

## 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 14. AUGUST 1926

Nr. 17

## Marktplatz in Belgard a. d. Persante.

Von Hasse, Stadtbaurat, Aue i. Erzg.



Die pommerschen Städte gleichen einander in der Grundrißgestaltung sehr. Die Ursache hängt mit ihrer Entwicklung zusammen. Die Ureinwohner, die Wenden, lebten in primitiven Siedlungen, Holzbauten, und zogen sich, sobald Gefahren drohten, in die früher meist überall vorhandenen Moore und

Sümpfe zurück. Selten stößt man daher auf Überreste alter Siedlungsanlagen.

Durch Otto von Bamberg wurde das Christentum nach Pommern getragen. Ein Stamm tüchtiger Bauleute und Siedler müssen ihn begleitet haben. Die rührigen Mönche, die Zisterzienser, bauten bei jeder größeren Niederlassung die Kirche nach ziemlich einheitlichen Verhältnissen. Die Siedler legten, wie aus dem Westen des Reiches gewohnt, die Umwallung des Lagers an und bald darauf entstand Haus an Haus, die

Ortschaft. Zum Bau dienten die damals noch überall vorhandenen Findlinge, und wo sie nicht ausreichten oder zum Bau nicht angebracht waren, wurde mit Ziegelsteinen gemauert, und zwar im alten Klosterformat. Lehm Boden gibt es ja meist überall in Pommern und Holz zum Brennen der Ziegel im Feldbrand werden die zahlreichen Wälder ohne Mühe geliefert haben.

Die Städte entwickelten sich im Grundriß und Aufbau unter den gleichen Anleitungen und der gleichen Baustoffverwendung ziemlich gleichartig.

Typisch ist für die Städte der durchweg viereckige Marktplatz. In nächster Nähe des Marktes, ihn gewöhnlich beherrschend, liegt als Backsteinbau, meist auf Granitfindlingssockel ausgeführt, die Kirche, gewöhnlich nach der Maria Marienkirche genannt. Die Lage der Kirche fluchtet selten mit den Markt wandungen. Alle Kirchen wurden damals aus Kultzwecken geostet, das heißt, es wurde größter Wert darauf gelegt, daß die Kirchenbesucher während der Andacht mit dem Gesicht genau nach Osten gerichtet saßen.



Abb. 1. Marktplatz mit Blick auf die Marienkirche. Zustand bis zum Brande der Nordostseite im Sommer 1917.



Überall ist deshalb bei den Städten, sei es Stargard, Kolberg, Köslin, Schivelbein, Stolp, Belgard, Bütow, Schlawe, Greifenberg usw., die Stellung der Kirche zu dem überall streng viereckigen Marktplatz eine andere. Die Kirchen sind meistens im 14.—15. Jahrhundert

wohl die meisten Städte so eben wie auf einer Tischplatte liegen, nicht ohne Reiz.

Mit der Zeit ist jedoch hierin ein ziemlicher Wandel eingetreten. Die Städte wuchsen, die Baustellen am Markt wurden wertvoller, die Großstädte, ins-

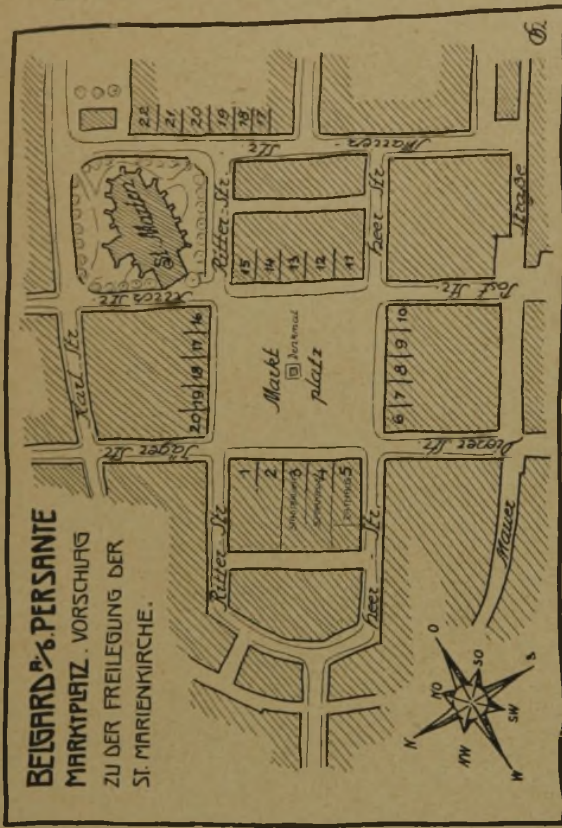


Abbildung 3.

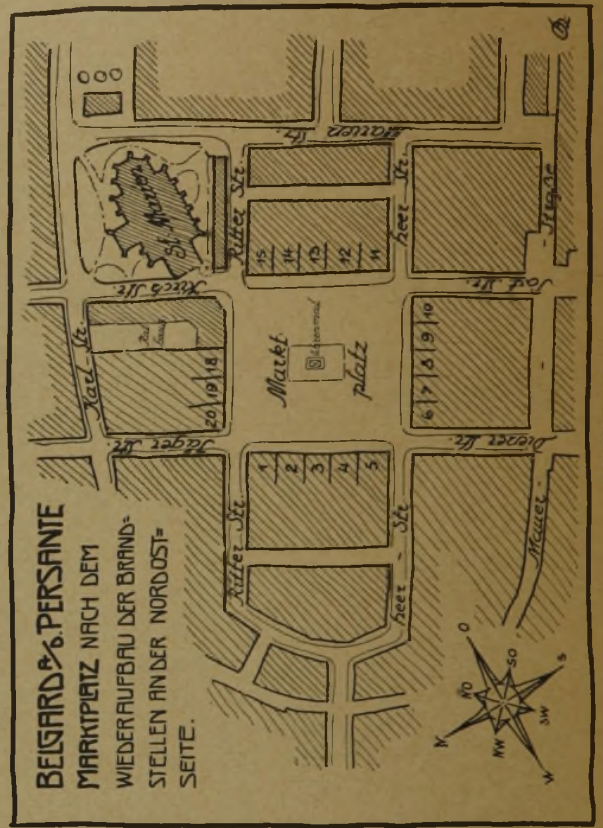


Abbildung 5.

