

## STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN, VERKEHRSWESEN, VERSORGUNGS-ANLAGEN

HERAUSGEBER: PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN

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

60. JAHRGANG

BERLIN, DEN 3. JULI 1926

Nr. 14

## Der Bebauungsplan einer kleinen Stadt.

## Eine Landplanung.

Von Geh. Hofbaurat Professor Felix Genzmer, Berlin.



Der neuzeitliche Bebauungsplan hat sich gegenüber den Auffassungen, die einst das Fluchtliniengesetz hervorgerufen haben, zu einem völlig anders gearteten Wesen herausgebildet. Das Kind ist gewachsen; es ist auch denen entwachsen, die im Bebauungsplan im wesentlichen eine landmesserische Aufgabe erblickten.

Dies haftet dem lange revisionsbedürftigen Gesetze als unverkennbarer Mangel an.

Tiefere Erkenntnis und einsichtsvolle Tat wuchsen unter geänderten Ansprüchen über Paragraphen und Buchstaben hinaus. Nur ein von baukünstlerischem

der planbedürftigen Ortschaft, bei der kleinen Provinzstadt nicht minder, wie bei den Gesamtplanungen weitgedehnter Großstädte. Ja, er faßt Städte und Ortschaften in weitem Umfange zusammen mit Feld und Wiese, Wald und Heide, Flüssen und Seen, mit Berg und Tal, mit den verbindenden Landstraßen und Wegen, Eisenbahnen und Wasserstraßen. Er hat alles Vorhandene und die gesamte Neuschöpfung in deren allgemeinen Beziehungen zu einander und insbesondere zu dem mit dem Bebauungsplan zu versorgenden Gemeinwesen zu erfassen. Solch ein Plan kann selbstverständlich weder an Gemarkungs- noch an Kreisgrenzen haltmachen. Er unterliegt den Gesetzen, die der allgemeinen Wirtschaft und der Volkswohlfahrt dienen und ist je nach den gegebenen Verhältnissen



Abb. 1. Das Königstor zu Bernau. (Innere Seite.)

Geist getragener Bebauungsplan, der zugleich das Technische, Wirtschaftliche und Gesundheitliche des Stadtgebildes in seinen Bereich zieht, kann eine geeignete Grundlage zu städtebaulicher Neuschöpfung bilden. Daneben bleibt dem Fluchtlinienplan die Funktion eines gesetzlichen Feststellungsmittels für die Verwirklichung des Bebauungsplanes.

Zoneneinteilung und Gartenstadt führten in weiterer Entwicklung zur Siedlungsform und zum allgemeinen Aufteilungsplan — der Landplanung. Der Plan erstreckt sich nun auch auf die weitere Umgebung

auf größere und kleinere Flächen auszudehnen oder zu beschränken.

Grundlegend für die allgemeine Planung ist neben der physikalisch-geographischen Lage ferner die etwaige Lage zu anderen größeren Städten und besonders der Einfluß etwa benachbarter Großstädte.

Wenn man die Entwicklung der Großstädte betrachtet, so sind die sie umlagernden kleineren Städte und Ortschaften im allgemeinen nach zwei Richtungen zu unterscheiden. Sie sind häufig solche, die gelegentlich von der Großstadt aufgesogen werden und sodann

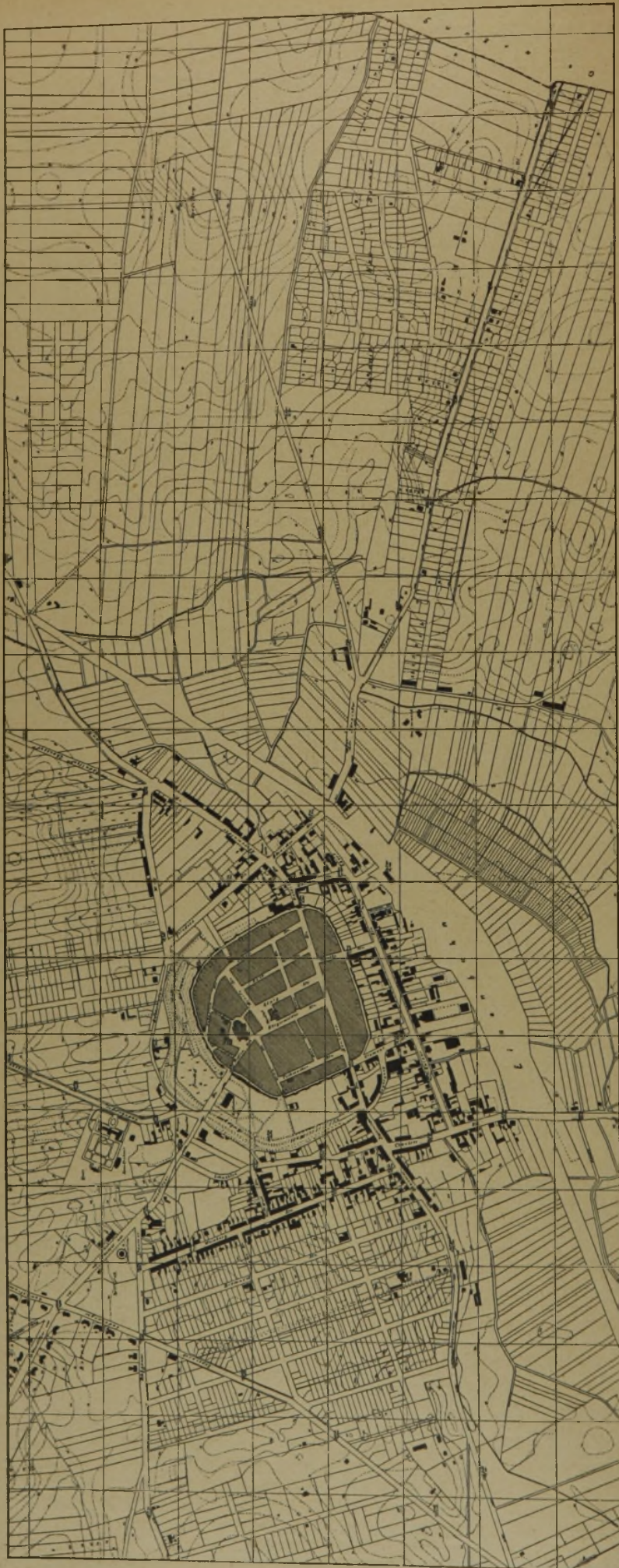


Abb. 2. Alter Bebauungsplan von Bernau und Umgebung. (Maßstab 1 : 15 000.)

