

# STADT UND SIEDLUNG

## BEBAUUNGSPLAN · VERKEHRSWESEN VERSORGUNGS-ANLAGEN

NR.

7 BERLIN  
JULI 1929

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

## DER FLÄCHENAUFTEILUNGSPLAN DER STADT GERA

Von Stadtoberbaurat Luthardt, Gera

Mit 2 Abbildungen

Um die städtebauliche Entwicklung der Stadt Gera vorausschauend zu ordnen und eine diese Entwicklung störende Nutzung und Bebauung zu verhindern, ist ein Flächenaufteilungsplan aufgestellt worden. (Abb. 1, S. 76.) Dabei sind alle die Gesichtspunkte berücksichtigt worden, die in den nächsten 50 bis 50 Jahren voraussichtlich von Einfluß auf die Stadterweiterung sein werden und die Antwort auf die Frage geben: Wie ist in künstlerischer Form das Stadtgebiet wirtschaftlich, gesundheitlich und sozial zum Wohle der Stadt und ihrer weiteren Entwicklung am besten zu nutzen? Die in Gera, ebenso wie in den meisten deutschen Industriestädten, in den drei Jahrzehnten vor dem Kriege begangenen Fehler lassen sich aber jetzt nur zum geringen Teil gutmachen.

### 1. Besondere Gesichtspunkte für die Erweiterung der Stadt Gera.

Das Stadtgebiet von Gera umfaßt 4749,9 ha, die von rd. 82 000 Personen bewohnt werden. Von dem Gebiet entfallen auf:

1. Grünflächen:	
a) land- und forstwirtschaftlich oder gärtnerisch zu nutzende Flächen	5857,7 ha
b) Kleingartenflächen	100,0 „
c) Friedhöfe	19,5 „
d) Park-, Garten- und verwandte Anlagen	61,2 „
e) Sport- und Spielplätze	22,6 „
	4060,8 ha
2. Verkehrsflächen:	
a) Wasserflächen	52,1 ha
b) Eisenbahn	102,9 „
c) Fluggelände	16,8 „
d) Wege und Straßen	211,0 „
	582,8 ha
3. Bergbauflächen	
	25,5 ha
4. und 5. Industrieflächen und Wohnflächen, bebaute, einschl. Höfe und Gärten	
	280,8 „
Zus. 4749,9 ha	

An Sport- und Spielflächen kommen also gegenwärtig 2,7 qm auf den Kopf der Bevölkerung, an Park- und Grünanlagen einschl. Schrebergärten 19,7 qm. Das Mittel aus 156 deutschen Städten mit zusammen 21 612 400 Einwohnern beträgt demgegenüber 2,4 bzw. 28,5 qm. Dabei sind aber in allen Fällen forstwirtschaftlich genutzte Waldbestände unberücksichtigt geblieben.

An Grünflächen ist im Gebiet der Stadt Gera wegen des großen und nahe gelegenen Waldbestandes kein Mangel, es kommt nur darauf an, in geeigneter Weise Verbindungen zu schaffen und sie möglichst weit in den dichtbebauten Stadtkern hineinzuführen.

Trotzdem Gera die größte Stadt Thüringens ist und durch seine bedeutende Industrie Weltruf erlangt hat, hat Gera doch von jeher darunter zu leiden gehabt, daß der große Verkehr infolge der Lage der Stadt in der Nähe der sächsischen und preußischen Landesgrenze um Gera herumgeführt wurde. Wasserverkehr ist in Gera nicht vorhanden, da die Elster noch nicht schiffbar ist.

Einen Flugplatz besitzt Gera aus eigener Kraft seit etwa zwei Jahren.

Der Kraftwagenverkehr ist sehr rege, nur findet er durch Gera hindurch nicht so glatte Wege, wie

sie für seine Entwicklung notwendig wären, wodurch schwere Hemmungen für ihn auftreten.

An Straßenbahnen sind zwei Linien vorhanden, die ständig verkehren, eine dritte Linie fährt nur zu bestimmten Zeiten. Die Straßenbahn ist auf Gütertransport mit Rollblockverkehr eingerichtet, wodurch die Industrie in der Stadt mittelbar an das Eisenbahnnetz angeschlossen ist.

An Bergbau wird lediglich der Abbau von Kalkstein betrieben und Ton zur Ziegelfabrikation gewonnen.

Die Industrie durchsetzt alle Stadtteile. Daraus ergeben sich erhebliche Störungen, Lärm-, Rauch- und Rußbelästigungen der Wohnstätten. Teilweise sind Fabriken innerhalb der Stadt nicht mehr erweiterungsfähig, da es an Gelände mangelt. Als ausgesprochene Industriestadt hat Gera aber die Pflicht, für vorhandene Industrien Erweiterungsgelände zu schaffen und neuen Zweigen der Industrie Anbaumöglichkeit zu bieten.

Die Wohnungsverhältnisse bedürfen dringend der Besserung. Das Wohngebiet muß vom Industriegebiet getrennt werden, das ist eine hygienische und soziale Forderung. Im ganzen sind rund 24 500 Wohnungen vorhanden. Für etwa 4500 Wohnungssuchende sind Wohnungen zu schaffen. Im Durchschnitt entfällt zwar in Gera auf jeden Wohnraum nur ein Bewohner, aber in fast 1000 Wohnungen kommen 2 bis 4 Bewohner und in 50 Wohnungen noch mehr als 4 Bewohner auf einen Wohnraum, im ganzen sind 1010 Wohnungen mit 6410 Einwohnern (8 v. H. der Bevölkerung) überbevölkert. Eine Behebung dieser Zustände muß die Gegenwart zu erreichen suchen, aber auch auf die Weiterentwicklung ist dabei Rücksicht zu nehmen. Das stellt die Stadt vor große Aufgaben.

### 2. Die Grünflächen.

Die Bedürfnisfrage nach Grünflächen kann heute als im wesentlichen geklärt gelten. Mit Recht wird heute viel mehr Freiland gefordert als früher, dann aber auch, daß die Grünflächen nicht verzettelt, sondern als zusammenhängende Grünverbindungen und Grüngürtel ausgewiesen werden. Der vorliegende Plan folgt diesen berechtigten Forderungen. Die Hauptgrünfläche Geras ist der im Westen der Stadt gelegene Wald von rd. 527 ha. Im dichtbevölkerten Osten ist mit Waldanpflanzungen begonnen, jedoch bei weitem noch nicht ausreichend vorgesorgt. Auch sonst liegen über das ganze Stadtgebiet verteilt Grünflächen, die es zu verbinden gilt.

Der Grünplan (in Abb. 1 sind die Flächen gekennzeichnet und in der Erklärung ihre besondere Zweckbestimmung hervorgehoben), der diese Flächen im einzelnen ausweist, gibt Aufschluß, wie dieses Ziel zu erreichen versucht wurde. Man sieht einen Grüngürtel sich um die ganze Stadt legen, der nur an wenigen Stellen unterbrochen ist, auch dringen Grünflächen wie Zungen durch die Stadt und stellen kurze Verbindungen zwischen dem Wald im Westen und dem Grün im Osten her. Nicht alle diese ausgewiesenen Grünflächen sind öffentlich oder Waldbestände. Dauerkleingärten und Siedlungen mit weiter Bebauung bilden einen wesentlichen Bestandteil.

Neu anzupflanzender Wald ist nur im Osten der Stadt geplant auf dem Rücken des Höhenzuges, der mit dem Ferberturm beginnt und sich südlich an Leumnitz vorbei nach Osten erstreckt. Nach Süden zieht sich ein Waldstreifen bis an den Zaufensgraben hinab, der das östlich davon am Südhang geplante Wohngebiet vor den Rauchgasen der Stadt und der Industrie schützen soll.

An Dauerkleingärten sollen nach Dr. Otto Schmidt, Essen, für die Familien, die keine eigenen Gärten erhalten können, je 300 qm für 25 v.H. der vorhandenen Familien vorgesehen werden. Da Gera aber einen großen Bestand an Dauerwald besitzt, etwa das 12,5fache der ebenfalls von Schmidt geforderten Fläche, so kann man in der Forderung nach Kleingärten etwas zurückgehen und je 200 qm für 25 v.H. der Familien rechnen. Da Gera gegenwärtig 25 240 Familien aufweist, so sind  $25\,240 : 4 \times 200 =$  rd. 127 ha notwendig, oder auf den Kopf der Bevölkerung bei einer durchschnittlichen Kopfzahl von 3,25 für eine Familie 15,4 qm. Für die Zukunft braucht aber nur, da der größte Teil der sich neu ansiedelnden Bewohner in Wohnungen untergebracht wird, zu denen Gartenland gehört, mit einem Bedarf für etwa 8000 Einwohner gerechnet zu werden, so daß dann für insgesamt 90 000 Einwohner, bei 50 v.H. Bevölkerungszunahme,  $90\,000 : 15,4 =$  rd. 14 ha Kleingartenland notwendig sind.

Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte sind die Dauerkleingärten ausgeführt, die über das ganze Stadtgebiet so verteilt sind, daß der dicht besiedelte Osten und Debschwitz besonders berücksichtigt sind. Der Forderung, daß jeder Garten möglichst nicht weiter als eine halbe Stunde von der Wohnung entfernt liegt, ist soweit als irgend möglich genügt.

Im einzelnen sind für

Gera einschl. Leumnitz und Bieblach	73,4 ha
Rubitz, Thieschitz, Milbitz	3,0 „
Tinz	1,4 „
Untermhaus	12,0 „
Pforten	6,0 „
Debschwitz	14,0 „
Lusan	3,5 „
Zwötzen	9,5 „
Windischenbernsdorf	1,2 „
Scheubengrobsdorf	1,5 „
Frankenthal	2,5 „

also für Groß-Gera insgesamt 128,0 ha

ausgewiesen, womit der gegenwärtige Bedarf gedeckt ist. Auch für den Mehrbedarf sind ausreichende Flächen vorgesehen, insbesondere durch die Verwendung der Bergbauflächen zu Kleingartenland.

Die bestehenden Friedhöfe sind erhalten geblieben, aber wesentlich erweiterungsfähig gestaltet worden, so daß sie sich auf etwa das Doppelte ihrer jetzigen Fläche ausdehnen vermögen.

Öffentliche Park- und Gartenanlagen, sowie sonstige für die Volksgesundheit und die Erholung notwendige Flächen sind besonders in den vorhandenen Tälern entlang den Bächen und in Mulden vorgesehen, um diese im Sinne des Heimatschutzes zu erhalten. Solche öffentlichen Grünflächen sind ausgewiesen entlang dem Erlbach, der Brahmne, dem Bieblacher Bach, dem Zaufensgraben, im Gessental und am Saarbach, ferner in den Mulden, die westlich der Wiesestraße zum Wald emporführen. Eine größere öffentliche Grünfläche, die in einen Park umgewandelt werden soll, ist auf den Pfortener Wiesen zwischen Pfortener Bach und Bahn vorgesehen. Weiterhin sind Grünflächen, meist verbindender Art, und solche, die sich wie Zungen in die Stadt vorstrecken, vorgesehen.

Den Grünflächen muß man die Promenadenwege hinzurechnen, in die solche Straßen umgewandelt werden, die keinen oder nur unwesentlichen Verkehr aufweisen. Sie sind, soweit dies nicht schon der Fall ist, mit Bäumen zu bepflanzen und stellen einen Teil grüner Verbindungswege und in die Stadt vorspringender Grünadern dar.

