

# STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN · VERKEHRSWESEN  
VERSORGUNGS-ANLAGEN

NR.

11 BERLIN  
NOVEMBER 1929

HERAUSGEBER:

PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN

ALLE RECHTE VORBEHALTEN / FÜR NICHT VERLANGTE BEITRÄGE KEINE GEWÄHR

## ENTWURF EINES GENERALBAUPLANES FÜR DAS MOSELBECKEN, INSBESONDERE FÜR DEN RAUM TRIER

Von Reg.-Baumstr. a. D. Otto Schmidt, Beigeordnetem der Stadt Trier

Mit 12 Abbildungen

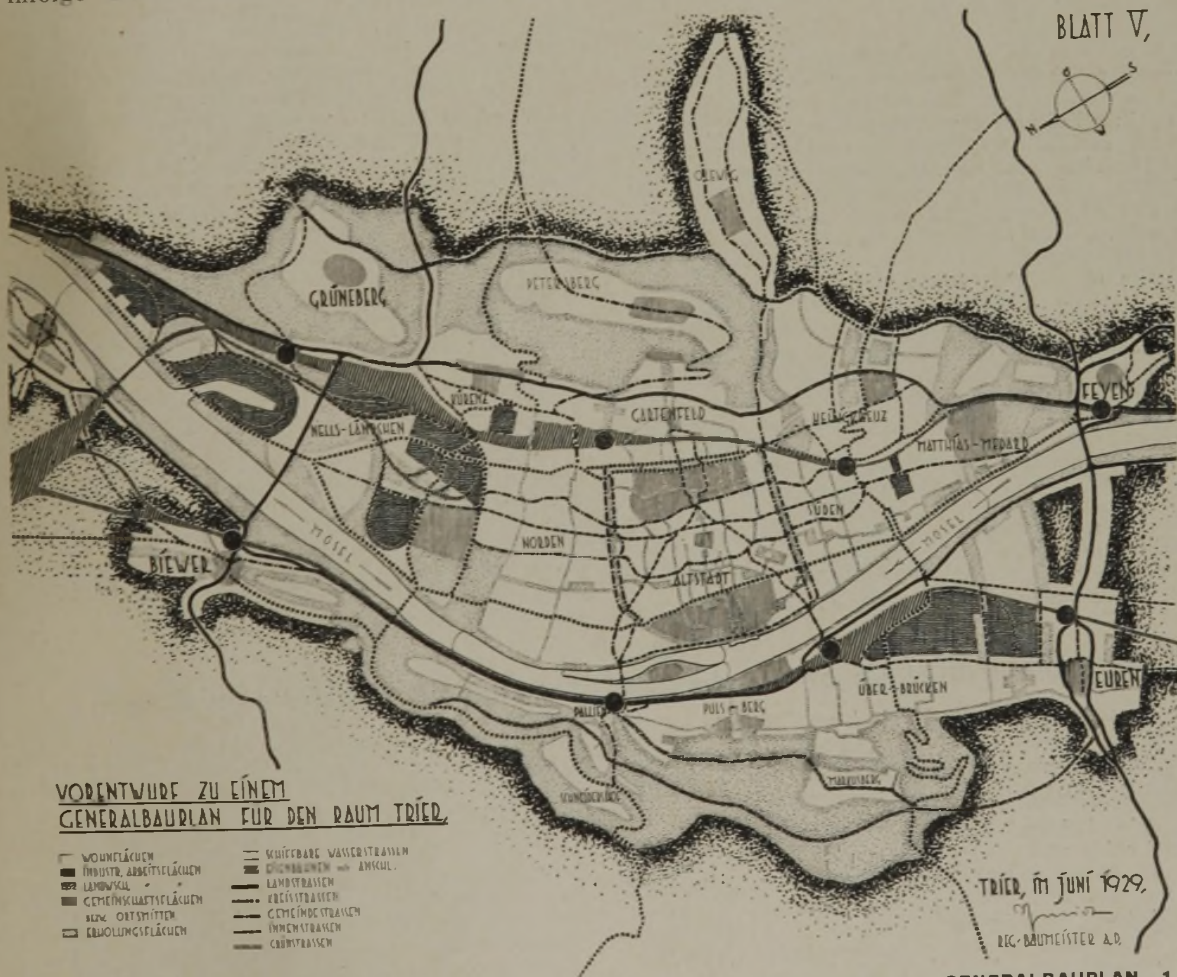
Im Jahrgang 1927, Beilage „Stadt und Siedlung“ Nr. 22, S. 161 ff., habe ich berichtet, welche Lösung ich im Sinne der Erfassung einer Generalidee für die Gestaltung der Trierer Moselfront fand. Ich hatte hierbei darauf hingewiesen, welche Anregungen das Entwicklungsbild des Trierer Stadtplanes geben könnte, bei dem sich durch Schwergewichtsverlagerung vom römischen über das mittelalterliche zum modernen Trier ein grundsätzlich neuer und veränderter Organismus heraus entwickelte (vgl. Abb. 2—4, S. 122).

Der heutige Bericht soll zeigen, wie die gleiche Generalidee nicht nur den Generalbauplan des engeren Raumes Trier zwischen Feyen-Euren und Grüneberg-Biewer, sondern als dessen notwendigen Rahmen auch den Generalbauplan des Moselbeckens zwischen Wasserbillig und Schweich befruchtet hat. Es galt hierbei, die Umgestaltung der infolge des Versailler Vertrages besonders

hart getroffenen Trierer Wirtschaft durch städtebauliche Maßnahmen zu fördern.

Gegenüber einer irrümlichen Auffassung, der ich kürzlich begegnete\*), möchte ich hierbei ausdrücklich betonen, daß ich selbstverständlich nicht glaube, „durch Raum-Reglementierung eine Wirtschafts-Reglementierung erreichen zu können“. Planmäßige Wirtschaft kann und soll durch planmäßige städtebauliche Arbeit weder „geschaffen“, noch „in irgendeiner bestimmten Richtung festgelegt“ werden. Sie kann bestenfalls „gefördert“ werden, indem „Möglichkeiten“ — nichts mehr und nichts weniger — für einen rationellen baulichen Rahmen der Wirtschaft aufgewiesen werden.

\*) „Städtebau als Raumwirtschaft“, Köln. Ztg., Abendausgabe vom 12. 8. 29.



VORENTWURF ZU EINEM  
GENERALBAUPLAN FÜR DEN RAUM TRIER.

- |                        |                            |
|------------------------|----------------------------|
| ■ WOHNFLÄCHEN          | — SCHIFFBARE WASSERSTRÄßEN |
| ■ INDUSTRIELFLÄCHEN    | — DRUCKBAHNEN MIT ANSCHL.  |
| ■ LAWIENFLÄCHEN        | — LANDBLASSEN              |
| ■ GEMEINSCHAFTSFLÄCHEN | — KIRCHSTRÄßEN             |
| ■ NEBEN ORTSSTÜTTEN    | — GEMEINSCHAFTSSTRÄßEN     |
| ■ ERHOLUNGSFLÄCHEN     | — INNENSTRÄßEN             |
|                        | — GARTENSTRÄßEN            |

VORENTWURF ZUM GENERALBAUPLAN. 1 : 50000

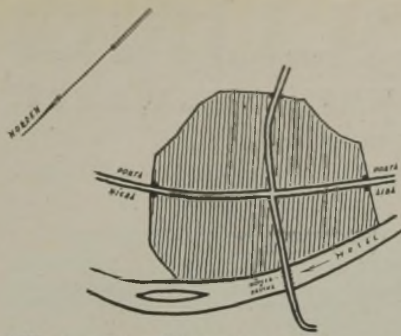


ABB. 2. DAS RÖMISCHE TRIER

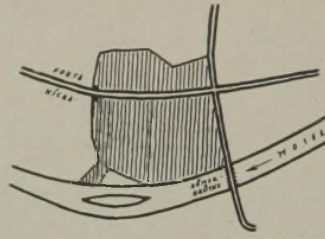


ABB. 3. DAS MITTELALTERLICHE TRIER

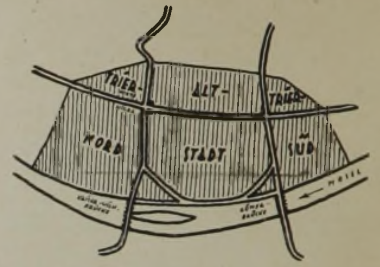


ABB. 4. DAS MODERNE TRIER

## I. Welche baulichen Fragen sind zur Zeit in Trier aktuell?

Bezüglich des Moselbeckens im Ganzen ist die Frage zu klären, welche Grenze ist für die einzugemeindenden Gebiete wünschenswert und welche Neugliederungen im Rest des Talbeckens sind nach vollzogener Eingemeindung anzustreben? Welche besonderen städte- und landbaulichen Maßnahmen sind zu ergreifen, um nach Abzug der Besatzung dem Raum des Talbeckens eine neue wirtschaftliche Basis zu geben?

Für die Eingemeindung im Sinne eines zwischen Stadt- und Landkreis gefundenen Vermittlungsvorschlages bedarf die generell festgelegte Grenze einer raumwirtschaftlich richtigen Fixierung im einzelnen. Für eine gegenüber dieser Grenzführung von anderer Seite angestrebte Erweiterung im Norden (Pfalz) oder Süden (Zewen) ist die Frage nach der raumwirtschaftlichen Bedeutung dieser Gebiete zu beantworten. Das Ziel der Eingemeindung ist eine wechselseitige Förderung von Stadt und Land in richtiger Erkenntnis der gemeinsamen und gesonderten Aufgaben. Als Voraussetzung hierzu muß im beiderseitigen Interesse die Frage einer möglichst wirtschaftlichen Verwaltung und einer möglichst rationellen Verteilung von Industrie und Landwirtschaft nebst zugehörigen Wohn-, Gemeinschafts- und Verkehrsflächen beantwortet werden.

Für den engeren Raum Trier fragt sich, wo sollen für den Fall der Bejahung einer Industrieförderung umzusiedelnde alte oder neu anzusiedelnde neue Industrien lokalisiert werden und wo sollen in Zukunft vorzugsweise Wohnungsbauten errichtet werden? Welche Flächen kommen ferner für eine Um- und Neuansiedlung des in Trier heimischen Gartenbaus in Frage? Welche Gemeinschaftsanlagen sind in absehbarer Zeit zu erweitern oder neu anzulegen?

Letztere Frage ist in ihren verschiedenen Teilproblemen näher zu untersuchen:

a) Versorgungsanlagen. Die Kanalisation bedarf namentlich unter Berücksichtigung der im Anbau befindlichen Wohngebiete eines planmäßigen Um- und Ausbaus (wirtschaftliche Form der Kanalisation für die Gebiete mit Trennsystem, Anlage neuer Entlastungssammler, Verlegung der im Norden, gegenüber dem „Augenschein“ an der Mosel gelegenen Hauptkläranlage [Abb. 12, S. 125] und Anlage neuer Teil-Kläranlagen); planmäßiger Neuausbau des Frischwassernetzes; ebenso der Gasversorgung (Übergang von der Lokal- zur Ferngasversorgung); zentrale Beheizung der zahlreichen Gemeinschaftsbauten des Stadtkerns (vgl. Abb. 1, S. 121); Platzwahl für den Schlacht- u. Viehhof

und Konzentration der städt. Betriebe und Lagerplätze mit evtl. Müllverbrennungsanlage.

b) Verwaltungsanlagen (Rathaus, Feuerwache, Markthalle, Sparkasse und Stadtwaage).

c) Kulturanlagen. Sparsamer Ausbau der Volksschulen; wirtschaftliche Lösung der Berufsschulfrage; Platzwahl für die von der Baugewerkschule abgetrennte Handwerker- und Kunstgewerbeschule sowie für neu zu schaffende Gartenbauschule; Ausbau der Museen im Sinne einer raumwirtschaftlich sparsamen Konzentrierung.

d) Wohlfahrtsanlagen (Neubau eines städt. Krankenhauses bzw. Frage nach der Zukunft der in städt. Verwaltung stehenden Stiftung der „Vereinigten Hospitien“; Verlegung des Gefängnisses aus dem Domviertel).

e) Friedhöfe (Entlastung des im Norden gelegenen Hauptfriedhofes, Platzwahl für einen Südfriedhof, Weiterführung oder Anlage lokaler Friedhöfe).

f) Erholungsflächen (Schaffung einer größeren Stadionanlage im Norden, gleichmäßige Verteilung von Übungsplätzen auf das ganze Stadtgebiet, endgültige Anlagen für den Schwimmsport und Rudersport; ferner Schaffung von Dauerpachtgärten, Ausbau der bisher mehr repräsentativ aufgefaßten Anlagen als Nutzflächen [Kinderspielplätze usw.]; endlich Ausbau des Hotel-, Fremdenpensions- und Jugendherbergswesens sowie Platzwahl eines Geländes für Ausstellungen mit Stadthalle usw.).

g) Verkehrsflächen. Für den Eisenbahnverkehr ist vordringlich die Frage der Güterzustellung zu den vorhandenen Betrieben (Ausbau Güterbahnhof Trier-West) sowie zu den zukünftigen Industriegeländen; desgl. die Frage einer möglichst wirtschaftlichen Verteilung des Personen- und Vorortverkehrs zwischen Reichsbahn, Straßenbahn und Autobus.

