

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN · VERKEHRSWESEN
VERSORGUNGS-ANLAGEN

NR. MONATSHEFT ZUR DEUTSCHEN BAUZEITUNG

9 BERLIN
SEPTEMBER 1929

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

RATIONALISIERUNG, LANDESPLANUNG UND DIE AUSGESTALTUNG DER NECKARUFER IN STUTTGART

Von Prof. Dr.-Ing., Dr. rer. pol. Heiligenthal, Karlsruhe
(Die Abb. 3, 4, 6, 7 aus der Zeitschrift für Bauwesen, Heft 6, 1929)

Mit 8 Abbildungen

1. „Il faut commencer par le commencement.“

Bei dem Wettbewerb für die Ausgestaltung der Neckarufer in Stuttgart hat der Entwurf den Sieg davongetragen, der dem Vorentwurf der Stadtverwaltung am nächsten kam. Man darf die Stadt zu diesem Erfolge beglückwünschen. Inzwischen sind aber folgende Stimmen zu den Problemen dieses Wettbewerbes laut geworden:

„Die Entwicklung Stuttgarts drängt zum Neckar. Wir können doch nicht ewig darunter leiden, daß vor Jahrhunderten die Herren von Württemberg — wie man sagt — Streit mit der Stadt Eßlingen hatten und deswegen die Hauptstadt ihres Landes einige Kilometer abseits vom Neckar in einem Talkessel begründeten. Dieser Talkessel ist schön, aber in verkehrstechnischer Hinsicht furchtbar. Es wäre doch endlich angebracht, Stuttgart aus diesem Loch hinauszugewichten. Das Leben wird sonst in dieser Enge zur Qual. Von dem Gesichtspunkt, daß der Cannstatter Wasen immer noch an der Peripherie der Großstadt liege, ist man anscheinend auch bei Aufstellung dieses Wettbewerbes ausgegangen. Wir zweifeln daran, ob an dieser Stelle, die vielleicht einmal der Zentralpunkt von ganz Württemberg werden kann, Ausstellungsbauten, Sportplätze und ähnliche Dinge angebracht sind. Man vergesse doch nicht, daß die Großstadt mit Macht zur Expansion drängt.“ (Reg.-Bmstr. H. P. Eckart in der „Bauzeitung“ [„Süddeutsche Bauzeitung“] vom 8. Juni.)

Ferner:

„Bei dem Neckarufertwettbewerb wurden zwar großzügige Vorschläge für die Verkehrsregelung der Stadt Stuttgart erbeten, aber schließlich ist man doch an einer architektonisch wohlgestalteten Bebauung der Neckarufer hängen geblieben. Man hätte die Wettbewerbsteilnehmer in erster Linie einmal fragen sollen: Wie denken Sie sich die Weiterentwicklung der Stadt Stuttgart und insbesondere ihres Verkehrs? Dann wäre man vielleicht zu praktischeren und weitblickenderen Ergebnissen gekommen, als sie dieser Wettbewerb gezeitigt hat.“ („Bauzeitung“ [Südd. Bztg.] vom 6. Juli 1929.)

Ferner:

„Eine Stadt, die sonst — im Hochbau, auf künstlerischem Gebiet, im industriellen Leben — sich eine fortschrittliche, führende Stellung errungen hat, darf über der Betätigung in diesen Einzelgebieten das Wesentliche — nämlich die rechtzeitige, großzügige Erfassung und Lösung der volkswirtschaftlichen und technischen Gesamtsituation — nicht vernachlässigen.“ (Ob.-Baurat Dr. Seyfried u. Reg.-Bmstr. Schulze im „Stuttgarter Neuen Tagblatt“ vom 5. Aug. 1929.)

Ferner:

„Es bleibt in Frage gestellt, ob der Gedanke ein glücklicher war, mit einer Aufgabe aus dem Gebiete der Stadtgestaltung eine Aufgabe rein ingenieurtechnischer Natur zu verbinden, wie diese mit der verlangten Einzelausbildung des Hafenbezirks samt Eisenbahnanlagen gestellt war. Die Folge dieser Ver-

quickung zeigt das Wettbewerbsergebnis deutlich. Unter den vom Preisgericht hervorgehobenen Entwürfen befriedigen bei weitem nicht alle in der Wasengestaltung. Auf die Lösung des Hafenbezirks wurde viel Mühe und Arbeit verwendet; aber keiner der ausgezeichneten Entwürfe zeigt in der Hafenanlage etwas grundsätzlich Neues gegenüber dem Vorentwurf des Städt. Tiefbauamtes, der in die Wettbewerbsunterlagen eingezeichnet war. Es hätte genügt, als Anhang zu einem Ausschreiben über die Wasengestaltung einen Verkehrslinienplan mit der generellen Auszonung von Hafen-, Industrie- und Wohngelände zu verlangen. Die Programmstellung wäre für die Wettbewerbsteilnehmer wie für die Preisrichter eine bestimmtere gewesen.“ (Prof. Wetzel in der „Zeitschrift für Bauwesen“ vom Juni 1929.)

Man mag die Auffassung, daß ein Generalplan als Anhang zu einer architektonischen Detailaufgabe aufgestellt werden könne, ablehnen. Man wird auch die Meinung, der Wettbewerb habe für den Ausbau des Hafengebietes keine über den Vorentwurf hinausweisende Lösung gefunden, kaum teilen. Jedenfalls aber zeigen die vorstehenden Ausführungen, daß das Ergebnis des Wettbewerbs auch in den Kreisen nicht befriedigt hat, die sich vorwiegend mit dem Detailproblem der Wasengestaltung befaßt haben.

Suchen wir nach den Gründen dieser Erscheinung, so ergibt sich folgendes: Das ursprüngliche Ausschreiben war überwiegend auf die Teilprobleme der Gestaltung des Wasens und der Gestaltung des Industriegebietes eingestellt. Diese Einstellung ließe sich rechtfertigen, wenn die Stadt, wie anzunehmen, einen Generalplan in ihren Schubladen verwahrt hält, aus dem festgestellt werden kann, ob irgendeine Lösung der genannten Teilprobleme nicht wichtigeren Rücksichten zuwiderläuft. Nun haben aber die umfangreichen Rückfragen des Architekten- und Ingenieur-Vereins und ihre Beantwortung durch die Stadtverwaltung den Wettbewerb mehr und mehr zu einer allgemeinen Aufgabe gestempelt, für deren Lösung die ursprünglichen Unterlagen nicht ausreichten.

Es wäre offenbar zweckmäßiger gewesen, die Stadtverwaltung hätte die Angelegenheit entweder fest auf die beiden Teilaufgaben beschränkt und als lokalen Wettbewerb durchgeführt, oder sie hätte einen allgemeinen Wettbewerb um einen Generalbebauungsplan ausgeschrieben, in dessen Rahmen die beiden Teilaufgaben behandelt werden konnten.

Die Programmstellung wäre dann, wie Prof. Wetzel mit Recht bemerkt, nicht nur für die Teilnehmer, sondern vor allem auch für die Preisrichter eine bestimmtere gewesen. Es wäre dann nicht so gekommen, daß jeder Preisrichter sein Steckenpferd reiten konnte, und Entwürfe aus-

gezeichnet wurden wie Nr. 38, der die Aufgabe der Ausbildung des Industriegeländes überhaupt nicht bearbeitete, der die Aufgabe der Wasengestaltung ganz ungenügend löste und von dem sogar das Protokoll nicht zu sagen wagt, weshalb er eigentlich ausgezeichnet wurde. (Wohnzeilen senkrecht zu den Höhenschichten in 140 m Länge! 26 m Höhenunterschied!)

2. Der dicke Turm am Kopfbahnhof.

Fährt man von Paris nach Wien über Süddeutschland, so zeigt sich die überraschende Tatsache, daß man überall auf französischem wie auf österreichischem Boden rasch und ohne Richtungswechsel durchkommt. Der notwendige Aufenthalt an den Landesgrenzen in Kehl und in Salzburg für Paß- und Zollrevision fällt zusammen mit dem Wechsel des Zugpersonals und der Lokomotiven.

Zwischen Kehl und Salzburg aber liegen zwei Aufenthalte mit Richtungswechsel, nämlich Stuttgart und München, die eine höchst überflüssige Verzögerung und unnötige Betriebserschwernisse bereiten.

In München hat man erkannt, daß dieser Zustand im Interesse der Rationalisierung des Verkehrs beseitigt werden muß, und man wird bei einem Umbau der Bahnanlagen den Fernbahnhof nicht mehr an alter Stelle als Kopfbahnhof erneuern, sondern man wird einen Durchgangsbahnhof auf der Theresienwiese am Fuße der Bavaria anlegen. Die glücklicherweise nur kurzen Zufahrtstrecken werden im Bebauungsplan offen gehalten.

In Stuttgart dagegen bestehen derartige Absichten offenbar nicht. Man hat den Neubau des Bahnhofes vor kurzer Zeit ungefähr an alter Stelle wiederum als Kopfbahnhof bewerkstelligt. Neben dem Empfangsgebäude wurde überdies ein massiger Turm errichtet.

In diesem Kopfbahnhof liegt aber zweifellos eine Gefahr für den süddeutschen Verkehr, dem die landschaftlich viel schönere Arlberglinie Konkurrenz macht. Ist der Umbau des Züricher Hauptbahnhofes erst durchgeführt, so wird die Konkurrenz dieser Linie, die in ihren Schweizer Strecken bereits elektrifiziert ist, für Süddeutschland noch empfindlicher werden. Aber auch wenn man sich derartigen Erwägungen verschließt und auf den Standpunkt stellt, daß Stuttgart mit 350 000 Einwohnern denselben Verkehrsaufwand beanspruchen kann wie Wien mit 2 Millionen und Paris mit 4 Millionen Menschen, so bleibt immer noch die Frage offen, ob der Bahnhofsturm nicht auch, von lokalen Gesichtspunkten betrachtet, an falscher Stelle steht. Hier soll nicht darauf hingewiesen werden, daß Betriebserschwernisse im Eisenbahnverkehr immer wirtschaftliche Nachteile für eine Stadt haben, was beispielsweise ein Vergleich zwischen Halle und Leipzig deutlich zeigt. Es soll lediglich daran erinnert werden, daß ein Hineinzingen des Eisenbahnverkehrs in das Stuttgarter Tal möglich war, ein Hineinzingen des Wasser- und Landstraßenverkehrs aber auch, abgesehen von der räumlichen Unzulänglichkeit, aus natürlichen Gründen unmöglich ist.