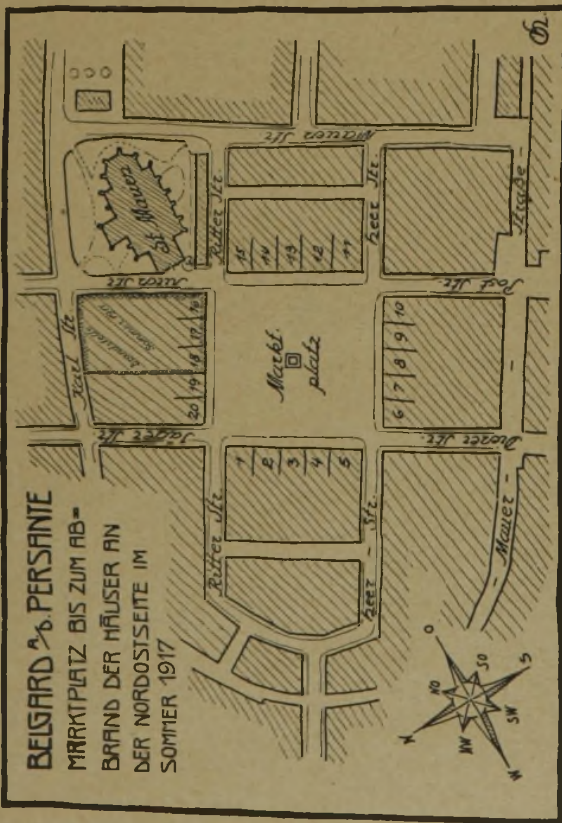


Abbildung 2.

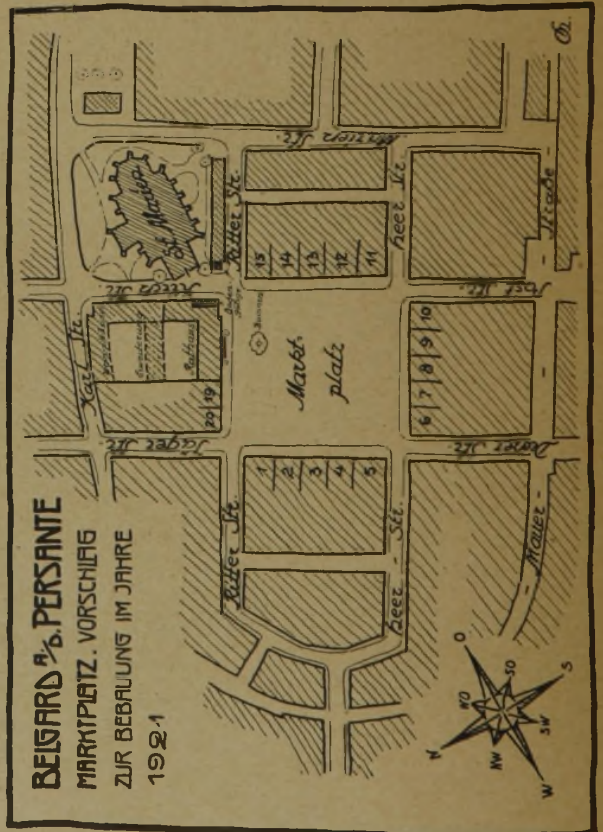


Abbildung 4.

entstanden und in Ziegelsteinen-Klosterformat aufgebaut. Kraftvoll müssen sich die roten meist ungeteilten Massen des Kirchenbaues früher gegenüber den niedrigen, höchstens 2 Stockwerk hohen Bauten des Marktes und der weiteren Umgebung abgehoben haben. Die alten Kupferstiche dieser Städte sind deshalb, ob-

besondere hat es Berlin dem Osten immer noch sehr angetan, färbten mächtig ab und der Erfolg war, daß die niedrigen Bauten am Markt verschwanden und Bauten mit 3 und 4 Stockwerk Höhe Platz machen mußten. Städtebaulich haben die Städte fast durchweg keine besonderen Schönheiten aufzuweisen und es



ist traurig, daß durch die höher geführten Bauten am Markt, das früher sicher reizvolle Bild mit der Kirche, manchmal das einzige städtebauliche Bild am Orte, fast durchweg verschwunden ist. Ich denke hier insbesondere an die Städte Greifenberg, Bütow und Schievelbein. Die Kirchen stehen hier schon größtenteils zugedeckt, nur der Turm wagt noch ängstlich sich im Stadtbild zu zeigen.

Bis vor etwa einem Jahrzehnt hatte nun die Stadt Belgard sich den Reiz der Kleinstadt mit der schönen Marienkirche zu wahren gewußt. (Abb. 1 und 2.) Dort besteht auch ein ganz viereckiger Markt mit den Fronten nach Nordost, Südost, Nordwest, Südwest und in der Marktpforte im Osten, also diagonal zum Markte gestellt, steht die Marienkirche und zwar mit dem Turm zum Markt. Die Marktpforte war durch zwei Stockwerk hohe Gebäude gebildet und an die Kirche schmiegte sich ein dreistöckiger Bau mit ganz geringen Stockwerkhöhen und horizontal geteilt, den Maßstab

bringen (Abb. 3). Das Marktbild ist insofern recht eigenartig, weil an jeder Marktseite fünf ziemlich gleichbreite Gebäude stehen, von denen jedes wieder eine Breite von fünf Fenstern besitzt. Leider hatte man vor vielen Jahren es zugelassen, daß eine Anzahl alter zweistöckiger Gebäude aufgestockt wurden. Der einheitliche Gebäuderahmen des Marktplatzes war damit gestört.