Bezüglich des Fuhrverkehrs für das innere Stadtgebiet ist eine möglichst wirtschaftliche Entlastung von unproduktivem Verkehr besonders vordringlich, dazu auch Neutrassierung von Straßenbahn- und Autobusverkehr, Schaffung bequem gelegener Autopark-Gelegenheiten.

Hinsichtlich des Wasserverkehrs muß, wenn auch die Moselkanalisation noch nicht aktuell ist, doch betreffs der zukünftig möglichen Häfen, Staustufen und Stauhöhen Klarheit geschaffen werden.

Für den Luftverkehr muß auch die Frage eines Zubringer-Flugplatzes für Trier, nach Scheitern einer zunächst eingeleiteten gemeinsamen Aktion mit Luxemburg, beantwortet werden. —

## II. Welche Grundlagen ergeben sich zur Beantwortung dieser Fragen?

1. Zur raumwirtschaftlichen Gliederung des Moselbeckens zwischen Wasserbillig und Schweich. (Vgl. Abb. 5 u. 6, S. 125.)

A. Arbeits- und Wohnflächen.

a) Die beiden Außenkerne Wasserbillig-Oberbillig und Schweich-Longuich haben nach Lage und Struktur gewisse Verwandtschaft. Sie liegen am Ein- bzw. Ausgang des Moselbeckens, wobei Wasserbillig-Oberbillig den Verkehr von der Obermosel, Sauer und Luxemburg vermittelt, Schweich-Longuich den von der Mittelmosel und aus dem Föhrenbachtal. Beide Außenposten haben bereits jetzt

eine gewisse Eigenart als „Flecken“, die ihre Entwicklung als Nebenzentren eines, die örtliche landwirtschaftliche Nachbarschaft versorgenden, Handels und Gewerbes nahelegt.

b) Die beiden Kerne Conz-Karthaus-Merzlich und Ehrang sind ebenfalls nach Lage und Struktur verwandt. Beide liegen am Eingang verkehrswichtiger Seitentäler des Talbeckens Saar und Kyll, sind wichtigste Eisenbahnknotenpunkte und verdanken ihre starke Entwicklung den in ihrem Gebiet angelegten großen Güterbahnhöfen. Die Bevölkerung besteht daher in steigendem Verhältnis aus Beamten, Angestellten und Arbeitern des Eisenbahn-

ABB. 5. 1 : 200 000

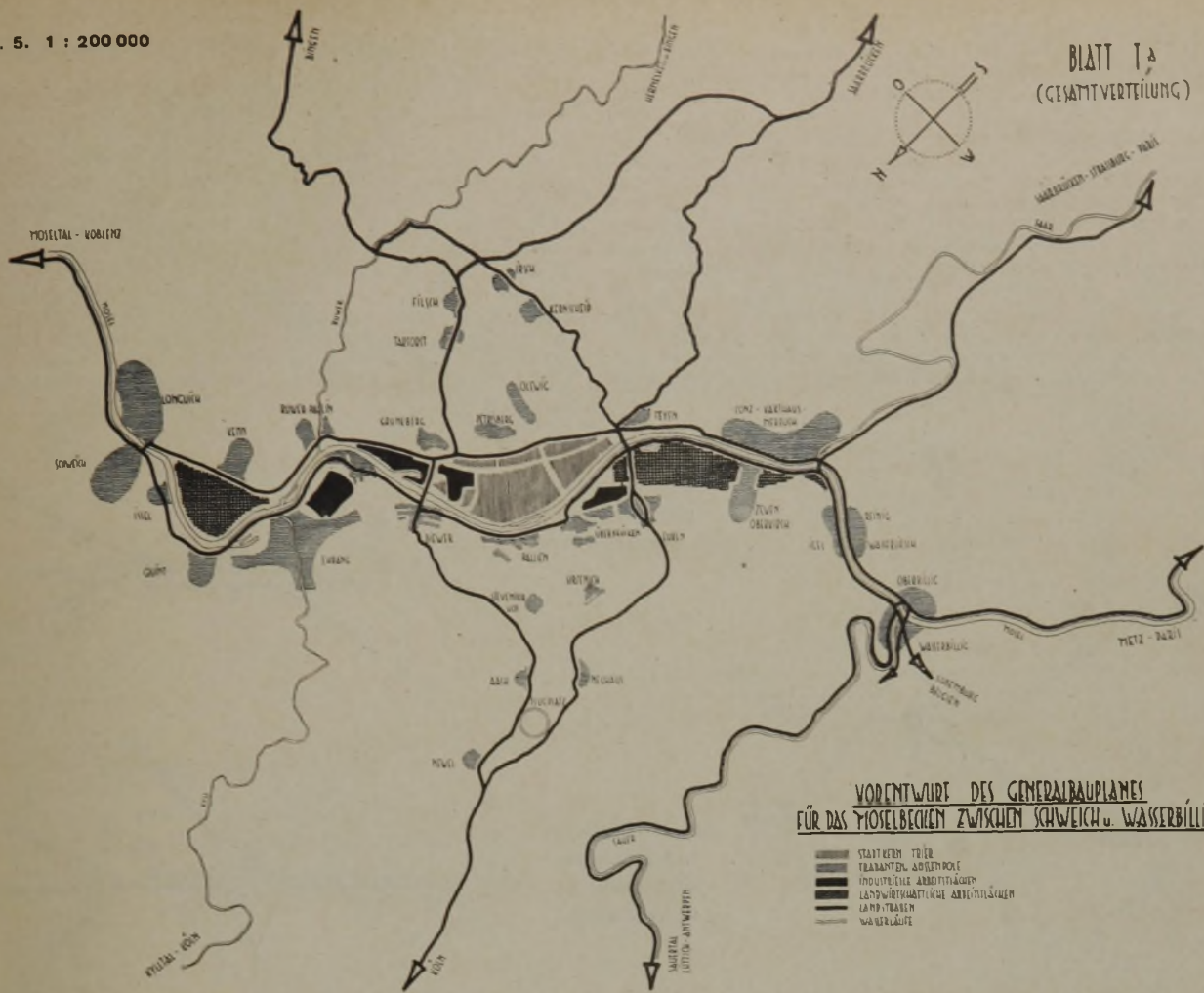
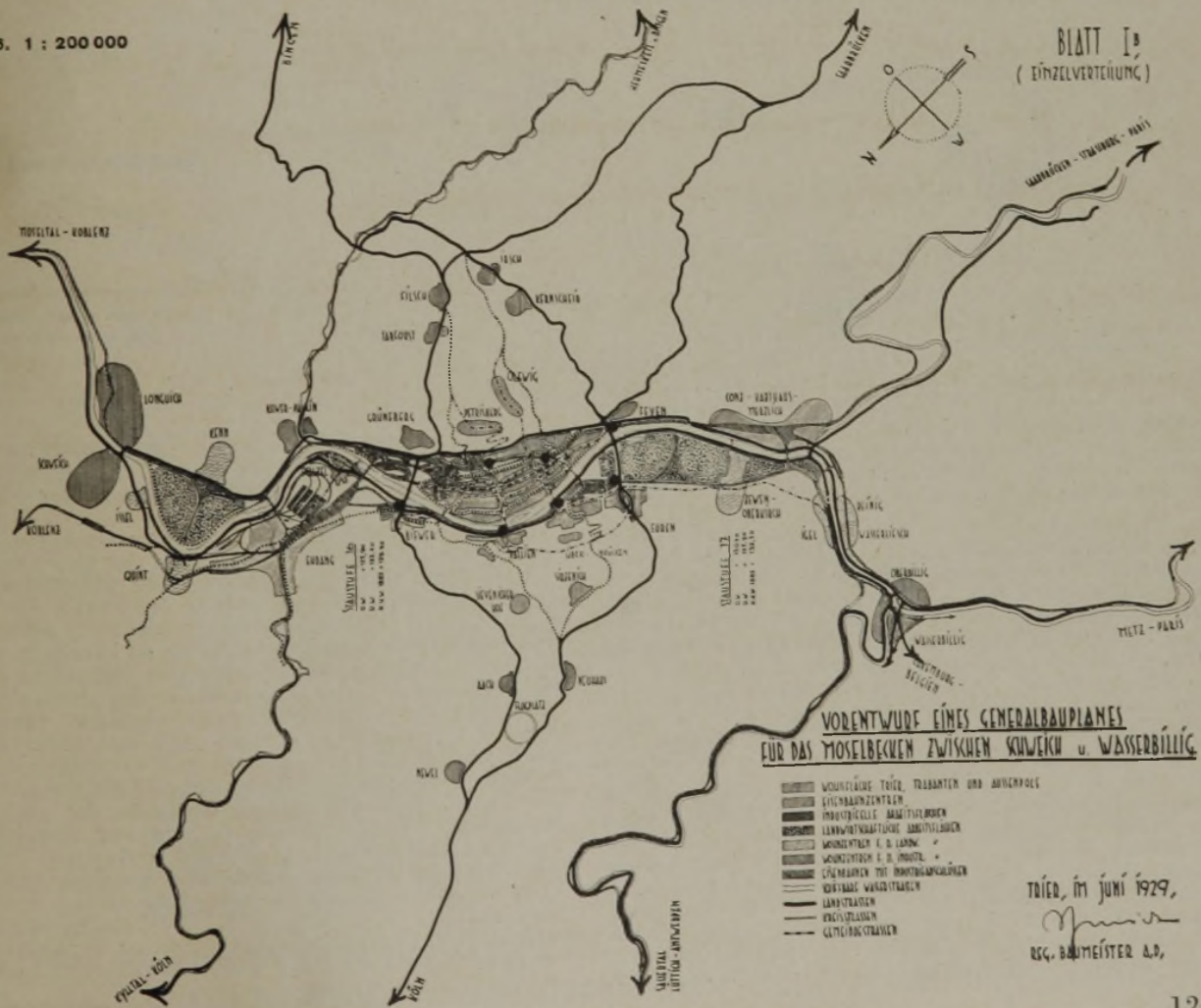


ABB. 6. 1 : 200 000



verkehrs. Dies wird sich in der Art der Wohnsiedlungen, insbesondere auch im Ausbau der Wohlfahrtsanlagen und Erholungsflächen auswirken müssen.

