

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN · VERKEHRSWESEN
VERSORGUNGS-ANLAGEN

NR.

MONATSHEFT ZUR DEUTSCHEN BAUZEITUNG

10 BERLIN
OKTOBER 1929

HERAUSGEBER:

PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN

ALLE RECHTE VORBEHALTEN / FÜR NICHT VERLANGTE BEITRÄGE KEINE GEWÄHR

DER LEBENSRAUM DER KLEINSTADT

Von Reg.-Baumstr. a. D. Gustav Langen, Leiter des Deutschen Archivs für Siedlungswesen

Mit 5 Abbildungen

Je mehr man heute in weiten Kreisen die Schäden der Großstadt erkennt, desto dringlicher wird die Frage nach der Entwicklung der Klein- und Mittelstädte. Sie findet vielfach sehr entgegengesetzte Antworten. Die einen meinen, daß die ganze moderne Entwicklung mit ihrem stark technisch-zivilisatorischen Charakter zwangsläufig der Großstadt zugute komme und die Zusammenballungen der Menschen in immer stärkerer Maße ermögliche und herbeiführe. Die anderen dagegen vertreten den Standpunkt, daß sowohl die Mittel des Verkehrs wie auch die immer leichtere Verteilung der Kräfte der Elektrizität, des Gases, aber auch der geistigen Kräfte durch Literatur und Rundfunk gerade dem Leben in den kleineren Städten zugute komme, die dadurch ebenso so eng teilnehmen könnten am Leben der großen Welt wie nur irgendeine Großstadt.

Nehmen wir einmal an, beide Meinungen seien gleich richtig und hielten sich die Wage, und gehen wir auf die Suche nach den wichtigsten Gründen, die nun den Ausschlag für die Großstadt oder für die kleineren Städte geben sollen, so kann als einer der wichtigsten Gründe gegen die Großstadt angeführt werden, daß sie nicht nur die große Masse, sondern auch die geistigen Arbeiter immer stärker von der Natur entfremdet und daß somit die Gesundheit der Menschen, die Gesundheit des Familienlebens, aber auch das ganze Geistesleben der Großstadt je länger je mehr nur mit teuren künstlichen Gegenmitteln im Gleichgewicht gehalten werden könne. Für die kleineren Städte spricht dagegen um so stärker die größere Naturnähe, die sowohl den Bevölkerungsmassen wie auch den geistig Arbeitenden immer wieder Ausgleich und Ruhe verschafft.

Auch bei der diesjährigen Tagung des Reichsstädtebundes in Kiel wurde von verschiedenen Rednern hervorgehoben, daß die Großstadt einerseits die Klassen-gegensätze verschärfe und die Menschen parteipolitisch auseinandertreibe, während die Kleinstadt mehr ausgleichend wirke und den einzelnen Staatsbürger mit stärkerem Interesse für das Gemeinwohl und für die Aufgaben der Selbstverwaltung erfülle. Wenn es auch leider in mancher kleineren Stadt an diesem Geist für das Gemeinwohl fehlt und die Parteigegegensätze sich hier persönlich besonders scharf zuspitzen, so kann man sich dann im ganzen doch sagen, daß für unser ganzes Volks- und Kulturleben für die Entwicklung und Erhaltung der gesunden Kräfte, an denen uns in Deutschland ganz besonders gelegen sein muß, die kleinere Stadt der günstigere Boden ist.

Trotzdem ist aber die Großstadtentwicklung von so elementarer Kraft, daß die kleineren Städte sich dagegen keine genügende Geltung verschaffen können, wenn sie nicht, bewußt und planvoll ihre Nachteile gegenüber der Großstadt wettzumachen und ihre Vorteile auszubauen, bestrebt sind. Ganz kurz zusammengefaßt dürfte die Aufgabe der Kleinstadtentwicklung sein, sich aller Methoden der Großstadt zur Rationalisierung ihres Wirtschaftslebens und zur Pflege ihres sozialen und Kulturlebens zu bedienen, andererseits aber alle Vorteile, die die größere Naturnähe der Kleinstadt bietet, immer stärker in den Vordergrund zu stellen und zu pflegen.

Erste Bedingung hierfür ist die Gestaltung des Lebensraumes der Kleinstadt, also die richtige räumliche Anordnung aller ihrer Teile nach einem sorgfältig ausgearbeiteten

und für die Zukunft als Leitbild geeigneten Plan. Es ist wohl einleuchtend, daß es sich hier nicht etwa nur um einen Bebauungsplan handeln kann. Es handelt sich vielmehr um einen Plan, der ebenso zeigt, wo nicht bebaut werden soll, und der ferner die zweckmäßigste Verteilung aller Einrichtungen der Wirtschaft, des sozialen und Kulturlebens in der Stadt und ihrer nächsten Umgebung behandelt. (Abb. 1, S. 110.) Gehen unsere Kleinstädte nicht diesen Weg stärkster Rationalisierung, dann werden sie, darüber dürfte heute wohl kein Zweifel sein, das Rennen gegenüber der Großstadt nicht gewinnen.

Nun stehen aber einer solchen Umbildung der Kleinstädte ganz erhebliche Schwierigkeiten gegenüber. Diese Schwierigkeiten liegen hauptsächlich darin, daß der Lebensraum der heutigen Kleinstädte zum großen Teil noch nach mittelalterlichen Lebensgewohnheiten gebildet ist, daß die nähere Umgebung dieser Städte ein Abbild der überstürzten und zusammenhanglosen Entwicklung der letzten Jahrzehnte ist, und daß es einer sehr langwierigen und schwierigen Umbautätigkeit bedarf, um den so gestalteten und mißgestalteten Lebensraum der heutigen Städte zu dem Lebensraum der modernen und leistungsfähigen Kleinstadt umzubilden, wie wir ihn brauchen. Andererseits wird dieser Umwandlungsprozeß erleichtert durch das stete und unaufhaltsame Baufälligwerden älterer Gebäude und die Notwendigkeit, ohnehin im Laufe der lebendigen Entwicklung neue und andere Gebäude errichten zu müssen. Nimmt man die Lebensdauer eines normalen Gebäudes, wie sie etwa nach 1870 in Mengen errichtet wurden, auf 50 bis 100 Jahre an, dann würde also eine natürliche stoffwechselartige Erneuerung des Stadtkörpers in einem ähnlich bemessenen Zeitraum vor sich gehen können. Die noch älteren Stadtteile sind, soweit sie nicht besonderen künstlerischen Wert haben, in den meisten Fällen längst abbruchreif.

Die Schwierigkeit der Umformung und Erneuerung unserer Kleinstädte liegt also weniger in der Frage der Erneuerung der Bauten. Das eigentlich Grundlegende und seinem Wesen nach wenig Veränderliche ist die Grundbesitzverteilung. Jedes Grundstück ist gewissermaßen eine juristische Person, ein im Grundbuch eingetragenes Individuum, das wiederum durch Hypotheken und sonstige Belastungen so vielfach mit dem Wirtschaftsleben verflochten ist, daß eine Änderung dieses Systems überaus schwierig erscheint. Ein Grundstück pflegt ja selbst dann seine Individualität zu behalten und seine besondere Verwaltung zu erfordern, wenn es mit anderen Nachbargrundstücken in die Hand eines einzigen Besitzers übergeht. Erst wenn nach Abbau der verschiedenen Lasten und Gerechtesame ein Grundstück aus den Verpflichtungen mit der Wirtschaft herausgelöst ist, läßt es sich mit anderen Grundstücken zu einem brauchbaren, für andere Zwecke größeren Landkomplex verschmelzen.

Das Erbe der Vergangenheit auf dem Gebiete des Grundstückswesens und der Grundstücksverteilung steht also der planmäßigen Umgestaltung unserer Kleinstädte als bei weitem stärkstes Hindernis entgegen. Wir haben einen meist sehr stark zersplitterten Grundbesitz in der Altstadt, vielfach aber auch in der äußeren Feldflur von mittelalterlicher Zeit her, Grundstücksformen, die weder den



Erklärung: a Schule; b Später öffentl. Park; c Kreiskrankenhaus; d Sonnenbad u. Liegehalle; e Fischbrutanstalt; f Sportplatz; g Sommerlogierhäuser; h Sonnenbäder; i Kuranlage; k Kurpark; l Kurhaus; m Bad; n Badestrand; o Brunnenterrasse, darunter Pumpstation; p Burg; qu Naturtheater; r Sport- u. Weideplätze; s Markt; t Rathaus; u Kathol. Kirche; v Lyzeum; w Winterschule; x Tankstelle; y Feuerwache; z Krankenhaus; a, Armenhaus; b, Spielplatz; c, Baugewerbe u. Spedition; d, Wasserturm; e, Bahnhof; f, Walkerei; g, Gießerei; h, Kohlenlager u. -Verkauf; i, Sägewerk; k, Schlachthof; l, Kleingewerbe

Der obenstehende Kleinstadtplan wird den Anforderungen an eine auch heute noch wettbewerbsfähige Kleinstadt durch folgende Maßnahmen gerecht:

1. Pflege der Naturnähe durch Erhaltung der Wald- und Baumbestände, Wiesenflächen, Erschließung der Seeufer, Pflege von Gartengebieten und klare Abgrenzung der nicht zu ausgedehnten Neubauten von den unbebauten Gebieten, Freihaltung der Hauptverkehrsstraßen von Bebauung und Erhaltung schöner freier Blicke, ausgiebige Anordnung von Garten-Wohngebieten mit genügend großen Nutzgärten.
2. Pflege neuzeitlicher Wohnkultur in mehr städtisch angelegten und windgeschützten Stadtteilen im Anschluß an die Altstadt.
3. Pflege des Geselligkeitsbedürfnisses durch entsprechende Lage und Anlage öffentlicher Gebäude für die verschiedensten Zwecke der geselligen Betätigung und Kulturpflege und durch Gruppierung der Bebauung zu organischen Siedlungen mit klarer Gliederung und deutlich hervorgehobenen Mittelpunkten.

