

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN · VERKEHRSWESEN
VERSORGUNGS-ANLAGEN

NR.

MONATSHEFT ZUR DEUTSCHEN BAUZEITUNG

5 BERLIN
J MAI

1929

HERAUSGEBER:

PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN

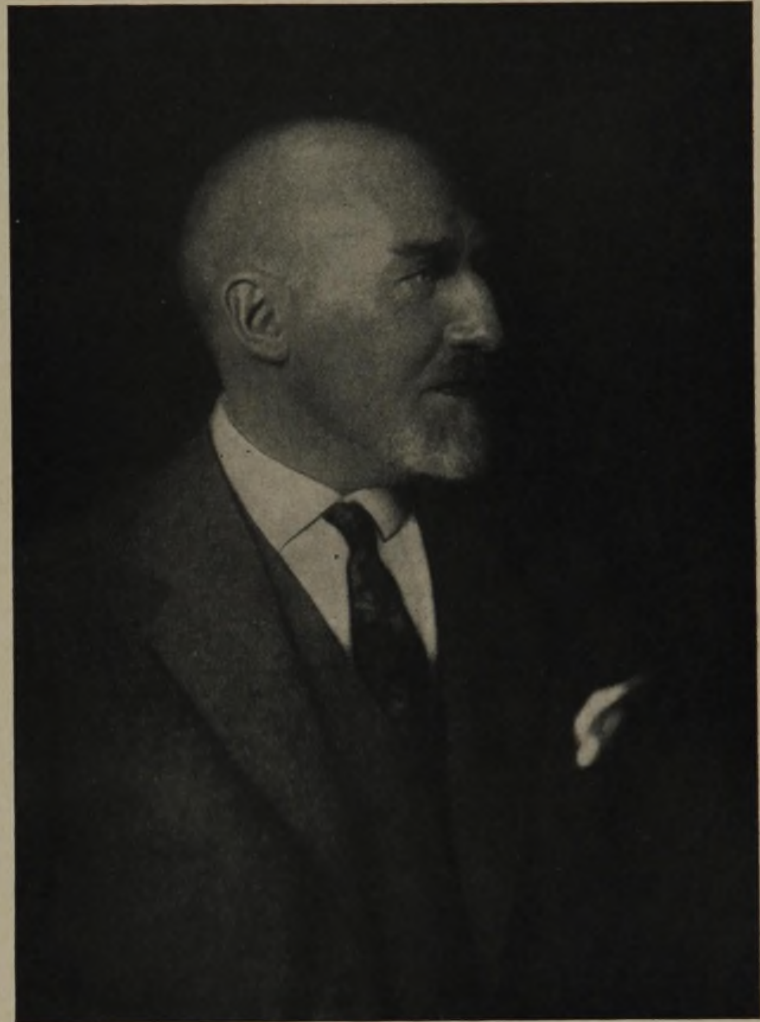
ALLE RECHTE VORBEHALTEN / FÜR NICHT VERLANGTE BEITRÄGE KEINE GEWÄHR

HERMANN JANSEN

ZU SEINEM 60. GEBURTSTAGE

AM 28. MAI 1929

Von Stadtbaurat Ewald Figge, Hagen i. W.



Dr.-Ing. E. h. HERMANN JANSEN

Professor für Städtebau an der Technischen Hochschule Berlin

Wer die Erscheinungen der In- und Umwelt als Widerspiegelung der in der Volksseele lebenden Kräfte ansieht und in allem sichtbaren Geschehen ein Gleichnis schaut, muß in ganz besonderem Maße die Wiedergeburt des Stadtbaues als bedeutungsvolles Lichtzeichen am Himmel unserer Hoffnung auf eine bessere Zeit begrüßen. Denn der Stadtbau will Bindungen wiederherstellen, die verloren gingen. Er will aus einem Haufen nebeneinander und durcheinander lebender Individuen eine Gemeinschaft machen. Er will allem Bauen den Sinn geben. Wie es ihm gilt, die Stadt äußerlich als Plastik harmonisch einzuordnen in die Massen und Räume der Landschaft, so will er innerlich die Bürgerschaft dieser Stadt einordnen in das wirtschaftliche, politische und kulturelle Gesamtleben des Volkes, deren Teil sie ist. Immer bewußter vereinigt sich der nach einem

technisch-wirtschaftlichen Ziel strebende städtebauliche Gestaltungswille mit der staatsformenden Idee von der deutschen Gemeinsamkeit. Stand noch vor 50 Jahren der Begriff Stadtbau ohne Kontur in der Dämmerung der Ahnungen, heute ist das Ringen nach städtebaulicher Erkenntnis Kampf um feste, klare Weltanschauung geworden, ein leidenschaftliches Suchen nach der gemeinsamen, allen Deutschen verständlichen Sprache, damit wir nicht weiter aneinander vorbeibauen, wie wir stets aneinander vorbeireden, vorbeiwirtschaften, vorbei Gesetze machen.

Es ist nötig, zuvor uns das klar zu machen, wenn wir Hermann Jansen unsere Herzenswünsche darbringen wollen an dem Tage, da der immer junge mit blanken Augen, tatfroh und frisch zum 60. Male ein Neujahr seines Lebens feiert. Aus den Tiefen seines Wesens schlug die Flamme, die



ABB. 2. TRIER HEILIGKREUZ. GESAMTANSICHT VON DER ALTSTADT HER

In ruhigen, gleichmäßig geführten Linien unterstreicht die Bebauung die Geländebewegung. Die natürlichen Akzente sind städtebaulich durch Gebäudegruppen betont

Entwurf: Professor Hermann Jansen, Berlin

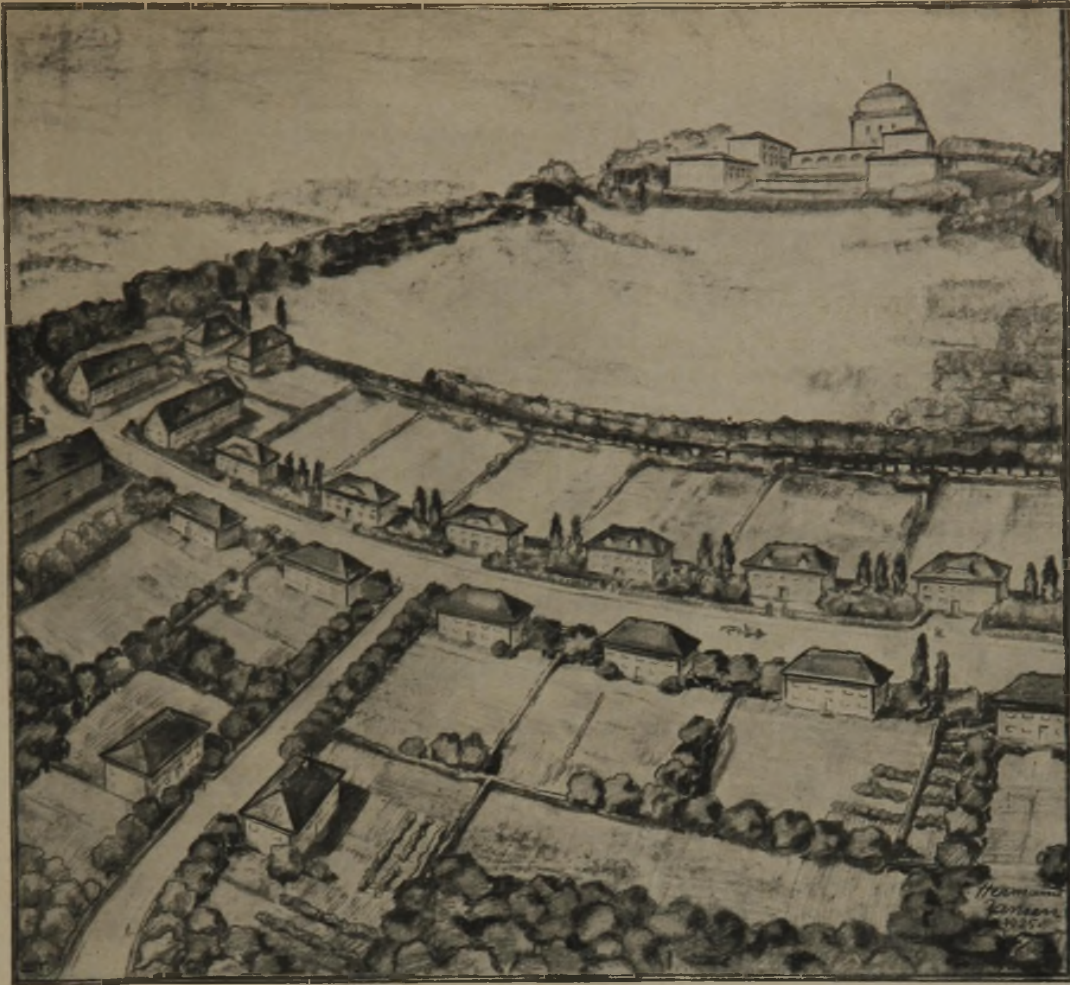


ABB. 3

TRIER-HEILIGKREUZ. BLICK AUF MARIAHOF



ABB. 4

TRIER-HEILIGKREUZ. BEBAUUNGSPLAN. Entwurf: Professor Hermann Jansen, Berlin

Die Schwierigkeit der Aufgabe bestand darin, den ganzen Hang durch möglichst nur eine Verkehrsstraße zu erschließen. Zusammenhängende Freiflächen verbinden das neue Wohngebiet mit der Altstadt, dem Moseltal und dem Dauerwald