c) Im Kern Pfälzel-Ruwer wären, soweit überhaupt eine größere Industrie für das Talbecken in Frage käme, diese zu errichten, weil nach Windrichtung und Verkehrslage die Voraussetzungen dort am günstigsten und Ansätze hierfür schon vorhanden sind. Entsprechend der ungünstigen Transportlage des Trierer Talbeckens zu den übrigen deutschen Wirtschaftsgebieten dürfte eine neue industrielle Entwicklung nur insoweit Wahrscheinlichkeit haben, als einmal die Verarbeitung von Rohstoffen des Talbeckens selbst nebst den anschließenden Gebieten der Eifel und des Hunsrücks in Frage käme, zum anderen die Fabrikation von Gegenständen für den landwirt-

landschaftlich schönen Wasser- und Grünflächen ein gesundes Wohnen.

d) Die Kerne Zewen - Oberkirch, Igel - Wasserliesch, Reing und Kenn mit Quint und Issel eignen sich besonders für den „Gärtnerisierten Landbau“, dessen Voraussetzungen mildes Klima und ebene Flächen, für die „Halbinsel“ Kenn und das Tal südlich Euren gegeben sind, die auch den Vorteil haben, in bequemer Lage Bahnanschluß erhalten zu können. Die Frage, wo die Wohnungen dieser zukünftigen Gärtner liegen werden, wird zugunsten einer konzentrierten Ansiedlung und zuungunsten einer Streusiedlung beantwortet werden müssen, sofern wie hier der mittlere Weg von der Wohnung zur Arbeitsstelle nur 1,5 km beträgt. Als demgemäß zu erweiternde „Dorf“-Anlagen

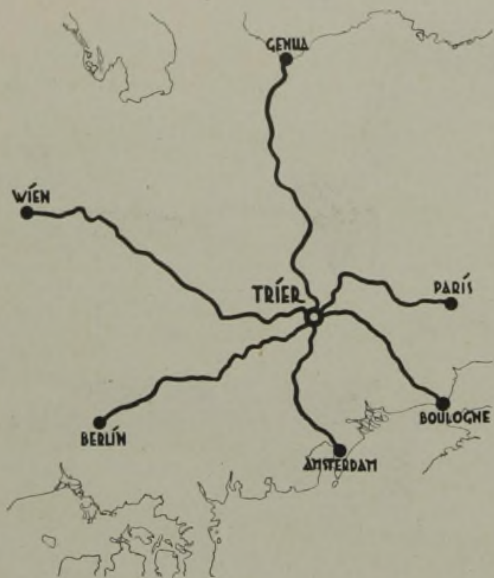


ABB. 7. KARTE DES EISENBAHN-FERNVERKEHRS (Norden unten)

ABB. 8. SCHEMA DER EISENBAHN-RICHTUNGEN

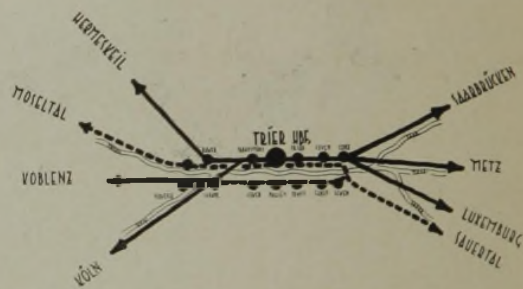


ABB. 9 (RECHTS) SCHEMA DER FUHRVERKEHRS-RICHTUNGEN

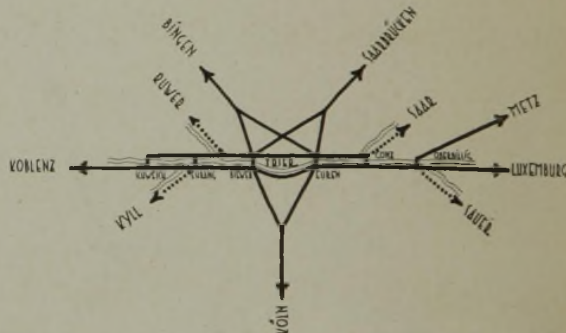


ABB. 10 BAULÜCKENPLAN 1 : 50000

Dick ausgezogen: Baugelände an fertigen Straßen, schraffiert: noch nicht erschlossen

schaftlichen Bedarf des gleichen Raumes, insbesondere, wenn sich eine Intensivierung des Land- und Gartenbaus, eine sogen. „industrialisierte Landwirtschaft“ im weiteren Raume entwickeln würde.

Als Arbeitsflächen kämen hierfür außer dem Gelände zwischen Ehrang und Pfälzel das Gelände zwischen Ruwer-Paulin, Grüneberg und Biewer in Frage (vgl. Abb. 5, S. 125), wobei eine evtl. Verlegung der z. Z. innerhalb des Stadtgebietes Trier in ungünstiger und beengter Lage angesetzten vorhandenen Industrien (Eisen-, Textil- und Leder-Industrie) nach dorthin vorzubereiten wäre. Zum mindesten aber wäre sie wohl bei einer Neuansiedlung hinzukommender Industrie offenzuhalten und betreffs der Platzverteilung, Anschlußmöglichkeit usw. projektmäßig zu berücksichtigen.

Als Wohnflächen für etwa neu zuziehende Arbeiterbevölkerung dieser Industrien käme in Frage: Einerseits organische Erweiterung der vorhandenen Siedlungskerne Pfälzel und Ruwer, andererseits ein bereits zum engeren Trier gehöriges Gelände in der Nachbarschaft des Gutes „Nells Ländchen“ (vgl. Abb. 1, S. 121). Die vorhandenen Gemeinschaftsanlagen der alten Siedlungskerne gewährleisten hier eine relativ billige Ansiedlung und die vorhandenen

kommen in einem Fall Kenn, Quint und Issel, im anderen Fall Zewen-Oberkirch, Igel, Wasserliesch und Reing sowie schon zum engeren Raume Trier gehörige Teile von Euren in Frage.

e) Der engere Raum Trier, d. h. der noch verbleibende Rest des Talbeckens, ist ohne weiteres verwaltungsmäßig und kulturell der Mittelpunkt des ganzen Gebietes. Es ist jedoch die Frage, ob stadt-wirtschaftlich bilanzmäßig hierzu nicht ein neuer produktiver Faktor kommen muß. Er ist bereits in einem Handel gegeben, der — über das eigentliche Stadtgebiet hinaus — auch weite Gebiete des „Hinterlandes“ versorgt. Er kann aber auch vielleicht liegen in einer Feinindustrie, die sich mit der Struktur einer Kultur- oder Verwaltungsstadt wohl am reibungslosesten verträgt. Eine solche Gesamteinstellung würde sich auch am ehesten vertragen mit einer Förderung des Fremdenverkehrs und der Entwicklung einer kunstgewerblichen „Fremdenindustrie“. Raumwirtschaftlich gesehen würde sich hiernach vielleicht von Norden nach Süden eine Reihenfolge betr. der drei Flächen (vgl. Abb. 5, S. 125) von Rohstoffindustrien über Verarbeitungsindustrie zur Fertigindustrie ergeben können und zur kunstgewerblichen Industrie im eigentlichen Stadtgebiet überleiten. —

ABB. 11. 1 : 50 000

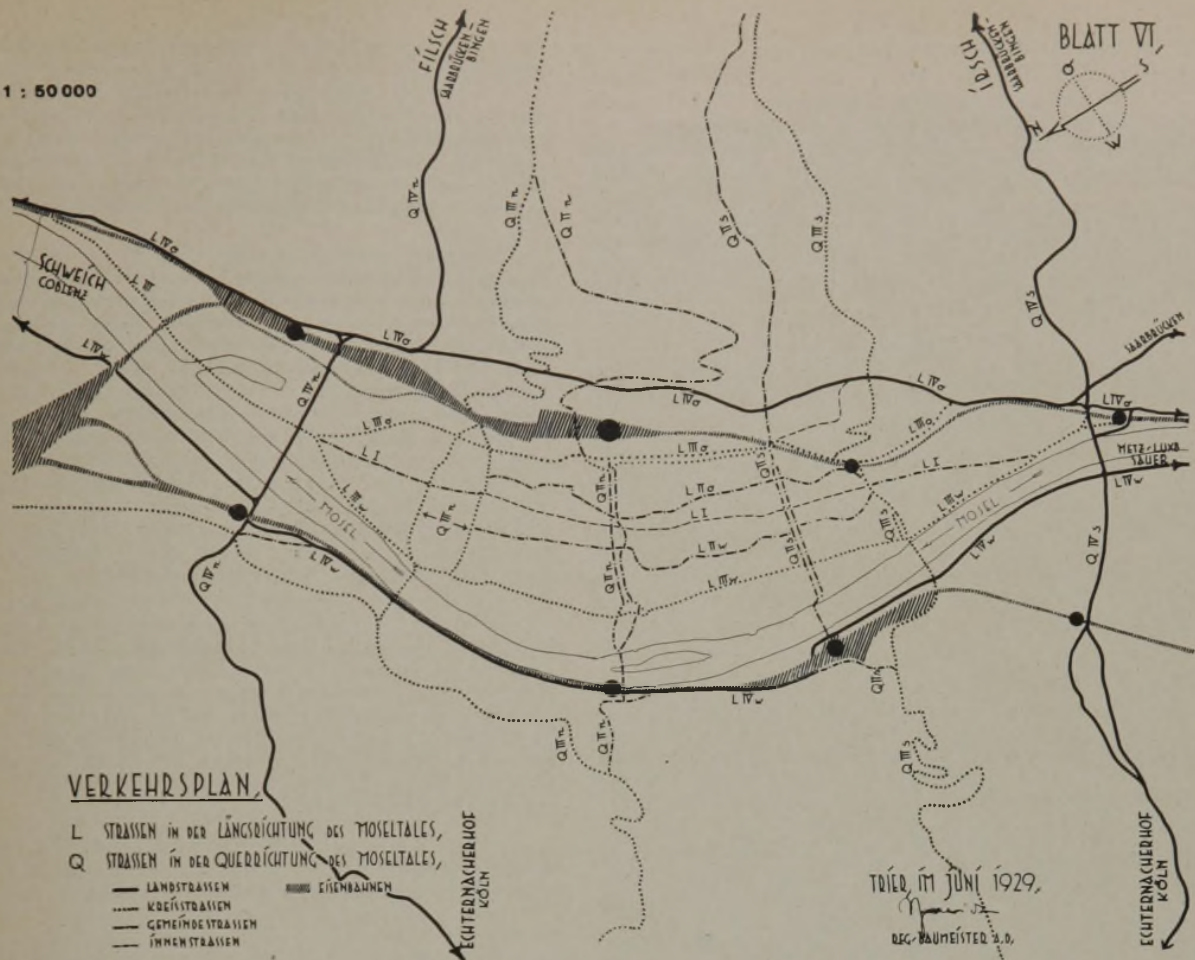
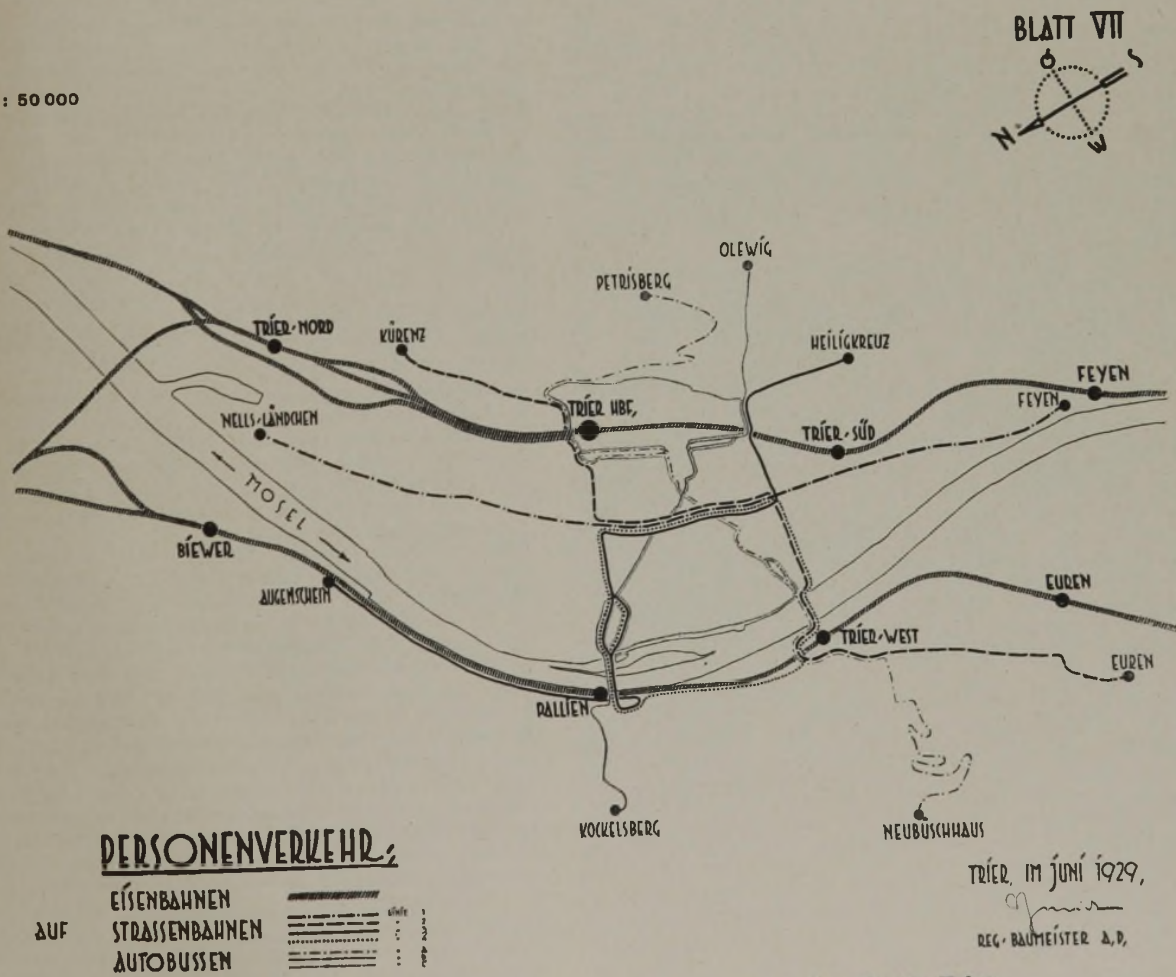


