DEUTSCHE BAUZEITUNG 1926, Nr. 101

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 18. DEZEMBER 1926 Nr. 26

Bebauungsplan für das Gelände an der Martinsbucht bei Ragusa (Dalmatien).

Architekt: Reg.-Baumstr. Werner Schürmann, Düsseldorf.
Von Josef Stübben.

In den Ländern am Mittelmeer von Spanien bis Vorderasien herrscht eine ansehnliche, zum Teil lebhafte Städtebautätigkeit. Aus Spanien sind die Erweiterungsanlagen von Barcelona, Bilbao und Madrid mehr oder weniger bekannt geworden; aber auch in Valencia und Murcia schweben bedeutsame Ausdehnungspläne, während in Sevilla, Cordoba und Granada die baulichen Verbesserungen des Stadtinneren, bestehend aus Straßendurchbrüchen, freien Plätzen, öffentlichen und Wohnbauten, in den letzten Jahrzehnten einen starken Umfang angenommen haben. Reich ist die Literatur über den heutigen Stadtbau in Italien, so in Mailand, Genua, Padua und Rom; aber auch in Bologna, Florenz, Neapel und Palermo stehen sehr bemerkenswerte Pläne und Ausführungen auf der Tagesordnung. Über Spalato (slaw. Split)[1]), Athen, Konstantinopel[2]), Brussa[3]), Angora[4]) wurde in der Fachpresse viel berichtet; ebenso über die rege Wiederaufbautätigkeit in Palästina, wie sie sich namentlich in Jerusalem, Tel Awiw und Haifa vollzieht.

Unter den Mittelmeerländern verdient das bisher österreichische, nunmehr jugoslawische Dalmatien unsere besondere Aufmerksamkeit, weil auch dort die lebhafte baukünstlerische Entwicklung zum Teil unter deutschem Einfluß vor sich geht. Wie bekannt, hat der preuß. Reg.-Baumstr. Arch. Werner Schürmann, nachdem er aus einem internationalen Wettbewerb preisgekrönt hervorgegangen war, mehrere Jahre lang die Planungen und Arbeiten zur Stadterweiterung von Spalato mit bestem Erfolg geleitet, ist aber außerdem für andere jugoslawische Orte tätig gewesen, so für die Stadt Dubrownik oder Ragusa, die wegen ihrer herrlichen landschaftlichen Umgebung und wegen der malerischen Reize ihrer Straßen und Bauwerke mit Recht neben Spalato als eine „Perle der Adria" bezeichnet wird.

Dubrownik, mit seinen Vororten von der adriatischen Meeresküste ansteigend und etwa 15 000 Einwohner zählend, liegt unter so südlichem Breitengrad, daß ihm das Klima Neapels zuteil wird, zeigt aber nicht jene im Süden so häufig anzutreffende Vernachlässigung und Unordnung. Es herrscht im Gegenteil peinliche Sauberkeit, auch in entlegenen Gassen und Winkeln. Straßen, Gebäude und Menschen sind wohlversorgt und gepflegt; ja, man findet einen hohen Kulturstand in allen Dingen. Daneben haftet der Stadt noch immer die Romantik einer glänzenden, glücklichen Vergangenheit an, die stolze Haltung des Mittelpunktes eines ehemals reichen republikanischen Gemeinwesens.

Fast ohne in Kriege verwickelt zu werden, hat Ragusa sich durch Jahrhunderte seine politische Freiheit zu bewahren gewußt, wenn es auch von Zeit zu

Abb. 1. Die Hauptstraße „Stradone" in Ragusa.
Nach „Führer durch Dalmatien usw." Verlag A. Hartleben.

[1]) Vgl. Stadt u. Siedl. Nr. 18, 1925; [2]) Vgl. Stadt u. Siedl. Nr. 19/20, 1926; [3]) desgl. Nr. 11, 1926; [4]) desgl. Nr. 1, 1925. —

Zeit unter fremden Schutz sich begeben mußte. Der Klugheit seiner Stadtoberhäupter und dem Geschick seiner Gesandten glückte stets, zu gefährlichen Zeiten mit ehrgeizigen Mächten vorteilhafte Verträge zu

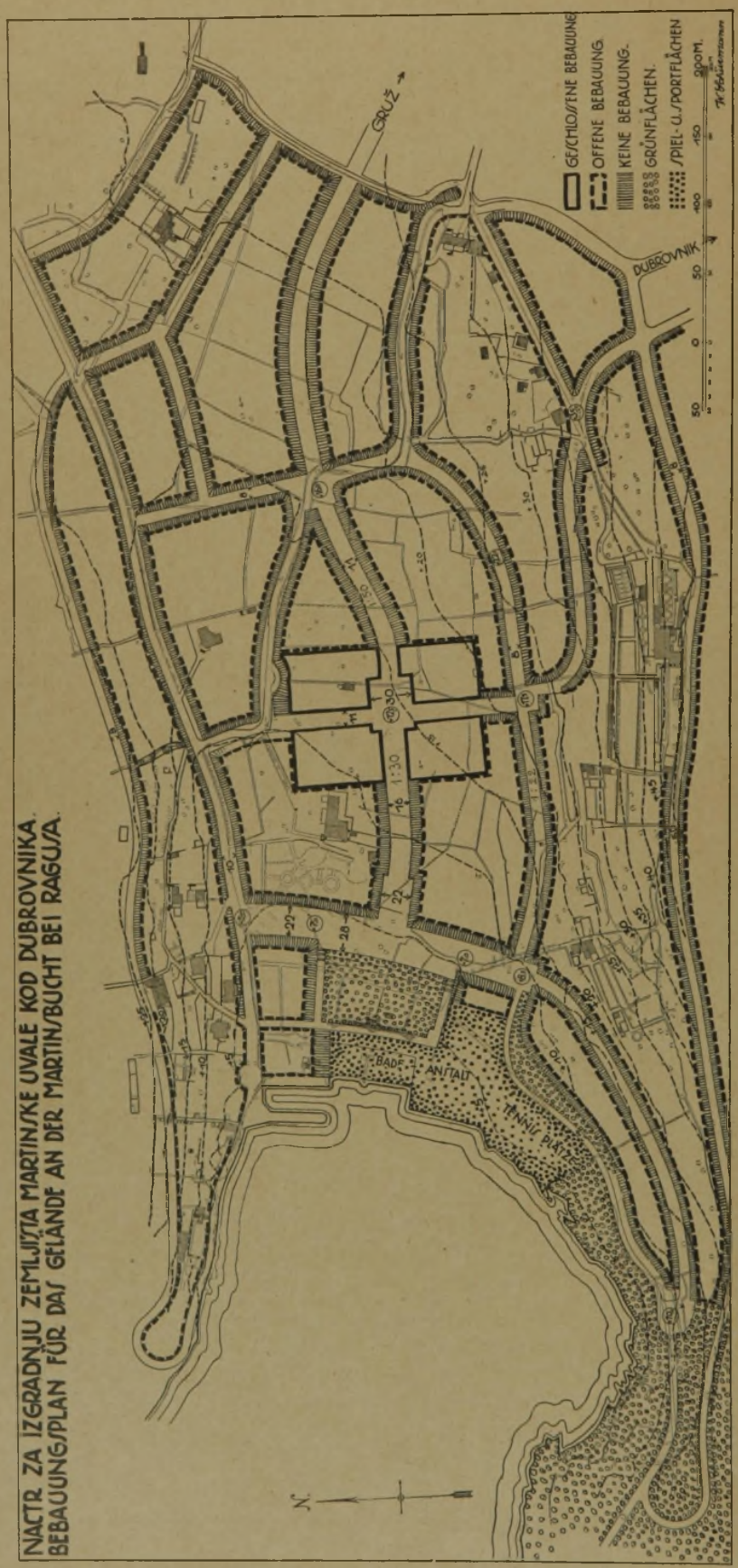

Abb. 2. Bebauungsplan für das Gelände an der Martinsbucht bei Ragusa. (1 : 25 000.)