Im Sommer 1917 brannte über die Hälfte der Nordostseite des Marktes ab und der Aufbau unterblieb bis zum Jahre 1923. Mehrfach hatte ich in den Jahren 1920—22 der Stadtverwaltung den Vorschlag gemacht, die Brandstellen zu erwerben und entlang der ganzen Front ein Rathaus zu errichten. Der Magistrat ging auch hierauf ein, leider wurden jedoch die Kaufverhandlungen durch den damaligen Bürgermeister gestört, der, gestützt auf eine sehr alte Verordnung, die Brandstellen zur Versteigerung kommen lassen wollte, um sie — wohlmeinend — noch günstiger für die Stadt

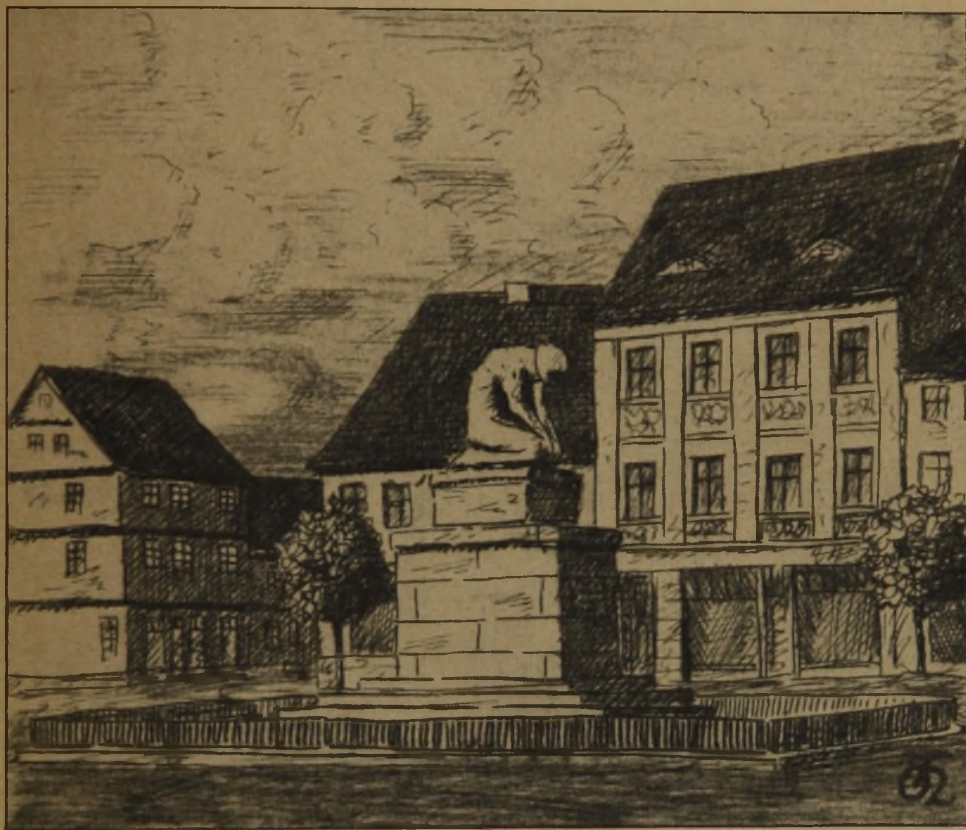


Abb. 6. Ehrenmal auf dem Marktplatz.

zu dem wuchtigen Turmbau bildend. Zwischen Kirche und Eckhaus steht eine alte Linde, die Verbindung zwischen den Bauten herstellend und mit der grünen Farbe das Bild weiter belebend. Schien des Abends die untergehende Sonne auf diese Gruppe, war alles in ein glühendes Rot getaucht und es entstand ein äußerst anmutiges Kleinstadtbild. Vor vielen Jahren sollte dieses Bild schon einmal zerstört werden und zwar sollten die Gebäude vor der Kirche entlang der Ritterstraße angekauft und abgebrochen, die Kirche also — wie es damals üblich war — freigelegt werden. Das Eckgebäude mit seiner schönen Teilung, den Maßstab zur Kirche bildend, sollte mit abgebrochen werden. Besondere Schönheiten an der Kirche wären nicht freigelegt worden und die Kirche auf keinen Fall zu einer besseren Geltung gekommen. Durch die Freilegung hätten auch die unschönen Gebäude an der Marienstraße — Häuser 20, 21, 22 —, deren Traufe höher als diejenige der Kirche liegt, bestimmt keinen befriedigenden Hintergrund abgegeben.

Im Verein mit dem damaligen Landesgeologen Dr. Menzel (er ist leider gleich zu Anfang des Krieges gefallen) gelang es mir, den Plan zum Scheitern zu

erwerben zu können. Kleinere Entwurfsskizzen zum Rathaus waren bereits ausgearbeitet, welche volle Rücksicht auf die Marktgestaltung nahmen. In ganz ruhigen zeitentsprechenden Formen war das Gebäude aufzuführen gedacht und zwar, der schon bereits angefangenen Bauweise am Markte entsprechend, drei Stockwerk hoch. Die Ecke am Markt (Kirch- und Ritterstraßenecke) sollte jedoch nur 2 Stockwerk hoch bebaut werden und zwar mit Rücksicht auf die freie Sicht zum Kirchturm. Der untere Teil dieses zweistöckigen Baues sollte als Bogengang ausgebildet werden. Weiter war damit gerechnet, die gegenüberliegende Eckseite an der Kirche mit in die Gruppe hineinzuziehen, so daß bei späteren baulichen Veränderungen an dieser Stelle ein möglichst gleichartiges Bild entstanden wäre.

Abb. 3 und 7 zeigen die Planungen. Trotz der höher geführten Bauten auf den Brandstellen und an der anstoßenden Südostseite des Marktes hätte der Blick auf die Kirche nicht gelitten und nach wie vor hätte der Turm die dominierende Stellung auf dem Platz behalten.

Es muß dem damaligen Bürgermeister zugestanden



werden, daß er viel Sinn für das Städtebild gehabt hat, hat er doch schon lange vor dem Kriege im Verein mit mir ein Gesetz gegen Verunstaltung des Ortsbildes erlassen, indem insbesondere auf die Gestaltung und Erhaltung des Marktplatzes hingewiesen wurde. In diesem Gesetz wurde sogar die Linde zwischen der Kirche und dem Eckgebäude an der Ritterstraße unter besonderen Schutz gestellt. Mehrfache Bauanträge, die der Verunstaltung des Marktbildes Vorschub leisteten, wurden abgelehnt; vielfach wurde, jedoch meistens erfolglos, dieserhalb Beschwerde gegen die Stadtverwaltung geführt. Man sollte meinen, alles lief in bester Ordnung, da brach ein neues Geschick herein, das wieder vollständig verändernd wirkte. Der Bürgermeister verließ seine Stellung, auch ich wechselte die meine, der Superintendent, der meistens von unseren Planungen im Bilde gehalten wurde, starb — dies mutet wie eine Tragik an — und neue Kräfte kamen in der Stadtverwaltung ans Ruder.