SIEDLUNGSPLAN FÜR DIE STADT SCHLOCHAU. 1 : 20 000

Anforderungen der modernen Bebauung noch auch der modernen Land- und Gartenwirtschaft entsprechen. Waren aber im Mittelalter außer diesem zersplitterten Grundbesitz noch sehr erhebliche Flächen an Wiesen, Festungsgelände, Waldungen usw. in einer Hand, wenn nicht im Gemeinbesitz der Bürgerschaft, so sind auch diese Flächen im Verlaufe des 19. Jahrhunderts durch den Zusammenbruch der mittelalterlichen Gemeinwirtschaft in tausende kleinere Parzellen zersplittert und treten als modernes, meist leider dazu noch willkür-

4. Rationalisierung der Wirtschaft durch planmäßige Gruppierung einheitlicher Feldgemüse- und Gartengebiete mit gemeinsamer Beregnungsanlage, Bodenverbesserung, Kompostierung, Entwässerung, Feldbahnerschließung, Einkaufs- und Verkaufsorganisation und gegebenenfalls Fernheizung für Wohnungen und Warenhäuser, Gruppierung neuzeitlicher Handwerksbetriebe mit Gemeinschaftseinrichtungen am Bahnhof, dort ebenfalls Speditionsspeicher- und Großhandelseinrichtungen nebst Garagen und Reparaturwerkstätten. Einrichtung planmäßiger Industriegebiete mit Eisenbahnschluß durch Gütergeleise und besondere Verladeeinrichtungen. Gruppierung der Industrien nach gegenseitiger Ergänzung und den Anforderungen der besten Kohle-, Wärme- und Energieausnutzung, zweckmäßiger Rohstoff- und Abfallwirtschaft.

5. Pflege des Sports, des Fremden- und Erholungsverkehrs durch entsprechende Anlagen von Bädern, Spielplätzen, Kureinrichtungen, Pflege der Bau- und Naturdenkmäler, einheitliche Heimatpflege in der Altstadt. Bewußte Erhaltung des Alten, idyllischer Spazierwege und Winkel, Bäume, Bachläufe usw. neben den für sich zu gruppierenden Einrichtungen der neuesten Entwicklung.

ABB. 1

liches und unnatürliches Splittersystem dem immerhin noch nach gewissen Grundsätzen geordneten mittelalterlichen Kleingrundbesitz zur Seite.

Wie soll sich nun der Planbearbeiter gegenüber diesem fast unüberwindlichen Drahtverhaun von Grundstücksgrenzen verhalten? Es gibt da, bei Licht betrachtet, zwei ganz entgegengesetzte Methoden: die einer möglichst engen Anpassung an den vorhandenen Splitterbesitz und die einer freieren, dem Allgemeininteresse dienenden Behandlung des Grundbesitzes. Die



GENERALBEBAUUNGSPLAN VON LUCKENWALDE. Von Langen. 1:35000

ABB. 2

Zu Abb. 2 u. 3. Gegenüberstellung eines alten „Landmesserplanes“ und einer neuen Planung, in der der Umfang des alten Planes eingetragen ist. Während der alte Plan die bestehende Stadt von 25 000 Einwohnern zu einem Großstadteck von 190 000 Einwohnern ohne Gliederung und in Hochbauweise nach Berliner Muster erweitert, schließt der neue Plan zunächst die bestehende Bebauung nach außen hin ab, wobei durch Baulückenverwertung bereits eine erhebliche Aufnahmefähigkeit für neue Wohnungen vorhanden ist. Die übrigen Wohnungen der neueren Entwicklung sind in Gartensiedlungen teils städtischen, teils ländlich-produktiven Charakters so angeordnet, daß zusammenhängende Grünflächen den neuen Stadtkörper durchziehen und gleichzeitig jede Siedlung ein organisches Gebilde mit eigenem Mittelpunkt und eigener Grenze ist. Künftige Einwohnerzahl 45 000 Einwohner. Durch planmäßige Inangriffnahme der einzelnen Außensiedlungen bietet die Gesamtstadt immer ein harmonisches und geschlossenes Bild. Diese erstmalig 1910 vom Verfasser empfohlene, dann im Wettbewerb Soest 1916 vom Verfasser erstmalig durchgearbeitete Erweiterungsart durch Außensiedlungen mit selbständiger Sied-



ABB. 3. ALTER LANDMESSER-BEBAUUNGSPLAN FÜR DAS RECHTECK IN ABB. 2

Im bebauten Gelände. 4 Stockwerke. 1966 Häuser, 12 940 Wohnungen, 69 700 Einwohner; desgl. 3 Stockwerke: 714 Häuser, 3746 Wohnungen, 18 700 Einwohner. Im unbebauten Gelände. 4 Stockwerke: 1052 Häuser, 7547 Wohnungen, 36 735 Einwohner; desgl. 3 Stockwerke: 1185 Häuser, 6207 Wohnungen, 31 055 Einwohner; desgl. offene Bauweise: 3463 Häuser, 6718 Wohnungen, 35 590 Einwohner; zusammen 189 760 Einwohner

lungsform (der vorliegende Plan stammt aus 1919) ist in letzter Zeit in Frankfurt am Main besonders angewendet worden. Sie beruht auf der Grundlage eines weiten und möglichst geschlossenen städtischen Grundbesitzes.

Zu Abb. 3.

Nachteile. 1. Verteuerung der Bodenpreise und falsche Grundlage für das Taxewesen. — 2. Verhinderung einer großzügigen Stadtgestaltung. — 3. Verhinderung von Enteignungen für Kleinbauern. — 4. Gefährdung des Grundstücksmarktes durch die Vorspiegelung der falschen Tatsache, daß die Einwohnerzahl diesen Plänen entsprechen werde. — 5. Verzettlung der Bebauung. — 6. Verteuerung der Straßenkosten und Versorgungsleitungen. — 7. Vernichtung der Naturumgebung durch ungeordnete Außenbebauung.

Gegenmittel.

1. Neue Bauordnung und Bebauungspläne auf Grund der tatsächlichen Entwicklungsmöglichkeit. — 2. Zusammenschluß des Grundbesitzes zu Bodengenossenschaften unter Beteiligung von Staat, Stadt, Kirche und anderem Grundbesitz zum Ausgleich der auf Grund der falschen Voraussetzungen eingegangenen Verpflichtungen.



Zu Abb. 4 und 5. Diese Abbildungen geben ein hochinteressantes Bild der Grundbesitzverhältnisse von Frankfurt a. M. vor dem Kriege. Deutlich ist zu sehen, wie planmäßig die Gemeinde Stück für Stück und Parzelle für Parzelle ankauft, um endlich diese Stücke zu geschlossenen Landgebieten städtischen Eigentums zusammenzuschließen. Besonders in die Augen springt der großzügige Ankauf des Stadtwaldes im Süden. Die grauen Großbesitzflächen in der Mitte sind alter Privatbesitz. Die Einschmelzung privaten Splitterbesitzes zu geschlosseneren Besitzstücken wird be-

sonders im Norden sichtbar (vgl. den Ausschnitt Abb. 5). Auf Grund dieser planmäßigen Bodenpolitik in Verbindung mit dem aus Frankfurt stammenden Umlegungsverfahren (lex Adickes) konnte die Stadt ihre Hafenanlagen bauen und ihre großzügige heutige Siedlungspolitik treiben. Wenn dieser städtische Grundbesitz dann wieder in Reichheimstättenform an die einzelnen Familien zurückfällt, dann ist der Umformungsprozess: alter Gemeinbesitz — späterer Splitterbesitz — neuer Gemeinbesitz — geordneter planmäßiger Kleinbesitz zum Segen der gesamten neuzeitlichen Entwicklung abgeschlossen. —

ÜBERSICHTSPLAN VON FRANKFURT A. M. Großgrundbesitzkarte. 1 : 100 000

ABB. 4

Folgen der ersten Methode waren die sogenannten „Landmesserpläne“, die keinen höheren Ehrgeiz hatten, als die Wünsche der einzelnen Grundbesitzer nach möglichst guter Ausnutzung ihrer Grundstücke zu befriedigen. Da dieser Wunsch nach möglichst starker Ausnutzung des eigenen Grundstückes natürlich bei jedem Grundbesitzer auch in weiterer Umgebung der Stadt vorhanden ist, so bedeckten diese Bebauungspläne vielfach die ganze Umgebung, gleichgültig ob es sich um guten oder schlechten Baugrund, um Wald oder Wiese, Berg oder Tal handelte. Ein solcher Plan, der dann meist von den Grundstücksinteressenten in den Stadtverordnetenversammlungen selbst beurteilt wurde, fand dann auch meist allgemeine Zustimmung, da er jedem Grundstücksbesitzer die Möglichkeit einer guten Ausnutzung vortäuschte. (Abb. 2 und 3, S. 111.) Wie trügerisch dieser Vorzug war, hat dann die Folgezeit bewiesen, in der die Städte trotz starken Wachstums nicht entfernt die in jenen Plänen vorgesehene Ausdehnung erreichten, die meisten Grundbesitzer sich

also in ihrer Hoffnung betrogen sahen und in der andererseits die Interessen der Allgemeinheit sich mehr oder weniger hart ihr Recht verschaffen mußten und die alten Pläne als unbrauchbar zum alten Eisen warfen. Man kann eben neuen Wein nicht in alte Schläuche fassen, und noch viel weniger das Leben einer Kleinstadt für die Dauer gesund gestalten, wenn sich jede vernünftige städtebauliche Maßnahme an vorhandenen Grundstücksgrenzen totlaufen muß.