Solange der Wasserverkehr und der Verkehr der Landstraßen für Stuttgart keine Bedeutung hatte, konnte das Verkehrszentrum im Seitental des Neckars liegen, mit der Schiffbarmachung des Neckars und der Zunahme des Automobilverkehrs auf weite Strecken wird sich der Verkehrsschwerpunkt zwangsläufig in der Richtung nach dem Haupttal verschieben.

Diese Erwägungen, die auch aus den eingangs zitierten Sätzen der Bauzeitung („Süddeutschen Bauzeitung“) sprechen, müssen dazu führen, daß der nach manchen Anzeichen vorhandene, aber auf den bestehenden Kopfbahnhof im Seitental

orientierte Generalbebauungsplan revidiert wird, ehe man an eine endgültige Planung für das Wasengelände und für das Hafengebiet herangeht.

3. Grundfragen der Verkehrsgestaltung.

Die Kanalisierung hat dem Neckar seine natürliche Stellung zurückgegeben, und das Automobil hat die alte Verkehrsbedeutung des Haupttales wiederhergestellt. Wird nun Stuttgart aus seinem Nebental herauskommen oder will es seinen kaum ein Jahrhundert alten Vorrang wieder an Eßlingen oder an Ludwigsburg abtreten? Im ersteren Falle ist es notwendig, daß die Verkehrsanlagen den natürlichen Bedingungen des Durchgangsverkehrs angepaßt werden. (Vgl. Abb. 1, S. 99.)

Die Linien von Westen (Karlsruhe) und Norden (Berlin) vereinigen sich bei Bietigheim und nähern sich der Agglomeration Stuttgart auf der Hochfläche westlich des Neckars. Die Linien von Nordosten (Nürnberg und Aalen) vereinigen sich bei Waiblingen und nähern sich der Agglomeration Stuttgart auf der Hochfläche nordöstlich des Neckars, während die Linie von Süden (Zürich) den Westhang des Stuttgarter Nebentals benutzt. Nur die Linie von Südosten (München) verläuft auf der Talsohle des Neckars und liegt daher bedeutend tiefer als die übrigen Strecken.

Für die Anlage eines Durchgangsbahnhofes ergeben sich hieraus folgende Gesichtspunkte: Der Bahnhof muß auf der Hochfläche angelegt werden, um verlorene Steigung zu vermeiden. Aus dem gleichen Grunde ist die von Nordosten (Nürnberg) kommende Strecke auf möglichst hohem Viadukt über den Neckar zu leiten. Die von Südosten (München) kommende Linie muß ebenfalls zur Höhe dieses Viaduktes emporgeführt werden. Möglich wäre es, zur Überführung dieser vereinigten Strecken den Viadukt der Güterlinie bei Münster zu benutzen, dem ein zweites Stockwerk für die Personengleise aufzusetzen wäre.

Der Durchgangsbahnhof ist auf der Hochfläche des linken Ufers zwischen dem Höhenzug 338,8 und dem Neckartal (Punkt A des Lageplans) anzulegen. Um eine vollkommene Anlage für alle in Betracht kommenden Linien zu erzielen müssen die Weststrecke (Karlsruhe) und die Nordstrecke (Berlin) bei Ludwigsburg wieder getrennt und von der Südseite bzw. von der Nordseite des Höhenzuges 338,8 her in den neuen Bahnhof eingeführt werden. Die Möglichkeit der Durchführung eines derartigen Entwurfes in späterer Zeit (denn nur darum kann es sich handeln) läßt sich mit verhältnismäßig geringen Opfern sichern. Das Gelände der Talsohle, dessen Verwendung zunächst in Betracht kommt, wird unmittelbar nicht durch ein solches Zukunftsprojekt berührt, mittelbar aber in seiner Ausgestaltung stark beeinflusst.

Die Strecke von München muß, wie wir sahen, wegen ihrer andersartigen Höhenlage nach den übrigen Strecken gerichtet werden, d. h. ihre Verschiebung nach dem Nordhang des Tals, nach der Nordseite der Güterverkehrsanlagen wird einmal notwendig werden. Es empfiehlt sich diese Verlegung aber auch aus dem Gesichtspunkte einer besseren Verbindung der Güterverkehrsanlagen der Eisenbahn mit dem Wasserwege. Sie empfiehlt sich ferner deshalb, weil die bereits vor dem Kriege geplante Verlegung des Werkstättenbahnhofes nach Kornwestheim wertvolles Gelände jenseits der jetzigen Linie frei macht. Die Vereinfachung, die sich für manche industriellen Anschlüsse ergibt, wäre ein weiterer Gewinn.

Eine zweite wichtige Folgerung aus der Möglichkeit der Anlage eines Fernbahnhofes im Norden (Punkt A des Lageplans) ergibt sich für den Bahnhof Cannstatt. Er würde, von allem Fernverkehr entlastet, Mittelpunkt des Lokal-

verkehrs werden (Punkt B des Lageplans), sobald er die notwendige Verbindung über den Neckar hinweg nach der Hochfläche zum neuen Fernbahnhof erhält. Mit Rücksicht hierauf muß aber jede Personenverkehrsanlage beider Neckarufer an den wichtigen Knotenpunkt Cannstatt anknüpfen.

Natürlich sollte auch im Straßennetz schon jetzt Rücksicht auf die späteren Möglichkeiten genommen werden. Besonders muß darauf hingewiesen werden, daß die Entfernung des Werkstättenbahnhofes und die Verlegung der Münchener Personenstrecke an den Nordhang die Hindernisse für eine weitere Fortsetzung der Straße im Zuge der neuen Neckarbrücke nach Norden beseitigt.

Verlagerungen des wirtschaftlichen und verkehrlichen Schwerpunkts sind im Organismus der neuzeitlichen Großstadt, die kein statisches, sondern ein dynamisches Gebilde ist, nichts Seltenes. Erinnert sei nur an den charakteristischen Zug der Berliner Entwicklung vom Nebenfluß der Spree zum Hauptfluß der Havel. Zweifellos werden derartige Erscheinungen in Stuttgart ebenfalls auftreten, und zwar auch dann, wenn eine Umbildung der Bahnanlagen vorläufig nicht in Betracht kommt. Die Bedeutung des Bahnhofes Cannstatt für den lokalen Eisenbahnverkehr wie des Straßenknotenpunktes der König-Karls-Brücke für die übrigen lokalen Verkehrsmittel wird stetig zunehmen.

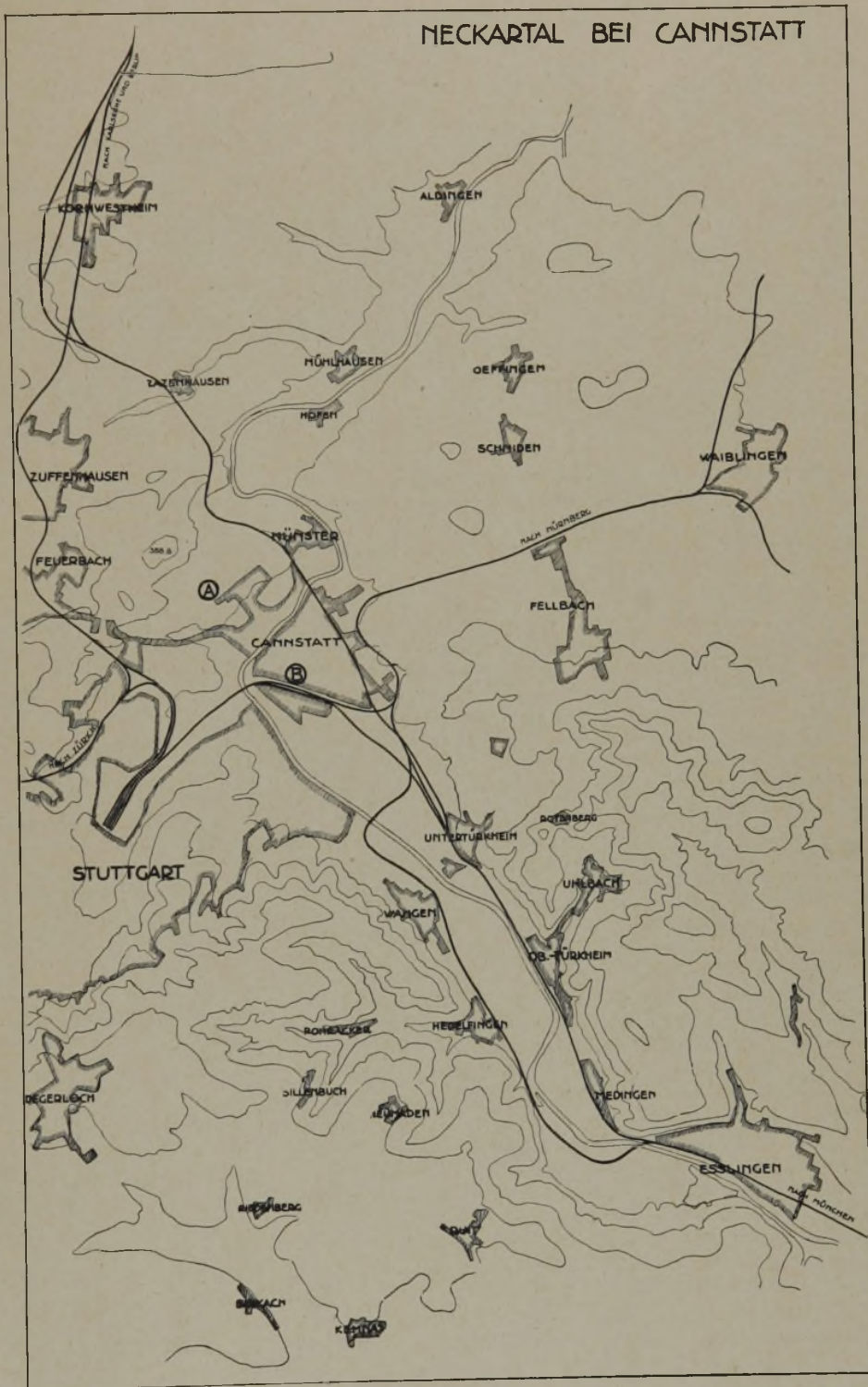
4. Die Ausgestaltung des Hafengeländes und des Wasens.

Das künftige Hafengelände kann nicht als „Ding an sich“ betrachtet werden, weil seine Leistungsfähigkeit wesentlich abhängt von der Aufnahmefähigkeit des Rangierbahnhofes Untertürkheim. Die Verbindung des Hafenbahnhofes mit dem Rangierbahnhof über die linksufrige Eisenbahn, wie das Vorprojekt vorschlug und die meisten Entwürfe übernehmen, erlaubt keine volle Ausnutzung der bestehenden Verschiebeanlagen, weil sie rangiertechnisch ungünstig ist.

