

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN · VERKEHRSWESEN
VERSORGENGS-ANLAGEN

NR.

4 BERLIN
4 APRIL

1929

HERAUSGEBER:
PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN
ALLE RECHTE VORBEHALTEN / FÜR NICHT VERLANGTE BEITRÄGE KEINE GEWÄHR

DAS KÜNFTIGE BERLINER SCHNELLBAHNNETZ

EINE DENKSCHRIFT DER BERLINER VERKEHRS A. G. FÜR DEN VOLLAUSBAU UND EIN BAU-PROGRAMM FÜR DIE NÄCHSTEN FÜNF JAHRE Mit 8 Abbildungen

Die „Berliner Verkehrs A. G.“, der jetzt sowohl die Schnellbahnen wie die Straßenbahnen und die Omnibuslinien zu gemeinsamer Verwaltung unterstellt sind, hat in diesem Frühjahr den städt. Körperschaften einerseits eine Denkschrift vorgelegt über den Vollausbau des Berliner Schnellbahnnetzes, soweit ein solcher heute schon zu übersehen ist, wobei alle die verschiedenen Pläne, die hierüber schon von anderer Seite aufgestellt waren, mit verarbeitet sind. Das vollständige Liniennetz nach diesem Plan ist in Abb. 2, S. 59, dargestellt. Außer dieser Denkschrift, die die Richtlinien abgeben soll für den späteren Ausbau, über den zur Zeit natürlich noch keine bindenden Beschlüsse gefaßt werden können, ist aber auch ein auf die nächsten fünf Jahre begrenztes Bauprogramm für den in erster Linie dringlichen Ausbau durch Verlängerung bestehender und die Schaffung von zwei neuen Durchgangslinien vorgelegt, zu dem die Mittel jetzt bewilligt bzw. die Konzessionen nachgesucht werden sollten. Plan Abb. 1, hierunter, zeigt die Linien dieses begrenzten Bauprogrammes.

Der Magistrat hat beide Vorlagen im Prinzip gebilligt und der Stadtverordnetenversammlung das zunächst durchzuführende Bauprogramm zugeleitet, allerdings zunächst nur in eingeschränkter Form. Die Stadtverordnetenversammlung hat in einer ihrer letzten Sitzungen das 5jährige Bauprogramm angenommen. Stark umstritten ist noch die Frage der Kostendeckung, über die in den Vorlagen nur unzureichende Angaben gemacht wurden.

Betrachten wir zunächst den Gesamtplan, der nicht allein das städt. Schnellbahnnetz, sondern auch die Stadt-, Ring- und Vorortbahnen der Reichsbahn und ihre künftigen Entwicklungsmöglichkeiten in den Kreis seiner Betrachtungen zieht, so berücksichtigt dieser zwei Hauptprobleme:

1. die weitere Aufschließung des Stadttinneren durch neue, die City durchschneidende Linien, die als um so dringlicher bezeichnet werden, als die die City ostwestlich durchschneidende einzige Linie an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt ist.

2. die weitere Hinausführung der vorhandenen Citylinien in die in ihrer Besiedelung fortschreitenden Außenbezirke, min-



ABB. 1

NETZ DER VORHANDENEN BEZW. IM BAU BEGRIFFENEN LINIEN
SOWIE DER BEANTRAGTEN NEUEN LINIEN UND LINIENERWEITERUNGEN. rd. 1 : 180000

destens bis zu solchen Punkten außerhalb des dicht besiedelten Innern, daß ein zweckmäßiger Umsteigeverkehr mit den Oberflächen-Massenverkehrsmitteln eingerichtet werden kann.

Wie die Denkschrift ausführt, ist die Durchführung neuer Citylinien natürlich, schon der hohen Kosten wegen, nur schrittweise möglich, außerdem ist sie bedingt durch die gleichzeitige Lösung anderer städtebaulicher Aufgaben (z. B. Umgestaltung des Potsdamer Platzes). Sie bedingt außerdem die Hinausführung in neue Verkehrsgebiete, damit die teuren Innenstrecken bis zur höchsten Leistungsfähigkeit, d. h. mit einer Zugfolge von 1½ Minuten, ausgenutzt werden können.

Die Denkschrift befaßt sich zunächst mit den für die Neu- und Erweiterungsbauten anzuwendenden Normalprofilen und den zweckmäßigen Wagentypen. Bekanntlich sind jetzt schon zwei Profile vorhanden. Abb. 3, S. 39, stellt das Kleinprofil der alten Schnellbahnen der Hochbahngesellschaft dar. Die übrigen städt. Schnellbahnlinien haben das Großprofil (Abb. 4, S. 39), das um 0,20 m höher und 0,65 m breiter ist. Soweit reichseigene Bahnen durch das Stadttinnere hindurchgeführt werden müssen, nimmt die Denkschrift ein Profil nach Abb. 5, S. 39, an (Entscheidungen liegen aber noch nicht vor). Die Unterschiede zwischen Profil 4 und 5 sind nicht so groß, daß es nicht möglich wäre, mit reichs- bzw. stadteigenen Fahrzeugen befahrene Strecken an gemeinsamen Bahnsteigen zusammenzuführen. Das alte Profil (Abb. 3) käme nur noch für die Verlängerung der alten Linien in Betracht, deren Umbau natürlich ausgeschlossen ist, das Profil Abb. 4 für die neuen städtischen Linien.

Auf den alten Schnellbahnlinien der Hochbahngesellschaft fahren Wagen der Type Abb. 6, S. 39, und zwar auf der Oststrecke in Zügen mit 6 Wagen entsprechend der vorhandenen Bahnsteiglänge. Auf der alten Weststrecke sind nach dem im Gang befindlichen Umbau der Bahnhöfe Knie, Zoologischer Garten und Bülowstraße überall Bahnsteige für Züge mit 8 Wagen vorhanden. Auf den Nordsüdbahnen verkehren Wagen der Type Abb. 7, S. 39, die Bahnsteige sind für 5 Wagen reichlich, für 6 Wagen etwas knapp. Hier sind noch gewisse Erweiterungen durchzuführen. Für die neuen, selbständigen Linien sind Wagen der Type Abb. 8, S. 39, bestimmt, und zwar in Zügen von je 6 Wagen, so daß damit eine wesentliche Steigerung der Leistung erreicht werden kann.

Bezüglich der Beziehungen zu den Bahnanlagen der Reichsbahn geht die Denkschrift zunächst von dem Gedanken aus, daß der immer wieder erörterte Plan eines Zentralbahnhofes in dem Sinne, wie ihn andere Großstädte aufweisen, in Berlin nicht zu verwirklichen sei. Dem wird man zweifellos zustimmen müssen. Die Stadtbahn mit ihren Fernbahnhöfen könne dagegen als ein in der Ostwestrichtung in die Länge gezogener Zentralbahnhof in Durchgangsform aufgefaßt werden in einer für Berlin äußerst günstigen Form. Damit ist eine ausgezeichnete Dezentralisation des von den verschiedenen Stadtteilen zuströmenden Verkehrs gegeben. Die Schaffung eines ähnlichen Zustandes für die Nordsüdrichtung durch Verbindung des Stettiner mit dem Anhalter, des Lehrter mit dem Görlitzer Bahnhof, oder in anderer Zusammenstellung, erscheine aber als ein dringendes Erfordernis für die weitere Verkehrsgestaltung Berlins. Eine solche Ausgestaltung ist in den städtischen Plan aufgenommen. Diese Frage muß auch im Zusammenhange mit der weiteren Untertunnelung des Potsdamer Platzes beim Bau der neuen städtischen Linien gelöst werden. Im übrigen

müsse ein inniger Zusammenhang der städtischen Schnellbahnlinien mit der Stadtbahn, der Ringbahn und den Vorortlinien mit bequemen Übergangsmöglichkeiten angestrebt werden, um das Gesamtnetz der dem örtlichen Verkehr dienenden Linien zum größten Nutzen für den Gesamtverkehr betreiben zu können.

Der Gesamtplan umfaßt nun folgende Arbeiten (Vgl. Plan Abb. 2, S. 39):

I. Neue Innenstadtlinien

		Bau- länge km	Kosten in Mill. M. f. 1 km	zus.
Linie V.	Alex.-Platz—Steglitz (Rathaus)	10,0	16,4	164
Linie VI.	Kaiser-Friedrich-Platz—Siemensstadt	13,3	12,4	165
Linie VII.	Weißensee—Heerstraße—Pichelsberge	18,3	11,7	214
Linie VIII.	Landsberger Allee—Jannowitzbrücke—Zoo—Messe—Heerstr.	15,5	13,5	210
	Summe bzw. Durchschnitt	57,1	13,0	753

II. Erweiterung der bestehenden bzw. im Bau begriffenen Linien

Linie I.	Warschauer-Br.—Nollendorfplatz — Hauptstr. Schöneberg bis Südgelände (8)	2,40 2,70	7,1 10,0	17 27
Linie II.	Pankow—Alex.-Platz—Potsdamer Platz—Wittenbergplatz — Zoolog. Garten—Wilhelmplatz bis Bahnhf. Jungfernheide (7) — Zoolog. Garten—Ruhleben bis Spandau (Rathaus) (9) — Thielplatz—Zehlendorf-West — Pankow, Mühlenstraße bis Breite Straße (6)	2,00 3,20 — 1,75	9,5 10,3 — 11,4	19 33 — 20
Linie III.	Seestraße—Bahuf. Friedrichstr.—Belle-Alliance-Straße — Tempelhof (Südring) bis Mariendorf (Rennbahn) (5) — Neukölln (Grenzallee) — Seestr. bis Scharnwebersr. (1)	4,00 2,05	9,0 9,8	36 20
Linie IV.	Gesundbrunnen—Alexanderplatz—Neukölln (Thomasstraße) bis Britz (4) — Gesundbrunnen bis Bahnhf. Reinickendorf (3)	4,30 4,50	8,1 7,1	35 32
Linie V.	Friedrichsfelde—Lichtenberg—Alexanderplatz — Neue Linie V siehe oben	— —	— —	— —
	Zusammen bzw. im Durchschnitt	26,90	8,9	239
	Gesamtbaulängen und -kosten	84,00	—	992

Die bestehenden bzw. zur Zeit schon im Ausbaubefindlichen Linien haben zusammen eine Betriebslänge von rd. 76 km oder 81 km Gesamtbaulänge. Mit der Fertigstellung des gesamten neuen Liniennetzes würde also eine reichliche Verdoppelung eintreten.