Der Bedarf an Spiel- und Sportflächen ist für den Kopf der Bevölkerung 0,5 qm für Kinderspielplätze (ausschl. Schulhöfe), 2,5 qm für Spiel- und Sportplätze der Erwachsenen, insges. zus. 3,0 qm. Das Mittel der vorerwähnten 156 deutschen Städte ist 2,4 qm. Für Gera ergibt sich daraus ein gegenwärtiger Bedarf von  $82\,000 : 3,0 = 24,6$  ha, ein künftiger Bedarf bei 50 v.H. Bevölkerungszuwachs von  $120\,000 : 3,0 = 36$  ha. Sportplätze sollen tunlichst nicht kleiner als 2 ha sein, auch sollen sie über das ganze Stadtgebiet so verteilt liegen, daß nirgends weite Wege nötig sind. Darauf ist im Plane Bedacht genommen.

Kinderspielplätze sind eine große Anzahl vorgesehen, die sich über das ganze Stadtgebiet verteilen, auch in den bereits bebauten Stadtteilen, wo sich irgend Gelegenheit dazu bot. Insgesamt sind rund 36 ha für Sport- und Spielplätze und 11 ha für Kinderspielplätze ausgewiesen.

Flächen zur Aufnahme wasserwirtschaftlicher Anlagen sind hinreichend berücksichtigt. Die Hochbehälter und bereits bestehende Anlagen sind zu erhalten und möglichst mit Grün zu umgeben. Für die Abwasserbeseitigung ist im Norden der Stadt auf dem rechten Elsterufer, angrenzend an die Stublacher Flur, ein Gebiet von etwa 6,5 ha nach besonderer Angabe des Tiefbauamtes vorgesehen.

### 5. Verkehrsflächen. (Vgl. Plan Abb. 2, S. 77.)

Wohl die wichtigste und schwierigste der zu handelnden Fragen ist die der Regelung des Verkehrs und der Zuweisung geeigneter Bahnen für diesen. Zuerst ist die Frage des Durchgangsverkehrs zu regeln.

Nicht anbaufähige reine Kraftwagenstraßen, die wie die Eisenbahn einen eigenen Wegkörper benötigen, kommen für Thüringen in absehbarer Zeit nicht in Betracht. In Gera können höchstens die vorgesehenen Umgehungsstraßen, soweit dies noch durchführbar ist, streckenweise von einem Anbau mit Wohnhäusern ausgeschlossen werden.

Die wirkungsvollste Art, den Verkehr in geregelte Bahnen zu leiten, ist die Umleitung. Der kostspielige Weg von Straßendurchbrüchen durch die Innenstadt ist nur für die Fälle vorzusehen, wo Verkehrshindernisse in der Stadt selbst ihn notwendig machen.

Auch für Gera wurde der Verkehr nach Möglichkeit um die Stadt herumgeleitet. Der Verkehr geht aus allen vier Himmelsrichtungen auf die Stadt zu. In der Hauptsache handelt es sich aber um zwei große durchgehende Verkehrszüge, die sich in Gera kreuzen, von Norden nach Süden, also von Sachsen und Preußen nach Bayern, von Osten nach Westen, also von Sachsen nach Thüringen.

Der Nord-Süd-Verkehr, dem die Breite des Elstertales gewisse Beschränkungen auferlegt, ist, wie der Plan zeigt, nördlich Tinz von der Staatsstraße abgelenkt und unter Umgehung dieses Ortes und verschiedener Hindernisse am Berghang entlang geführt bis zum Übergang über die Eisenbahn und zwischen dieser und der Elster weiter bis vor Debschwitz, wo die Elster überschritten wird. An der Elster entlang, und dann geradeaus südlich gerichtet, erfolgt unterhalb Lusan wieder die Einmündung in die Staatsstraße.

Dem Ost-West-Verkehr sind zwei Wege zugewiesen, wovon der eine gleichzeitig auf den nach Norden, der andere auf den nach Süden abgehenden Verkehr Rücksicht nimmt. Der südliche zweigt östlich Leumnitz von der Staatsstraße ab, verläuft dann am Zaufensgraben entlang, überschreitet bei Debschwitz die Eisenbahn und mündet dann, einen schon Jahrhunderte alten Gedanken verwirklichend, zur Umgehung des steilen Roten Berges durch den Martinsgrund, kurz vor dieser Abzweigung der Chaussee nach Groß-Ebersdorf, in die Staatsstraße. Technisch ist dieses Projekt ohne wesentliche Schwierigkeiten durchführbar.

Die nördliche Ost-West-Verkehrslinie zweigt ebenfalls östlich Leumnitz ab, verläuft südlich am Steinertsberg vorbei, überschreitet die Eisenbahn auf derselben Brücke wie der Nord-Süd-Verkehr (Eselsbrücke) und geht endlich an der Siedlung Schafwiesen vorbei nach der Staatsstraße, die durch Milbitz über Töppeln weiterführt nach Roda und Jena.

Bei all diesen Führungen sind nur wenige Ab- bzw. Durchbrüche notwendig. Im ganzen müssen drei Elsterbrücken neu gebaut werden: Zwei bereits geplante in Debschwitz, nur den geänderten Erfordernissen angepaßt und deshalb etwas verschoben, die dritte im Zuge des Eselsweges nördlich Untermhaus. Weiter wäre eine Verbreiterung der Eselsbrücke durch Auskragen auch des anderen Fußgängerweges zu bewerkstelligen, wenn nicht vorgezogen wird, für diesen überaus wichtigen Verkehrsknotenpunkt eine völlig neue, allen Ansprüchen genügende Brücke zu errichten. Auch die Zwötzener Eisenbahnbrücke bei Debschwitz muß verbreitert und von dieser hinab nach der Elster zu eine längere Brückenrampe angelegt werden. Die Straßen sind so geplant, daß keine Steigung über 1 : 25 hinausgeht, die für jedes Fuhrwerk ohne Schwierigkeit zu nehmen ist.

Natürlich ist es nicht möglich — und es kann auch keiner Stadt daran liegen —, den gesamten Durchgangsverkehr heranzuleiten; ein verhältnismäßig großer Teil der Wagen wird sich immer seinen Weg durch die Stadt suchen. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, auch im Stadttinnern für möglichst reibungslose Durchleitung des Verkehrs Sorge zu tragen. Die Möglichkeiten, durch die Stadt hindurchzukommen, müsse vermehrt werden, um die vorhandenen zu entlasten. Dies gilt besonders von der ost-westlichen Führung des Verkehrs, die das Stadttinnere bisher stark belastete. Die geplanten Änderungen sind im Plan, Abb. 2, ersichtlich. Auf Einzelheiten kann hier nicht eingegangen werden. Aufgabe der Stadtverwaltung ist es nun, darauf zu achten, daß alle diese Linien nicht durch irgendwelche entgegenstehende Maßnahmen oder durch Bebauung versperrt werden.

Der Plan, Gera durch Schiffbarmachung der Elster an den Mittellandkanal bei Leipzig anzuschließen, besteht schon lange. Seine Durchführung ist eine Frage der Zeit und der Finanzierung. Ein auf Jahrzehnte vorausschauender Stadterweiterungsplan muß dieses berücksichtigen, um die Durchführbarkeit nicht unmöglich zu machen. Geplant ist die Schiffbarmachung der Elster bis nach Zwätzen, um die elsteraufwärts liegende Industrie ebenfalls in den Genuß des Schifffahrtsweges zu setzen und diesen dadurch rentabler zu gestalten. Da geeignetes Hafengelände für eine größere Anlage auch mit Lagerhäusern und dergleichen nur noch in der Großen Aue in ausreichendem Umfange vorhanden ist, sich die Industrie auch wohl vorzugsweise dort ansiedeln wird, schon wegen des günstigen Bahnanschlusses, so ist diese auch am geeignetsten. Für Hafengelände ist dort eine Fläche von etwa 1000 m Länge und 170 m Breite ausgewiesen, die vorläufig, bis zur Klärung der Hafenfragen, unbebaut bleiben muß. Elsteraufwärts sind dann an geeigneten Stellen Landeplätze mit Entladungsmöglichkeiten vorzusehen.

Für die Eisenbahn trifft das vorher Gesagte besonders zu, daß Gera von Preußen und von Sachsen umgangen wurde. Trotz der verhältnismäßig großen Zahl von Bahnhöfen und trotz zweier ursprünglich nebeneinander bestehender Bahnen ist Gera in dem Fahrplan schlecht bedacht. In bezug auf Erweiterung ihrer Anlagen hat die Bahnverwaltung einige Forderungen gestellt, die, wie im Plane angegeben, berücksichtigt wurden. Besonders stark ist das Ausdehnungsbedürfnis der Bahn nördlich der Eselsbrücke nach Westen, wodurch allein schon höchstwahrscheinlich ein Neubau dieser Brücke notwendig wird.

Am Ostbahnhof Zwätzen und am Südbahnhof ist die Abzweigung von Industriegleisen möglich, für die Große Aue müssen Anschlußgleise vom Bahnhof Langenberg her abzweigt werden. Eine Frage, die noch der Lösung harret, ist die der Heranführung der Meuselwitzer Kleinbahn unmittelbar an die Staatsbahn, wofür schon Vorschläge vorliegen.

Das Fluggelände liegt in der Elsterniederung im Norden der Stadt, angrenzend an die Gemeinde Langenberg. Für seine Erweiterung wurde auf Geraer Flur das ganze Gelände zwischen der Langenberger Chaussee im Osten, der Eisenbahn im Westen, dem Kleingartengebiet im Süden und der Stadtgrenze im Norden vorgesehen.

Die bisher bestehenden Straßenbahnverbindungen bedürfen des weiteren Ausbaues. Die Straßenbahn wird der Entwicklung des übrigen Verkehrs folgen und sich nach den Ansiedlungen richten müssen. Leumnitz und Lusan benötigen in erster Linie den Anschluß an das Straßenbahnnetz. Soweit keine Straßenbahnverbindung möglich ist oder ihre Wirtschaftlichkeit nicht nachgewiesen werden kann, ist ihre Ergänzung durch Kraftwagenlinien in Aussicht genommen.

#### 4. Bergbauflächen.

An Bodenschätzen, deren Abbau nicht gehindert werden darf, kommen im Stadtbezirk Gera Kalk und Ton vor. Auf die vorhandenen Abbaugelände ist Rücksicht genommen und für ausreichende Erweiterung gesorgt. Bis zum Abbau bzw. anschließend an den Abbau kann das zu Bergbauflächen ausgewiesene Gelände für Kleingärten benutzt werden.

#### 5. Industrieflächen.

Zur Zeit ist die Industrie noch über das ganze Stadtgebiet verteilt und zersetzt die Wohngebiete in

einer Weise, die dringend der Abstellung bedarf. Der Wunsch geht allgemein dahin, Industriegebiet im Osten der Stadt anzuweisen, der vorherrschenden westlichen Winde wegen; das ist aber für Gera nicht möglich. Die Industrie braucht Anschluß an die Eisenbahn und, wenn möglich, an Wasserwege. Geeignete Gebiete, in denen sich beides findet, besitzt Gera im Norden in der Großen Aue und im Süden in der Kleinen Aue und im Zwätzener Gebiet. Dort ist schon teilweise Industrie angesiedelt, der Anbau weiterer Unternehmen ist in jeder Weise zu fördern. Auf tiefe Baublöcke und auf Gleis- und Wasseranschluß ist Bedacht genommen. Die Industrie wird sich wahrscheinlich bis nach Langenberg erstrecken, also zur einheitlichen wirtschaftlichen Gestaltung des ganzen Geländes die spätere Eingemeindung Langenbergs notwendig machen. Wie bereits ausgeführt, lassen sich Industriegebiete vom Südbahnhof und vom Verschiebebahnhof her anlegen.