Der Kauf der Baustellen wurde wieder akut. Inzwischen war die eine Baustelle in Privathände gelangt und die Stadt konnte nur noch die beiden, der Kirche am nächsten gelegenen erhalten. Bald wurde nun auch mit Bauen begonnen. Die neuen Kräfte mußten ihr Können zeigen.

Die Bearbeitung der Planung erfolgte jedoch nicht vom Stadtbauamte, sondern durch ein Baugeschäft. Das Rathaus sollte der schönste und üppigste Bau der ganzen Stadt werden und es wurde ausgerechnet in dieser Zeit dazu der Renaissancestil, der übrigens am ganzen Orte bei keinem einzigen Gebäude zu finden ist und wie ein Eindringling zwischen den ruhigen Bürgerhäusern wirken muß, gewählt. Ein hochgezogener Giebel sollte den ganzen Bau krönen — am Markt gibt es sonst keinen Giebelaufbau — die Ecke an der Ritterstraße wurde aus Verkehrsrück-sichten — der Verkehr ist an dieser Stelle sehr gering — verbrochen. Die Ecke sollte durch einen Turmaufbau besonders betont werden. Abb. 5 und 8 zeigen uns die Ausführung. Das Privathaus ist vier Stockwerke hoch, der Rathausturm an der Ecke ist jedoch „nicht“ zur Ausführung gekommen und zwar, wie man mir schrieb „leider“, da am Bau „gespart“ werden sollte. Selbstverständlich dürfte es nun sein, wenn eine Stadt mit solchen üblen Beispielen vorangeht, sie gar keinen Einfluß mehr gegen die Verunstaltung des Ortes ausüben kann. Wie die nachbarlichen Ecken am Rathause nunmehr bebaut werden können, ist ebenfalls aus der Abb. 8 zu ersehen.

Der schöne kraftvolle Marienkirchturm ist ziemlich ganz verschwunden, die protzende Fassade des Rathauses hat ihn erschlagen.

Wundern muß man sich nur, daß so etwas möglich ist, wo nun bereits einige Jahrzehnte „Städtebau“ gepredigt wird, und man sollte es meinen, daß tüchtige Fachleute genügend vorhanden wären. Heimatschutz und Bauberatung scheint man auch nicht mehr zu kennen. Daß diese Ausführung unter den Augen der Regierung von Köslin und einer Anzahl immerhin gebildeter Personen, die am Bau beteiligt waren, möglich war, ist sehr zu bedauern. Der Architekt hat vielleicht eine ganz gute Einzellösung geschaffen, in den Rahmen der vorhandenen Bebauung paßt das Gebäude aber absolut nicht. Architekt und Städtebauer ist eben ein großer Unterschied.

Während sich nun am Rande des Marktes vorstehendes Drama abspielte, spielte sich zu gleicher Zeit auf dem Mittelpunkte desselben ein ähnliches ab.

Hier stand ebenfalls bis zum Jahre 1917 ein Denkmal des alten Kaisers Wilhelm I., gleichzeitig aber auch als Denkmal für die Gefallenen des Feldzuges 1870/71 dienend. Sehr schön war in einer Vignette an einer Seite des viereckigen Sockels der Auszug der Krieger mit dem Turm der Marienkirche im Hintergrund dargestellt. Die Gestalt war von dem, übrigens leider unsinnigerweise viel gelästerten, Denkmalmeyer modelliert und zeigte den Kaiser in großer Generalsuniform. Über den Standort des Denkmals konnte man streiten, zweifellos war der Standort mitten auf dem Platze nicht einwandfrei. Als die Metalle während des Krieges knapp wurden, mußte das Standbild, da es aus Bronze bestand, zum Einschmelzen abgegeben werden. — Bis zum Jahre 1923 stand der Sockel allein auf dem Markte. Rührige Hände, sicher es gut meinent, wollten ein neues Denkmal schaffen, und zwar ein Ehrenmal für die Gefallenen des Weltkrieges. Der Sockel vom alten Denkmal wurde entfernt und ein neues, größeres Steinmassiv aufgeführt, auf welchem als Abschluß ein nackter Krieger, jedoch mit Stahlhelm, in kniender und völlig in sich zusammengedrückter, vorn herübergebeugter Stellung verharrt. Diese Haltung haben jedenfalls früher die armen Sünder eingenommen, die auf dem Markte mit dem Schwert enthauptet wurden.

Muß so ein Kriegerdenkmal aussehen? Nein, kraftvoll sind unsere Krieger in den Tod gegangen, und der felsenfeste Glaube an eine Auferstehung des Reiches ist uns nicht zu rauben!

Für einen stillen Winkel und für den, der sich völlig dem Schmerz hingeben will, ist dieses Denkmal jedenfalls einwandfrei, auf den Marktplatz paßt es nicht.

In welchem Mißklang steht schon die mit allen Mitteln aufgeputzte Rathausfassade und das Denkmal mit seinem nackten und zusammengebrochenen Krieger, und dabei sind beide Schöpfungen Kinder einer gleichen Zeit. Wo bleibt da der Kulturfortschritt?

Ein Stück Stadtidyll ist gefallen. — Es zeigt mal wieder, daß der heutige Deutsche, auch der gebildete, auf der Schule und Universität in so rein abstrakter, zum größten Teile philologischer Denkweise erzogen ist, daß er blind in jeder praktischen und künstlerischen Frage ist. Er vermag selten einmal an Gegenständen zu ersehen, ob sie anständig oder schundmäßig gemacht sind. Zum Bauen und Gestalten gehört außer Kenntnissen viel Liebe und taktvolles Eingehen auf vorhandene Verhältnisse.