schließen. Zwei Ereignisse waren es indes, die der Stadt schweren Schaden brachten. Ein Erdbeben mit Feuersbrunst suchte sie i. J. 1667 heim, wonach die Stadt im Inneren ihre heutige städtebauliche Form erhielt[5]), die sich auszeichnet durch die regelmäßig bebaute breite Hauptstraße, stradone genannt, und drei wohlgeformte freie Plätze. Dann aber litt die Stadt auf's neue stark durch französische und russische Besatzung zu Anfang des 19. Jahrhunderts. Seit 1814 gehörte sie mit dem übrigen Dalmatien zu Österreich und bildet heute einen Teil des jugoslawischen Staates. Von ihrem Inneren und ihrer Umgebung mögen unsere Abb. 1, 4 und 6 bis 9 eine Vorstellung geben.

Die Stadt, die ein so wertvolles Erbe zu verwalten hat, und von Touristen, Erholungsbedürftigen und anderen Fremden stark besucht wird, bemüht sich, auch dem, was in der Gegenwart neu entsteht, eine gute Form zu geben.

In der Nähe von Dubrownik liegt (vgl. den Lageplan Abb. 5, S. 196) eine wundervoll von Bergen umrahmte Bucht, die vom Hafenort Gravosa (slaw. Gruz) zugängliche „Martinsbucht". Den Blick auf das Meer beleben malerisch gruppierte, dem Festland vorgelagerte Inseln. Die Bucht hat den schönsten Badestrand der Gegend; denn sie besitzt, was im Bereich der sonst felsigen Steilküste selten ist, eine genügende Flachstrecke sandigen Ufers. Pensionen und kleinere Landhäuser beginnen sich hier anzubauen. So schien der Stadtverwaltung die Zeit gekommen zu sein, daß für das Gelände an der Martinsbucht ein einheitlicher Plan aufgestellt werde. Sie veranlaßte die erforderliche Vermessung und Kartierung des in Betracht kommenden Gebietes und übertrug dem Reg.-Baumstr. W. Schürmann, früher in Spalato, die Bearbeitung des Bebauungsplans (Abb. 2, links).

Die bebaubare, zwischen den steil ansteigenden Bergen gelegene Fläche beträgt kaum mehr als 30 ha. Der Plan zeigt die vorgeschlagene Führung der Straßen, die Einteilung in Baublöcke sowie die Arten der zugelassenen Bebauung, die zwei, zum Teil drei Stockwerke nicht übersteigen darf und meist als offene Bauweise vorgeschrieben ist. Geschlossene Bauart wird nur im Mittelpunkte der Siedlung stattfinden, wo Gruppen von kleineren Geschäftshäusern um einen kleinen Platz errichtet werden sollen. Eine wichtige Anordnung des Planes besteht in der Freihaltung des Seeufers und der dortigen Anlage einer Grünfläche im Anschluß an den Badestrand, während die Gebäude der Badeanstalt seitlich vorgesehen sind. Eine diese Grünfläche abschließende, dem Ufer parallel laufende Promenadenstraße liegt etwa 7 m über dem Wasserspiegel der Bucht (Abb. 3).

Es ist kaum zu erwarten, daß größere Baulichkeiten in diesem, dem lebhaften Orts- und Fremdenverkehr etwas entrückten Gebiet entstehen werden. Dagegen wird der begnadete Fleck Erde für kleine Landhäuser, Familienpensionen, Erholungsheime die schönste Ansiedlungsmöglichkeit darbieten. Diesem Bedürfnis trägt der Bebauungsplan Rechnung, indem er unter Vermeidung großzügiger Anlagen die natürlichen Gegebenheiten der Landschaft zu verwerten sucht. —

[5]) Vgl. J. Stübben, der Städtebau, 3. Aufl. 1924, S. 433 u. 447. —

Das Großstadtproblem.

Von Stadtbaurat Dr.-Ing. E. h. Kutschke, Königsberg i. Pr.

Weitsichtige städtische Bodenpolitik — Behebung der Verkehrsschwierigkeiten — Ausbau des Verkehrsnetzes zu Lande, zu Wasser und in der Luft — Belebung der Wirtschaft und Beseitigung der Erwerbslosigkeit durch Massenherstellung fehlender Wohnungen. — Rücksichtslose Forderung bedeutender Summen für den Wohnungsbau — Änderung des Fluchtliniengesetzes in Bezug auf die Erhebung der Straßenbaukosten (Anliegerbeiträge). —

Wenn heute in vielen wichtigen Lebens- und Kulturfragen die Meinungen weit auseinandergehen, so ist das bei den parteipolitischen Gegensätzen unserer durch den Krieg und die Kriegsfolgen aufgewühlten Zeit zu verstehen. Darin besteht aber wohl volle Einigkeit, daß die Entwicklung der Großstädte in städtebaulicher Beziehung in den letzten Jahrzehnten der Vorkriegszeit durchaus unbefriedigend war, und daß vor allem die unerträgliche Wohnungsnot auf jeden Fall beseitigt werden muß. Die Wohnungsfrage ist die brennendste Kulturfrage unserer Zeit, ihre Lösung ist unaufschiebbar.

Die ungesunde Steigerung der Bodenwerte in den Großstädten, zu der Reich und Staat bei Veräußerung des fiskalischen Grund und Bodens leider auch beigetragen haben, hat dazu geführt, daß die Wohndichte in den Großstädten unerträgliche Formen angenommen hat. Enge Höfe, Hintergebäude und Seitenflügel waren bei der Ausnutzung des Baugeländes zur Regel geworden. Die Licht- und Luftzufuhr zu den Wohnräumen war völlig unzureichend, die früheren Bauordnungen haben in dieser Beziehung gänzlich versagt. Anstatt die dichtbevölkerten Stadtteile mit organisch zusammenhängenden Grünflächen zu durchsetzen, in denen die Bevölkerung Ruhe und Erholung finden kann, wurden Zierplätze an den verkehrsreichsten Straßenkreuzungen angelegt, häufig nur zu dem Zweck, um aus den angrenzenden Baustellen höhere Erlöse zu erzielen. Diese Plätze waren als Erholungsstätten völlig wertlos und lediglich Dekoration. Alleebäume, die oft nur kümmerlich gediehen, sollten die Grüngürtel, die fehlende Natur ersetzen.