als selbständige Wesen verschwinden. Von ihnen bleibt oft nur noch die alte Ortsmitte, ein Markt, eine Dorfaue, die alte Kirche mit platzartiger Umgebung — zuweilen einst ein Friedhof — als letztes Erkennungszeichen erhalten. Im anderen Falle gehören sie zu denen, die ihre Selbständigkeit behaupten und ihre Gestalt oft trotz der in mancher Hinsicht auf sie einwirkenden Nähe der Großstadt mehr oder weniger bewahren. Sie werden sodann im wahren Sinne Satellitenstädte der Metropole.

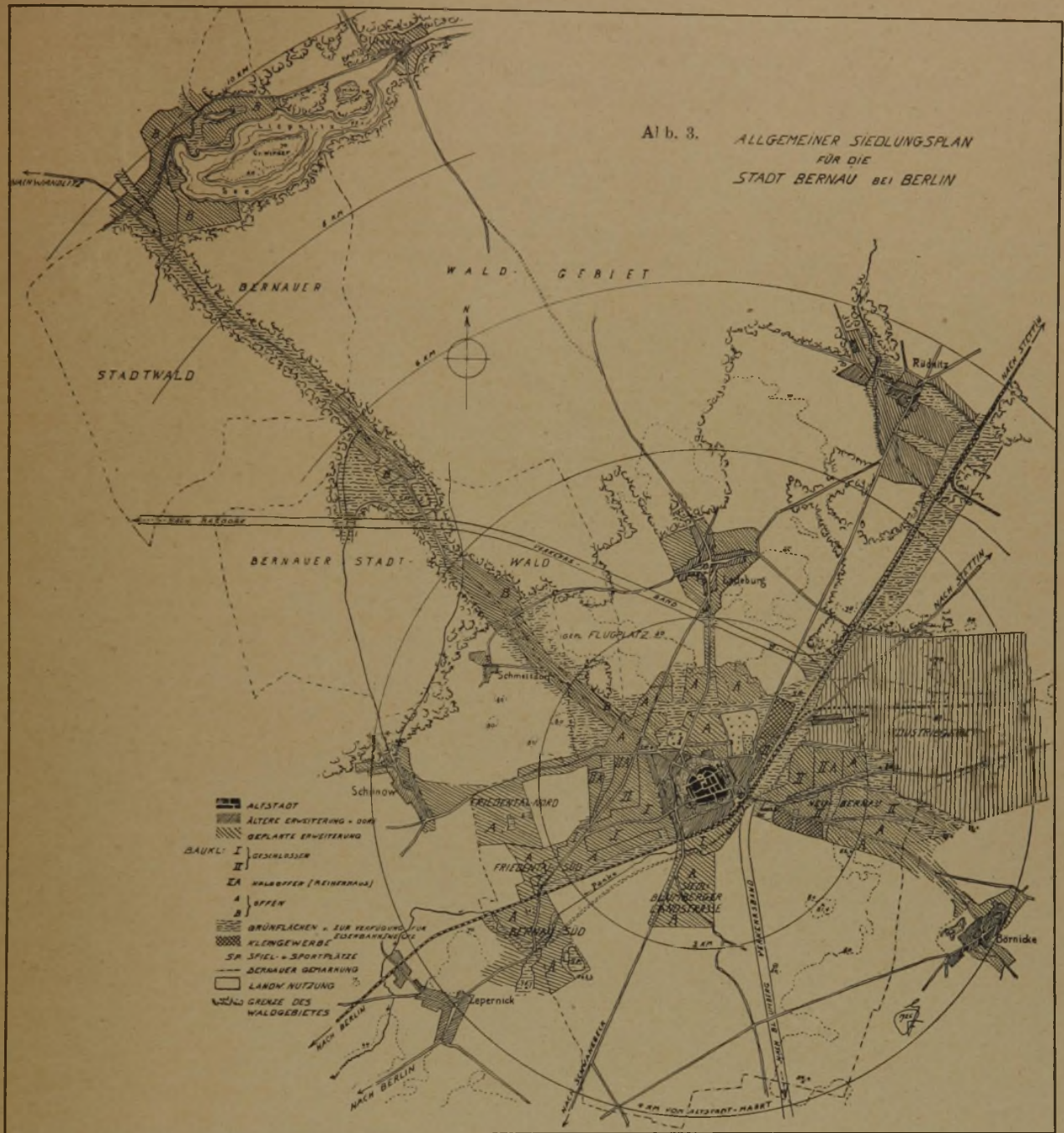
Es wird deshalb stets in erster Linie zu untersuchen sein, welche von diesen beiden Stellungen der betreffende Ort einnimmt. Hierzu bedarf es einer Beurteilung der Entwicklungsaussichten der betreffenden Großstadt selbst. Besonders aber sind es ihre Verkehrsstrahlen, die in Frage kommen. Denn an ihnen setzt der große Geländebedarf der Industrie an, dem dann auch das Wohngebiet folgt. In dieser Hinsicht sind die Wasserstraßen die stärksten Magnete, Eisenbahnen und sodann Landstraßen, besonders wenn sie sich als Autostraßen eignen, folgen in der Bedeutung.

Neben der Bereitstellung von Baugelände für alle in Frage kommenden Bauarten der nächsten nicht zu fern gesteckten Zeit, im unmittelbaren Anschluß an das bestehende Weichbild der Ortschaft, sind die zu Siedlungszwecken in der weiteren Umgebung besonders geeigneten Stellen, gegebenenfalls solche, wo schon Ansätze dazu vorhanden sind, auszuwählen. Gute Erreichbarkeit, guter Baugrund, landschaftliche Vorzüge, sonnige und trockene Lage werden mitbestimmend sein.