Als wünschenswerte Ergänzungen, die im obigen Plan noch nicht aufgenommen sind (aber in Abb. 2 eingetragen), werden genannt:

Linie X als eine weitere Nordsüdlinie Seestraße—Bhf. Putlitzstraße—Bhf. Tiergarten—Bhf. Zoologischer Garten—Kaiserallee (bis zur Rheinstraße) mit 10,3 km. Ihr Bau würde auf der Strecke Lehrter Bhf.—Brandenburger Tor mit Linie VI zusammenfallen, also hier einen viergleisigen Ausbau des Tunnels bedingen.

Außerdem die beiden Ringlinien IX und XI über deren Führung und Bauwürdigkeit auch im Aufsichtsrat der Verkehrs A. G. noch keine Einigkeit besteht. Linie IX ist nur ein Teilring von 10,4 km, beginnend Warschauer Brücke und nach Norden geführt über Stettiner Bhf. und südwestlich bis Brandenburger Tor; Linie XI mit 31,3 km Länge ist dagegen ein Vollring mit einem Ansatz Hasenheide—Grenzallee (Neukölln).

Die Denkschrift gibt zu den geplanten Verlängerungen und neuen Linien dann noch nähere Erläuterungen über die Bedeutung der einzelnen Linien für den Verkehr und die Ausgestaltung einiger wichtiger Punkte und Anschlüsse.

Aus dem Bauprogramm und Finanzierungsplan ist folgendes zu entnehmen:

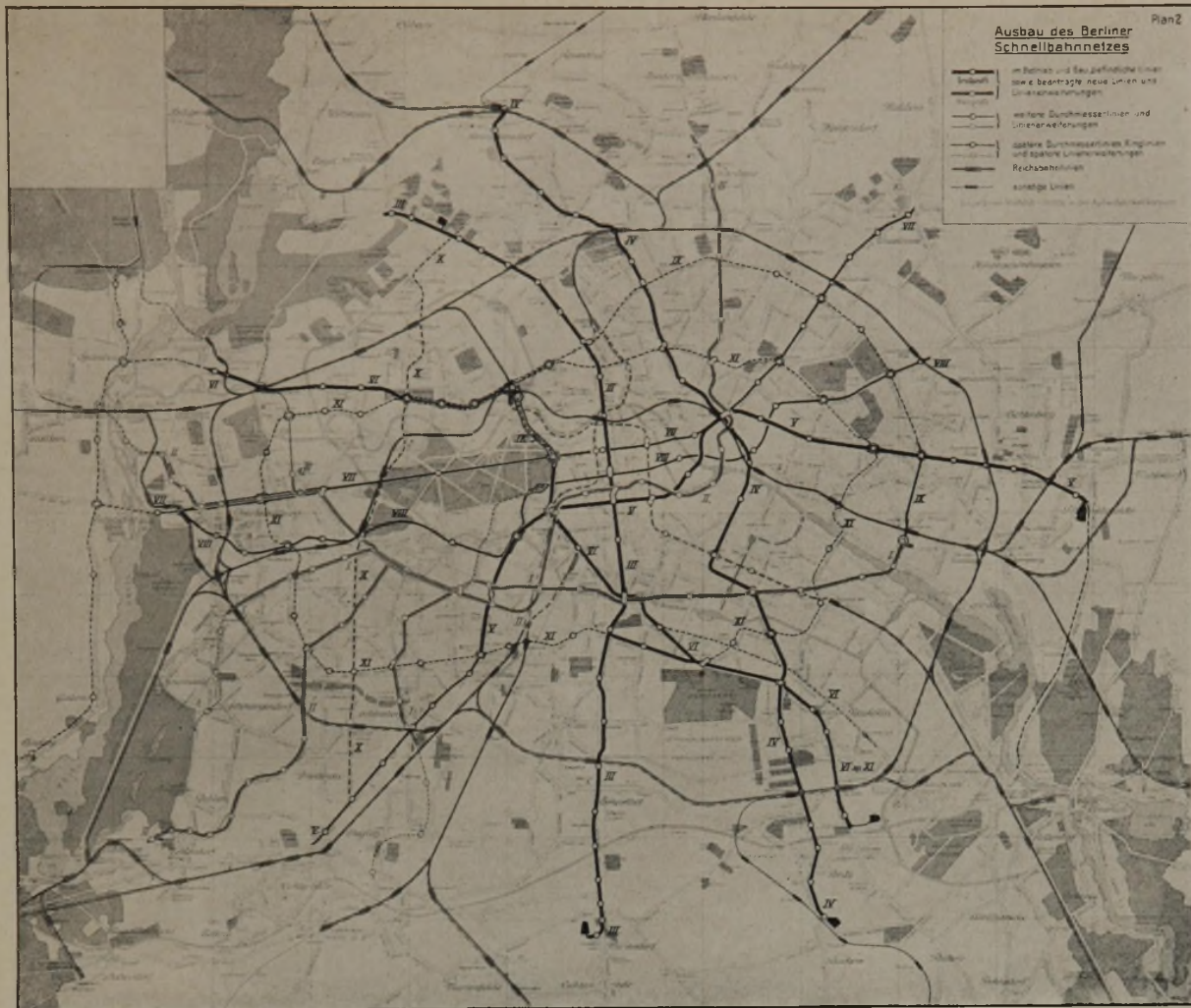


ABB. 2 PLAN FÜR DEN GESAMT-AUSBAU DES BERLINER SCHNELLBAHNNETZES AUCH MIT DIREKTEN VERBINDUNGEN DER ENDBAHNHÖFE DER REICHSBAHN. (1 : 120 000)

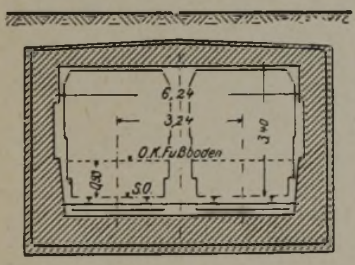


ABB. 3. KLEINPROFIL
Linie I und II in Abb. 2

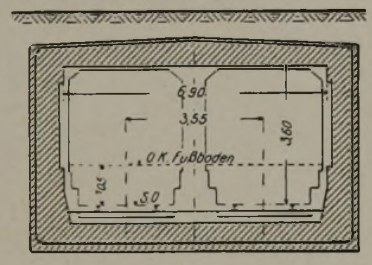


ABB. 4. GROSSPROFIL
Linie III–XI in Abb. 2

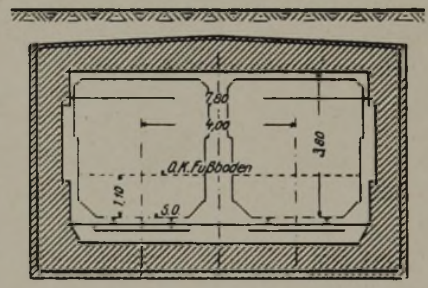


ABB. 5
PROFIL FÜR LINIEN MIT
EISENBAHN-BETRIEBSMITTELN. 1 : 200

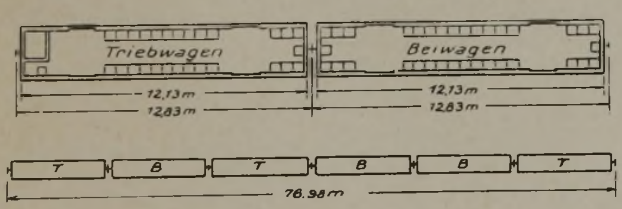
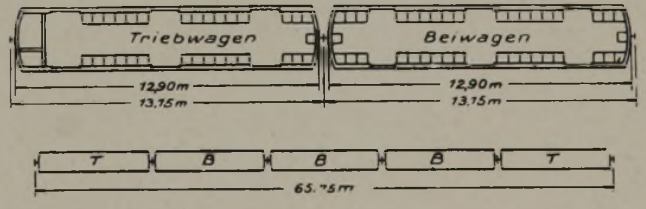
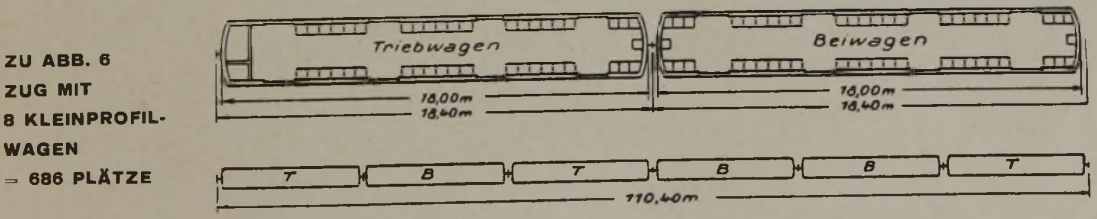


ABB. 6. ZUG MIT 6 KLEINPROFILWAGEN = 516 PLÄTZE



ZUG MIT 5 GROSSPROFILWAGEN = 593 PLÄTZE. ABB. 7



ZU ABB. 6
ZUG MIT
8 KLEINPROFIL-
WAGEN
= 686 PLÄTZE

ABB. 8 (LINKS)
ZUG MIT
6 LANGWAGEN
= 993 PLÄTZE

Von den in der Tabelle unter II angegebenen Linien sind zur Zeit (seit 1927) noch im Bau Linie IV Gesundbrunnen — Neukölln und Linie V Friedrichsfelde — Alexanderplatz, außerdem die Erweiterungen der Nord-süd-bahn bis Flughafen — Tempelhof (Südring) und Bergstraße — Grenzallee (Teltowkanal), der Stammlinie von Stadion bis Ruhleben nach Westen und vom Nordring bis zur Mühlenstraße in Pankow im Norden; ferner die Erweiterung der Linie Gesundbrunnen — Neukölln von Boddinstraße bis Ringbahnhof Hermannstraße; in Ausführung ist ferner die 5 km lange Verlängerung der Dahlemer Linie Thielplatz — Zehlendorf - West (Alsenstraße), die aber in dem Finanzierungsplan nicht einbegriffen ist. Diese zusammen 21 km umfassenden Strecken sollen bis Ende 1929, spätestens Anfang 1930 fertig sein mit einem Kostenaufwand von 210 Mill. M. (erfordern also durchschnittlich im Jahr 7 km mit je 70 Mill. M.) ohne Betriebsmittel usw.

Dazu kommen dann die in obiger Tabelle schon zusammengestellten neuen Linien und Erweiterungen mit rund 84 km Gesamtlänge, 992 Millionen M. Baukosten (11,9 Mill./km). Als dringendste werden die beiden neuen Innenstadtlinien V und VI sowie die Linien-erweiterungen 1—6 (vgl. die eingeklammerten Zahlen in der Tabelle unter II, S. 38) bezeichnet.