COTTBUS. ALTSTADT MIT OBERKIRCHE UND RATHAUS. Ballonluftbild von Petschow, Berlin

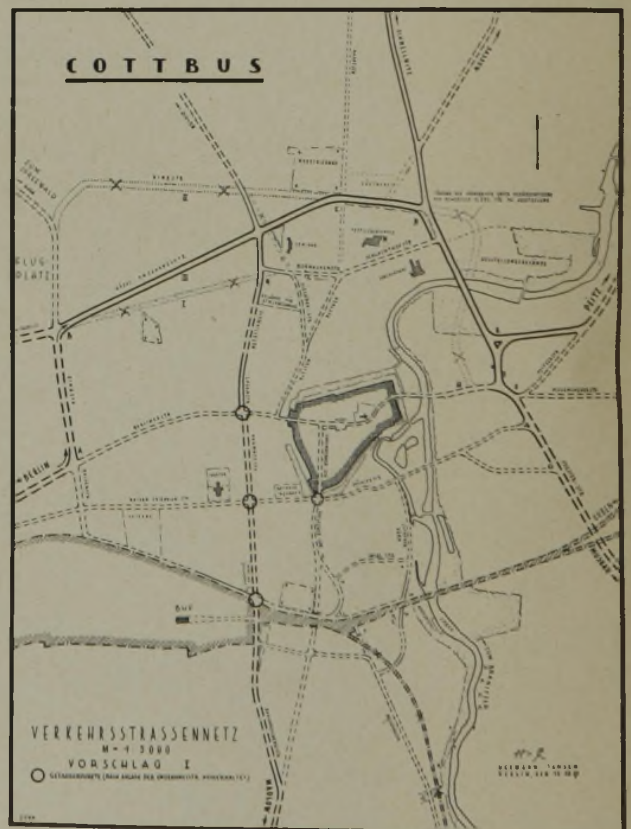
ABB. 5

seinem Werke leuchtete, sprang die Intuition empor, die ihn von dem Gestern forttrieb und sein Schaffen auf Zukunft stellte. Aus der Bindung seines Ich mit dem Ewigen wurde ihm die Fähigkeit, die Fülle der Einzelkräfte zu begreifen, die stadtbauend wirken, quoll der schöpferische Wille, diese Kräfte nicht mehr sinnlos walten zu lassen, sondern sie unter die Herrschaft des menschlichen Geistes zu zwingen und sie dem Menschenglück

dienstbar zu machen. Nur in einem ganzen Menschen konnte das Gefühl dafür aufstehen, daß Stadtbau bitterernste Verantwortung bedeutet, eine Lehre, die er als sein Bestes an seine Schüler weitergibt. Aus solchen Mannes Seele erstand auch der starke Glaube an den Sieg der Idee, dieser unbeirrbarer Glaube, der Hermann Jansens Wirken stetig vorwärts und aufwärts trug und ihn humorvoll mit Unverstand und Miß-



ABB. 6. COTTBUS. ALTER STADTPLAN



COTTBUS. VERKEHRSTRASSENNETZ. ABB. 7

Entwurf: Professor Hermann Jansen, Berlin

Der Durchgangsverkehr führt heute durch die engen Straßen und Gassen der Altstadt (vergleiche obiges Flugbild). Um eine glatte und beschleunigte Abwicklung des Verkehrs herbeizuführen, und um die Altstadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten, ist eine Umgehungsstraße geplant. Sie dient gleichzeitig als Zubringer zum Flugplatz. Die weit ausholende Führung war durch die schon vorhandene Bebauung im Norden der Altstadt bedingt

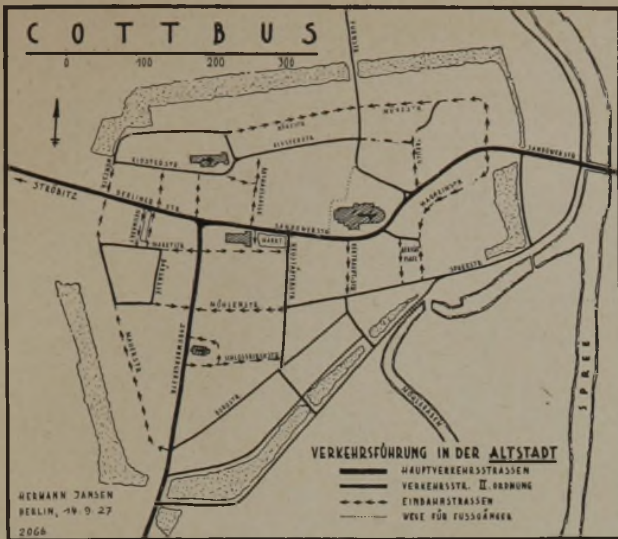


ABB. 8. COTTBUS
STUDIE ZUR VERKEHRSFÜHRUNG IN DER ALTSTADT

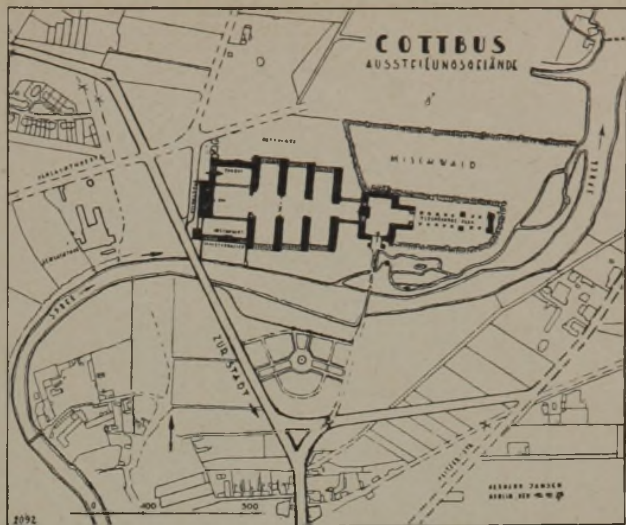
Bis zum Ausbau der geplanten Umgehungsstraße (siehe Abb. 7) wird der Durchgangsverkehr in zwei Hauptverkehrsadern zusammengefaßt. Der lokale Verkehr wird in der eng verbauten Altstadt hauptsächlich durch Einbahnstraßen übersichtlich geregelt. Die Richtung der Einbahnstraßen ist im Plan durch Pfeile angedeutet

verstand sich abfinden ließ. Ein solcher Mensch zu sein, ist Gnade.

Und es ist Gnade, wenn ein Schaffender in der Vollkraft seines Lebens die Freude hat zu sehen, daß seine Ideen Wurzeln schlagen und die Geister von ihnen ergriffen werden. Vor 10 Jahren schrieb am Vortage seines 50. Geburtstages eine große Berliner Zeitung: „Professor Hermann Jansen, der führende Architekt der deutschen Städtebauer, wird morgen, am 28. Mai, fünfzig Jahre alt. Die neue Zeit, für die eine verjüngte Boden- und Baupolitik zu den wesentlichen Aufgaben gehören muß, wird diesem ausgezeichneten Künstler hoffentlich mehr bieten als die alte, die meist nur seine Entwürfe beifällig begrüßte, ohne ihnen zu folgen.“ Nachdem Jansen schon im Jahre 1918 durch Berufung des Kultusministers Mitglied des Senats der preußischen Akademie der Künste geworden war, wurde ihm an jenem 50. Geburtstag von Rektor und Senat der Technischen Hochschule in Stuttgart die Würde eines Dr.-Ing. E. h. verliehen „auf den einstimmigen Antrag der Architekturabteilung dem Architekten Hermann Jansen in Berlin als dem Gründer und Führer der modernen Städtebaukunst“.