Für die in die Planung einzubeziehenden Landstraßen, die infolge des zunehmenden Autoverkehrs jetzt wieder an Bedeutung gewinnen, werden erforderliche Verbesserungen zugleich zu erwägen sein. Scharfe Kurven und zu starke Gefälle müssen beseitigt werden können. Wo es gilt, vorhandene Ortsstraßen und neuerstehende ruhige Wohnsiedlungen von geräuschvollem Lasten- und Durchgangsverkehr freizuhalten, kommen Umgehungslinien in Betracht.

Für Industriegebiet ist gesonderte Lage und in Anbetracht der bei uns vorherrschenden südwestlichen Winde, soweit als möglich, Nordostlage aufzusuchen. Wo aus örtlichen Gründen — etwa wegen vorhandener Wasserstraßen oder günstigeren Eisenbahnanschlusses — dies nicht möglich oder doch nicht wünschenswert ist, sind in den Nordosten der Fabriken keine Wohngebiete zu bringen. Im übrigen sollte Wohngelände stets durch breite Grünstreifen vom Industriegebiet getrennt sein.

Alb. 3. ALLGEMEINER SIEDLUNGSPLAN FÜR DIE STADT BERNAU BEI BERLIN



Als Mittelglied zwischen Fabriken und Wohn- gelände kann Gelände für Kleingewerbe — d. h. größere Werkstätte mit Wohnung — eingeschaltet werden. Nicht zu große Entfernung von der Geschäftslage ist dabei erwünscht. Als Bauweise käme reihenhausartige Randbebauung der Blöcke (für Wohnungen und Ver- kaufsräume) mit dahinter liegendem Hof und innerem etwa 1½geschossigem Kern (für Werkstätten) in Frage, was am besten fluchtlinienmäßig zu sichern wäre.

Für Kleinstädte und Ortschaften ist durch weit- gehend aufgelockerte Bebauungsart das mehr oder minder ländliche Gefüge zu erhalten. Geschlossene Bauweise, jedoch mit wenigen Obergeschossen, sollte nur in ihrem Kern und seiner nächsten Umgebung zur Anwendung kommen. Im übrigen wird Flachbau zu bevorzugen sein, der von geschlossener zu halboffener Bauweise (Reihenhaus), zum Gruppenbau und Einzel- haus übergeht.

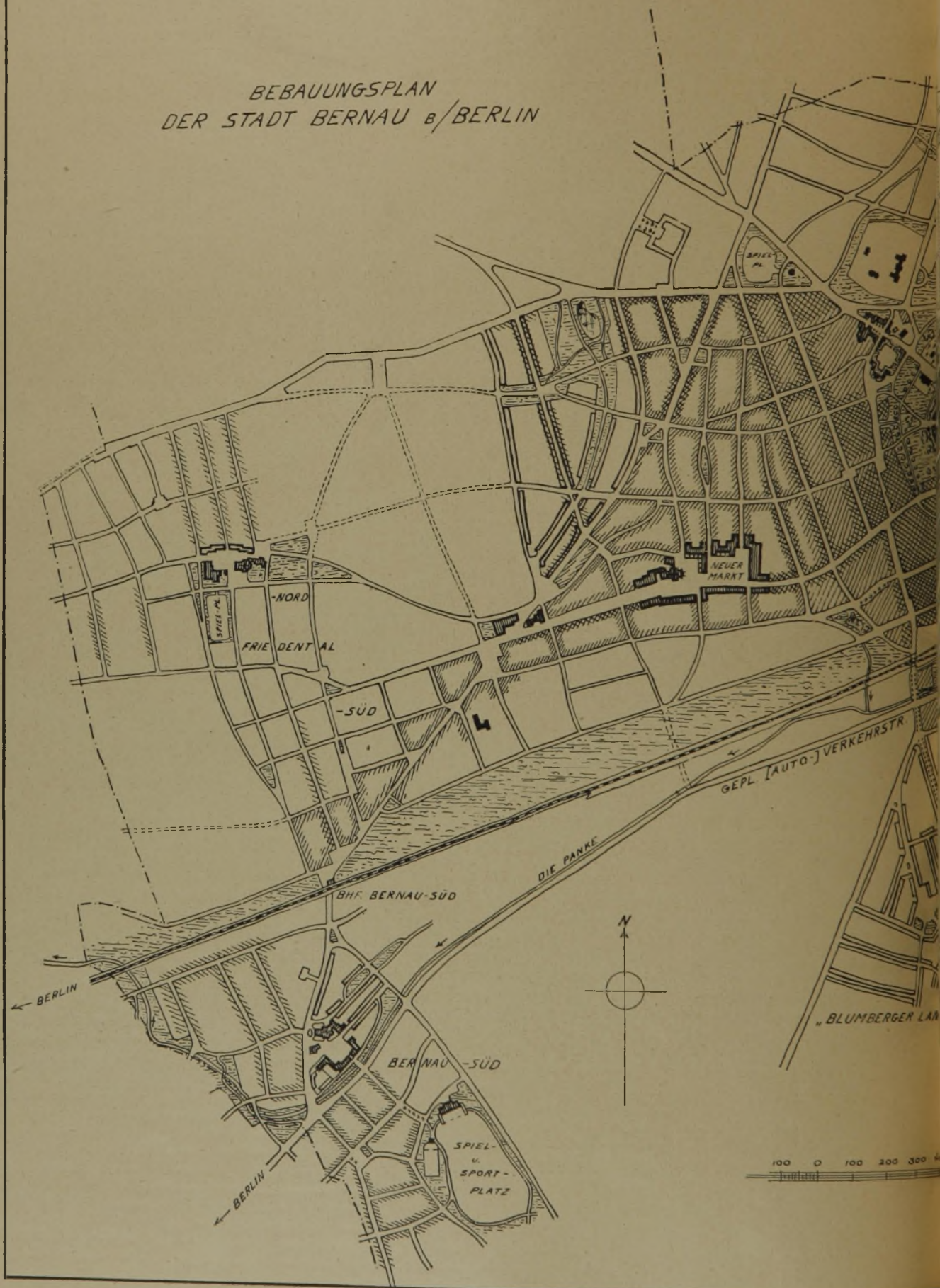
Breite Grünflächen, die keineswegs alle großstadt- parkmäßig anzulegen sind, mögen das Baugelände reichlich durchziehen. Vorhandene grüne Freiflächen, wie alte Befestigungswälle, Glacis, alte Friedhöfe, Dorfauen u. a. sind sorgfältig zu schonen.

