen insbesondere die Tagungen in Gothenburg (1923), Amsterdam (1924) und New York (1925) hervorgehoben zu werden verdienen.

Der Kongreß wird sich mit der Erörterung von zwei Problemen befassen, die für die Entwicklung der Städte von besonderer Bedeutung sind. Er wird zunächst die Bodenfrage in ihren Beziehungen zum Städtebau und zur Landesplanung erörtern und dann die rationelle Verteilung von Einfamilienhaus und Mehrfamilienhaus besprechen. Für das erste Thema werden 13 und für das zweite 14 Berichte von bekannten Fachleuten der verschiedenen Länder erstattet werden. Diese Berichte werden gedruckt und den Kongreßteilnehmern rechtzeitig zugesandt. An den Kongreß wird sich eine Besichtigung der städtebaulich interessanten Stadt Krems anschließen. Eine Studienreise nach München, Augsburg, Nürnberg, Rothenburg, Stuttgart, Karlsruhe, Heidelberg, Frankfurt, Köln, Essen und Düsseldorf ist geplant, wodurch den Teilnehmern an Hand dieser ausgewählten Beispiele Gelegenheit gegeben werden soll, den deutschen Städtebau des Mittelalters, der Barockzeit und vor allem auch der Gegenwart zu studieren.

Für den Wiener Städtebaukongreß zeigt sich in allen Ländern lebhaftes Interesse, und ist mit einer sehr großen Beteiligung zu rechnen.

Im Zusammenhang mit dem Kongreß wird auch eine Städtebauausstellung veranstaltet werden, die in den Räumen des Künstlerhauses untergebracht wird und vom 11. September bis 3. Oktober zugänglich ist. Sie ist als eine anschauliche Ergänzung der Kongreßverhandlungen gedacht und wird daher in erster Linie solches Material bringen, das auf die beiden Kongreßthemen Bezug hat. Es werden aber wichtige neuere Schöpfungen des Städtebauers gezeigt werden. Sehr gut wird Deutschland vertreten sein. Dr. Langen vom Deutschen Siedlungsarchiv ist mit der Sammlung des deutschen Ausstellungsmaterials betraut worden. Zur Vorbereitung der schweizerischen Abteilung wurde vom schweizerischen Verband zur Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaues eine besondere Kommission bestellt. In Frankreich hat diese Aufgabe Prof. Brugge man von der Association Francaise pour L'Etude de l'Amenagement et de l'Extension des Villes übernommen. Aus Holland wird eine Auswahl von städtebaulichen Schöpfungen geboten werden. Das belgische Material wird vom Sekretär der Internationalen Städtevereinigung in Brüssel, Senator Vink, zusammengestellt werden. In England arbeitet für die Ausstellung der Sekretär des Internationalen Verbandes für Städtebau, Landesplanung und Gartenstädte, H. Chapman. In Rußland interessiert sich der Präsident des zentralen Genossenschaftsverbandes, W. V. Belousoff, für die Vorbereitung einer russischen Abteilung, die zum erstenmal einen Überblick über die Tätigkeit des modernen Rußland auf diesem Gebiet geben wird. Außerdem ist auch die Beteiligung von Amerika, Dänemark, Schweden, Norwegen, Polen, der Tschechoslowakei, ferner von Italien, Spanien und Palästina in Aussicht gestellt. Die Vorbereitung der Ausstellung wurde, soweit sie das Ausland berührt, dem Geschäftsführer des Wiener Kongreßbüros, Reg.-Rat Dr. Kampffmeyer, übertragen.

An der Hand von Originalplänen und Darstellungen aller Art wird die städtebauliche Entwicklung Wiens seit den frühesten Zeiten bis zur Gegenwart geschildert werden. Der Direktor der Städtischen Sammlungen Dr. Reuther, Senatsrat Dr. Jäger und Oberstadtbaurat Bittner sind hieran beteiligt. So wird diese Ausstellung nicht allein für den Fachmann neues wertvolles Material bringen, sondern auch den Laien fesseln und dazu beitragen, das Verständnis für die im Verhältnis zu ihrer Bedeutung noch viel zu wenig gewürdigten Fragen des Städtebaues in weite Kreise zu tragen. —

Literatur.

Der Landstraßen- und Waldwegebau. Ing. Julius Marchet: 317 S. 4^o. Wien 1925, Druck und Verlag von Carl Gerold's Sohn.

Die Schrift ist in 4 Kapitel gegliedert, die „das Trassieren u. die Projektverfassung“, „die Bauausführung“, „die Baubetriebsführung“ u. „die Wegnetzlegung“ umfassen. Teil I „die Grundlage der Projektierung von Straßen“ behandelt die Bewegungswiderstände, Gefälls-, Richtungs- u. Krümmungsverhältnisse, sowie den Lastkraftwagenbetrieb. Die Anwendung der Formeln für die Berechnung der Zugleistung auf Steigungen, sowie die Ermittlung der Krümmungshalbmesser sind durch gute Beispiele erläutert. Eingehend dargestellt ist die „Trassierung und Projektausarbeitung“, wobei auch die verschiedenen geodätischen Aufnahmeverfahren einer kritischen Würdigung unterzogen werden. Besonders ausführlich behandelt ist Teil II „die Bauausführung“. Der Verfasser schildert hier einleitend nicht nur die Arten u. Eigenschaften der verschiedensten Böden und Gesteine, sondern auch die Gewinnungsverfahren derselben, sowie die dabei gebräuchlichen Werkzeuge und Geräte. Im Hinblick auf den Hauptzweck der Schrift, in erster Linie als Lehrbuch für Studierende zu dienen, ist diese weitgreifende Behandlung des Stoffs berechtigt und erwünscht. In folgendem sind dazu die wichtigsten Bauweisen für die Herstellung von Erd- und Steindämmen, Böschungen, des Straßenoberbaues, Stütz- und Futtermauern, Durchlässe und Brücken in zum Teil fast zu kurz gefaßter Weise dargestellt. Letzteres gilt insbesondere für Betonbauten, deren Wirtschaftlichkeit in vielen Fällen, auch bei kleinen Objekten, gegenüber Holzbauwerken, außer Zweifel steht. In ebenfalls etwas knapper Weise sind die beiden letzten Kapitel über Baubetriebsführung und Wegnetzlegung behandelt. Eine etwas breitere Behandlung wäre hier erwünscht gewesen.

Für eine spätere Neuauflage wären die Ausmerzung der vielen, recht wohl entbehrlichen Fremdwörter, ein vermehrter Hinweis auf neueste Literaturquellen, sowie ein Stichwortverzeichnis sehr erwünscht. Der Wert des Werkes würde dadurch erhöht werden.

Die Gesamtanlage und Darstellung der Schrift, deren Studium durch zahlreiche gute Abbildungen und der Praxis entnommene Zahlenbeispiele erleichtert wird, ist im Hinblick auf das Ziel, das sich der Verfasser gesteckt hat, als zweckentsprechend zu bezeichnen. Studierenden der Forstwissenschaft, des Kulturingenieurwesens, sowie den sich mit Wegebau befassenden Tiefbautechnikern dürfte das Buch ein inhaltreicher, wertvoller Leitfad sein. Auch dem Praktiker wird die sauber ausgestattete Schrift als Nachschlagewerk manchen guten Dienst erweisen können. — Dr.-Ing. u. Dr. rer. pol. Haller.

Inhalt: Der Aufbau der türkischen Stadt. Erläutert am Beispiel von Brussa. — Richtlinien zu einem Städtebaugesetz. Aus dem Gutachten der Akademie des Bauwesens. — Vermischtes. — Literatur. —

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