

## 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 20. NOVEMBER 1926

Nr. 24

## Vorschlag zur Bebauung des Stühlinger Kirchplatzes in Freiburg i. Br.

Von Architekt B. D. A. Wilhelm Mersch in Freiburg i. Br.



Der Stühlinger Kirchplatz im Ortsteil Stühlinger erfreut sich schon seit Jahren von seiten der Stadt einer wenig liebevollen Behandlung. Muß er sich doch gefallen lassen, daß zweimal im Jahre auf ihm die Budenschau der Freiburger „Messe“ und oft noch außer der Reihe eine Wanderschau ihre Zelte aufschlägt. Hat

diese improvisierte Zeltstadt ihr Ende gefunden, so gähnt dieser Platz in seiner trostlosen Leere und Übergröße wie eine Wüste (Abb. 2, S. 178). Selbst die auf dem Platze stehende Kirche und Schule kann über diesen Eindruck nicht hinwegtäuschen, im Gegenteil, diese Kircheninsel wirkt wie eine Oase. Hat doch die jetzt als Randbebauung auftretende Häuserflucht eine Entfernung von fast 80 m (von der Kirche) bei einer Gesamtplatzbreite von 170 m. Eine städtebauliche Auf-

giebel bildet Blickpunkt für Guntram- und Rennerstr.) Die n. ö. und s. w. vorüberziehenden Wanner- und Engelberger Str. erhalten geschlossene Hauswände in einheitlicher und straffer Linienführung. Die am Platz frontal vorüberziehende Clarastr. setzt diese Bebauung fort, aber in gesteigerter Höhenentwicklung. Die Kirche, bis jetzt auf einem teilweise abgeboßten Plateau stehend, muß ringsum laufende Stütz- und Brüstungsmauern erhalten. Die zu beiden Seiten der Kirche aufzustellenden Säulenmonumente sollen den Vorhof räumlich fester zusammenfassen und gleichzeitig ein „Halt“ für den Wagenverkehr bilden.

Die dem Kirchplatz vorgelagerte gärtnerische Anlage, ein Verlegenheitsprodukt aus der Straßenbrückenanlage muß in den Gesamtplan mit einbezogen werden. Jetzt ist diese Anlage infolge der Rampenform der Wenzinger Str. ein Wellengelände mit Schlangenwegen, das als einziges Gebäude eine als Schwarzwaldvilla maskierte Abortanlage birgt. Dieses



Abb. 1. Gesamtplan von Freiburg i. Br. (1:15000)

lösung dieses Platzes ist eine dringliche Aufgabe und drängt entschieden nach Erfüllung!

Die hier vorgeschlagene Verbauung zwingt den eigentlichen Kirchenvorplatz auf 65 m herab und läßt innerhalb drei- und vierstöckiger Hausfluchten die Kirche aus diesem Platz herauswachsen, ihr gleichzeitig den vergleichenden Maßstab gebend (vgl. den Lageplan Abb. 3 u. Schaubild Abb. 4, S. 179). Diese inneren Platzwandungen setzen sich beiderseits als Verlängerungen der aufstoßenden Querstraßen fort, hier einestheils die rückseitigen Nord-Westplätze umschließend, und gleichzeitig auf die Giebel des Kirchenquerschiffes hinleitend. (Querschiff-

Gelände ist im vorliegenden Vorschlag geebnet und auf Höhe des Kirchplatzes gebracht. Vom Scheitelpunkt der Rampe, also im Zuge der Straßenbrücke, führt eine doppelte Treppenanlage nach unten; Futtermauern begleiten die Rampen und schaffen ebene, gut geschützte Sitzplätze. Der hier auf Straßen-(Rampen-)höhe angeordnete Grünstreifen mit Baumreihen hat noch als Rauchfang zu dienen. Nach Elektrifizierung der Hauptbahn hört auch dieser Übelstand auf. Die Bebauung dieses Platzteiles soll sich nur auf die frontal durchgehende Clarastr. erstrecken, und zwar in derselben Weise wie auf dem Hauptplatz.

Die Bebauung des Gesamtgeländes ist als reiner



Wohnhausblock gedacht. Um die Kinder möglichst von der Straße zu halten, auch um die Übersichtlichkeit zu erhöhen, sind alle Zugänge in das Innere der Gartenhöfe gelegt. Es soll dem „Bürger“, der einen gewissen Wohnungskomfort nicht missen will, zu angemessenen erträglichen Mieten eine Wohnung geschaffen werden. Es sind durchweg Zwei- und Drei-Zimmer-Wohnungen mit Küche, Bad, Abort und Speisekammer vorgesehen, mit Zimmergrößen, die eine vernünftige Möblierung gewährleisten. Hierbei ist Bedacht genommen, daß der Grundriß gewissermaßen ambulant ist, indem nach Bedarf die Wohnungen kleiner oder größer gemacht werden können. Alle Häuser sind quergelüftet; je zwei Wohnungen auf einem Stock und an einer massiven Treppe. Nordzimmer erhalten durch dreieckige Vorbauten West-

Studentenwohnungen. Für jeden Block wäre in Verbindung mit der Heizung eine modern eingerichtete Waschküchen- mit Trocken- und Plätteneinrichtung vorzusehen; Briefkästen für jeden Mieter eingebaut usw.

Vorliegendes Projekt umfaßt im ganzen 270 Wohnungen, deren Herstellungskosten in kleinem Umfange rd. 7500 M. betragen. In diesem Falle wäre es möglich, die Wohnungseinheit mit 7000 M. zu erstellen, so daß der gesamte Komplex mit 1 890 000 M. zu erstellen wäre.

Wenn nun noch für Platzanlagen, Freitreppen mit öffentlichem Abortbau, Verkaufstempel, Rampenmauern, Bepflanzung, Schmuckbrunnen usw. 110 000 M. ausgeworfen werden, so würde der Gesamtbauplan mit rd. 2 Mill. M. auszuführen sein. Jede Wohnung durch-

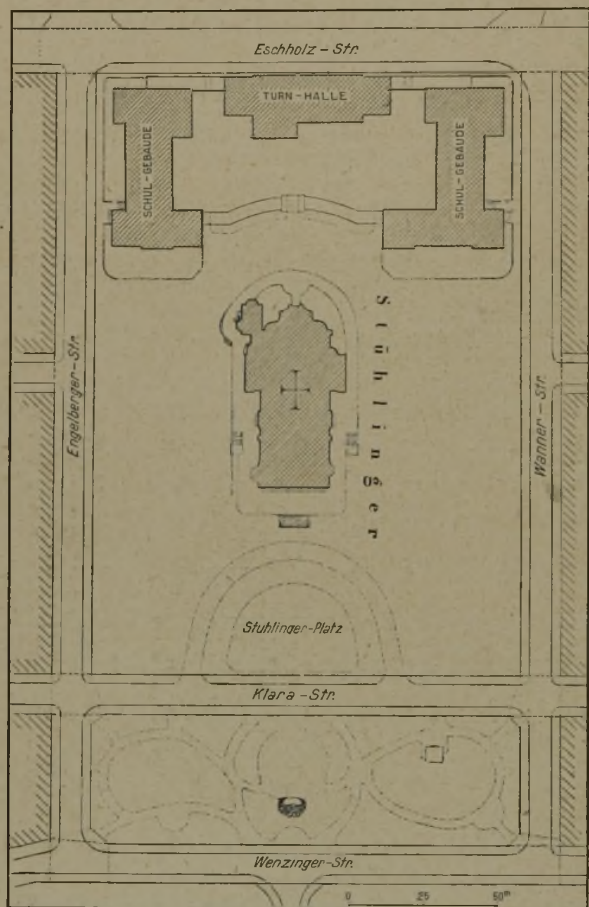


Abb. 2. Jetziger Zustand des Stühlinger Platzes.