ABB. 10 (RECHTS). COTTBUS
TEILBEBAUUNGSPLAN AM KRANKENHAUS
Entwurf: Prof. Hermann Jansen, Berlin

Bei dem Entwurf mußte die Kanalisationsgrenze (im Plan — — —) und die Erweiterung des Krankenhauses berücksichtigt werden. Eine Längsbebauung der Verkehrsstraßen wurde vermieden, um Lärm und Staubbelastigungen von den Wohnungen fernzuhalten. Die Gesamtanlage gruppiert sich um eine zentral gelegene Grünfläche

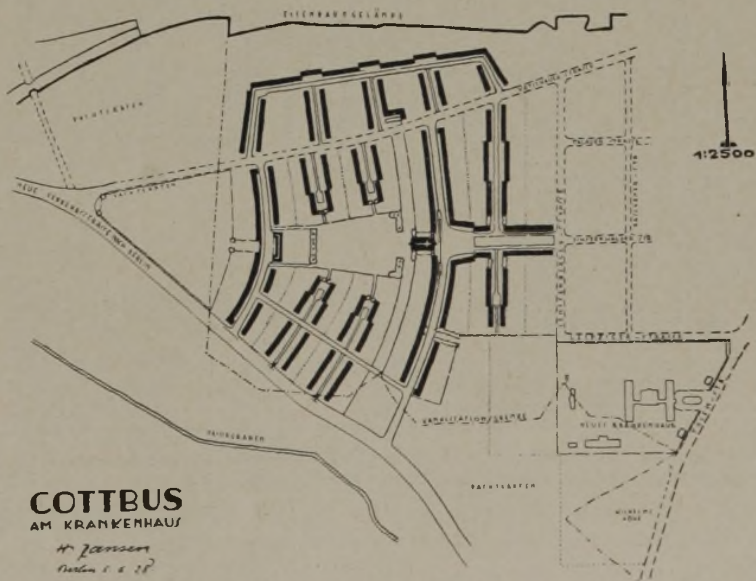


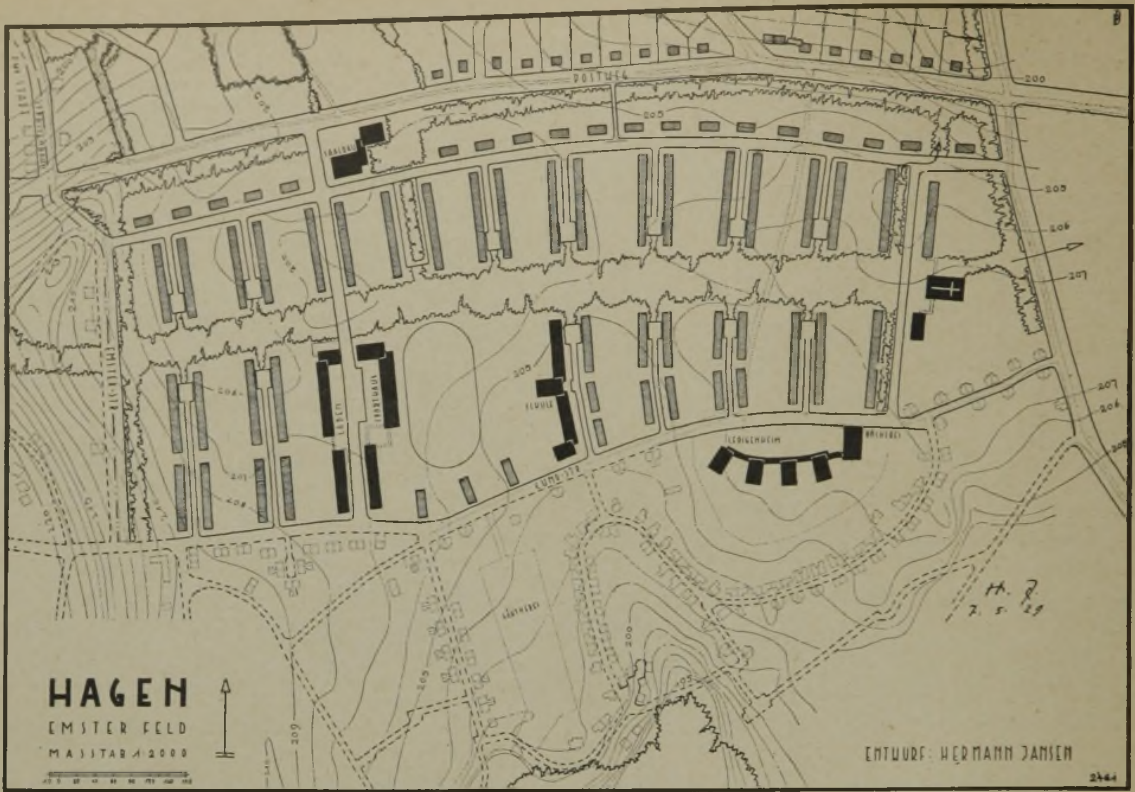
COTTBUS. PLAN FÜR DIE AUSSTELLUNG **ABB. 9**
ZUM 1000JÄHRIGEN JUBILÄUM DER STADT COTTBUS

Unter geschickter Ausnutzung der Geländegestaltung geben die Ausstellungsgebäude mit der Stadthalle dem Spreetial unterhalb der Stadt einen charakteristischen Abschluß. Der Anfahrtsverkehr erfolgt von der oben erwähnten Umgehungsstraße aus tangential. Der Fußgänger kann auf einem Grünweg entlang der Spree das Ausstellungsgelände erreichen

Was jene Zeitung schrieb, ist längst in Erfüllung gegangen. Stadtbaupläne sind keine schön kolorierten Bilder aus der Vogelperspektive mehr, an denen man sich ergötzt und die man dann an die Wand hängt oder in die Schublade legt. Stadtbaupläne sind handfeste Werkzeichnungen geworden für tägliche Arbeit, unentbehrlich für diejenigen, die verantwortlich an der Spitze der Gemeinden stehen, Pläne, ohne die moderne Gemeinwesen nicht mehr verwaltet werden können, wenn Verwaltung einen Sinn haben soll und rationelle Wirtschaft mit Boden und Menschen bedeutet.

Wenn diese Erkenntnis heute Allgemeingut geworden ist, und ihre Nutzung für Volk und Staat durch Gesetz gesichert werden soll und wird, dann verdanken wir das in erster Linie Hermann Jansen. Als er vor 25 Jahren damit begann, seinen Gedanken Form zu geben, den Stadtbau den Klammern eines öden Formalismus entriß und ihn aus der flüchtigen Gebundenheit des Straßen- und Kanalplanes in die dritte Dimension hob und erst körperlich werden ließ, stand er ziemlich allein. Wenig Menschen begriffen damals, daß da etwas vor sich ging, das für die Zukunft unseres Volkes von allergrößter Bedeutung werden sollte.





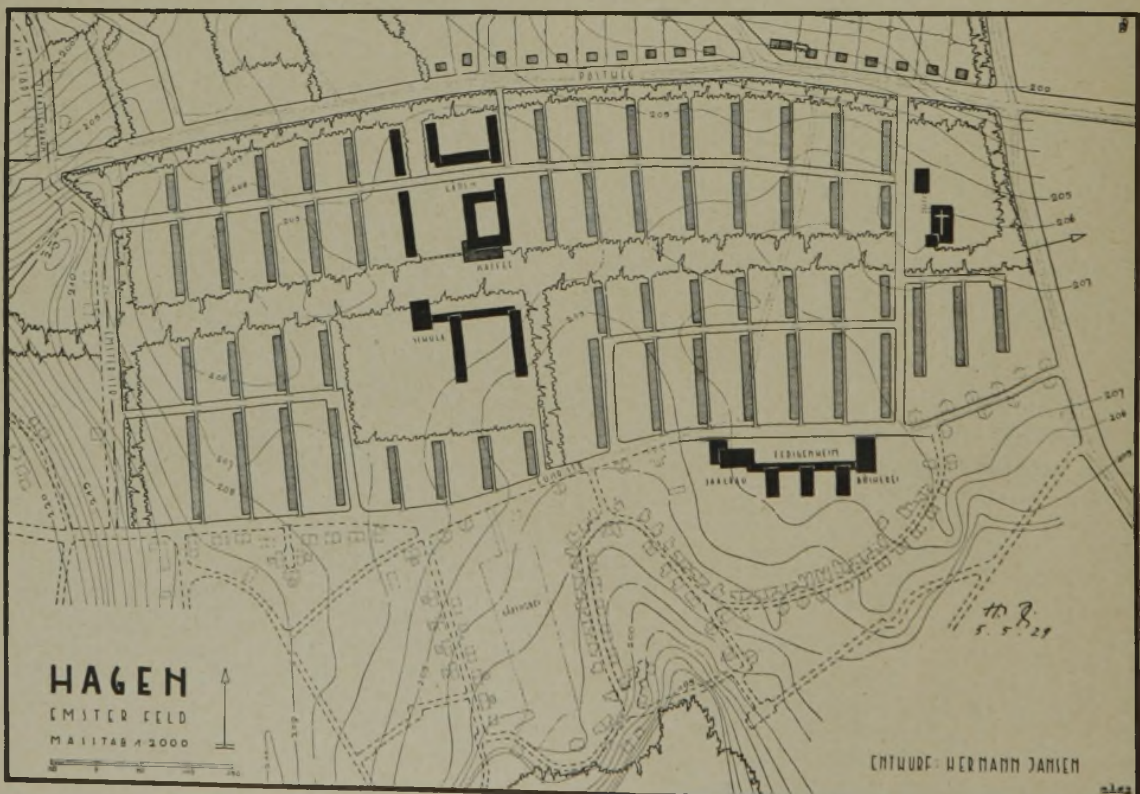
HAGEN I. W. EMSTERFELD. Bebauungsvorschlag I. Erschließung durch doppelseitig bebaute Stichstraßen

ABB. 11

Es war kein klingendes Manifest, das mit Pauken und Trompeten neue Weisheit kündete. Jansen hat immer nur durch Tat gewirkt und durch seiner Hände Arbeit. Als er im Wettbewerb um den Gesamtbebauungsplan Groß-Berlin 1909 an erster Stelle einen I. Preis erhielt, wurde sein Name mit einem Schlage weithin bekannt. Weitere

glänzende Erfolge in Bebauungsplanwettbewerben für Dresden-Plauen, Leipzig, Bunzlau, Emden, alter Westen Berlin, Charlottenburg usw. schafften ihm schnell Ruf und allgemeine Anerkennung.