Für Ansiedlungsmöglichkeit von Arbeitern im Anschluß an diese Industriegebiete ist gesorgt. Für das südliche Gebiet liegen das Fuchsberggelände und das Siedlungsgelände Lusan, für die Große Aue das Gebiet des Galgenberges und um Bieblach und Tinz, ferner die Siedlungsgelände im Erlbachtal, um Rubitz, Thieschitz, Milbitz günstig. Von diesen Gebieten aus sind gute Verbindungswege und Verkehrsmöglichkeiten zu den Arbeitsstätten und auch zur Stadt vorgesehen.

#### 6. Wohnflächen.

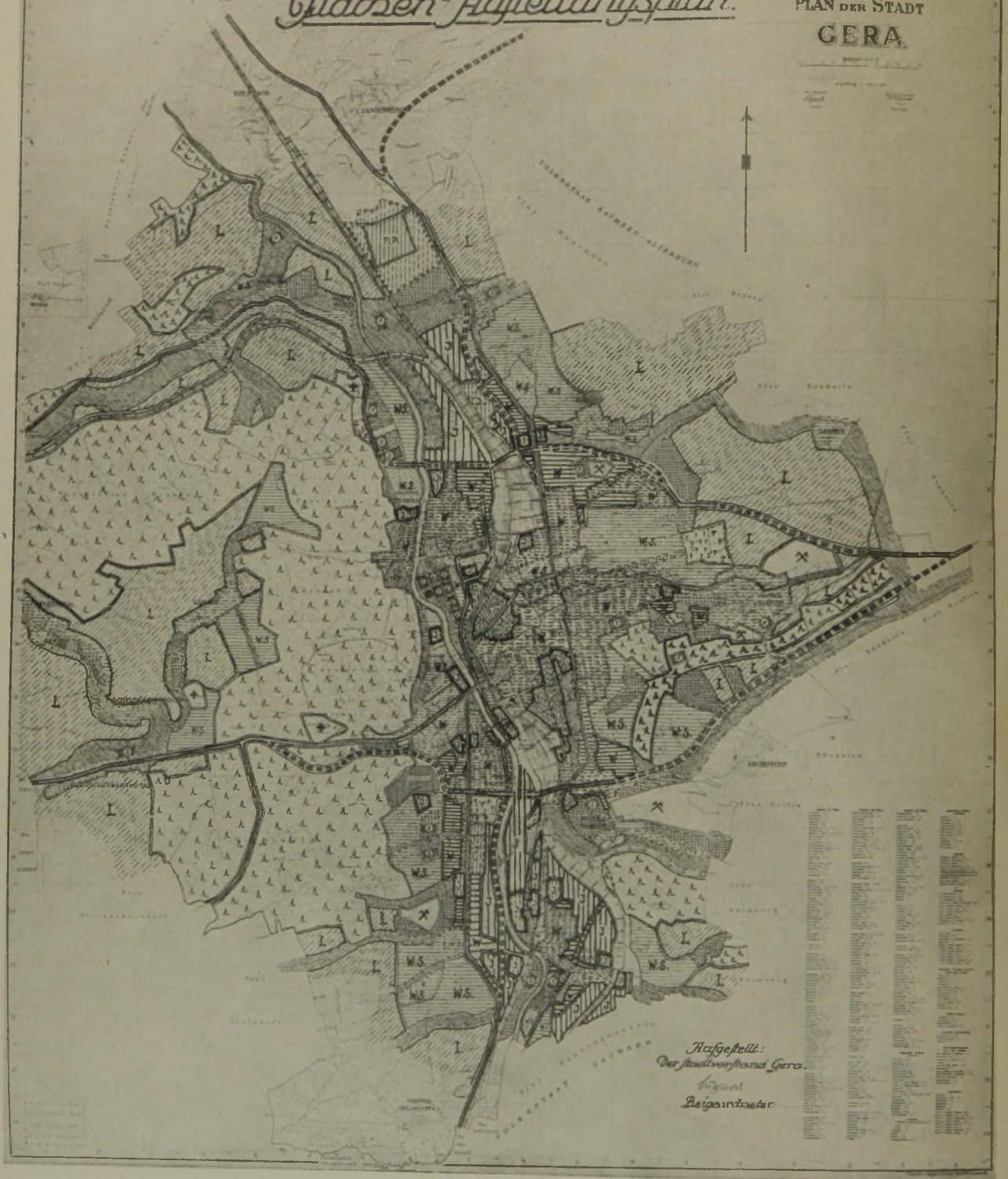
In dem vorliegenden Plane sind Wohngebiete an den Stellen ausgewiesen, wo sie am dringendsten benötigt werden. An der Spitze steht das Galgenberggelände, nächst dringend ist dann der Bedarf in dem Gelände um den Ferberturm herum, zwischen Quellen-, Freitag-, Schiller- und Plauensche Straße und dem Zaufensgraben. Für diese Gebiete sowie für das vereinigte Siedlungsgelände Bieblach und Tinz sind Bebauungsplanentwürfe ausgearbeitet. Dadurch macht sich die Aufhebung alter bestehender Bebauungspläne notwendig. Ähnlich ist es mit dem Fuchsberggelände. Überhaupt bleibt wohl in dem ganzen Stadtgebiet kein alter Bebauungsplan ganz ungeändert bestehen. Außer diesen Wohngebieten, für die bereits genauere Pläne gefertigt sind, sind andere rein flächenmäßig ausgewiesen, so östlich Bieblach, am Südhang des Zaufensgrabens, dann westlich Lusan, auf den Schafwiesen und im Gebiet von Milbitz, Thieschitz, Rubitz. Diese Wohngebiete sind so gelegen, daß sie bequeme Verbindungen zur Stadt und teilweise günstige Lage zu den Industriegebieten besitzen. Sie sind also vorzugsweise für die hier beschäftigte Bevölkerung gedacht, die Wert auf kurze Wege zur Arbeitsstätte legen muß.

Anders ist es mit den Gebieten, die in den Vororten Ernsee, Scheubengrobsdorf und Windischenbernsdorf vorgesehen sind. Trotz der gesunden Wohnlage werden sie für größere Siedlungen der Entfernung von der Stadt wegen kaum in Frage kommen. Diese Gebiete sind der weiträumigen Bebauung mit Einfamilienhäusern und Villen vorbehalten. Dazu ist der Ausbau einiger Zufahrtsstraßen besonders nach Ernsee notwendig, das heute schon als Ausflugsort vielfach aufgesucht wird.

Für öffentliche Gebäude ist der Platz auf lange Sicht schwer festzulegen. Für Schulen, von denen man ja eine Gemeindeschule auf 10 000 Einwohner und gegebenenfalls eine Mittelschule rechnet, auf je 20 000 Einwohner etwa eine höhere Schule, sind nach der Größe der ausgewiesenen Wohngelände mehrere Gemeindeschulen vorgesehen, ferner eine Berufsschule auf dem Galgenberg. Das Bedürfnis nach Kirchen kann gegebenenfalls auf der Grünfläche am Colliser Weg später befriedigt werden. Die für Krankenhäuser vorgesehenen Grundstücke, die noch wesentliche Erweiterungen der bestehenden Anlagen zulassen, reichen aus. Man rechnet auf 1000 Einwohner 4 Betten, also auf 120 000 Einwohner 480 Betten. Dieser Bedarf ist durch Erweiterungsbauten zu decken. — Eine Frage, deren Lösung von der Erstickung der Finanzen abhängt, obwohl sie längst sprudreif ist, ist der Bau eines neuzeitlichen, allen Ansprüchen genügenden Hallenbades, das wahrscheinlich in der Nähe des jetzigen erstehen wird. Weitere Erfordernisse sind eine Stadthalle, Bauten für Volkshäuser, von Altersheimen, Ledigen- und Kinderheimen. Die Anlagen des jetzigen

*Flächen-Aufteilungsplan.*

PLAN DER STADT  
GERA



Herzgebell:  
Der Stadtvorstand Gera.  
Haupt  
Beigeamtmeister

Zeichenerklärung zum Aufteilungsplan:

- Hauptverkehrsstraßen
- Nebenverkehrsstraßen
- Eisenbahn
- Straßenbahn
- Elsterfuß
- Hafengelände

- Flugplatz
- Wohnflächen  
a, geschlossene Bauweise
- b, offene Bauweise (Platzbau)
- Industrieflächen
- Landwirtschaftliche Flächen
- Forstwirtschaftliche Flächen

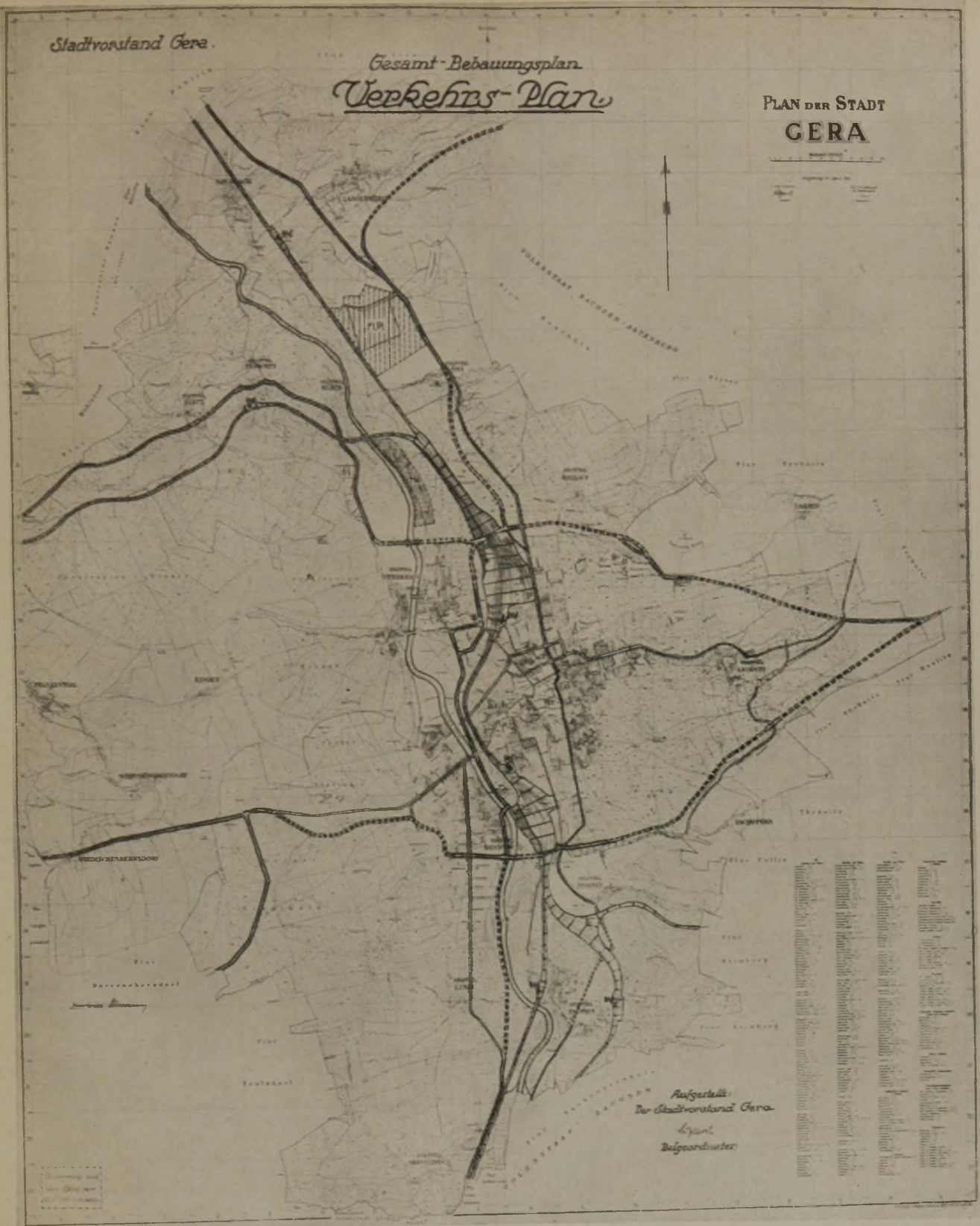
- Stein u. Erd-Industrie
- Dauer-Kleingärten
- Dauer-Sportplätze
- Friedhöfe
- Parkanlagen
- Öffentliche Grünflächen  
3/4 landwirtschaftl. genutzt

FLÄCHEN-AUFTEILUNGSPLAN DER STADT GERA

Stadtverstand Gera.