Wenn für den Gesamtplan schätzungsweise 15 Jahre Bauzeit angenommen werden, so ergeben sich im Jahr 5,6 km Neubau mit 66 Mill. M. Kosten. Die Ausführung wird mit der bestehenden Bauorganisation der Berliner Nord-süd-bahn A. G. für möglich gehalten.

Die in der Berliner Verkehrs A. G. wirtschaftlich zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen werden für so kräftig gehalten, daß die Erweiterungen kleineren Ausmaßes jeweils aus den laufenden Mitteln bestritten werden können und daß die in den Unternehmungen vereinigte Vermögensmasse außerdem die Basis liefern könne für Kreditoperationen größten Stils.

Es wird damit gerechnet, daß das 1929 fertiggestellte Bahnnetz nicht nur aus sich heraus die Betriebskosten decken kann, sondern auch die Verzinsungen und Tilgung des Anlagekapitals (so weit es nicht aus städtischen Anleihen zur Verfügung gestellt wird). Allerdings sollen dazu die Überschüsse der Oberflächenverkehrsmittel (Straßenbahnen, Omnibus) mit herangezogen werden. Zu verzinsen und zu tilgen sind allerdings noch alte Anleihen von 85 Mill. M. bzw. Anleihen für das jetzt noch laufende Bauprogramm in Höhe von 224 Mill. M. Die Denkschrift macht hierzu noch Angaben über die fortschreitende Tilgung dieser Anleihen, die eine entsprechende Verringerung des Zinsendienstes herbeiführt. Das sind die gesamten Angaben über die Finanzierung.

Den Beschluß der Denkschrift bilden einige Angaben über den Verkehr, die hier ebenfalls interessieren:

Die Einwohnerzahl Berlins betrug danach 1927 im ganzen 4,21 Millionen. Sie wird geschätzt auf 5,18 Millionen im Jahr 1945. Der gesamte innerstädtische Verkehr 1927 und 1928 (nur geschätzt) war folgender:

	1927	1928
	Millionen	
Straßenbahn und Omnibus	998	1123
Hoch- und Untergrundbahnen	225	285
Stadt- und Ringbahnen	979	412
Summe der Fahrgäste	1600	1800

Die weitere Entwicklung des Verkehrs wird mit dem Ausbau der Verkehrsmittel wie folgt geschätzt (Übersteiger bei jedem Verkehrsmittel gezählt):

	1930	1935	1945
Straßenbahn und Omnibus	1200	1280	1425
Hoch- und Untergrundbahnen	360	540	850
Stadt- und Ringbahnen	440	460	575
Summe der Fahrgäste	2000	2280	2850

Verkehr der Hoch- und Untergrundbahnen allein:

Jahr	Länge in km	Fahrgäste im Ganzen Millionen	Fahrgäste auf 1 km Millionen	Fahrten auf den Kopf der Bevölkerung
1930	81	360	4,4	459
1935	108	540	5,0	492
1945	165	850	5,2	550

Als Vergleich wird angeführt, daß die Zahl der jährlichen Fahrten 1925 in Paris 411, London 505, New York 545 betrug.

Rentabilitätsberechnungen werden auf Grund dieser Ziffern jedoch nicht aufgestellt, ebensowenig Tariffragen erörtert. Es wird nur angeführt, daß für die Wirtschaftlichkeit der Schnellbahnlagen die Oberflächenverkehrsmittel sich dem Ausbau des Schnellbahnnetzes anpassen müssen.

So weit die Denkschrift. Aus diesem 15jährigen Programm nimmt die Vorlage an die Stadtverordneten nun das folgende Bauprogramm für die nächste Zukunft heraus:

Dieses umfaßt die Linien-erweiterungen der Nord-süd-bahn nach Norden um 2,05, nach Süden um 1,7 km; der Stammstrecke im Norden um 1,75 km; der Linie Gesundbrunnen — Neukölln nach Süden um 0,8, zus. also 6,5 km mit rd. 80 Mill. M. Kosten, von denen aber etwa 15 Mill. durch gering verzinsliche Zuschüsse von Staat und Reich gedeckt werden, also nur 65 Mill. M. durch Anleihen der Verkehrs-A.-G. aufzubringen sind.

Die Dringlichkeit dieser Arbeiten wird einerseits mit dem Verkehrsbedürfnis und der Erhöhung der Wirtschaftlichkeit der betr. Linien begründet, andererseits mit der Notwendigkeit weiterer Arbeitsbeschaffung für die zur Zeit bei den Bauten der Gesellschaft beschäftigten rund 8000 Arbeiter (darunter 5000 Arbeitslose), die sonst von Juli d. J. beginnend nach und nach entlassen werden müßten.

Es soll ferner für die beiden Citylinien V und VI in Plan 2 (Alexanderplatz — Potsdamer Platz — Potsdamer Straße — Kleistpark mit 5,4 km, Halle-sches Tor — Potsdamer Platz — Lehrter Bahnhof mit zus. 5 km), deren Gesamtbaukosten auf 210 Mill. M. geschätzt werden, die Konzessionserteilung durch die Aufsichtsbehörden nachgesucht und die Verhandlungen mit der Reichsbahn über die Herstellung des Bahnhofes Potsdamer Platz so geführt werden, daß ab 1930 auch mit diesen Bauten begonnen werden kann. Auch hier wird mit dem schon erwähnten Zuschüssen in Höhe von etwa 20 v. H. des Anlagekapitals gerechnet, die nur mit 4 v. H. zu verzinsen und in 15 Jahren zu tilgen sind.

Unter diesen Voraussetzungen kommt die Vorlage zu einem 8,5prozentigen Satz für Verzinsung und Amortisation, während mit 5—4 v. H. Rente des aufgewendeten Kapitals der Schnellbahnen gerechnet wird, so daß rund 5 v. H. aus den Gesamterträgen der Verkehrsunternehmen bestritten werden müssen. Durch die mit dem Fortschreiten des Ausbaues des Schnellbahnnetzes sich ergebende günstigere Betriebsweise der Oberflächenverkehrsmittel durch Fortfall des Langstreckenverkehrs sowie durch die zu erwartende Steigerung des Gesamtverkehrs wird aber eine weitere Verringerung des Zuschußbedarfes zu den Untergrundbahnen während der Amortisationsperiode vorausgesetzt. — Fr. E.

AMERIKANISCHE CITYBILDUNG DER ZUKUNFT

Von Architekt Karlwilhelm Just, Dresden

Mit 8 Abbildungen

Die führenden Architekten und Städtebauer in den Vereinigten Staaten beschäftigen sich eingehend mit der durch die Citybildung immer wichtiger werdenden Frage der Citygestaltung. Auf Grund des neuen Baugesetzes glaubt man allmählich einen Weg gefunden zu haben, auf dem sich die Stadt der Zukunft weiter entwickeln wird.

Zwar ist das neue Baugesetz bis zu seiner letzten Folge noch nicht durchgeführt, doch haben die führenden Grundstücksmakler in den letzten Jahren, in denen man nach dem neuen Gesetz gebaut hat, erkannt, daß die baugesetzlich erlaubten Höhen mit ihren Rücksprüngen für die verschiedenen Bauklassen nicht besonders wirtschaftlich sind. Bei der baupolizeilich günstigsten Ausnutzung der Grundstücke entstehen eine Menge Räume, die niemals hätten gebaut werden sollen.

Die schematische Darstellung Abb. 2, S. 42, zeigt ein Apartmenthaus, das unter dem gegenwärtigen

Zonengesetz errichtet wurde. An den beiden Giebelwänden sind Fenster erlaubt, die fortfallen, sobald auf den nachbarlichen Grundstücken ähnliche Häuser errichtet werden würden. Abb. 3, S. 42, stellt ein etwas größeres Grundstück dar mit dem Haustyp, der auf Grund des vorgeschlagenen Baugesetzesentwurfes entsteht. Bis zu einer bestimmten Höhe dürfen keine Fenster nach den Nachbargrundstücken angebracht werden. In den oberen Geschossen muß die Giebelwand, ebenso wie an der Straßenfront, stufenweise zurücktreten, bis sich dann der turmartige Baukörper herausbildet.

Noch stellen aber all diese Gesetze Stufen in der Höhenentwicklung dar. Daß in dem Geburtsland der Wolkenkratzer das Hochhaus eine wesentlich beherrschendere Rolle spielen wird als in europäischen Zukunftsstädten, liegt auf der Hand. Vor allen Dingen sind der amerikanische Architekt und auch das Publikum mit der lotrechten Aus-



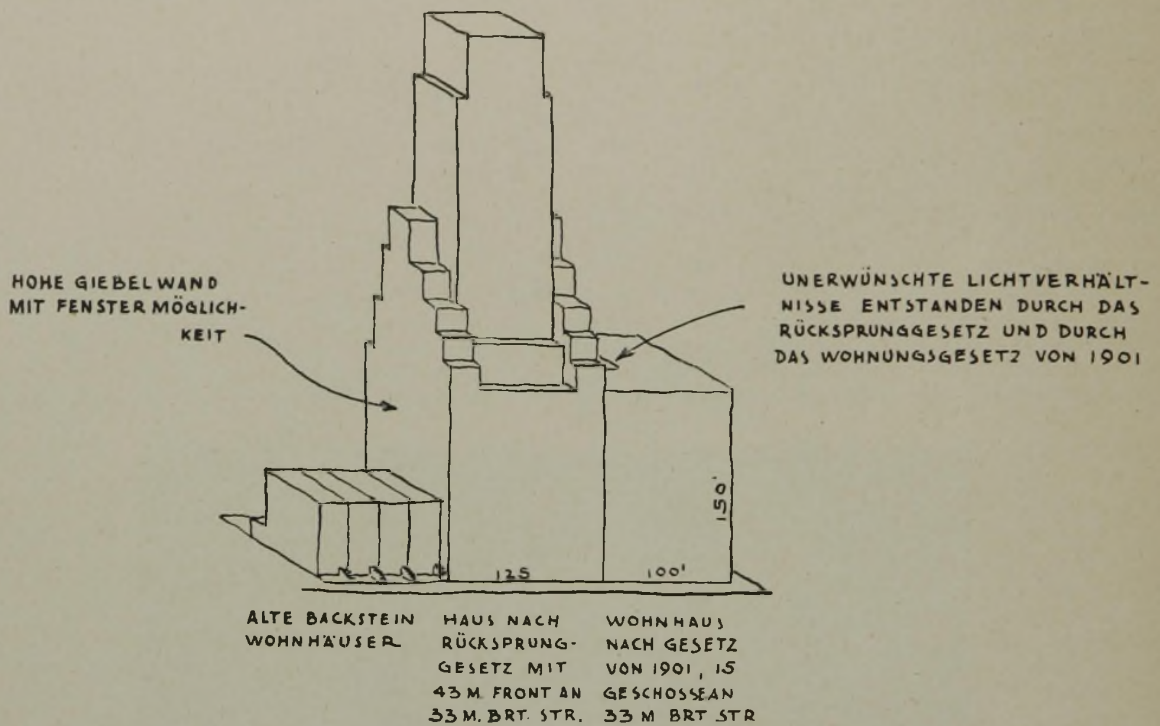
ABB. 1
STRASSE IN
NEWYORK CITY

Nach einer
Radierung von
Karl Delmann
(Aus New York Times)

dehnung der Gebäude vertrauter, so daß einige Stockwerke mehr nicht die gleiche Entrüstung hervorrufen wie in europäischen Ländern. Es soll natürlich nicht verschwiegen werden, daß die Bewohner kleiner und mittlerer Städte Amerikas dieselbe Einstellung zu den Hochhäusern haben, wie z. B. der Durchschnitts-Berliner oder -Mündener,