Es hat an kritischen Stimmen, die auf das Verfehlte des bisherigen Städtebaues hinwiesen, nicht gefehlt. Die Kritik der Fachleute, die vor einem Vierteljahrhundert einsetzte, wandte sich jedoch, von einigen Ausnahmen abgesehen, weniger gegen das Unhygienische der Baulandausschlachtung, als gegen die Linienführung der Straßen und Plätze und verurteilte die Nüchternheit der geradlinigen Straßenzüge. Die Bebauungspläne sollten nach künstlerischen Gesichtspunkten aufgestellt, d. h. es sollte mehr Wert auf die Raumwirkung der Straßenwandungen und der Plätze gelegt werden. Diese künstlerischen Bestrebungen haben dann dazu geführt, daß in die Bebauungspläne der neueren Zeit vielfach ganz unbegründete Rücksprünge der Baufluchten und Versetzungen der Straßenzüge, durch die der Aufbau unserer künstlerisch vorbildlichen alten Städte nachgeahmt werden sollte, hineingebracht wurden. Soweit diese raumkünstlerischen Bebauungspläne lediglich Wohngelände erschließen, war ihre Tendenz durchaus erfreulich, die Übertragung der künstlerischen Absichten auf wichtige Durchgangsstraßenzüge und Plätze hat jedoch vielfach schwere verkehrstechnische Nachteile gebracht. Vom verkehrstechnischen Standpunkt aus betrachtet ist es daher erfreulich, daß diese extreme Richtung im Städtebau nur verhältnismäßig kurze Zeit angehalten und einer gesunden, ausgeglicheneren Auffassung in neuerer Zeit wieder Platz gemacht hat.

Der Streit der Zünfte darüber, wie der Bebauungsplan eines Geländeabschnittes zu gestalten ist, ob Architekt, Ingenieur oder Landmesser die berufenen Gestalter sind, ist jetzt ziemlich vergessen; die Anschauungen haben sich geändert, nachdem von allen Seiten Konzessionen gemacht worden sind. Wenn es sich um die einheitliche Bebauung eines abgeschlossenen Gebietes handelt, wird die Aufteilung, unter Anpassung an den Gesamtbebauungsplan, am besten durch den Architekten erfolgen, dem die Projektbearbeitung der Hochbauten dieses Abschnittes anvertraut ist. Im Vordergrund des Interesses steht heute nicht mehr die Frage der Geländeaufteilung eines Gebietes, sondern die wesentlich verantwortungsvollere und bedeutendere Aufgabe, wie das schwierige Problem der Großstadtgestaltung überhaupt anzupacken ist.

Vier Begriffe von inhaltsschwerer Bedeutung beeinflussen und umfassen das Problem: Grundbesitz, Verkehr, Wirtschaft und Wohnung, wobei der Begriff „Wohnung" im weitesten Sinne zu verstehen ist und auch die Stätten der Bildung, der Erholung und der sportlichen Betätigung miteinschließt. Es ist selbstverständlich, daß der „Stadtbaumeister" — wir möchten diese treffende Bezeichnung hier wieder zu Ehren bringen — abgesehen von der Leitung des kommunalen Bauwesens einen entscheidenden Einfluß auf die städtische Bodenpolitik sowie auf die Wirtschafts- und Verkehrsfragen haben muß, wenn er die bauliche und wirtschaftliche Entwicklung der Stadt fördern und bestimmen soll.

Ohne eine großzügige Bodenpolitik lassen sich die vielseitigen Aufgaben der Großstädte heute nicht mehr er-

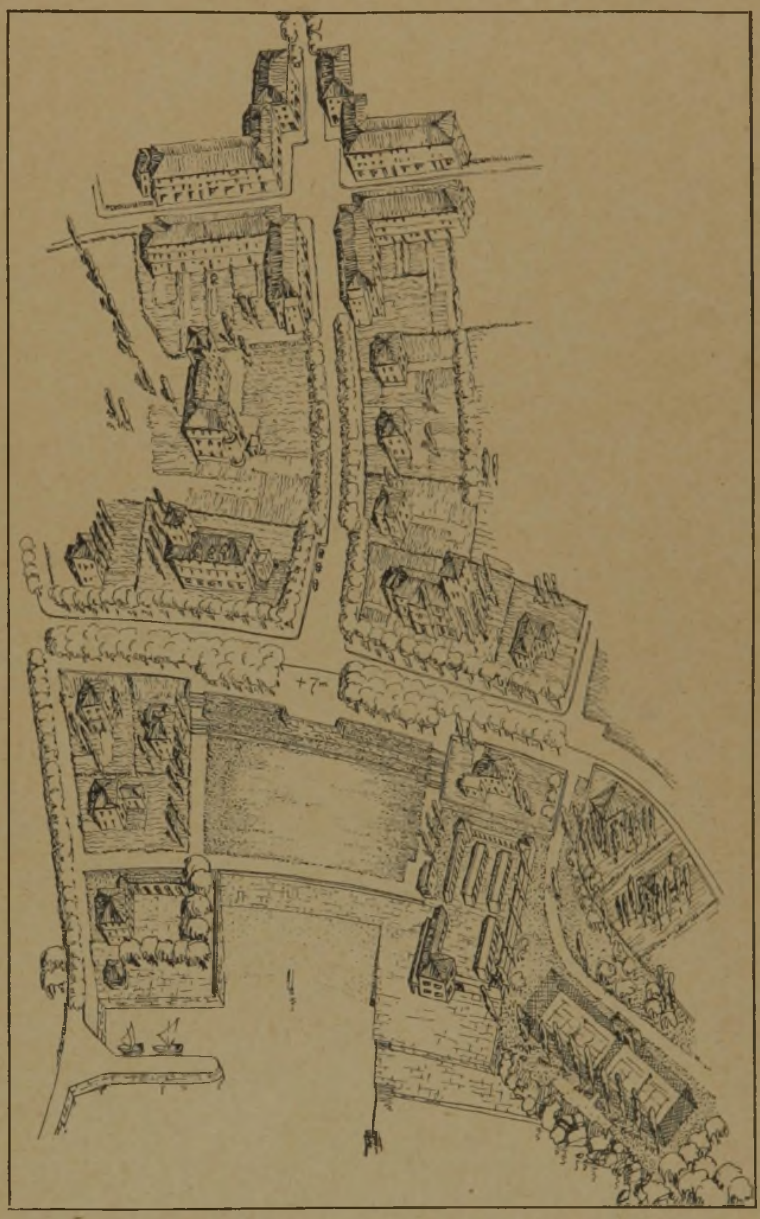

Abb. 3. Vogelschaubild der gepl. Bebauung.
Bebauungsplan für das Gelände an der Martinsbucht b. Ragusa (Dalmatien).

füllen. Von dem Weitblick in dieser Hinsicht hängt das Wohl und Wehe der großstädtischen Gemeinwesen erheblich ab. Bei dem Erwerb von Grund und Boden kommt es sehr darauf an, daß die günstigste Gelegenheit ausgenutzt wird, und daß die Gemeinde nicht erst dann Grundstücke erwirbt, wenn der beabsichtigte Verwendungszweck der Grundflächen schon allgemein bekannt ist. Die Gemeinden werden immer zweckmäßig handeln, wenn sie ihren Grundstücksbedarf stets auf weite Sicht decken und möglichst schon bevor die Ländereien Baulandeigenschaft gewonnen haben. Wenn sich die Möglichkeit bietet, und wenn es die städtischen Finanzen irgend zulassen, so soll die Verwaltung Gelände kaufen, soviel als irgend zu haben ist; ein Zuviel gibt es in dieser Beziehung nicht. Je billiger sich die Einstandspreise stellen, um so leichter wird es möglich sein, großzügige öffentliche Anlagen, Grünflächen, Sportplätze, Verkehrseinrichtungen usw. zu schaffen und auch billiges Siedlungsland bereitzustellen. Eine weitsichtige Verwaltung wird immer darauf hinwirken, daß sie die Preisbildung auf dem Grundstücksmarkt kontrollieren und regulieren kann. Diese Preisbeeinflussung durch die öffentliche Hand ist nur dann möglich, wenn die Stadtverwaltung über einen erheblichen Teil des Grund und Bodens innerhalb des Gemeindebezirkes und außerhalb desselben in unmittelbarer Nähe der Stadtgrenze verfügt und bei Veräußerung von Siedlungsparzellen und sonstigen Flächen nur die Selbstkosten in Rechnung stellt.