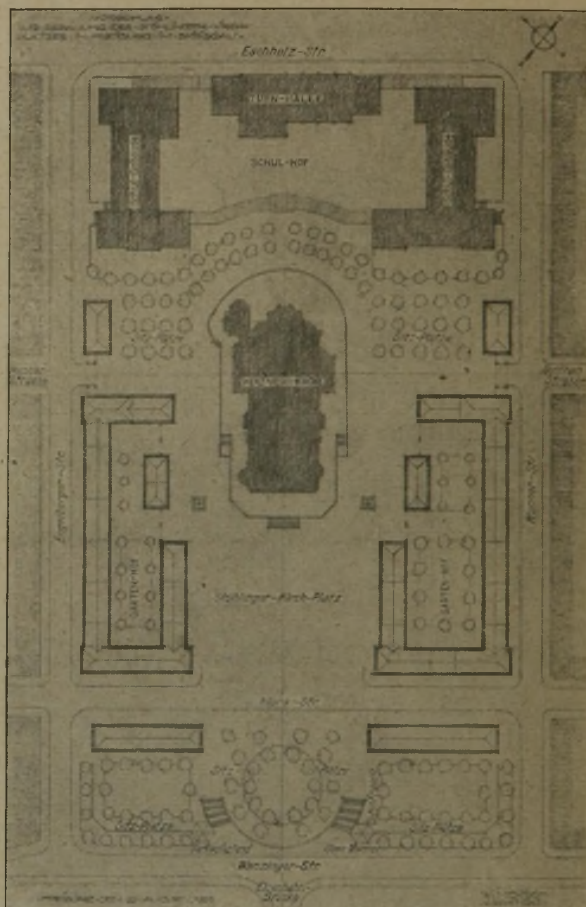


Abb. 3. Vorschlag zur Bebauung. (1 : 2500).

oder Ostsonne. Der gesamte Baublock wäre mit einer zentralen Heizung am besten vom Schulhause aus zu versorgen.

Eines der eingeschobenen kleineren Häuser könnte als Kinderbewahranstalt in Verbindung mit Schwesternwohnung dienen; das andere vielleicht ein Ledigenheim oder eine sog. Burse, ein Haus für

schnittlich mit 600 M. Jahresmiete angenommen, ergäbe eine Zinssumme von 162 000 M. oder anders, eine Verzinsung des Anlagekapitals von über 8 v. H.

Wenn sich die Stadt entschließen würde den Platz dementsprechend zu verbauen, würde sie nicht nur allein eine künstlerische Tat, sondern auch eine soziale Großtat vollbringen. —

## Neue Verkehrswege unter Beachtung städtebaulicher Erfordernisse im Zentrum Berlins.

Von Mag.-Oberbaurat Dr.-Ing. C. H. J e l k m a n n, Berlin\*).



ingehende Statistiken geben zu erkennen, daß die Königstraße der am meisten überlastete Verkehrsweg im alten Berlin geworden ist und daß ihre Entlastung unumgänglich erscheint.

Von den bisher bekannten Verbesserungsvorschlägen dürfte die Durchführung der Gruner-, Sieber- und Rathausstraße wohl an erster Stelle genannt

werden. Eine Verbindung dieses Straßenzuges würde fraglos eine Entlastung der Königstraße zur Folge haben; am Alexanderplatz ist jedoch vorerst die Trasse zu Ende, es sei denn, daß eine Verlängerung durch das Passagengrundstück nach der Elisabethstraße ermöglicht wird. Einen Nachteil des geplanten vorerwähnten neuen Straßenzuges bildet das Sich-Versetzen (Abtreppen) der einzelnen Straßenmündungen, was einen glatten Verkehr behindert.

Auch die Ecke Rathausstraße—Spandauer Straße dürfte als senkrechte Kreuzung für die Abwicklung des Großverkehrs Unzuträglichkeiten bieten.

\*) Anmerkung der Schriftleitung: Der Beitrag liegt schon sehr lange bei uns, konnte aber bisher wegen Raum mangels nicht zur Veröffentlichung kommen.



Als neuer Entlastungsverkehrsweg, der zugleich die Lösung wichtiger städtebaulicher Fragen mit sich bringt, wird ein Straßenzug Molkenmarkt—abgeänderte Parochialstraße—verlegte Voltairestraße—Magazinstraße bis zur Kreuzung Kleine und Große Frankfurter Straße, gegebenenfalls mit späterer Durchführung nach dem Büschingplatz, in Vorschlag gebracht (Abb. 1, S. 181).

Der Molkenmarkt als Platz ist in seiner heutigen Form nicht als eine Verkehrserleichterung, vielmehr als ein Verkehrshindernis anzusprechen, das durch unglückliche Einbauten, wie Bedürfnisanstalten usw., noch vergrößert wird.

hindern. Auch steht für das Stadthaus zu befürchten, daß der Baukomplex trotz seiner wuchtigen, festgegliederten und aufragenden Baumassen für das Auge des Beschauers in einer Entfernung von 150<sup>m</sup> bei einem Kommen vom Mühlendamm nicht den ihm gebührenden Erfolg seiner Wirkung erreichen könnte.

Von der Mitte des gewonnenen Platzes hingegen betrachtet, wäre Berlin mit Gewißheit um einen seiner städtebaulich besten Schaublicke bereichert.

Eine Platzanlage vor einem Rat- oder Stadthaus ist eine mit dem Charakter des öffentlichen Gebäudes ver-

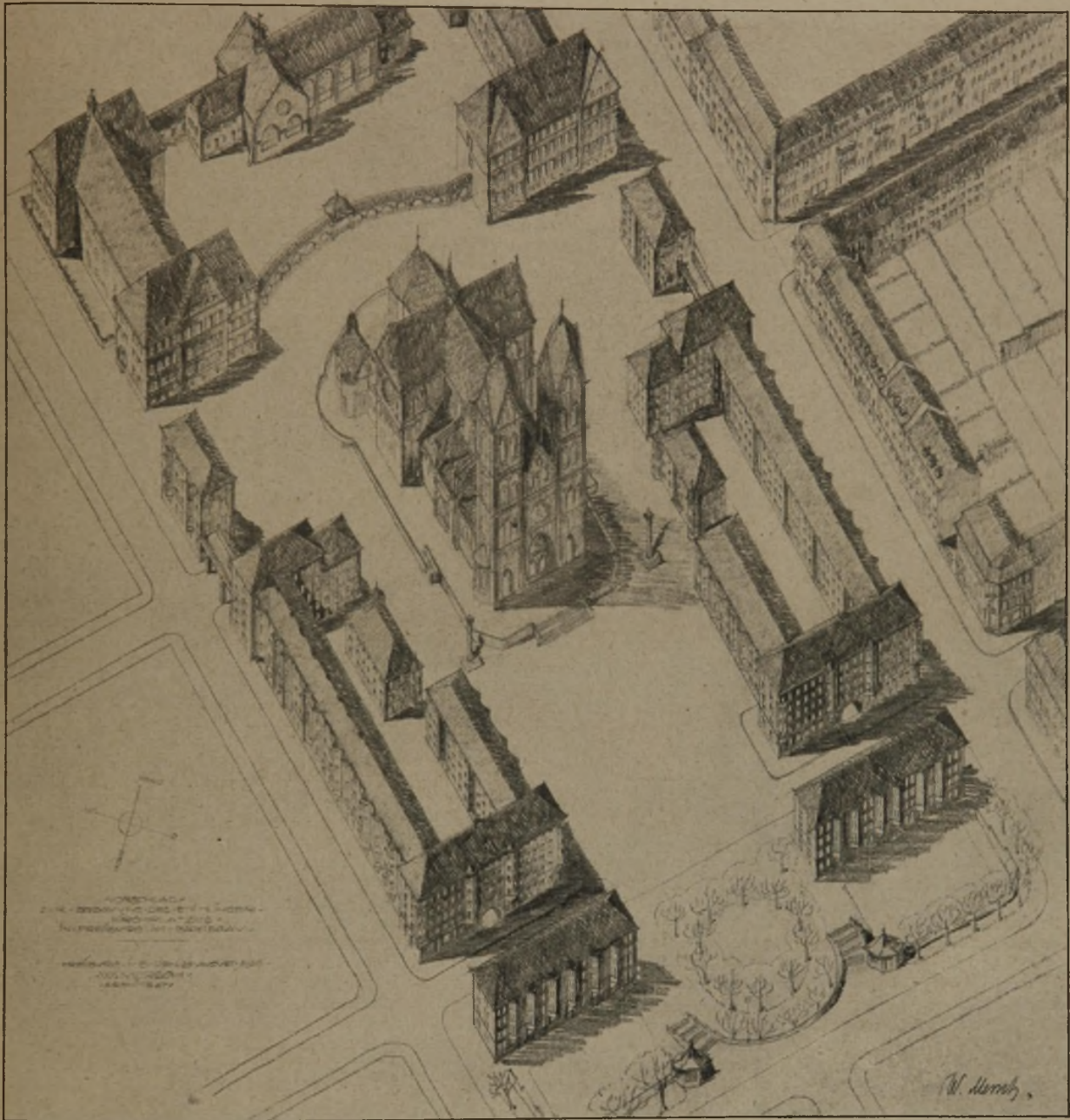


Abb. 4. Schaubild-Vorschlag zur Bebauung des Stühlinger Kirchplatzes in Freiburg i. Br.