Gesamt-Bebauungsplan  
Verkehrs-Plan

PLAN DER STADT  
GERA



Zeichenerklärung  
zum Verkehrs-Plan:

Hauptverkehrsstraße		vorhanden		geplant
Nebenverkehrsstraße				
Eisenbahn				

Straßenbahn		
Elsterfuß		
Hafengelände		
Flugplatz		

VERKEHRS-PLAN DER STADT GERA

ABB. 2

Schlachthofes reichen für den gegenwärtigen Bedarf. Die im Plan vorgesehenen Erweiterungen werden dann höchstwahrscheinlich auch den Bedarf von 120 000 Einwohnern decken, falls nicht die Belästigungen der umliegenden Wohnhäuser später eine gänzliche Verlegung des Schlachthofes erfordern.

7. Sanierung der Innenstadt.

Bei der Sanierung der Innenstadt ist der Grundsatz verfolgt, den guten Kern der Stadt unberührt zu lassen und die reizvollen Wirkungen, die eine solche alte Anlage bietet, zu erhalten. Daher ist in dem vorliegenden Plan das Gebiet innerhalb der ehemaligen

Stadtmauern fast ganz von Eingriffen verschont geblieben, der Verkehr ist herumgeleitet. Leider ließ sich das nicht ganz erreichen; aber an Stellen, wo Eingriffe notwendig sind, in der Johannissgasse, der Kleinen Kirchstraße, dem Steinweg, der Zschodernstraße, der Weidaischen Straße und der Bachgasse, sind sie so schonend wie möglich geplant. Wo sie für den örtlichen Verkehr, den sie allein wadigerufen haben, nicht mehr genügen, kann die ganze Straßenbreite dem Fuhrwerksverkehr zugewiesen werden, während die Fußgängerwege in die Häuser in Lauben gelegt werden (z. B. Bachstraße), die der Stadt noch ein eigenes Gepräge geben.

Eine grundlegende Stellungnahme erfordert als Hauptgeschäftsstraße die „Sorge“. Eine Öffnung nach Osten ist bereits geplant, und zwar unter architektonischem Abschluß durch eine Toranlage. Und damit ist wohl auch das Richtige getroffen, denn eine völlige Öffnung mit ungehindertem Durchgang ist nicht erwünscht, da man den Durchgangsverkehr ja hier gerade nicht hindurchzuleiten wünscht. Ein weiteres zwingendes Erfordernis ist die geradlinige Fortführung der Reichsstraße nach Norden. Der Plan sieht die Überbrückung des Mühlgrabens auf die Länge zwischen dem Harbouplatz und der Heinrichstraße vor, wodurch sich eine genügend breite Straße ergibt, um den Verkehr hindurchzuleiten. Allerdings erfordert diese Durchführung, die eine völlige Entlastung des Johannissplatzes vom Nord-Süd-Verkehr bringen würde, einzelne Opfer durch den Abbruch einiger Häuser.

Die Frage der Fortführung der Amthorstraße für den Fußgängerverkehr bis zur „Sorge“ ist bereits gelöst. Dadurch wurde eine günstige Verbindung vom Zentrum der Stadt nach dem Bahnhof und zu zahlreichen Behörden geschaffen. Weiterhin ist die Öffnung der Margarethengasse notwendig, um dem Roßplatz auch nach dieser Seite hin einen Abfluß des Verkehrs zu schaffen. Auch der Roßplatz selber bedarf dringend der Umgestaltung. Die jetzt geplanten Änderungen kommen nur dem Verkehr zugute, doch sind auch in architektonischer Hinsicht befriedigende Lösungen in Vorbereitung.

Wohl die wichtigste Frage der Sanierung der Stadt überhaupt ist die der Verlegung der Industrie, die jetzt das ganze Stadtgebiet durchsetzt. Anzustreben ist die gänzliche Verlegung der Fabriken auf das vorgesehene Industriegelände und die Verwertung des so

gewonnenen Grund und Bodens zu Geschäfts- und Wohnvierteln, durchsetzt mit Grün. Wann sich diese Forderung durchsetzen läßt und bis wann dieses Ziel voll erreicht sein wird, läßt sich bei der wirtschaftlichen Lage nicht übersehen.

#### 8. Bauzonen.

Für Gera sollte eine Bebaubarkeit von  $\frac{6}{10}$  der Grundstücke für das Stadttinnere bei 4 Hauptgeschossen, also Erdgeschoß und 3 Obergeschosse, nicht überschritten werden. Nach außen zu muß sich die Bauhöhe und auch die Bebaubarkeit der Grundstücke immer weiter abstufen. Für die Siedlungsgebiete sind 2 Hauptgeschosse bei  $\frac{2}{10}$  oder  $\frac{3}{10}$  Bebaubarkeit vorsehen. Die Bauzonen sind bei der Verschiedenheit der Straßenbreiten und des Wesens der Straßen in den Bebauungsplänen zweckmäßig nicht nach Flächen, sondern straßenweise festgelegt. Ganz allgemein sollte für Verkehrsstraßen mit teuren Anliegerbeiträgen eine dreigeschossige, für die Wohnstraßen eine zweigeschossige Bauweise vorgesehen werden, doch soll es im Einzelfall immer möglich sein, zur Erzielung architektonischer Wirkungen oder aus besonderen anderen Gründen von diesen Vorschriften abzuweichen. —

#### 9. Schlußbetrachtung.

Dieser Flächenaufteilungsplan, der unter Berücksichtigung des Entwurfes zu einem Baugesetz für Thüringen in den Jahren 1924 bis 1927 aufgestellt wurde, soll nun nicht etwas Festes, Unabänderliches sein; im Gegenteil, er muß ein bewegliches Werkzeug bleiben in der Hand des mit der Zeit fortschreitenden Städtebauers, der es je nach den wechselnden Bedürfnissen und Anforderungen umzugestalten hat. Unbedingt notwendig ist aber, daß die großen Verkehrslinien und die Grünflächen, die ein festes Gerippe bilden, um das sich das andere organisch gestaltet, freigehalten werden.

In der Zwischenzeit hat sich der Stadtrat für den Plan ausgesprochen, und das thür. Ministerium für Inneres hat ihn gebilligt. Teilbebauungspläne sind in Arbeit, und an mehreren Stellen sind Dauerkleingärten, Sport- und Spielplätze, Wohnsiedlungen und Verkehrsstraßen durchgeführt worden. Das Stadtbild wächst also allmählich planmäßig und zielbewußt scheinbar unbemerkt und ohne viel Aufhebens in der Öffentlichkeit in den vorliegenden Plan hinein. —

## EIN VORSCHLAG ZUR NEUGESTALTUNG DES GEORGENKIRCHPLATZES IN BERLIN

Architekt B. D. A. Rottmayer, Berlin-Charlottenburg

Mit 6 Abbildungen

Die von der Stadt Berlin aus Verkehrsrücksichten geplanten Umgestaltungen am Alexanderplatz\*) setzen sich auch in dem anschließenden nordöstlichen Stadtteil fort. Es ist ein großer Durchbruch der Großen Frankfurter Straße von der Kaiserstraße zur Landsberger Straße geplant, und es sollen für eine Reihe von Straßen neue Baufluchten festgelegt werden, um ihnen ausreichende Breite zu geben. Es betrifft das, wie aus dem Plan Abb. 5, S. 79, hervorgeht, die Neue Königstraße, Landsberger, Große Frankfurter Straße nebst Durchbruch sowie die Alexanderstraße. Zwischen Landsberger Straße und Neue Königstraße liegt der Georgenkirchplatz mit der von Otzen im Jahre 1896 erbauten Georgenkirche. Auch für diesen Platz sind mit Rücksicht auf die ihn umschließenden neuen Bauten der Hauptstraßenzüge neue Fluchten vorgesehen. Die Stadt Berlin hatte zur Gewinnung von Ideen für die Ausgestaltung der Fassaden an diesen neuen Fluchten vor einiger Zeit einen Wettbewerb ausgeschrieben, der jedoch keine überzeugenden Lösungen gebracht hat.

Die drei Hauptstraßenzüge und auch der Georgenkirchplatz sollen ausgesprochenen Geschäftscharakter erhalten, nur in den schmalen Querstraßen sind noch Wohnungen in den Obergeschossen vorgesehen. Das Gesamtgebiet fällt unter Bauklasse Va der Berliner Bauordnung vom 5. Dezember 1925, es dürfen also fünfgeschossige Bauten mit Höhen bis 20 m errichtet werden. Diese Höhe darf im Geschäftsviertel auf 24 m gesteigert werden. Der Abstand der Fluchtlinien ist natürlich

dafür maßgebend, ob diese Höhen erreicht werden dürfen. Im städtebaulichen Interesse kann auch für einige Häuser auf dem Wege des Dispenses eine besondere Höhensteigerung zugelassen werden.

Der Georgenkirchplatz würde durch diese Bebauung städtebaulich ein wenig glückliches Bild ergeben, wenn der städtischerseits vorgesehene Bebauungsplan zur Ausführung käme. Denn es bleibt die unregelmäßige Gestalt des Platzes erhalten, in der die Kirche unorganisch und schief steht und durch die hohen Häuser von allen Seiten eingebaut wird (Lageplan Abb. 4 und Schaubild Abb. 2, S. 79).

Will man die Kirche erhalten, so käme man zu einer erträglichen Lösung nur bei Verlust wertvollen Geländes, was natürlich undurchführbar ist. Nun ist die Georgenkirche kein Werk von so hohem baukünstlerischen Wert, daß sie den Denkmalsschutz um jeden Preis beanspruchen könnte.

Eine wesentlich günstigere Lösung, die zugleich ein städtebaulich interessantes Platzbild ergibt, läßt sich aber erzielen, wenn man den Gedanken für möglich hält, die Kirche von ihrem jetzigen Standort zu entfernen, sie an die Ostseite des Platzes verlegt und ihr eine neuzeitliche Gestalt gibt, die nicht im Widerspruch steht zu Form und Stil des künftigen Platzes. Das in den Abb. 1, 3 u. 6, S. 79, wiedergegebene Rottmayer'sche Projekt macht hierzu einen beachtenswerten Vorschlag.

Eine derartige Lösung bietet aber auch wirtschaftliche Vorteile, indem durch andere Fluchtlinien so viel an wertvoller bebaubarer Fläche gewonnen werden

\*) Vgl. „Deutsche Bauzeitung“ Jahrg. 1929, Nr. 26/27, S. 245.