Der Vorschlag des angekauften Entwurfes Nr. 11 (Verf.: Hornberger, Eichert und Reichardt, Mitarbeiter: Schächterle und Klein), eine unmittelbare Verbindung zwischen dem Bahnhof Untertürkheim und dem Hafenbahnhof durch Bau einer Neckarbrücke zu schaffen, verdient daher größte Beachtung. Seine Ausführung würde zweifellos zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit der Gesamtanlage beitragen.

Ein Nachteil dieser Lösung liegt allerdings darin, daß durch die notwendige Überbrückung der Personengleise nach Ulm verlorene Steigung und Geländeverlust durch Rampen entsteht.

Diesen Nachteil vermeidet der Entwurf Nr. 23 (Verf.: Heiligenthal, Mitarb.: Bochmann und Kratky), indem er die bei einem späteren

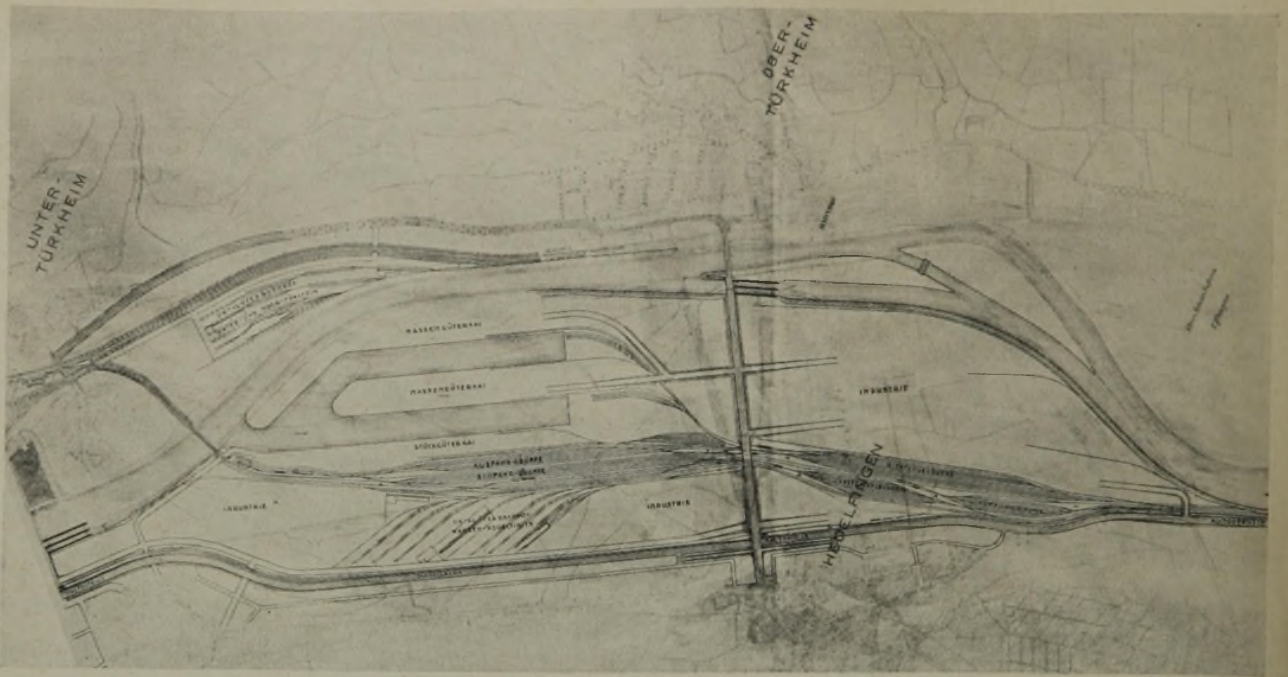


LAGEPLAN DES NECKARTALES MIT DEN BESTEHENDEN EISENBAHNLINIEN

ABB. 1

Umbau der Stuttgarter Bahnanlagen ohnedies notwendige Verlegung der Personengleise nach der Bergseite zugrunde legt (Abb. 2, S. 100).

Durch die Führung der linksufrigen Automobilstraße abseits vom Neckar hat der Entwurf Nr. 23, vor allem aber der mit dem II. Preis bedachte Entwurf Nr. 52 (Verf.: Gutschow, Mitarbeiter: Zippel und Schwanter) eine bedeutende Vermehrung des Industriegeländes mit Wasseranschluß erzielt (Abb. 3, S. 101).



ENTWURF NR. 23. PLAN DES HAFENGELÄNDES

Verf.: Prof. Dr. Heiligenthal, Mitarb. Reg.-Baumstr. Bochmann u. Dipl.-Ing. Kratky

ABB. 2

Charakteristisch die unmittelbare Verbindung zwischen dem Rangierbahnhof Untertürkheim und dem Hafenbahnhof mittels einer Brücke über den Neckar zur Erleichterung des Betriebes und zur Steigerung der Leistungsfähigkeit. (Die Personengleise nach Ulm sind nach der Bergseite verlegt.)

Die Aufteilung des Wasengeländes ist bestimmt durch die Führung der nach Untertürkheim und weiterhin neckaraufwärts verlaufenden Mercedesstraße und der im Zuge der geplanten Brücke (Fortsetzung der Talstraße) nach Norden ziehenden Straße, die die Mercedesstraße rechtwinklig kreuzt. Mit Rücksicht auf die Werkstättenanlagen der Reichsbahn, deren Verlegung aber bereits vor dem Kriege geplant war, haben die meisten Teilnehmer des Wettbewerbes darauf verzichtet, diese große Querstraße über die Mercedesstraße nach Norden zu verlängern, andere wieder haben die Mercedesstraße östlich der Querstraße unterdrückt, um größere zusammenhängende Freiflächen zu erhalten. Am weitesten in dieser Beziehung gingen die Träger des III. Preises (Entwurf Nr. 53, Verf.: Frank, Maier und Ockert) (Abb. 4, S. 102), die beide Straßen unterdrückten und dafür vom Preisgericht besonders belobt wurden. Ob man in 50 Jahren über diese Frage noch ebenso denken wird, wie das Preisgericht, erscheint zweifelhaft.

Die Nordstraße wurde unter Verzicht auf die Fortsetzung der Mercedesstraße im Entwurf Nr. 52 durchgeführt (Abb. 3), während die Fortsetzung beider Straßen nur im Entwurf Nr. 23 unter Zugrundelegung der geplanten Verlegung des Werkstättenbahnhofes nach Kornwestheim vorgeschlagen wurde (Abb. 5, S. 105).

Letztere Abbildung zeigt, daß sich bei Durchführung beider Straßen eine sehr klare Gliederung des Gebietes erzielen läßt. Die schwächste Stelle des Vorprojektes ist zweifellos die große Rampe im Zuge der etwa 8 m über dem Wasengelände gelegenen neuen Brücke, die die große Freifläche des Wasens durch eine unangenehme Schräglinie in zwei Teile schneidet.

Von den mit Preisen ausgezeichneten Entwürfen hat nur einer diese Schwäche erkannt und folgerichtig zu beseitigen versucht, nämlich der Entwurf Nr. 52, der die Brücke über das Wasengelände hinweg bis zur Mercedesstraße führt und dort erst den Höhenunterschied ausgleicht (Abb. 6, S. 105). Dieselbe Anordnung einer

Brücke über den Wasen zeigen zwei der nicht mit Auszeichnungen bedachten Entwürfe, nämlich die schöne Arbeit von Prof. H. Wetzel und A. Schumacher, Stuttgart (Abb. 7, S. 104), und der schon erwähnte Entwurf Nr. 23 (Abb. 8, S. 104).

Vielleicht hat noch der eine oder andere Verfasser die Achillesferse des Vorprojektes bemerkt, wollte aber aus diplomatischen Gründen nicht vom Vorprojekt abweichen. Einige geschickt konstruierte Perspektiven deuten darauf hin. Ist das Tatsache, so ist wieder einmal bewiesen, daß der alte Sokrates ein unverbesserlicher Optimist war, als er annahm, die Menschen sündigten nur aus Unwissenheit.

Besonders starke Abweichungen von den strengen Gesetzen der Perspektive findet man in den Darstellungen des Stadions. Da das Wasengelände kaum 0,5 m über dem Stauspiegel des Neckars liegt, kann man mit der Kampfbahn nicht in die Tiefe gehen und erhält infolgedessen ein ziemlich hohes Bauwerk.

Dieses große und hohe Bauwerk stört natürlich den Zusammenhang der Freiflächen, wenn es inmitten des Wasens zu liegen kommt und mußte sich allerhand Darstellungskünste gefallen lassen.

Die Entwürfe, die sich eingehend mit der Lage des Stadions befaßt haben, sind zu folgenden Lösungen gekommen, um eine Trennung der Freiflächen durch dieses mächtige Bauwerk zu vermeiden: Der Entwurf Nr. 52 (Abb. 6) wählte die Lage am Ostende des Wasens, der Entwurf von Wetzel und Schumacher ordnete das Stadion am Westende des Wasens an (Abb. 7) und