Vielfach haben die Städte dann auf die Aufstellung größerer Pläne ganz verzichtet und geglaubt, besser zu fahren, wenn sie von da an nur von der Hand in den Mund lebten und in jedem Jahre Fluchtlinienpläne für den nächsten Bedarf aufstellen ließen. Dieses Zwischenstadium zeigte sich aber noch gefährlicher als das vorhergehende der allzu großen Landmesserpläne, weil man an jenen größeren Plänen die Unmöglichkeit einer gesunden Entwicklung wenigstens voraussehen konnte, während das Aufstellen der vielen kleinen Teilpläne, wie ein schleichendes Gift, Wucherungen und



ABB. 5

TEILSTÜCK AUS DEM PLAN ABB. 4. 1 : 25 000

Schrumpfungen, kurz einen Zustand des Stadtkörpers herbeiführte, der alle Möglichkeiten einer besseren Zukunftsgestaltung für absehbare Zeit verbaute.

In scharfem Gegensatz zur erstgenannten Methode, die die Pläne im Dienste des Grundstückes falsch aufstellte, stehen nun die Pläne, die im Dienste der Allgemeinheit gefordert und entworfen wurden. Die ganze Entwicklung des Städtebaues von 1900 ab kennzeichnet sich als einen Kampf um die Rechte der Allgemeinheit im städtischen Lebensraum. Die aus der Not der Massen, die ein Naturereignis, geborene soziale Bewegung fand in den Plänen des neueren Städtebaues einen auf keinem anderen Gebiet sonst erreichten überparteilichen, gerechten und bestimmten Ausdruck. Der Reiche sollte nicht mehr das Recht haben, 10000 Ärmern die schönsten Spazierwege an Bach- und Seeufern zu versperren, wertvolle Wälder abzuholzen, die schönsten Aussichtsplätze zu bebauen, die Spielplätze der Kinder zu vernichten und mit hohen Grenzmauern seiner Gebäude die Nachbarschaft zu schädigen, aber auch die vielen kleinen minderbemittelten Grundbesitzer sollten nicht das Recht haben, durch planlose und zusammenhanglose Bebauung auf ihren Einzelgrundstücken die einer späteren besseren Entwicklung im Wege stehenden Zufälligkeiten einer planlosen Grundstücksverteilung durch Bebauung zu verewigen.

Die neueren Bebauungspläne der Allgemeinheit hatten aber auch noch höhere Güter zu schützen. Es galt vor allem, der Kleinstadt ihre Naturnähe zu erhalten, die ungestörte Natur nicht immer weiter hinauszudrängen, sondern an schönen und wichtigen Stellen

unverfälscht zu erhalten und die Baugebiete charaktervoll gegen die Naturgebiete abzugrenzen. Es galt ferner, außer den Naturwerten auch die Heimatwerte und die Geschichtswerte zu erhalten und damit das Beste und tiefste zu retten, was die Kleinstadt vor der Großstadt voraus hat: das Heimatliche. Soweit man überhaupt von einer Sozialisierung als von einem berechtigten menschlichen Ideal sprechen kann, wird dieses Ideal von den genannten Plänen verwirklicht, in denen der für das Leben der Allgemeinheit und der künftigen Generationen notwendige Lebensraum für die Dauer gesichert werden soll. Kein Parteimann, vom äußersten Kommunisten bis zum äußersten Deutschnationalen, kann sich, soweit er überhaupt Verstand und Herz auf dem rechten Fleck hat, der Forderung entziehen, daß jeder einzelne Mensch und jedes einzelne Lebensbedürfnis Anspruch auf Lebensraum hat und daß ein guter Plan wiederum das beste Mittel ist, die Interessen des Einzelnen gegenüber denen der Allgemeinheit abzugrenzen. Vor allem aber ist es geradezu die Schicksalsfrage der kleinen Städte, durch eine derartige gute Gestaltung ihres Lebensraumes alle ihre Vorteile gegenüber der Großstadt zur Geltung zu bringen.

Freilich müssen bei jeder neuen Ordnung Opfer gebracht werden, und das tut selbstverständlich dem gerade Beteiligten zunächst wehe. Aber gerade der einzelne Grundbesitzer sollte sich darüber klar sein, daß er nach Eintritt der neuen Ordnung viel sicherer auf seinem neuen praktischer gelegenen, vielleicht etwas verkleinerten, dafür aber um so wertvolleren

Grundstück sitzen wird als in der alten Ordnung, die bei der doch immer fortschreitenden Entwicklung ständige Unsicherheit mit sich bringt. Wie heute alles in Wandlung und Gärung begriffen ist, im Wirtschaftsleben, im sozialen und Kulturleben, in Religion und Kunst, in Schule und Haus, so steht auch das System unseres Grundbesitzes, ganz abgesehen von irgendwelchen Bestrebungen der Bodenreform, im Zeitalter zwangsläufiger Wandlung. Wenn die Staatsregierung und einsichtige Gemeindeverwaltungen dieser Wandlung durch Aufstellung neuer Planungen Rechnung tragen, so ruft das zwar für den Augenblick eine gewisse Beunruhigung der Verhältnisse hervor, führt aber andererseits möglichst bald wieder zu um so besserer und fruchtbarer Ruhe und Ordnung.

Die Staatsregierung hat dabei den durchaus richtigen Weg beschritten, die Interessen der Allgemeinheit zunächst durch allgemeine Planungen festzulegen und die Kompromisse mit den tragenden einzelnen Grundstücken der Aufstellung von Teilplänen, die sich in den Rahmen des Gesamtsiedlungsplanes einfügen sollen, zu überlassen. Ein solcher, die Interessen der Allgemeinheit wahrer Generalplan bedeutet also keine in allen Einzelheiten festgelegte Vorschrift, sondern bildet ein in langen Entwicklungsjahren zu erstrebendes Ziel für die möglichst günstige Entwicklung einer Stadt. Damit fällt auch das Bedenken fort, als ginge die Verwirklichung solcher Pläne über die finanziellen Kräfte der Gemeinde hinaus. Es handelt sich da nur darum, die ohnehin stattfindende Zellenbildung des Stadtkörpers nach den neuen Richtlinien zu regeln und auch die Privatinitiative und die private Bautätigkeit und möglichst auch die private Grundstückspolitik der unbedingt notwendigen neuen Entwicklung dienstbar zu machen. Selbstverständlich ist es dabei ein großer Vorteil, wenn die Gemeinde selbst die Umschichtung des Grundbesitzes dadurch befördert, daß sie alten Grundbesitz erwirbt, gewissermaßen umschmilzt im Tiegel eines städtischen Grundstücksfonds und das so umgeschmolzene Gut in neuer, der heutigen und künftigen Entwicklung angemessener Form wieder dem freien Markt zurückgibt. (Abb. 4 und 5, S. 112 und S. 113.) Je umfangreicher, aber auch je unbelasteter diese städtische Grundstücksreserve ist, je lockender und praktischer das neue Angebot gestaltet werden kann, je reger also auch mit Wachsen des Wirtschaftslebens die Nachfrage nach solchen neu umgeformten Grundstücken ist, desto schneller und leichter wird sich die Modernisierung und Umgestaltung einer Kleinstadt vollziehen können. Es gibt Städte, die nur 1 v. H. ihres Gebietes als eigenen kommunalen Grundbesitz haben, es gibt auch solche, die 80 v. H. besitzen. Wo das Optimum liegt, muß je nach den übrigen genannten Faktoren für jede Stadt besonders ermittelt werden. Der Entwicklungsplan aber wird von diesen Verhältnissen nicht berührt, er ist ein Wunschplan, den schneller oder langsamer zu verwirklichen Aufgabe einer möglichst geschickten und in dieser Aufgabe einigen Stadtverwaltung ist.