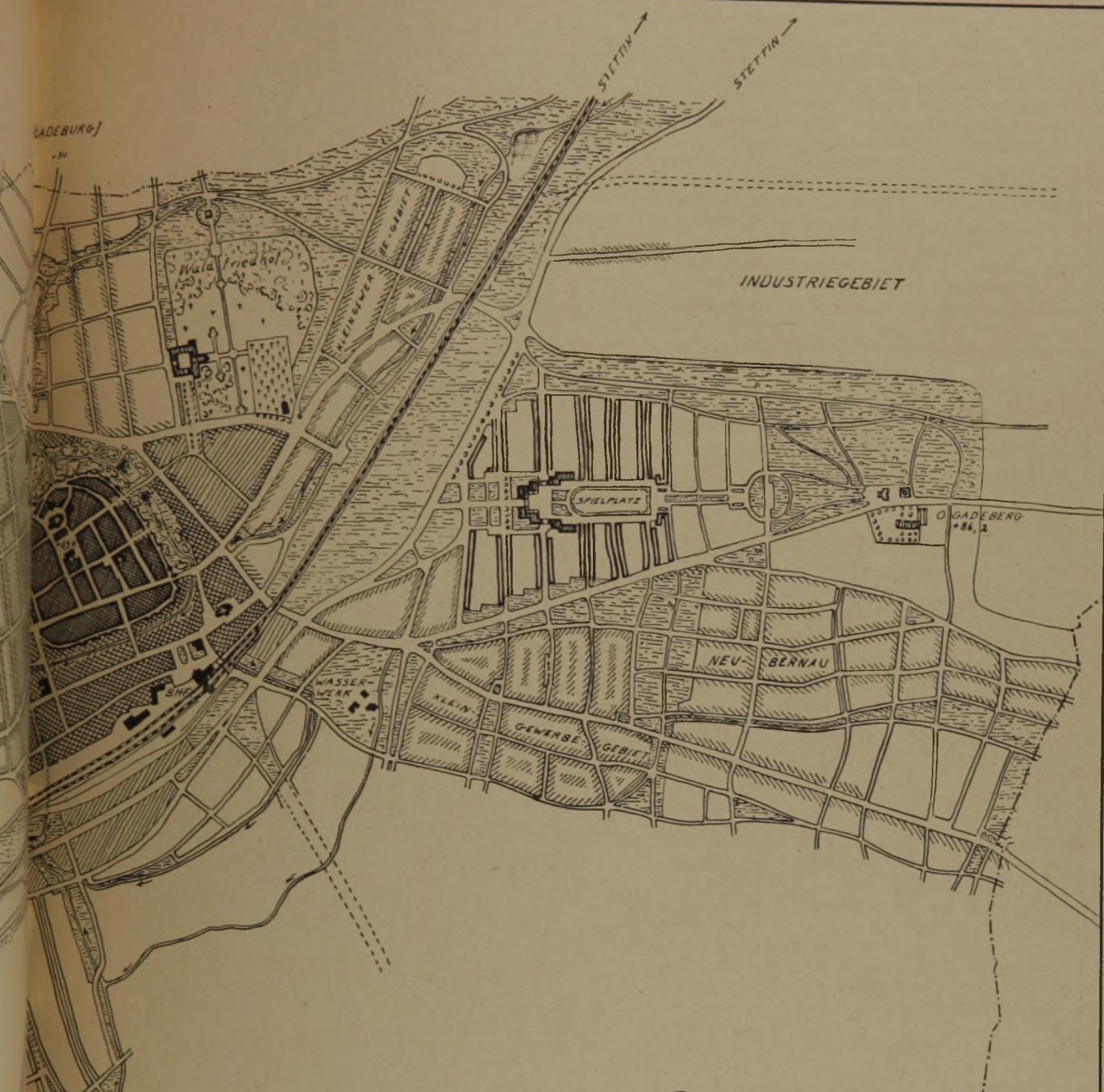
Der Erweiterungsplan knüpfe aber auch fest an

den Körper des bestehenden Gemeinwesens an, unter Beachtung dessen, was an Wechselbeziehung zwischen Innerm und Äußerm notwendig ist. Der Charakter des Ortes, namentlich auch der von Altstädten, wakte beherrschend, wie auch das gesamte Landschaftsbild. Nur hierdurch kann es erreicht werden, daß unsere Städte und Ortschaften wieder feste Bindung an das Land gewinnen und nicht, wie leider heute meist, mit harten jeden Empfindenden verletzenden und schmer- zenden Rändern als Fremdkörper im Organismus un- serer Heimat stecken.









Hoher Wert ist auf die Denkmalpflege zur Erhal- tung des Ortscharakters zu legen. Nicht etwa nur alte Kirchen- und Rathausbauten kommen dafür in Frage, sondern ebenso alte Spitale, Privathäuser, Tore, Türme, Stadtmauern und namentlich auch die Art ihrer gebundenen Zusammenfügung, aus der sich die herrlichen Raumschöpfungen unserer alten Städte er- geben. In dem wohl abgewogenen Gemisch von enger Bauweise aus geschichtlicher Vergangenheit und einer gewissen ländlichen Weite zeigt sich im übrigen die typische Form der deutschen Kleinstadt, ihr genius loci. Ihn zu erhalten und zu bewahren sollten wir uns eifrig bemühen.