Zudem ist die Platzanlage in der Form eines spitzwinkligen Dreiecks recht ungünstig geschnitten.

Es wird die Abänderung des von der Parochialstraße, Jüden-, Stralauer und Spandauer Straße umschlossenen Baublocks in Vorschlag gebracht, wobei zugleich die städtebaulich zu fordernde Freilegung der Stadthausfassade zu berücksichtigen wäre. Verkehrstechnisch betrachtet, erscheint als günstigste Lösung die Weiterführung des Mühlendamms in der bestehenden Richtung, was bei einem Unbebaulassen vorgenannten Baublocks die Diagonalüberquerung des Platzes vor dem Stadthause nach der Parochialstraße hin zur Folge hätte (Abb. 2, S. 181).

Es ergäbe sich hierbei eine Gesamtplatzfläche von rund 100·140<sup>m</sup>, in der Form gefällig, in den Ausmaßen vielleicht zu groß, um ein zu starkes Verschwinden der den Platz umgrenzenden Häuser für das Auge nicht zu ver-

bundene Notwendigkeit und als zu dem Bauwerk gehörig mit anzusehen. Der Platz vor dem Rathause ist das Forum des alten Rom, er ist die Stätte und der Treffpunkt für das Volk. Solcher Platz, allein betont durch seine architektonische Umschließung, ohne Rasenflächen, Kioske und sonstige „schmückende Beiwerke“, wovon der Spittelmarkt ein abschreckendes Beispiel gibt, fehlt dem alten Berlin vor seinem Rat- oder Stadthause. Hier könnte er geschaffen werden. Verbietet die Gegenwart die Durchführung des Projektes, so möge eine baldige Zukunft diese notwendige städtebauliche Aufgabe zu ihrem Ziele bringen.

In einem anderen, nachstehend ausgeführten Gedanken wird eine teilweise Bebauung der Platzfläche erwogen. Hierbei wird davon ausgegangen, den Molkenmarkt als Platz verschwinden zu lassen und seine Ostseite zum Teil zu bebauen, so daß ein normaler Straßenzug erreicht wird.



Der Baublock erhält alsdann einen solchen Zuschnitt, daß der Verkehr vom Molkenmarkt aus, wie bisher, nach der Stralauer Straße hin abzweigt oder zum Teil vor der Königstraße durch die neue Formgebung der Spandauer Straße leicht in die verbreiterte Parochialstraße hin abfließen kann.

Die Anlage eines Platzes vor dem Stadthause erscheint als ein unbedingtes Erfordernis, um dieses gewaltige Gebäude dem Beschauer in der ganzen Mächtigkeit und Wucht seiner Kunst zur Geltung zu bringen. Der neue Baublock, infolge der baulichen Ausnutzung die billigere Anlage, hat einen solchen Zuschnitt erhalten, daß auch vom Molkenmarkt aus durch die Stralauer Straße der Stadthauerturm in seinem vollen Ausmaße in der Sehnlinie liegt, wodurch städtebaulich ein überaus reizvolles Bild gewonnen wird. Dem erstangeführten Vorschlage zur Gewinnung einer Platzanlage dürfte jedoch der Vorzug zu geben sein.

Der neue Großverkehrsweg führt weiter an dem Stadthause vorüber durch die Parochialstraße, deren letztes Ende an der Kirche noch zu verbreitern und nach der Neuen Friedrichstraße durchzubrechen wäre. Die zwischen Waisen- und Neue Friedrichstraße jetzt vorhandene Durchfahrt könnte in Fortfall kommen. Hierdurch wäre die Möglichkeit gegeben, das hier gelegene Gelände an der Neuen Friedrichstraße geschlossen zu bebauen, woselbst dringende Bedürfnisse des Bezirksamtes Mitte nach Räumen befriedigt werden könnten.

Auch städtebaulich bietet die breite und lichte Neue Friedrichstraße für Ersatz längst durch die Führung der Untergrundbahn baufällig erscheinender alter und ungesunder Wohnhäuser, in der Nähe des Amtsgerichts und anderer Bürogebäude, wichtige und schöne Aufgaben.

Der westliche Teil der Voltairestraße, der zu beiden Seiten noch unbebaut ist, muß in seiner Trasse geschweift werden, um einen gefälligen und fortlaufenden Anschluß an den neuen Straßenzug zu erhalten.

Die neue Trasse führt weiter durch die Magazinstraße, den nördlichen Teil der Schillingstraße zum Treffpunkt der Kaiser-, Große und Kleine Frankfurter Straße. Hier wird sich der Verkehr teilen nach den beiden Ausfallstraßen, der Landsberger und der Frankfurter Allee. Die Möglichkeit eines späteren Durchbruches der nördlichen Schillingstraße durch das Gelände des Königstädtischen Gymnasiums nach der Waßmannstraße hin ist im Auge zu behalten, da hiermit eine unmittelbare Verbindung nach dem Büschingplatz und von hier aus nach den wichtigen Ausfallstraßen Landsberger Allee, Greifswalder Straße und Prenzlauer Allee hergestellt wird.

Außer einer wesentlichen Fuhrwerksverminderung in der Königstraße wäre durch den neu vorgeschlagenen Entlastungsstraßenzug die Möglichkeit gegeben, einen Teil der nach dem Osten führenden Straßenbahnen auf schnellerem und kürzerem Wege in Verkehr zu halten.

Nach der geplanten Durchlegung der Französischen Straße — oder der in einem früheren Schriftsatz des Verfassers aus Ersparnisgründen vorgeschlagenen Weiterführung der Behrenstraße — durch die Liegenschaften der Ministerien wären alsdann zwei Ost-West-Großverkehrsdurchgangswege Königstraße — Französische Straße — Tiergartenstraße und die oben erwähnte neue Trasse Magazinstraße — Parochialstraße — Mühlendamm — Gertraudenstraße — Leipziger Straße für den Großverkehr geschaffen. —

## Vom Internationalen Wohnungs- u. Städtebaukongreß in Wien.

Von Ob.-Baurat Dr. Brandt, Hamburg.

### Die Städtebauausstellung.



Im engen Zusammenhang mit der Konferenz stand die ausgezeichnete Ausstellung, die übersichtlich und geschmackvoll im Künstlerhaus untergebracht war. Eine reichhaltige Sammlung hatte die Stadt Wien zusammengetragen, die die Entwicklung des Stadtbildes von den Anfängen der Besiedlung bis zur Gegenwart veranschaulichte. Besonders wertvoll waren die Kupferstiche mit Stadtansichten aus dem letzten Drittel des XVIII. Jahrh. sowie die Pläne für die erste Stadterweiterung und die Anlage der Ringstraße a. d. J. 1857 bis 1859. Aus der letzten Zeit interessierte der Bauzonenplan, der eine Siedlungs- und Kleingartenzone einführte, die der dauernden landwirtschaftlichen Nutzung vorbehaltenen Gebiete Baubeschränkungen unterwarf und die wald- und wiesenreiche Randzone mit Bauverbot belegte. Eine 29 km lange Höhenstraße soll wechselnde Ausblicke auf die Stadt erschließen. Endlich zeigte noch ein reiches Abbildungsmaterial die Wohnhaus- und Siedlungsbauten der Stadt nach dem Kriege. Im ganzen sind 3500 Siedlerhäuser errichtet, von denen sich besonders die Bauten der Architekten Hubert Geßner und Schuster & Schacherl auszeichnen. Auf die Großwohnungsbauten wird noch an anderer Stelle näher einzugehen sein.