Noch aber ist der heute wichtigste Gesichtspunkt für die Gestaltung des kleinstädtischen Lebensraumes

nicht genannt, er bedeutet die neueste Entwicklung im kleinstädtischen Planungswesen, wie sie der Verfasser in seiner Schrift „Deutscher Lebensraum“^{*)} geschildert hat. Es handelt sich, über die bereits erwähnten Pläne der Allgemeinheit hinaus, um die Förderung und Rationalisierung des Wirtschaftlichen. Es braucht wohl nicht betont zu werden, daß die Kleinstadt mit Heimatschutz, Naturschutz, Grünflächen, schöner Bebauung, sozialen Einrichtungen usw. das Rennen nicht gewinnt. Diese Einrichtungen sind zwar auch nützlich und auf lange Sicht hin auch wirtschaftlich, da sie der Arbeitsfähigkeit und Arbeitsfreudigkeit der Bevölkerung dienen, sie wirken aber wenigstens für die ersten Jahre und Jahrzehnte zunächst konsumptiv. Den Ausschlag gibt gerade in unserer Zeit der Rationalisierung der Wirtschaft. Auch auf diesem Gebiete sind die Bemühungen der Kleinstadt, sich gleichberechtigt neben die Großstädte zu stellen, durchaus nicht hoffnungslos. Die Großstädte sind wie gewaltige schwerfällige Tiere mit inneren Hemmungen und Reibungen, vielfach auch mit Verkehrsschwierigkeiten derart belastet, ferner aber auch mit allgemeinen zivilisatorischen Aufwendungen usw., daß eine gut geleitete und bewegliche Kleinstadt meistens eher zu einer Rationalisierung ihres Wirtschaftskörpers kommen kann als die große Stadt. Oft genügt ein weitausschauender Unternehmer, um eine Kleinstadt zur neuen Blüte zu bringen; oft eine zielbewußte Zusammenfassung des Handwerks oder des Kleingewerbes, dessen oft rückständige und widerstrebende Elemente leichter von einem Führer mitgezogen werden können, als das bei dem überaus komplizierten großen Wirtschaftsorganismus einer Großstadt möglich ist.

Dazu kommt aber vor allem noch die Möglichkeit, daß der kleinstädtische Arbeiter seine Spartanik noch erhöht und seine Wohnungs- und Nahrungsausgaben beträchtlich senken kann, wenn er sich auf einen, wenn auch nur kleinen und bescheidenen, dafür aber um so besser organisierten Landbesitz stützt. Hier liegt neben dem Konsumptiven ein ganz erhebliches produktives Moment der neuen Planungsauffassung, wie sie zuerst in dem Wirtschafts- und Siedlungsplan für die ostmärkische Grenzstadt Fraustadt und in letzter Zeit für Schmalkalden Gestalt gewonnen hat. Freilich tritt auch hier zunächst selbstverständlich der Widerstand gegen das Neue stark hervor. Wenn aber erst einmal erkannt worden ist, welchen Nutzen eine Kleinstadt für ihre Entwicklung zunächst besonders nach der wirtschaftlichen Seite hin von einer planmäßigen Gestaltung ihres Lebens- und Arbeitsraumes haben wird, wenn erst die Praxis sich eingearbeitet und wegen der Durchführung gefunden hat, auf denen sich ein solcher allmählicher Wirtschaftsaufbau vorsichtig und zielbewußt durchführen läßt, dann wird eine einsichtige Kleinstadt nach der anderen nach derartigen Plänen verlangen, und nur diejenigen Städte werden im Hintertreffen bleiben, die es so machen, wie jene Gemeinwesen, die bei der Einführung der Eisenbahn den Wunsch hatten, möglichst weit von der Bahn ab zu liegen und die dadurch heute noch auf keinen grünen Zweig gekommen sind. —

VOM INTERNATIONALEN WOHNUNGS- UND STÄDTEBAUKONGRESS IN ITALIEN

Die Veranstaltungen des Kongresses nahmen die Zeit vom 11. bis 22. September in Anspruch und wechselten in den Städten Rom, Neapel, Mailand und deren Umgebung. Die Erstattung eines gedrängten Berichtes stößt um so mehr auf gewisse Schwierigkeiten, als es sich nicht bloß handelt um eine große Zahl von Versammlungen mit Vorträgen und Diskussionen, sondern auch um eine umfangreiche Ausstellung von Plänen, um festliche Empfänge und wechselvolle Fahrten, Reisen und Besichtigungen. Hier soll deshalb nur versucht werden, einige kurze Mitteilungen zu machen über die Versammlungen und die Ausstellung, während über die sonstigen Veranstaltungen von anderer Seite berichtet werden wird.

Am Nachmittag des 11. September fand eine vorbereitende, gut besuchte Sitzung des „Verbandsrates“ statt, in welcher u. a. geschäftliche Mitteilungen des Vorsitzenden, der Rechnungsführung und des auf dem Pariser Kongreß eingesetzten Organisationsausschusses entgegengenommen wurden. Bedauern erregte die

Gründung einer besonderen internationalen Vereinigung für das Wohnungswesen, und einstimmig war man in der Hoffnung, daß es gelingen möge, eine besonders lebhaft von Bruno Hahn (Berlin) empfohlene gemeinsame Tätigkeit mit der neuen Vereinigung herbeizuführen. Als Versammlungsort des Verbandsrates für 1930 wurde London, als Ort des Kongresses für 1931 Berlin bestimmt.

Die festliche Eröffnung der diesjährigen Tagung geschah auf dem Kapitol unter Vorsitz des Gouverneurs von Rom, Fürst Francesco Boncompagni Ludovisi, am Vormittag des 12. September. Nach der Begrüßung durch den Genannten sprachen Ing. Calza Bini als Leiter des römischen Ortsausschusses, Raymond Unwin als Vorsitzender des internationalen Verbandes und der Regierungsvertreter Di Crollanza, der im Namen des Königs den Kongreß als eröffnet erklärte. Nachmittags folgte dann zuerst die Eröffnung der italie-

^{*)} Verlag Reimar Hobbing, Deutsche Bauzeitung G. m. b. H.

nischen Ausstellung für Wohnungswesen und Städtebau, dann ein höchst vortrefflicher, durch Lichtbilder veranschaulichter Vortrag des Professors Gustavo Giovannoni über die bauliche Entwicklung, den Verfall, den Aufstieg, die Umgestaltung und die Erweiterung der Stadt Rom unter den Kaisern, im Mittelalter, in der Renaissance, in der Neuzeit und Gegenwart. Auf die vorbereitende Darstellung des Redners in den „Vorberichten“ des Kongresses darf empfehlend verwiesen werden; der ausführlichen Veröffentlichung darf man mit Spannung entgegensehen.

Die Tagesordnung des 15. September brachte zunächst zwei Vormittagsversammlungen, betreffend die Finanzierung der Arbeiter- und Mittelstandswohnungen und die zeitgemäße Neuplanung alter und historischer Städte. Zum erstgenannten Gegenstande lagen nicht weniger als 14 Vorberichte vor, und zwar aus Deutschland (Dr. Kämper und Dr. Wildermuth), England, Estland, Finnland, Holland, Italien, Lettland, Rumänien, Spanien, der Schweiz und den Vereinigten Staaten. Unter dem Vorsitz des Vice-Podestà der Stadt Mailand, Ingenieur Gorla, sprachen die Herren van der Kaa (Holland) als allgemeiner Berichtersteller, Bice Crova (Rom) vom Standpunkte sozialer Beihilfe, Enrico Parisi (Rom) über die Aufgaben des Privatkapitals und gegen die Zwangswirtschaft, deren Aufhebung in Italien für Mitte 1950 zu erwarten sei, Cornelio Peragallo im Sinne einer ausgedehnteren staatlichen Tätigkeit zugunsten des allgemeinen Sparzwanges für Wohnungszwecke, Reg.-Baumeister Blohm (Hamburg) über die dortige Kapitalbeschaffung (Hamburger Beleihungskasse) für Neuwohnungen. Es folgten Mitteilungen und Anregungen der Redner Vitale, Toscano, Block (London), Leo Kaufmann (aus Tel Aviv in Palästina) und Legh-Smith, der ausführlich die Beschaffung und Tilgung von Baukapital in England, besonders in Liverpool, schilderte.

Zu der gleichzeitigen Verhandlung des angegebenen städtebaulichen Themas, für welche Prof. Marcello Piacentini als Generalberichtersteller fungierte, waren 9 Vorberichte aus Deutschland (Siedler, Berlin), England, Holland, Indien, Italien (Luigi Piccinato), Norwegen, Rumänien, Schweden (Lilienberg) und Ungarn eingegangen. Als Redner traten auf Cinelli (Rom), Mangner (Barmen), der die Siedlerschen Vorschläge empfehlend besprach und auf die Vorteile der Mitwirkung freischaffender Kräfte hinwies, ferner Kubik (Prag), Ciacci (Rom), Frank (Liverpool), Piccinato (Rom), Dompieri (Rom), Cart de Lafontaine (London), Pepler (London), Arntz (Köln) unter besonderer Empfehlung der Herabsetzung der Bauordnung im Stadtkern, Knipping (Darmstadt) unter Hinweis auf die unterstützenden Vorteile der Umlegung und Rob. Schmidt (Essen), der den Einfluß einer geschickten Landesplanung auf die Erleichterung der Schonung und Erhaltung wertvoller alter Orte oder Ortsteile hervorhob.