Abb. 4. Der Rectorenpalast zu Ragusa.
Nach „Führer durch Dalmatien usw.". Verlag A. Hartleben.

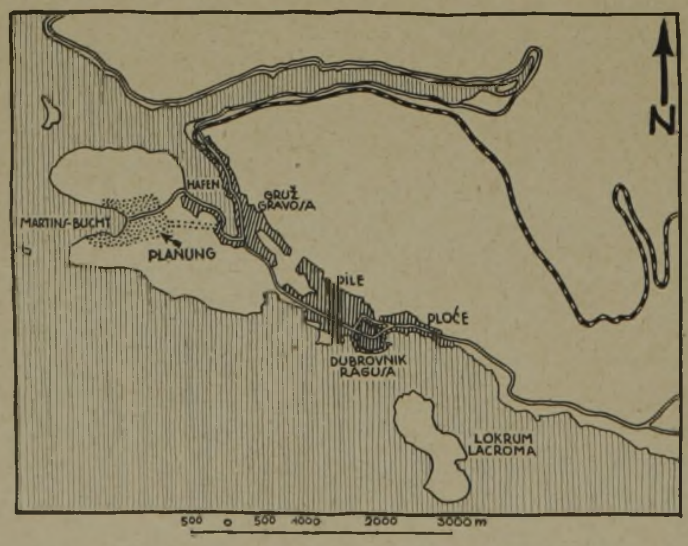

Abb. 5. Lageplan des zu bebauenden Geländes.
Bebauungsplan für das Gelände an der Martinsbucht bei Ragusa.

Es ist von nicht zu unterschätzender Bedeutung für das Wohnungswesen und für die Wirtschaft in einer Gemeinde, in welcher normalen Höhe sich der Preis für den Grund und Boden bewegt. Eine Überteuerung der Grundstückspreise belastet die Einwohnerschaft dauernd und vermindert ihre Wirtschaftskraft. Die Bodenrente ist eine Dauerlast und muß von Generation zu Generation weiter getragen werden. Wie sich die ungesunde Preissteigerung, die lediglich auf Spekulation beruhende Überteuerung des Grund und Bodens auswirkt, wollen wir an einem Beispiel zeigen: Nehmen wir an, daß das Weichbild einer mittleren Großstadt ein Gebiet von 10 000 ha, das sind 100 Millionen qm, umfaßt, und daß der Durchschnittspreis für 1 qm nur um 1 Mark zu hoch ist, so ergibt sich daraus eine Überteuerungssumme von 100 Mill. M. Von der spekulativen Preissteigerung wird natürlich nicht nur das Weichbild der Großstadt erfaßt, sondern auch das angrenzende Vorortgebiet, so daß die Summe von 100 Mill. M. sehr niedrig gegriffen ist. Bei einer Weltstadt von dem Umfange Groß-Berlins mit einem Stadtgebiet von etwa der zehnfachen Größe (ohne die angrenzenden Vororte) würde sich die vorhin errechnete Summe schon auf rd. 1 Milliarde M. stellen, selbst wenn man nur mit einer durchschnittlichen Überteuerung von 1 M. für 1 qm rechnet. Wenn man sich vor Augen führt, daß ohne die preisregulierende Einwirkung der Kommune die spekulative Preissteigerung des Grund und Bodens mehrere Mark für 1 qm ausmachen kann, so sehen wir mit Schrecken, welch' eine ungeheuerliche Belastung für das Gemeinwesen durch die Unterlassungssünde der Verwaltung, nicht rechtzeitig eine einflußreiche Bodenpolitik getrieben zu haben, daraus entstehen kann. Diese Last wird in Form der Bodenrente von der Gesamtheit der Bürgerschaft getragen. Sie ist einkalkuliert in der Miete, im Preis für alle Erzeugnisse und bei allen Tarifen.

Die Stadt Königsberg verfügte bis zu Beginn des 19. Jahrh. über einen ganz bedeutenden Grundbesitz. Nach dem Finanztaschenbuch aus damaliger Zeit belief sich der Gesamtbesitz an Vorwerken, Dörfern und Ländereien in unmittelbarer Nähe der Stadt auf rd. 1600 Hufen, das sind etwa 25 000 ha oder rd. 100 000 Morgen. Die wirtschaftliche Lage der Stadt war zu dieser Zeit glänzend. Leider hat sich Königsberg durch die traurigen Verhältnisse, in die die Stadt durch die Franzosenzeit versetzt wurde, veranlaßt gesehen, immer mehr von ihren ländlichen Liegenschaften aufzugeben und zu Geld zu machen, um den finanziellen Verpflichtungen gerecht zu werden. Als dann i. J. 1853 der Minister des Innern eine Übersicht über die Zahl und den Flächeninhalt der städt. Kämmereigüter, Forsten und kleineren Grundstücke einforderte, konnte der Magistrat nicht umhin, am 30. Sept. desselben Jahres „ganz gehorsamst anzuzeigen, daß wir weder städtische Kämmereigüter, noch andere kleinere ländliche Besitzungen oder städtische Forsten besitzen." Die Folge dieser Entäußerung des städt. Grundvermögens war dann auch ein allgemeiner Niedergang der wirtschaftlichen Verhältnisse unserer Stadt.

Erst kurz vor dem Weltkriege setzte in Königsberg wieder eine zielbewußte Bodenpolitik ein und ist dann bis zum heutigen Tage weiterbetrieben worden. Die Stadt Königsberg besitzt heute innerhalb des Weichbildes und in unmittelbarer Nähe desselben eine Grundfläche von etwa 10 000 Morgen, das sind rd. 50 v. H. des jetzigen Stadtgebietes. Während der Inflation hat die Stadtverwaltung den Besitz sämtlicher Terrain-Gesellschaften aufgekauft und ist dadurch in der Lage, den Grundstücksmarkt völlig zu beherrschen. Die Folge davon ist, daß ein Bodenwucher, wie er an anderen Orten denkbar ist, in Königsberg für absehbare Zeit gar nicht in Betracht kommt. Die Stadt ist vermöge ihres Grund-

besitzes auch in der Lage, ohne Schwierigkeiten großzügige Erholungsanlagen zu schaffen und hat dies mit Hilfe von Erwerbslosen in letzter Zeit auch in ganz bedeutendem Umfange getan. Auch für Verkehrsanlagen, z. B. für den Neubau des Königsberger Seehafens, konnten die notwendigen Flächen ohne merkbare Belastung bereitgestellt werden. Das Gebiet des neuen Hafens umfaßt allein eine Fläche von 1000 pr. Morgen. Die Preise für Siedlungsgelände sind aus diesen Gründen in Königsberg sehr mäßig. Um jedoch der Spekulation einen Riegel vorzuschieben, wird neuerdings in den Veräußerungsverträgen festgelegt, daß im Falle des Weiterverkaufs der Baustelle für die Stadt ein Restkaufgeld in der Höhe des vereinbarten Kaufpreises fällig wird.