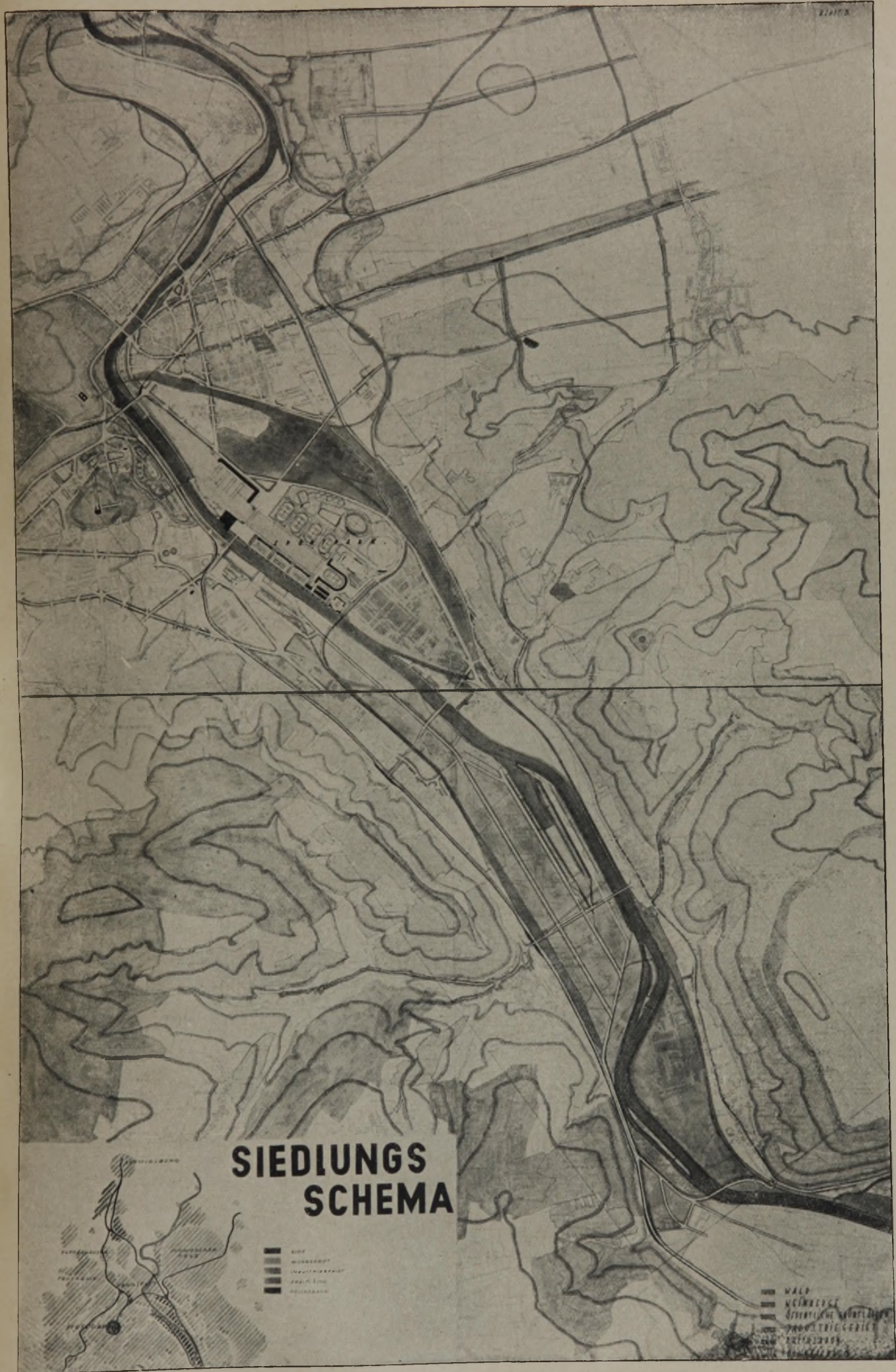
ZU ABB. 3, S. 101.

**ENTWURF NR. 52. II. PREIS
PLAN DES HAFENGELÄNDES UND WASENS**

Verf.: Reg.-Baumstr. Gutschow, Mitarb. Dr.-Ing. Zippel und Dr.-Ing. Schwanter

Charakteristisch die Führung der linksufrigen Automobilstraße am Berghang, um entlang dem Neckar wertvolles Industriegelände mit unmittelbarem Wasseranschluss zu gewinnen

Charakteristisch für die Behandlung des Wasengeländes die Durchführung der Straße im Zuge der neuen Neckarbrücke nach Norden und die Umfahrung der Mercedesstraße zur Gewinnung großer Freiflächen



SIEDLUNGS SCHEMA



ENTWURF NR. 53. III. PREIS. ABB. 4
LAGEPLAN DES HAFENGELÄNDES UND DES WASENS

**Verf.: Architekt B. D. A. Frank, Ob.-Baurat Maier
 und Baurat Ockert**

Charakteristisch für die Behandlung des Wasengeländes ist der Verzicht auf die nach Norden führende Straße und die Umführung der Mercedesstraße zur Gewinnung großer Freiflächen. Die Ausstellungsbauten sind benutzt zur Maskierung der schrägen Brückenrampe, unterbrechen aber ihrerseits den Zusammenhang des Wasengeländes

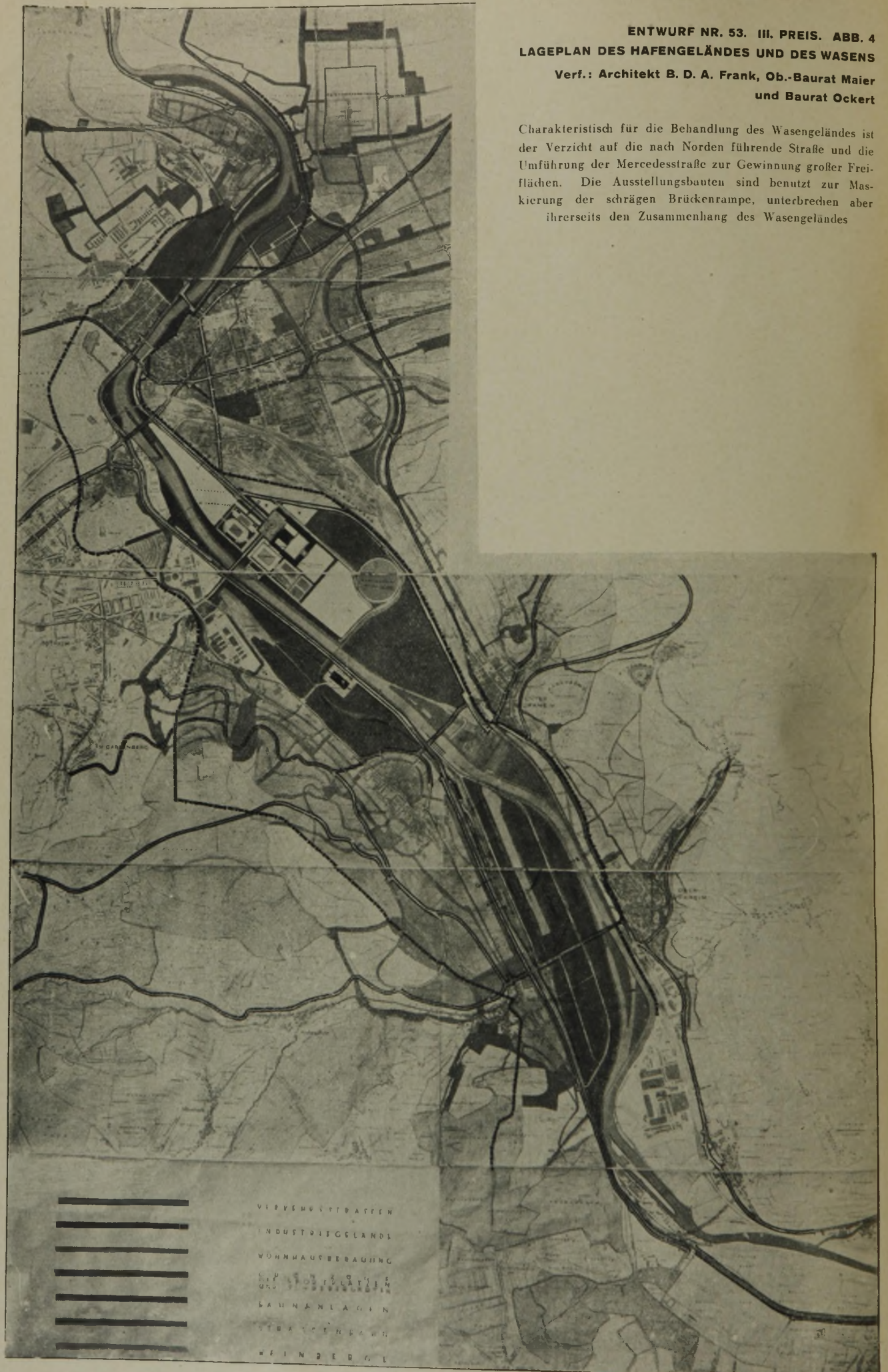




ABB. 5

ENTWURF NR. 23. LAGEPLAN DES WASENS

Verf.: Prof. Dr. Heiligenthal, Mitarb. Reg.-Baumstr. Bochmann u. Dipl.-Ing. Kratky

Charakteristisch für die Behandlung des Wasengeländes ist die Durchführung sowohl der Straße nach Norden (als Hochstraße) als auch der Mercedesstraße. (Die geplante Verlegung des Werkstättenbahnhofes ist der Aufteilung zugrunde gelegt.) Die linksufrige Schnellbahn ist unter Benutzung der bestehenden Strecke, die vom Güterverkehr entlastet wird, über den Bahnhof Cannstatt geführt, entsprechend seiner künftigen Bedeutung als Mittelpunkt des Lokalverkehrs

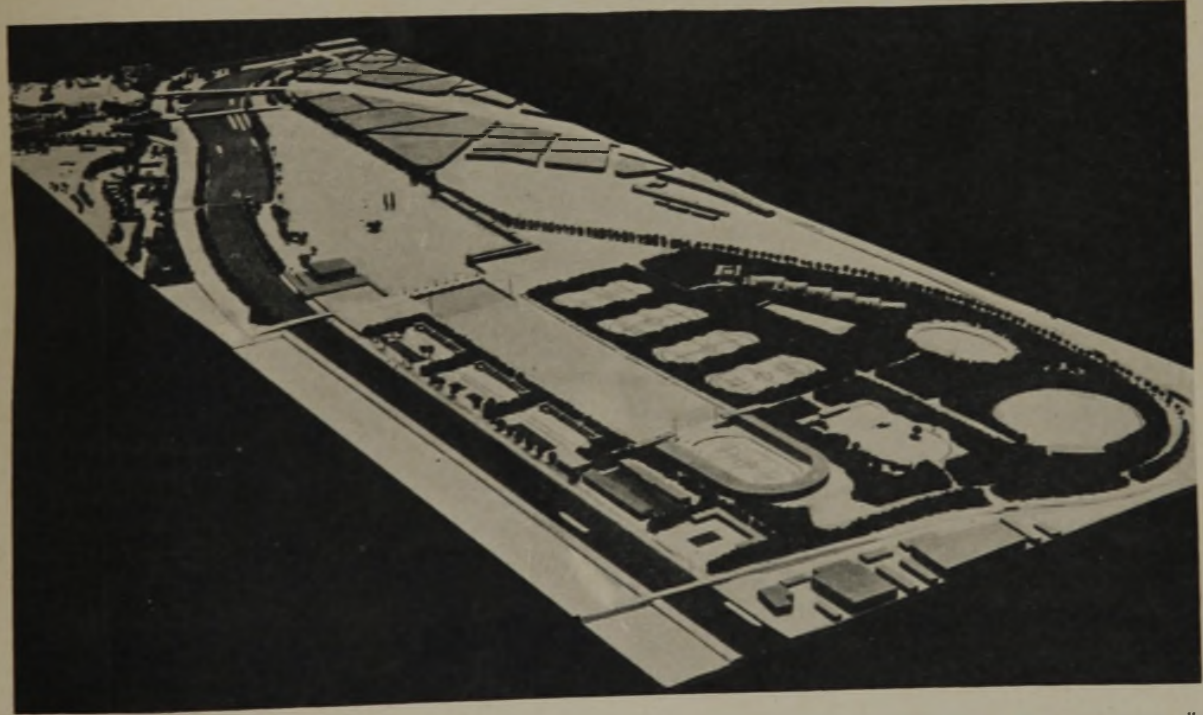


ABB. 6

ENTWURF NR. 52. II. PREIS. SCHAUBILD DES WASENGELÄNDES

Verf.: Reg.-Baumstr. Gutschow, Mitarb. Dr.-Ing. Zippel u. Dr.-Ing. Schwanter

Charakteristisch ist die Überbrückung des Wasens durch die Querstraße und die Lage des Stadions am Rande des Geländes (Osten)

der Entwurf Nr. 23 verlegte die Kampfbahn auf das linke Neckarufer an den Hang des Parks der Villa Berg (Abb. 8, S. 104).