Die Verhandlungen des 14. September bezogen sich städtebaulich auf die allgemeinen Fragen der Stadterweiterungspläne, in der Wohnungsfürsorge auf die Planung von Wohnhausgruppen großer Städte. Zum erstgenannten Gegenstande lagen 12 Vorberichte vor aus Dänemark, Deutschland (Heiligenthal und Stübben), England (Abercrombie), Frankreich, Italien, Norwegen (Pedersen), Österreich (Musil), Rumänien, Spanien (Cort), der Tschechoslowakei und den Vereinigten Staaten. Den Generalbericht erstattete in ausgezeichnete Weise P. Frank aus Liverpool. Die Beteiligung an der Aussprache war eine sehr lebhaft. Von deutschen Teilnehmern sprachen Brix bezüglich der Grünflächenverteilung und der Hochhäuser, Heiligenthal über die Behandlung der Altstadt sowie den Einfluß der Eisenbahnanlagen und der Gesetzgebung, Stübben über den Kraftwagenverkehr und dessen Berücksichtigung in der Planung neuer Straßennetze (Autostraßen, Ortsverkehrsstraßen, Wohnstraßen und selbständige Fußwege). Ferner empfahlen besonders Bjerre (Kopenhagen), Ciacci (Rom) und Unwin (London) die Dezentralisation durch Entwicklung von Trabantenstädten; Chiodi (Mailand) sprach über Landsiedelungen, Gibbon (London) über Regional Planning, ebenso Nicol (Glasgow), sodann Rigby (Melbourne) über australische Bestrebungen.

Nicht weniger als 15 Vorberichte aus Belgien, Dänemark, Deutschland (Wolf, Dresden), England, Frankreich (Risler), Holland, Italien (Barbicri), Polen, Rumänien, Schweden, Spanien, Ungarn, der Schweiz, der Tschechoslowakei und den Vereinigten Staaten (Veiller) behandelten die Planung von Wohnhausgruppen in und

bei großen Städten. Einen vortrefflichen allgemeinen Bericht über den Inhalt dieser Vorberichte erstattete C. Albertini (Mailand). In der folgenden Besprechung wurde die Frage der Hoch- oder Flachsiedlung eingehend erörtert. Der italienische Wohnungsbau erfolgt bekanntlich fast durchweg in Gestalt mehrstöckiger, nicht selten achtgeschossiger, Gebäude, und zwar zum Teil im Stockwerkseigentum. Flachere Bauweise zeigt hauptsächlich nur das Außengelände Mailands. Bemerkenswert ist, daß aus der Mehrzahl der Reden die Bevorzugung des Etagenhauses herausklang, wobei die Begründung eine sehr verschiedene war. Wie bezüglich der Finanzierung des Wohnhausbaues, so auch hinsichtlich der Frage Hoch- oder Flachbau wurde schließlich betont, daß wegen der Verschiedenheit der Verhältnisse in den Ländern eine grundsätzliche Stellungnahme zur Zeit nicht möglich sei, der Gegenstand aber im nächsten Kongreß wieder behandelt werden solle.

Nach genüßreichen Ausflügen, Studienfahrten und festlichen Empfängen, worüber getrennt berichtet werden soll, erfolgte am 16. September, vormittags, unter dem Vorsitz von Calza-Bini die Schlußsitzung der römischen Tagung, in welcher der Engländer Gibbon einen Vortrag über die Notwendigkeit städtebaulicher Forschung hielt und mehrere Redner über den Inhalt der zweitägigen Verhandlungen zusammenfassend berichteten, namentlich Piacentini (Rom) über die städtebaulichen Belange und J. Brandt (Hamburg) über den Wohnungsbau, um Tags darauf eine Reise nach Neapel, Pompeji und Capri anzutreten. Eine Beschlüßfassung fand nicht statt. Von Neapel wurde am 20. September die fünfzehnstündige Eisenbahnfahrt nach Mailand ausgeführt.

In Mailand hielt am 21. September der dortige Baudirektor Albertini einen außerordentlich gehaltvollen Vortrag über die Entwicklung der Stadt, ihre Schwierigkeiten und Eigenheiten¹⁾, worauf unter dem Vorsitz des Mailander Podestà, Marchese de Capitani d'Arzago, der förmliche Schluß der Kongreßverhandlungen erfolgte. Calza-Bini sprach einen Abschiedsgruß namens der italienischen Fachgenossen, und Unwin dankte namens des Verbandes für Wohnungswesen und Städtebau. Fernere Worte des Dankes und der Anerkennung äußerten Vertreter von Deutschland (Schmidt, Essen), Frankreich, Irland, Polen, Rumänien und den Vereinigten Staaten. Marchese de Capitani erklärte dann mit festlichen Worten den Kongreß als beendet. — Dennoch fanden noch ein Empfang der Stadt Mailand im Castello Sforzesco, eine Rundfahrt durch neue Stadtteile und insbesondere eine Besichtigung der uneigentlich so genannten Gartenstadt Milanino statt, schließlich Fahrten zum Comersee, nach Varese und Campo dei Fiori.

Die Zahl der Kongreßteilnehmer wird auf rund 1500 angegeben. Das vollständige Teilnehmerverzeichnis ist nachträglich in Aussicht gestellt; eine vorläufige Liste zählt rund 1000 Namen auf, darunter (einschließlich der Frauen sowie der Behörden und Vereine) 178 Deutsche. Im ganzen wird man die deutsche Teilnehmerzahl auf etwa 220 schätzen dürfen.

Was die eingangs erwähnte umfangreiche Ausstellung betrifft, so war und ist ihr Zweck, den Fremden und der eigenen Bevölkerung durch Vorführung von Plänen, Photographien und Reliefs aus der Vergangenheit der italienischen Städte, aus ihrer Gegenwart und für ihre Zukunft zu zeigen, daß Italien nicht bloß eine ehrwürdige Heimat alter Kunst und Wissenschaft ist, sondern auch in der Pflege moderner Kultur und in der Vorbereitung einer gesunden Entwicklung wetteifernd mit anderen Ländern in der vordersten Reihe stehen will. Mag man auch bezweifeln, daß dies in vollem Maße im Städtebau und Wohnungswesen bereits der Fall ist, so beweisen doch die ausgestellten Dinge ein ausgezeichnetes allgemeines Vorwärtsstreben. Neben Rom, wo besonders zwei Architektengruppen, „La Burbera“ und „Gli Urbanisti“ genannt, mit den Fragen der Altstadt²⁾, der Stadterweiterung und der Überlandplanung sich emsig beschäftigen, sind die Städte Assisi, Bergamo³⁾, Bologna, Brescia, Fiuggi, Foligno, Formia, Genua, Görz, Grosseto, Mailand, Livorno, Neapel, Padua, Tarent, Tivoli, Triest, Turin, Varese, Venedig u. a. würdig vertreten. Ist der deutsche Be-

¹⁾ Vgl.: Gemeinde Mailand. Ing. C. Albertini: Die Eigenheiten der Entwicklung der Stadt Mailand. 1929 A. VII.

²⁾ Z. B.: Ing. N. Cinelli. Proposte per una comunicazione stradale tra Via Cavour e il Corso Vittorio Emanuele. Roma 1928.

³⁾ Roberto Papini: Bergamo rinnovata. Istituto italiano d'arte grafiche, Bergamo, Editore.

sucher auch keineswegs von allem befriedigt, so verdienen doch manche Werke von Giovannoni, Barbieri, Piacentini, Pantaleo, Piccinato, Albertini, Chiodi, Capito, Tian und anderen unsere volle Anerkennung. Ebenso ist das Wirken der Behörden⁴⁾ und besonders der Anstalten für den Bau von Volkswohnungen (Istituti per le Case Popolari) in Bergamo, Bologna, Florenz, Mailand, Neapel, Rom, Palermo, Turin und Venedig⁵⁾

zu rühmen, obschon die geschaffenen Neubauten in mancher Beziehung unsere Bedenken erregen⁶⁾. Unsere italienischen Fachgenossen sind selbstredend ebenso wenig, wie wir es für uns beanspruchen, auf dem Gipfel der Entwicklung angelangt; ihr fruchtbares Streben und ihr unermüdlicher Eifer berechtigt aber zu freudigem Vertrauen. Quod dii bene vertant! —

J. Stüb ben.

STÄDTEBAU-AUSSCHUSS GROSS-BERLIN UND STÄDTEBAUGESETZ

Von Magistratsbaurat Schwartz, Königsberg i. Pr.

Zu den Organisationen und Ausschüssen, die sich als Sachverständige mit dem Städtebaugesetz beschäftigen, hat sich neuerdings ein weiteres Gremium gesellt. Es ist der „Städtebauausschuß Groß-Berlin“, der unmittelbar vor den Tagungen in Mainz mit einem Gutachten hervorgetreten ist. Nur ganz flüchtig konnte es darum bei diesen Tagungen erwähnt werden und eine ernste Würdigung nicht finden.

Von allen anderen Äußerungen aus Fachkreisen unterscheidet sich das Gutachten durch die gleich eingangs niedergelegte Ansicht, daß der „staatliche Entwurf“ „als Grundlage für ein zu beschließendes Gesetz geeignet“ sei. Insbesondere hält der Städtebauausschuß Groß-Berlin den Abschnitt I des Entwurfes für „unentbehrlich“ und betrachtet ihn „als Voraussetzung für eine vernünftige Gestaltung des Siedlungswesens überhaupt“.