BEBAUUNGSPLAN  
DER STADT BERNAU B/BERLIN





ARCH: PROFESSOR Felix Genzmer  
 BERLIN-DAHLEM. 1926

- |   |                             |   |                                |
|---|-----------------------------|---|--------------------------------|
|  | ALTSTADT                    |  | HALBOFF. BAUWEISE - REINENHAUS |
|  | ÄLTERE STADTERWEITERUNGEN   |  | OFF. BAUWEISE - BAUKL. A       |
|  | GESCHL. BAUWEISE - BAUKL. I |  | VORHANDENE ÖFFENTL. GEBAUDE    |
|  | DESGL. BAUKL. II            |  | GEPLANTE DESGL.                |

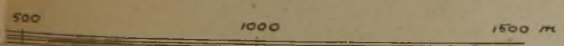


Abb. 4. (Maßstab rd. 1 : 15000.)

Man vermeide, kleine Städte um jeden Preis mit den Errungenschaften der Großstadt zu beglücken. Weder Bodenpreise, noch eine Verhütung zu weiter Ausdehnung des Ortes rechtfertigen hier die Vielseitigkeit der Häuser und ebensowenig bedingt der gewöhnliche Ortsverkehr große Straßenbreiten. Bis auf wenige Durchgangsstraßen genügen meist Straßenbreiten von zwei, höchstens drei Fahrspuren, ja vielfach Wege von noch geringerer Breite. Hier entfallen auch die in der Großstadt auftretenden Verkehrsprobleme der mehrfachen Richtungskreuzung frequenter Verkehrslinien und ihre Bewältigung. Gedankenlose Nachahmung der Einrichtungen hierfür findet sich nicht selten in Bebauungsplanentwürfen für kleinere Städte — sogar Ringstraßenanlagen trifft man an. Diese Großmannssucht — sprich: Großstadt sucht — ist durchaus zu verwerfen. In neuerer Zeit ist der kulturvernichtende Einfluß der Großstadt wiederholt hervorgehoben worden. Ohne in den Streit des Für und Wider hier einzugreifen, sei geltend gemacht, daß gerade durch die Pflege der kleinen Landstadt die Sucht nach der Großstadt eingedämmt werden kann. Die erste Grundlage hierzu bietet ein den jeweiligen Verhältnissen angemessener, gut durchdachter, von künstlerischen Idealen getragener Bebauungsplan. Das deutsche Volk steckt mit seinem Gemüt tief in der Liebe zur Natur. Wir sehen es an der starken Neigung zur Kleintierhaltung und zur Gewinnung eines Eigenhauses mit Gärten, die nach der durch den Weltkrieg entstandenen jahrelangen Trennung des Mannes vom Heim in besonders starkem, aber durchaus verständlichem Maße hervorgetreten ist. Sie hat zu einer umfassenden Siedlungspolitik unseres Vaterlandes geführt.

So ist es nicht Willkür, wenn bei der Aufgabe, die man schlechtweg Aufstellung eines Bebauungsplanes nennt, vom

„Allgemeinen Siedlungsplan“ ausgegangen wird und dies in der amtlichen Behandlung seinen Niederschlag gefunden hat (Erlaß des Wohlfahrtsministeriums vom 1. September 1921). Der etwas einseitig gefaßte Namen, der zuweilen zu mißverständlichen Vorstellungen geführt hat, ist durch „Allgemeiner Aufteilungsplan“, wie ihn die Gebührenordnung für städtebauliche Arbeiten neuerdings angenommen hat, zweckdienlich zu ersetzen.

Ein solcher allgemeiner Vorentwurf entspricht einer mehr oder minder umfassenderen „Landplanung“. Er enthält im wesentlichen die Bebauungs- und Siedlungsflächen ohne Einzelaufteilung mit Angabe der verschiedenen Bauweisen und die für öffentliche Gebäude in Frage kommenden Stellen, die geschützten (d. h. unbebaut bleibenden) Freiflächen, öffentliche Grünanlagen einschl. Flächen für Sport- und Spielplätze, Friedhöfe, Flugplätze mit Flughäfen u. dgl., ferner die Hauptverkehrswege und die „Verkehrsbänder“ in die weitere Umgebung, sodann größere Sonderanlagen, wie Eisenbahnen, Wasserwege und Schiffshäfen, Güterablagen, Industriegebiete, Kleingewerbebezirke, Heil- und Erholungsstätten, Schlacht- und Viehhöfe usw. und ist in der Regel etwa im Maßstab 1 : 10 000 darzustellen.

Auf der Grundlage dieses Allgemeinen Aufteilungsplanes soll sodann erst — auch nach der Anweisung des obigen Wohlfahrtsministerialerlasses — im weiteren der „Eigentliche Bebauungsplan“ entstehen, der das gesamte Straßennetz, alle öffentlichen Wege, das Wesentliche in der Form der Grünanlagen, Sport- und Spielplatzgestaltungen und alle die schon im Aufteilungsplan erwähnten Einrichtungen und Anlagen in weiterer dem größeren Maßstab (etwa 1 : 2500 bis 1 : 5000) entsprechender Durcharbeitung enthält. So soll er insbesondere auch die künstlerische Allgemeingestaltung von Straßen und Plätzen mit ungefährer Anordnung und Grundgestalt der öffentlichen und sonstigen bedeutenderen Baulichkeiten, sodann auch Durchbrüche und Straßenerweiterungen in älteren Stadtteilen zeigen. Hier hat die denkmalpflegerische Tätig-

keit einzusetzen. Manches bemerkenswerte Stadttor und andere wertvolle ältere Bauwerke stünden heute noch zur Zierde und zum Ruhme ihrer Heimatstädte, wenn sie nicht einem augenblicklichen geringen — vielleicht auch nur einem vermeintlichen — Verkehrsvorteil vorschnell geopfert worden wären. Fast immer hat es sich später gezeigt, daß eine befriedigende Verkehrslösung unter Erhaltung der alten Kostbarkeit möglich gewesen wäre.