ABB. 1

BLICK IN DEN KIRCHPLATZ GEGEN DIE NEUE KIRCHE

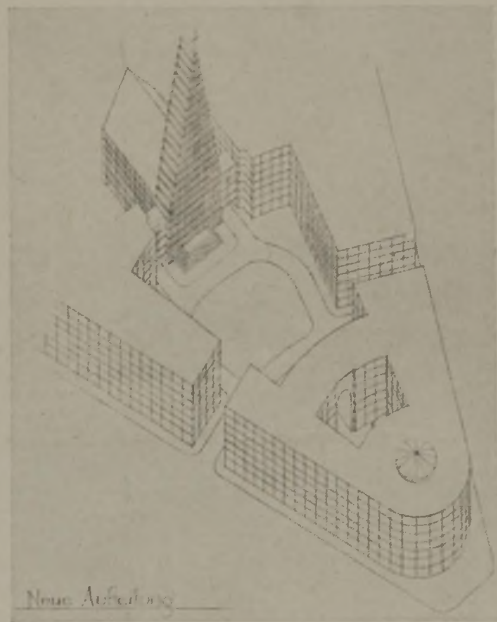
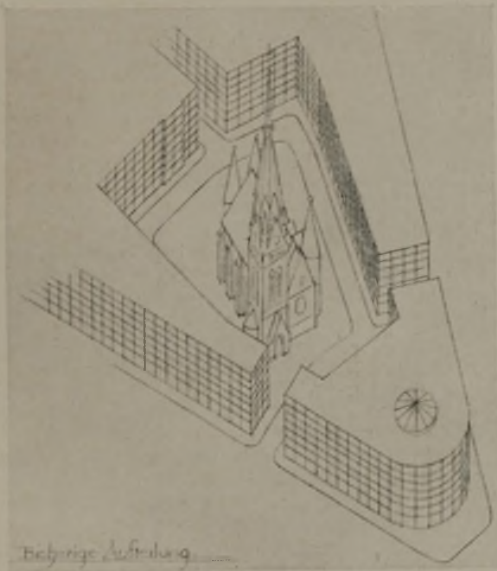


ABB. 2. SCHAUBILD DES JETZT GEPLANTEN ZUSTANDES

SCHAUBILD DES ABÄNDERUNGS-VORSCHLAGES. ABB. 3

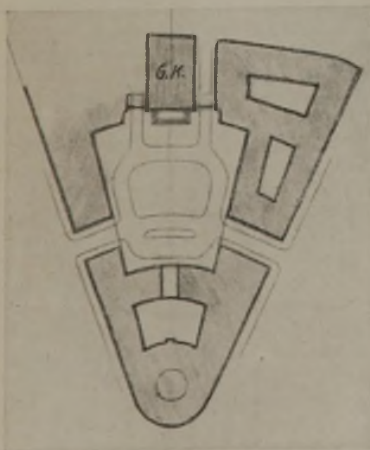


ABB. 5. LAGEPLAN DES GEORGEN-KIRCHPLATZES. 1 : 10000

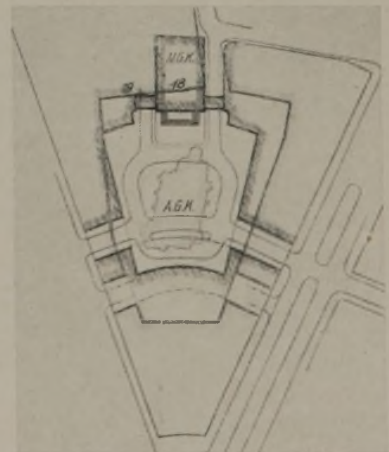


ABB. 4. GEPLANTE AUFSTELLUNG

Maßstab für Abb. 4 u. 6, 1 : 4000

GEÄNDERTE AUFTEILUNG. ABB. 6

kann, daß nicht nur die Kosten des Abbruchs und Neubaus der Kirche gedeckt werden, sondern sich noch ein beträchtlicher Überschuß ergibt.

Das zeigt ein Vergleich der beiden Bebauungsvorschläge Abb. 4 und 6 und genauer der nachstehende zahlenmäßige Nachweis, dessen Einzelbegründung hier nicht mitgeteilt werden kann:

Das Grundstück für die neue Kirche (Georgenkirchplatz 18) ist bereits im Besitz der Stadt.

Grundstückswert bei rund 800 qm und 500 M. für für 1 qm Bauland mit	400 000 M.
Die Baukosten für die neue Kirche rund 22 000 cbm zu 40 M.	880 000 M.
Rund 7000 cbm zu 60 M. (für die höheren Bauteile)	420 000 M.
Zuschlag für besonders reiche Ausführung	200 000 M.

Also für Grundstück und Bau zusammen . . . 1 900 000 M.

Dafür werden durch die neue Aufteilung rd. 3400 qm

bebaubarer Grundstücksfläche hinzugewonnen, die, gering gerechnet, wie folgt zu bewerten sind

Rund 1550 qm zu 850 M. für 1 qm	1 317 500 M.
Rund 1850 qm zu 450 M. für 1 qm	832 500 M.

Zus. . . 2 150 000 M.

Es ergibt sich also schon bei Einsetzung von so außerordentlich geringen Grundstückspreisen ein Überschuß von 2 150 000 M. — 1 900 000 M. = 250 000 M., der sich bei jedem erzielten Mehrpreis vergrößern würde.

Dem Vernehmen nach sind an dem Fundamentbau der Georgenkirche Risse festgestellt worden, die möglicherweise kostspielige Ausbesserungsarbeiten zur Folge haben müßten. Hier liegt also ein Fall vor, bei dem die Frage der Beseitigung eines älteren Bauwerkes zur Erzielung günstigerer Verhältnisse nicht den bitteren Beigeschmack haben würde, wie bei sonstigen Plänen der Stadt Berlin. — Fr. E. —

## ZUR AUSGESTALTUNG DES STRASSENZUGES BRANDENBURGER TOR-KNIE

Von Professor Dr.-Ing. Wentzel, Aachen

Mit 8 Abbildungen

Der Großstadtverkehr erfordert neue Maßnahmen zu seiner Bewältigung, und es wird sich nicht immer vermeiden lassen, auch zu einschneidenden Maßregeln zu greifen, selbst wenn dabei wertvolle Bauten fallen müssen. Es gewinnt aber heute den Anschein — und das muß leider auch von Berlin gesagt werden, wo allerdings das Bedürfnis nach Ordnung und Erleichterung des Verkehrs am größten ist — daß dem Verkehr oft Opfer gebracht werden, die sich hätten vermeiden lassen, wenn auch dabei vielleicht nicht der Idealzustand erreicht wird, wie er im freien Gelände zweifellos anzustreben ist. Zu den Werten, die Berlin besitzt und sich erhalten sollte, soweit das möglich ist, gehört zweifellos der Tiergarten. Und wenn er auch heute dem Berliner nicht mehr das sein kann, was er ihm früher war, so sollten doch alle Verkehrsregelungen, die in seinen Bestand eingreifen, nach allen Richtungen hin auf ihre absolute Notwendigkeit auf das reiflichste geprüft werden. Aus diesem Grunde geben wir den nachstehenden Ausführungen Raum. — Die Schriftleitung.

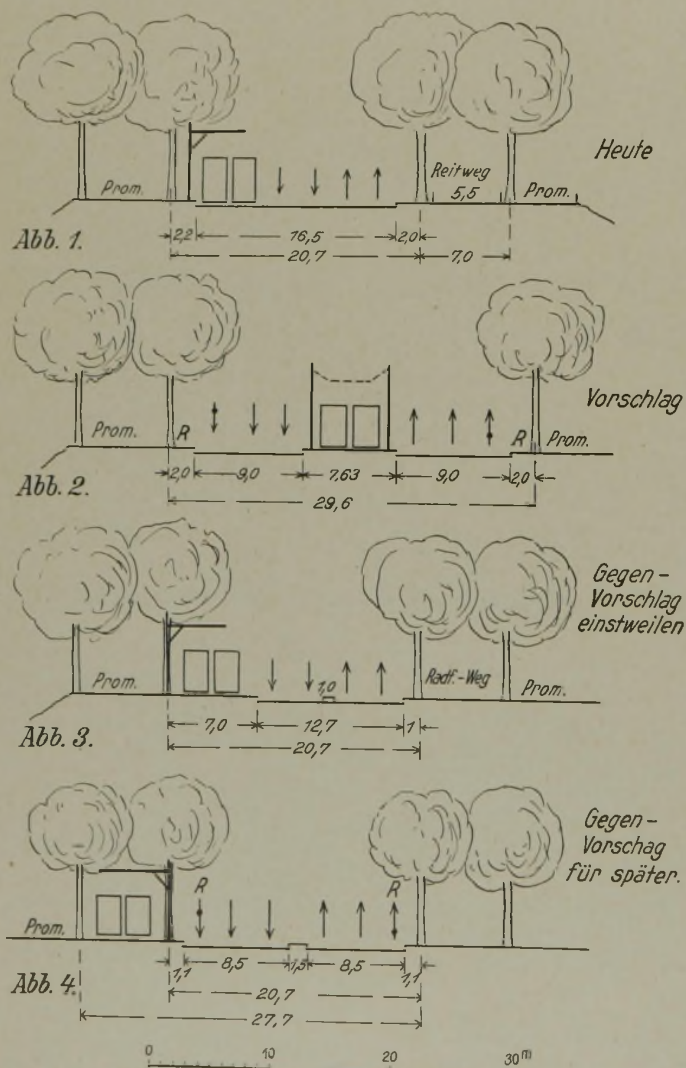


ABB. 1-4. QUERSCHNITTE DER TIERGARTENCHAUSSEE BRANDENBURGER TOR-TIERGARTENBAHNHOF. 1 : 600 (R = Radfahrweg)

Unter der Überschrift „Der Straßenverkehr im Berliner Tiergarten“ brachte die Zeitschrift „Deutsches Bauwesen“ in Heft 3 und 4, Jahrg. 1928, einen interessanten Meinungsaustausch über die Frage der Ausgestaltung der Charlottenburger Chaussee im Tiergarten, veranlaßt durch den Vorschlag von Prof. Giese, Berlin, dort die Straßenbahn aus der jetzigen unzweckmäßigen Seitenlage auf dem Fahrdamm auf besonderem Bahnkörper in Straßenmitte unter entsprechender, die Beseitigung mindestens einer Baumreihe erfordernder Vergrößerung der Straßenbreite zu verlegen, d. h. Umgestaltung der heutigen Anordnung Abb. 1. in die Anordnung Abb. 2, hierneben. Diesem Vorschlag hat Baurat Dr.-Ing. E. h. Karl Bernhard, Berlin, den Vorschlag entgegengestellt, die Straßenbahn seitwärts des heutigen, dann sechsspurig auszubauenden Fahrdammes entweder in den Raum der Promenade auf der Nordseite oder in den Raum des Reitweges auf der Südseite der Straße zu legen. Man käme nach seinem nicht näher skizzierten Vorschlag auf die Anordnung, Abb. 4, unten.

Wenn auch die von Giese für seinen Vorschlag geltend gemachten Vorteile des bekannten zweigeteilten Querschnitts, Muster Hardenbergstraße, gewiß anzuerkennen sind, so haben auch die von Bernhard dagegen angeführten Gründe ein wesentliches Gewicht — man lese dazu D. Bw. 1928, S. 88 —, und man durfte erwarten, daß diese doch gewiß weite Kreise bewegende Streitfrage gründlich unter Abwägung aller Belange geprüft werden würde. Jedenfalls war doch mit einem energischen Veto der Tiergartenverwaltung zu rechnen. Um so mehr überrascht die Nachricht, daß seitens der Stadt Berlin beschlossen sein soll, auf der ihr gehörigen Straßenstrecke Tiergartenbahnhof — Knie die Straßenbahn in Mittellage zu bringen, also einen der Abb. 2 ähnlichen Querschnitt durchzuführen.

Selbst wenn man dieser Anordnung hier an sich nicht widerspricht, so müßte man es doch sehr bedauern, wenn ein solcher Beschluß, der die Entscheidung über die Gestaltung der Straße im Tiergarten wesentlich beeinflussen würde, tatsächlich gefaßt sein sollte. Man kann nur hoffen, daß es noch nicht zu spät ist, seine Zurückstellung zur nochmaligen Prüfung im Einvernehmen mit den für die Ausgestaltung



der Tiergartenchaussee maßgebenden Stellen dringend anzuregen.