Wenn man die Zusammenfassung der gesamten Freiflächen als städtebauliche Forderung aufstellte, wie das Preisgericht verschiedentlich tat, so erscheint es als eine unbegreifliche Rücksicht gegenüber dem Vorprojekt, daß man die schiefe Rampe in keinem Falle rügte. Verwunderlich ist

ferner, daß man die Lage des Stadions nur nach dem Grundriß beurteilte und daß man auch Projekte mit Auszeichnungen bedachte, die durch überflüssige Dauerbauten den Wasen zerteilten und die Möglichkeit, provisorische Bauten für die einzelnen Ausstellungen zu errichten, beschränkten.

Eine Frage, die nicht ganz einheitlich beurteilt wurde, ist die Befürwortung oder Ablehnung einer Bebauung der Westspitze des

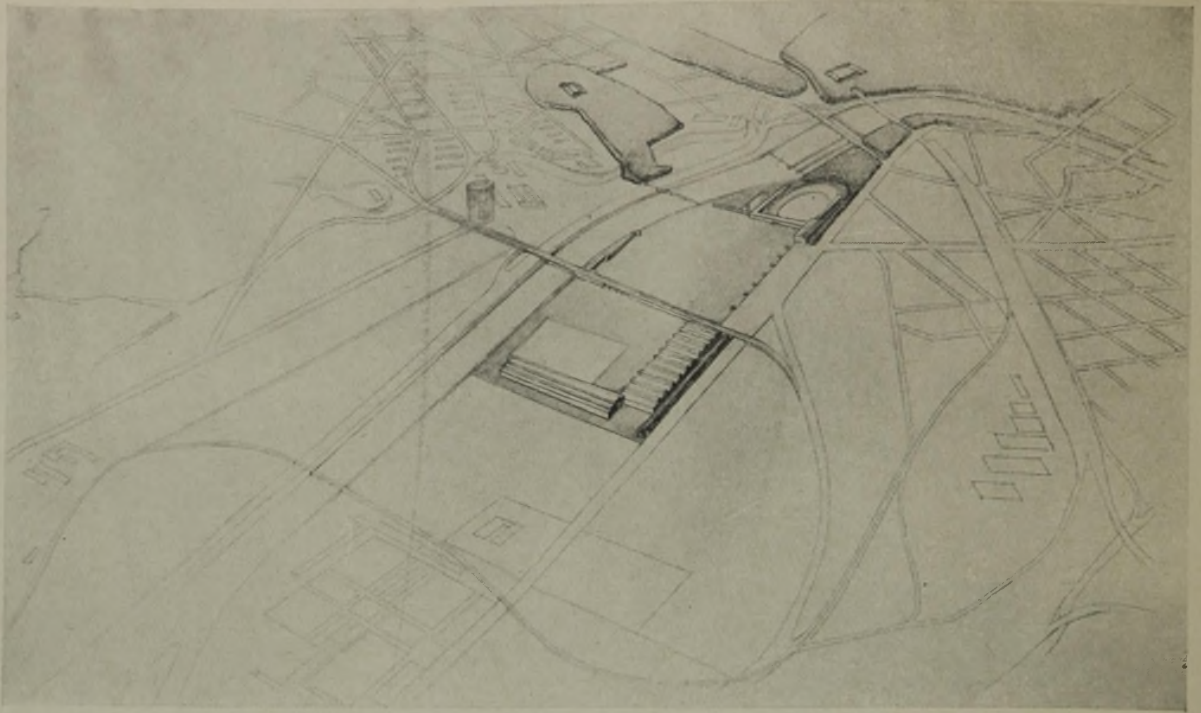
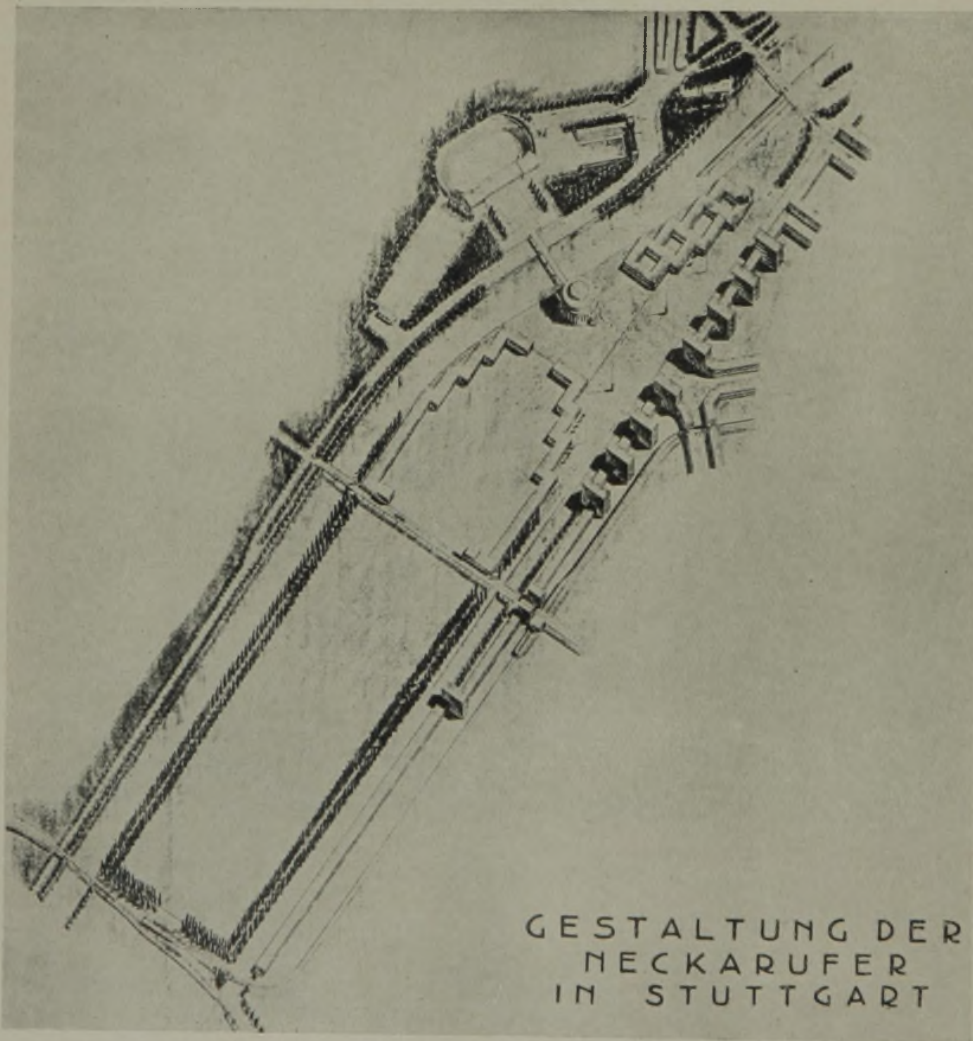


ABB. 7

ENTWURF VON PROF. WETZEL UND A. SCHUMACHER. SCHAUBILD DES WASENS

Charakteristisch ist die Überbrückung des Wasens durch die Querstraße und die Lage des Stadions am Rande des Geländes (Westen)



Charakteristisch ist die Überbrückung des Wasens durch die Querstraße und die Lage des Stadions am Rande des Geländes. (Südwestseite Hang der Villa Berg.)

ABB. 8

ENTWURF NR. 23

SCHAUBILD DES WASENS

Verf.: Prof. Dr. Heiligenthal,

Mitarb.:

Reg.-Baumstr. Bochmann

u. Dipl.-Ing. Kratky

Wasens bei der König-Karls-Brücke. Wir haben festgestellt, daß hier der künftige Mittelpunkt des Lokalverkehrs zu suchen ist, an dem zweifellos eine Nachfrage nach Geschäftsräumen entstehen

wird. Der Wasen ist an dieser Stelle so schmal, daß er als Freifläche ziemlich wertlos ist. Es besteht daher kein Grund gegen eine Bebauung etwa in der Art der Abb. 8 (hierüber).

Eine Stadtverwaltung kann in einem Wettbewerb die Bestätigung ihrer Absichten suchen oder den Zweck verfolgen, neue Gedanken zu

gewinnen. Am besten ist es, wenn neue Gedanken alte Absichten bestätigen. Dieser Fall aber ist eben nur selten. —

EIN NEUES PRINZIP DER GELÄNDEERSCHLIESSUNG ERGÄNZUNG ZU DEN AUSFÜHRUNGEN IN NR. 6

Von Baurat Hans Ludwig Sierks, Dresden

Mit 8 Abbildungen

Bevor die von der Schriftleitung gewünschte und von mir erhoffte Aussprache zu meinem Aufsatz in Nr. 6 der „Deutschen Bauzeitung“ einsetzt, bitte ich, noch einmal das Wort nehmen zu dürfen, um zu verhüten, daß durch mißverständliche Auffassungen der Raum der Zeitung unnötig beansprucht wird.

Zum Beispiel muß ich mich schon gegen das Wort „Stichstraße“ in der Vorbemerkung der Schriftleitung wehren. Es gibt in meinen Plänen keine Stichstraßen. So wenig wir alle jetzigen Gartenwege, die den Raum zwischen Straße und Wohnhaus oder Garage überbrücken, als Straße bezeichnen, so wenig kann das auch den Wegen gegenüber geschehen, die nach der von mir empfohlenen neuen Methode der Geländeerschließung von Wohngebäude und Garage zum öffentlichen Verkehrsraum führen. Am Gartentor ändert sich grundsätzlich der Charakter der Verkehrsräume, und das Gartentor befindet sich in meinen Plänen genau so, wie bisher bei dem Prinzip der einfachen Bauflucht, auf der Grenze zwischen dem öffentlichen Verkehrsraum und dem privaten Grundstück. Mithin handelt es sich auch bei den Wegen, die nach der neuen Methode der Geländeerschließung vom Gartentor zum Hause oder zur Garage führen, um reine Gartenwege. Diese Feststellung wird noch durch die gleiche Befestigungsart und durch die anzunehmende übliche Einfassung mit Rasen, Blumen, Zier- oder Nutzsträuchern oder Überdachung mit Baumkronen, Schlingpflanzen oder Pergola unterstrichen.