Dann kamen die Aufträge. Für eine erstaunliche Zahl deutscher Städte, es sind über 100, hat Hermann Jansen gesamte oder Teilbebauungs-



HAGEN I. W. EMSTERFELD. Bebauungsvorschlag II. Erschließung durch Streifenbebauung an Wohnwegen
Entwurf: Prof. Hermann Jansen, Berlin

ABB. 12

Die Reihung der Häuser erfolgt unabhängig von der Verkehrsstraße in nordsüdlicher Richtung, um so beiderseits gleichmäßige Besonnung zu ermöglichen. Ein breiter Grünstreifen dient abseits der Verkehrsstraße dem Fußgängerverkehr zur Schule, zum Marktplatz mit den Läden und zur Kirche, die den Abschluß des Grünstreifens bildet

HAGEN-HOF

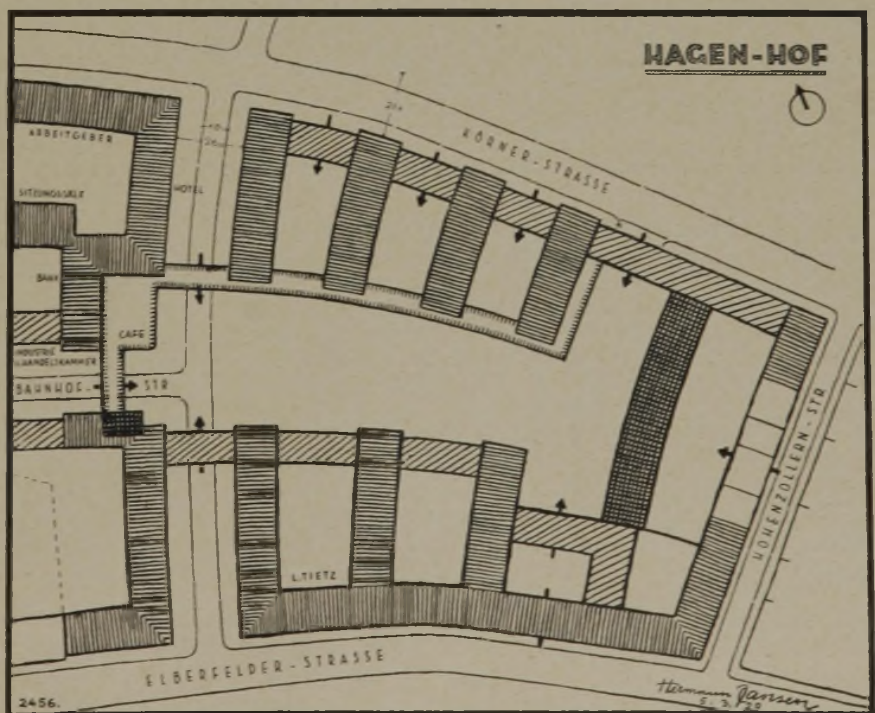
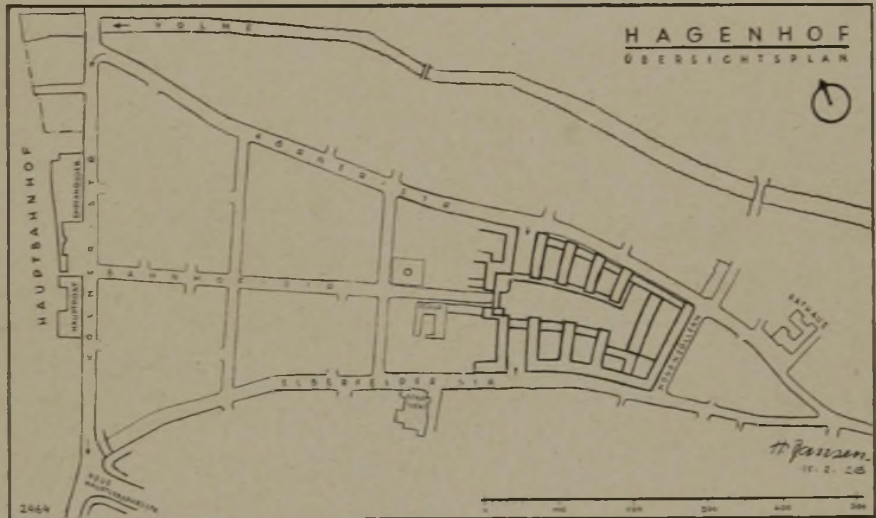


ABB. 13 (OBEN). HAGEN I. W.
HAGENHOF. SCHAUBILD

ABB. 14 (MITTE). ÜBERSICHTSPLAN

ABB. 15 (UNTEN). LAGEPLAN

Entwurf: Prof. Hermann Jansen, Berlin



Konzentrierung des Geschäftsverkehrs an einem einheitlich ausgebildeten Binnenplatz. Der Fahrverkehr wird seitlich vorbeigeleitet, dadurch bleibt der Platz dem Fußgänger restlos vorbehalten, der vom Bahnhof aus auf der für den Fahrverkehr gesperrten Bahnhofstraße den Platz erreichen kann. Nicht geschlossen umbaute Wände, sondern eine Summe von Kopfbauten schließt den Platz ab. Durch diese Anordnung wird ein Höchstmaß an Schaufflächen, die sich mäanderbandartig in den seitlichen Höfen abwickeln, erreicht.

pläne aufgestellt. Es seien außer Berlin mit zahlreichen Vororten und Charlottenburg genannt: Brandenburg, Schwerin, Rendsburg, Emden, Stargard, Halberstadt, Goslar, Hameln, Minden, Osnabrück, Köln, Trier, Neisse, Brieg, Schweidnitz, Waldenburg, Treptow a. d. Rega, Swinemünde, Stettin usw. Und in neuerer Zeit: Wiesbaden, Cottbus, Nürnberg - Fürth, Hagen (Westf.) u. a.

Aus seinen letzten Arbeiten werden hier eine Reihe von Entwürfen gezeigt, die seine Schaffensweise klar erkennen lassen. Die Erläuterungen hierzu sind den einzelnen Abbildungen beigegeben*).

Wie sehr das Ausland in Jansen den Meister schätzt, beweisen die Aufträge auf Bebauungs-

bau durch praktische Arbeitsleistung und durch Lösung bestimmter städtebaulicher Aufgaben ausgedehnt. Mit diesen Leistungen illustrieren wir besser und eindringlicher als mit einer Überzahl von Bildern diesen Aufsatz.

Welch' ungeheure Arbeit birgt sich hinter dieser Aufzählung von Vorgängen und Namen! Wieviel Kraft, Fleiß und Ausdauer! Sicherlich viel Enttäuschung und Verdruß, aber auch ebenso sicher noch mehr Freude! Und welch ein reicher Gewinn an Erfahrungen!

Jenes Gefühl bitterernster Verantwortung hat ihn davor bewahrt, bei seinen Aufgaben zu unterscheiden zwischen Kleinem und Großem. Alles ist



HAGEN I. W. STUDIEN ZUR VERKEHRSFÜHRUNG AM SCHICHTENMODELL

ABB. 16

pläne für Riga, Lodz, Preßburg, Bergen in Norwegen, Angora, Montevideo, beweist ferner, daß er 1918 als Preisrichter tätig war beim internationalen Wettbewerb für einen Generalbebauungsplan für Zürich und 1926 für einen weiteren, betreffend Erschließung der Genfer Seeufer. Im selben Jahre führte ihn das Preisrichteramt nach Spalato, wo ein Gesamtbebauungsplan geschaffen werden sollte. Von Konstantinopel, Wien und Siebenbürgen aus wurde er zu Vorträgen berufen oder zur Abgabe städtebaulicher Gutachten aufgefordert. Er wurde korrespondierendes bzw. Ehrenmitglied der Zentralvereinigung der Architekten Österreichs, der Zentralgesellschaft der Architekten Buenos-Aires, des rumänischen Städtebauvereins in Bukarest. So hat er wirksamer als durch Rede und Schrift die Lehre vom Stadt-

ihm gleich bedeutungsvoll. Jansen haßt die pompösen Schlagworte und die Mätzchen. Sie sind seiner Kunst und seinem Schaffen ebenso feindlich, wie jedes Talmi seiner schlichten, geraden, ehrlichen Art fremd ist. Am besten lernt man ihn in seiner Werkstatt bei der Arbeit, in dem Kreise seiner Assistenten kennen, die ihm anhängen als dem Meister und Führer nicht allein, sondern auch ebensowohl als dem Menschen, der immer zu verstehen und zu begreifen sich bemüht, der zu jeder Zeit mitzuleiden und mit sich zu freuen bereit ist. Wenn man ihn dort beobachtet, wie er von Arbeitstisch zu Arbeitstisch geht, immer den Schalk im Nacken, aber auch grimmen Späßes fähig, muß man sich seiner freuen. Er versteht es prachtvoll, immer wieder die Alltagsarbeit vor dem Abrutsch ins Kleine und Kleinliche zu bewahren. Immer wieder führt er sie auf die große Linie zurück und stellt sie ein auf Weite. Man

*) Siehe auch Deutsche Bauzeitung Jahrg. 1926 Nr. 1/2.

wäre vielleicht versucht, hier und da bei kritischer Betrachtung seiner einzelnen Arbeiten auf halbe Zustimmung oder ganze Ablehnung abzukommen. Aber es wäre eine Dummheit, solche Kritik an Einzelheiten in diesem Zusammenhange auszuüben, denn das würde heißen, den Mann und sein Werk verkennen.