Aber der Umbau muß auch an sich hinsichtlich seiner Zweckmäßigkeit bezweifelt werden. In einem an anderer Stelle gebrachten Aufsatz habe ich ausgeführt, daß der zweigeteilte Querschnitt mit Straßenbahnmittellage (Abb. 5a und 5b, unten) gewiß für viele großstädtische Verkehrsstraßen, vielleicht für den größeren Teil, den Vorzug verdient, besonders wenn man zu sparsamer Breite gezwungen ist, daß aber seine Bevorzugung manchmal unangebracht ist und berechtigten Widerspruch findet. Zumal wenn größere Breite eine reichere Ausgestaltung der Straße mit Bäumen und Grünschnitt erlaubt, können andere Querschnitte bei gleich zweckmäßiger Ausgestaltung in verkehrstechnischer Hinsicht im übrigen vorteilhafter sein je nach Charakter, Aufgaben, Breite, Anbauung und Bepflanzung der Straße. So hat auch der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk aus bestimmten Erwägungen heraus dem zum Regelquerschnitt erhobenen zweigeteilten Querschnitt 5 die dreigeteilte Anordnung nach Abb. 6 in verschiedenen Varianten zur Seite gestellt. Sie läßt sich weiter nach Abb. 7 vervollkommen, so daß auch große Bäume mit ausreichend weitem Abstand von den Hausfronten möglich sind, ohne daß etwaige Vorgärten, wie bei Querschnitt Abb. 5b, trotz weiter Abrückung der Hausfront beschattet werden.

Ohne hier näher auf das Für und Wider der Anordnungen nach Abb. 5, 6 und 7, eingehen zu wollen — dabei kommt es auf die jeweiligen örtlichen Verhältnisse an —, kann für den vorliegenden Fall der Berliner Straße doch folgendes gesagt werden: Man kann aus Ersparnisrücksichten sich gewiß mit schmalen Querschnitten begnügen und deswegen für den zweigeteilten Querschnitt sein; wenn man aber einen solch wundervoll breiten Straßenraum zur Verfügung hat, wie zwischen Knie und Tiergartenbahnhof, so daß besondere seitliche Fahrdämme für den Verkehr der Anlieger unentbehrlich sind, und wenn noch zwischen diesen Nebenfahrdämmen und dem Hauptfahrdamm breite Grünstreifen mit Promenaden verbleiben — die Berliner Straße hat meines Wissens beiderseits vier Baumreihen —, so ist der gegebene Platz für den Straßenbahnkörper nicht die Mittellage im Gegenstrom des Durchgangsschnellverkehrs, sondern die unsymmetrische Lage neben dem Hauptfahrdamm, natürlich ebenfalls auf besonderem Bahnkörper mit ausreichend breitem Sicherheitsraum, angelehnt an eine der beiderseitigen Promenaden nach Abb. 8, unten. Besteht solche nur auf einer Seite oder hat eine Straßenseite den Hauptteil des Fußgängerverkehrs — das ist oft so und trifft für die Strecke zwischen Knie und Bahnhof Tiergarten ganz ausgesprochen zu —, so gehört die Straßenbahn neben diese. Ihr begrünter Streifen ergänzt die Grünanlage neben der Promenade vorteilhaft und schützt sie in gewissem Maße gegen die unmittlere Auswirkung des Durchgangskraftwagenverkehrs. Unter den überladenden Bäumen tritt die Fahrleitung der Bahn auch mit den Masten kaum in Erscheinung, wohingegen die Mastenreihen bei Anordnung Abb. 2 unangenehm aufdringlich sind, so daß man hier wenigstens die Masten in die Baumreihen nach Abb. 5b zurückstellen müßte. Die Überspannung des ganzen Fahrdammes ist aber auch nicht gerade erwünscht. Die Haltestellen der Straßenbahn sind bei Anordnung Abb. 8 für die Hauptmasse ihrer Fahrgäste bequem und verhältnismäßig gefahrlos erreichbar. Gewiß mag dort, wo in gewöhnlichen Straßen

Abgang und Zugang des Verkehrs beiderseits gleich stark ist, die Mittellage der Bahn richtiger sein, weil dann nur eine Fahrrichtung des Fahrzeugverkehrs zu überqueren ist. Wo aber der Hauptverkehr sich auf einer Straßenseite hält, sollte man daraus die Folgerung ziehen. Den Wenigen, die von bzw. nach der anderen Straßenseite wollen, muß das Überschreiten ohnehin an den Straßenkreuzungen und vielleicht auch sonst durch Schutzinseln in Fahrdammmitte erleichtert werden (Abb. 7.8).

Hiernach ist das Straßenstück Knie—Tiergartenbahnhof für die Anwendung des dreigeteilten Querschnitts geradezu mustergültig geeignet, zumal der Umbau dazu nur verhältnismäßig geringe Änderungen bedingt und am Knie der dreigeteilte Querschnitt der Bismarckstraße anschließt, während in der Tiergartenchaussee bis Brandenburger Tor die Anlehnung des besonderen Bahnkörpers an die Promenade auf der nördlichen Seite nach Abb. 4 aus ganz genau den gleichen Erwägungen wiederum als die gegebene Lösung erscheint.

Gewiß kann die Wahl eines Straßenquerschnittes nicht nur für sich getroffen werden, sondern hängt auch von der zweckmäßigen Ausbildung der von der Straße gekreuzten Hauptverkehrspunkte und Plätze ab. Aber — am Brandenburger Tor haben wir schon die Seitenlage der Straßenbahn in der Sommerstraße, wir haben sie auch in der Bismarckstraße und für den Großen Stern ist die Verkehrsordnung der heutigen Platzanlage mit Seitenlage der Straßenbahn und Ringverkehr der Fahrzeuge zum mindesten auch gut im Sinne von ausreichend, sie ist sogar meines Erachtens die bessere und kann bei Ausweitung des Platzes und Verbesserung der Übersicht durch andere Anordnung der Schmuckanlagen noch weiter verbessert werden.

Alles spricht also für die Seitenlage der Straßenbahn zwischen Knie und Brandenburger Tor, und es ist wirklich kein zwingender Grund für ihre Mittellage einzusehen, es sei denn, daß man die Scheidung der entgegengesetzten Fahrrichtungen durch den Bahn-

Abb. 5a

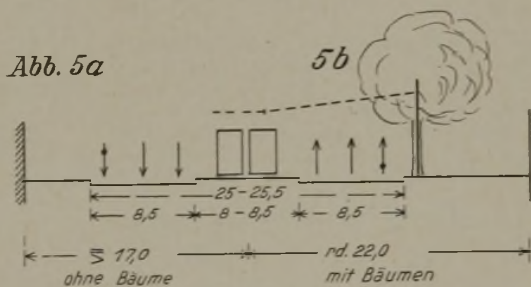


Abb. 6.

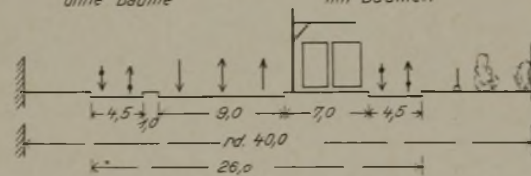


Abb. 7.

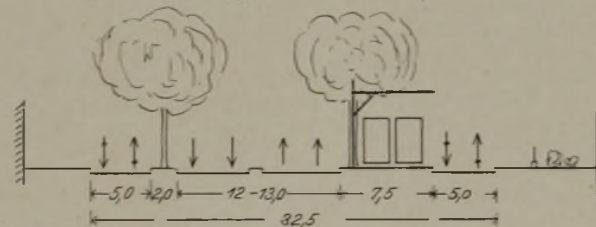
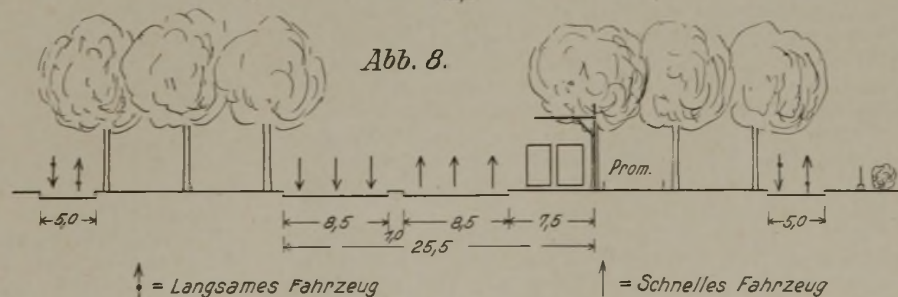


Abb. 8.



AUFTEILUNGSBEISPIELE FÜR GROSSSTADTSTRASSEN. ABB. 5—7  
VORSCHLAG FÜR DIE STRECKE KNEI-TIERGARTENBAHNHOF. 1 : 600 ABB. 8

körper als einen ganz überragenden Vorteil bewertet. Ein Vorteil ist sie gewiß, aber so gern man ihn mitnimmt, wenn aus anderen Gründen die Mittellage als praktisch gewählt wird, so kann er doch nicht Anlaß sein, um seinerwillen eine sonst geeignetere Lage aufzugeben. Sind doch die Haltestellen bei Bahnkörpermittellage im Verkehrsstrom mit wachsendem Ausmaß und Tempo des Kraftfahrzeugverkehrs alles andere als ideal und für ängstliche und ungewandte Leute trotz Beschränkung der Kreuzung nur einer Fahr- richtung auch nicht leicht erreichbar. So wäre die Mittellage des Bahnkörpers hier zwischen Knie und Tiergartenbahnhof eigentlich ein Musterbeispiel für unzuweckmäßige Anwendung des zweigeteilten Querschnittes, dessen zu weitgehende Bevorzugung seinen Verfechtern von anderer Seite bekanntlich zum Vorwurf gemacht wird.

Aber auch wenn man nicht so ausgesprochen gegen die Mittellage der Straßenbahn auf diesem Straßenstück ist, so sollte man doch bei der Wahl Rücksicht nehmen auf den Ausbau der anschließenden Tiergarten- strecke und ihr wenigstens nicht ohne Not vorgehen. Was diese betrifft, so gilt für sie als unbebaute Straße mit Hauptgchweg auf der Nordseite ganz das- selbe wie vor. Nur kommt noch einiges zugunsten der Seitenlage hinzu.

Wenn Bernhard für Zusammenfassung der sechs Fahrspuren in einem Fahrdamm eintritt zwecks Ausgleichs ihrer Belastung — im Bedarfsfalle morgens vier Spuren für Richtung stadteinwärts, zwei Spuren stadtauswärts, gegen Abend umgekehrt —, so glaube ich zwar mit Giese nicht an die Notwendigkeit einer solchen wechselnden Regelung, da bei Fehlen des Anliegerverkehrs drei Spuren je Fahr- richtung wohl dauernd ausreichen werden. Aber gewiß, die Entwick- lung hat schon manche Erwartungen und Schätzungen widerlegt und die Offenhaltung des Ausgleichs hätte schon ihre Vorteile, zumal wenn man an größere, mehrere Fahrspuren sperrende Arbeiten (Untergrund- bahn) denkt. Und zur Erleichterung des Fußgänger- verkehrs über die Straße anzulegende schmale Schutz- inseln in Straßenmitte dienen ja auch der Verkehrs- regelung, können aber im Bedarfsfalle leichter ge- ändert werden.

Gewichtiger und unbestreitbar aber sind die von Bernhard gegen die Mittellage angeführten Gründe, d. i. der Umstand, daß der Ausbau der Anordnung 1 zur Anordnung 2 die Beseitigung wenigstens einer, z. T. zweier Baumreihen erforderlich macht. Will man wenigstens eine Randreihe erhalten und deshalb die Straße einseitig nach Süden verbreitern, so ergäbe sich eine störende Versetzung der Straßenachse gegenüber dem Brandenburger Tor und den Linden.