Der reichsdeutsche Städtebau war in einer reichhaltigen, wenn auch nicht erschöpfenden Abteilung durchaus würdig vertreten. Die Auswahl und Zusammenstellung des Materials hatte im Auftrage der Auslandsvertretung des Deutschen Städtebaues Reg.-Baumeister Gustav Langen-Berlin übernommen, der sich durch die geschickte Durchführung ein großes Verdienst erworben hat. Ohne Überhebung darf gesagt werden, daß sich die Abteilung durch ihre sachliche Gliederung, Reichhaltigkeit und Beschränkung auf die wichtigsten Neuerungen wirkungsvoll von den übrigen Abteilungen abhob. Es ist leider nicht möglich auf Einzelheiten näher einzugehen, doch seien einzelne Arbeiten erwähnt. Große Beachtung fand der Generalsiedlungsplan für den mitteldeutschen Industriebezirk, der vom Reg.-Präsidenten in Merseburg zum erstenmal öffentlich ausgestellt war. Die enorme wirtschaftliche Bedeutung dieses Gebietes, wo intensivste Landwirtschaft und modernste, auf der Braunkohle sich aufbauende Industrie dicht nebeneinander arbeiten und wo sich eine weitere industrielle Entwicklung von ungeahnter Größe anbahnt, hat zu einem freiwilligen Zusammenschluß aller beteiligten Wirtschaftskreise mit den zuständigen Verwaltungsstellen geführt, um Pläne aufzustellen, die die Bodennutzung nach großen Gesichtspunkten voraus-

schauend regeln und den Zufälligkeiten der privaten Initiative entziehen sollen. Dagegen hatten die deutschen Großstädte zum größten Teil darauf verzichtet, ihre Generalsiedlungspläne auszustellen, um den noch in Fluß befindlichen Bodenankauf nicht zu erschweren. Für diese Lücke entschädigten eine Reihe von Bauzonenplänen, die den Wandel in den städtebaulichen Anschauungen der letzten Jahrzehnte trefflich zum Ausdruck brachten. Unter anderem hatte die Stadt Breslau dem Bauzonenplan a. d. J. 1904 mit ungenügend abgestuften und zu früh festgelegten Bauzonen einen neuen Plan mit elastischer Regelung der Bauweise in den unbebauten Stadtteilen gegenübergestellt. Und der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk zeigte die alten Bebauungspläne von Neukirch-Vluyt und Waltrop a. d. J. 1906 bzw. 1919 mit ihrem unübersichtlichen, aufwendigen Straßennetz und demgegenüber die neuen Wirtschaftspläne, die nur die notwendigsten Beschränkungen festlegten und die Regelung der Einzelheiten der Zukunft vorbehalten.

Die Anhänger des Großhauses und Kleinhauses waren zu einem Kampf angetreten, der nicht ganz frei von unerfreulichem Beigeschmack war. Der Schutzverband für deutschen Grundbesitz hatte durch Dr.-Ing. Wehl graphische Darstellungen über die Mietpreisbildung in den neuen Bauklassen Groß-Berlins anfertigen lassen, die beweisen sollten, daß die Baukosten für eine Wohnungseinheit im Großhause um 27,7 v. H. niedriger seien als im Kleinhaus. Demgegenüber suchte der Reichsverband der Wohnungsfürsorgegesellschaften durch Reg.-Baurat Lübbert an Hand von sechs Modellen zu beweisen, daß die Baukosten des Großhauses höher seien als die des Kleinhauses. Dieser Widerspruch ist nur dadurch möglich geworden, daß beide Bearbeiter von einseitigen Voraussetzungen ausgingen. Auf solche Weise wird man niemals zu einer Lösung dieses schwierigen Problems kommen. Erheblich wertvoller waren die graphischen Darstellungen der Stadt Leipzig über die Rentabilität des Siedlungsplans für Leipzig-Mockau. Danach sind die reinen Baukosten bei Hoch- und Flachbau etwa gleich, die Aufschließungskosten aber im Flachbau höher. Immerhin vermag der Flachbau bei rationeller Geländeaufteilung eine Verzinsung der gesamten Anlagekosten von 3 bis 4 v. H. aufzubringen. Es wäre zu wünschen, daß von anderen Städten ähnliche Finanzierungs- und Rentabilitätspläne aufgestellt würden, die zum Vergleich dienen und die Diskussion aus der Niederung des Schlagwortes wieder auf wissenschaftliche Höhe hinaufführen könnten.

Unter den übrigen Ländern fiel besonders die englische Abteilung mit ihren Landesplanungen auf, die bei



uns vielfach noch nicht genügend bekannt sind. In England und Wales haben sich seit 1919 35 Landesplanungsverbände durch freiwilligen Zusammenschluß der verschiedensten Gebietskörperschaften gebildet und Wirtschaftspläne für alle wichtigen Landesteile aufgestellt. Von diesen Plänen waren eine ganze Reihe ausgestellt. Sie

gebracht. Dagegen dürften die Ansichten der Gartenstadt Welwyn den meisten Besuchern bekannt gewesen sein.

Die übrigen Länder waren ziemlich schwach vertreten, besonders Frankreich, Belgien, Schweden und Dänemark. Auch die amerikanische Abteilung war leider wenig einheitlich und brachte nicht viel Neues. Es hatten nur die

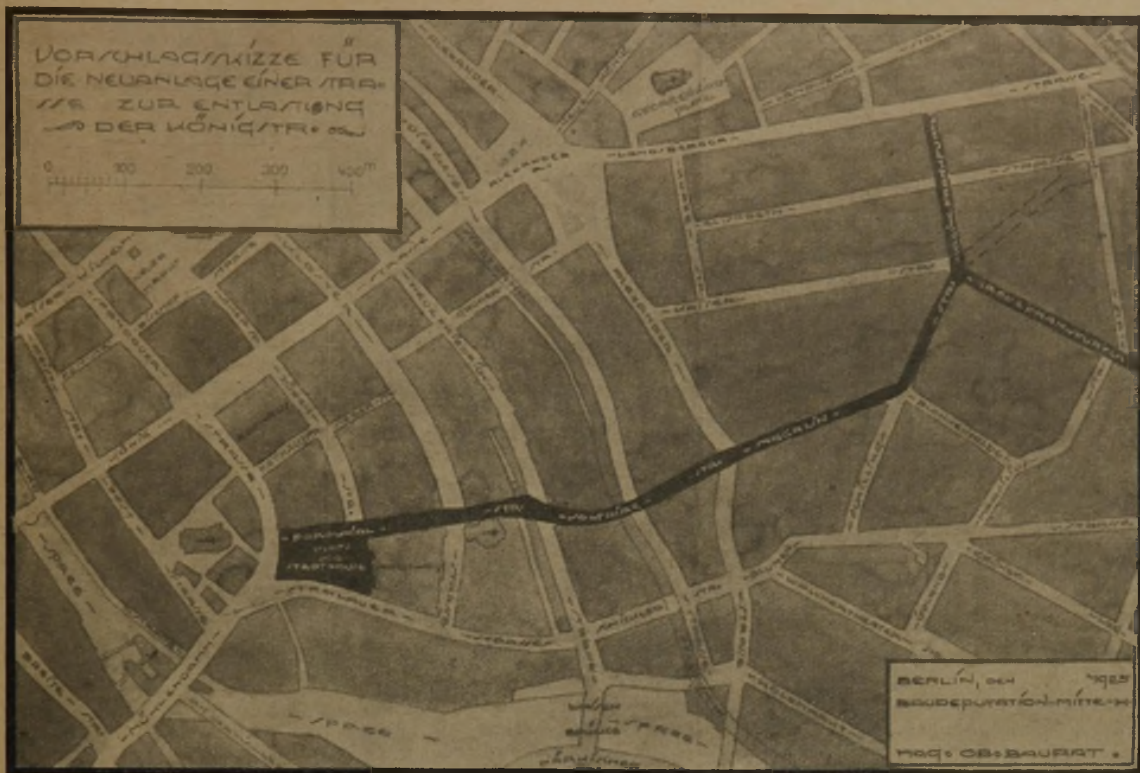


Abb. 1. Vorschlag eines neuen Entlastungsverkehrsweges. (1 : 10 000)