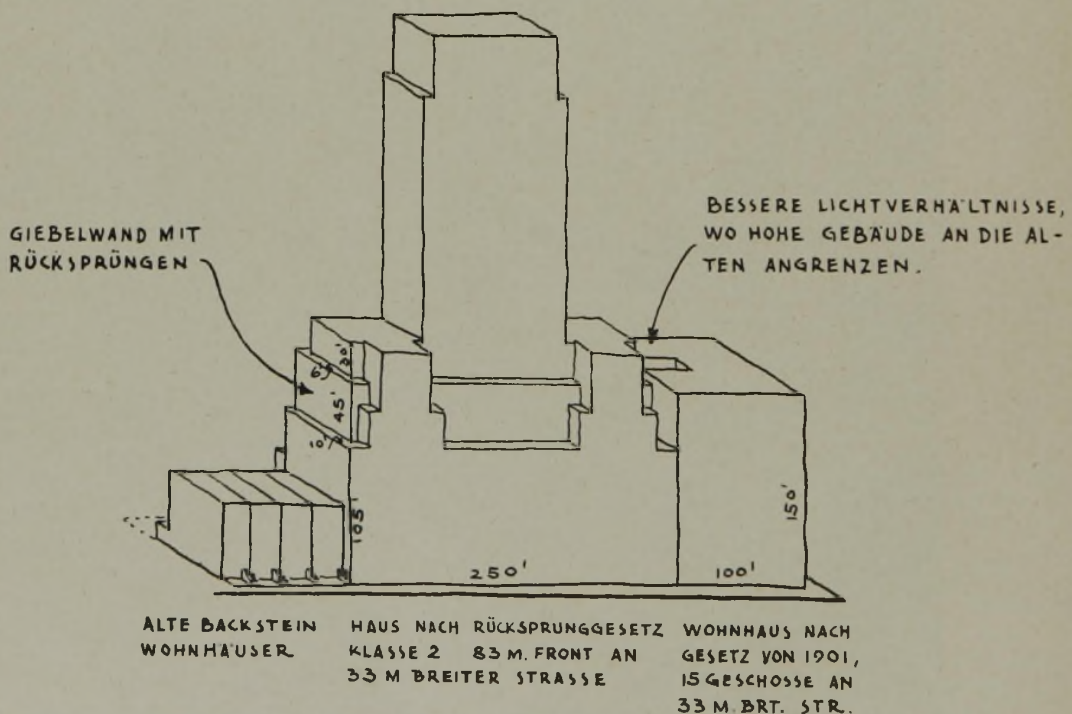
welche Verzögerungen ist ihm erst am 22. Mai 1888 die Konstruktion patentiert worden, und zwar nur für England, Deutschland, Frankreich und die Vereinigten Staaten.

In der Bauwelt Amerikas wird dieses Ereignis als eines der wichtigsten in der Geschichte der Architektur seit den Tagen Roms angesehen.



APARTMENTHAUS NACH DEM GEGENWÄRTIGEN ZONENGESETZ

ABB. 2



DESGL. WIE ABB. 2. AUF GRUND DES VORGESCHLAGENEN BAUGESETZES

ABB. 3

die eben niemals mit ihnen in Berührung gekommen sind.

Im Jahre 1880 kam ein Architekt in Minneapolis, Leroy S. Buffington, der heute noch in der Praxis steht, auf einen Gedanken, der überhaupt erst die Grundlage zu den heutigen Zukunftsplänen der Amerikaner werden sollte: Er entwarf ein 28 Stockwerk hohes Gebäude mit Eisengerippe als Tragkonstruktion. Durch irgend-

Inzwischen hatten Architekten in Chicago Versuche mit Eisen und Beton unternommen. Das Home Insurance Building, das W. L. B. Jenney 1885 vollendete, hatte quadratische gußeiserne Säulen als Tragkonstruktion. Ebenso hatte Buffington in dem Boston Block Building in Minneapolis 1885 seine Gedanken in die Tat umgesetzt. Das Monadnock Building in Chicago, das mit seinen 16 Geschossen in massivem Mauerwerk 1889

erbaut war und im Erdgeschoß eine Mauerstärke von 2,70 m aufwies, hielt den Vergleich mit der neuen Konstruktionsart nicht aus. Trotzdem fand in diesen Jahren Buffington noch Niemand, der sein 28 Stockwerk hohes Eisengerüsthaus finanzieren wollte. Es steht nicht fest, ob das Patent Buffingtons bis 1894 überhaupt benutzt wurde. Sicher ist jedenfalls, daß von anderer Seite ähnliche Konstruktionen mit kleinen Abweichungen ausgeführt wurden. Seit Buffington das Patent bekommen hat, klagt er jedoch seit Jahren, ohne daß er irgendwelchen Erfolg erzielt hätte.

wickeln sollen. Das Verhältnis der Straßen zur bebauten Fläche in den amerikanischen Städten ist $\frac{1}{2}$ zu 1, während durch eine lotrechte Entwicklung der Gebäude das Verhältnis 7 zu 1 werden könnte. Dieses Schema würde eine wesentliche Verbreiterung der Straßenfläche ergeben. Die durch die Straßenverbreiterung den Grundstücken verlorengegangene, vermietbare Fläche würde durch entsprechende Geschoßzahl ersetzt werden. Das Ergebnis wird sein, daß eine derartige Stadt nur noch aus Türmen besteht, die weit genug voneinander entfernt sind, um den sich ergebenden

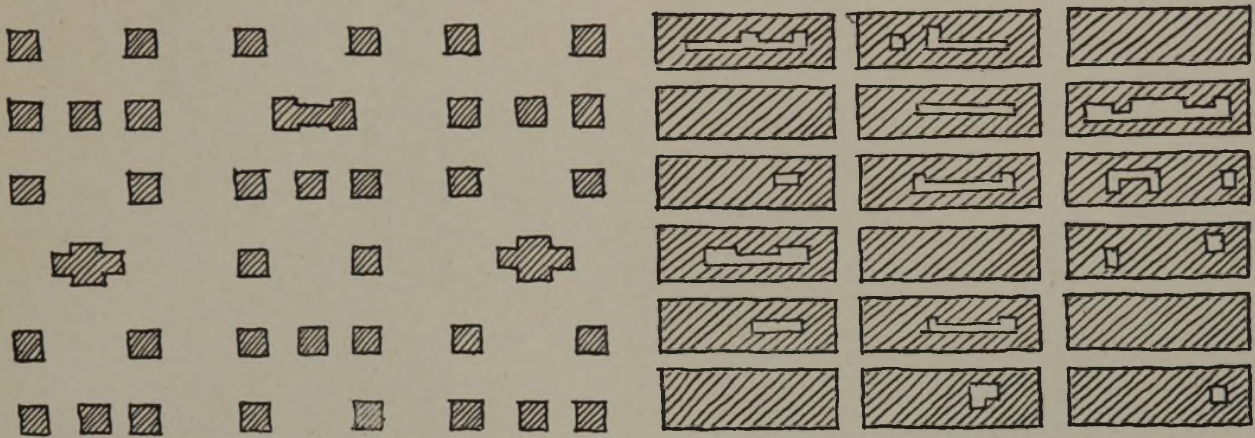


ABB. 4. TYPISCHES STADTVIERTEL VON NEW YORK. LINKS DASSELBE STADTVIERTEL MIT TÜRMEN STATT BAUBLÖCKEN

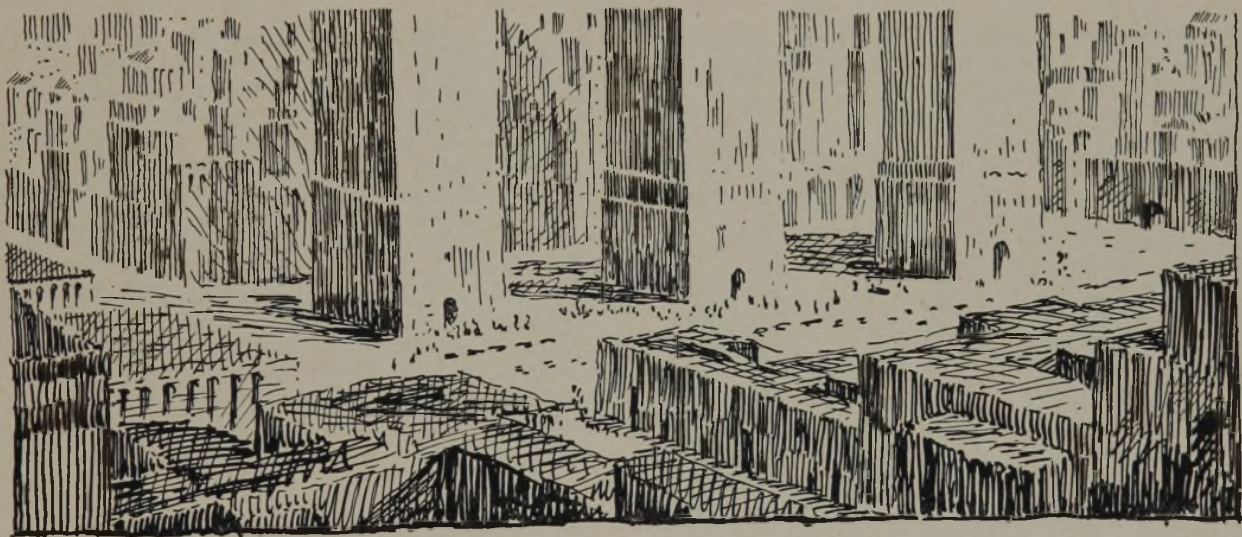


ABB. 5 SKIZZE VOM FUSS DER TÜRME MIT GENÜGENDE LUFT, LICHT UND VERKEHRSRAUM
Architekt: Raymond Hood

Durch das Eisengerippe war eine Möglichkeit für Abmessungen gegeben, denen man bisher zweifelnd gegenüberstand. Ferner waren in den großen Städten wie New York und Chicago die Menschen so dicht zusammengeballt, wie man es früher bei den schon großzügig angelegten Stadtplanungen kaum für den Höchstfall errechnet hatte. Es liegt nun auf der Hand, daß der amerikanische Architekt diese beiden Faktoren, das Eisen als Konstruktionsmittel und die Menschenmassen, als Grundlage für die Städte der Zukunft nimmt.