ABB. 12. 1 : 50 000



Entwurf eines Generalbauplanes für das Moselbecken, insbesondere für den Raum Trier

## B. Gemeinschaftsflächen.

Für den Ausbau der verschiedenen Versorgungsanlagen muß die Grenze der Wirtschaftlichkeit zentraler Leitungen gesucht, die Möglichkeit einer Verwertung von Abfallstoffen der Kanalisation und Müllabfuhr für landwirtschaftliche Zwecke geprüft werden. Zu beantworten ist ferner die Frage nach einer rationellen Verteilung der Schulen, der Schaffung lokaler Krankenhäuser, wo solche noch fehlen, der zweckmäßigen Verteilung von Verwaltungsgebäuden und Friedhöfen, die sich aus der Gesamtgliederung des Talbeckens leicht ergibt.

## C. Erholungsflächen.

An überlokalen Erholungsflächen bieten die ausgedehnten Waldflächen des linken Moselufers unerschöpfliche Möglichkeiten. Demgegenüber ist das rechte Moselufer etwas spärlich weggekommen. Besonders starker Bedarf an lokalen Erholungsflächen wird für die industrie- und verkehrswirtschaftlich tätige Bevölkerung von Ehrang und Merzlich-Conz-Karthus sowie von Pfalzel-Ruwer zu berücksichtigen sein. Das untere Kyll-, Saar- und Ruwertal werden in diesem Sinne ebenso pfleglich zu behandeln sein wie die Waldgebiete westlich Ehrang und östlich Conz-Karthus.

## D. Verkehrsflächen.

a) Eisenbahnverkehr. Bei der abseitigen Lage des Gebietes von Trier wird in Zukunft die Entwicklung nicht unwesentlich davon abhängen, daß dem Güterverkehr und Personenverkehr möglichst günstige Wege und Anlagen zur Abwicklung gegeben werden. Die allgemeine Verkehrslage geht aus Abb. 7, S. 124, hervor. Es ist hieraus ersichtlich, daß sich drei große Verkehrsrichtungen im Gebiete Trier schneiden, und zwar: 1. Amsterdam—Köln—Trier—Saarbrücken—Straßburg—Basel; 2. Paris—Metz—Trier—Koblenz—Gießen—Kassel—Berlin; 3. Calais—Sedan—Luxemburg—Trier—Mainz—Würzburg—Nürnberg—Wien. Zu diesen Hauptrichtungen kommen als Nebenrichtungen noch die Mosel- und Sauerthalbahn sowie die Vorortbahn auf der linken Moselseite (vgl. Abb. 8, S. 124). Der produktive Eisenbahnverkehr ist der Güterverkehr. Für die vorgenannten industriellen und landwirtschaftlichen Arbeitsflächen müssen Übergabe- und Anschlußanlagen vorgesehen werden, wie sie schematisch in den Plan (Abb. 6, S. 125) eingetragen und ohne besondere technische Schwierigkeit auszuführen sind. Wichtig wäre eine Einbeziehung der Moseltalbahn in das einheitliche Reichsbahnnetz zur Vermeidung des umständlichen Rangierverkehrs in Ruwer und der störenden in der Straße liegenden Führung in Trier.

Die künftige Entwicklung des Talbeckens wird auch eine Verbesserung des Personenverkehrs verlangen. Abb. 8, S. 124, zeigt die Möglichkeit, die Sauerthalbahn nach Trier-Hauptbahnhof über die Conzer Brücke zu leiten und den Vorortsverkehr von Schweich über Zewen in diese Richtung einzufügen.

Was den großen internationalen Reiseverkehr anbelangt, so sind bereits während des Krieges von Trier über den Hochwald nach Hermeskeil-Türkismühle ins Nahetal Schnellzüge gefahren. Für die Verkehrsentwicklung des Raumes Trier wäre es von großer Bedeutung, könnte die Linie Trier—Türkismühle zweigleisig ausgebaut und sowohl in ihren Steigungsverhältnissen als auch in ihren Krümmungshalbmessern verbessert werden. Es wäre dann möglich, ebenso wie dies bereits für die beiden zu 1 und 2 genannten Linien tatsächlich geschieht, durchgehende Schnellzugswagen über Trier laufen zu lassen.

b) Fuhrverkehr. Die Hauptrichtungen gehen aus Abb. 9, S. 124, hervor, einmal in der Richtung des Tales auf der einen Seite nach Metz und Luxemburg, auf der anderen Seite nach Koblenz weisend. Senkrecht hierzu liegt die Verkehrsrichtung einmal nach Köln, zum anderen nach Saarbrücken bzw. nach Bingen und Mannheim. Zu diesen Hauptrichtungen, die sich im Raume Trier kreuzen, kommen die Nebenrichtungen nach dem Sauerthal und unteren Saartal bzw. dem Ruwer- und Kylltal. Sowohl in der Talrichtung als senkrecht hierzu bedarf der Fuhrverkehr zu seiner Entwicklung neuer Wege, die vorhandene Hindernisse, verkehrsstörende Steigungen, Krümmungen und Bebauung vermeiden.

Für den Verkehr in der Längsrichtung ergibt sich unter teilweiser Benutzung vorh. Straßen die

in Abb. 9 schematisch, in Abb. 5 und 6 der Örtlichkeit entsprechend dargestellte Gabel zwischen Oberbillig und Schweich, auf beiden Moselseiten. Sie nimmt auch die Richtungen aus den Seitentälern auf, wodurch sich zwangsläufig die notwendigen neuen Brückenbauten ergeben. Die Brücken über die Mosel unterhalb Oberbillig und diejenigen über die Saar oberhalb Conz dienen hierbei der gegenseitigen Entlastung der beiden Gabelarme.

Für den Verkehr in der Querrichtung sind die neuen Führungen durch die Geländeformation in vorhandenen Seitentälern eindeutig gegeben: Die Richtung von Köln zweigt oberhalb Newel links ab und führt über Aach nach Biewer. Sie überschreitet von dort aus in gerader Richtung die Mosel, um unter teilweiser Benutzung der Nord-Südstraße in Richtung Tarfors weiter zu verlaufen. Die zweite Gabel verfolgt die Kölner Landstraße bis hinter Neuhaus und führt von dort, rechts abbiegend, in allmählichem Gefälle ins Eurener Tal hinab. Sie überbrückt die Mosel in gerader Richtung auf Feyen zu, steigt von dort in linksauholender Krümmung empor und führt unter Benutzung vorhandener Wege weiter östlich in Richtung Oberbrubach—Kernscheid—Irsch.

c) Wasserverkehr. Über die Kanalisation der Mosel liegt ein staatliches Vorprojekt vor, das die zukünftigen Stauhöhen und Staustufen ungefähr festlegt. Die mögliche Lage der Schutzhäfen, die gleichzeitig gegebenenfalls als Nutzhäfen ausgebildet werden könnten, ist in Abb. 5 u. 6, S. 125, zu erkennen. Sie liegen einmal unterhalb der späteren Biewerer Brücke, zum anderen oberhalb der späteren Eurener Brücke. Mit den Staustufen würden Kraftwerke verbunden sein.

## 2. Zur raumwirtschaftlichen Gliederung des Raumes Trier zwischen Feyen-Euren und Grüneberg-Biewer. (Abb. 1, S. 121.)

### A. Arbeits- und Wohnflächen.

Die Struktur des Raumes Trier ist im wesentlichen bedingt durch den Lauf der Mosel innerhalb des Talbeckens. Trier hat sich innerhalb eines von der Mosel gebildeten Kreissegmentes entwickelt (vgl. Abb. 2—4, S. 122), dessen Sehne ungefähr zusammenfällt mit der Bahnlinie Ruwer-Karthus und dessen Mittelachse etwa dargestellt wird von der Richtung Petersberg—Pulsberg (vgl. Abb. 1). An die zentral gelegene Altstadt schließt sich ungefähr gleichwertig die Südstadt und Nordstadt, die sich in St. Matthias-Medard bzw. „Nells Ländchen“ fortsetzen. Im Osten erweitert sich der Stadtkörper beiderseits des Gartenfeldes durch Heiligkreuz und Kürenz, im Westen beiderseits vom Pulsberg durch „Überbrücken“ und Pallien. Im Osten lagern sich an die beiden Kerne Olewig und Petersberg, im Westen — etwa korrespondierend — die beiden Kerne Markusberg und Schneidershof. Sozusagen als Portale liegen im Süden die beiden Kerne Feyen und Euren, im Norden „Grüneberg“ und Biewer.

Betrachtet man die Lage des so umrissenen und gegliederten Stadtkörpers zu der zuvor besprochenen Gesamtverteilung der Arbeitsflächen im Talkeßel, so ergibt sich ohne weiteres die Besonderheit der „Portale“ Biewer und „Grüneberg“, durch ihre Nachbarlage zu den zukünftigen industriellen Arbeitsflächen zwischen „Nells Ländchen“ und Ruwer. Von diesen würde, wie bereits erwähnt, erstere denjenigen Trierer Hafen aufnehmen, der am ehesten als Nutzhafen in Frage käme. Die beiden als Wohnflächen in Frage kommenden Ortslagen, von denen der „Grüneberg“ bisher gänzlich jungfräuliches Gelände darstellt, haben von den Arbeitsflächen eine mittlere Entfernung von 1,5 km, werden also die geeigneten Wohnflächen für die demnächst dort tätigen Menschen bilden. Ähnlich wird auf der anderen Seite des Stadtkörpers die Bedeutung Feyens und Eurers darin beruhen, daß sie, sozusagen als „Mittler“ zwischen der Stadt Trier und der im Süden anschließenden großen landwirtschaftlichen Arbeitsfläche, einem Teil der hier beschäftigten Gärtner eine bequem gelegene Behausung geben werden.