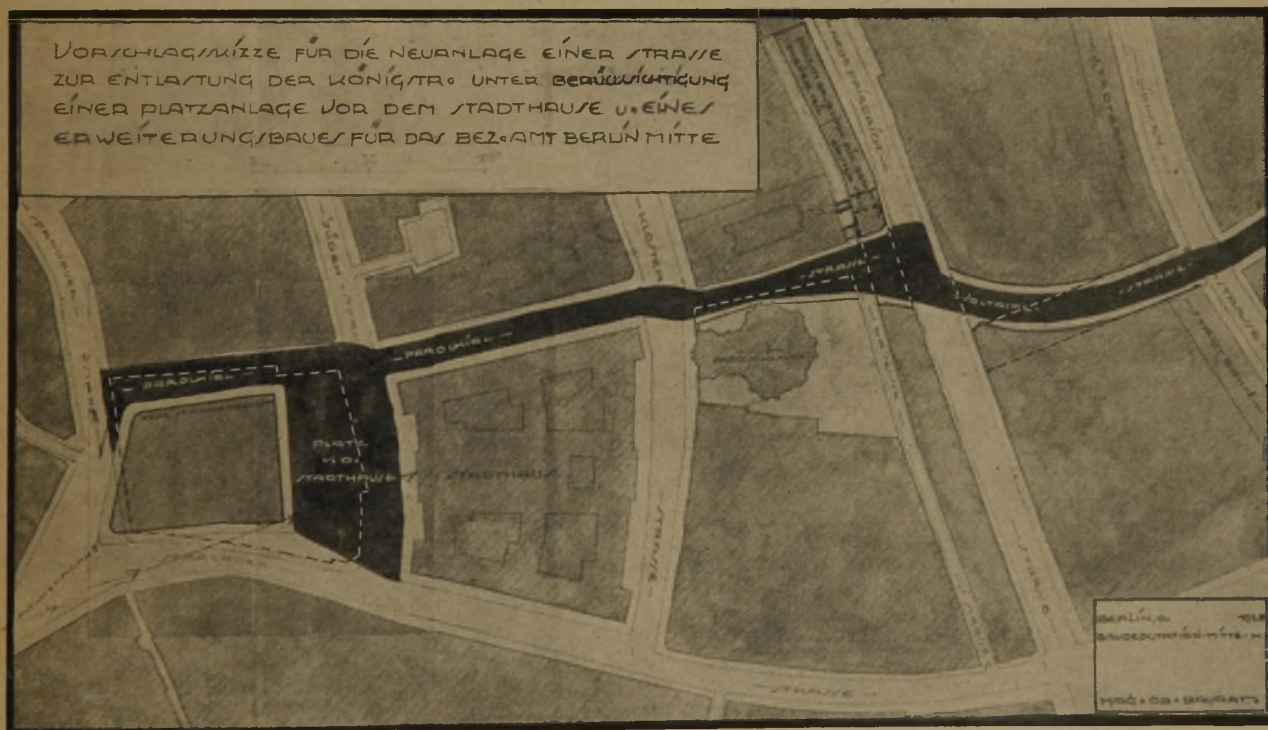


Abb. 2. Vorschlag zur Freilegung der Stadthausfassade. (1 : 3300)

zeugten von einer reifen Technik in der Behandlung städtebaulicher Fragen und vermittelten uns in mancher Beziehung neue Anregungen. Ein gewisses Interesse beanspruchten auch die Abbildungen von den Wohnungsbauten, die die englischen Gemeinden nach dem Kriege errichtet haben. Danach hat sich selbst der London County Council von dem Stockwerksbau fast ganz losgesagt und über 80 v. H. der neuerstellten Wohnungen in Flachbau unter-

Städte New York und Boston ausgestellt, dabei spielten die Pläne zur Bewältigung der Verkehrsprobleme und die Zonenpläne die Hauptrolle. Eine amerikanische Gesellschaft für bessere Heimstätten zeigte interessante Inneneinrichtungen, die die Rationalisierung der Hauswirtschaft wirkungsvoll veranschaulichten. Die arbeitssparenden Kücheneinrichtungen verdienen immer wieder neue Beachtung. Japan zeigte die Wiederaufbauarbeiten von Tokio.



Arch. Lörcher, Berlin, hatte seine Bebauungspläne für Konstantinopel, Angora und Brussa<sup>1)</sup>, Arch. Kaufmann seine Pläne für eine Reihe jüdischer Städte in Palästina ausgehängt. Aus Holland waren die bekannten Wohnungsbauten in Amsterdam, Rotterdam und Hilversum ausgestellt. Aus Norwegen entzückten neben den Wohnungsbauten der Stadt Oslo vor allen die Entwürfe von Prof. Sverre Pedersen für Oslo, Hamar, Tronheim, Tromsö und Narvik. Die Schweiz hatte Bilder von den Wohnungs- und Siedlungsbauten der Nachkriegszeit geschickt, die zum Teil sehr reizvoll waren. Über zwei Drittel aller Schweizer Nachkriegsbauten sind von Genossenschaften erstellt. Italien hatte Abbildungen von der ersten italienischen Gartenstadt Milanino bei Mailand und einen Stadterweiterungsplan von Mailand gesandt. Die polnische, spanische und tschechische Abteilung hatten dagegen nichts Bemerkenswertes aufzuweisen.

Im ganzen war die Ausstellung so gelungen, daß sich der Wunsch allgemein geltend machte, daß die Ausstellung als Wanderausstellung, vielleicht mit geringen Ergänzungen und Abänderungen, bestehen bleiben und an den verschiedensten Orten gezeigt werden möge. Wenn dieser Wunsch in Erfüllung gehen sollte, so können wir Deutsche nur damit einverstanden sein, da die deutsche Abteilung das beste Zeugnis für uns im Ausland ablegen wird. Zu diesem Erfolge hat die Auslandsvertretung des deutschen Städtebaues unter Leitung von Verbandsdir. Dr. Schmilt-Essen nicht unwesentlich beigetragen. —

#### Die Besichtigungen.

Anschließend an die Tagung fand eine Besichtigung der Wiener Wohnungs- und Siedlungsbauten der Nachkriegszeit statt, an der etwa 1100 Besucher teilnahmen. Trotz dieser großen Zahl von Teilnehmern vollzogen sich sämtliche Besichtigungen völlig reibungslos und ohne Störung, was als besonderes Verdienst der österreichischen Kongreßleitung hervorgehoben werden muß.

Die rd. 3500 Siedlungshäuser der Stadt unterscheiden sich nicht wesentlich von ähnlichen Anlagen in Deutschland. Dagegen fanden die Hochhausbauten vielfach Ablehnung. Einmal wurde die starke Zusammenballung der Bevölkerung in Großwohnhäusern und die geringe Größe der Wohnungseinheiten beanstandet, andererseits forderte auch die Mietpolitik der Stadt zur Kritik heraus. Wenn man zu einer gerechten Beurteilung kommen will, muß man versuchen, zunächst einmal die Grundzüge der Wohnungspolitik der Stadt Wien kennen zu lernen, die sich wesentlich von unseren deutschen Verhältnissen unterscheiden.

Die österr. Mieterschutzgesetze gewähren nicht nur einen sehr weitgehenden Schutz gegen Kündigung, sondern setzen auch eine Miete fest, die eine völlige Enteignung des Hauseigentümers bedeutet. Eine Aufwertung der Hypotheken ist ebenso wenig bekannt, wie eine Aufwertung der Staatspapiere. Der Mieter hat im allgemeinen nur 1 v. H. der Friedensmiete für Betriebskosten und Instandhaltungen zu zahlen, allerdings kann im Bedarfsfalle der Instandsetzungszuschlag vom zuständigen Gericht erhöht werden. Der Arbeiter zahlt bei einem durchschnittlichen Einkommen von etwa 250 Schilling monatlich nur 5—7 Schilling für seine Wohnung, worin bereits die Wohnbausteuer eingeschlossen ist. Man hält an diesen niedrigen Mieten fest, weil man glaubt, daß die österreich. Industrie keine höheren Löhne bezahlen kann, wenn sie lebensfähig bleiben soll, da ihre Erzeugungsbedingungen durch den Mangel an Inlandabsatz und die Zollschranken der Nachbarstaaten außerordentlich erhöht sind. Die Folge der niedrigen Mieten sind die, daß jeder Anreiz für eine private Bautätigkeit fehlt und daß private Baukredite nirgends zu haben sind. Darum beschloß die Gemeinde Wien im September 1923, die gesamte Wohnungsbautätigkeit in eigener Regie durchzuführen und zunächst ein Bauprogramm von 25 000 Wohnungen zur Durchführung zu bringen. Dieses Bauprogramm wird i. J. 1927 völlig abgewickelt sein, und man denkt bereits daran, weitere 5000 Wohnungen zu erstellen. Der größte Teil der Wohnungen wird in Etagenhäusern errichtet, und zwar haben drei Viertel aller Wohnungen nur 38 qm Bodenfläche, der Rest 48 qm Bodenfläche. In den großen Baublöcken befinden sich gemeinsame Einrichtungen für alle Bewohner, wie Dampfwaschereien, Badeanlagen, Kindergärten mit Spielplätzen, Bibliotheken, Vortragssäle und dergleichen. Außer diesen großen Baublöcken sind noch 3500 Einfamilienhäuser mit Gärten errichtet. Im ganzen sind bisher 350 Millionen Schilling für Wohnungsbauten verausgabt, die durch eine besondere Wohnbausteuer aufgebracht werden. Diese

<sup>1)</sup> Vgl. Deutsche Bauzeitung 1926, Stadt u. Siedlung Nr. 19/20.

ist nach der Größe der Wohnung gestaffelt, sie schont die kleinen Wohnungen und trifft die größeren und Luxuswohnungen um so stärker. Die Mieten in den Neubauwohnungen sind ebenso gering, wie in den Altwohnungen, sie betragen einschließlich Wohnbausteuer 6—8 Schilling monatlich für die Wohnung und 10 Schilling für ein Einzelhaus. Die Gemeinde verzichtet somit auf jede Verzinsung des aufgewandten Kapitals. Sämtliche Baustoffe werden durch die Gemeinde beschafft und durch die städtischen Straßenbahnen oder Fahrzeuge an die Verwendungsstelle gebracht. Die Durchführung dieses großen Bauprogrammes setzt in technischer Hinsicht die weitestgehende Normung aller Bauteile und Typisierung der Grundrisse voraus. Tatsächlich ist ein rationell arbeitender Großbaubetrieb geschaffen, der viele Neuerungen durchführen konnte, wie z. B. die Verwendung arbeitsparender Baumaschinen, die Anwendung neuer Beton- und Hohlsteindecken, die Erprobung neuer Gerüstformen und anderes mehr.