Es hat mir fern gelegen, persönliche Angriffe vorzunehmen, denn die Planverfertiger sind mir unbekannt. Sicher sind diese auch von dem Wunsche besetzt gewesen, ganz Besonderes und Gutes zu leisten, sie allein sind mitunter auch nicht für alles verantwortlich zu machen, sie müssen ja auch die besonderen Wünsche der Auftraggeber respektieren. In diesem Falle scheint aber der großzügige Gedanke über den Aufbau des Marktbildes völlig der Stadtverwaltung gefehlt zu haben. —

An den Ausführungen ist nichts mehr zu ändern. Mögen deshalb meine Zeilen dazu dienen, anderen Stadtverwaltungen, die einmal vor ähnlichen Aufgaben stehen können, die Augen zu öffnen. —

## Der Schnellverkehr in den Weltstädten.

Von Ober-Ingenieur Alfons Schroeter, Berlin. (Schluß aus Nr. 16.)



Ähnliche Konkurrenzerscheinungen zeigen sich z. Zt. in New York, wo infolge der Vermehrung der Automobile die Verkehrszahlen der Hoch- und U.-Bahn empfindlich gesunken sind. Obwohl die Straßenbahnen im Verkehrsbilde Londons sehr zurücktreten, leisten sie fast ebensoviel wie die große Fülle der Autoomnibusse, nämlich 33 gegen 38 v. H. des Gesamtverkehrs. Dazu fahren

die englischen Straßenbahnen ohne Anhänger, aber dafür ähnlich wie die Omnibusse mit Decksitzen, womit sie sich manche Sympathien bei uns und in anderen Weltstädten erworben haben. Die Stromzuführung erfolgt durch eine dritte Schiene.

Der Kampf zwischen Straßenbahn und Autobus ist in allen größeren Städten der Welt in den letzten Jahren ein außerordentlich heftiger gewesen. Dieser Kampf hat



aber die Existenzbedingungen dieser beiden Pflasterfahrzeuge geklärt und abgegrenzt und ist im Abflauen begriffen. Er hat sich neuerdings mehr auf das Gebiet des Groß-Streckenverkehrs verschoben; das Last- und Personenautomobil steht im Kampf gegen die Eisenbahnen.

Kosten für die Herstellung eines einzigen Kilometers auf 400 000 bis 500 000 M. angegeben. Man bedenke, daß der Friedenspreis eines Kilometers zweigleisiger Volleisenbahnstrecke einschl. Betriebsmittel als Durchschnitt aller europäischen Bahnen mit 500 000 bis 600 000 M. anzuneh-



Abb. 7. Vorschlag zur Bildung der N.O.- und S.O.-Seite im Jahre 1921.



Abb. 8. Ausgeführte Bebauung der N.O.-Seite und deren Folgen f. d. S.O.-Seite. Marktplatz in Belgard a. d. Persante.

Mit deutschem, amerikanischem und italienischem Gelde werden riesige Automobilstraßen seit dem Vorjahre geplant, die Deutschland von West nach Ost und Nord nach Süd durchqueren sollen.

Die Automobilstraßen sollen kreuzungsfrei, also hoch liegend, gebaut werden. Übereinstimmend werden die

men ist. Die Automobilstraßen bedeuten also neben der Eisenbahn tatsächlich ein zweites Verkehrsnetz. Diese Autostraßenprojekte sind schon in das Stadium ernst zu nehmender Vorarbeiten getreten.

Prof. Dr. Theodor Bach von der deutschen techn. Hochschule Prag sieht in dem Ausbau des Auto-Überland-



verkehrs den Beginn eines neuen Verkehrszeitalters und sagt: „Was sich hier entfaltet, ist ein Schauspiel von so ungeheurer Größe, daß wir seine Auswirkung auf unser gesellschaftliches, wirtschaftliches, geistiges und körperliches Leben auch nicht einmal zu ahnen vermögen.“

Wir müssen also im Kampfe gegen das Verkehrsauto unterscheiden zwischen Überlandverkehr und Nahverkehr. Für letzteren liegen nunmehr Erfahrungen und Gutachten ausreichend vor, so daß es über die Art der Eingruppierung des Autoomnibusses in den Stadtverkehr keine Ansichten mehr zu geben braucht. Ich habe hier, um einiges herauszugreifen, die Zusammenfassung zunächst eines englischen Kommissionsgutachtens zu dieser Frage, das wie folgt lautet: „Die Straßenbahn ist das am besten geeignete Transportmittel sowohl wirtschaftlich wie praktisch. Der Automobilbetrieb als Verlängerung von schon bestehenden Straßenbahnen verdient zweifellos ernstlich Erwägungen. Kurze Verlängerungen erscheinen aber nicht zweckmäßig.“ Und ein amerikanisches Gutachten lautet: „Gewöhnlich hat das Publikum den Eindruck, daß der Omnibus schneller fährt, weil er durch den übrigen Verkehr ein- und ausbiegt und an anderen Omnibussen und Straßenbahnwagen vorbeifahren kann. Tatsächlich besteht nur ein geringer Unterschied.“ Und weiter heißt es im amerikanischen Gutachten: „In Paris und in den englischen Städten finden wir eine Bestätigung der allgemeinen amerikanischen Auffassung von dem Verhältnis des Autoomnibus zu den jetzigen Straßenbahnsystemen. In allen diesen Städten, London ausgenommen, wird der Autobus mehr zur Ergänzung der Straßenbahn und als Speiselinie angesetzt, nirgends glaubt man, daß der Autobus die gleiche Arbeit wie die Straßenbahn leisten kann, und allenthalben werden die Straßenbahnen verlängert. Der Autobus wird einfach den allgemeinen Transportwegen angepaßt, wo er in wirtschaftlicher Weise angewendet werden kann, man hat ihn als Ersatz weniger Straßenbahnlinien, die sich nicht rentierten, verwendet.“ Ein dänischer Gutachter errechnet für die kleineren Kopenhagener Verhältnisse, daß, wenn die Straßenbahnen durch Autoomnibusse ersetzt werden sollten, die Straßenbelastung mindestens doppelt so groß wie durch Straßenbahn wäre und die Betriebskosten sich mindestens doppelt so hoch als die der Straßenbahn stellen. Weiter betont ein holländischer Gutachter für die Verhältnisse in Rotterdam, daß der Autobus den Massenverkehr nicht bewältigen kann und mit dem Straßenbahnverkehr Hand in Hand arbeiten muß. Herr Prof. Dr. Giese kommt für die deutschen Verhältnisse zu noch ungünstigeren Schlüssen für den Autobus. Es darf hierbei nicht unerwähnt bleiben, daß wir in Deutschland mit einer steuerlichen Mehrbelastung des allgemeinen Autoverkehrs infolge der notwendigen baulichen Anpassung der Straßen an die erhöhte Inanspruchnahme rechnen müssen. Die häufig zu hörende Ansicht des Publikums, daß die Verkehrsautomobile die Straßenbefestigung nur wenig angreifen, wird durch die Versuchsstraße in Braunschweig und amerikanische Versuche widerlegt.