Nicht minder wertvoll ist es, die aus den landschaftlichen Eigenarten sich ergebenden Einzelanlagen herauszuarbeiten. So sind wesentliche Blickfelder vor hoch, an Wasserflächen oder dergl. gelegenen Aussichtspunkten freizuhalten, bei Waldsiedlungen sind die erhaltungswürdigen Bäume zunächst zu bestimmen und dementsprechend die Baugrundstücke anzuordnen, bei Fluß- und Seeufern ist, besonders wenn sie im Hang liegen, die Sonnenseite zu bevorzugen, für die Bebauung an Berglehnen kommt die Anlage von Panoramastraßen — d. h. ein freier Ausblick nach der Talseite — in Frage.

Je nach der Ausdehnung des Bebauungsplanes und dem sich hieraus ergebenden Maßstab für den Gesamtplan werden manche Einzelheiten sodann der Durchbildung städtebaulichen Einzelplänen in größerem Maßstabe vorbehalten bleiben müssen.

Besondere Aufmerksamkeit ist schließlich noch der Frage der Be- und Entwässerung zu schenken. In bezug auf die Wasserversorgung besitzen heutzutage die weitaus meisten Städte, auch kleinere, entsprechende Anlagen. Jedenfalls sind diese aber daraufhin zu prüfen, ob genügende Wassergiebigkeit auch für das erweiterte Gebiet, sowohl in bezug auf seine Ausdehnung, als auch bezüglich seiner Höhenlage vorhanden ist. Geeignete Maßnahmen, wenn nicht anders durch Anlage eines weiteren Hochbehälters, sind vorzusehen. Ebenso ist die Entwässerungsfrage schon im Zusammenhang mit der ersten allgemeinen Übersichtsplanung ins Auge zu fassen. Bei der oft sehr flachen Lage im Norddeutschen Tiefland können bei nicht rechtzeitiger genügender Klarstellung der Verhältnisse leicht schwere Nachteile entstehen, die sich später im günstigsten Falle durch erhebliche Mehrbelastung des Stadtsäckels fühlbar machen würden.

Auf solcher, einem eigentlichen Bauentwurf entsprechenden Grundlage, kann sodann erst der die gesetzliche Handhabe zur Freilegung der Straßen und Plätze bietende Fluchtlinienplan mit Vorteil aufgestellt werden.

Geleitet von solchen allgemeinen Gesichtspunkten ist der nachstehend dargestellte Bebauungsplan der Stadt Bernau bei Berlin vom Verfasser entworfen, der inzwischen auch die uneingeschränkte Zustimmung der Staatsregierung gefunden hat.

Dank dem zielbewußten Vorgehen der Stadtverwaltung unter dem Bürgermeister Dr. Gericke und einer einsichtigen Stadtvertretung ist dies Unternehmen der etwa 10 000 Seelen zählenden Stadt um so höher anzuschlagen, als in Bernau ein erst vor wenigen Jahren aufgestellter Fluchtlinienplan besteht. In willkürlichem Zirkelschlag versieht er die Stadt mit einem mehrere Kilometer breiten Kranz von geometrisch geformten Baublöcken (auch die „Ringstraße“ fehlt nicht!), unbekümmert um Bodengestaltung und Wasserläufe, Anforderungen der Gegenwart, wie Verschiedenheit der Bauweisen, wirtschaftliche Einteilung, Entwicklungsmöglichkeiten für die Eisenbahn und andere Verkehrslinien. Von einem sinnigen Anpassen an das gerade in dieser Stadt besonders sich verkörpernde Baudenkmal festgefügten wehrhaften Bürger- und Volkstums vergangener Zeiten und einem von künstlerischem Geist gehobenen Städtebau ganz zu schweigen. Verständnisvolle Erkenntnis und Entschlossenheit haben zum Segen für das aufstrebende Gemeinwesen diese nutzlosen Geometerpläne (ein Ballast von etwa 30 auf Leinen aufgezogenen mit grünseidenem Band säuberlich eingefassten großen Blättern!) beiseitegelegt.



Abb. 5. Königstor und Pulverturm.



Abb. 6. Straße hinter der Stadtmauer.

Der gegenwärtige Zustand der Stadt (Abb. 2, S. 106) zeigt das gewohnte Bild. Im Innern den charaktervollen Grundriß der alten Gründung und in der Erweiterung die geistlose Linierung aus der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts, in die nur die Beibehaltung der alten Landstraßen eine bessere Note hineinragt.

Für die Frage, welche Stellung Bernau zur benachbarten Großstadt Berlin einnimmt, ist die Entwicklung der nördlichen Zone Berlins und seine dortigen wichtigsten Verkehrswege bestimmend. Neben einer größeren Zahl nach Norden ausstrahlender Eisenbahnlinien, unter denen als wichtigste die nach Hamburg, (Warnemünde) Dänemark und (Saßnitz) Schweden-Norwegen zu nennen sind, zieht den Großgüterverkehr der im Nordwesten Berlins ansetzende Hohenzollernkanal in erheblichem Maße an sich. In dem von ihm durchzogenen Gebiet findet sich dann auch die stärkste Siedlungstätigkeit der Berliner Großindustrie. Sie ist von einer schritthaltenden Wohnsiedlung, unter and. in Waidmannslust, Hermsdorf, Frohnau, begleitet. Das

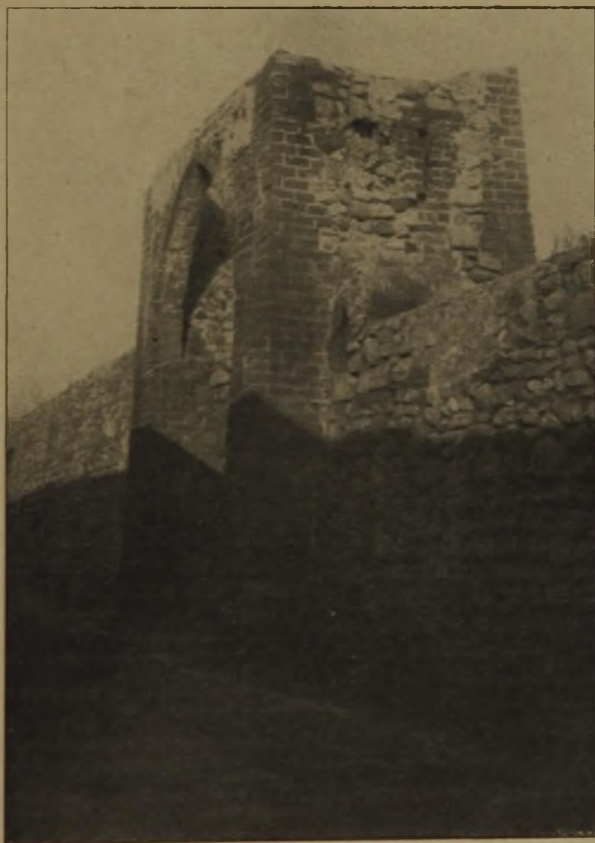


Abb. 7. Stadtmauer mit Lughaus. Innere Seite.