Es mußte von allen Besuchern anerkannt werden, daß die technische Seite der Aufgabe in hervorragender Weise gelöst ist. Auch gegen die baukünstlerische Gestaltung der Bauten wird man im allgemeinen nicht viel einwenden können. Neben den städtischen Baubeamten sind 121 freie Architekten herangezogen worden, so daß das Schlagwort von einem „Gemeindestil“ nicht ganz zutreffend ist. Auch die grundsätzliche Verurteilung des Großhauses vermögen wir bei den schwierigen wirtschaftlichen Verhältnissen Österreichs nicht ohne weiteres zu teilen. Allerdings ist das Prinzip des Großhauses stark übertrieben, es wäre vielleicht möglich gewesen, mit 2 oder 3 Obergeschossen und größeren Hofflächen durchzukommen. Warum Wien keine Gartenstadt gebaut hat, hat der Stadtbauinspektor Dr. Musil an verschiedenen Stellen ausgeführt (vgl. Bauzeitung Nr. 73 Seite 600). Ganz abgesehen von der Landbeschaffung wäre die Unterbringung der 25 000 Wohnungen im Flachbau durch die Kosten für Straßenbau, Kanalisation, öffentliche Einrichtungen, neue Verkehrsmittel, Brückenbauten u. a. erheblich teurer geworden, während in den Etagenhauszonen baureife Grundstücke ohne wesentliche Nebenkosten zur Verfügung standen. Allerdings hätte man wohl, abgesehen von der Herabzoning der Etagenhäuser, in den Außenbezirken den Bau von Einzelhäusern stärker fördern können als es geschehen ist.

Bedenklicher muß die geringe Größe der Wohnungen erscheinen. Die Wohnverhältnisse in Wien vor dem Kriege waren allerdings die schlechtesten unter allen mitteleuropäischen Großstädten. Von den Kleinwohnungen hatten nach der Statistik 95,3 v. H. keine Wasserleitung und 92,1 v. H. keinen Abort in der Wohnung. Der größte Teil der Altwohnungen war außerdem sehr schlecht belichtet und vielfach undurchlüftbar. Im Vergleich zu diesen schlechten Vorkriegsbauten stellen die Neubauten einen erheblichen Fortschritt dar. Alle Wohnräume haben eine gute Belichtung und Belüftung und sind mit allen hygienischen Einrichtungen ausgestattet. Aber Wohnungen von 38 qm Grundfläche mit einer Raumhöhe von 2,8 m bleiben trotz aller Nebeneinrichtungen für die Aufzucht von Kindern ungeeignet.

Am bedenklichsten muß die Mietfestsetzung erscheinen. In ihr kommt die ganze Problematik dieses Sozialisierungsversuches zum Ausdruck. Tatsächlich ist nicht nur die gesamte Wohnungsproduktion sozialisiert, sondern auch die Bewirtschaftung des Wohnungsbestandes der Privatwirtschaft völlig entzogen. Der große städtische Wohnhausbesitz kann für die Stadt noch einmal eine drückende Last werden, ganz abgesehen davon, wie bedenklich es ist, jede private Initiative auszuschalten. Auch ist es fraglich, wie lange es noch glücken wird, die Wohnbausteuer in ihrer jetzigen Form beizubehalten. Alle höheren Wohnansprüche werden durch die Steuer erdrückt und bestimmten Bevölkerungskreisen auf Kosten der Familien mit größeren Wohnansprüchen ungerechtfertigte Geschenke gemacht. Im ganzen genommen, muß man aber doch die technische und finanzielle Leistung anerkennen und gegenüber einseitiger Kritik auf die außerordentlich erschwerten Lebensbedingungen des österreich. Volkes hinweisen. Mit Recht hat Arch. Paulsen-Berlin in der Debatte auf dem Kongreß betont, daß diese Bauten nichts anderes sind, als der Ausdruck jener verfehlten Politik, durch die das Land bis zur Lebensunfähigkeit verstümmelt ist. Allen Besuchern hat sich wohl die Überzeugung aufgedrängt, daß das politische Problem Österreich im Frieden von Saint-Germain noch nicht endgültig gelöst ist.

An die Besichtigung der Wohnungsbauten schloß sich die der neuen Volksbäder, über die bereits in Nr. 73/1926



berichtet ist. Die Rundfahrt endete auf der Aussichtsterrasse des Kobenzl. Den Abschluß der Tagung bildete eine Studienreise in die Wachau. Es wurden mit dem Schiff die malerisch gelegenen Orte Dürnstein und Melk besucht und ihre großartigen Stifftanlagen besichtigt. Die Tagung endete in der alten fürstbischöflichen Residenzstadt Salzburg mit ihren reichen Kunst- und Kulturdenk-

mälern mit einem Besuch der Festung Hohensalzburg mit ihrem großartigen Rundblick über die Stadt und einem Besuch von Schloß und Park Hellbrunn, einer 1613—1618 erbauten fürstbischöflichen Sommerresidenz, die den Modegeschmack der Zeit in ihren Grotten und Wasserkünsten und ihren präziösen Gartenarchitekturen vollkommen rein erhalten hat. —

## Umwandlung von Kleingärten in Siedlungen.

Von Reg.-Bmstr. a. D. Ernst Runge, Berlin.



enige Einrichtungen unserer heutigen Bau- und Siedlungswirtschaft rufen so viel Ärger hervor wie die der Einrichtung der Kleingärten. Auf seiten der Grundstückseigentümer, die in ihrer Handlungsfreiheit bei der Ausnutzung ihrer Grundstücke durch die gesetzlichen Maßnahmen, Kleingärten betreffend, behindert werden, wird Aufhebung jeglichen Zwanges erstrebt, auf seiten der Kleinpächter wird Unzufriedenheit erzeugt, wenn sie ihre jahrelang gepflegten Gärten aufgeben müssen, weil irgendein Bauvorhaben durchgeführt werden soll. Und doch wäre es keine allzu schwere Aufgabe, eine beide Teile befriedigende Lösung zu finden.

Wer der Überzeugung ist, daß Kleingärten für die Volksgesundheit unentbehrlich sind — und jeder einsichtige, volkswirtschaftlich gebildete Architekt wird diese Notwendigkeit anerkennen — wird mit einem Gefühl der Befriedigung durch die großangelegten Kleingartensiedlungen, — um ein Beispiel herauszugreifen — auf dem Gelände zwischen dem Plänterwald—Treptower Park und Vorortbahn gehen. Neben diesem einen Beispiel kann man unzählige andere in dem gesamten Weichbild Groß-Berlins treffen. Überall wird man finden, daß die Kleingärtner mit ungewöhnlicher Liebe und Sorgfalt ihr Stückchen Land bearbeiten. Wer bedenkt, daß durch die Arbeit in frischer Luft die in engen und dumpfen Wohnungen der dunkelsten Wohnquartiere Groß-Berlins zusammengepferchte Arbeiterschaft ein klein wenig Liebe zur eigenen Scholle erwirbt, wer bedenkt, daß durch den Aufenthalt in den Kleingärten die Bevölkerung vom Besuch übelster Kneipen und Wirtshäuser ferngehalten wird, wird zugeben, daß pekuniäre Opfer für die Idee der Kleingartensiedlung werbendes Kapital sind. Bei der Armut der Bevölkerungsschichten, aus denen die weitaus größte Zahl der Kleingartensiedler entstammt, und bei den beschränkten Mitteln, die zur Verfügung stehen, sowie bei den Vorschriften über Bauausführung, Größe usw. der Bauten, die mit Hauszinssteuerhypothenen finanziert werden, ist nicht zu hoffen, daß ohne besondere Maßnahmen der öffentlichen Hand Kleingärten in Siedlungen umgewandelt werden. Dabei bedeutete die Umwandlung von Kleingärten mit ihren Lauben in Kleinsiedlungen nicht allein eine Verminderung der Wohnungsnot mit verhältnismäßig geringen Mitteln, sondern man würde ein unendliches Maß von Unzufriedenheit beseitigen und politischen Strömungen mittelbar entgegenarbeiten, die auch heute noch für den Bestand des Staates gefährlich sind. Wer am Tage beschäftigt ist, seinen Garten in Ordnung zu halten und seinen Kohl zu bauen, hat keine Zeit und vor allem keine Lust an politischen Demonstrationen und Spielereien teilzunehmen, die — manchmal gut, manchmal böse gemeint —, immer aber vom staatspolitischen Standpunkt aus schädlich sind.