Als Städtebauingenieur, der sich strikt auf die Angelegenheiten seines Sonderberufs beschränkt, habe ich mich bewußt nicht um solche Einzelheiten gekümmert, die zwar auch wichtig genug sind, aber andere Sonderfachleute viel mehr berühren als mich. Dahin gehören die Fragen der Streifenbreite in Verbindung mit der Erwägung, ob ein Streifen gemeinsam sein soll oder ob jedes Grundstück besser einen eigenen Streifen erhält, der gärtnerischen Gestaltung der Streifen und der Bauweise auf einem derart erschlossenen Gelände. Sie berühren das Prinzip der mehrfachen Bauflucht in keiner Weise, und deshalb überlasse ich ihre Beantwortung den Sonderberufen der Architekten, Gartenarchitekten und Juristen.

In bezug auf den von der Schriftleitung gewünschten Kostenvergleich kann ich ebenfalls einen Beitrag leisten. Als es sich kürzlich in Wurzen um die sofortige Erschließung eines städtischen Grundstückes von 105 000 qm Größe handelte und ich selbstverständlich meine Methode empfahl, ordnete die Stadtverwaltung an, daß Stadtbaurat Planert in Verbindung mit dem Leiter der städt. Werke Bergfeld, dem Leiter der Tiefbauabteilung Hartwig und mir eine vergleichsweise Darstellung des Nutzens und der Kosten ausarbeiten solle.

Wir gingen in der Weise vor, daß wir die unregelmäßige Geländeform in ein Quadrat von gleicher Größe, nämlich 324 m Seitenlänge gleich 104 976 qm Inhalt, umwandelten und dieses dann gemäß

Abb. A nach dem Prinzip der einfachen Bauflucht }
Abb. B nach dem Prinzip der doppelten Bauflucht } S. 106
Abb. C nach dem Prinzip der dreifachen Bauflucht }

aufteilen. Im ersteren Falle waren 6, im zweiten 3 und im dritten 2 Straßen von je 324 m Länge nötig.

Wir unterschieden dann weiter noch zwischen der Aufteilung mit getrennten Streifen (Abb. B₁ u. C₁) u. gemeinsamen Streifen (Abb. B₂ u. C₂).

Die Kostenermittlung geschah auf der Grundlage großmaßstäblich gezeichneter Pläne und der ortsüblichen Wurzener Einheitspreise unter Trennung der Lasten der öffentlichen Hand von der privaten Grundstücksbelastung. Der Bodenwert ergab sich einwandfrei aus den Bruttoerstellungskosten des Geländes durch die Stadt. Für die Einfriedigung an den Straßen wurde ein dreimal so hoher Aufwand eingesetzt als für die auf den übrigen Grenzen, und in bezug auf die Lei-

tungen wurde mit drei Möglichkeiten gerechnet: einmal, daß die Grundstücksbesitzer die Kosten für sämtliche Leitungen, also auch für die Hauptleitungen, in den Straßen zu tragen haben (Formel 1), zweitens, daß die Verlegung sämtlicher Leitungen, die zu einer Mehrzahl von Grundstücken führen, also auch der mehreren Grundstücken dienenden Heimleitungen in den Grundstücksstreifen, kostenlos für die Grundstücksbesitzer erfolgt (Formel 2) und drittens, daß die Grundstücksbesitzer nur mit den Kosten dieser zuletzt genannten Leitungen belastet werden (Formel 3). In allen Fällen — B₁, B₂, C₁ und C₂ — wurde angenommen, daß in dem einen Halb- oder Ganzstreifen die gemeinsamen Heimleitungen und in dem anderen die gemeinsame Heimschleuse zu verlegen ist. (Vgl. Tabelle S. 106.)

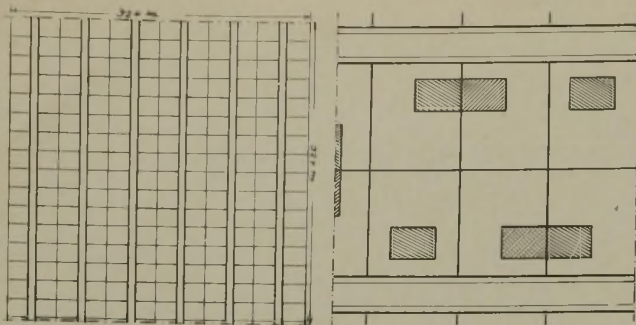
Bei den drei genannten Herren der Wurzener Bauverwaltung handelt es sich um alte erfahrene Praktiker der kommunalen Technik, so daß das Ergebnis unserer Arbeit, wie es in der Tabelle zum Ausdruck kommt, als unbedingt zuverlässig anzusehen ist. Trotzdem ist es nötig, noch auf Einiges hinzuweisen, was das Ergebnis, so günstig es auch für die von mir empfohlene Geländeerschließungsmethode schon ist, in ein noch besseres Licht rücken kann.

Da ist zunächst der sehr billige Grundstückspreis, der die Ursache abgibt, daß die große Ersparnis an Straßenland hier nicht besonders ins Gewicht fällt. Ferner haben wir ordnungsgemäß auch die Einfriedigungskosten in die Wagschale geworfen, obwohl es sonst nicht üblich ist, sie zu beachten. Dennoch liegt das Ergebnis so, daß bei der Erschließung nach der jetzt üblichen Methode A jedes Grundstück mit 2010,60 M., nach der Methode C₂ aber nur noch mit 846,11 M. belastet wird, und daß die Ersparnisse der Stadt in 30 Jahren auf dieser kleinen Fläche 541 520,64 M. betragen, wenn das Prinzip der dreifachen Bauflucht durchgeführt wird.

Das für Wohnbauzwecke vorgesehene und in naher Zeit zu bebauende Neuland der Stadt ist nach Abzug des Industriegebietes schätzungsweise etwa fünfzigmal so groß. Wenn man daher den Unterschied zwischen A und C₂ gemäß der Tabelle auf dieses Gebiet umrechnet, so erhalten wir bei der Methode C₂

1. ein Mehr von $50 \cdot 23 = 1150$ Bauplätzen,
2. eine Ersparnis $50 \cdot 222 \cdot (2010,60 - 846,11) = 12925 839$ M. für die Gesamtheit der Grundstücksbesitzer und
3. eine Ersparnis von $50 \cdot 541 520,64 = 27 076 052$ M. für die Stadt in 30 Jahren.

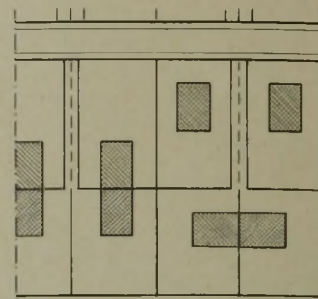
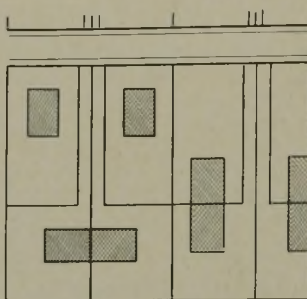
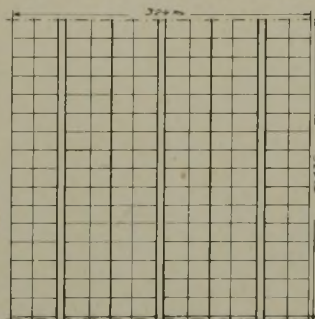
Die vielen gleichartigen Berechnungen, die ich in meiner städtebaulichen Praxis und besonders an dem Beispiel der Erschließung des westlichen Teiles des Tempelhofer Feldes in meinem Werk: „Grundriß der sicheren, reichen, ruhigen Stadt“ durchgeführt habe, veranlaßten mich, den Abschnitt, in dem ich das Prinzip der mehrfachen Bauflucht ausführlich behandelte, „Die reiche Stadt“ zu betiteln. Ich sehe in den unnötigen Straßenlasten und dem vielen Land, das jetzt völlig sinn- und zwecklos der Volkswirtschaft durch unsere rückständigen städtebaulichen Methoden entzogen wird, die hauptsächlichste Ursache der Finanznot der Städte und Gemeinden und damit auch der allgemeinen Kulturkrise. Die Kommunalverwaltungen können wohl die wertvollen Ausgaben für soziale und kulturelle Zwecke mehr oder weniger stark beschneiden, um den Haushaltsplan ins Gleichgewicht zu bringen, aber nicht den Aufwand, den die Straßen erfordern. Der Straßennetat ist für die Laien in der Stadtverwaltung ein „rocher de bronze“. Wenn eine Straße einmal gebaut worden ist, erheischt sie gebieterisch ihren Unterhaltsaufwand — einerlei, ob sie nötig oder unnötig ist. Die Städte und Gemeinden haben keinen schlimmeren Feind, als es die unnötigen Straßen sind; denn bei ihrer Anlage handelt es sich nicht bloß um wertlose und zeitlich begrenzte, sondern um wertfressende, zeitlich unbegrenzte Ausgaben. Würden die Kommunal-



AUFTEILUNG NACH DEM PRINZIP DER EINFACHEN BAUFLUCHT

verwaltungen sich aber endlich entschließen, den alten Methoden Valet zu sagen und den neuzeitlichen Erkenntnissen der Städtebauwissenschaft Rechnung zu tragen, so ist es wohl möglich, die jetzt unter Finanznot seufzenden Städte in reiche Städte umzuwandeln. Eine neue Ara des Städtebaues ist im Anzug. Siegreich wie auf allen sonstigen Gebieten tritt auch hier die technisch rationalistische Auffassung der romantisch sentimentalen Geisteshaltung entgegen. Ein neues Gemeinschaftsbewußtsein beginnt sich zu bilden, und die schönste goldene Frucht dieses neuen Gemeinschaftsgefühls wird die äußerst zweckmäßige und wirtschaftliche Umgestaltung der Städte als der äußeren Form oder techn. Umwelt menschlicher Gemeinschaft sein. —