Das schwierigste Problem in technischer Hinsicht ist die Behebung der Verkehrsschwierigkeiten in den Mittelpunkten der Großstädte, ganz besonders in den Weltstädten. Diese Schwierigkeiten nehmen mit der Vermehrung der Verkehrsmittel fortgesetzt zu. Ein Allheilmittel zur Behebung der Verkehrsnöte ist noch nicht gefunden. Soweit der Wagenverkehr in Betracht kommt, versucht man, durch Umgehungsstraßen Entlastung herbeizuführen, oft mit geringem Erfolg. Die Schwierigkeiten entstehen in der Hauptsache durch die Stauungen an den Plätzen des Stadtzentrums und an den Kreuzungen der Hauptverkehrsstraßen. Man wird über kurz oder lang dazu kommen müssen, an den Kreuzungsstellen der stärksten Verkehrsströme, wie bei den Eisenbahnen, Unter- bzw. Überführungen zu bauen. Soweit irgendwie möglich, muß eine Umleitung des Durchgangsverkehrs stattfinden.

Die leistungsfähigsten Verkehrsmittel für die Bewältigung des Personenverkehrs sind die Eisenbahnen. Um ihre Leistungsfähigkeit noch zu steigern, empfiehlt es sich, wo die Verhältnisse es irgend gestatten, den Ortsverkehr vom Durchgangsverkehr zu trennen. Ein sehr gutes Beispiel für eine derartige Verkehrstrennung sehen wir an der Berliner Stadtbahn, die zwischen Fernverkehr, Vorort- und Nahverkehr unterscheidet. Bei der Berliner Hoch- und Untergrundbahn ist eine derartige Gliederung des nahen und ferneren Verkehrs bisher noch nicht eingeführt. Es muß auch innerhalb dieses Ortsverkehrs eine Trennung vorgenommen werden, und zwar so, daß zwischen den Hauptverkehrspunkten Schnellzüge verkehren, die auf den Stationen von untergeordneter Bedeutung nicht halten.

Abb. 6. Blick auf die Adria bei Ragusa.

Abb. 7. Die Martinsbucht bei Ragusa.
Bebauungsplan für das Gelände an der Martinsbucht bei Ragusa (Dalmatien).

Was für den Wagenverkehr bezüglich der Umgehungsstraßen gesagt ist, gilt auch für den Wasserverkehr. Auch hier muß das Stadtzentrum durch Ausbau von Ringkanälen entlastet werden, wie z. B. in Berlin durch den Teltowkanal. Dieser Gedanke wird für Berlin noch an Bedeutung gewinnen, wenn der Bau des Mittellandkanals durchgeführt ist.

Aus den Fehlern in unseren Verkehrsanlagen zu Lande und zu Wasser sollen wir lernen und die Nutzanwendung für das jüngste Verkehrsunternehmen, den Luftverkehr, ziehen und hier von vornherein die Großzügigkeit zeigen, die unserm Verkehrszeitalter würdig ist. Wenn auch der Luftverkehr in erster Linie die weiten Entfernungen überbrücken soll, so wird man doch auf den Zubringerverkehr nach den großen Stationen der Luftlinien die gebotene Rücksicht nehmen müssen. Jedenfalls sollte man geeignete Flächen in allen Vororten, und besonders in den entfernteren Trabantenstädten, für Flugplätze freihalten. Wir können es heute noch nicht übersehen, wie sich der private Flugverkehr entwickeln wird. Es ist sehr wohl möglich, daß in Zukunft an Stelle des privaten Kraftwagens das Kleinflugzeug tritt, für dessen Start- und Landemöglichkeit in allen Stadtgebieten Vorsorge getroffen werden sollte. Die Möglichkeit, für derartige Bedürfnisse Verkehrsflächen von der Bebauung freizuhalten, gibt uns nach dem Entwurf des neuen Städtebaugesetzes der Flächenaufteilungsplan oder wirtschaftliche Nutzungsplan.

Nach dem Gesetzentwurf können durch Ortssatzung Flächen bestimmt werden, die dem Wohnbedürfnis entzogen werden sollen, und zwar folgender Art:

a. Land- oder forstwirtschaftlich genutzte Flächen,
b. Kleingartenland,
c. Spiel- und Sportplätze,
d. Friedhöfe,
e. Park- und Gartenanlagen,
f. Verkehrsflächen, wozu, außer Straßen, Wasserläufe jeder Art, Eisenbahnflächen und Flugplätze gehören,
g. Industrieflächen und schließlich
h. Flächen für bergbauliche Ausnutzung.

Die Flächenaufteilungspläne sind nach dem Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des Wohnbedürfnisses, der Gesundheit und Ernährung der Bevölkerung, des zu erwartenden Verkehrs und der Bedürfnisse einer industriellen Entwicklung aufzustellen. Eine andere Nutzung der Flächen als die im Aufteilungsplan bestimmte ist, sofern nicht in der Ortssatzung Ausnahmen zugelassen sind, unzulässig. Mit dem Inkrafttreten dieser Bestimmung des neuen Städtebaugesetzes wird dem Städtebauer eine außerordentlich wertvolle Handhabe gegeben. Die Aufstellung des wirtschaftlichen Nutzungsplanes ist für die künftige Entwicklung der Gemeinden von größter Bedeutung.

Aus den Beziehungen zwischen den verschiedenen Nutzungsflächen ergeben sich die künftigen Verkehrsrichtungen. Diese Linien weitblickend festzustellen, ist eine der wichtigsten Aufgaben des Städtebauers. Je umfangreicher sich der Großstadtkörper auswächst, um so wichtiger wird der Ausbau des Verkehrsnetzes. Die Wege von der Wohnung nach der Arbeitsstätte und umgekehrt sind unproduktiv und so kurz als irgend möglich zu halten. Hieraus würde sich folgern, daß Wohnungs- und Arbeitsstätten in möglichster Nähe gelegen sein müssen. Diesem an sich richtigen Grundsatz stehen jedoch mancherlei Hemmungen gegenüber, nämlich die immer mehr zunehmende Citybildung der Großstadt, d. i. Umwandlung des Stadtzentrums zu einem reinen Geschäftsviertel, und das Verlangen des Großstädters, seinen Wohnplatz abseits von dem ungesunden Zentrum, im wohnlicheren Vorortsgebiet und in Fühlung mit der Natur aufzuschlagen. Aus diesem Naturhunger des Großstädters entstanden und entstehen an den leistungsfähigsten Verkehrsradialen, den Eisenbahnen, als Trabanten des Großstadtkörpers die Vororte.