Zwar hält nun wohl die gesamte Fachwelt den Flächenaufteilungsplan für notwendig, aber ebenso einmütig lehnt sie seine Verankerung im Gesetz ab, da er lediglich ein Teil — und zwar der allererste Teil — der Entwurfsarbeit sein kann, dauernder Abänderung unterworfen und gerade darum geheimzuhalten ist. Selbst der neue staatliche Entwurf trägt den bisherigen Einwendungen gegen diesen Flächenaufteilungsplan bereits bis zu einem gewissen Grade Rechnung, wenn seine Veröffentlichung und förmliche Festsetzung nur noch „nach Bedarf“ — gegebenenfalls „auch teilweise“ — erfolgen soll. Auch hiergegen haben sämtliche praktischen Städtebauer und Organisationen sich gewendet. Die Gründe sind bekannt. Der Gesetzesentwurf selbst dokumentiert aber damit, daß der ganze Abschnitt I überflüssig ist und einer nicht verbindlichen Einrichtung gilt.

Wenn nun der Städtebauausschuß Groß-Berlin ihn dennoch für erforderlich hält, so erklärt sich dieser Widerspruch gegenüber der gesamten übrigen Fachwelt beim weiteren Studium seines Gutachtens daraus, daß er den Sinn und die Aufgabe des Städtebaugesetzes viel zu weit faßt, indem er aus dem Städtebaugesetz ein Landesplanungsgesetz macht und folgerichtig darum auch alle Zuständigkeiten völlig verschiebt. So wird zunächst die Aufstellung der Flächenaufteilungspläne dem Oberpräsidenten zudiktieren, wenn auch das „Eilvernehmen mit allen zuständigen Stellen (z. B. den Provinzialverwaltungen, den Siedlungsämtern, Eisenbahn-, Wasserstraßen- und Bergbauverwaltungen) verlangt wird. Die Kommunen fallen scheinbar dabei als unzuständig aus. Ferner wird „auf Schaffung eines selbständigen Siedlungsamtes beim Regierungspräsidenten unter gleichzeitiger Einschränkung der kommunalen Siedlungsämter besonderer Wert gelegt, in dem allerdings die zugehörigen Stadt- und Landkreise vertreten sein müssen. Das Ziel wird noch klarer, wenn kurz vorher verlangt wird: „Bei der Bearbeitung des Abschnitts I ist darauf zu achten, daß die Kompetenzen der Gemeinden nur auf das unbedingt notwendige Maß ausgedehnt werden.“

Damit die Städte nun aber mit förmlich festzusetzenden Plänen nicht zu kurz kommen, wird für den Abschnitt I folgende Unterteilung angeregt:

„A. Flächenaufteilungspläne als Vorstufe, B. Siedlungspläne, C. Fluchtlinienpläne. Der Abschnitt II kann als Abteilung D in Abschnitt I hineingebracht werden.“

Es wird also die Arbeit der kommunalen Siedlungsämter (übrigens auch eine Neuschöpfung des Gutachtens, die wohl an Stelle der jetzigen Stadterweiterungsämter treten sollen) auf eine Spezialisierung der vom Staat zu leistenden Flächenaufteilungs-

planung beschränkt. Dazu die Einschlebung einer neuen Planungsstufe (Siedlungspläne) angesichts der Tatsache, daß die Fachwelt sich gegen jede öffentliche Festlegung vor endgültiger Fertigstellung der Fluchtlinienpläne mit bemerkenswerter Zähigkeit wehrt!

Ging also der staatliche Entwurf — sehr zweckmäßig — davon aus, das geschichtlich Gewordene und Gewachsene zu sanktionieren und der Stadtplanung eine gesetzliche Grundlage zu geben (wenn sie auch in ihrer Form und ihrem Inhalt nicht nach dem Geschmack der davon Betroffenen ist), so versucht der „Städtebauausschuß Groß-Berlin“ etwas ganz Neues zu schaffen, das kommunale Eigenleben bezüglich der Gestaltung des Städtebildes zu beschränken und es in eine staatliche Zwangsjacke zu pressen, in der es sich dann je nach Behendigkeit und verbliebenem Raum austoben kann. Er lehnt sich dabei bewußt an „Absichten der Verwaltungsreform“ an, wobei er aber übersieht, daß sich die Verwaltungsreform ja auf das Reich erstrecken soll, während es sich hier um ein preußisches Gesetz handelt, und daß die „Absichten“ bezüglich der Verwaltungsreform noch bei weitem nicht als geklärt gelten können. Fürwahr: der Versuch einer staatsmännischen Tat mit untauglichen Mitteln und am ungeeigneten Objekt. Der Unterschied zwischen den Flächenaufteilungsplänen und den Siedlungsplänen besteht darin, daß die letzteren keinen „Rest“ haben, d. h. in den ersteren werden nur Verkehrsflächen (Eisenbahnen, große Verkehrsstraßen, Wasserwege und Häfen, Flächen für Luftverkehr), Gebiete für Talsperren und Stauseen, Bergbauflächen, ober- und unterirdische Leitungen und Naturschutzparks (!) ausgewiesen. Alle übrigen Gebiete gelten als Rest und bleiben unbearbeitet.“ Demgegenüber sollen die Siedlungspläne die Verkehrsflächen in dem unbearbeiteten „Rest“ festlegen und — darin sehe ich den einzigen grundlegenden Unterschied — die Bauklassen bestimmen. Wenn nun ein Aufteilungsplan besteht — und das ist Grund erforderlich, denn nach dem Gutachten soll ohnedies eine weitere Planungsarbeit unzulässig sein (!) —, so hat der Siedlungsplan in dieser Form eine verzweifelte Ähnlichkeit mit einem Fluchtlinienplan, insbesondere, wenn man bedenkt, daß Fluchtlinienpläne die Grundlage sind für die Bauklassenteilung, wenigstens aber mit dem Bauklassenplan in inniger Wechselwirkung stehen.

Auffallend ist die Bestimmung, wonach vor Ausarbeitung von Siedlungsplänen die Beschlußbehörde zwecks Anschluß an das Nachbargebiet zu befragen sein soll. Jedenfalls erscheint es mir zweckmäßig, das für das Nachbargebiet zuständige Siedlungsamt selbst zu befragen, falls die ja doch sicherlich sehr gründliche Bearbeitung des Flächenaufteilungsplanes durch den Oberpräsidenten überhaupt noch Zweifel zuläßt.

Das Gutachten verlangt auch, daß Siedlungspläne „endgültig festgestellt werden“. Sie sind also offenbar unabänderlich! Was sonst noch gegen die „Feststellung“ spricht, ist bei der Behandlung des Abschnitts I des staatlichen Entwurfes oft und breit genug erörtert worden.

Für die Fluchtlinienpläne wünscht das Gutachten, daß sie „beim Kreis und beim Regierungspräsidenten zusammenzustellen“ sein sollen. Was das heißt, ist nicht ganz klar. Ich nehme an, daß dort eine Sammlung aller Fluchtlinienpläne des betreffenden Bezirks niedergelegt werden soll. Der Zweck ist nicht recht ersichtlich.

So revolutionär der Ausschuß bezüglich der Planung und der Zuständigkeiten eingestellt ist, so konservativ erscheint er bezüglich der Entschädigungen und der Ent-eignung, da er sich hierin völlig auf die Gesetze von

⁴⁾ Z. B.: Ministero delle Comunicazioni. Le abitazioni per il personale delle ferrovie dello stato, Roma 1929.

⁵⁾ Z. B.: The autonomous Institute for the popular houses of Venice. Venedig, September 1929.

⁶⁾ Anmerkung der Schriftleitung. Vgl. den Aufsatz von Tian in Nr. 6, Stadt und Siedlung.

1874 und 1875 oder auf das Umlegungsgesetz von 1902 und das Ansiedlungsgesetz von 1904 bezieht und nur einige kleine Änderungen wünscht, die den Gemeinden den erforderlichen Landerwerb erleichtern sollen. Dazu gehört u. a. die Forderung, bei der Festsetzung von Siedlungsplänen die Gemeinde von jeder Haftung oder Entschädigungspflicht freizuhalten. Merkwürdig mutet es jedoch an, wenn für die Festsetzung der Entschädigung im Enteignungs- und Umlegungsverfahren statt der Beschlußbehörde ein Schiedsgericht verlangt wird. Ebenso muß es befremden, wenn gefordert wird, daß bei der Durchführung des Umlegungsverfahrens die beteiligten Grundeigentümer zu einer Gesellschaft bürgerlichen Rechts zusammenzufassen sind, die alle Entschädigungen zu zahlen hat. Welche Zwangsmittel kommen denn gegen solche Grundstückseigentümer in Frage, die diese Zusammenfassung ablehnen? Auch hier sollen Streitigkeiten durch ein Schiedsgericht entschieden werden.