Seit dem Jahre 1920 ist Hermann Jansen Professor für Städtebau an der Technischen Hochschule Berlin. Seine Schüler ehren ihn wie seine näheren Mitarbeiter. Er übt sein Lehramt mit dem stillen, sittlichen Ernste, der ihm eigen ist. Was ihn als den Meister ganz besonders fähig macht, den städtebaulichen Nachwuchs zu erziehen, ist die gänzlich vorurteilsfreie und unvoreingenommene Art, mit der er den Strömungen der Zeit und dem neuen Werden in der Baukunst gegenübersteht. Er gibt allem — dem Alten und dem Neuen — gleichen Wert und gleichen Anspruch auf Wertschätzung und Beachtung. Er lehrt, alles Neue sorgfältig und andächtig darauf prüfen, ob es dem Menschen von heute und der Zukunft zu dienen vermag, körperlich und geistig-seelisch. Immer hat er nur das eine zum Ziel,

nämlich alles zu sammeln, zu ordnen und zu nutzen, was geeignet ist, seine Lehren vom Stadtbau weiter zu entwickeln, auf daß die Stadt als das Gemeinschaftshaus glücklicher Menschen möglichst vollkommen werde.

So feiert Jansen seinen 60. Geburtstag in der Werkstatt mitten in der Arbeit, die er liebt. Wir danken ihm für seine Treue am Werk. Stolz und froh kann er heute auf sein bisheriges Schaffen schauen. Mit neuen Aufträgen geht er ins neue Jahr. Stellen wir fest, weil wir uns des Menschen in ihm freuen, daß Hermann Jansen, obwohl voll männlichen Selbstbewußtseins, doch immer bescheiden geblieben ist, in einer Zeit, wo so mancher Neues zu bringen glaubt und lediglich längst Gesagtes in überschwenglicher, selbstgefälliger Aufmachung wiederholt. Es sei deshalb zum Schluß gesagt: Alle diejenigen, die am Stadtbau wirken, sicher planen und arbeiten können und dürfen, sie verdanken es zum guten Teil Hermann Jansen, der den Grundplan machte, der die Fundamente schuf, der die städtebaulichen Gebote formte, die großen klaren Ziele setzte für einen der Neuzeit entsprechenden Städtebau. —

VEREINHEITLICHUNG DES KARTENWESENS IN DEN LANDESPLANUNGSBEZIRKEN

Von Vermessungsrat Rohleder, Frankfurt a. M.

Der Landesplanungsgedanke, hervorgerufen durch die immer enger werdenden Beziehungen der Städte untereinander und durch das Anwachsen des Verkehrs auf Eisenbahnen, Wasserwegen, insbesondere aber auf den Landstraßen, nimmt jetzt überall im Reiche, u. a. auch an der Elbemündung um Hamburg-Altona und im Gebiet des rhein-mainischen Städtekranzes um Frankfurt a. M. bestimmtere Formen an. Man folgt damit dem Zwange zum rechtzeitigen Ordnen der Dinge und geht aus den Erwägungen zur Tat über, weil die Gefahr besteht, daß bei weiterem Zögern schwere Versäumnisse eintreten, die nicht wieder gutzumachen sind.

Aus den Erfahrungen in anderen großen Wirtschaftsverbänden ergibt sich, daß die Vereinheitlichung des Kartenwesens eine der zunächst zu lösenden Aufgaben sein muß, weil ein brauchbares Planmaterial Vorbedingung für alle Planungen ist. Die Landesplanung bedarf solcher Pläne in besonders ausgedehntem Maße; denn sie ist ja — nicht ausschließlich — aber in erster Linie eine Frage der Schaffung eines geeigneten Verkehrsnetzes. Dazu kommt die Besiedlung des Landes, die Erhaltung von Freiflächen, insbesondere des Waldbestandes, die Auswertung noch brachliegender oder noch nicht genügend ausgenutzter natürlicher Kraftquellen (z. B. Wasserkräfte) und ungehobener Bodenschätze. Es sind dies Fragen, die nur innerhalb eines großen Wirtschaftsverbandes gelöst werden können, weil sie über die einzelnen kommunalen Grenzen hinausgehen. Es muß die Plattform eines großen Interessentenkreises kommunaler Gebilde gewonnen werden, und von hoher Warte herab ist aus dem Großen ins Kleine vorzugehen, wenn ein befriedigendes Ergebnis erreicht werden soll.

Es ist ohne weiteres einleuchtend, daß hierzu ein zusammenhängendes, anschauliches und bis auf den Gegenwartsbestand berichtigtes Kartenmaterial gehört. Und zwar muß dies Kartenmaterial für große Teile des Gebietes in verschiedenen Maßstäben vorhanden sein, da die großen Fragen der Landesplanung doch zahlreiche Einzelfragen in den Ortschaften und Siedlungskomplexen stark berühren, Fragen, die zum Teil bereits gelöst sind und nun den größeren Ideen der Landesplanung zufolge geändert werden müssen.

Man muß also zu allen Planungen einen klaren Einblick in das Gelände haben, muß die Bodenformation, Höhen und Täler, Böschungen, Schluchten, den Aufbau, den Aufwuchs, die Vorflut und die Verkehrswege vor sich haben. Man muß mit den gegebenen Verhältnissen rechnen, kann seine Ideen nur sicher fassen, wenn man die Örtlichkeit kennt und alle Möglichkeiten überblicken kann. Man muß von Anfang

an sicher sein, daß die Planungen auch durchführbar sind, denn fehlerhafte, später zu ändernde Planungen, können das in der Gesamtplanung zu verfolgende ökonomische Prinzip zum Teil oder völlig zunichte machen.

Dem Fachmann ist es ohne weiteres klar, aber auch jeder andere wird nach einiger Überlegung zu der Überzeugung kommen, daß einem solchen Planwerk der innere feste Zusammenhang zu geben ist. Das — und im Zusammenhang damit die richtige Gegenwartsdarstellung — ist nun eine Angelegenheit, die nicht so einfach zu lösen ist, wie es im ersten Augenblick vielleicht den Anschein hat. Zunächst ist darauf hinzuweisen, daß in einem Gebiet mit starker wirtschaftlicher Entwicklung — und das ist in den Landesplanungsgebieten immer der Fall — alle Karten schnell veralten. So müssen die Meßtischblätter an und für sich für die Niederlegung der großen Gedanken der Landesplanung wohl geeignet, auf weite Gebiete ergänzt werden. Die Katasterkarten kommen hier nur ganz bedingt in Frage, weil sie nur dem Eigentumsnachweis und der Besteuerung dienen, zum Teil ganz unzuverlässig in ihrer Genauigkeit sind und hinsichtlich der Gebäudenachtragung ganz versagen. Bodenformation fehlt überhaupt, Kulturzustand, Wald, Wiesen usw. sind seit Anlegung der Karten, d. h. mandmal seit 50 Jahren und mehr, nicht berichtigt, weil es für die Besteuerung unwesentlich war. Die Meßtischblätter wiederum sind stark generalisiert. Sie sind für die Bedürfnisse des Heeres hergestellt, sind wohl weitgehend benutzbar, aber dort, wo die Siedlungen dichter, die Verkehrswege enger werden, wo zur Klarheit der Karten die Details in Verzerrungen und Vergrößerungen dargestellt werden mußten, müssen eingehendere Zusatzkarten vorhanden sein, die wieder sich einem großen Rahmen einpassen müssen, der durch das Netz der trigonometrischen Punkte zu schaffen ist.

Hier setzen nun neue Schwierigkeiten ein. Die Erde ist keine Ebene, nicht einmal eine Kugel. Und in den großen Gebieten der Landesplanungsverbände tritt diese Eigenschaft der Erde schon stark in Erscheinung. Es ist wohl nicht allgemein bekannt, daß in der Schaffung eines einheitlichen Kartenmaterials immer erhebliche Schwierigkeiten bestanden haben und die Frage der Projektion der Kugelfläche auf die Ebene nur annähernd richtig gelöst werden kann, weil die Kugel sich nicht wie der Zylinder und der Kegel abwickeln läßt.