Der New-Yorker Architekt Raymond Hood hat eine Anregung gebracht, die man auf die schon bestehenden Städte anwenden könnte: die Straßen, die das wagerechte Element der Städte sind, möglichst in der Fläche auszudehnen, während die Häuser als lotrechtes Element mit möglichst geringer wagerechter Grundfläche sich lotrecht ent-

wickeln. Auch die Belichtung der einzelnen Geschosse ist durch den weiten Abstand der Gebäude günstig. (Abb. 4 und 5, oben.)

Auf diesem Prinzip hat Alfred C. Bosson, N. Y. C. eine Umgestaltung der New-Yorker Verkehrsverhältnisse vorgeschlagen. Er glaubt, daß es keine 50 Jahre mehr dauern wird, daß die Fifth Avenue, Broadway und Park Avenue nur noch einige wenige, dafür aber um so höhere Häuser haben werden, die in genügendem Abstand voneinander stehen. Das Erd- und I. Obergeschoß werden Läden haben; die Fußgänger werden in Straßenhöhe unter Kolonnaden gehen, um den ganzen Raum zwischen den Gebäuden für den Autoverkehr zur Verfügung zu haben. Im Obergeschoß wird der eigentliche Fußweg ausgekragt angelegt, um Fahr- und Gehverkehr streng voneinander zu

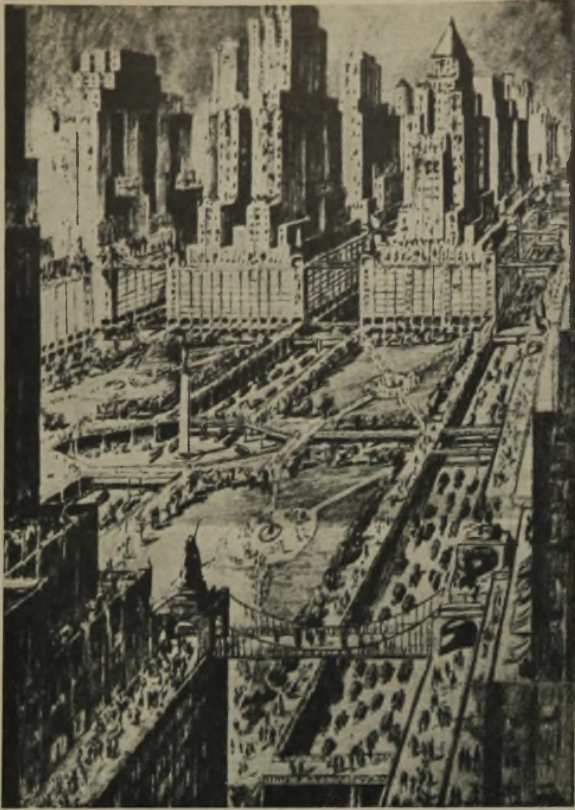


ABB. 6. ZUKUNFTSSTADT
Nach Plänen von Architekt Harvey Wiley Corbett



ZUKUNFTSSTADT. ABB. 7
Nach Plänen von Architekt Alfred C. Bossom

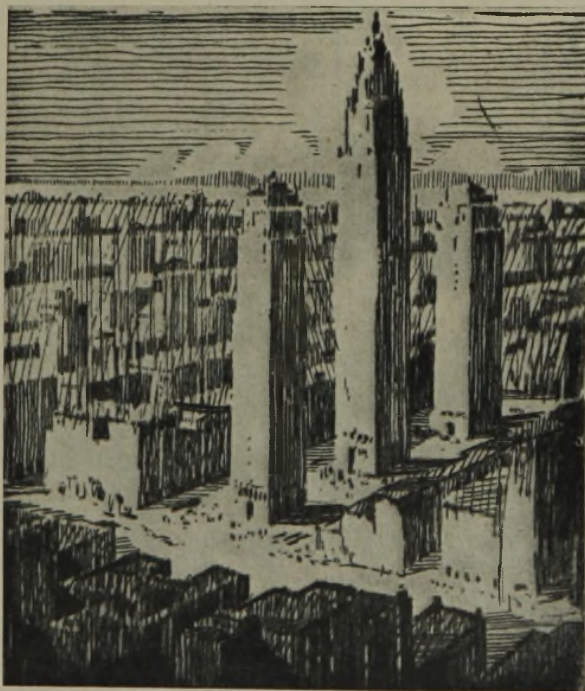


ABB. 8. HOHE HÄUSER, BREITE STRASSEN
Vorschlag von Architekt Raymond Hood

trennen. In diesem Geschoss befinden sich auch die Banken, Restaurants und ähnliche Betriebe. Die nächsten zehn Geschosse sollen für Büroräume zur Verfügung stehen, die mit einem dem Tageslicht verwandten, jedoch künstlichen Licht erhellt werden. Ob die Versuche, die in Amerika im Gange sind, ein gesünderes Licht als die augenblickliche elektrische Beleuchtung zu finden, von Erfolg gekrönt sein werden, muß der Zukunft überlassen bleiben. (Vgl. auch die Abb. 6 bis 8.)

Oberhalb des X. Geschosses sind die Hotels, die Wohnungen und die Schulen, zu allerobst auf manchen Gebäuden die Krankenhäuser. Jeder Block wird dann eine Stadt für sich darstellen, in der der Verkehr in der Hauptsache sich in lotrechter Richtung abspielen wird. Vielleicht wird man später, wie man heute nach der Arbeit eine halbe Stunde mit der Straßenbahn oder Untergrundbahn wagerecht fährt, in wesentlich geringerer Zeit lotrecht nach Hause fahren.

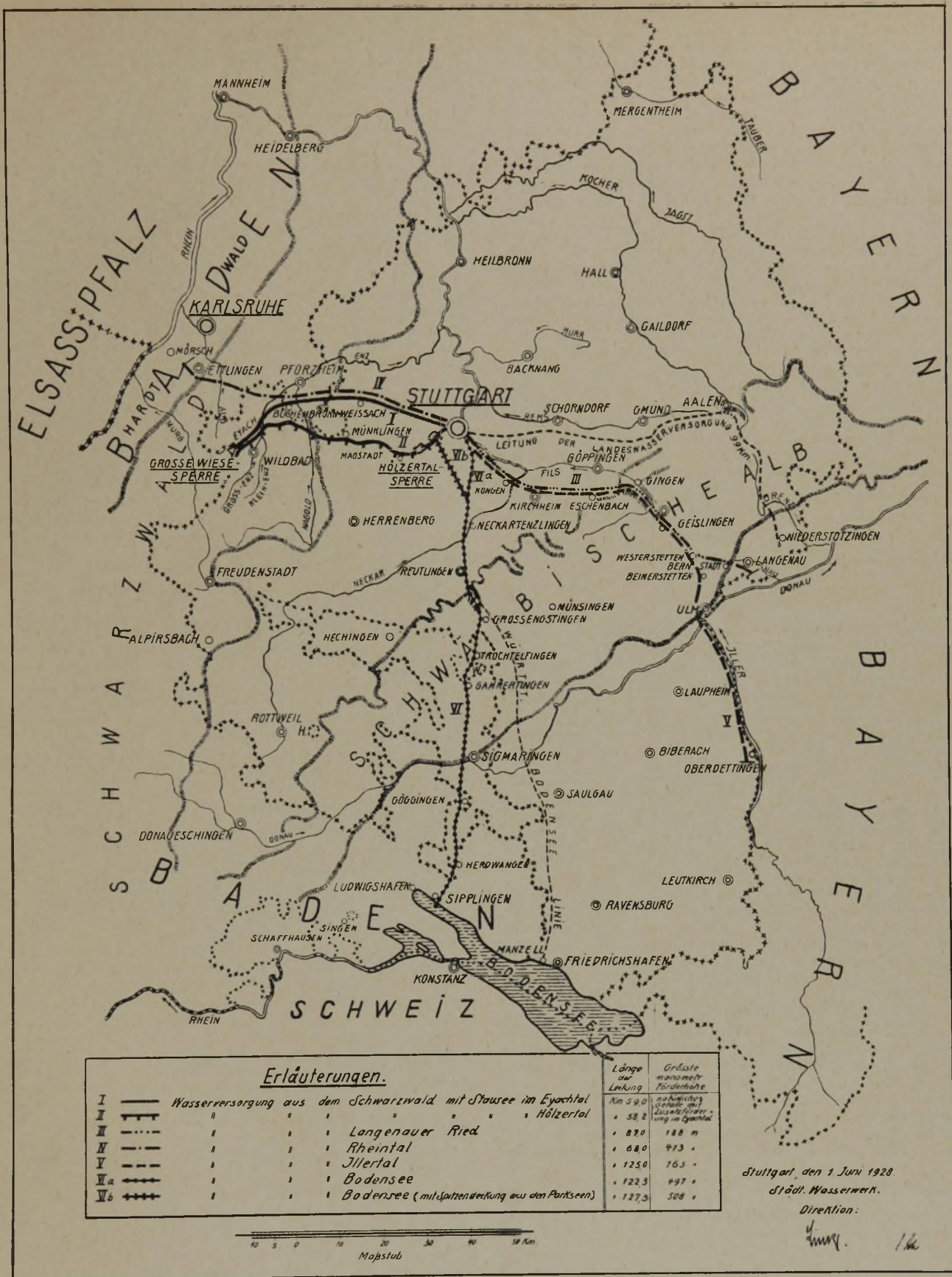
Auf uns Europäer wirken alle diese Zukunftspläne der Amerikaner mehr als phantastisch. Vorläufig sind sie es auch noch für amerikanische Verhältnisse. Immerhin spielen doch die führenden Architektenkreise mit diesen Plänen. Auch schon dem kindlichen Spiel liegt irgendein Unterbewußtsein zugrunde, das sich später, wenn nicht in derselben, dann aber in ähnlicher, verwandter Art auswirken wird. —

ERWEITERUNG DER WASSERVERSORGUNG VON STUTTGART

EINE DENKSCHRIFT DER DIREKTION DER STÄDT. WASSERWERKE Mit einem Übersichtsplan

Die Wasserversorgung der Stadt Stuttgart, die i. J. 1927 etwa 18,5 Mill. cbm bei rd. 70 000 cbm höchster Tagesleistung betrug, wird bestritten: teils aus eigenen Wasserwerken der Stadt, teils aus Lieferungen der Württ. Landes-Wasserversorgung (weiterhin L. W.), an die Stuttgart seit 1912 angeschlossen ist.