## VERMISCHTES

**Landesplanungen in Nordamerika.** Die Überland- planung oder Landesplanung (Regional planning) hat ihren Weg von England nicht bloß nach Deutschland und Holland, sondern auch, und zwar in verstärktem Maße, nach Nordamerika genommen. In den Ver- einigten Staaten bestehen, so schreibt Th. Adams, der Leiter der Groß- New - Yorker Landesplanung\*), mehr als dreißig städtische Bezirke, bei denen die zunehmende Wohndichtigkeit in der Stadt selbst und die rasch wachsende, wenn auch lockere Ansiedlung in der engeren und weiteren Umgebung dringend einer Gesamtplanung bedürfen. In dreizehn dieser Bezirke ist die Landesplanung teils amtlich, teils durch frei- willige Tätigkeit eingerichtet und zum Teil erfolgreich vorgeschritten, in anderen schweben Verhandlungen und Bemühungen mannigfacher Art. Die dreizehn organisierten Planungsbezirke sind die folgenden:

**Boston.** Der „Metropolitan District“ umfaßt rund 1000 qkm mit 2 Millionen Bewohnern. Das Planungsamt ist eingerichtet vom Staate Massachusetts.

**Buffalo.** 5900 qkm, 850 000 Bew. Amtl.: Frontier Planning Board and Niagara Frontier Planning Ass.

**Chicago.** 20 000 qkm, 5 Millionen Bewohner. Freiwillige Planungsgesellschaft.

**Cleveland.** Zwei Planungsbüros. Das eine außeramtlich von der Handelskammer eingerichtet, das andere halbamtlich eine Abteilung des staatlichen

Verbreitert man die Straße aber beiderseits, so müssen eben die voll ausladenden Randbäume auf beiden Straßenseiten fallen. Sie aber sind die schönsten, und die Mängel der hinterstehenden Bäume werden dann beiderseits offenbar.

Aber noch ein anderer Grund gegen den Ausbau mit Mittellage: Verschiedentlich hört man die Ansicht: Gewiß, der heutige Zustand ist verkehrstechnisch recht mangelhaft wegen Seitenlage der Gleise im Fahr- damm. Aber der Verkehr vollzieht sich doch immer noch einigermaßen glatt, und in Ansehung unserer heutigen Finanznot sollte und könnte man Änderungen recht wohl noch geraume Zeit zurückstellen. Wenn dem so ist — und Verfasser hat bei gelegentlicher Anwesen- heit keinen anderen Eindruck gewonnen —, so wird man erst recht noch längere Zeit auskommen, wenn man sich vor der Hand mit dem nicht kostspieligen und schonenden Umbau in Anordnung nach Abb. 3, S. 80, unter Erhaltung der Bäume begnügt. Freilich hätte man dann nur vier Fahrspuren. Aber mit haltendem Fuhrwerk ist doch nur in Ausnahmefällen zu rechnen, abgesehen von kurzem Halt von Auto- bussen, und langsames Fuhrwerk kann in Stunden starken Verkehrs auf anderen Weg verwiesen werden. Dem Verkehr der Radfahrer und anderer Kleinfahr- zeuge aber könnte der Raum des Reitweges überlassen werden, der für den Reitverkehr neben der Straße des Durchgangsverkehrs alles andere als günstig liegt und in Anbetracht der sonstigen Reitwege auch entbehrlich erscheint. Dann werden die vier Fahrspuren auf dem Fahrdamm so bereinigt, daß sie auf geraume Zeit noch ausreichen werden. Im Laufe der nächsten Jahrzehnte wäre dann bei Fällung abgängiger Bäume und An- pflanzung neuer allmählich auf die Freilegung einer Promenade nördlich der jetzigen hinzuwirken, um später dann die Straßenbahn auf letztere umlegen zu können nach Abb. 4.

Auf solchem Wege würde man ohne störende Ein- griffe schließlich mit konsequenter Durchführung des seitlichen Straßenbalnkörpers von der Bismark- straße bis zum Brandenburger Tor zu einer sicher voll- kommenen Großverkehrsstraße kommen. hätte ge- ringere Kosten, weniger Störung des Verkehrs durch die Bauarbeiten, könnte manche bestehenden Anlagen erhalten — nicht mit Unrecht schimpft der Steuerzahler über die ewigen Änderungen — und würde manche Opfer für den „Moloch Verkehr“ sparen.

Dazu ist aber nötig, daß man sich für den angeblich schon beschlossenen Umbau der Straße Knie—Tier- gartenbahnhof doch noch eines anderen besinnt. Möchten diese Ausführungen die berufenen Stellen da- zu anregen! —

**Straßenamtes.** Die Planungen umfassen einen Bezirk, dessen Halbmesser, vom Mittelpunkt Clevelands ge- messen, 50 bis 60 km beträgt.

**Detroit.** 1800 qkm, 1 800 000 Bew. Amtl. Planung.

**Los Angeles.** 10 500 qkm, 2 270 000 Bewohner. Amtlicher Gesamt-Bebauungs- und Zonenplan.

**Milwaukee.** 600 qkm, 700 000 Bewohner. Amt- licher Gesamtplan wie vor.

**New York und Umgebung.** 15 800 qkm, Be- völkerung: 10 Millionen. Außeramtliche, überaus um- fangreiche und eingehende Planungen.

**Onondaga.** 1950 qkm, Bewohner 280 000. Be- ratende Tätigkeit.

**Philadelphia.** 10 000 qkm, Bevölkerung: 3 400 000. Außeramtliche vollständige Planung.

**Saint Paul, Minneapolis und Um- gegend.** 7500 qkm, 900 000 Bewohner. Freiwillige, unamtl. Planvereinig. der beiden benachb. Städte.

**Santa Barbara.** 6800 qkm, 65 000 Bewohner. Amtlicher städtischer Bebauungs- und allgemeiner Zonenplan für einen ländl. Bezirk im Staate Kalifornien.

**Toledo.** 100 qkm, 400 000 Bewohner. Amtliche Planung, hauptsächlich für Verkehrsstraßen und Grün- flächen im Staate Ohio.

**Washington.** 1100 qkm, 680 000 Bewohner. Ein amtlicher Planungsausschuß (National Capital Park and Planning Commission) in ausgezeichnete, frucht- barer Tätigkeit.

Vorbereitende Maßnahmen zur Organisation der Landesplanung werden zur Zeit getroffen u. a. in den Städten Kansas City, Louisville, Madison, Pittsburgh.

\*) American Civic Association Inc., Washington, April 1929. Regional Planning in the United States.

Portland, San Franzisko und den Staaten Illinois, Maryland und Virginia.

Bemerkenswert ist, daß die einzelnen Planungen fast sämtlich über mehrere — oft zahlreiche — Landkreise (Counties) sich erstrecken, daß der Planungsbezirk von Kansas City Teile der beiden Staaten Missouri und Kansas umfaßt, derjenige von Groß-New York auf Teile der drei Staaten New York, New Jersey und Connecticut sich erstreckt und die Landesplanung von Philadelphia die drei Staaten Pennsylvania, New Jersey und Delaware betrifft. Zwei Planungen, die von Buffalo und Detroit, bedürfen sogar, da jenseits des Niagara und des Detroitflusses kanadisches Gebiet liegt, eines internationalen Zusammenwirkens, dessen Formen und Bedingungen in Vorbereitung sich befinden.

Den amerikanischen Fachgenossen, die erst spät in die allgemeine städtebauliche Bewegung eingetreten sind, muß man die Anerkennung zollen, daß sie seit etwa zwei Jahrzehnten mit einer Tatkraft und Weitsicht ihren Weg gehen, daß wir Europäer uns in mancher Beziehung ein Beispiel daran nehmen können. —  
J. St ü b b e n.

**Staatsrat und preuß. Städtebaugesetz.** Zu dem Entwurf des preuß. Städtebaugesetzes hat der Staatsrat folgende Stellung genommen:

„Der Staatsrat begrüßt die dem Entwurf zugrunde liegende Absicht des Staatsministeriums, durch Zusammenlegung und Weiterentwicklung der für den Städtebau maßgeblichen Bestimmungen die Grundlage für eine Gesundung des Wohnwesens zu schaffen. Er erkennt an, daß eine Anzahl von Bedenken, die in seinem Gutachten vom 8. Oktober 1926 geltend gemacht worden sind, gegen den neuen Entwurf nicht mehr bestehen. So ist die Möglichkeit der Aufstellung von Flächenaufteilungsplänen vom Vorhandensein eines Bedürfnisses abhängig gemacht und sind für dessen Anerkennung bestimmte Merkmale angegeben worden (§ 4). Durch Fortlassung der in dem früheren Entwurf enthaltenen Vorschriften über Umlegung und Grenzberichtigung von Grundstücken und über den Steuerwert als Entschädigungsgrundlage sind weitere Beanstandungen ausgeschaltet worden. Gleichwohl bestehen gegen den vorl. Entwurf entscheid. Bedenken:

Gegen die Flächenaufteilungspläne sind solche Bedenken vor allem vom Standpunkte des Städtebaues und der Selbstverwaltung zu erheben. Für den Städtebau bietet der Flächenaufteilungsplan keine wertvolle Neuerung. Zur Erreichung seiner Ziele bleibt der Städtebau auch nach dem Entwurf auf Fluchtlinienpläne und Verordnungen angewiesen, die auch jetzt noch bei richtiger Anwendung ausreichen. Die Festsetzung von Flächenaufteilungsplänen bindet aber die Gemeinden in höchst unerwünschter und die Spekulation fördernder Weise. In Übereinstimmung mit namhaften Städtebauern und dem Preuß. Städte- tage kann daher der Staatsrat im Flächenaufteilungsplan eine organische und wertvolle Fortbildung des geltenden Städtebaurechts nicht erblicken. Die im Entwurf unverkennbar enthaltene starke Beeinträchtigung der Selbstverwaltung fällt angesichts dieser Unzulänglichkeit der Flächenaufteilungspläne doppelt schwer in die Waagschale. Ebenfalls untragbar sind die starken Eingriffe in das Privateigentum und die drohende Erschütterung des Realkredits. Die Besorgnisse, aus denen schon jetzt weite Kreise der Wirtschaft, wie die Organisation des ländlichen und städtischen Grundbesitzes, der Landesausschuß der preuß. Industrie- und Handelskammern, der Zentralverband des Deutschen Bank- und Bankiergewerbes, die Vorschriften des Entwurfs nachdrücklich bekämpfen, erscheinen voll begründet. Alle diese Bedenken fallen bei der gegenwärtigen überaus schwierigen Finanzlage zahlreicher Gemeinden und der (Land-) Wirtschaft besonders schwer ins Gewicht. Die Bestimmungen über die Flächenaufteilungspläne sind daher unannehmbar. Der Staatsrat verkennt nicht, daß für gewisse Zwecke, namentlich des Verkehrs, der Wasserwirtschaft und des Bergbaues eine zwischengemeindliche Regelung möglich sein muß. Zur Befriedigung dieses Bedürfnisses aber sind Flächenaufteilungspläne auch nicht erforderlich; eine spezialgesetzliche Regelung kann mangels Einigung der Beteiligten andere Wege gehen.

Es wird erneut betont, daß die Vorschriften über Baulasten und Baulastbücher nicht ge-

nügen. Soweit Baulastenverzeichnisse angefertigt werden, müssen sie vollständig sein.

Eine Enteignung erscheint als Ultima ratio unentbehrlich, aber nur nach sorgfältiger Prüfung der Voraussetzungen zulässig; insbesondere gilt das für das bestehende vereinfachte Enteignungsverfahren. Die Enteignung kann nur gegen angemessene Entschädigung zulässig sein.