Wir können an der Frage nicht vorübergehen, ob diese Entwicklung der Trabantenvorstädte zu fördern oder zu unterbinden ist. Ich bin der Meinung, daß diese Entwicklung nicht aufgehalten werden kann, weil sie natürlich ist. Sie ist aus dem Verlangen des Großstädters nach Verbindung mit der Natur und aus der Überlegenheit der auf besonderem Schienenkörper verkehrenden Eisenbahnzüge gegenüber den Kraftwagen und den Straßenbahnen entstanden. Die idealste Lösung der Siedlungs- und Verkehrsfrage ist fraglos die, daß möglichst viele leistungsfähige Eisenbahnlinien vom Mittelpunkt der Großstadt radial ausstrahlen und als Schnellbahnen die entfernteren, als Lokalbahnen die näheren Vororte bei günstigem Fahrplan und billigem Tarif mit den Arbeitsstätten der Großstadt verbinden. Diese Eisenbahnlinien sollten durch Überlandstraßen für den Kraftwagenverkehr begleitet sein, die ebenso wie die Eisenbahnen andere Verkehrswege nicht in gleicher Höhe kreuzen dürfen. Selbstverständlich sind diese kombinierten Verkehrsbänder nicht für den Anbau bestimmt, weil sie bei später notwendig werdender Verbreiterung durch Gebäude nicht behindert sein dürfen.

In den an Eisenbahnstrecken gelegenen entfernteren Vororten, in denen die Grundstückspreise immer niedriger sein werden als in dem in nächster Nähe des Weichbildes gelegenen Vorortsgebiet, lassen sich die Wünsche nach Eigenhäusern mit Hausgärten auch für die minderbemittelten Bevölkerungsschichten durchführen. Bei der Anlage neuer Vororte an den Eisenbahnstrecken wird es sich empfehlen, nicht lediglich Flachbau vorzusehen, sondern in unmittelbarer Nähe der Haltestellen der Eisenbahn einen räumlich beschränkten Ortskern mit Hochbauten zu bilden für Verkaufsläden und billige Mietswohnungen für Minderbemittelte.

Wenn man den entwickelten Grundgedanken für die Errichtung von Trabantenvororten an den Hauptverkehrslinien anerkennt, dann ist es wünschenswert, daß die Muttergemeinde ihre Bodenpolitik auch auf die entfernteren Vororte ausdehnt, d. h. hier Siedlungsgelände erwirbt, um die Grundstückspreisbildung in diesen Gemeindeteilen, die kommunalpolitisch mit der Großstadt vereinigt werden sollten, beeinflussen zu können. Mit der Entfernung dieser Vororte von der Muttergemeinde vergrößern sich die zwischen den radialen Eisenbahnlinien gelegenen keilförmigen Landgebiete, die wegen der ungünstigeren Verkehrslage für Siedlungszwecke weniger in Frage kommen. Es wird Aufgabe des wirtschaftlichen Nutzungsplanes sein, sie ihrem ländlichen Bestimmungszweck zu erhalten.

Nach der allgemeinen Erörterung des Großstadtproblems kommen wir zu der brennendsten Tagesfrage, der Beseitigung der Wohnungsnot, die geradezu eine Kulturschande ist. Was nützen unsere ganzen kulturellen Bestrebungen, wenn erheblichen Teilen der großstädtischen Bevölkerung nicht einmal eine menschenwürdige Unterkunft zugewiesen werden kann. Das Heim ist die Grundlage jeder Kultur, der Kulturstand eines Volkes richtet sich danach, wie seine ärmsten Bevölkerungsschichten wohnen.

Die Lösung der Wohnungsfrage ist unseres Dafürhaltens lediglich eine Frage des Kredits. Mit Rücksicht auf den ungeheuren Notstand müssen unter allen Umständen große Mittel für den Wohnungsbau freigemacht werden, zum mindesten müssen die Erträge aus dem Aufkommen der Hauszinssteuer restlos für den Wohnungsbau verwendet werden. Weiter werden aus dem angesammelten Vermögen der Spezialversicherungen Beiträge freizumachen sein, auch von den Sparkassen und sonstigen öffentlichen Kreditanstalten. Die Schwierigkeit des Hausbaues liegt immer in der Beschaffung der II. Hypothek. Es genügt keinesfalls, wie es jetzt von einigen öffentlichen Kreditanstalten geschieht, nur etwa ein Viertel bis ein Drittel des Objekts erststellig zu beleihen, sondern es müssen gerade die weiteren Mittel, zum mindesten bis 80 oder gar 90 v. H. des Wertes flüssig gemacht werden. Von verschiedener Seite wird der Einwand erhoben, daß die heutige Wirtschaft den gesamten verfügbaren Kredit für sich in Anspruch nehmen muß, und daß die Entziehung desselben für Zwecke des Wohnungsbaues die vorhandene Kreditnot noch vergrößern würde. Es wird hierbei immer vergessen, daß gerade die Wirtschaft im weitesten Sinne vom Hausbau lebt. Volkswirtschaftlich ist außerdem auch noch die Tatsache bedeutungsvoll, daß alle beim Wohnungsbau verwendeten Baustoffe Inlandserzeugnisse sind. Die von gewisser Seite gemachten Widerstände gegen einen großzügigen Wohnungsbau zur Milderung der Wohnungsnot scheinen neuerdings dieser Ansicht Platz zu machen. Wir sind jedenfalls der Auffassung, daß die Wirtschaft in erster Linie Anlaß hätte, den Wohnungsbau mit allen Mitteln zu fördern und zu unterstützen.

Wir müssen die Wohnungsbautätigkeit unter allen Umständen in Fluß bringen, einmal, um den Notstand auf dem Wohnungsmarkt zu beleben, und dann, um an Stelle der unproduktiven Zahlung von Erwerbslosenzuschüssen Werte zu schaffen. Selbst wenn für den Wohnungsbau Auslandskredite in Anspruch genommen werden müßten, so wäre auch dagegen nichts zu sagen. Aller Voraussicht nach werden jedoch auch aus dem Inlande die notwendigen Mittel für eine großzügige Förderung des Wohnungsbaues aufgebracht werden können. Die Zeichnung der in letzter Zeit aufgelegten öffentlichen Anleihen hat den Beweis gebracht, daß im Inlande genügend flüssige Mittel verfügbar sind; die beim Wohnungsbau investierten Mittel sind ja keine verlorenen Summen, sondern schaffen sichtbare Werte.

Damit berühren wir eine andere Frage, die mit der Förderung auf Belebung der Bautätigkeit in engster Be-

zichung steht: die Beschäftigung der Erwerbslosen. Auf der einen Seite verlangt die wachsende Ziffer der Erwerbslosen nach Beschäftigungsmöglichkeit, auf der anderen Seite schreit die Wohnungsnot nach Arbeitskräften, die den Notstand mildern sollen. Hierin liegt ein Widerspruch, und es ist nicht recht zu verstehen, daß es bisher noch nicht gelungen ist, beide Fragen miteinander zu verquicken und dadurch beide zu lösen. Für verhältnismäßig wenig produktive Arbeiten, wie Bodenbewegungen, Herstellung von Gartenanlagen u. dgl., werden aus dem Erwerbslosenfürsorgefonds Zuschüsse geleistet; für den viel dringenderen Wohnungsbau wird die Beihilfe versagt. Wenn die jetzt unproduktiv aufgewendeten Zuschüsse an die Erwerbslosen wenigstens zum Teil dem Wohnungsbau zugeführt werden könnten, so würde es möglich sein, die Baukosten zu verbilligen und damit auch die Mieten in den Neubauwohnungen. An der Herabsetzung der Wohnungsmieten für Neubauten haben gerade die minderbemittelten Kreise das größte Interesse. Zur Zeit sind die Neubauwohnungen wegen der unerschwinglichen Mieten und der sonst noch geforderten Hypotheken für die Arbeiterbevölkerung so gut wie verschlossen. Wenn es uns gelingt, den Wohnungsmarkt in großzügiger Weise zu beleben, dann werden alle Bevölkerungsschichten aus dieser verstärkten Bautätigkeit Nutzen ziehen.