Eine Frage drängt sich beim Studium dieses Gutachtens auf: Welche Zeit hält der Städtebauausschuß Groß-Berlin zur Durchführung dieses Gesetzes für erforderlich? Fast hat es den Anschein, als soll es sich — wenigstens was Flächenaufteilungs- und Siedlungsplan anbetrifft — um eine einmalige Planungsarbeit handeln, also um eine Gesetzesvorlage für einen einmaligen Zweck, etwa wie eine Kanalvorlage. Es fällt mir schwer, diesen Gedanken niederzuschreiben. Wenn

man aber liest, daß der Oberpräsident Verkehrsflächen usw. im Flächenaufteilungsplan ausweisen soll, der nach einer gewissen Zeit „verbindlich“ wird, wonach es — wie es im Gutachten heißt — „keinen Rest mehr“ gibt, so kann das nur heißen, alle Verkehrsflächen, die der Oberpräsident für erforderlich hält, müssen in diesem Plan ausgewiesen werden und die ganze Provinz, oder vielmehr alle Provinzen, also ganz Preußen, soll durch einen einmaligen Riesenentwurf flächenaufgeteilt werden. Entsprechend heißt es dann an anderer Stelle, die Siedlungspläne müßten „mindestens das ganze Gebiet einer Gemeinde“ umfassen. Und dann heißt es etwas später in einem merkwürdigen Widerspruch zu dem oben angeführten Satz: „die Siedlungspläne enthalten im Gegensatz zu den Flächenaufteilungsplänen keinen Rest“. Mit jeder neuen Eingemeindung, die ja wohl auch in Zukunft nicht ausgeschlossen werden kann, wenn man nicht die gesunde Entwicklung stören will, würde also ein neuer Siedlungsplan erforderlich werden. Soll dann der „endgültige“ Flächenaufteilungsplan damit ohne weiteres erledigt sein, oder bedarf es etwa eines neuen preußischen Gesetzes, um den neuen Flächenaufteilungsplan, diese sowohl im staatlichen Entwurf als auch im Gutachten als so wesentlichen Teil des Gesetzes bezeichnete Grundlage alles weiteren Planens, schaffen zu können? Sollte sich nicht der Gedanke der Landesplanung hiermit totlaufen? —

VERMISCHTES

Reichsstädtebund und preußisches Städtebaugesetz. In Kiel berichtete der Vizepräsident Dr. Voigt zu diesem Entwurf wie folgt: Die Flächenaufteilungspläne enthalten schwerste Einschränkungen des Selbstverwaltungsrechtes der Gemeinden, besonders bei den kreisangehörigen Gemeinden. Da der Landkreis unter Umständen befugt ist, diese Flächenaufteilungspläne zur ausschließlichen Kreisangelegenheit zu machen, so kann diesen Gemeinden jeder Einfluß auf das künftige Stadtbild entzogen werden. Die Flächenaufteilungspläne sind daher in der im Gesetz vorliegenden Form abzulehnen. Die Enteignungen, als schwerster Eingriff in die Rechtssphäre des Einzelnen, müssen beschränkt werden auf die Fälle, in denen das Gemeinwohl sie fordert, dann ist aber eine Entschädigung nach dem Gegenwartswert zu zahlen. Das gilt auch für Eigentümerbeschränkungen, die dem Eigentümer eine übliche Verwertung seines Grundstückes unmöglich machen. —

Das preußische Städtebaugesetz und der Städtebauausschuß Groß-Berlin. Am 28. Juni trat der Städtebau-

ausschuß Groß-Berlin zu einer Verhandlung über die Entwürfe zu einem preußischen Städtebaugesetz zusammen. Der Ausschuß, in den der Arch.- u. Ing.-Verein zu Berlin, der Bund Deutscher Architekten und die Freie Deutsche Akademie des Städtebaues Vertreter entsandt haben, erklärte einstimmig den Entwurf des preußischen Wohlfahrtsministeriums als geeignete Unterlage für ein Städtebaugesetz für Preußen, das jedoch noch vereinfacht werden müßte. Er hält die Ausdehnung des Gesetzes auf die Aufgaben der Landesplanung für unabweislich und erwartet von der Beschränkung der gesetzgeberischen Aufgabe auf Fragen des Fluchtlinienwesens die Notwendigkeit neuer Gesetze, deren Inhalt die vom Gegenentwurf des preuß. Städtetages gestrichenen Gegenstände regeln müßten. Da diese Gegenstände Aufgaben des Staates betreffen, ergäben sich Überschneidungen mit den Zuständigkeiten der Selbstverwaltungsbehörden, die vermieden werden können, wenn der Gesetzesaufgabekreis des Regierungsentwurfs festgehalten wird. —

BUCHBESPRECHUNG

Städtebauliche Probleme in amerikanischen Städten und ihre Rückwirkung auf den deutschen Städtebau

Von Stadtbaurat Dr.-Ing. Martin Wagner, Berlin*)

Mit 9 Abbildungen

Es scheint paradox, wenn wir sagen, Amerika ist der beste Bundesgenosse im Kampfe gegen die Großstädte. Jedoch die Besinnung beginnt auch drüben. Langsam dämmert die Überlegung: das materielle Geschehen für eine Nation ist nicht wichtiger als das seelische Geschehen. — Als Hauptsache für alles Tun gilt der Mensch und sein Wohl, folglich wird sich der Städtebau notwendig der Allgemeinheit unterordnen.

Die Amerikabegeisterung wird durch die außerordentlich gehaltvollen, nur 78 Seiten starken Reiseerlebnisse des Berliner Stadtbaurates wohlthuend gedämpft. Dr. Wagner spricht mutig über das Unheil und das Wertvolle in den amerikanischen Großstädten, wobei das Unheil etwa 90 v. H. der Reisefrüchte in Anspruch nimmt. Mit knappen Worten und vielen sachlichen Aufnahmen beleuchtet die kleine Schrift die städtebauliche Direktion der Städte, deren entsprechende Gesetzgebung den sich jagenden Problemen nach immer ohnmächtig gegenüber steht, so daß der neue Präsident sprach: Die moralischen und sozialen Erfolge können nur durch eine neue Auffassung über Städtebau erreicht werden. Wagner sagt, Hilfe ist nur möglich, wenn das Schnecken tempo aus der Verwaltung verschwindet, sonst führen die jährlichen Defizite zur völligen Pleite.

Die Verkehrsprobleme stehen mehr denn je im Zeichen des Diktators „Auto“. Nach Wagner sollen wir uns diesem Diktator fügen, da das Auto für die Stadtgrenze einen neuen Maßstab schafft. Aber

vielleicht geht man diesem Diktator einmal ernstlich zu Leibe, wenn etwa 10 v. H. der großstädtischen Bevölkerung in Nervenheilanstalten leben (Abb. 1—3).

Auch die Freiflächen sollen drüben dem Auto untertan werden. Das Wandern wird vom Auto abgelöst, neue Parkwege und Waldstreifen geben den Wagen freie Bahn. Die Städte sind stolz auf die staatlichen Einnahmen aus den Erholungsflächen, Konzessionen und Baulandwerten (Abb. 4 u. 5).

Welche Werte die Wolkenkratzer erdrösseln, das belegt Wagner zahlenmäßig sehr gut. Er zieht die Lehren daraus für Berlin, das innerhalb der heutigen Grenzen einmal 9 Millionen Einwohner fassen soll. Der Gedanke an eine solche Einwohnerzahl deutscher Art macht erschauern. Hoffentlich bewahrt uns die Zeit davor. — Abstoppen — dieses Wort wird zunächst noch von den Wirtschaftlern und Gesetzgebern abgelehnt, obwohl bisher kein führender Mann einen anderen Weg zum Heil zeigen konnte. Wir fragen, — wie lange dauert es, bis ein Volk etwas nachgeahmt hat und wie lange dauert es, bis der Rausch wieder abgestreift ist? (Abb. 7 u. 8.)

Die Eindrücke betreffend Wohnungsbau, Baupolizei und Schulbau geben Aufschluß über beste Organisation und wirres Architekturwollen (Abb. 6).

*) 40, 78 S. Text mit zahlreichen Abb. Verlag „Deutsche Bauzeitung“ G. m. b. H., Berlin. Preis geb. 9,60 M., Vorzugspreis f. Bezieh. d. „Deutsch. Bztg.“ 8 M. —



ABB. 1



ABB. 2



ABB. 3



ABB. 4



ABB. 5



ABB. 6 (LINKS)

Erläuterung z. d. Abb. Zu Abb. 1. Herstellung niveaufreier Straßenkreuzungen durch kostspielige Straßensenkungen. — Zu Abb. 2. Hochbahnstrecke in New York, die durch Untergrundbahn ersetzt wird. Die Anlieger geben Zuschüsse, weil sie wertvollere Neubaugrundstücke erhalten. — Zu Abb. 3. Das „reiche“ Amerika erspart sich die Verlegung von Kabeln in der Straße. Schönheit des Straßenbildes verträgt sich nicht mit „Geschäft“. — Zu Abb. 4. Baumsterben im Central Park in New York. — Zu Abb. 5. Einfachste Müllverbrennungen in New York. Das Papier usw. wird in den Kästen gesammelt und verbrannt zur Erhöhung der Annehmlichkeit der Parkbesucher. — Zu Abb. 6. Mietshaus im „Indianerstil“ in San Franzisko.



ABB. 7

AUS DEM ABSCHNITT WOLKENKRATZER

ABB. 8

Erläuterungen zu d. Abb. Zu Abb. 7. Der Wolkenkratzer tötet. Sterbende Häuser in Philadelphia, die zum Verkauf angeboten werden. — Zu Abb. 8. Wolkenkratzer in New York, oder „Im Schatten des Titanen“. Der Laie begreift es nun, daß die Mieten der Büroräume in den Obergeschossen teurer sind als unten.