Die Zusammenhänge werden aber besser noch durch ein Gutachten des Deutschen Straßenbauverbandes klar, das wie folgt lautet: „Die Straßenunterhaltungspflichtigen stehen auf Grund ihrer langjährigen Erfahrungen auf dem Standpunkte, daß es unumgänglich nötig ist, um die Abnutzung der Straßen durch die Kraftfahrer auf ein erträgliches Maß herabzumindern, sowohl eine Gewichtsverminderung als auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung durchzuführen. Gleichzeitig wird die Kraftwagenindustrie mit allem Nachdruck an die Verbesserung der Bauart der Wagen und der Bereifung zwecks Verminderung der Stöße arbeiten müssen, und sie werden diesem Verlangen um so leichter nachkommen können, als diese Verbesserungen auch im Interesse der Kraftwagenbesitzer selbst liegen, deren Fahrzeuge geschont werden.“ Eine Verbesserung in dieser Beziehung scheint die sogen. Riesenluftbereifung zu bedeuten, deren günstige Gesamtwirkung jedoch noch abgewartet werden muß.

Den angeführten internationalen Gutachten namhafter Verkehrsfachleute stehen selbstverständlich Äußerungen von Vertretern des Autoomnibusverkehrs entgegen. So wird erst kürzlich rein theoretisch die Leistungsgleichheit des Autobusses mit der Straßenbahn nachgewiesen und lediglich der teure Betrieb der ersteren zugegeben. Danach ist der Autobus um 39 v. H. im Betriebe teurer als die Straßenbahn. Dabei ist jedoch die Voraussetzung gemacht worden, daß die Straße nur den Massenverkehrsmitteln Straßenbahn und Autoomnibus gänzlich zur Verfügung steht. Das trifft praktisch ja bekanntlich nicht

zu. Bei der normalen Verkehrsstraße mit Doppelgleis in Straßenmitte und je zwei Wagenbreiten beiderseits der Gleise hat die Straßenbahn in jeder Richtung einen Verkehrsstreifen für sich, der nur an den Querstraßen unterbrochen wird, während der Autobus außerdem seinen Verkehrsstreifen mit vielen anderen Fahrzeugen, die mit verschiedensten Geschwindigkeiten fahren, teilen muß. Diese Überlegungen und andere führen im Zusammenhang mit der anzustrebenden Bedingung der 30-Sekunden-Zugfolge als untere Grenze bei der Straßenbahn in Hauptverkehrsstraßen, wie z. B. in der Leipziger Straße in Berlin, zwangläufig zur Notwendigkeit wirksamer Entlastungen wie Untergrundbahnen und Entlastungsstraßen. Die gänzliche Herausnahme der Straßenbahn aus der Leipziger Straße, wie neuerdings in der Tagespresse als dringend notwendig verlangt wird, kann nur nach vorherigem Bau einer Untergrundbahn in diesem Straßenkörper gewagt werden. Dann würde dem Autobus je ein Schnellverkehrsstreifen in Straßenmitte zur Verfügung stehen und könnte dem Kurzstreckenverkehr mit erhöhter Reisegeschwindigkeit dienstbar gemacht werden als Zubringer der Untergrundbahn. In diesem Zusammenhang ist auch an die Überführung der Straßenbahn in den Tunnel gedacht worden. Ein ähnliches Prinzip für den Zubringerverkehr verfolgen die in England und Frankreich und neuerdings auch in Ungarn mehr als in Deutschland bekannten Schienenaubusse, die systematisch den Zubringerverkehr zu den großen Schnellzughaltestellen übernehmen. Sie nehmen die Fahrgäste an den kleinen Stationen auf, fahren kurz vor oder hinter dem Schnellzug her und erreichen trotz geringerer Höchstgeschwindigkeit (60 bis 70 km/Std.) lediglich durch ihre fast dreimal größere Anfahrbeschleunigung die Reisegeschwindigkeit eines Schnellzuges.

Soll ein Rezept, eine auch für mittlere Städte geltende Richtlinie für die richtige Anwendung der beiden Betriebsmittel, Straßenbahn und Autobus, gegeben werden, so kann man wie folgt sagen: Ist das Platzangebot der Straßenbahn bei einer Zugfolge von 20 Minuten nicht mehr mit 16 bis 25 v. H. ausgenutzt, so liegt ein sogenanntes loseres Verkehrsbedürfnis vor, für das der Autobus allein genügt. Wächst andererseits aber das Verkehrsbedürfnis über das Fassungs-, d. h. also Leistungsvermögen der Straßenbahn hinaus, so ist, wie wir aus den Urteilen maßgebender Verkehrsfachmänner gehört haben, wiederum der Autobus an Platze, nämlich als geeignetes Ergänzungs- und Zubringerverkehrsmittel. Es kann natürlich vorkommen, daß, wie z. B. in Stadtteilen mit engen Straßen, der Autobus die Straßenbahn verdrängt oder sie erst gar nicht aufkommen läßt.