Nähern wir uns von außen her weiter der Stadtmitte, so ist die Eigenart des Gebietes „Nells Ländchen“ durch die Möglichkeiten gegeben, die dort gelegenen Kasernementsflächen durch ein gemeinsames, von der Pfälzeler Brücke abzweigendes Industriegleis zu erschließen und industriell zu verwerten. Für das Proviantamt wäre vielleicht eine Verwendung als

Markthalle, Gemüselager und Versteigerungshalle gegeben, für eine Kaserne Schlacht- und Viehhof und für eine weitere kunstgewerbliche Industrie. Die für diese Industrieflächen zu schaffenden Wohnflächen gehen aus dem Plan hervor, ebenso die umfangreichen, von einer Bebauung freizuhaltenden Grünflächen, die nicht nur den dortigen Bewohnern, sondern auch denen des weiteren nördlichen Wohngebietes zugute kommen sollen.

Matthias-Medard hat durch das weltberühmte Apostelgrab nicht nur eine besondere Eigenart, sondern auch durch Ausbau des Pilger- und Fremdenverkehrs die Möglichkeit, eine zur Neuerburgschen Zigarettenfabrik zusätzliche wirtschaftliche Grundlage zu erwerben. Der Plan zeigt insbesondere den Versuch, das Apostelgrab durch entsprechende Heranführung der Grünflächen und Umrahmung zur städtebaulichen Dominante dieses Stadtteils zu machen.

Trier-Nord und Trier-Süd sind die typischen Neustädte, die vorwiegend einem ruhigen Wohnen dienen und nur an den wenigen Verkehrsstraßen einige den lokalen Bedürfnissen gerecht werdende Geschäftsgebäude entwickeln sollten. Eine besondere Aufgabe ergibt sich in beiden Stadtteilen durch die Umsiedlung der dort ansässigen Gärtnereien.

Auch das Gartenfeld östlich, sowie der Pulsberg westlich sind reine, der Altstadt zugehörige Wohngebiete.

Kürenz verdankt seinen Aufschwung der unmittelbaren Nachbarschaft des dortigen Walzwerks sowie des Hauptpersonen- und Güterbahnhofs und wird sich hierdurch mühelos halten, wohingegen Heiligkreuz die typischen Voraussetzungen einer im größeren Rahmen in gewissem Sinne selbständig entwicklungsfähigen Gartenstadt hat.

Pallien hat seine Eigenart durch die Eingangsfläche zu den derzeitigen hauptsächlich Erholungsflächen Triers, die sich durch geeigneten Aufschluß noch verbessern läßt. „Überbrücken“ verdankt seine Entwicklung außer den dortigen Kasernements in erster Linie dem Elektrizitätswerk und der Eisenbahnwerkstätte. Erstere werden sich teils für kommunale Gemeinschaftszwecke, teils für Wohnzwecke später neu nutzen lassen, wogegen es nahe liegt, die vorhandenen Bahnanschlüsse der Werke für den Anschluß weiterer Industrie, soweit sie mit elektrischen Maschinen betrieben werden kann, auszunutzen (Windlage).

Das derart umrissene Stadtgebiet wird in etwa begrenzt durch die zuvor beschriebenen vier neuen Verkehrsstraßen in der Talrichtung und senkrecht hierzu. Aus Abb. 10, S. 124, ist ersichtlich, welche Baulücken innerhalb dieses Gebietes als Wohnflächen in absehbarer Zeit bebaut werden können. An zum Ausbau fertiggestellten Straßen können noch rund 2000 Wohnungen, an noch aufzuschließenden Straßen rund 6000 Wohnungen neu errichtet werden, was auf Jahre genügen dürfte, besonders, wenn die nach Abrücken der Besatzung freiwerdenden Möglichkeiten berücksichtigt werden. Aus dieser Tatsache folgt die zwingende Notwendigkeit, im Sinne einer sparsamen Konzentrierung der Mittel an den Ausbau der „Trabanten-Wohnsiedlungen“ erst dann zu gehen, wenn das genannte Stadtgebiet restlos erschlossen ist.

Die „Trabanten“ sind alle vier durch landschaftliche Lage gleich bevorzugt und bedingen insofern eine besonders sorgfältige Erschließung, möglichst nach einheitlichem Plan. Es sind im Osten die Gelände Petrisberg und Olewig, im Westen das Plateau des Markusberges und das Gelände des Schneiderhofes.

Die Altstadt wird dann noch mehr als bisher ein reines Kultus-, Verwaltungs- und Geschäftszentrum werden. Bei der Betrachtung des Planes zeigt sich, wie die Gunst der Gegebenheiten die Altstadt ausgezeichnet hat. Das kulturelle Dom- und Museumsviertel im Osten, über Kornmarkt und Reichspost verbunden mit dem sozialkaritativen Hospitalviertel an der Mosel, hinüberweisend zu dem umfangreichen städt. Besitz auf der linken Moselseite, sowie zum Pulsberg mit der Mariensäule, und verbreitert durch Anlagen zur körperlichen und geistigen Erholung in und an der Mosel zwischen den beiden Brücken ist nicht nur ein raumkünstlerisches, sondern auch raumwirtschaftliches Pfand von größtem Seltenheitswert. Die einzelnen Möglichkeiten über die Verwendung des Inselgeländes mit dem anschließenden rechts- und

linksseitigen Ufer sind hierzu bereits früher in der „Deutschen Bauzeitung“ ausgeführt worden\*).

## B. Gemeinschaftsanlagen.

Mit richtiger Erkenntnis der Gliederung des Stadtkörpers werden sich die meisten Fragen über Begrenzung und Verteilung der Gemeinschaftsanlagen sozusagen von selbst beantworten:

a) Versorgungsanlagen. Hier liegt die Hauptaufgabe einer sparsamen Erschließung in der Annahme in festerer Voraussetzungen für Umfang und Bedarf der Versorgungsgebiete. In den in Trier seinerzeit teilweise zu groß, teilweise zu schwach dimensionierten Leitungen für Wasser, Gas, Elektrizität und Abwasser liegen die Hauptquellen laufender, unproduktiver Umbaukosten wie von Beschwerden des Bürgers. Eine Beantwortung der diesbezüglichen Fragen kann nur in einer straffen Konzentration liegen, wie sie auch für die Erschließung von Wohngebieten angedeutet wurde. Für die zentrale Beheizungsmöglichkeit ist hierbei ein generelles Projekt insoweit auszuarbeiten, als die zur Zeit aktuellen Einzelheizungen (Waisenhaus, Wöchnerinnenheim, Berufsschulen und Rathaus) etwa hierdurch im Sinne späterer Ersparnismöglichkeiten berührt werden. Für die Frage des Schlacht- und Viehhofes ist eine Vergleichsberechnung für die beiden in Frage kommenden Stellen (Nells Ländchen und Euren) durchzuführen.

Für Verwaltungs-, Kultus- und Wohlfahrtsanlagen konzentriert sich die städtebauliche Frage in der Hauptsache auf die Wahl des richtigen Bauplatzes. Auf Einzelheiten kann an dieser Stelle nicht eingegangen werden. Einige Gesichtspunkte sind schon unter I. gegeben.

Erholungsflächen. Die wichtigste, aber vielleicht am meisten vernachlässigte „Erholungsfläche“ ist der Weg des Fußgängers. Kann dieser durch ruhige, von Lärm, Staub und Geruch verschonte „Grünverbindungen“ erfolgen, so ist das nicht nur eine Annehmlichkeit, sondern ein gar nicht hoch genug einzuschätzender volkswirtschaftlicher Gewinn. Der Plan zeigt eine Durchsetzung des ganzen Stadtkörpers mit solchen Grünverbindungen sowohl in der Talrichtung als auch in der Richtung senkrecht hierzu, deren Ausführung im einzelnen hier zu weit führen würde. Nur die wichtigste und notwendigste, vielleicht aber auch am schwierigsten durchzuführende sei hier genannt, eine Grünverbindung von Norden nach Süden (vgl. Abb. 1, S. 121, quer durch Wort „Altstadt“ hindurch). Sie führt von dem großen Grüngebiet des nördlichen Sportplatzes unter Aufschluß einiger Blockinnenflächen bis zur korrespondierenden Großgrünfläche beim Apostelgrab St. Matthias. Die mögliche Verteilung der Sportanlagen und Pachtgärten ergibt sich ebenso aus dem Plan, wobei die besondere Bedeutung der in der Mitte des Stadtkörpers liegenden Anlagen am Petersberg, an der Mosel und am Pulsberg klar hervorgehen dürfte.

Verkehrsflächen. Die schwierigste Frage betreffs des Trierer Eisenbahnverkehrs ist die des Hauptgüterbahnhofs. Die Reichsbahndirektion hat ein großzügiges Projekt für den Um- und Ausbau sowohl des Haupt-Personenbahnhofs als auch des Haupt-Güterbahnhofs ausgearbeitet, das in wesentlichen Teilen bereits in Ausführung begriffen ist. Für den Personenbahnhof sieht es eine wesentliche Vermehrung der Bahnsteigkanten vor. Auch für den Verkehr im Güterbahnhof wird Luft geschaffen durch Hinausverlegung dort entbehrlicher Betriebsvorgänge. An einer Tatsache können diese so begrüßenswerten Maßnahmen jedoch leider nichts ändern, daß nämlich der Güterbahnhof für das Gros des Trierer Stadtkörpers, weil im Osten, auf der falschen Seite liegt und nur sehr beschränkt ausdehnungsfähig ist. Immerhin wird zu prüfen sein, ob bei Aufschluß des nördlichen Stadtgeländes nicht wenigstens gewisse Erleichterungen noch möglich werden. Die Frage des Güterbahnhofs Trier-West (vgl. Abb. 1, S. 121, Punkt beim Wort „Überbrücken“) ist, was die für eine etwaige Erweiterung notwendige Fläche anbetrifft, einfacher, ebenso schwierig ist jedoch die Ausgestaltung der Zufahrten. Die Anschließmöglichkeit des für Kleinindustrie, Lager usw. in Frage kommenden Geländes innerhalb der Altstadt ist technisch ebenfalls sehr schwierig. Somit bleiben als die beiden Hauptmöglichkeiten des Anschlusses von Industrie, die im Norden und eine solche im Südwesten (Euren) in

\* Vgl. Deutsche Bauzeitung „Stadt u. Siedlung“ 1927 Nr. 22.

Anlehnung an die dort bereits vorhandenen Anschlüsse. Die mögliche Verteilung des Personenverkehrs auf Reichsbahn, Straßenbahn und Autobus geht aus Abb. 12, S. 125, hervor.

Für den Fuhrverkehr zeigen die Abb. 1 und vor allem Abb. 11, S. 125, die Möglichkeit einer systematischen Entlastung der Altstadt durch Ausbau vorhandener und Anlage neuer Straßenzüge. In der Längsrichtung des Tales zeigt der Plan in der Mitte den überlasteten historischen Straßenzug der Nord-Südachse: Ruwerer Straße—Medardstraße (L. I. in Abb. 11). Ihm dienen als Entlastung für den „Innenverkehr“ in etwa gleichem Abstand nach Osten und Westen zwei vorhandene Straßenzüge, die dieser Aufgabe nach Vornahme verhältnismäßig geringfügiger Korrekturen genügen können (L II O und L II W). Als weitere Entlastungen für den „Kreisverkehr“ kommen, wieder in etwa gleichem Abstand, zwei bereits jetzt größtenteils als Verkehrsstraßen ausgebauten Züge hinzu (L III O und L III W), von denen der eine in die früher genannte Landstraße übergeht. Abermals, weiter nach außen zu, bilden dann die Verkehrsstraßen für den „Landverkehr“ weitere Entlastungsmöglichkeiten (L IV O und L IV W). In der Querrichtung zum Tal ist die Ost-Westachse nur als Fußgängerverbindung auszubilden. Die erste Verkehrsstraße nach Norden zu für den Innenverkehr (Q II N) verläuft in Richtung Petrisberg—Gartenfeld—Kürenz (dies in neuer kurvierter Straße erreichend)—Unterführung unter dem Hauptbahnhof—Nordallee—Kaiser-Wilhelm-Brücke—Schneidershof. Nach Süden zu verläuft sie in der Richtung Olewig—Südallee—Römerbrücke—Euren (Q II S). Für den Kreisverkehr schließt sich nach Norden zu an die Richtung: Tarforst—Kürenz (dies in neuer kurvierter Straße erreichend) gabelnd beiderseits des Friedhofs—Nordbrücke—Augenschein—falsches Biewertal—Schneidershof (Q III N), nach Süden zu die Richtung Olewig—Heiligkreuz—Bahnhof Süd—Südbrücke—Überbrücken—

Markusberg (Q III S). Wiederum weiter nach außen hin schließen dann für den Landverkehr an die beiden Landstraßen (Q IV N und Q IV S). Die Verteilung des Verkehrs wird vervollständigt durch die beiden Diagonalrichtungen durch die Innenstadt (vgl. Abb. 1).