Die Umwandlung der Kleingärten in eine Siedlungsaufgabe hat als erste Voraussetzung die Auseinandersetzung mit den bisherigen Grundstückseignern. Bei großen Teilen der vorhandenen Kleingärten ist eine derartige Auseinandersetzung nicht vonnöten, denn ein erheblicher Prozentsatz des heute von Kleingärten besetzten Grund und Bodens gehört der öffentlichen Hand. Bei der politischen Einstellung der Groß-Berliner Behörden müßte es eigentlich selbstverständlich sein, daß der der Stadt gehörige Grund und Boden für Kleingartensiedlungen ausgeworfen und billigst abgegeben wird, soweit es die Verhältnisse erfordern; denn das ist auch der Zweck der Tätigkeit der Behörden, daß sie nicht lediglich kaufmännischen Grundsätzen huldigen, sondern zum Wohle der Allgemeinheit, zum Wohle des Staates, d. h. zum Wohle jedes einzelnen Bürgers handeln. Es ist mithin logisch falsch, wenn man Gelände der öffentlichen Hand für Hochbauzwecke vorsieht, privates Gelände dagegen als Kleingartenland auswirft. Ist das letztere dennoch notwendig, so hat die öffentliche Hand die Pflicht, den Grundstückseignern angemessene Entschädigungen zu geben, und das Land

selbst zu erwerben, um es entweder einem Kleingartensiedler weiter zu verpachten oder zu verkaufen. Wo es nicht möglich ist, das Gelände selbst zu erwerben, soll die öffentliche Hand dem Grundstückseigentümer und dem Kleinsiedler die Möglichkeit geben, das Land billig zu kaufen bzw. zu verkaufen, ohne daß durch unnütze und unzuweckmäßige Straßenbaukosten und damit Anliegerbeiträge die Kosten für ein Siedlungsobjekt unnötig vergrößert werden.

Der Gedanke der Erbpacht wäre ganz besonders zu beachten, insbesondere überall da durchzuführen, wo öffentliches Gelände an Kleinsiedler übergehen soll.

Soll das jetzige Kleingartenland auf dieser Basis umgewandelt werden in Siedlungsland, so ist es mithin notwendig, die nötigen Zugangswege so knapp und so billig wie möglich zu planen und die notwendigen Kosten, wie Bewässerungsleitungen, Gas- und elektrische Leitungen zum mindesten aus den Mitteln der öffentlichen Hand zu bestreiten. Pflasterkosten sind durch zweckmäßige Gestaltung der Straßenwege so weit als möglich herabzudrücken, schmale Koksaschenwege dürften in den meisten Fällen genügen, zum mindesten so lange genügen, bis sich die Lage unserer Gesamtwirtschaft und damit die Kaufkraft so weit ändert, daß Verbesserungen von der Bevölkerung selbst bezahlt werden können.

Ist so das vorhandene Kleingartenland in dem Sinne dieser Idee baureif gemacht, dann sollen die Behörden, die mit der Bebauung sich zu befassen haben, alle Erleichterungen treffen, die notwendig sind, um den Kleingartenbesitzer zu einer festen Wohnung auf seinem Gelände zu verhelfen, d. h. die Baupolizeivorschriften über Größe, Bauausführung, Bauart usw. der neu zu errichtenden bzw. auszubauenden Siedlungshäuschen zu vereinfachen, damit alle unnötigen Kosten vermieden werden. Wenn ein derartiges Siedlungshaus die jetzigen Vorschriften, die beispielsweise die Wohnungsfürsorge-Gesellschaft für die zu beleihenden Siedlungshäuser aufstellt, nicht erfüllt, wenn also die Siedlungshäuser kleiner, einfacher und nicht derart für die Dauer gebaut sind wie normale Häuser, so ist es immer noch besser, in einem Hause zu wohnen, das nach 25 bis 30 Jahren abrißreif und dementsprechend billig herzustellen ist, als wenn die Bevölkerung auf Grund übertriebener Bauvorschriften, die durchaus nicht im Einklang stehen mit der Kaufkraft, indirekt gezwungen werden, in dumpfen, ungesunden, überbevölkerten Hinterhauswohnungen zu vegetieren; denn das wird jeder zugeben, daß man in einer einigermaßen soliden Wohnlaube besser und gesünder wohnt als in einer Wohnung von Stube und Küche im 3. Hinterhaus am Wedding.

Wenn man heute den Gedanken der Kleinsiedlung in die Tat umsetzen will, so ist eine weitere Voraussetzung, abzugehen von den Beleihungsgrundsätzen, die heute gelten und auch für die Häuser Hauszinssteuerhypothenen zu geben, die nur eine Lebensdauer von 25 bis 30 Jahren haben und entsprechend billiger sind. Voraussetzung ist dabei allerdings, daß derartige Hypothenen als Amortisationshypothenen mit 25- bis 30-jähr. Laufzeit gegeben werden.

Im Zusammenhange damit ist das Augenmerk darauf zu richten, daß derartige Kleinsiedlungen angeschlossen werden an vorhandene Verkehrsmittel, und daß durch Ausgabe von billigen Siedlerfahrkarten das Wohnen außerhalb des Stadtkerns nicht durch übermäßige Fahrkosten zur Last wird. Bereits heute ist die Verhinderung der Freizügigkeit der Bevölkerung infolge der Zwangswirtschaft zum großen Teil mit schuld, daß die Groß-Berliner Verkehrsverhältnisse ein fast unerträgliches Ausmaß angenommen haben.

Durch Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Verbilligung derselben wäre die Siedlungsaufgabe zu fördern.

Notwendig allerdings wäre, daß die Behörden, welche sich mit dieser Aufgabe zu befassen haben, manche Engerzigkeit ausschalten und manchen bürokratischen Zopf abschneiden, wenn die Durchführung dieses Gedankens nicht beim ersten Versuche stecken bleiben soll. —



# Die Umlegungsidee und ihre Ausnutzung für die Durchführung moderner Städtebauaufgaben.

Von Reg.-Baumstr. Dr.-Ing. Reufert, Bonn.



Nachdem sich das Zwangsumlegungsverfahren, mag es sich um Bauland- oder Agrarumlegungen handeln, in der Praxis als lebensfähig und brauchbar, ja sogar in wirtschaftlicher Hinsicht als besonders wertvoll erwiesen hat, ist es an der Zeit, einen Blick in die Zukunft zu werfen und die Möglichkeiten zu entwickeln, welche sich der Umlegungsidee noch bieten werden.