ABB. A u. A₁



AUFTEILUNG MIT DOPPELTER BAUFLUCHT

ABB. B, B₁ u. B₂

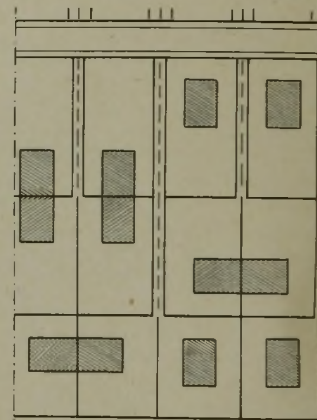
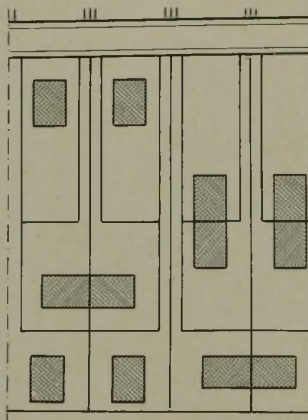
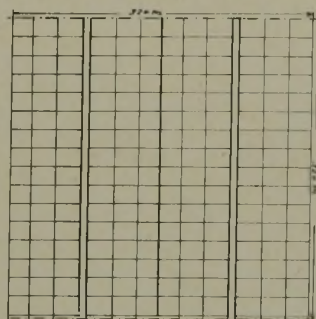


ABB. C, C₁ u. C₂
DREIFACHE BAUFLUCHT

Kostenermittlung für die Aufteilung eines Grundstücks von 105 000 qm

	Einfache Bauflucht		Doppelte Bauflucht		Dreifache Bauflucht	
	A	B ₁	B ₂	C ₁	C ₂	
	RM	RM	RM	RM	RM	
I. Lasten d. öffentl. Hand						
a. Straßen und Schleusen	363 450,24	181 725,12	181 725,12	126 334,08	126 334,08	
b. Leistungen	68 040,—	57 348,—	57 348,—	45 360,—	45 360,—	
II. Private Lasten						
a. Heimschleusen u. Schächte	—	30 132,—	28 181,—	32 132,28	30 004,32	
b. Leitungen	—	63 288,—	58 752,—	65 710,89	60 446,16	
c. Einfriedigungen	36 660,—	34 128,—	30 918,—	38 796,32	31 408,16	
III. Vergleichsergebnisse	qm bzw. Stück	qm bzw. Stück	qm bzw. Stück	qm bzw. Stück	qm bzw. Stück	
a. Straßenland	15 552	7 776	7 776	5 184	5 184	
b. Bauland netto	89 424	97 200	97 200	99 792	99 792	
c. Anzahl der Baustellen	199	216	216	222	222	
A. Grundstücksbelastung	RM	RM	RM	RM	RM	
1. $Ia + b + IIa + b + c$	2 352,51	1 097,32	1 652,43	1 388,89	1 322,72	
2. $Ia + IIa + c$	2 010,60	1 138,82	1 114,93	888,57	846,11	
3. $Ia + IIa + b + c$	2 010,60	1 431,82	1 386,92	1 184,56	1 118,80	

B. Öffentliche Belastung in 30 Jahren

Plan A/B Unterschied im Land 7 776 qm je 2,12 RM	= 16 488,12 RM.	7 v. H. Zinseszins	= 49 464,36 RM	
Straßenunterhaltung und Reinigung zus. RM/Jahr 7 776 qm je 0,50 RM	= 3 888 · 30	= 116 640,— RM.	7 v. H. Zinseszins	= 174 960,— RM
Rücklagen für Straßenerneuerung in 30 Jahren			= 181 725,12 RM	
Plan A/C Unterschied im Land 10 368 qm je 2,12 RM			406 149,48 RM	
Straßenunterhaltung und Reinigung 10 368 qm je 0,50 RM	= 5 184 · 30	= 21 980,16 RM.	7 v. H. Zinseszins	= 65 940,48 RM
Rücklagen für Straßenerneuerung in 30 Jahren		= 155 520,— RM.	7 v. H. Zinseszins	= 233 280,— RM
			= 242 300,16 RM	
			541 520,64 RM	

VERMISCHTES

Die Reichsregierung gegen das Gutachten des Staatsrats zum preußischen Städtebaugesetz. Das preußische Städtebaugesetz ist dem Landtage im Juli dieses Jahres wieder zugegangen. Zu den Entwürfen von 1926 und 1929 haben sich maßgebende Kreise des Städtebaues geäußert, wobei neuerdings ein gewisses Abrücken von einigen Grundgedanken des Gesetzes zutage tritt, so namentlich hinsichtlich der Landesplanung. Vor Beratung im Landtage soll daher nach den Absichten der Regierung noch einmal ein Benehmen mit Fachleuten des Städtebaues stattfinden. Bekanntlich hat der Staatsrat uner dem 20. Juni 1929 ein Gutachten zu dem Entwurf abgegeben, das wir in „Stadt und Siedlung“ Nr. 7 veröffentlicht haben. Es wurden darin entscheidende Bedenken gegen den ganzen Entwurf ausgesprochen, ohne auf Einzelheiten einzugehen. Mit der Neuvorlage an den Landtag hat die Reichsregierung eine Stellungnahme zu dem Gutachten des Reichsrates beigegeben, worin hervorgehoben wird, daß die Bedenken des Reichsrates offenbar hauptsächlich gegen Abschnitt I sich richteten, und zwar hauptsächlich gegen den Flächenaufteilungsplan und dessen Auswirkung auf Entschädigungsansprüche. Die Reichsregierung teilt diese Bedenken nicht, hält am Flächenaufteilungsplan, der gerade vom Städtebauer bisher gewünscht worden sei, fest und hält es nicht für möglich, nur mit einer Reform des Fluchtliniengesetzes auszukommen. Der Flächenaufteilungsplan sollte den Gemeinden die Möglichkeit geben, frühzeitig und weit hinaus in das Privateigentum einzugreifen, wo es notwendig ist. Das werde weniger hart empfunden werden, als manche Maßnahmen, die die Gemeinden schon jetzt, gestützt auf das Fluchtliniengesetz und unter Abweisung von Entschädigungsansprüchen, treffen. Die Festsetzung solcher Flächenaufteilungspläne nach § 4 des Entwurfes solle außerdem nur für Landesteile gelten, wo sonst spezielle gesetzliche Regelungen des Verkehrs, der Wasserwirtschaft, des Bergbaues nötig sind. Die Baulastbücher werden auch weiter für wertvoll gehalten, auch wenn es nicht möglich ist, alle öffentlichen Lasten darin zu führen. Es wird ferner bestritten, daß zwischen den Baubeschränkungen der Bauordnung und des Fluchtliniengesetzes einerseits und des nur durch Ortsgesetz festgesetzten Flächenaufteilungsplanes andererseits ein Wesensunterschied bestehe. Es könne nicht allein für diesen Plan eine Entschädigungspflicht bestimmt werden, die bei den Beschränkungen durch Bauordnung und Fluchtliniengesetz nicht besteht. Ein planmäßiger, die Gesundheit fördernder Städtebau würde unmöglich, wenn für die weit draußen gelegenen Bezirke eine Entschädigungspflicht festgelegt würde, die für den inneren ausgebauten Kern nicht besteht. —

„Die Verwaltung Londons und seiner Umgebung mit besonderer Berücksichtigung der regionalen Planung des größeren London.“ Vor dem „City-Ausschuß“ Berlin sprach am 6. Mai d. J. auf Einladung des „Vereins Berliner Kaufleute und Industrieller“ Mr. Montagu Harris, Abt.-Chef im englischen Wohlfahrtsministerium, über das obengenannte Thema:

Der Begriff London, wie er heutzutage gebraucht wird, bezieht sich hauptsächlich auf die Verwaltungsgrafschaft London, die durch das Gemeindeverwaltungsgesetz von 1888 geschaffen worden ist. Sie umfaßt die City von London und 28 andere Städte mit einem Umfang von 117 Quadratmeilen = rd. 30 000 ha mit rd. 5 Millionen Einwohnern i. J. 1921 (letzte Volkszählung). Groß-London, das das ganze Verwaltungsgebiet des Londoner Grafschaftsrats umfaßt und dazu noch die Grafschaft Middlesex und Teile der Grafschaften Hertfordshire, Essex, Kent und Surrey, dürfte einen Umfang haben von rd. 2000 Quadratmeilen = rd. 500 000 ha mit einem Halbmesser von 25 Meilen = rd. 40 km mit Charing Cross als Mittelpunkt.

Unter den Verwaltungskörpern Groß-London ist wohl der wichtigste der Londoner Grafschaftsrat nach dem städt. Selbstverwaltungsgesetz von 1888.

Aus dem umfangreichen Arbeitsgebiet des Grafschaftsrats sei erwähnt, daß dieses rd. 650 km Kanalisation unterhält, die jährlich gewaltige Mengen Abwasser zu bewältigen haben. Er hat rd. 34 000 Wohnungen mit rd. 120 000 Zimmern sowie 5 große Logierhäuser (Herbergen) errichtet und weitere 6000 Wohnungen sind im Bau. Er unterhält über 1100 Volksschulen, in denen 660 000 Knaben und Mädchen unterrichtet werden und außerdem 250 Schu-

len und Anstalten für höhere Ausbildung, die von 180 000 Schülern besucht werden.

Die Straßenbahnanlagen erstrecken sich über 160 Meilen = rd. 250 km mit 700 Millionen Fahrgästen im Jahr. Die von ihm beaufsichtigte Londoner Feuerwehr umfaßt einen Stab von rd. 1900 Beamten mit 65 Wachen und 205 Motorlöschvorrichtungen. Außerdem hat er zur Sanierung der Stadt bereits 22,5 ha Elendsviertel niedergelegt und es übernommen, noch weitere 39 ha aufzuräumen.

Aber der Londoner Grafschaftsrat ist nicht der einzige Verwaltungskörper. Entsprechend der Zusammenfassung Londons aus der eigentlichen City von London und 28 Großstädten bestehen daneben für diese Gremien eigene örtliche Behörden mit wichtigen Rechten und Pflichten. Die älteste dieser Behörden ist die Korporation der „City of London“ mit dem Gemeinderat und dem Lord Mayor an der Spitze.

Außer den üblichen Befugnissen und Pflichten einer Großstadtverwaltung übt diese Korporation ihre eigene Polizeigewalt aus und besitzt eigene Zivilgerichtshöfe. Ihr liegt auch die Verwaltung des ausgedehnten Grundvermögens der City ob. Die übrigen 28 Groß-Londoner Stadtbezirke haben ihre eigenen Stadtverordnetenversammlungen, die ebenso wie die der Londoner City alle drei Jahre gewählt werden mit einem Bürgermeister an der Spitze. Ihr Aufgabenkreis entspricht dem anderer größerer Städte.

Die Finanzen, und zwar sowohl der City von London sowie der übrigen Londoner Großstädte, sind basiert auf Staatszuschüssen und auf der Grundvermögenssteuer. Diese letztere ist die einzige kommunale Steuer, die eine Gemeinde zu erheben berechtigt ist; jedoch besteht hinsichtlich ihrer Höhe keine Beschränkung. Jede Gemeinde hat daher durch Steuermittel die Summe zu erheben, deren der Jahreshaushalt bedarf. Die Regierungszuschüsse werden nach einem bestimmten Schlüssel bewilligt, wobei die bedürftigsten Gebiete die größeren Zuschüsse erhalten.