An Straßenbahnlinien nach der Umgestaltung zeigt Abb. 12, S. 125, folgende 4: I. (Stammlinie) Nells Ländchen, Hauptmarkt, St. Medard, Feyen; II. (Diagonallinie) Kürenz, Nordallee, Hauptmarkt, Südallee, Römerbrücke, Euren; III. (Diagonallinie) Heiligkreuz, Südallee, Hauptmarkt, Nordallee, Kaiser-Wilhelm-Brücke, Augenschein; IV. (Ringbahn) Hauptmarkt, Südallee, Römerbrücke, Überbrücken, Pallien, Kaiser-Wilhelm-Brücke, Nordallee.

An Autobuslinien fügen sich ergänzend an: A. (Diagonallinie) Petersberg—Neubüschhaus; B. (Diagonallinie) Olewig—Kockelsberg; C. (Achterbahn) unter Benutzung der Linienführung A und B, jedoch zur 8 geschlossen.

Bezüglich des Wasserverkehrs ist noch hervorzuheben, daß die Sorge um die Ausgestaltung des Schiffsverkehrs nicht die Rücksichtnahme auf den immer größere Ausdehnung gewinnenden Wasserwander- und -Reiseverkehr ausschließen darf, für den die Mosel ein sehr beliebtes Ziel bildet. Möglichkeiten zu seiner besonderen Belebung sind vor allem in dem bevorzugten Gebiet zwischen Römerbrücke und Kaiser-Wilhelm-Brücke, insbesondere auf der Moselinsel gegeben.

Hinsichtlich des Flugverkehrs haben die Ansichten über richtige Lage eines Flugplatzes sehr gewechselt. Neuerdings neigt man — wegen der störenden Talnebel — der freien, erhöhten Lage zu. Verkehrstechnisch sehr günstig zu den Zubringerstraßen von allen Richtungen aus würde der in Abb. 5 u. 6 eingetragene Platz unweit der höchsten Stelle der Straße nach Köln liegen, ohne daß hiermit Endgültiges gesagt sein soll. —

### III. Welche Maßnahmen sind notwendig zur weiteren Klärung und Festlegung der berührten Fragen?

1. Vereinbarung mit dem Landkreis über fluchtlinienplan- und bauordnungsmäßige Festlegung der wichtigsten, das Talbecken betreffenden Punkte, insbesondere auch betreffend Konzentrierung des Wohnungsbaus.

2. Aufstellung eines Übersichtsfluchtlinienplanes, eines Bauzweckplanes und Baustaffelfplanes für das Stadtgebiet Trier unter gleichzeitiger Überarbeitung sämtlicher bestehender Einzelfluchtlinienpläne, insbesondere auch derjenigen, der demnächst einzugemeindenden Vororte.

3. Konzentration der Bautätigkeit im Straßenbau, Versorgungsleitungsbau und Wohnungsbau, nach vor-

heriger Ausarbeitung aller einzelnen hierzu notwendigen Pläne etwa auf ein Gebiet, das eingeschlossen wird von den das engere Stadtgebiet umrahmenden vier Landstraßen.

4. Ausarbeitung genereller Projekte nebst Kostenüberschlägen für folgende Möglichkeiten: Herstellung eines Industrieanschlusses im Norden und Südwesten; Einrichtung intensivierter Gartenwirtschaft bei Euren und Zewen; Ausgestaltung der Moselufer zwischen den Brücken; Pensionshotel an der Mosel bzw. auf dem Kockelsberg.

5. Untersuchung der Verwendungsmöglichkeit des Kasernengeländes nebst Kostenüberschlägen im vorgenannten Sinne. —

## EIN NEUES PRINZIP DER GELÄNDEERSCHLISSUNG

### ENTGEGNUNGEN AUS DEM LESERKREIS ZU DEN AUSFÜHRUNGEN IN NR. 6 UND 9

Des Baurats H. L. Sierks, Dresden

Mit 7 Abbildungen

#### I. Von Stadtbaurat Gravert, Gießen.

(Hierzu die Abb. 1—3, S. 129.)

In Nr. 6 von „Stadt und Siedlung“ schreibt Baurat Sierks, Dresden, einen Aufsatz über ein neues „Prinzip der Geländeerschließung“.

Ich habe die vom Verfasser beigelegten Skizzen näher durchgeprüft, obgleich leider keine genauen Maße angegeben waren. Die Abb. 1 und 3 seines Aufsatzes vom 22. 6. 29 habe ich der bisher üblichen Form gegenübergestellt und für die Berechnung folgende Annahmen zugrunde gelegt:

1. Die eigentliche „Straße“ ist eine Wohnstraße mit offener Bebauung, es genügen also 10 m Straßenbreite. Die Zugänge zu den zurückliegenden Häusern erhalten eine Gesamtbreite von 5 m und können, da sie nur sehr wenig belastet werden, eine wesentlich leichtere Decke erhalten. Als Preis für die Ausführung der Wohnstraße habe ich 12 M., für die der Gartenwege 4 M. für 1 qm zugrundegelegt. Da nach dem zweiten Artikel von Sierks in Nr. 9 vom 21. 9. 29 diese Gartenwege

zu den einzelnen Häusern getrennt sein sollen und jeder von ihnen die Kanalisation des zugehörigen Hauses aufnimmt, dürfte die Breite von 2,50 m das Mindestmaß sein. Denn es muß bedacht werden, daß einmal eine Zufahrtsmöglichkeit für ein Auto vorhanden sein muß; und ferner, daß bei Ausbesserungen am Kanal nicht jede Zugangsmöglichkeit zu den Häusern aufgehoben wird.

2. Die einzelnen Parzellen sind mit einer Größe von 20·45 m angenommen. Wenn ich nun die bisher übliche Form der Parzellierung bei einfacher Bauflucht mit den Sierks'schen Vorschlägen der zwei- und dreifachen Baufluchten unter den verschiedenen Gesichtspunkten wie: Änderung der Parzellengröße, Bedarf an Straßengelände, Kostenverteilung des Straßengeländes, Bedarf an Kanallänge, Kosten des Kanals — vergleiche, ergeben sich die Zahlen, wie sie in der auf folgender Seite beigegebenen Tabelle zusammengestellt sind.

Beim Vergleich der Parzellengrößen zeigen sich bei den Sierks'schen Vorschlägen Schwankungen;



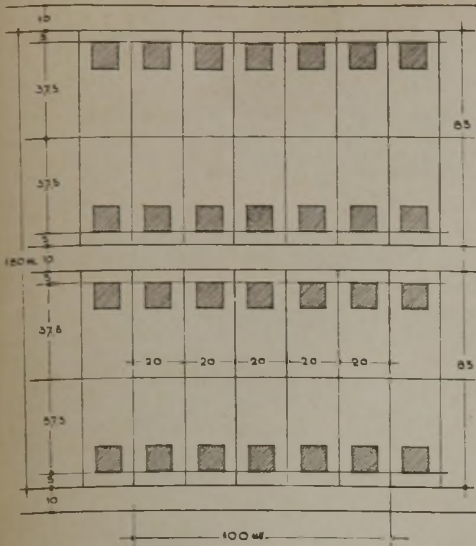


ABB. 1. EINFACHE BAUFLUCHT

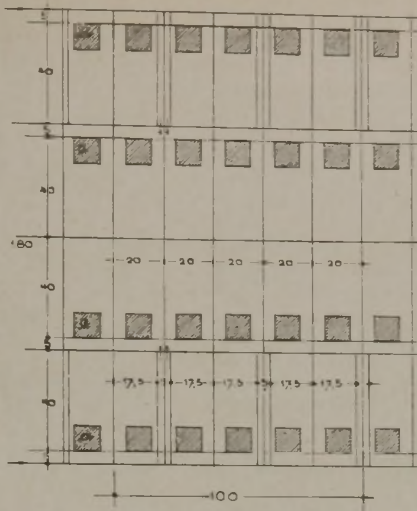


ABB. 2. ZWEIFACHE BAUFLUCHT

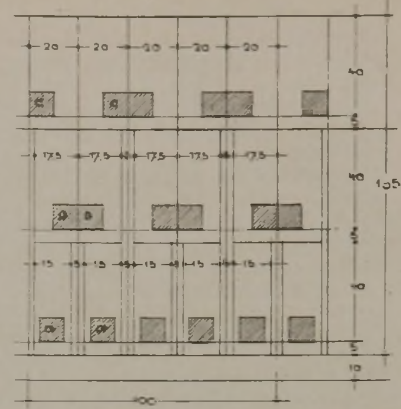


ABB. 3  
DREIFACHE BAUFLUCHT

Abb. 2 und 3 nach dem Vorschlag von Sierks

vor allem für die an der Straße liegenden Häuser wird die Verminderung der Fläche durch die Gartenwege stark fühlbar sein. Da bei der um 100 bis 200 v. H. dichteren Bebauung der Bedarf an Läden und gewerblichen Räumen wächst und diese an der eigentlichen Straße liegen werden, muß manches Straßengrundstück durch diese Beschränkung stark leiden.

### Zusammenstellung

a, b, u. c — Häuser der ersten, zweiten u. dritten Bauflucht

Einfache Bauflucht	Zweifache Bauflucht	Dreifache Bauflucht
<b>A. Parzellengrößen</b>		
a) $20 \cdot 42,5 = 850 \text{ qm}$	a) $17,5 \cdot 45 = 787,5 \text{ qm}$ b) $20 \cdot 45 = 900 \text{ qm}$	a) $15 \cdot 45 = 675 \text{ qm}$ b) $17,5 \cdot 45 = 787,5 \text{ qm}$ c) $20 \cdot 45 = 900 \text{ qm}$
<b>B. Bedarf an Straßengelände u. Zugangswegen</b>		
Kosten der Straßenherstellung einschl. Bürgersteig 12,0 RM qm Kosten der Gartenwegherstellung . . . . . 4,0 RM qm		
<b>1. Flächenbedarf</b>		
a) $20 \cdot \frac{10}{2} = 100 \text{ qm}$	a) $17,5 \cdot \frac{10}{2} = 87,5 \text{ qm}$ b) $45 \cdot \frac{5}{2} = 112,5 \text{ qm}$	a) $15 \cdot \frac{10}{2} = 75 \text{ qm}$ b) $45 \cdot \frac{10}{2} = 112,5 \text{ qm}$ c) $95 \cdot \frac{10}{2} = 237,5 \text{ qm}$
<b>2. Kosten</b>		
a) $100 \cdot 12 = 1200 \text{ RM}$	a) $78,5 \cdot 12 = 1050 \text{ RM}$ b) $112,5 \cdot 4 = 450 \text{ „}$ Straßenanteil $12,5 \cdot 12 = +150 \text{ „}$ 600 RM	a) $75 \cdot 12 = 900 \text{ RM}$ b) $112,4 \cdot 4 = 450 \text{ „}$ Straßenanteil $12,5 \cdot 12 = +150 \text{ „}$ 600 RM c) $237,5 \cdot 4 = 950 \text{ „}$ Straßenanteil $12,5 \cdot 12 = +150 \text{ „}$ 1100 RM
<b>C. Kanalanschlüßlängen</b>		
Kosten bei 5% Gefälle für a = 12,0 RM/lfdm b = 17,0 „ lfdm c = 22,0 „ lfdm		
<b>1. Kanallänge</b>		
a) 10,0 m	a) 10,0 m b) 55,0 m	a) 10,0 m b) 55,0 m c) 105 m
<b>2. Kosten</b>		
a) $10 \cdot 12 = 120 \text{ RM}$	a) $10 \cdot 12 = 120 \text{ RM}$ b) $55 \cdot 17 = 935 \text{ „}$	a) $10 \cdot 12 = 120 \text{ RM}$ b) $55 \cdot 17 = 935 \text{ „}$ c) $105 \cdot 22 = 2310 \text{ „}$
<b>D. Gesamtkosten aus B<sub>1</sub> u. C<sub>1</sub></b>		
a) = 1320 RM	a) = 1170 RM b) = 1535 „	a) = 1020 RM b) = 1535 „ c) = 3410 „

Bei den anteiligen Kosten des Straßengeländes zeigt sich scheinbar ein Vorteil der Sierks'schen Vorschläge; denn die hinteren Grundstücke haben nur einen geringen Teil der Straßenbaukosten und die Gartenwege zu zahlen.