Dazu ist es notwendig, zuvor kurz einige aktuelle Fragen des modernen Städtebaues zu streifen. Die Forderungen des modernen Städtebaues sind darauf gerichtet, statt der bisherigen wahllosen monozentrischen Stadterweiterung eine planmäßige polizentrische treten zu lassen und im Zusammenhang damit der Pflege der Stadtkultur besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Um diese Forderungen durchführen zu können und eine gesetzliche Handhabe dafür zu bekommen, ist die Aufstellung von Flächenverteilungsplänen für das Stadterweiterungsgebiet vorgeschlagen und in dem Entwurf eines Städtebaugesetzes in die rechtliche Form gegossen worden. Nach diesem Flächenverteilungsplan sollen die Flächen des Stadterweiterungsgebietes nach fünf Nutzungsarten folgendermaßen eingeteilt werden: Nutzgrünflächen (land- und forstwirtschaftlich zu nutzende Flächen und Kleingartenland), öffentliche Erholungsflächen (Spiel- und Sportplätze, Park- und Gartenanlagen), Verkehrsflächen, Industrie- und Wohnflächen. Durch Ortssatzung soll der Flächenverteilungsplan Rechtskraft erhalten und die Ausnutzbarkeit des betroffenen Grund und Bodens beschränkt werden, ohne daß den Grundstückseigentümern ein Entschädigungsanspruch für die Beeinträchtigung ihrer Rechte zugestanden werden soll. Abgesehen davon, daß die entschädigungslose Nutzungsbeschränkung wohl schwerlich mit den Grundrechten der Verfassung in Einklang zu bringen ist, birgt das Verfahren auch einen Gedanken in sich, der nach erfolgter Flächenaufteilung Ungerechtigkeiten zutage treten läßt. Nach der Flächenaufteilung sehen nämlich die einen ihren Grund und Boden in Nutzgrünflächen liegen, haben also keinen Vorteil aus der Flächenaufteilung, weil die Nutzungsart ihres Eigentums nicht geändert ist; dagegen sehen andere ihr Eigentum in Industrie- und Baulandflächen liegen, haben also Vorteile aus der Flächenaufteilung, weil durch den Wechsel der Nutzungsart eine Wertsteigerung ihres Eigentums eintritt, die, wenn auch nicht sofort, so doch später realisierbar wird. Ähnliche Ungerechtigkeiten haben sich vielfach bei der Anwendung des Fluchtliniengesetzes ergeben, in-

dem das Eigentum des einen ganz oder teilweise für Straßenanlagen enteignet wird, während der andere nicht nur nicht von der Enteignung betroffen wird, sondern durch die Straßenanlagen sein Eigentum in wertvolles Bauland verwandelt sieht.

Wenn nun durch die Einführung einer zwangsweisen Baulandumlegung diesem Mißstand wirksam abgeholfen werden konnte, dann liegt der Gedanke nahe, ob nicht durch eine Art von Umlegung auch die Nutzflächenaufteilung vorgenommen werden könnte, so daß jeder Grundbesitzer des Flächenverteilungsgebietes grundsätzlich Land mehrerer Nutzarten erhält. Es böte sich auf diese Weise vielleicht Gelegenheit, mit der Nutzflächenumlegung eine wenn auch nur teilweise Ausweisung von Gelände für öffentliche Erholungsanlagen und Verkehrswege zu verbinden, ähnlich so, wie bei der Baulandumlegung zusammen mit der eigentlichen Umlegung der Grundstücke das erforderl. Straßennetz ausgewiesen wird.

Die Nutzflächenumlegung würde dann das Primäre sein, ihr folgte unter Umständen als sekundäre Umlegung die Baulandumlegung für die Baulandflächen und für die Nutzgrünflächen landwirtschaftliche Umlegungen.

Dieses System der Umlegungen läßt sich noch weiter entwickeln, indem als weitere sekundäre Umlegung eine Industrieflächenumlegung geschaffen wird und diese nicht privater Initiative mit all ihren Nachteilen überlassen bleibt. Das Verfahren der Industrieflächenumlegung müßte unter ähnlichen Voraussetzungen und ähnlichen Grundsätzen erfolgen wie die Baulandumlegung. Nur würden außer den für Straßenanlagen benötigten Flächen auch noch solche für andere Verkehrswege wie z. B. für Güterbahnen und -bahnhöfe, Stichkanäle und Häfen u. dgl. mehr auszuweisen sein, und zwar in dem Umfange, wie diese Verkehrsanlagen für die wirtschaftliche und zweckentsprechende Erschließung erforderlich sind.

Unter diesen Gesichtspunkten käme man auf folgendes System der Umlegungen: Primäre Umlegung ist die Nutzflächenumlegung mit Auswirkung von Gelände für öffentliche Erholungsanlagen und Ausfallstraßen. Hiernach kommen die sekundären Umlegungen, und zwar Baulandumlegungen mit Ausweisung des Stadtstraßennetzes, Industrielandumlegungen mit Ausweisung der Flächen für allgemeine Verkehrs- und Transportanlagen, landwirtschaftl. Umlegungen mit Auswirkung der Wirtschaftswege.

Auf Grund dieses Systems ließe sich ein Weg finden, wie sich die Forderungen des modernen Städtebaues reibungslos und in Übereinstimmung mit unseren heutigen Verfassungs- und Rechtsgrundsätzen durchführen ließen. —

## Vermischtes.

**Ein amerikanischer Straßenbau.** Zwischen Hollywood und Los Angeles in Kalifornien ist ein Straßenbau ausgeführt worden, der trotz seiner Kürze ungewöhnlich umfangreiche Arbeiten erfordert hat. Die alte Straße, die die beiden Orte, über einen Gebirgspass führend, verbindet, mag wohl die verkehrsreichste Straßenstrecke in Südkalifornien sein. Auf ihr bewegen sich täglich etwa 35 000 Fahrzeuge aller Art, Kraftwagen, die Vergnügungsfahrten ausführen, schwere Überlandomnibusse und auch Lastkraftwagen. Dabei war die alte Straße nur 7,3 m breit, hatte scharfe Krümmungen, steile Neigungsbasis bis 1:8,3 und war nur beschottert. Sie war also geradezu gefährlich zu befahren, und es gab auf ihr zahlreiche Verkehrsstauungen. Alle diese Nachteile sollten durch die neue Straße beseitigt werden, und diese ist daher in 22 m Breite mit Beton befestigt worden; Krümmungen unter 300 m Halbmesser und steilere Steigungen als 1:18 sind vermieden worden. Die veränderten Bedingungen für Krümmungen und Steigungen brachten es mit sich, daß die neue Straße neben die alte zu liegen kam. Das hatte für die Bauausführung den Vorteil, daß man keine Rücksicht auf den Verkehr zu nehmen brauchte, und der Verkehr brauchte nicht gesperrt zu werden, weil er während des Baus noch die alte Straße benutzen konnte. Es wäre auch nicht möglich gewesen, den Verkehr ganz zu unterbinden; dazu ist er viel zu lebhaft. Die neue Linienführung der Straße brachte es aber mit sich, daß sehr erhebliche Massen zu bewegen waren, und zwar handelte es sich dabei zum größten Teil um die Gewinnung von festem Fels. Es mußten im ganzen über 150 000 m<sup>3</sup> Fels gewonnen werden, wovon etwa ein Viertel als Auftrag verbraucht wurde.

Die Straßenbreite ist in vier gleich breite Betontafeln geteilt, zwischen denen sich mit Asphalt ausgefüllte Ausdehnungsfugen befinden. Der Beton, im Mischungsverhältnis 1:2:3½, ist in der Mitte jeder Tafel 25 cm stark; die Dicke nimmt auf den letzten 90 cm nach jeder Ausdehnungsfuge auf 30 cm zu. Bei einem Stich von 25 cm sieht dabei der Querschnitt der Straße etwas eigenartig aus. Es wurden zunächst zwei der Längstreifen hergestellt, so daß nach deren Vollendung die halbe Straßenbreite dem Verkehr übergeben werden konnte. Für diese Arbeit standen dem Unternehmer 35 Tage zur Verfügung. Er hat sie mit zwei Betonmischern in 32 Tagen ausgeführt.

Die Baukosten der neuen Straße haben bei einer Länge von etwas über 1800 m den Betrag von 550 000 Dollar überschritten, doch dürfte diese Höhe durch den starken Verkehr gerechtfertigt sein. — W e r n e k k e.

## Berichtigung.

**Ausstellung Stadtplanung und Siedlung in Schlesien.** In diesem Aufsatz in Nr. 22 vom 23. Oktober d. J. hat aus Versehen die Abb. 15 eine falsche Unterschrift erhalten. Dargestellt ist die Siedlung Pestalozzistr. in Görlitz, Arch. Magistratsbaurat R. P a l m. —

**Inhalt:** Vorschlag zur Bebauung des Stühlinger Kirchplatzes in Freiburg i. Br. — Neue Verkehrswege unter Beachtung städtebaulicher Erfordernisse im Zentrum Berlins. — Vom Internationalen Wohnungs- und Städtebaukongreß in Wien. — Umwandlung von Kleingärten in Siedlungen. — Die Umlegungsidee und ihre Ausnutzung für die Durchführung moderner Städtebauaufgaben. — Vermischtes. — Berichtigung. —

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