Zum Schluß sei noch auf die beratenden Körperschaften hingewiesen, unter denen der Redner zwei besonders hervorhebt. Die eine Körperschaft ist der Groß-Londoner Verkehrsausschuß, 1924 errichtet, dem Verkehrsministerium angegliedert mit dem Zweck, dem Verkehrsminister Rat und Unterstützung zur Erleichterung und Verbesserung des Verkehrswesens in und bei London zu gewähren. Er besteht aus 19 Mitgliedern, die von der Regierung und den Groß-Londoner Städten bestimmt werden. Die zweite Körperschaft ist der Groß-Londoner Landesplanungs-Ausschuß, dessen Geschäftsführer der Redner ist. Er ist Ende 1927 errichtet worden und zählt 44 Mitglieder mit Aufgaben, die in der Hauptsache den Städtebau betreffen. Dieser Ausschuß arbeitet in Gemeinschaft mit den verschiedenen kleineren Landesplanungs-Ausschüssen, von denen London 14 besitzt, an der Bewältigung von städtebaulichen Problemen, die das gesamte Groß-Londoner Gebiet berühren. Das engl. Städtebaugesetz verlangt nämlich, daß jede Stadt mit mehr als 20 000 Einwohnern einen Bebauungsplan für das Stadtgebiet aufstellt, das noch nicht überbaut ist, aber voraussichtlich überbaut werden soll. Dieser Bebauungsplan hat dann, sobald er endgültig vom Gesundheitsminister genehmigt worden ist, gesetzliche Kraft. Das bestehende Recht erlaubt den Stadtbehörden nicht, Bebauungspläne für überbaute Gebiete aufzustellen, jedoch befaßt sich der Ausschuß auch mit dieser Frage in der Annahme, daß das Recht zu einem derartigen Bebauungsplan durch neue gesetzliche Bestimmungen den Stadtbehörden bald gegeben wird. Nachdem man ein Jahr lang daran gearbeitet hat, die erforderlichen Karten für die einzelnen Bezirke auszuarbeiten, hat neuerdings Raymond Uwin als Städtebauer die Aufgabe bekommen, einen Plan für das gesamte Groß-Londoner Gebiet auszuarbeiten. Ein Problem, das besondere Beachtung verdient, ist die Frage, wie weit es möglich ist, einen Grüngürtel um London zu sichern, ein anderes die Frage der Errichtung einer Anzahl von Trabantenstädten ähnlich der Gartenstadt Welwyn. Weitere Reformpläne beziehen sich auf die Verringerung der Zahl der Gemeindeverwaltungen, auf einen Steuerausgleich und auf ein einheitliches System der Steuerebewertung. Sollte diese vorgeschlagene Reform verwirklicht werden, so dürfte sie von selbst eine größere Konzentration der Groß-Londoner Funktionen innerhalb des Groß-Londoner Grafschaftsrats zur Folge haben. —

ZEITSCHRIFTENSCHAU *)

bearbeitet im Deutschen Archiv für Siedlungswesen, Berlin

Allgemeines Siedlungswesen.

157. Die Bedeutung des flachen Landes für den industriellen Fortschritt. Von Ldr. Dr. v. Beckerath.

Die Ursachen der Industrieabwanderung auf das Land, ihre wirtschaftlichen Vorteile für den Arbeitgeber und ihre soziale und kulturelle Bedeutung für den Arbeiter.

Zeitschrift für Selbstverwaltung 1929 Nr. 17.

158. Der Standort der Gewerbe in der Großstadt. Von Dr. Elisabeth Dittmar.

Der Aufsatz gibt einen Überblick über die an die Großstadt gebundenen Industriezweige (Veredelungs- und Fertigfabrikatindustrien). Er bildet eine Ergänzung zu Nr. 157. Die Vortortwanderung und die Konzentration der Gewerbe; ihr Einfluß auf den Städtebau.

„Deutsche Bauzeitung“ 1929 Nr. 71, Beilage „Bauwirtschaft und Baurecht“ Nr. 52.

Städtebau, Gesamtgestaltung.

159. Richtlinien für Arbeiten der Wohnungsfürsorgegesellschaften auf dem Gebiet der Stadt- und Landesplanung. Von Dr.-Ing. Düttmann, Düsseldorf.

Die Richtlinien enthalten die bereits unter Nr. 154 angedeuteten Gedanken.

Ostpreuß. Heim 1928/1929 Nr. 12.

140. Warum und in welcher Form sollen Kleinstädte und Landgemeinden städtebauliche Planungsarbeiten durchführen? Von Dr.-Ing. Düttmann.

Allgemeine Richtlinien für die Aufstellung von Bebauungsplänen und deren Durchführung.

Rhein. Blätter für Wohnungswesen 1929 Nr. 8.

141. Die Krisis im Städtebau. Von Schleicher.

Eine Übersicht über neuere Buchliteratur zu diesem Thema.

Bauzeitung, ver. mit Südd. Bauztg., 1929 Nr. 55.

142. Das Wachstumsgesetz einer Mittelstadt. Studie zu einem Generalbauplan für die Stadt Bautzen. Von Waldemar Nöldechen.

Die Abhängigkeit der Gestalt der Stadt Bautzen von der Geländegestaltung und die Grenzen ihres Wachstums.

Städtebau 1929 Nr. 8.

145. Groß-Dortmund. Die städtebauliche Entwicklung einer Industriestadt des Ruhrgebiets. Von Walter Hartleb.

Städtebau 1929 Nr. 8.

144. Ideen-Wettbewerb für einen Stadtbauplan der Stadtgemeinde Luzern.

Schweiz. Bauztg. Bd. 94 (1929) Nr. 5.

145. Alte schles. Stadtplanungen und Siedlungen. Von Kurt Langer.

Baugilde 1929 Nr. 16.

146. Kraftwagenverkehr und Stadtgestaltung. Von Josef Stübgen.

Der Aufsatz gibt einen Überblick über die von deutschen und ausländischen Städtebauern gemachten Vorschläge zur Verbesserung der städtischen Verkehrsverhältnisse durch zweckentsprechende Blockaufteilung.

„Deutsche Bauzeitung“ 1929 Nr. 68/69, Beilage „Stadt und Siedlung“ Nr. 8.

*) Berichtigung zu Nr. 134: Zeitschrift für Wohnungswesen 1929 Nr. 14.

147. Neuzeitl. Straßenbau und seine Bedeutung für städtebauliche Planungsarbeit. Von Hoffmann.

Rhein. Blätter für Wohnungswesen 1929 Nr. 8.

148. Stedebouwkundige vraagstukken te Amsterdam. Die städtebaulichen Probleme in Amsterdam und ihre Bearbeitung durch Ausschüsse.

Tijdschrift voor Volkshuisvestingen Stedebouw 1929 Nr. 7.

Städtebau, Einzelgestaltung.

149. Aufschließung und Bebauung des Geländes in Leipzig-Gohlis-Nord. Von H. Ritter.

Ein Wettbewerbsergebnis mit den jetzt üblichen Bebauungsplänen in Reihenbauweise. Wie bei dem Wettbewerb der Reichsforschungsgesellschaft ist nach dem Urteil des Preisgerichts der Nachweis der Wirtschaftlichkeit der eingereichten Pläne nicht befriedigend erbracht. Ein Vergleich mit dem Wettbewerb Spandau-Haselhorst ist lohnend.

„Deutsche Bauzeitung“ 1929 Nr. 66, Beilage „Wettbewerbe“ Nr. 8.

150. Wettbewerb Spandau-Haselhorst der Reichsforschungsgesellschaft.

Veröffentlichungen über das Ergebnis sind abgedruckt in folgenden Zeitschriften:

Bauamt und Gemeindebau 1929 Nr. 5—7, Bauwelt 1929 Nr. 7/8, „Deutsche Bauzeitung“ 1929 Nr. 40/41, Neubau 1929 Nr. 5/4, Ostpr. Heim 1929/9, Stadtbaukunst 1929/50 Nr. 2, Städtebau 1929/4, Wohnung 1929/50 Nr. 5, Zeitschrift für Bauwesen 1929/4, Zeitschrift für Wohnungswesen 1929/4.

151. Die zeitgemäße Neuplanung alter und historischer Städte. Von Prof. Siedler.

Entwurf zum Vortrag von Prof. Siedler auf dem Int. Städtebaukongreß in Rom. Eine Stellungnahme der Fachkreise, um die in der Einleitung gebeten wird, erscheidet in einigen Punkten dringend erwünscht.

Baugilde 1929 Nr. 14.

152. Das Grün in der Stadt. Von Dr.-Ing. Lindner.

Das Grün in Straßen und auf Plätzen vom Standpunkt des Heimatschutzes aus gesehen. Das Ergebnis einer Rundfrage.

Reichsstädtebund 1929 Nr. 16.

153. Luchtvaart en stedebouw. Über den Luftverkehr und die Anlage von Flugplätzen.

Tijdschrift voor Volkshuisvestingen Stedebouw 1929 Nr. 8.

154. Vorschlag zu einer Geschäftsstraße. Von Karl Böttcher.

Aus dem Wettbewerb Georgenkirchplatz - Große Frankfurter Straße.

„Das Neue Berlin“ 1929/8.

Landesplanung.

155. Lezing van G. L. Pepler over gewestelijke plannen in Engeland.

Bericht über einen Vortrag von G. L. Pepler über Landesplanung in England.

Tijdschrift voor Volkshuisvestingen Stedebouw 1929 Nr. 5.

Gesetzliche Grundlagen.

156. Grundsätzliches über neue Bauordnungen, erläutert u. a. am Beispiel der neuen Magdeburger B. O. vom 1. 1. 1929. Von Guido Harbers.

„An die Stelle des Nur-Verhaltens tritt das Gestalten, ein Gestalten, an dem alle Kreise, also Privatwirtschaft und Behörden, gleichermaßen mithelfen können nach Grundsätzen und Zielen, die allen einleuchten. Solche allgemeinen Grundsätze und Ziele auf unserem Gebiete sollte eine neue Bauordnung konkret nennen, nachdem die alten es nicht taten.“
Baumeister 1929 Nr. 9. —

Monatsbeilage zur Deutschen Bauzeitung Nr. 76. Inhalt: Rationalisierung, Landesplanung und die Ausgestaltung der Neckarufer in Stuttgart — Ein neues Prinzip der Geländerschließung — Vermischtes — Zeitschriftenschau —

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