Alle sich etwa ergebenden Vorteile werden aber wieder stark vermindert, wenn die Frage der Kanalisation und ihrer Kosten geprüft wird. Die Kanalisation kann die Anordnung von zwei- und erst recht von dreifachen Baufluchten vollständig illusorisch machen, so daß es wirtschaftlicher

erscheint, beim alten System der einfachen Bauflucht zu bleiben. Auch ist zu bedenken, daß der gesamte Kanalplan einer Stadt auf dem System der einfachen Bauflucht aufgebaut ist. Mehrfache Baufluchten erfordern aber Rücksichtnahme auf diesen Kanalplan und aus der Tiefenlage des Straßkanals läßt sich errechnen, wie weit mit einer zweiten Bauflucht hinter die erste zurückgegangen werden kann.

Die von mir zugrundegelegten Abmessungen und Preise sind natürlich veränderlich. Ich möchte deshalb meine Ausführungen auch nicht mit einem eindeutigen Urteil abschließen, sondern nur sagen, daß die „reiche Stadt“ nicht ohne weiteres durch die zwei- und dreifachen Baufluchten erreicht werden kann, und daß die Millionen, die auf der einen Seite gespart werden, auf der andern vielleicht wieder für Kanalarbeiten, Pumpstationen usw. ausgegeben werden müssen. —

### II. Von Stadtbaurat Dr. Niggemeyer, Köln.

Baurat Sierks macht in Nr. 6 den sehr beachtenswerten Vorschlag mehrfacher Baufluchten. Einen ähnlichen Vorschlag habe ich in der Anfang 1927 erschienenen Broschüre „Einheitshausbau“ (ein Vorschlag zur Bekämpfung der Wohnungsnot) gemacht. Welche Bedeutung eine Beschränkung der Straßenbaukosten für das heutige Siedlungswesen hat, darüber braucht kein Wort verloren zu werden. Man wird der Angabe Baurat Sierks Glauben schenken, daß das Interesse der Siedler für die Grundstücke der zweiten Bauflucht vielleicht sogar größer ist, als die der ersten Bauflucht. Ja, man möchte annehmen, daß, je mehr Durchgangsverkehr sich auf der Hauptstraße entwickelt, um so mehr die rückwärtigen Baufluchten an Beliebtheit zunehmen werden, so daß bei rein großstädtischen Verhältnissen und einigermaßen zentraler Lage des aufzuschließenden Geländes die rückwärtigen Parzellen u. U. einen wesentlich höheren Wert haben werden als die straßenseitigen. Denn die Flucht vor dem Verkehrslärm ist eine Erscheinung, die von Jahr zu Jahr zunimmt. In größeren Städten macht man bereits die Beobachtung, daß Wohnungen infolge der Verkehrssteigerung des letzten Jahrzehnts zu ihrem Vorkriegsmietwert nicht mehr vermietbar sind.

Man sollte aber bei der Bewertung derartiger neuer Vorschläge sich bezüglich der geldlichen Auswirkungen von vornherein auf den nackten Boden der Tatsachen stellen und es vermeiden, übertriebene Erwartungen zu erwecken. Dies scheint mir bei der Errechnung der Kostenersparnisse seitens des Herrn Sierks nicht in vollem Umfange geschehen zu sein: Es kommt weniger darauf an, in welcher Höhe die Straßenbaukosten der Gemeinde vermindert werden, als darauf, welche Minderaufwendungen der Siedler zu machen hat, und bei dieser Überlegung wird man doch die Frage, wie der Zugang zu den rückwärtigen Häusern zu gestalten ist, nicht als Frage zweiten Ranges behandeln dürfen. Schon aus feuerpolizeilichen Gesichtspunkten, aber auch im Interesse der Bewohner wird man an die Befestigung der Zugänge nicht viel geringere Ansprüche stellen dürfen, als an die öffent-

licher Wohnstraßen. Heute, wo in mittleren und großen Städten die Versorgung der Häuser mit dem täglichen Haushaltsbedarf fast ausschließlich durch Fahrzeuge geschieht — Milchwagen, Gemüsegewagen, Bäckerwagen, Kohlenwagen, Wäschewagen, Warenhauswagen, Müllwagen —, wird man nicht darauf verzichten können, die Häuser wenigstens für leichten Fuhrwerksverkehr zugänglich zu machen. Kleinschlag auf Packlage mit Oberflächenteerung wird das, vom Gesichtspunkte der Unterhaltungskosten aus gesehen, mindeste Erfordernis für die Befestigung darstellen. Die von mir s. Z. vorgeschlagene leichtere Befestigung hat sich jedenfalls in Köln nicht bewährt und auch bei den Siedlern selbst auf die Dauer keine Gegenliebe gefunden. Sind damit schon immerhin nicht unerheblich Kosten für die Zufuhrwege aufzuwenden, dann liegt auch der Entschluß nahe, statt der Einzelwege für jedes Grundstück Gemeinschaftswege für benachbarte Grundstücke auszuführen, wodurch die zu befestigende Fläche verringert und das Leitungsnetz vereinfacht werden kann. Bei dieser Sachlage erscheint es auch

Nach Fall A Abb. 1 Bauform Sierks betragen die Wegeflächen innerhalb des ganzen Baublocks 2100 qm.

Bei Fall B Abb. 2 Gesamtwegefläche 2400 qm.

Demnach ein Gewinn von 300 qm oder bei jeder Baustelle der Mittelreihen 10,7 qm.

An Straßenbaukosten würden im Fall B bei leichtem Ausbau 12 000 M. entstehen oder für das Grundstück 380 M.

Beim Fall A unterläge die Anlage der Privatwege den Anliegern selbst. Bei sparsamstem Ausbau würde aber auch hier mindestens auf jedes Doppelhaus 250 M. Kosten entstehen.

Die Anlage der Versorgungsleitungen geben aber ein ganz anderes Bild (vgl. hierzu die 4 Abbildungen).

Fall A (Abb. 1). Die Länge der Versorgungsleitung beträgt hier 700 m + Verlängerung der Seitenstraßen 42 m = 742 m. Unter Zugrundelegung der Preise, die Direktor Wahl in Nr. 27 der „Verkehrstechnik“ aufführt, würden die Kosten der Versorgung durch Wasser, Gas, Starkstrom und Abwässerkanal betragen:

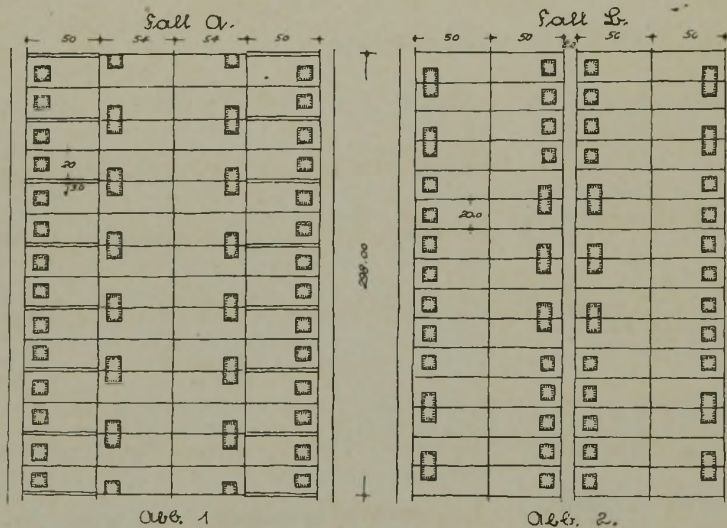


Abbildung zu den Ausführungen Nr. III von Ing. Bucksch

zweckmäßig, die Wege gemeindeseitig auszuführen, auch wenn sie Privatwege (abends absperrenbar) bleiben, und zwar schon in Hinblick auf die meist nicht entbehrliche Beleuchtung, besonders aber zur Gewährleistung einer wirklich sachgemäßen und dauerhaften Ausführung; denn im Wegebau dünkt sich jeder Bürger und Unternehmer sachverständig, aber die Erfahrung der Praxis ist dabei dennoch nicht zu missen.

Über die Kostenersparnisse Zahlen zu nennen, die für jeden Fall zutreffen, dürfte Schwierigkeiten bereiten, da jeder Fall ein anderes Ergebnis haben wird, je nach dem Verhältnis der Nebenwege zu den Hauptstraßen und den Hausfrontlängen, sowie je nach dem, ob man sich entschließt, die Leitungen unabhängig von den Wegen über die Privatgrundstücke zu legen. In den Beispielen 1 bis 5 des Herrn Sierks in Nr. 6 würde hierdurch eine wesentliche Kostenersparnis zu erzielen sein; Kanäle müßten, da sie tiefer als die Hausfundamente liegen, in einem durch den Erdböschungswinkel der Arbeitsgrube bedingten Abstand von den Hausfluchten bleiben.

Für die Breite der Wege würde ein Fahrzeug und ein Fußgänger als Mindestmaßstab anzunehmen sein, für haltende Wagen wären gegebenenfalls Erweiterungen an geeigneten Stellen vorzusehen.

Ist statt der offenen Bebauung der Reihenhausbau die gegebene Bauweise, so geht das Bild der mehrfachen Baufluchten ohne weiteres in das des Zeilenbaues über. —

### III. Von Ing. B. A. I. Bucksch, Westf. Planungsstelle Münster i. W.

(Hierzu die Abb. 1—4, oben.)

Es soll versucht werden, die Wirtschaftlichkeit des von Herrn Baurat Sierks vorgeschlagenen neuen Verfahrens bei den in Kleinstädten Westfalens üblichen Baublocktiefen im Gegensatz zur gewöhnlichen Bauform — zweiseitig bebaute Straßen — zu erbringen:

742 m Leitung zu je 65 M. . . . .	= 47 000 M.
28 Hausanschlüsse zu je 450 M. . . . .	= 12 600 M.
	<hr/>
	59 600 M.

demnach auf 1 Haus 2150 M.

Fall B (Abb. 2).	
298 m Leitung zu je 65 M. . . . .	= 18 800 M.
30 Hausanschlüsse zu je 450 M. . . . .	= 13 500 M.
	<hr/>
	32 300 M.

demnach auf 1 Haus 1080 M.

Diese Zahlen veranschaulichen, daß die Anlage der Versorgungsleitung im Falle A ungeheuer verteuert wird. Die Ersparnis an Straßenbaukosten kommt der Verteuerung der Versorgungsleitungen nicht gleich.