Das Leistungsvermögen der Straßenbahn und des Autobusses zusammengenommen aber ist nicht allein durch die denkbar günstigste Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Sitz- und Stehplätze bei dichtester Zugfolge begrenzt, sondern heute mehr als je durch die Bedingungen der Verkehrssicherheit für alle Straßenbenutzer, Fuhrwerke und Fußgänger. Ich brauche hierfür keine Einzelheiten über Verkehrsunfälle in den Städten zu nennen. Wir kennen alle die Schwierigkeiten in der Bekämpfung der Auswüchse des Automobilverkehrs. Es genügt, an die 24 000 Toten des Jahresverkehrs in den nordamerikanischen Städten zu denken, an die krampfhafte Hilfsmittel zur Hebung der Verkehrsdisziplin des Publikums, die Unfallverhütungsplakate ernster und heiterer Art, an die Verkehrsstürme, die Klassifizierung der Straßen, die weißen Linien auf den Straßendämmen, die überall auftauchenden 10 Gebote der Verkehrsunternehmungen usw.

Die städtischen Schnellverkehrsmittel auf der Straße können und dürfen also mit Rücksicht auf die Sicherheit aller Straßenbenutzer nicht zur vollen Auswirkung kommen, um so weniger je gradliniger und gleichzeitig länger eine Stadtstraße mit Querstraßen ist, weil auf dieser die Neigung zu rennbahnartiger Fahrbetätigung, besonders der Kraftwagen und Krafträder, am größten ist, während häufiges Einbiegen in Seitenstraßen von selbst gemäßigtes Tempo und Vorsicht erfordern. Wir wissen andererseits, daß das zwangsweise und durch den Gesamtverkehr selbst gemäßigte Tempo in Großstadtstraßen, wie beispielsweise in der Leipziger Straße in Berlin, häufig hinter der Geschwindigkeit eines Fußgängers zurückbleibt. Das sind natürlich einer Stadt unwürdige Zustände, deren Bekämpfung sich Fachleute, Behörden, Publikum und Presse ständig angelegen sein lassen.

Für die Ermöglichung eines schnellen Straßenbahnverkehrs werden als untere Grenze 30 Sekunden Zugfolge für die Hauptverkehrszeiten angegeben; lebhafter Quer- oder Gesamtverkehr machen größere Abstände erforder-







Berlin—Dahlem, Berlin—Westend sowie in Hamburg, Paris, London und viele andere sind als Einschnittbahnen gebaut worden. Der Einschnitt ist so angelegt, daß er gewissermaßen ein ästhetisch angenehmes wirkendes Baustadium darstellt, das jederzeit durch Einbau oder Vollendung der Seitenwände und der Decken ergänzt werden kann. An den Straßenüberführungen werden fertige Tunnelstücke hergestellt. Eine gewisse Verteuerung der endlichen Gesamtkosten bringt der getrennte Aufbau natürlich mit sich. Jedoch gehen für die geeigneten Tunnelstrecken die ersten Anlagekosten auf etwa 20—25 v. H. der Kosten des fertigen Tunnels zurück.

Ich bin am Ende meiner Ausführungen. Es war nur ein unvollkommener Auszug aus der Fülle der für den Neubau einer Verkehrsanlage notwendigen verkehrs- und bautechnischen Erwägungen. Die gegebene Übersicht zeigt, daß die Untergrundbahn selbstverständlich das Schnellverkehrsmittel mit Eignung für den elastischen Massenverkehr auf lange Zeit ist. Die Automobilbahnen des Überlandverkehrs, die Schwebbahnen am festen und am Seilgerüst sowie die aus Hamburg und Paris kommenden Vorschläge der ebenfalls am Gerüst bzw. am Seil hängenden

Luftbahnen mit Propellerantrieb, sie bleiben für die Bewältigung eines stoßweisen oder dauernden Massenverkehrs alle weit zurück hinter der geradezu erhabenen verkehrstechnischen Vollkommenheit der Untergrundbahnen, die als Groß-, Schnell- und Massenverkehrsmittel des Nahverkehrs im vorigen Jahre auf ihr 25jähriges Bestehen und damit ihre 25jährige Bewährung in den kleineren und größeren Städten der Welt zurückblicken konnten.

Es ist nicht zu verkennen, daß dem Willen zum Verkehrsfortschritt sich heute die hohe Zinslast für auswärtige und auch innere Anleihen als neue, früher unbekanntes Sorge für Deutschland hinzugesellt. Ich habe aber bereits wiederholt gezeigt, daß die Bekämpfung unserer Verkehrsnotwendigkeiten — Verkehrsbedürfnisse sind es längst nicht mehr — noch nie in solchem Umfange und mit solcher Wucht in Angriff genommen worden ist, wie gerade jetzt bei uns, aber in noch weit größerem Umfange auch in allen größeren Städten der Welt. Und aller wirtschaftlichen Not zum Trotz müssen wir städtische Verkehrsaufgaben als volkswirtschaftliche Hauptaufgaben mit Weitsicht und mit Zuversicht aufgreifen und zur Lösung bringen.

### Literatur.

**Kritische Betrachtungen über den gegenwärtigen Stand des Straßenwesens in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.** Von Dr.-Ing. E. Neumann, o. Professor an der Techn. Hochschule Stuttgart, 79 S. 50. Berlin 1926. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis 3,90 M.

Die vorliegende Schrift ist ein bedeutend erweiterter Sonderdruck aus der Zeitschrift „Die Bautechnik“. In sechs Abschnitten sind folgende Themen behandelt: Kritische Betrachtungen über den gegenwärtigen Stand des Straßenwesens in den Vereinigten Staaten; Gesetzgebung und Finanzierung; die Art des Straßenverkehrs auf amerikanischen Landstraßen und seine Beziehungen zur Befestigungsart, wobei auch die Unterhaltungskosten der Straßen besprochen werden; Technik des nordamerikanischen Straßenbaues (Fahrbahndecken, Asphaltstraßen, Asphaltbeton, Sandasphalt, Baustoffe); Verkehrsregelung auf den Straßen in den Vereinigten Staaten; der Straßenbau im Städtebau.