Das Meßtischblatt sieht die Polyederprojektion vor, indem die Ecken der einzelnen Blätter und eine An-

zahl von Hauptpunkten nach geographischer Länge und Breite (geographische Koordinaten) bestimmt werden. Jedes Blatt ist dann als eben betrachtet und im Felde mit dem Meßtisch dann gleich zeichnerisch und in den letzten Einzelheiten durch Krokieren und Einschreiten ergänzt. Die Blätter lassen sich in Parallelkreisschichten zwanglos aneinanderfügen, aber benachbarte Schichten mit zunehmenden Breitenunterschieden passen nicht völlig aneinander. Es entstehen Klaffen.

Die geographischen Koordinaten sind aber für großmaßstäbliche Karten unbrauchbar, weil zur Kartenherstellung lineare Zahlen vorhanden sein müssen und keine Bogenmaße. Für die Katasterkarten sind daher größere Gebiete zu Koordinationssystemen vereinigt, denen die rechtwinklig-sphärischen Koordinaten nach Soldner-Bohnenberger zugrunde gelegt sind. Man benutzt diese rechtwinklig-sphärischen Koordinaten, indem man sie wie rechtwinklig ebene behandelt, d. h., man denkt sich im Mittelpunkt des Gebiets, dem koordinaten Nullpunkt, eine Ebene als Berührende zur Erdkugel, die mit dem Krümmungsradius des Erdgeoids im Nullpunkt gedacht wird. Auf die berührende Ebene werden die Abszissen und Ordinaten in ihren wirklichen Längen abgesetzt (kongruente Projektion). Man geht hiermit nicht gern über Entfernungen von 65 km hinaus, weil dann die Spannungen und Verzerrungen zu groß werden. In solchem Randgebiet liegt z. B. Frankfurt a. M., das im Katastersystem der Koordination bezogen auf den Nullpunkt Schaumburg — Schloßturn — liegt. Bei der Triangulierung Frankfurts hat man es daher für zweckmäßig angesehen, ein eignes System mit dem Nullpunkt „Dom“ zu bilden, um die Verzerrungen zu vermeiden.

Im Untermaingebiet kommen z. B. 5 verschiedene Koordinationssysteme zusammen.

1. Frankfurt a. M. mit dem Nullpunkt „Dom“.
2. Die Katasterkarten des Regierungsbezirks Wiesbaden, insbesondere auch der Stadt Wiesbaden mit dem Nullpunkt „Schloßturn Schaumburg“.
3. Die Katasterkarten des Regierungsbezirks Kassel mit dem „Martinsturm“ in Kassel.
4. Die hessischen Karten mit dem Meridian Darmstadt.

5. Die bayerischen Karten (Gebiet von Aschaffenburg) mit dem Münchener Frauenturm. In den Verzerrungsgebieten, z. B. bei Aschaffenburg, hat man sich mit der Einführung von Lokalsystemen mit schiefen x-Achsen (Drehung des Meridians um den Nullpunkt um den Winkel der Meridiankonvergenz) geholfen.

Die geodätische Wissenschaft hat sich schon lange mit den aus solchen Verhältnissen sich ergebenden Problemen beschäftigt. Eine Verbesserung auf diesem Gebiete wurde schon durch den großen Mathematiker und Geodäten Gauß in Hannover 1820—1840 eingeleitet, indem er auf dem Ähnlichkeitsprinzip zwischen Urbild und Karte beruhende konforme Koordinaten einführte. Die von Gauß aufgestellten Formeln sind von

dem Geodäten Krüger, Potsdam, auf größere Entfernungen (bis rund 150 km) vom Nullmeridian aus weitergebildet und hierdurch ist es möglich geworden, Meridianstreifen in konformer Projektion zur Darstellung zu bringen, indem man den Meridian des Nullpunktes abgewickelt als gerade Linie darstellt.

Der Beirat für das Vermessungswesen hat sich gelegentlich der Beratungen für die Herstellung einer Reichs-Wirtschaftskarte im Maßstab 1:5000 eingehend mit diesen Fragen befaßt und in Übereinstimmung mit den in Frage kommenden staatlichen Behörden die konforme Projektion nach Gauß-Krüger als Grundlage für die Reichswirtschaftskarte beschlossen, vgl. auch den Runderlaß des Finanzministers v. 20. 4. 1927.

Für die Vereinheitlichung des Planwesens muß nach alledem nach den amtlichen Vorschriften für die Reichswirtschaftskarte gearbeitet werden, und es geht aus dem vorstehend Gesagten hervor, daß die gesamten Planherstellungsarbeiten dauernd der sachverständigen Überwachung eines Vermessungsfachmannes bedürfen. Es ist das um so mehr erforderlich, als zu dieser Zusammenfügung des vorhandenen Materials der Benutzungswert der einzelnen Karten beurteilt werden muß und für die Fortführung auf den Gegenwartsbestand die verschiedensten Mittel herangezogen werden müssen. So wird auch die Photogrammetrie aus dem Flugzeug für die Planherstellung und die Planergänzung heranzuziehen sein, und es ist jeweils zu beurteilen, inwieweit dies geschehen kann.

Die Ergänzung des Kartenwerkes durch Luftbildaufnahmen wird sogar ein wesentliches Mittel sein, um schnell voran zu kommen. Aber diese Kartenherstellung bedarf sehr der Überwachung. Gar zu leicht verführt das bildnismäßig Schöne und Anschauliche dazu, hier Genauigkeitswerte zu vermuten, die nicht immer vorhanden sind, weil Differenzen leicht durch Retouche ausgeglichen werden können. Auch sind die Luftbildkarten in der verwirrenden Vielheit der durch die Linse aufgenommenen Einzelheiten noch keine unmittelbar verwendbaren Pläne. Es kommt darauf an, das Wesentliche daraus zu entnehmen. Sie sind ein brauchbares Mittel zur Kartenergänzung, besonders der Meßtischblätter, und, vorsichtig gehandhabt, auch der Wirtschaftskarte 1:5000. Ausschließlich diese aber kann, wo die Planungen eingehend bearbeiteter kartilcher Unterlagen bedürfen, in Frage kommen.

Die vorstehend geschilderten Schwierigkeiten, die von außen nicht ohne weiteres erkennbar sind, werden allgemein von Interesse sein; denn über die einzuleitenden Maßnahmen muß von Anfang an Klarheit herrschen. Auch ist darauf hinzuweisen, daß es im Interesse der Sache liegen wird, wenn in der Planbeschaffung, der Vereinheitlichung des Kartenwesens und auch in der Arbeitsverteilung rechtzeitig eine Verständigung zwischen den verschiedenen staatlichen und städtischen Vermessungsämtern und mit dem Reichsamt für Landesaufnahme erfolgt. —

EINGEMEINDUNGSGRUNDLAGEN

Von Regierungsbaumeister Dr.-Ing. Renfert, Bonn

Das Gesetz vom 27. Dezember 1927 hat dem Eingemeindungsrecht neue Grundlagen gegeben, so daß Eingemeindungen auch ohne Einwilligung der Beteiligten aus Gründen des öffentlichen Wohles möglich werden. Der Begriff des öffentlichen Wohles ist weder im Gesetz noch in Ausführungsanweisungen bestimmt. Infolgedessen spielt im Streit der Eingemeindungswünsche und -pläne die Frage nach dem Inhalt des öffentlichen Wohles eine Hauptrolle. Wenn sich hierbei die streitenden Parteien auf dem Boden der Kommunalpolitik bewegen, so ist das als naheliegend in der Materie begründet. Jedoch wird auf solche Weise kaum eine befriedigende Lösung gefunden werden können, weil jede Partei den Inhalt des öffentlichen Wohles von ihrem Standpunkt zu bestimmen sucht und somit grundsätzlich die Städte für Eingemeindungen, Landgemeinden und Landkreise dagegen sein werden. Dazu kommt, daß die Kommunalpolitik in selbstverwaltungsrechtliche Gesetze eingespannt ist, die in Zeiten anderer Wirtschaftsverhältnisse entstanden sind und deshalb heute auf viele Fälle nicht mehr passen. So bestehen in ländlichen und industriellen Landkreisen sowie in Vorstadtland-

kreisen dieselben Landgemeinde- und Kreisordnungen, in Mittel-, Groß- und Riesenstädten dieselben Städteordnungen, denn die Unterschiede in den verschiedenen Landgemeinde-, Kreis- und Städteordnungen umfassen in der Hauptsache alte landesrechtliche oder gewohnheitsrechtliche Bestimmungen, während wirtschaftspolitische Entwicklungsstufen unberücksichtigt sind. Diese müßten bei Neugestaltung des Selbstverwaltungsrechtes maßgebend werden.

Deshalb ist versucht worden, nach übergeordneten Gesichtspunkten der Staatspolitik die Frage nach dem Inhalt des öffentlichen Wohles zu beantworten. Hierbei besteht, wie sich gezeigt hat, Gefahr, daß die Gelegenheit ins parteipolitische Fahrwasser gerät oder zu einer Machtfraße zwischen Selbstverwaltung und Staatsgewalt wird. Auf letzten Umstand hat der Provinzialausschuß des Rheinlandes in seiner Januarsitzung dieses Jahres als einer Bedrohung der Selbstverwaltung mit warnender Stimme ausdrücklich aufmerksam gemacht und dabei wohl auch die Einflüsse zwischen Stadt- und Landkreis sowie die Einflüsse mit ihrer staatlichen Ausgleichsinstanz im Auge gehabt.