Die Höchstleistung der L. W. an Stuttgart beträgt vertragsmäßig 52 600 cbm im Tag. Der übrige Bedarf wird gedeckt teils durch das Wasserwerk an den sog. Parkseen, teils durch filtriertes Neckarwasser, zum geringen Teil auch durch Neckargrundwasser und ferner durch Quellwasser der Fildergruppe.



Die heutigen Anlagen der L. W., die Grundwasser aus dem Langenauer Gebiet entnimmt und in einer Leitung über Aalen Stuttgart zuführt, sind in der Leistungsfähigkeit der Zuleitung voll ausgenutzt, so daß eine Steigerung der Spitzenleistungen nicht mehr möglich ist. Vorkommnisse i. J. 1921 haben außerdem gezeigt, wie bedenklich es ist, die Wasserversorgung einer Großstadt in der Hauptsache auf eine einzige Bezugsquelle einzustellen, bei deren Versagen die größten Unzuträglichkeiten entstehen. Stuttgart ist nun zwar zu entspr. Wasserentnahme von der L. W.

durch langjährigen Vertrag verpflichtet, aber nicht behindert, darüber hinaus eigene Anlagen entweder in demselben Bezugsgebiet zu schaffen, soweit dadurch die Belange der L. W. nicht beeinträchtigt werden, oder ganz neue Bezugsquellen (Schwarzwald, Illergebiet usw.) sich selbst zu erschließen. Die Städt. Wasserwerke, die unter Leitung des Dir. E. Link stehen, haben daher schon 1925 den Bezug von Wasser aus dem Schwarzwald (Eyachtal) angeregt und unlängst eine Denkschrift zur öffentlichen Erörterung gestellt, in der die verschiedenen Versorgungsmöglichkeiten Stuttgarts

untersucht und bestimmte Vorschläge für das weitere Vorgehen Stuttgarts gemacht werden. Diese gipfeln darin, eine neue Zuleitung von Schwarzwaldwasser aus dem Eyachtal zu bearbeiten, und zwar für die beiden Fälle, daß Stuttgart für sich allein vorgeht oder zusammen mit der L. W., so daß auch deren übrige Abnehmer mitbefriedigt werden. Da die Verfolgung dieser Pläne aber noch Jahre erfordert, soll, um dem Bedürfnis der nächsten Jahre bis 1932 zu entsprechen, zunächst ein Ausbau des Seewasserwerkes erfolgen.

In dem aus der Denkschrift entnommenen Übersichtsplan auf S. 45 sind verschiedene Möglichkeiten zusammengestellt. Sie sind in Württemberg nur beschränkt. Immerhin bestehen 6 derartige Möglichkeiten, die näher untersucht werden:

1. Wasserversorgung aus dem Schwarzwald mit Stausee im Eyachtal, 2. desgl. mit Stausee im Hölzertal, 3. aus dem Langenauer Ried, 4. aus dem Rheintal, 5. aus dem Illertal, 6. aus dem Bodensee. Zu letzterer Lösung ist noch eine Variante bearbeitet, bei der die Spitzendeckung aus den Parkseen erfolgen soll.

Die gleichmäßige Voraussetzung für alle Entwürfe ist, daß die durch die Neuanlagen zu gewinnenden Wassermengen bis 1950 ausreichen sollen. Es wird angenommen, daß Stuttgart dann 540 000 Einwohner zählen, der jährl. Wasserverbrauch auf 32,8 Mill. cbm und der größte Tagesverbrauch auf 157 000 cbm gestiegen sein wird. Diese Mengen entstammen:

Entnahme aus	Jahresleistung cbm	Höchste Tagesleistung cbm
Landeswasserversorgung	10 800 000	52 600
Örtliche Anlagen	7 000 000	29 400
Neues Werk	15 000 000	75 000
Bedarf 1950	32 800 000	157 000

Die Untersuchungen sind hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit, da einige der Anlagen auch für noch größeren Bedarf verhältnismäßig vorteilhaft auszubauen sind, bis 1960 und 1965 fortgesetzt. Im letzteren Jahre werden errechnet: 706 300 Einwohner, 45,6 Mill. cbm Jahresbedarf, 220 000 cbm höchster Tagesbedarf, d. h. 312 l Höchstbedarf auf den Tag und Kopf bzw. 178 l im Mittel.

Die Lösung zu 6, Versorgung aus dem Bodensee, scheidet aus wirtschaftlichen Gründen aus. Der Gedanke, aus diesem unerschöpflichen Reservoir den Wasserbedarf bis in ferne Zeiten zu decken, läßt sich nicht verwirklichen, weil es unwirtschaftlich wäre, der 122,2 km langen Zuleitung von vornherein einen zu großen Durchmesser zu geben. Wird sie auf 75 000 cbm höchste Tagesleistung (15 Mill. cbm im Jahr) bemessen, so stellt sich bis 1950 das Schwarzwaldprojekt mit Sperre im Eyachtal um rund 45 Mill. M. billiger (6 v. H. Zinsen zu den Jahresersparnissen zugeschlagen); wird die Leistung auf 41 000 cbm tägl. Leistung begrenzt, die fehlende Spitzendeckung dem auszubauenden Parkseewerk entnommen, so bleibt die Differenz noch 32,5 Mill. M. Das Projekt erfordert ein Pumpwerk am Bodensee mit 497 m größter manometr. Förderhöhe.

Auch das Illertalprojekt erfordert 39,5 Mill. Mark mehr. Es sieht Grundwasserfassungen bei Oberdettingen vor. Von hier gelangt das Wasser mit natürlichem Gefälle bis zum Donautal, muß am Fuße des Alb durch ein Förderwerk gehoben werden (größte Förderhöhe 165 m) und erfordert bis Stuttgart 125 km Leitungslänge. Die Gewinnung von 15 Mill. cbm jährlich, 75 000 cbm Höchstleistung täglich, erscheint im übrigen gesichert.

Die Denkschrift zieht, falls in späterer Zeit die Erweiterung der Wasserversorgung wieder in Frage steht, die Bodenseeverorgung der Illerversorgung vor.

Die Wasserversorgung aus dem Rheintal setzt ein Zusammengehen mit Karlsruhe voraus, das ein neues Werk im Hardtwald ausführen will und die erforderl. Wassermengen von 15 Mill. cbm jährl., 75 000 cbm höchstens tägl. an Stuttgart abgeben könnte. Die Leitungslänge bis Stuttgart wäre 68 km, die größte Förderhöhe 415 m. Die reinen Wassergewinnungskosten würden sich etwa ebenso hoch stellen wie das Langenauer Projekt. Das Projekt ist noch nicht in allen Punkten geklärt, es wären noch Verhandlungen mit Karlsruhe zu führen. Das Schwarzwaldprojekt stellt sich bis 1950 um 15,5 Mill. M. niedriger.

Das Langenauer Projekt würde das Wasser aus demselben Fassungsgebiet entnehmen, das jetzt die L. W. ausnutzt. Verfügbar sind für Stuttgart die

Flächen rechts der Nau. Es würde teils Wasser aus dem Grundwasser direkt, teils aus künstlichem Grundwasser, durch Versenken von Nauwasser, gewonnen werden. Die Zuleitung nach Stuttgart würde 87 km Länge, die größte Förderhöhe 188 m betragen. Die Entnahme der erforderl. Wassermengen ohne Störung der staatl. Anlagen erscheint zwar gesichert, doch immerhin bedenklich, die Wasserversorgung ausschließlich auf ein einziges Gebiet einzustellen. Im Falle einer zufälligen Verseuchung könnten sehr bedenkliche Zustände entstehen, außerdem ist bei fortschreitender Grundwasserentnahme eine Verschlechterung desselben durch Zutritt von Oberflächenwasser nicht ausgeschlossen. Die Mehrkosten gegenüber Projekt 1 stellen sich auf 17,9 Mill. M.

Es bleiben nun noch die beiden Schwarzwaldprojekte 1 und 2. Gegen die Anlage der Talsperre bei Große Wiese im Eyachtal (30 m größte Wassertiefe, 4,25 Mill. cbm Fassungskraft) ist früher der Einwand erhoben worden, daß dadurch die Thermalquellen in Wildbad beeinflusst werden könnten. Das wird durch ein Gutachten des Prof. der Geologie an der Techn. Hochschule in Zürich, Dr. H. Schardt, widerlegt. Nach den Beobachtungsreihen der Jahre 1911 bis 1926 ist die jährl. durchschnittl. Abflußmenge im Eyachtal 52 Mill. cbm, davon 11,7 Mill. oder 22,5 v. H. Quellwasser. Davon sollen nach dem Projekt 1 i. J. 1950 für die Wasserversorgung an Stuttgart, Pforzheim und die Bezirksgemeinden 20 Mill. cbm i. J., bis 1000 mm Weite. Hebung des Wassers nicht erforderlich.

Das Schwarzwaldwasser ist ein sehr weiches Wasser von 1 bis 2 Deutsch-Härtegraden. Das Quellwasser ist ganz klar und praktisch keimfrei. Auch das Talsperrenwasser ist hygienisch unbedenklich, es soll außerdem in Schnell-Filteranlage entfärbt werden. Das Projekt erfordert Quellfassungen mit Sammelleitung, die Talsperre, unterhalb derselben die Schnell-Filteranlage, von dort nach Stuttgart 59 km Zuleitung mit 900 bis 1000 mm Weite. Eine Hebung des Wassers ist nicht erforderlich.

Die Triebwassermenge der unterhalb der Sperre liegenden Werke soll um höchstens 500 sl gekürzt werden, so daß mindestens 50 sl im Wasserlauf bleiben. Es werden dadurch den Betrieben 600 000 bis 700 000 Kilowattstunden entzogen werden, für die durch Geld oder Kraftlieferung Ersatz zu schaffen ist. Die Kosten dieses Projektes stellen sich auf 19,1 Mill. M.