von Fabriken beanspruchte Gebiet dehnt sich schon jetzt über Reinickendorf, Tegel, Wittenau, Henningsdorf bis Velten und Birkenwerder, und es kann kaum zweifelhaft sein, daß die Industrie auch das 26 km (in Luftlinie) vom Stettiner Bahnhof entfernte Oranienburg in ihren Machtbereich zwingen und allen diesen Orten bei ihren Ausbauplänen bestimmte Rücksichten gebieten wird.

In ganz anderer Lage befindet sich Bernau. An der Eisenbahnlinie nach Stettin reichen die Polypenarme der Großstadt nicht so weit. Erweiterungserscheinungen flauen hier rasch ab. Sie dehnen sich gegenwärtig kaum 6—7 km. Innerhalb weiter Feld- und Wiesenstrecken zeigt nur Buch-Röntgental (bei etwa 15 km), wesentlich wohl unter dem Einfluß der umfangreichen Berliner Heilanstalten dort, noch eine etwas stärkere Entwicklung. Berlin hat wohl auch diese großen ruhebedürftigen Anstalten hierher ge-

legt, weil in diesem ländlichen Gebiet keine solche Entwicklung wie etwa am Großschiffahrtskanal zu erwarten ist.

Bernau liegt danach mit 22 km (in Luftlinie) außerhalb der Ausdehnungssphäre der Großstadt. Sein Wesen als alte früher stark befestigte Stadt und etwa ein Dutzend nach allen Richtungen der Windrose ausstrahlende Landstraßen, zum Teil wichtige alte Verkehrsstraßen, lassen es als Sammelpunkt eines verhältnismäßig großen Landgebietes deutlich erkennen. Es nimmt somit eine, bezüglich der Gesamtgestaltung seines Bebauungsplanes, soweit selbständige Stellung ein, daß ihm in seiner Beziehung zu Berlin die Eigenschaft einer Satelliten- oder Trabantenstadt mit der einer solchen zustehenden selbständigen Entfaltung seiner Kräfte zuzubilligen ist.

Hier, mehr als in manchen anderen Fällen, zwingt die in vielen Teilen ihrer mittelalterlichen Vergangenheit noch wohlhaltene Stadt zu sinnvollem Eingehen auf den vorhandenen Bestand. Die mächtige, leider durch einen unpassenden Turmhelm entstellte, Marienkirche, das St.-Georgen-Hospital<sup>1)</sup> und seine malerische Kapelle, die Tor- und Befestigungstürme, fast durchweg Werke im Gewande märkischen Backsteinbaues, sind auch von baugeschichtlichem Wert. Zeugen einstiger Stadtmacht sind ferner die noch fast im ganzen Ring, wenn auch nicht mehr in ganzer Höhe, aufrechtstehende Stadtmauer mit den zahlreichen Lug- und Weichhäusern, zu denen die aus dem Norden herangeführten Granitgeschiebe der Eiszeit unzerstörbares Baumaterial lieferten, und größere Teile von Wall und Graben mit einem lehrreichen Stück von dreifacher Sicherung. Der regelmäßige Stadtgrundriß mit dem geräumigen rechteckigen Markt, der von dem stattlichen Rathaus (erb.: 1803—05), behäbigen Bürgerhäusern und dem diese überragenden Langschiff von St. Marien umgeben ist, deutet auf die kolonisatorischen Städtegründungen des Deutschen Ostens im 12. und 13. Jahrhundert<sup>2)</sup>. Einige Punkte der Stadtmauer und mehrere Türme seien in den Abb. 1, S. 105, und 5—7, S. 111, veranschaulicht<sup>3)</sup>.

Das prächtige turmreiche Gesamtbild der Stadt bietet sich von zwei naheliegenden Höhen — die eine im Norden der Stadt an der Landstraße nach Ladeburg und die andere, der Ogadeberg, im Osten.

Diese landschaftlich schönen Bilder werden weiter ergänzt durch das in einer Entfernung von etwa 3 km von der Stadtmitte beginnende herrliche Wald- und Seengebiet im Norden und Nordwesten, von dem ein Teil der Stadt zu eigen ist.

Einen Glanzpunkt bildet hier der etwa 9 km entfernte prächtige Liepnitzsee, der auf schöner Waldstraße zu erreichen ist. An seine westliche Hälfte grenzt das Gemeindegebiet, das auch den nördlich davon gelegenen kleineren Regenbogensee umgibt.

Eingehende örtliche Studien haben das der Planung zugrundeliegende Programm ergeben, insbesondere auch die Art der Einbeziehung des Alten sowie die Auswahl und Begrenzung der für die Außensiedlungen geeigneten Flächen. Diese vorbereitenden Arbeiten wurden durch die gründliche Ortskenntnis des Stadtbaumeisters Dosske und dessen Sinn für die Wahrung des alten Bestandes wirksam gefördert.

Dabei sind neben den auf Bernauer Gemarkung befindlichen Siedlungen, für die teilweise schon Ansätze bestehen, auch die außerhalb der Gemarkung in Entfernungen bis zu etwa 5 km liegenden Ortschaften, soweit sie in die Interessensphäre von Bernau fallen, in die allg. Planung einbezogen. (Abb. 3, S. 107.) Wir nennen Ladeburg, Rüditz, Börnicke sowie Teilgebiete anderer Gemarkungen, die zur Ergänzung der Bernauer Außensiedlungen unentbehrlich sind, so bei den Sied-

<sup>1)</sup> I. J. 1328 von dem wohlhabenden Wollweber (Tuchmacher)-Gewerk gestiftet.