Am Schlusse werden die Entwürfe zur Weltausstellung 1935 für Chicago gezeigt. Die alte französische Schule feiert Triumphe, nur jene Arbeit von John A. Holabird ist offenbar ein Zwilling zu verschiedenen Messeentwürfen für Berlin (Abb. 9).

Das frische Vor- und Nachwort von Wagner steigert den Wert der Schrift weiter, deren Inhalt weit über die Fachwelt hinaus Verbreitung finden möge, weil bester Städtebau nur möglich ist durch verständnisvolle Mitarbeit der Bürgerschaft. — Arch. B ü n z, Berlin.



ABB. 9

AUS DEM ABSCHNITT WELTAUSSTELLUNG CHICAGO. Architekt: John A. Holabird

Achsialanlage, die im Laufe der 25. Straße gekreuzt wird. Die Hallenbauten sind radial angeordnet und werden von einem Turm gekrönt

Abbildungen aus: Städtebauliche Probleme in amerikanischen Städten usw.
Von Stadtbaurat Dr.-Ing. Martin Wagner

ZEITSCHRIFTENSCHAU

bearbeitet im Deutschen Archiv für Siedlungswesen, Berlin

Städtebau. Gesamtgestaltung.

157. La lotta contro l'urbanesimo. Von Cesare Albertini.

Der Aufsatz behandelt die Nachteile der in der letzten Zeit stark angewachsenen Großstadt Mailand, die sich vor allem in den schlechten Wohnungs- und Verkehrsverhältnissen zeigen. Er zeigt als Ausweg u. a. die Anlage von Trabantenstädten, mit der die Besserung der Verkehrsverhältnisse Schritt halten müsse. Eine umfassende Planung für das Interessengebiet Mailands müsse auch die weitere Umgebung für Wohn- und Erholungszwecke erschließen.

La Casa 1929/2.

158. Zur Frage der Generalbebauungspläne. Von Henry Groß.

Der Verfasser führt eigene Arbeiten für Landsberg a. d. Warthe, Strausberg, Oranienburg, Berlin-Lankwitz und Kalkberge vor und weist auf die Notwendigkeit der Generalbebauungspläne und deren gesetzliche Regelung im Städtebaugesetz hin.

„Da der Städtebauer nicht die Macht hat, einer Stadt für ihre Entwicklung nur eine einzige oder einige wenige Richtungen vorzuschreiben, vielmehr damit rechnen muß, daß sich die privaten Interessen nach allen Richtungen der Windrose durchzusetzen pflegen, so ergibt sich ganz von selbst eine gewisse Vorsorge nach allen Richtungen, und damit oft ein verhältnismäßig großes künftiges Stadtbild.“

Städtebau 1929 Nr. 9.

159. Die karierte Stadt. Von Alphons Siebers.

Der Aufsatz behandelt die Vorzüge und die Nachteile des amerik. Rechtecksystems und die Mittel zur Verbesserung.

„Die gerade Straße ist ihrer Natur nach der krummen vorzuziehen. Eine rechteckige Bodenaufteilung ist ein unfehlbarer Führer des Orientierungssinnes und ergibt regelmäßige wirtschaftliche Bau-parzellen. Sie vermag den Wohnungen in bezug auf Sonne und vorherrschende Winde die richtige Lage zu geben. Nur soll man sie mit Bedacht und mit Rücksicht auf ihre Einverleibung in den Gesamtplan verwenden und vor allem nur da, wo die natürliche Beschaffenheit des Geländes es erlaubt.“

Städtebau 1929 Nr. 9.

160. Chinesische Stadtpläne. Von Ernst Boerschmann.

Erörterung einiger Grundlagen und Merkmale des chinesischen Stadtgrundrisses — genaue Orientierung nach Nord-Süd-Achse und rechteckiger Umriss — an der Hand mehrerer Übersichtspläne hervorragender Städte.

Bauamt und Gemeindebau 1929 Nr. 18 und 19.

161. Rationalisierung, Landesplanung und die Ausgestaltung der Neckarufer in Stuttgart. Von Heiligenthal.

Der Aufsatz bespricht das Ergebnis des Wettbewerbes für die Ausgestaltung der Neckarufer in Stuttgart unter dem Gesichtspunkte der großen verkehrspolitischen Zusammenhänge. (Vgl. Nr. 103 und die Aufsätze von Eckart in der „Süddeutsch. Bauzeitung“ 1929 Nr. 23 und 27.)

„Dt. Bauztg.“ 1929 Nr. 76, Beilage „Stadt und Siedlung“ Nr. 9.

162. Planning a Seaside Town.

Bebauungsplan für den Badeort Wallasey an der Irischen See von Reginald Bruce.

Garden Cities and Town Planning. Mai-Juni 1929.

Städtebau. Einzelgestaltung.

163. Einzelreihenbau oder Doppelreihenbau. Von May und Boehm. Eine Stellungnahme zum Aufsatz von Prof. Heiligenthal (vgl. Nr. 102).

„Wichtiger als der reine Vergleich der Kosten bezüglich der Aufwendungen an Boden bleibt die Gegenüberstellung der anteiligen Unkosten für Straßen-

befestigung und öffentliche Versorgungsleitungen. Nur unter Berücksichtigung der hierfür erforderlichen Aufwendungen können wir zu einem objektiven Ergebnis gelangen.“

Für den größten Vorzug des Einzelreihenbaues wird die Möglichkeit einer für alle Wohnelemente gleichmäßigen Besonnung gehalten.

Zentralbl. d. Bauverwaltung 1929/36.

164. Ein neues Prinzip der Geländerschließung. Ergänzungen zu den Ausführungen in Nr. 6. Von Hans Ludwig Sierks (vgl. Nr. 101).

„Dt. Bauzeitung“ 1929 Nr. 76, Beilage „Stadt und Siedlung“ Nr. 9.

165. Straßenbaukosten und Grundstücksbebauung. Von Dr.-Ing. Küster.

Verfasser untersucht das Verhältnis von Straßenbaukosten zu den verschiedenen Arten der Grundstücksbebauung. Er hält den Wohnhofbau für eine besonders wirtschaftliche Form des Querzeilenbaues. Eine genaue Kenntnis der Bauordnungen sei Vorbedingung für die jeweilige Lösung der Frage.

Bauamt und Gemeindebau 1929 Nr. 20.

166. Nuove tendenze nelle costruzioni delle case popolari. Un recente consorso. Von E. A. Griffini.

Der Verfasser bespricht die für Italien ungewöhnlichen Rationalisierungsbestrebungen auf dem Gebiete des Wohnungswesens, vor allem die Arbeiten von Alexander Klein, und zeigt ihren Einfluß auf den modernen Bebauungsplan.

La Casa 1929/2.

167. Kreuzung und Gabelung von Hauptverkehrsstraßen. Von Kuckuck.

Der Aufsatz behandelt die Nachteile des Ringverkehrs und gibt Lösungen für eine kreuzförmige Ausbildung von Verkehrsplätzen.

Zentralbl. d. Bauverwaltung 1929/36.

168. New Colliery Villages. Neue englische Bergmannssiedlungen.

Garden Cities and Town planning. April 1929.

Landesplanung.

169. Großstadtsiedlungen und Landesplanung. Von Schleicher.

„Alle Mittel müssen angewandt werden, um eine rasche Dezentralisation der Großstadt nicht bloß aus städtebau-hygienischen Gründen zu erreichen. Die weltwirtschaftliche Lage erfordert eine große Umsiedlung von städtischen Arbeitern, um die dauernde Arbeitslosigkeit zu beseitigen, wofür nach Prof. Aereboe vor allem Kleinsiedlungen mit Kleingärten in Betracht kommen. Jede Großstadt sollte daher vom Staate die Aufgabe erhalten, den Entwurf einer Gartenstadt auf Boden mit landwirtschaftlichen oder forstwirtschaftlichen Preisen vorzulegen, um die Grundlagen für eine rasche Umsiedlung zu ermöglichen.“

Bauamt und Gemeindebau 1929 Nr. 20.

170. Mitteilungen über Fortschritte der Landesplanung in England.

Stadtbaukunst 1929/30 Nr. 5 u. 6.

171. North Middlesex Regional-Planning Scheme.

Gekürzter Erläuterungsbericht der Planverfertiger Adams, Thompson und Fry an den Landesplanungsausschuß für North Middlesex.

Garden Cities and Town Planning. April 1929.

172. South Bucks and Thames-Side. Regional Planning Report.

Gekürzter Erläuterungsbericht von W. R. Davidge zur Landesplanung für South Bucks and Thames-Side.

Garden Cities and Town Planning. April 1929.

173. North-West Surrey Regional-Planning Scheme.

Bericht von Adams, Thompson und Fry über die Landesplanung für N. W. Surrey.

Garden Cities and Town Planning. Aug.-Sept. 1929. —

Monatsbeilage zur Deutschen Bauzeitung Nr. 86. Inhalt: Der Lebensraum der Kleinstadt — Vom internationalen Wohnungs- und Städtebaukongreß in Italien — Vermischtes — Buchbesprechung — Zeitschriftenschau —

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