Das Projekt 2 verzichtet, um allen Einwendungen wegen Beeinträchtigung der Wildbadthermen zu begegnen, auf die Talsperre im Eyachtal und sieht statt deren eine solche im Hölzertal vor (27 m größte Wassertiefe, Stauinhalt 17,3 Mill. cbm), außerdem, wie vorher, die Ausnutzung des Eyachwassers. Der Stausee liegt nur 14 km von Stuttgart entfernt, die Kosten der Zuleitung größeren Querschnittes von hier werden also geringer. Länge der Gesamtleitung 58,2 km.

Die Leitung liegt ganz auf Württemberger Gebiet, badische Quellen werden nicht benutzt, der gesamte Wassergewinn mit 20 Mill. cbm (100 000 cbm/Tag Höchstleistung) kommt daher Württemberg zugute. Man würde damit den gesamten Stuttgarter Bedarf bis 1958 decken können, der dann 39,4 Mill. cbm erreicht. Würden die L. W. ihre Höchstleistung von 52 600 cbm den Tag (davon 30 000 auf Stuttgart) im ganzen Jahre gleichmäßig liefern, so könnte zusammen mit diesem neuen Werke der Wasserbedarf bis 1965 gedeckt werden. Gegenüber dem Projekt 1 stellen sich die Kosten bis 1950 um 12,3 Mill. M. höher, dafür würden aber die Kosten für ein ab 1950 bei allen übrigen Projekten nötiges neues Werk mit mindestens 15 Mill. M. Kosten erspart.

Der Staat (Bauamt für das öffentliche Wasserversorgungswesen und Betriebsleitung der L. W.) hat sich nun auch mit dem nötigen Ausbau befaßt, und die Denkschrift setzt sich auch mit dessen Plänen auseinander, die einerseits eine zweite Leitung aus dem Langenauer Ried, andererseits auch einen Wasserbezug aus dem Illertal vorsehen, da die Spitzendeckung aus dem Langenauer Gebiet höchstens bis 1946 ausreicht. Die Denkschrift bemängelt die Qualität des bei diesem Plan zu gewinnenden Wassers und legt dar, daß das Hölzertalprojekt mit geringen Erweiterungen, wesentlich geringen Kosten und größerer Betriebssicherheit auch noch den Mehrbedarf der anderen Abnehmer der L. W. decken könnte.

Die Denkschrift kommt schließlich zu dem schon eingangs erwähnten Ergebnis. Für Stuttgart allein ist Projekt 1 mit Talsperre an der „Großen Wiese“ mit 15 Mill. cbm mittlerer Jahresleistung, 75 000 cbm höchster

Tagesleistung und 19,1 Mill. M. Gesamtkosten das Vorteilhafteste. Kommt es dagegen zu einer Einigung mit der L. W., so ist Plan 2 mit Sperre im Hölzertal am vorteilhaftesten mit 20 Mill. cbm Jahresleistung, 100 000 cbm höchster Tagesleistung, 26 Mill. M. Kosten. Vor Fertig-

stellung der neuen Anlagen wird der Ausbau des Seewasserwerkes vorgeschlagen, der einen Kostenaufwand von 5,2 Mill. M. erfordern und die Deckung eines höchsten Tagesbedarfs von 112 000 cbm bis 1935 ermöglichen würde. — Fr. E. —

VERMISCHTES

Das Preußische Städtebaugesetz und der Städtetag. Durch Aufnahme des § 121 a, der eine Entschädigungspflicht für die Nutzungsbeschränkungen der Flächenaufteilungspläne vorsieht, ist der Regierungsentwurf zum preuß. Städtebaugesetz für die Städte unannehmbar geworden. Der preuß. Städtetag hat keinen Hehl daraus gemacht, daß er das seitherige gesetzliche Verfahren der Stadterweiterung einer mit der Entschädigungspflicht für Nutzungsbeschränkungen beschwerten Neuregelung vorzieht. Demgemäß hat der preuß. Städtetag einen Gegenentwurf ausgearbeitet, der nunmehr vorliegt. Folgerichtig ist in diesem Gegenentwurf die mit der Entschädigungspflicht belastete Einrichtung des Flächenaufteilungsplanes aufgegeben worden. Man hat lediglich eine Erweiterung des Fluchtlinienrechts vorgesehen, ähnlich derjenigen im Gebiete des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk.

Die Pessimisten im Städtetag haben also recht behalten, die, wie Bürgermeister Sembritzki (Steglitz), der Einrichtung der Flächenaufteilungspläne von Anfang an mißtrauten. Man kehrt nun zum unverbindlichen Generalsiedlungsplan zurück und verlegt die Nutzungsbeschränkungen in die Bauordnung, wo eine Entschädigungspflicht nicht in Frage kommen kann.

Zweifellos ist diese Lösung schon ihrer Einfachheit wegen einem mit Entschädigungspflicht belasteten Flächenaufteilungsverfahren vorzuziehen. Die Gefahr einer Verbauung wichtiger Möglichkeiten ist durch die Ausdehnung des Fluchtlinienverfahrens auf Verkehrsänderungen und Wasserstraßen wohl behoben. Von der Festsetzungsmöglichkeit der Freiflächen in Form von Wäldern, Wiesen und Seen hat der Städtetag abgesehen, hat dagegen die Ausweisung von Kleingartenflächen, Flächen für Wassergewinnungsanlagen und Friedhöfen berücksichtigt.

Die Beschränkung des Bauverbotes ist naturgemäß vom Städtetag nicht übernommen worden. Mit Recht hat der Städtetag die in ihrer Unbestimmtheit bedenklichen Vorschriften des § 37 der Regierungsvorlage abgelehnt. Man muß bedenken, daß das ortstatutarische Bauverbot, das künftig durch Gemeindebeschlüsse ausgesprochen werden soll, bisher die Grundlage der städtischen Baupolitik war, in wirtschaftlicher, technischer und ästhetischer Beziehung. In der Zeit der Baukostenzuschüsse, in der alle möglichen Forderungen an den Bauherrn so leicht durchzusetzen sind, wird dieser Umstand oft vergessen.

Ein weiterer Stein des Anstoßes war für den Städtetag die in der Regierungsvorlage vorgesehene Regelung der zwischengemeindlichen Planung. Der Entwurf des Städtetages sucht diese Schwierigkeiten zu beseitigen, indem er allenthalben für die Aufsichtsbehörde die Beschlusbefugnisse setzt.

Man darf wohl sagen, daß diesem Vorschlag ein allzu großes Vertrauen in den Idealismus der Gemeinden zugrunde liegt. Wenn man beispielsweise von einer kleinen Gemeinde die Pflege des Durchgangsverkehrs durch Umgehungsstraßen verlangt, so wird man oft ebenso angesehen, wie wenn man einem kleinen gewerblichen Unternehmer die Rationalisierung nahelegt. Wirtschaftliche Schicksale nimmt man eben hin, fordert sie aber nicht heraus. Größeren Gemeinden geht es oft ebenso, wenn die Reichsbahn die Pflege örtlichen Verkehrs den größeren Interessen des Durchgangsverkehrs unterordnet.

Die Bestimmungen der Regierungsvorlage über den Baumschutz sind wohl ihrer Umständlichkeit wegen vom Städtetag nicht übernommen worden.

Durch Bauordnung sollen nach dem Vorschlag des Städtetages geregelt werden die Bauzonen, die Baustufen sowie die formale und farbige Gestaltung. (Aufbaupläne.) Die Einrichtungen der Baulastenbücher und der Bausperre sind geblieben.

Auch der Städtetag hat, wie die preuß. Regierung, auf Aufnahme des Umlegungsverfahrens in

den Gesetzentwurf verzichtet, weil ein Fortschritt im Umlegungsverfahren ohne Ausschluß des Rechtsweges im Sinne des § 30 des Enteignungsgesetzes unmöglich erscheint. Dieser Ausschluß des Rechtsweges könnte aber nur durch ein Reichsgesetz ausgesprochen werden.

Die Vorschriften über Enteignung sind im wesentlichen dieselben geblieben wie im Regierungsentwurf. Der § 117, der eine Verwendung der enteigneten Grundstücke zu andern als dem Enteignungszweck ausschließt, wurde nicht übernommen.

Auch an den Bestimmungen über die Entschädigung hat der Städtetag wenig geändert, er weist aber auf das dringende Bedürfnis einer Reform der derzeitigen Entschädigungsgrundsätze unter Berücksichtigung des Art. 155 der Reichsverfassung hin.

Die Anliegerbeiträge sollen nach dem Vorschlag des Städtetages künftig nicht durch Ortsatzung, sondern durch Gemeindebeschlüsse festgelegt werden, ihre Abstufung soll erfolgen entweder nach den verschiedenartigen Straßenbauklassen, den verschiedenen Ausnutzungsmöglichkeiten der Grundstücke, dem Verkehrsbedürfnis oder der Siedlungsweise.

Zuständigkeiten und Verfahren werden wesentlich vereinfacht. Die Aufgaben der Baupolizeibehörde und der Straßenpolizeibehörde sollen künftig in den Städten als Gemeindeangelegenheiten vom Gemeindevorstand wahrgenommen werden, die Bauordnungen werden durch den Gemeindevorstand erlassen. Auch dieser Vorschlag ist von einem starken — allzu starken — Glauben an den Idealismus der Gemeinden getragen, der durch die Vorkriegserfahrungen in den preuß. Ländern östlich der Elbe nicht gerechtfertigt erscheint. Allerdings hat seitdem das Wahlverfahren für die Mitglieder des Gemeindevorstandes und der Gemeindevertretung gewechselt, trotzdem dürfte es sich empfehlen, mit den bekannten Schwächen der örtlichen Einflüssen allzu stark ausgesetzten Körperschaften zu rechnen.

Abgesehen von solchen Übertreibungen, wie sie in der Frage der zwischengemeindlichen Planung oder des Erlasses der Bauordnungen zutage treten, bildet der Entwurf des Preußischen Städtetages eine wertvolle Grundlage für den Neuaufbau des Städtebaugesetzes, nachdem der Regierungsentwurf durch verschiedene Änderungen, insbes. durch § 121 a an Brauchbarkeit für die städtebauliche Praxis allzuviel verloren hat. —

Prof. Dr. Heilgenenthal, Karlsruhe.

Vom Wiederaufbau von Tokio. Was San Franzisko nach dem großen Erdbeben versäumt hat, um eine neue, annähernd ideale Stadt zu werden, das scheint jetzt in vollem Maße in der japanischen Hauptstadt sich zu verwirklichen. Die Neuplanung und der Wiederaufbau von Tokio vollziehen sich nach den fortgeschrittensten Erkenntnissen und Zielen des europäischen und amerikanischen Städtebaus. Das ist um so erfreulicher für denjenigen, der Gelegenheit hatte, die verwirrende Menge und Länge der gewundenen, engen Gassen der vom Erdbeben zerstörten alten Stadt kennenzulernen. Das Maß von etwa 2 m war fast die Normalbreite jener Stadtstraßen!