Bei der Schaffung von Neubauwohnungen im großen Stil werden wir uns die Frage vorlegen müssen, ob wir den Hochbau oder den Flachbau bevorzugen. Ich bin der Ansicht, daß man sich nicht schematisch auf ein System festlegen kann, sondern daß je nach Bedürfnis, nach der Wirtschaftlichkeit und den besonderen Ortsverhältnissen der Hochbau oder der Flachbau anzuwenden ist. Von Seiten des Volkswohlfahrtsministeriums wird der Flachbau begünstigt, und mit Recht. Bei Anwendung der Flachbauweise sind jedoch verschiedene Umstände zu berücksichtigen: einmal die Kosten des Grund und Bodens, dann

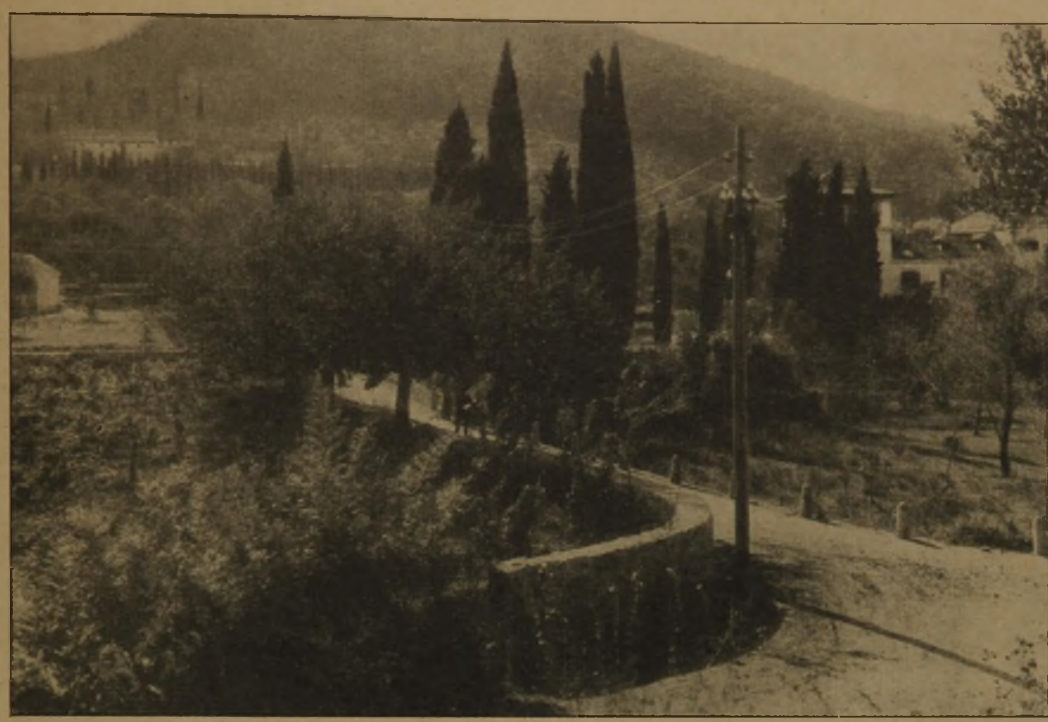

Abb. 8 u. 9. Straße vom Hafenort Gravosa nach Ragusa.
Bebauungsplan für das Gelände an der Martinsbucht bei Ragusa (Dalmatien).

die Verkehrslage des betreffenden Gebiets und schließlich auch die Wirtschafts- und Arbeitsverhältnisse der künftigen Bewohner. Der Hochbau ist in den Großstädten hauptsächlich deswegen so in Verruf geraten, weil die Ausschlachtung des Grund und Bodens in den Hochbaugebieten bis zur Unerträglichkeit getrieben worden ist. Bei einer vernünftigen Gestaltung des Bebauungsplanes und der Bauvorschriften durch Festsetzung rückwärtiger Baulinien lassen sich auch in Mietshäusern mit mehreren Geschossen durchaus einwandfreie Wohnungen mit kleinen Pachtgärten im Innern des Baublocks schaffen, wie dies Beispiele an vielen Orten zeigen. Es kommt darauf an, daß die Wohnungen genügend durchlichtet und durchsonnt sind, und daß den Mietern die Möglichkeit geboten wird, in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung sich einen, wenn auch nur kleinen, Hausgarten anzulegen. Das ist jedenfalls zweifelsfrei, daß der Notstand auf dem Wohnungsmarkt durch Flachbauweise in absehbarer Zeit nicht zu beseitigen ist.

Der großzügige Aufzug der Wohnungsbautätigkeit verlangt auch eine großzügige Organisation. Die großstädtischen Gemeinden haben in den letzten Jahrzehnten, viele auch besonders während der Inflation, Bodenpolitik getrieben, und es sind wohl fast in allen Großstädten erhebliche Flächen aufgeschlossenen Baulandes im Besitz der Gemeinde. Die Großstädte sind also in der Lage, einmal die Wohnungsbautätigkeit durch Hergabe billigen Baulandes zu fördern und die Bodenpreise zu beeinflussen.

Um auch das in Privathänden befindliche Bauland für den Wohnungsbau mobil zu machen, wäre es sehr zu überlegen, ob die Bestimmungen des Fluchtliniengesetzes über die sogenannten Anliegerbeiträge nicht zeitgemäß zu ändern sind. Jetzt wird das sogenannte „Bauverbot" von den Gemeinden so gehandhabt, daß bei der Errichtung eines neuen Wohnhauses die anteiligen Straßenbaukosten gefordert werden. Durch diese Forderung wird die Finanzierung der Neubauten sehr erschwert, ja oft fast unmöglich gemacht. Wenn man dagegen von der einmaligen Erstattung der von der Gemeinde aufgewendeten Straßenbaukosten absehen und die baureifen Baustellen bis zur Bebauung sehr hoch besteuern würde, dann hätten die Grundeigentümer das größte Interesse, sich von dieser steuerlichen Last durch die Errichtung von Neubauten zu befreien. Die Aufbringung der Straßenbaukosten nach dem jetzigen Rechtszustand wirkt also bauerschwerend, während die fraglos auch gerechtere Aufbringung der Straßenbaukosten durch starke Grundbesteuerung den stärksten Anreiz zum Bauen schaffen müßte. Es fällt auf, daß dies im neuen Städtebaugesetz ganz übersehen ist.