Bei dieser Sachlage haben die Städte des rheinisch-westfälischen Industriegebietes in ihren Denkschriften andere Wege gewährt und versucht, die Eingemeindungsfrage nach wirtschaftspolitischen Gesichtspunkten zu behandeln. Ebenso verfahren die Industrie- und Handelskammern in ihren Gutachten, und teilen somit grundsätzlich die Einstellung der Städte. Allerdings ist zuzugeben, daß auch die Wirtschaftspolitik allein das Eingemeindungsproblem nicht lösen kann. Jedoch muß sie wegen ihrer grundlegenden Bedeutung für das kommunale Leben als Ausgangspunkt des Eingemeindungsproblems angesehen werden, wobei sich ergibt, daß im Wesen der Städte Änderungen eingetreten sind, die entsprechende Wandlung bestehender Anschauungen erfordern.

Wirtschaftspolitisch betrachtet ist nämlich geschlossene Bebauung heute nicht mehr Kennzeichen für Grenze und Reichweite stadtwirtschaftlichen Einflusses. Die Entwicklung hat aus engeräumigen Städten weiträumige Wirtschaftsgebiete entstehen lassen, vor allem mit Hilfe des modernen Schnellverkehrswezens, das durch Verkürzung zeitlicher Entfernungen Ausdehnung des Wirtschaftsraumes bewirkt. Demzufolge besteht die Tatsache, daß die Stadtwirtschaft vielfach vorhandene Stadtgrenzen weit überschritten hat und sich gleichsam als magnetisches Kraftfeld über das Land erstreckt. Diese veränderten Verhältnisse können nicht mehr durch das Wort Stadt in ursprünglicher Bedeutung, sondern nur in übertragener Bedeutung städtischer Wirtschaftsgebiete gekennzeichnet werden. Verwaltungsrechtliche Anerkennung städtischer Wirtschaftsgebiete bedingt kommunale Grenzänderungen, die nicht als Eingemeindungen im hergebrachten Sinne

VERMISCHTES

Das Städtebaugesetz und die Städtebauer. Eine Reihe bedeutender Städtebauer hat mit der folgenden EntschlieÙung zu dem Regierungsentwurf des Städtebaugesetzes Stellung genommen und übt hiermit eine scharfe, aber sachliche Kritik an dem Entwurf. Wir lassen ungekürzt die uns übermittelten Auslassungen folgen:

„Wir unterzeichneten Städtebauer, die seit Jahren auch ihrerseits den Gedanken eines neuzeitlichen Städtebaugesetzes vertreten und sich bemüht haben, das Zustandekommen dieses Gesetzeswerkes zu fördern, sehen sich veranlaßt, zu der neuen preußischen Regierungsvorlage folgendes zu erklären:

Die Regierungsvorlage läßt in ihrem Aufbau und Inhalt diejenige Einfachheit, Klarheit und Beweglichkeit vermissen, die die Verwaltungsübung gerade im Städtebau erfordert. Für unzweckmäßig halten wir namentlich die Einführung des neuen Rechtsbegriffs ‚Flächenaufteilungsplan‘. Der Flächenaufteilungsplan ist für die städtebauliche Planung eine unentbehrliche Voraussetzung, er ist aber seiner Natur nach ein ständig im Fluß befindliches Entwicklungsprogramm, ein Wunschplan und daher zur Festlegung mit Rechtswirkungen nach außen nicht geeignet. Das neue Gesetz sollte sich darauf beschränken, die vorhandenen Rechtsgrundlagen wie insbesondere das Recht der Fluchtlinien und Bauordnungen zu ergänzen und fortzubilden.

Insbesondere hat die Einführung des neuen städtebaurechtlichen Instruments ‚Flächenaufteilungsplan‘ infolge der dadurch rege gewordenen Besorgnisse vor vermeintlich besonders weitgehenden neuen Eingriffen wesentlich dazu beigetragen, neuartige Entschädigungsprobleme aufzurollen. Neuzeitlicher Städtebau erfordert an sich schon größte Opfer der Allgemeinheit, er verträgt unter keinen Umständen neue Belastungen der Städte finanzieller oder Erschwernisse verwaltungsmäßiger Natur.

Schwere Bedenken sind ferner dagegen zu erheben, daß die Vorlage ganz allgemein nach staatsseitigem Belieben die Zwangsbildung neuer überörtlicher Organisationen für zwischengemeindliche Planaufstellung und -festsetzung ermöglicht, die weitgehend auf Grund von Mehrheitsbeschlüssen für die beteiligten Einzelgemeinden verbindliche Festsetzungen treffen sollen. Die theoretischen Planabsichten solcher übergemeindlichen Ausschüsse sind der Gefahr der Uferlosigkeit ausgesetzt und werden notgedrungen oftmals mit den praktischen Ausführungsmöglichkeiten und den lebenswichtigen Interessen der einzelnen beteiligten Gemeinden in Widerspruch geraten. Soweit im Städte-

angesehen werden können. Denn es handelt sich hierbei keineswegs um Aufgeben kommunaler Selbständigkeit einzelner Gemeinden zugunsten einer anderen, sondern gewissermaßen um Aufgeben kommunaler Selbständigkeit aller Beteiligten zur Schaffung eines gemeinsamen neuen kommunalen Gebildes zum eigenen Nutzen aller. So dürften auch wohl die Vorschläge zur Bildung einer Rhein-Ruhr-Stadt oder einer Ruhrmündungsstadt aufzufassen sein, desgleichen die Vereinigung gleichwertiger Städte wie Elberfeld-Barmen und entsprechend alle sog. Großeingemeindungen.

Die Praxis hat übrigens u. a. durch Gründung von Landesplanungsverbänden Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit eines Zusammenschlusses der Gemeinwesen einheitlicher Wirtschaftsgebiete zur reibungslosen Erledigung gemeinsamer Aufgaben bewiesen. Als eingetragene Vereine, aus freiwilliger EntschlieÙung entstanden, bilden Landesplanungsverbände natürlich keinen Ersatz für verwaltungsrechtlich anerkannte Wirtschaftsgebiete, zumal sie auf ihre Mitglieder keinen Zwang ausüben können und außerdem jederzeit auflösbar sind. Sie beweisen aber, daß im heutigen Selbstverwaltungsrecht eine Lücke besteht. Diese kann für alle Beteiligten bindend nur durch kommunale Grenzänderungen im Umfange bestehender Wirtschaftsgebiete beseitigt werden. Für deren Abmessungen können die Landesplanungsverbände wegen ihrer Größe und ihres Aufgabenkreises nicht maßgebend sein. Vielmehr muß allein das öffentliche Wohl bestimmend wirken, dessen Inhalt sich nach Lage der Verhältnisse aus den Gedankengängen wirtschaftspolitischer Erwägungen unter Berücksichtigung staatspolitischer Gesichtspunkte, also aus unparteiischer Kommunalpolitik ergibt. —

bau eine Gemeinschaftsarbeit an zwischengemeindlichen Maßnahmen erforderlich ist, muß Vorsorge getroffen werden, daß der maßgebende Einfluß bei den Stellen verbleibt, die die Verantwortung für die Durchführung und für den Kostenaufwand zu tragen haben. Die Überweisung eigener Planungshoheitsrechte an die Provinzen ist entbehrlich, überdies aber auch nach den Erfahrungen mit den Linienführungsrechten der Reichsbahn geeignet, neue Reibungen hervorzurufen und das gute Zusammenarbeiten der engeren und weiteren Kommunalverbände zu beeinträchtigen.

Gesetzliche Vorschriften der gekennzeichneten Art führen zu einer unerträglichen Beengung der EntschlieÙungsfreiheit des Städtebaues. In der Regierungsvorlage können wir daher ein brauchbares Werkzeug für städtebauliches Schaffen nicht erblicken und müssen ihrer Verabschiedung in dieser Form widerraten. Dagegen halten wir den vom Städtetag ausgearbeiteten Entwurf für eine geeignete Grundlage für die weitere Beratung.“

Stadtbaudirektor Arntz, Köln. Stadtbaurat Behrendt, Breslau. Professor H. Ehlgötz, Berlin. Professor Elkart, Hannover. Professor Dr. Jansen, Berlin. Magistratsoberbaurat Koeppen, Berlin. Verbandsdirektor Dr. Robert Schmidt, Essen. Stadtbaurat Dr. Wagner, Berlin.