Ein Japaner, Shinzo Hirano, hat eine Sammlung der amtlichen Wiederaufbaupläne der New Yorker Stadtbibliothek übergeben. Die meisten der großzügigen Hauptstraßen sind bereits fertiggestellt, darunter auch solche, die ausschließlich dem Autoverkehr gewidmet sind. Die großen Dienstgebäude in der Umgebung des die Mitte der Stadt einnehmenden Kaiserpalastes sind gleichfalls aufgeführt, während viele Geschäftshäuser in der Unterstadt im Bau begriffen sind, andre Bauten aber wegen der Unfertigkeit der betreffenden Straßen noch aufgeschoben wurden.

Die Straßenanlage wird dadurch erleichtert, daß nach einer Mitteilung des bekannten Städtebauers George B. Ford, die Grundeigentümer gesetzlich verpflichtet sind, ein Zehntel ihres Besitzes für Straßenland unentgeltlich herzugeben. Wir brauchen kaum hinzuzufügen, wie sehr es erwünscht wäre, die Wiederaufbaupläne bald selbst kennenzulernen. — J. St.

ZEITSCHRIFTENSCHAU

bearbeitet im Deutschen Archiv für Siedlungswesen, Berlin

Städtebau. Gesamtgestaltung.

28. Heimatschutz und Kleinstadt. Von Dr.-Ing. Werner Lindner. Kommunale Sozialpolitik, 3. Jg. Nr. 2 (Febr. 1929). —

29. Der Bebauungsplan der kleineren Städte und der Landgemeinden. Von Reg.-u. Baurat Fritzel, Oppeln. Begl. Text z. d. Plänen von Dr.-Ing. Gobbin, Oppeln.

Schles. Heim., 10. Jg. Nr. 1 (Jan. 1929).

Der Aufsatz gibt die für die Aufstellung von Bebauungsplänen für Kleinstädte wichtigsten Gesichtspunkte sowie einige gute Beispiele von Kleinstadtplänen aus der Tätigkeit der Wohnungsfürsorgegesellschaft für Ob.-Schlesien. Leider wird nicht auf die Maßnahmen eingegangen, die solche Pläne zur Hebung des wirtschaftl. Lebens, ohne die Erweiterungen größeren Umfangs nicht denkbar sind, anregen sollten. —

30. Grünpolitik der Stadt Frankfurt am Main. Von Leberecht Migge.

Städtebau, 24. Jg. Nr. 2 (Febr. 1929).

Auszug aus dem Gutachten für die grüne kolonialisatorische Entwicklung der neuen Großgemeinde, erstattet von Migge.

Die Stadt Frankfurt a. M. ordnet das alte Grünwesen und plant die Anlage neuer produktiver Grün- und Gartengebiete nach eingehenden wirtschaftlichen Untersuchungen. Die Anzahl der mit der Zeit anzulegenden Dauerkleingärten beträgt rd. 15 000, der Siedlungsgärten 25 000. Dazu kommen 1000 Erwerbsgärtnerien. Für die Durchführung des Programms schlägt Migge die Einrichtung eines besonderen Organs vor. —

31. Via London—Paris—New York—Neu-Berlin. Von Bruno Taut.

Das neue Berlin, 1. Jg. Nr. 2 (Febr. 1929).

Es gilt, sich nicht bloßen „Anregungen“ von London, Paris und New York her hinzugeben, sondern die Merkmale jener drei Städte, ihre charakteristische Erscheinung zu begreifen und daraus zu erkennen, worin sich Berlin von ihnen unterscheidet und worin es sie niemals nachahmen darf. —

Städtebau. Einzelgestaltung.

32. Ideen-Wettbewerb für Bebauungspläne der Gemeinden Reinach, Menziken und Burg.

Schweiz. Bauztg. Bd. 93 Nr. 8 u. 9 (Febr. 1929).

33. Die Siedlung Wenssenbalken der Hamburger Kriegerheimstätten G. m. b. H. in Volksdorf. Arch. B. D. A. Distel u. Grubitz, Hamburg. Von F. Radel, Hamburg.

Baugilde, 11. Jg. Nr. 4. 25. Febr. 1929. —

34. Siedlung „Am Riedhof“, Frankfurt am Main. Arch. Franz Roeckle.

Baumeister, 27. Jg. Nr. 2 (Febr. 1929). (Vgl. Nr. 7.) —

35. Die Organisierung der Preisrichterarbeit als Hauptfaktor eines positiven Wettbewerbs-Ergebnisses. Dargestellt am Beispiel Karlsruhe-Dammerstock. Von Guido Herbers.

Baumeister, 27. Jg. Nr. 2 (Febr. 1929). (Vgl. Nr. 8.) —

36. Das große Bauprogramm 1928—1950 der Gem. Wohnungsfürsorge A.-G. München. Von Max Schoen.

Baumeister, 27. Jg. Nr. 2 (Febr. 1929). Mit zahlreichen Bebauungsplänen. —

37. Die Neugestaltung des Paradeplatzes und anderer Verkehrsplätze in Zürich. Von Carl Jegher.

Schweiz. Bauztg., Bd. 93 Nr. 6 v. 9. Febr. 1929. —

38. Das Formproblem eines Weltstadtplatzes. Wettbewerb der Verkehrs-A.-G. für die Umbauung des Alexanderplatzes. Von Dr.-Ing. Martin Wagner.

Das neue Berlin, 1. Jg. Nr. 2 (Febr. 1929). —

39. Hochhäuser an den Königskolonaden in Berlin. Von Dr. Gustav Lampmann.

Denkmalpflege und Heimatschutz, 51. Jg. 1929 Nr. 1/2. —

40. Die öffentl. Grünanlagen in Hamburg. Von Fritz Encke, Herborn.

Gartenkunst, 42. Jg. Nr. 1 (Jan. 1929). —

41. Öffentl. Grünanlagen einer Großstadt. Von Jos. Giesen, Gartendir., Köln a. Rh.

Rhein. Blätter f. Wohnungswesen und Bauberatung, 25. Jg. Nr. 2 (Febr. 1929). —

42. Volks- und Waldpark Wuhlheide in Berlin-Treptow. Von Gartendir. Harrich, Berlin-Treptow.

Gartenkunst, 42. Jg. Nr. 2 (Febr. 1929). —

Landesplanung.

43. Landeskunde und Landesplanung. Von Martin Pfannschmidt, Merseburg.

Städtebau, 24. Jg. Nr. 2 (Febr. 1929).

Wirtschaftskunde und Landschaftskunde als Grundlagen der Landesplanung. —

44. Denkschrift, betr. eine Landesplanung für die weitere Umgebung von Berlin.

Stadtbaukunst, 10. Jg. Nr. 10/11 1929. —

Die Denkschrift ist von der Märk. Arbeitsgemeinschaft der Freien Deutschen Akademie des Städtebaues verfaßt. Sie schlägt eine einheitl. städtebaul. Behandlung Berlins und seiner Einflußzone vor, für die zunächst eine Organisation zur Aufstellung des Planes zu bilden sei. Im Anhang I behandelt Friedr. Paulsen die Frage der Abgrenzung des Planungsgebietes. Anhang II gibt eine Übersicht über die in Deutschland zur Zeit tätigen Landesplanungsorganisationen. —

45. Bauplan-Regelung im Zobtengebiet bei Breslau. Von Gustav Wolf.

Städtebau, 24. Jg. Nr. 2 (Febr. 1929).

Die planmäßige Behandlung eines großstädt. Erholungsgebietes. —

46. Vorschlag für ein preuß. Städtebaugesetz. Beschlossen vom Vorstand des Preuß. Städtetages. Städtetag, Sonderbeil. z. Heft 2 v. 25. Febr. 1929.

Der Entwurf geht davon aus, daß es sich um das ureigenste Aufgabengebiet der Gemeindefürsorge handelt, bei dem von der Art der grundlegenden gesetzlichen Regelung für das Wohl der Städte außerordentlich viel abhängt. Dem Entwurf liegen die geltenden städtebaulichen Rechtsgrundlagen zugrunde. Beim Planungswesen sind die neuen Begriffe „Flächenaufteilungsplan“ und „Nutzgrünfläche“ fortgefallen. Für die sogenannte zwischengemeindliche Regelung werden Vorschläge gemacht, die unter Vermeidung einer Zwangsbildung übergemeindliche „Flächenaufteilungsausschüsse“ eine freiwillige Gemeinschaftsarbeit der beteiligten Kommunen erleichtern, für den ihres Versagens aber eine Regelung vorsehen, die die Initiative der kommunalen Selbstverwaltung wahren soll und den Belangen aller Beteiligten abwägend gerecht wird. Beschränkungen des Grundeigentums aus Gründen des Gemeinwohlens sollen auch weiterhin statthaft sein. Der Entwurf schlägt vor, den unmittelbar Betroffenen gegen die Planfestsetzungen ein eigenes Einspruchsrecht zu geben, über das die staatlichen Beschlußbehörden zu entscheiden haben. Der Entwurf faßt den Rechtsstoff in möglichst wenigen Paragraphen zusammen und überläßt die Ausführung in Einzeldingen weitgehend der Verwaltungsübung und Rechtsprechung. —

Gesetzliche Grundlagen.

47. Baulandumlegungen nach Lex Adickes und die Umlegungsbestimmungen im Preuß. Städtebaugesetz. Von Vermessungsrat C. Rohleder, Frankfurt a. M.

Deutsche Bauztg., 63. Jg. Nr. 16 vom 25. Febr. 1929, Beilage „Stadt und Siedlung“ Nr. 2.

Der Aufsatz gibt ein Beispiel einer durchgeführten Umlegung in Frankfurt a. M. Er erörtert die Mängel der Lex Adickes und gibt Vorschläge zu deren Beseitigung. Der Verfasser hält die Flächenumlegung im Gegensatz zum Preuß. Städtebaugesetz für besser als die Wertumlegung. —

Monatsbeilage zur Deutschen Bauzeitung Nr. 34. Inhalt: Das künftige Berliner Schnellbahnnetz — Amerikanische Citybildung der Zukunft — Erweiterung der Wasserversorgung von Stuttgart — Vermischtes — Zeitschriftenschau

Verlag Deutsche Bauzeitung G. m. b. H., Berlin — Für die Redaktion verantw.: Fritz Eiscelen, Berlin — Druck: W. Büxenstein, Berlin SW 48