Auf Grund seiner Ausführungen über „Gesetzgebung und Finanzierung“ kommt der Verfasser für Deutschland zu folgenden Richtlinien: 1. die Initiative zum Straßenbau sowie Bauleitung und Unterhaltung sollen in Händen der Länder liegen, die auch über Gemeinden unter 25 000 Einwohner ein Aufsichtsrecht ausüben haben. 2. Um ein einheitliches Straßennetz für den Durchgangsverkehr zu schaffen, zahlt das Reich auf Grund genehmigter Pläne Staatszuschüsse zum Bau von Durchgangsstraßen. 3. Diese Zuschüsse werden aus einer allgemeinen Kraftwagensteuer gedeckt, deren Einkommen ganz für Straßenbauzwecke verwendet wird. 4. Die Länder können noch besondere Beiträge zum Straßenbau von einzelnen Kraftwagenbenutzern erheben. — Diese Vorschläge decken sich mit der in einer Reihe amerikanischer Einzelstaaten bereits geübten Praxis. Sehr beachtenswert sind auch die im letzten Abschnitt enthaltenen Anregungen für den Städtebauer. In der Reihe der zahlreichen, in den letzten Jahren veröffentlichten Reiseberichten über das amerikanische Straßenbauwesen darf dieser Beitrag als der wertvollste bezeichnet werden. Das inhaltreiche Schriftchen kann jedem Fachkollegen auf das beste empfohlen werden.

Dr.-Ing. und Dr. rer. pol. Haller-Reg.-Baumeister.

**Bericht über eine Studienreise in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.** Von Stadtbaur. Feuchtinger, Ulm, und Dr.-Ing. Prof. Neumann, Braunschweig, 74 S. gr. 8°. Berlin-Charlottenburg 1926. Selbstverlag der Stud.-Ges. f. Automobilstraßenbau. Preis 3,60 M.

Der Bericht gibt zunächst einen Überblick über die verschiedenen Bauverfahren und -arten in den vom Verfasser besuchten Bezirken. Besonders eingehend besprochen ist die Ausführung von Betonstraßen. Nach einigen Angaben über Straßenbreite und Verkehr sowie über Lokalstraßen schildert der Verfasser dann noch die Verkehrsverhältnisse einiger Städte und die Verkehrsregelung selbst. Am Schluß werden einige statistische Angaben über ausgeführte Deckentypen mitgeteilt. Es wäre wünschenswert gewesen, wenn sich der Verfasser mehr mit technisch und wirtschaftlich bedeutsamen Einzelheiten befaßt und diese, wie sein Begleiter, Prof. Dr.-Ing. Neumann, für deutsche Verhältnisse entsprechend kritisch bearbeitet hätte.

Dr.-Ing. und Dr. rer. pol. Haller-Reg.-Baumeister.

**Wie werden Automobilstraßen gebaut?** Von K. Matthies, 57 S. gr. 8°. 36 Abb. Berlin. Tonindustrie-Zeitung, Prof. Dr. H. Seger und E. Cramer. Preis 2,50 M.

Der Inhalt der kleinen Schrift ist im wesentlichen eine Zusammenstellung von in der „Tonindustrie-Zeitung“ erschienenen Aufsätzen. Abgesehen von einer kurzen Einleitung werden „Straßenbaugeräte und Maschinen, amerikanische Richtlinien für den Betonstraßenbau, Betonstraßen bei heißem Wetter, Unterhaltung der Betonstraßen, Schnelligkeit im Straßenbetonieren, deutsche Betonstraßen-Versuchsstrecken, Bindemittel, Straßenbaukosten sowie deutsche Richtlinien für Betonstraßenbau“ besprochen. Eine Anzahl zum Teil guter Abbildungen tragen zum Verständnis des Dargebotenen bei. Das Schriftchen kann dem Praktiker, insbesondere dem Unternehmer, willkommenen Fingerzeige für eine sachgemäße Ausführung neuzeitlicher Betonstraßen geben.

Dr.-Ing. und Dr. rer. pol. Haller-Reg.-Baumeister.

**Aussichten und Aufgaben für den deutschen Straßenbau.** Von Hermann Jentsch, 214 S. gr. 8°. Berlin-Charlottenburg 1925. Selbstverlag der Stud.-Ges. f. Automobilstraßenbau. Preis 4,80 M.

Unter dieser Überschrift ist im Selbstverlag der deutschen Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau eine neue beachtenswerte Schrift erschienen. Der erste Teil „Der Straßenbau als öffentliche Aufgabe“ behandelt in zwei Kapiteln „Kultur und Straße“ und „Wirtschaft und Straße“. In einem Anhang werden die gesetzlichen Bestimmungen und Verordnungen über Kraftwagenverkehr und -besteuerung, Richtlinien für die Finanzierung der Wegelasten sowie Zahlenangaben über Länge, Bau und Unterhaltungskosten der Provinzial- und Kreisstraßen mitgeteilt. Der zweite Teil „Der Straßenbau als technische Aufgabe“ umfaßt in drei Kapiteln Straßenplanung, Verkehr und Straße (Verkehrsregelung und Straßenbahn) sowie Gesundheitspflege und Straße. Im dritten Teil „Die Bindemittel im Straßenkörper“ werden die natürlichen Bindemittel (Stein- und Holzstraßen), Kohlenwasserstoffverbindungen (Asphaltbitumen und Teer) sowie die hydraulischen Bindemittel besprochen. Eine kurze Zusammenfassung am Schluß der Schrift gibt Richtlinien für die zukünftige Gestaltung des deutschen Straßenbaues unter Verwertung der Erfahrungen des Auslandes.

Der gesamte Stoff ist mit den unmittelbaren Zusammenhängen der einzelnen Probleme mit der öffentlichen Gesamtwirtschaft mit lapidarer Kürze kritisch behandelt. Die durchaus selbständige Schrift enthält eine Menge für die erfolgreiche Weiterentwicklung des deutschen Straßenbaues wertvolle Gedanken. Sie vermag sowohl den Fachkollegen als auch Unternehmern und Verwaltungsbehörden, die sich mit den weitverzweigten Aufgaben neuzeitlichen Straßenbaues zu befassen haben, wertvolle Anregungen zu bieten. Die Anschaffung der Schrift kann daher empfohlen werden.

Dr.-Ing. und Dr. rer. pol. Haller, Reg.-Baumeister.

Inhalt: Marktplatz in Belgard a. d. Persante. — Der Schnellverkehr in den Weltstädten. (Schluß.) — Literatur. —

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