Zu der gleichen Angelegenheit geht uns von der Vereinigung der Stadtbauverwaltungen Nordwestdeutschlands, die kürzlich in Erfurt tagte, folgende EntschlieÙung zu:

Die zur 9. Tagung in Erfurt versammelten Vertreter der nordwestdeutschen Stadtbauverwaltungen erkennen die Absichten der Regierung, durch den Erlaß eines neuen Städtebaugesetzes eine Zusammenfassung und einheitliche Regelung der gesetzlichen Vorschriften herbeizuführen und die neuzeitlichen Anschauungen auf dem Gebiet des Städtebaues in der Gesetzgebung zu verankern, durchaus an. Sie können jedoch der Regierungsvorlage in vielen wesentlichen Einzelheiten nicht zustimmen, halten ihre Verabschiedung in der vorliegenden Form nicht für zweckmäßig und für die Städte nicht annehmbar. Der vom Städtetag ausgearbeiteten und dem Staatsrat zugeleiteten ausführlichen Beurteilung der neuen Regierungsvorlage schließen sie sich voll und ganz an. Eine brauchbare Grundlage für die praktische städtebauliche Arbeit erblicken sie dagegen in dem von dem Städtetag ausgearbeiteten Entwurf, der zweckmäßig den weiteren Beratungen zugrunde gelegt wird. Insbesondere weisen sie schon darauf hin, daß in der Frage der Entschädigungen der Boden der bisherigen Rechtsprechung nicht verlassen werden darf, wenn nicht eine gedeihliche städtebauliche Planung unterbunden werden soll. —

ZEITSCHRIFTENSCHAU

bearbeitet im Deutschen Archiv für Siedlungswesen, Berlin

Allgemeines Siedlungswesen.

48. Landflucht und Kapitalwanderung.
Von Karl H. Brunner.

Städtebau, 24. Jahrg., Nr. 5 (März 1929).

Die Arbeitskraft der vom Lande abwandernden Landbevölkerung fließt der Produktion städtischer Betriebe zu, ohne die Stadtwirtschaft und ihre Heranbildung belastet zu haben. Der Aufsatz untersucht die Folgen dieses Organisationsfehlers in bezug auf die in Landwirtschaft, Handel und Industrie investierten und umlaufenden Kapitalien. Er erörtert ferner die tatsächliche Kapitalwanderung, die in der Wesenheit des Handelsverkehrs ihre Quellen hat und zur Mehrung greifbaren Geldkapitals in der Großstadt führt. —

Städtebau, Gesamtgestaltung.

49. The Preparation of Town-Planning Schemes.

Garden Cities and Town Planning, Jan.-März 1929.

Beschreibung der Aufstellung von Bebauungsplänen nach dem englischen Städtebaugesetz in allen Einzelheiten. Die Aufbringung der Kosten für die Planungsarbeiten. —

50. Cuzco, the City of the Incas. Von William L. Hare.

Garden Cities and Town Planning, März 1929.

Beschreibung des Planes der alten Hauptstadt Perus. —

51. Neuruppin als städtebauliches Kunstwerk. Von Reg.-Baurat Neumann, Neuruppin.

Zeitschr. f. Bauw., 79. Jahrg., Nr. 3 (März 1929). —

Städtebau, Einzelgestaltung.

52. Bebauungsplan-Wettbewerb „Dammerstock“, Karlsruhe i. B. Von Prof. Dr.-Ing. Paul Schmitt, Karlsruhe.

Gesundheits-Ingenieur Nr. 9 v. 2. März 1929 (vgl. Nr. 8, 35 und 55). —

53. Der Einfluß der Straßen- und Baublockanordnung und der zugehörigen Versorgungsleitungen auf die wirtschaftliche Erschließung von Siedlungen in Anwendung auf das „Dammerstockgelände“ in Karlsruhe. Von Prof. Dr.-Ing. Paul Schmitt, Karlsruhe.

Gesundheits-Ingenieur Nr. 12 vom 25. März 1929.

Beschreibung der Vor- und Nachteile beiderseitiger, einseitiger und mittlerer Blockanordnung. Berechnung der jeweiligen Anschlußkosten. —

54. Der Mensch und sein Haus in Sonne, Wind und Wetter. Bilder und Tabellen von Walter Schwagenscheidt, Offenbach a. M.

Stein, Holz, Eisen 1929, Woche 11.

Enthält u. a. die Untersuchung eines Wohnviertels im Hinblick auf die zweckmäßige Lage zur Himmelsrichtung. —

55. Bebauungsplan Siemensstadt. Von Prof. Rading.

Das neue Berlin 1929, Nr. 3. —

56. Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für die Überbauung des Hübels-Arials in Olten.

Schweiz. Bztg., Bd. 93, Nr. 12 v. 25. März 1929. Bebauung eines Blocks mit öffentlichen Gebäuden und Ausgestaltung eines Kirchplatzes. —

57. Umgestaltung d. Alexanderplatzes. Das neue Berlin 1929, Nr. 2 (Februar).

Bauwelt, 20. Jahrg., Nr. 15 v. 28. März 1929. —

58. Der Alexanderplatz in Berlin. Von Ulf Dietrich.

Städtebau, 24. Jahrg., Nr. 3 (März 1929). (Vgl. Nr. 38 und 57.) —

59. Versuche zur Rettung des Gendarmenmarktes. Von Steen Eiler Rasmussen. Städtebau, 24. Jahrg., Nr. 3 (März 1929). —

60. Die Erhaltung der alten Nidda (Frankfurt a. M.). Von Otto Valentien.

Gartenkunst, 42. Jahrg., Nr. 3 (März 1929). —

61—65. Die Sportanlagen in der Wedau-Duisburg. Von Dr.-Ing. Dieter, Stadtbaurat.

Das Mannheimer Stadion.

Drei Sportplätze. Von L. Späth, Berlin.

Neubau, 11. Jahrg., Nr. 6 v. 24. März 1929. —

Landesplanung.

64. Planungsarbeiten und ihre Durchführung im Bezirk des Ruhrsiedlungsverbandes. Von Dr.-Ing. Waldemar Kuhn, Essen. Volkswohlfahrt, 10. Jahrg., Nr. 5 v. 1. März 1929. —

65. Die Umgemeindungen in Westdeutschland. Vom Beigeordneten a. D. Prof. Ehlgötz, Berlin.

D. Bauztg. 1929, Nr. 16 u. Forts. (Beilage Stadt und Siedlung). —

Der Aufsatz setzt sich mit der dem Landtage vorliegenden Regierungsvorlage als einem Versuch, schwierige wirtschaftliche, finanzielle siedlungs- und verkehrstechnische Verhältnisse durch Umorganisation zu bewältigen, sowie mit den Gegenvorschlägen der rheinisch-westfälischen Großstädte auseinander. —

66. Grundsätzliches zum Problem der Erweiterung Groß-Berlins. Eine kommunal- und finanzpolitische Studie. Von Reg.-Bmstr. a. D. Ernst Runge.

Stadtbaukunst, 9. Jahrg., Nr. 11 und 12 (Febr.-März 1929).

Der Verfasser beschäftigt sich mit der Auswirkung der neuen Berliner Bauordnung auf die Bevölkerungsverteilung sowie auf die Grundstückspreise. Der Bauzonenplan von Berlin kann nur als Mittelpunkt einer auch das ganze Einflußgebiet Berlins umfassenden Gesamtplanung gutgeheißen werden. Zu einer solchen Planung gehört aber die Anlage von Trabantenstädten und die Zusammenfassung der umliegenden Verwaltungsbezirke zu „Großkreisen“. Die Gesamtplanung und die Durchführung ihrer Maßnahmen ist in die Hände eines Siedlungsverbandes ähnlich dem Ruhrsiedlungsverbände zu legen. —

67. Siedlungsverbände in Schweden. Von Gustav Blidberg.

Städtebau, 24. Jahrg., Nr. 3 (März 1929). —

68. The Work of an Advisory Committee. London C. C. Town-Planning Scheme Nr. 2.

Garden Cities and Town Planning, Febr. 1929.

Das Woolwich Regional Town-Planning Advisory Committee hat über den Plan für die Grafschaft London ein Gutachten verfaßt, aus dem einige Verbesserungsvorschläge mitgeteilt werden. —

69. The Regional Survey of New York and its Environs. By Sir Selweyn Fremantle.

Garden Cities and Town Planning, Febr.-März 1929.

Der Aufsatz beschreibt den Werdegang des Planes für New York und Umgebung und die Probleme, die er zu lösen versucht. —

Gesetzliche Grundlagen.

70. Der Städtebaugesetzentwurf des Preuß. Städtetages. Von Meyer-Lülmann, Berlin.

Bauwelt, 20. Jahrg., Nr. 12 v. 21. März 1929. (Vgl. Nr. 46). —

71. Zur bevorstehenden parlamentarischen Beratung des Städtebaugesetzes. Von Geh. Reg.-Rat J. B. Fischer, Berlin.

Entgegnung von Senator Elkart, Hannover.

Mitt. d. Deutschen Städtetages, 23. Jahrg., Nr. 3 v. 25. März 1929. —

72. Die architektonische Regelung der Stadterweiterung in Frankreich. Von Louis-Georges Pineau, Paris.

Mitt. über Wohnungswesen u. Städtebau, Nr. 19 (März 1929).

Bauvorschriften und Gesetze zur Durchführung von Stadt- und Landesplanungen. —

Monatsbeilage zur Deutschen Bauzeitung Nr. 42. Inhalt: Hermann Jansen zu seinem 60. Geburtstage — Vereinheitlichung des Kartenwesens in den Landesplanungsbezirken — Vermischtes — Zeitschriftenschau —

Verlag Deutsche Bauzeitung G. m. b. H. — Für die Redaktion verantwortl.: i. V. Johannes Bartschat, Berlin — Druck: W. Büxenstein, Berlin SW 48