Abschnitt V gibt zu besonders schweren Bedenken Veranlassung. Der Entwurf geht nach seiner Begründung davon aus, daß öffentlich-rechtliche Baubeschränkungen nach der bisherigen Rechtsprechung grundsätzlich eine Entschädigungspflicht nicht begründen, daß eine Änderung dieser Rechtsprechung nicht zu besorgen sei, und daß die Flächenaufteilungspläne hinsichtlich der Entschädigungspflicht mit den baupolizeilichen Beschränkungen auf eine Stufe zu stellen seien. Der Staatsrat vermag diese Zuversicht nicht zu teilen. Baupolizeiordnungen schränken die Ausübung des Grundeigentums aus Gründen der Sicherheit, Gesundheit, des Verkehrs usw. allgemein ein. Sie mögen, wenn auf objektiven Erwägungen beruhend, zu starken Abstufungen gelangen, ohne Entschädigungsansprüche zu begründen. Innerhalb ihrer Stufen (Bauzonen) hat dann aber grundsätzlich jeder Eigentümer das gleiche Recht, sein Grundstück in der für diese Stufe allgemein zugelassenen Weise auszunützen. Der Flächenaufteilungsplan hingegen soll die Möglichkeit schaffen, ohne Rücksicht auf diese Stufen die Eigentümer verschieden zu behandeln. Er soll z. B. die Eigentümer von Nutzgrünflächen und von Freiflächen zwingen können, auf eine zukünftige Bebauungsmöglichkeit in weitestem Umfange zu verzichten. Damit soll der Eigentümer zu besonderen Opfern genötigt werden, sei es zugunsten der Allgemeinheit, sei es zugunsten einer dadurch bevorteilten Nachbarschaft. Derartige Opfer begründen nach altem preußischen Recht eine Entschädigungspflicht. Vgl. A. L. R., Einleitung § 75. Hinsichtlich der Beschlagnahme von Wohnungen folgt auch die Begründung des Entwurfs in Spalte 45 Abs. 1 selbst den gleichen Erwägungen. Der Staatsrat erachtet daher das Recht des Eigentümers auf Entschädigung als unabweisbar. Für ihre Durchsetzung muß die Rechtskontrolle gegeben sein. Zukunftswerte dürfen dabei nicht berücksichtigt werden; dem richtig ermittelten Gegenwartswert aber muß durch angemessene Entschädigung Rechnung getragen werden. Einer anderweitigen Regelung vermag der Staatsrat nicht zuzustimmen.“ —

**Die amerikanische Stadtentwicklung und Berlin.** Nach Rückkehr von seiner Amerika-Reise zog Stadtbaurat Dr.-Ing. Wagner vor einem geladenen Kreise von Pressevertretern das Fazit seiner Erfahrungen, die namentlich dazu mahnten, in städtebaulicher Hinsicht mit größerer Voraussicht zu arbeiten, als das in Amerika früher geschehen sei. Allerdings seien wir in der Konzentration der Städte noch lange nicht so weit fortgeschritten wie dort (Groß-New York 12 Mill. Einwohner, Generalbebauungsplan jetzt für 20 Millionen, Berlin 4,5 Mill., in ferner Zukunft höchstens 9 Mill.). Dort gruppieren sich um den Stadtkern Ansiedlungen, die ein Mittelding zwischen Stadt und Land darstellen. Das ist der Entwicklung des Automobilverkehrs zu danken und auch dem Umstand, daß der Großstädter dort meist in Eigenheimen wohnt (darin soll sich allerdings zur Zeit ein Umschwung bemerkbar machen. Die Red.). Ähnliches ist bei uns zu erwarten, und die gesunde Bodenpolitik der Stadt gäbe dazu die Möglichkeit. Wir werden auch einem gesteigerten Automobilverkehr durch gesunde Dezentralisation, Straßendurchbrüche usw. Rechnung tragen müssen, damit nicht ähnliche Verkehrsmisereen wie dort entstehen. Mit Nachdruck sprach sich Wagner daher auch gegen Hochhäuser im eigentl. Sinne aus.

Über sei uns die amerikan. Großstadt in der Wasserversorgung (New York 540, Chicago 1050, Berlin 225 Liter für den Kopf). Berlin denke auch bereits an Wasserversorgung von Frankfurt a. d. O. aus und vom Westen her. Ganz unmöglich sei dagegen die Stadtentwässerung und in der städteb. Gesetzgebung seien wir Amerika voraus.

Zu den Berliner großen Schulbauten fand er Parallelen in Amerika. Auch dort das Prinzip, statt zehn kleiner lieber eine große Schule (die neueste in New York für 2500, später 5000 Schulkinder. —

# ZEITSCHRIFTENSCHAU

bearbeitet im Deutschen Archiv für Siedlungswesen, Berlin

## Allgemeines Siedlungswesen.

93. Probleme der Urbanisierung, erörtert am Beispiel der Düsseldorfer Eingemeindungspläne. Von Karl H. Brunner.

„Das Für und Wider, das die Frage der Auscheidung von Gebietsteilen des Landkreises und ihre Einbeziehung in den Verband einer aufstrebenden Großstadt stets auslöst, rührt an grundsätzliche Fragen der Bevölkerungsbewegung, die damit zusammenhängen, daß eine, wenn auch beschränkte Binnenwanderung in Kulturstaaten unerlässlich ist.“

„Es ist zweifellos, daß durch wohlüberlegte, zutreffende finanztechnische Systeme ein gerechter Lastenausgleich zwischen den städtischen Haushalten und jenen der ländlichen Gebietskörperschaften geschaffen werden kann.“

Städtebau 1929, Nr. 5 (vgl. Nr. 48).

## Ländliches Siedlungswesen.

94. Das Werk der Ostpreuß. Heimstätte. Aufbauarbeit von nationalpolitischer Bedeutung. Von Hugo Auspitzer.

Die Siedlungstätigkeit in Ostpreußen mit Karten und Bildern.

Ostpreuß. Heim 1928/29, Nr. 9.

95. Ländliche Siedlungsformen. Von Reg.-Bmstr. Schlemm.

Die neuen Bedingungen des landwirtschaftlichen Betriebes und ihr Einfluß auf die Siedlungsformen.

Ostpreuß. Heim 1928/29, Nr. 9.

## Städtebau. Gesamtgestaltung.

96. Berlin wird Weltstadt — Metropole im Herzen Europas. Von W. C. Behrendt.

„Berlin hat Tempo, hat Betrieb, noch aber fehlt ihm die Form. Und wieder einmal in seiner Geschichte steht Berlin, jetzt als werdende Weltstadt, vor dem historischen Augenblick, sich die Form zu geben, die Ausdruck seines Wesens und seiner Bestimmung ist.“

Das neue Berlin 1929, Nr. 5.

97. Aus Rendsburg und Hagen. Bebauungspläne von Hermann Jansen. Von Karl Weishaupt.

Der Aufsatz enthält als Einleitung einige beachtenswerte, für jeden Plan gültige Sätze aus einem Erläuterungsbericht Jansens

Zentralblatt d. Bauverwalt. 1929, Nr. 22.

98. Der Bebauungsplan der Stadt Idar a. d. Nahe. Von Wilhelm Heilig.

Städtebau 1929, Nr. 5.

99. Baltische Großstädte. Von Walter Rosenberg.

Die städtebauliche Entwicklung von Riga, Reval und Helsingfors.

Städtebau 1929, Nr. 5.

## Städtebau. Einzelgestaltung.

100. Wandlung des Bebauungsplans. Von Völckers.

„Das Ausschlaggebende für den Bebauungsplan fast des ganzen Zeitalters seit der Renaissance war trotz aller gegenteiligen Behauptungen und trotz aller Bemühungen um den Plan der einzelnen Wohnung bis in unsere Tage hinein die Straße und nicht die Wohnung und nicht der Mensch.“

Stein, Holz, Eisen 1929, Nr. 22.

101. Ein neues Prinzip der Geländeerschließung. Von Hans Ludwig Sierks.

„Das Prinzip der mehrfachen Bauflucht, d. h. die Anordnung von bis zu drei Hausreihen mit den dazu-

gehörenden Gärten hintereinander an einer Straße, verkörpert z. Zt. das Höchstmaß an Wirtschaftlichkeit bei der Erschließung von Bauland.“

Zeitschr. d. Österr. Ing.- u. Arch.-Ver. eins 1929, Nr. 21/22.

Deutsche Bauzeitung 1929/30. Beilage „Stadt und Siedlung“ Nr. 6.

102. Reihenbau und Zeilenbau. Von Heiligenthal.

Untersuchungen über den Mindestflächenbedarf auf den Kopf eines Wohngebietes nach der Sonnenlage. Verfasser kommt zu dem Ergebnis, daß die Nord-Süd-Lage der Wohnstraßen die größtmögliche Geländeaussnutzung ermöglicht. Nicht berücksichtigt bei der Untersuchung ist der Umstand, daß die Südsonne einen erheblich größeren gesundheitlichen Wert hat als die Ost-West-Sonne, die im Winter kaum in das Zimmer fällt. Untersuchungen hierüber finden sich in Langen, Stadtplan- und Wohnungsplan. Verl. Hirzel.

Zentralblatt d. Bauverw. 1929/12.

103. Wettbewerb Neckarufer - Bebauung, Stuttgart. Der Wettbewerb unter dem Gesichtspunkt der Stadtgestaltung. Von H. Wetzel.

Die Beurteilung des Wettbewerbes nach den ingenieurtechnischen Gesichtspunkten. Von Karl Späth.

Zeitschr. f. Bauwesen 1929/6.

104. Wettbewerb zu einem Bebauungsplan für Bahnhof- und Bubenberglplatz in Bern.

Schweiz. Bauztg. 1929, Bd. 95, Nr. 21.

105. Generalbebauungsplan Gatow-Cladow. Von Walter Koeppen.

Das neue Berlin 1929, Nr. 6.

106. Die Stadt am Alexanderplatz. Von Heinrich Mendelsohn.

Das neue Berlin 1929, Nr. 5.

107. Die Bebauung des Scheunenviertels in Berlin. Von W. C. Behrendt. Beschreibung der Entwürfe Poelzigs und der ausgeführten Bauten.

Zentralblatt d. Bauverw. 1929, Nr. 18.

108. Von der Werkbund-Siedlung „Neubühl“ in Zürich-Wollishofen.

Schweiz. Bauztg. 1929, Bd. 95, Nr. 26.

109. Die Sanierung verfallener Wohnviertel in London. Von A. Heymann.

Baugilde 1929, Nr. 9.

110. New Yorker neue Siedlungen. Von Cornelius Gurlitt.

Stadtbaukunst 1929/30, Nr. 2.

111. Die Grünflächen im großstädt. Bebauungsplan. Von Herbert Boehm.

Verfasser zieht die Verbundenheit mit dem Grund und Boden im Flachbau den städtebaulich und auch gartentechnisch größeren Möglichkeiten des Hochbaues mit Parkanlagen vor.

Gartenkunst 1929, Nr. 5.

112. Berlins Park- und Gartenanlagen. I. Volkspark Rehberge. Von Erwin Barth.

Das neue Berlin 1929/6.

113. Betrachtungen über die Querprofilgestaltung der Hauptverkehrsstraßen. Von Georg Fest.

Städtebau 1929, Nr. 5.

## Landesplanung.

114. Zur Lösung der Groß-Hamburg-Frage. Von Walter Ewoldt.

Die Aufgaben des Hamburg-preuß. Landesplanungsausschusses.

Städtebau 1929, Nr. 5.

Monatsbeilage zur Deutschen Bauzeitung Nr. 60. Inhalt: Der Flächenaufteilungsplan der Stadt Gera — Ein Vorschlag zur Neugestaltung des Georgenkirchplatzes in Berlin — Zur Ausgestaltung des Straßenzuges Brandenburger Tor—Knie — Vermischtes — Zeitschriftenschau —

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