<sup>2)</sup> Der südl. Barnim und damit auch die Gegend um Bernau kam nach d. J. 1225 aus dem wendischen Besitz an die Markgrafen Johann I. und Otto III. (1220—67), in deren Regierungszeit die meisten Städte in den neu erworbenen Landesteilen, darunter wohl auch die Immediatstadt Bernau gegründet wurden. Bernau (nach dem wendischen Namen Bernow oder Bernaw) erhielt Marktrecht, Stadtgerichtsbarkeit, Stadtrecht u. dgl. Die Stadtmauer wurde erst später errichtet. (Nach Wernicke. Bernauer Stadt-Chronik. Bernau (Mark) 1894).

<sup>3)</sup> Nach Aufnahmen aus dem Photo-Verlag von Ludwig Walter, Berlin C 2.

lungen „Anglersruh“ und „Liepnitzsee“. Für Rüditz ist insbesondere seine Lage an der Großverkehrslinie der Eisenbahn von Berlin nach Stettin bestimmend. Im Zusammenhang hiermit sind im Nordosten der Stadt für künftige Eisenbahnanschlüsse und -anlagen entsprechende Flächen freigehalten. Ebenso sind für Eisenbahnlinien hier ansetzende Verkehrsbänder, nach Westen zum Anschluß an die Linie Berlin—Schönebeck und Liebenwalde, etwa bei Basdorf, und nach Süden an die Linie Berlin—Wriezen, etwa bei Blumberg, ausgesondert. Der Strahlenkranz der vollausgebauten in Bernau zusammenlaufenden Landstraßen ist ein Beweis für die Wichtigkeit des Ortes als Knotenpunkt des Handels in der Voreisenbahnzeit. Der neuzeitliche Autoverkehr lenkt nun auch hier die Aufmerksamkeit darauf, wie diese Landwege im erweiterten Stadtgebiet zu führen sind.

Unmittelbar an den genannten Entwicklungspunkt der Eisenbahn ist im Osten der Stadt das Industriegebiet angeordnet, so daß auch die dafür erforderlichen Eisenbahnanschlüsse gesichert sind.

Südlich vom Industriegebiet, an der Straße nach dem Ogadeberg, ist eine Kleinhaussiedlung eingeschaltet, die nach außen abstufend in geschlossener, halboffener und offener Bauweise gedacht und von Grünflächen ganz umschlossen wird.

Im Süden, wo der ausgedehnte Bahnhof auf hohem Damm das Hinterland von der Stadt trennt, befindet sich außer einem schmalen Streifen für solche Geschäftszwecke, die die Nähe des Güterbahnhofs suchen, nur eine kleinere Siedlung „Blumberger Landstraße“.

Im Südwesten unmittelbar südlich der Eisenbahn nach Berlin liegt die Siedlung „Bernau-Süd“, für die eine Haltestelle der Vorortbahn in Aussicht steht. Diese Siedlung wird von dem kleinen Flüssen Panke, das bei Bernau seinen Ursprung hat, durchflossen. Seine Ufer sind hier als Grünflächen freigehalten. Hier wird ein Zusammengehen mit Zepernick, das dort bereits Siedlungsansätze hat, durchaus erforderlich sein.

Westlich sind die ebenfalls schon durch eine größere Zahl von Kleinhausbauten als Siedlung in Aufnahme gekommenen Gebiete von Friedental-Süd und Friedental-Nord mit einer Platzanlage in der dem mittleren Norddeutschland eigentümlichen Form der Dorf- und Seengebiet geplant, an der Kirche, Gemeindehaus, Schule u. dgl. mit Spiel- und Sportplatz liegen.

Im Nordwesten an der Straße nach Wandlitz setzt bis an den Waldrand ein 100 m breiter Baustreifen bis zum Waldrand an, der teilweise auf benachbarter Gemarkung liegt. Er soll ganz offen bebaut und mit schattigen Promenadenwegen versehen werden und bildet die bewohnte Verbindung der Siedlung „Waldkater“ mit der Stadt. Auf halbem Wege zum Liepnitzsee folgt im Wald die Siedlung „Anglersruh“, die ebenfalls auf Nachbargemarkung übergreift, und schließlich die „Seesiedlung Liepnitz“, bei der, wie schon erwähnt, Gelände der angrenzenden Gemarkung, wenn möglich unter Eingemeindung, einzubeziehen ist.

Der allgemeine Siedlungsplan (Abb. 3, S. 107) gibt Lage und Entfernungen der verschiedenen Bau- und Siedlungsgebiete sowie die wichtigsten Verkehrswege, deutet die erwünscht erscheinenden Bauarten<sup>4)</sup> an und zeigt die sonstigen für die Gesamtanordnung wesentlichen Sonderanlagen. — (Schluß folgt.)

<sup>4)</sup> Bauklasse I = geschl. Bauweise, höchstens  $\frac{1}{10}$  bebaubare Fläche und 3 Vollgeschosse.

Bauklasse II = geschl. Bauweise, höchstens  $\frac{1}{10}$  bebaubare Fläche und 2 Vollgeschosse.

Bauklasse II A = halboffene Bauweise (Reihenhaus), rückseitige Fluchtlinie und 2 Vollgeschosse.

Bauklasse A = offene Bauweise,  $\frac{2}{10}$  bebaubare Fläche und 2 Vollgeschosse.

Bauklasse B = offene Bauweise,  $\frac{2}{10}$  bebaubare Fläche und 2 Vollgeschosse.

Nach den Bestimmungen der bestehenden Bau-Polizeiverordnung (v. 10. 6. 22) kämen z. Z. nur Bauklasse I, II und A (mit höchstens  $\frac{1}{10}$  bebaubarer Fläche) für das engere Stadtgebiet und ferner die Bestimmungen für „Außengebiete“ (§ 7) in Frage.

Inhalt: Der Bebauungsplan einer kleinen Stadt. —

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