Soweit erschlossenes Baugelände verfügbar, wird man aus wirtschaftlichen Gründen zunächst diese Gebiete für den Wohnungsbau in Anspruch nehmen müssen. Bei der Neuerschließung von Rohland ist so vorzugehen, daß man rechtzeitig die erforderlichen Zuleitungen und die Verkehrseinrichtungen schafft, sowie die Straßen provisorisch befestigt, jedoch nur soweit, als das Gelände für das nächste Baujahr benötigt wird. Durch die Erschließung von Baugelände, das erst in späteren Jahren in Anspruch genommen wird, werden unnützerweise Mittel festgelegt. Auch wird durch die Verzinsung der investierten Kapitalien eine Verteuerung des nicht ausgenutzten Grund und Bodens herbeigeführt. Erst nachdem ein Geländeabschnitt voll besiedelt ist, wird die Befestigung der Straßen nötig.

Unsere Baubetriebe sind auf den Großwohnungsbau, wie ihn der augenblickliche Notstand erfordert, noch nicht recht zugeschnitten. Da es sich jetzt um Massenherstellung von Wohnungen handelt, ist eine Typisierung des Wohnungsbaues unvermeidlich, schon deswegen, um die Baukosten möglichst niedrig zu halten. Ferner müssen alle modernen Hilfsmittel zur Anwendung kommen, die Bautechnik muß sich in dieser Beziehung noch umstellen. Jedenfalls wird es zweckmäßig sein, wenn man innerhalb eines Baugebietes stets mehrere große Unternehmungen ansetzt, um durch Wettbewerb größtmögliche Leistung zu erzielen.

Wir haben in großen Umrissen das Großstadtproblem gestreift und kommen zu dem Schluß, daß die Beseitigung der Wohnungsnot die brennendste Tagesfrage ist. Der Notstand auf dem Wohnungsmarkt muß unter allen Umständen in allernächster Zeit beseitigt werden, dazu zwingen uns nicht nur volkswirtschaftliche Erwägungen, sondern das ist eine unabweisbare Forderung der deutschen Kultur. Gegenüber diesem höchsten Gebot muß der kleinliche Streit der Fakultäten, ob Architekt oder Ingenieur der berufene Fachmann für die Lösung des Großstadtproblems ist, zurücktreten. Was wir brauchen, um das Großstadtproblem zu lösen und vor allen Dingen die schreiende Not auf dem Wohnungsmarkt in den Großstädten zu beseitigen, das sind Männer, die die wirtschaftliche Notwendigkeiten des wachsenden Großstadtkörpers richtig erkennen und mit rücksichtsloser Energie auf das verantwortungsvolle Ziel lossteuern! —

Siedlung und Stadtplanung im deutschen Osten. (Schluß aus Nr. 25.) Der allgemeine Gedanke der planmäßigen Wohnungswirtschaft schreitet fort. Die Wohnungsfrage wird eine öffentliche Angelegenheit bleiben und nicht mehr in den Vorkriegszustand zurücksinken. Die Städte werden bis auf weiteres die entscheidende Mitwirkung unmittelbar als Geldgeber und mittelbar durch planmäßige Bodenpolitik behalten. Zugleich ergibt sich die Möglichkeeit, in ähnlicher Weise wie im 17. und 18. Jahrhundert, die bauliche Gestaltung einheitlich durch straffe örtliche und organisatorische Zusammenfassung zu beeinflussen. Erziehung zu klarer einheitlicher Bau- und Werkgesinnung durch das Wirken Berufener an Stelle des jetzt fehlenden Gesamtwillens.

Aus der Neuentstehung der vom Stadtkern abgerückten Außengebiete und den sich ergebenden erhöhten Verkehrsansprüchen erwächst die Notwendigkeit einer Umgestaltung der Breslauer Altstadt. Eine Anpassung der Altstadt an die Forderungen des neuzeitlichen Verkehrs muß gefunden werden, weil dank der Kurzsichtigkeit der Entfestiger und der Verbauung der nördlichen Stadtteile eine Umgehung mit Verkehrswegen nicht möglich ist. Das vom Ring aufgenommene Kreuz der Nordsüd- und Ostwestrichtung ist zwar seit alters her da, aber es werden weitere Durchlegungen von Verkehrsstraßen mit ihrer Berührung alter Baudenkmale nötig, so die Diagonale vom Freiburger Bahnhof, dessen Umlegung, wie der Redner sagte, (leider) nicht in Frage kommen könne, zum Ring. Weitere Aufgaben entstehen aus der Eingliederung eines der erweiterten Stadtverwaltung genügenden Stadthauses in den Ring (das auf der Ausstellung gezeigte Modell erdrückt leider das alte Rathaus, vgl. auch „Stadt und Siedlung" Nr. 22, Abb. 2), aus der Verbreiterung der Straßen an der Elisabethkirche (Abb. 2, S. 89 im Hauptblatt Nr. 726), aus der Vermehrung der Stromübergänge und Gestaltung der Stromufer.

Der Niedergang unserer Baukultur ist von der Großstadt ausgegangen und hat die Mittel- und Kleinstädte und die Dörfer ergriffen. Ihr Aufstieg muß und wird nach Lage der Dinge bei dem heute noch gesteigerten Einfluß der Großstadt auf das Land den umgekehrten Weg nehmen. —

In der auf diesen letzten programmäßigen Vortrag folgenden Aussprache gab Reg.-Bmstr. Niemeyer, Oppeln, in großen Zügen einen Überblick über das Siedlungswesen in Oberschlesien mit Lichtbildern: Trotz der wirtschaftlichen Hemmnisse manches erfreuliche Ergebnis (genannt sei Vorstadtsiedlung Gleiwitz), schwierige Überwindung der durch die rücksichtslose Zerschneidung Oberschlesiens gestörten organischen Zusammenhänge, Forderung wirtschaftlicher Nutzungspläne für die Städte, Appell um Unterstützung im schweren Kampf.

Reg.-Bmstr. Dr.-Ing. E. h. J. Siedler, Berlin, nimmt (zugleich auch als Vertreter der Privatarchitektenschaft) zu einzelnen Punkten der beiden Hauptreferate Stellung. Zum Vortrag Kloeppel:

1. Verwandtschaft der östlichen Stadtgründungen mit den ottonischen Städten! Der Markt primär und selbständig, auf den sich zunächst die Einheitlichkeit der Anlagen beschränkt.

2. Für die riesige Aufgabe der Kolonisation waren Normen und Typen unumgänglich; die künstlerische Tat ist nicht die Anwendung des Schemas (Kloeppel), sondern dessen geistvolle Abwandlung zwecks Einpassung in die Wirklichkeit und Umgebung.

3. Die ungenügende Lösung in Neidenburg ist nicht auf die Architekten, sondern auf unsachlichen Einfluß der Staatsaufsicht auf die Gesamtgestaltung zurückzuführen.

Zum Vortrag Behrendt bemerkt Siedler:

1. Die individuellen Lösungen modernistisch eingestellter Architekten beruhen nicht auf Mangel an Disziplin, sondern einer noch mangelnden Erfassung der städtebaulichen Aufgabe.

2. Hebung der Baukultur nur auf dem Wege der Hebung der Wohnkultur möglich.

Geh. Gurlitt warnt vor der völligen Ausschaltung der individuellen Ansprüche des Bauherrn und deshalb vor zu weitgehender Bürokratisierung des Bauens. —

Inhalt: Bebauungsplan für das Gelände an der Martinsbucht bei Ragusa (Dalmatien). — Das Großstadtproblem. — Siedlung und Stadtplanung im deutschen Osten. (Schluß.) —

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

POLITECHNIKA ŚLĄSKA BIBLIOTEKA GŁÓWNA