Bei steigendem Gelände (Abb. 5) können Häuser nur einseitig an die Kanalisation angeschlossen werden. Bei ebenem Gelände (Abb. 4) würde durch die Tieferlegung der Leitungen eine Verteuerung entstehen, falls man nicht auf die Entwässerung der Kellergeschosse der Häuser in der zweiten Bauflucht verzichten würde.

Eine weitere Verteuerung würde durch die doppelte Abschließung der Nachbargrundstücke durch Hecken oder Zäune an den Zugangswegen entstehen. Der Briefträger, das Milchmädchen müßten um jedes Haus zu versorgen, statt 1100 m im Fall B 2300 m zurücklegen. Wie soll die Versorgung mit Kohlen u. dgl., wie ein etwaiger Umzug vor sich gehen? Würde jeder Besitzer eines Weges seinem Partner gestatten mit einem Kleinauto den Weg zu befahren? Würde gegebenenfalls bei einer Ausbesserung des Weges diese Streitlos vor sich gehen? Um überhaupt Fuhrwerk in diesen Weg fahren zu lassen, müßte am Ende ein Wendeplatz vorgesehen werden. Dadurch würde aber die Anforderung an Straßengelände die des Falles B überschreiten und auch die Kosten für Straßenerstellung würden wettgemacht. —

## VERMISCHTES

**Arbeiten des Amtes für Stadtplanung in Berlin.** Das Berliner Städtische Nachrichtenamt schreibt: Das allgemeine Interesse, das der städtebaulichen Entwicklung Berlins entgegengebracht wird, gab Veranlassung, verschiedene Abhandlungen zu veröffentlichen, so u. a. über die in Zukunft mögliche Bevölkerung der Stadtgemeinde Berlin auf Grund der Bauverordnung vom 3. November 1925, wie auch über die Freiflächenpolitik der letzten zehn Jahre.

Der Generalbebauungsplan von Berlin wurde bezüglich des Bauzonenplanes auf Grund der neuen Bauordnung fertiggestellt. Auch der Generalfreiflächenplan wurde bis Ende März 1929 soweit gefördert, daß er bis auf einige Spezialpläne feststeht. Für den Schnellbahnplan liegen mehrere Projekte vor, die aber nur soweit festgelegt sind, wie die Ausführung in nächster Zeit bevorsteht. Bei der Deputation für das Siedlungs- und Wohnungswesen liegen, ebenso wie bei der Tiefbauverwaltung, für den Verkehrsstraßenplan mehrere Projekte vor, um die Führung der Ausfall-, Umgehungs- und Ringstraßen klarzustellen. Die Führung der letzteren stößt noch auf Schwierigkeiten. Nach endgültiger Klärung steht der Verkehrsstraßenplan, von dem die City ausgenommen ist, fest.

Um den Anschluß an bestehende Bebauungspläne der Stadtgemeinde Berlin im Rahmen der Landesplanung in verkehrlicher und städtebaulicher Beziehung günstig zu gestalten, wurden mit den angrenzenden Kreisen und Gemeinden Bebauungspläne für die an Berlin grenzenden Gemeinden aufgestellt, wodurch die Fortführung der Berliner Planung in die Provinz hinaus für die Zukunft gesichert wird.

Darüber hinaus erstreckt sich die Arbeit des Berliner Amtes für Stadtplanung auf die sogenannte Landesplanung, die vorerst auf einen Radius von 40 km, später auf einen Radius von 100 km durchgeführt werden wird.

Die Bearbeitung der Schnellverbindungen (Eisenbahn und Schnellbahnprojekte und Autostraßen) nahmen der Entwicklung des Berliner Verkehrs entsprechend einen großen Raum im Arbeitsgebiet der Deputation ein.

Der Ausbau der Ausfallstraßen, die die Verbindung mit den großen Städten der Provinz herstellen, hat weiteren Fortgang genommen. Dem Wachsen des Autoverkehrs entsprechend wurden verschiedene Straßenzüge und Hauptverkehrsstraßen nach modernen Verkehrsgesichtspunkten (2-Richtungen-Fahrdämme mit dazwischenliegendem Straßenbahnplanum) weiter ausgebaut. So wurden bis zum 31. März 1929 die Arbeiten für folgende Ausfallstraßen beendet: Nach Magdeburg: von der Hauptstraße in Schöneberg bis zum Steglitzer Rathaus, nach Dresden: von Belle-Alliance-Platz bis zum Bahnhof Tempelhof, nach Neu-Ruppin: vom Wedding bis zur Seydelstraße in Tegel, nach Stralsund: von der Schwedenstraße bis zur Hauptstraße in Reinickendorf.

Um das Stadttinnere soweit als möglich von dem Durchgangsverkehr zu entlasten, wird die Anlage von Ring- und Umgehungsstraßen weiter gefördert. Bis zum Frühjahr wurde die Umgehungsstraße Ostseestraße—Bornholmer Straße—Christianastraße—Seestraße fertiggestellt. Weitere Projekte (Römerring) sind in Arbeit.

Die Bestrebungen, die Volksgesundheit durch Ausweisung von Wäldern, Parkanlagen und Grünflächen als Freiflächen im Weichbilde Berlin zu fördern und zu erhalten, werden fortgesetzt. 20 000 ha Freifläche befinden sich bereits im städtischen Besitz. Eine radiale Fortsetzung dieser Grünzüge vom Stadtkern aus in die Provinz ist im Gange und wird durch Verhandlungen mit den umliegenden Kreisen und Gemeinden gefördert. Als Freiflächen wurden bis zum März 1929 die folgenden ausgewiesen: Pichelswerder, Schloß Glienicke, das Gelände zwischen Prinz-Friedrich-Leopold, Pohlesee und Kleinem Wannsee, Gelände am Teltowkanal und Gelände am Tegeler Fließ einschließlich Naturschutzgebiet.

Um der Berliner Bevölkerung durch Freihaltung der Uferwege an den Berliner Seen erhöhten Wandergenuß zu beschaffen, wurden bis März 1929 104 km Uferwege vor der Bebauung geschützt, während weitere 150 km dieses Schutzes noch bedürfen. Auch dem Schutz des Landschaftsbildes wurde besondere Aufmerksamkeit zugewandt.

Die Entwicklung des Verkehrs und seine Konzentrierung in der City haben zu ersten Verkehrsschwierigkeiten geführt, da die engen Straßen der Altstadt den jetzigen Anforderungen in keiner Weise gewachsen sind. Wenn auch die sehr hohen Grundstückspreise die Durchführung einer baldigen großzügigen Stadtsanierung und Citybildung erschweren, werden doch alle notwendigen Vorbereitungen getroffen und die Festsetzung neuer Fluchtlinien betrieben. Projekte über die Neugestaltung des Alexanderplatzes, des Molkenmarktes, des Spittelmarktes, des Potsdamer Platzes und des Platzes am Knie, des Durchbruchs Große Frankfurter Straße sowie die Schleusenanlage am Mühlendamm harren ihrer Verwirklichung.

Die zunehmende Bau- und Siedlungstätigkeit hatte zur Folge, daß die Erschließung weiterer Geländeflächen in erhöhtem Maße einsetzte. Im Einvernehmen mit den Bezirksämtern wurde eine große Zahl von Fluchtlinien- und Bebauungsplänen aufgestellt, die eine gesunde Wohnweise ermöglichen. Alte Bebauungspläne mußten zum Teil umgeändert und der neuen Bauordnung und den neuzeitlichen Verkehrsverhältnissen angepaßt werden. Der erhöhte Verkehr erforderte auch in der Innenstadt sowie in einzelnen Außenbezirken die Neufestsetzung von Fluchtlinien, um die durch den gesteigerten Verkehr notwendigen Straßenerweiterungen zum Teil unter Aufhebung von Vorgärten durchführen zu können.

Um der Bevölkerung der dicht bebauten Teile Berlins Gelegenheit zur Erholung auf eigener Scholle, die sie gartenmäßig bearbeiten kann und auf der die Kinder spielen können, zu geben, hat die Deputation für das Wohnungs- und Siedlungswesen, der das Amt für Stadtplanung angegliedert ist, den städtischen Körperschaften die Ausweisung von 80 ha städtischen Geländes als Heimstättengartengebiet empfohlen. Die Gebiete, die als Dauerkleingartengebiete ausgewiesen sind, sind im Laufe der Zeit Kleingärtnern überlassen worden. Es wird versucht, noch weiteres Gelände in geeigneter Lage für Kleingärten bereitzustellen.

Auch der Erhaltung des Baumbestandes in und um Berlin wird im gesundheitlichen Interesse der Bevölkerung besondere Aufmerksamkeit zugewendet. Zur Zeit sind innerhalb Berlins 20 629 ha und außerhalb Berlins (in der 8-km-Zone mit Ausstrahlung) 44 598 ha geschützten Baumbestandes vorhanden. —

**Die Berliner Park- und Grünanlagen.** Aus dem „Verwaltungsbericht der Deputation für das Siedlungs- und Wohnungswesen“ für das Jahr vom 1. 4. 1928 bis 31. 3. 1929 ist zu entnehmen, daß die Gesamtfläche der städtischen Park- und Grünanlagen Ende 1928 rund 1800 ha umfaßte. Bei rund 4,1 Mill. Einwohnern kommen also rund 4,5 qm auf den Kopf der Bevölkerung. Im Haushalt waren für die Erhaltung und Erweiterung dieser Anlagen 12,4 Mill. Mark vorgesehen. Die größten Beträge von dieser Summe sind auf die Bezirke Charlottenburg (206 ha Ges.-Fläche an Park- und Grünanlagen), Treptow (277 ha), Wedding (171 ha) entfallen. An den Volksparks in den Bezirken Tempelhof, Neukölln, Cöpenick, Pankow wurde weiter gearbeitet. Der im Bezirk Wedding liegende rund 110 ha große Volkspark Rehberge wurde vollendet und damit ein großer Schritt vorwärts getan zur Schaffung ausreichender Freiluftanlagen im Norden Berlins. Große Volks-, Lager- und Spielwiesen, Sportanlagen für Sommer- und Winterbetrieb sind hier geschaffen worden, außerdem eine Kleingarten-Dauerkolonie als Beispiel und Muster für weitere derartige Anlagen. Kleinere gärtnerische Anlagen mit Kinderspielwiesen, Planschbecken usw. sind an verschiedenen Stellen inmitten enger Bebauung ausgebaut worden. Eine besondere Stellung nimmt nach dieser Richtung die Ausgestaltung des ehem. Luisenstädtischen Kanals ein, durch dessen Zuschüttung ein etwa 2 km langer Grüngürtel geschaffen werden konnte, der eine wertvolle Erweiterung der Erholungsflächen dieser stark bewohnten Viertel darstellt. Die Anlagen sind aber erst zum Teil vollendet, jedoch konnte die Anlage mit dem ehemaligen Engelbecken zur öffentlichen Benutzung freigegeben werden. Von neuen Plänen ist zu erwähnen, daß im Norden Berlins durch Erschließung neuer Flächen der Jungfernheide ein neuer, etwa 100 ha großer Volkspark geschaffen werden soll, der zwischen dem Volkspark Rehberge und Jungfernheide eine Verbindung herstellen wird. —

# ZEITSCHRIFTENSCHAU

bearbeitet im Deutschen Archiv für Siedlungswesen, Berlin

## Allgemeines Siedlungswesen.

174. Landflucht und Heimstättensiedlung. Von Dr. Bethke.

Verfasser setzt die Begriffe Landflucht und Landarbeitermangel gleich. Die Ursachen der Landflucht in ihrer Gesamtheit und im einzelnen und ihre Beseitigungsmöglichkeit, die Bedeutung der Heimstättensiedlung für die Landflucht werden eingehend untersucht. Ostpreuß. Heim 1929/30 Nr. 1.

175. Die Umsiedlung von betriebsüberzähligen Ruhrbergarbeiterfamilien nach Ahlen in Westfalen. Von W. Genzmer. Beispiel einer Verpflanzung von Bergarbeitern in ein anderes Bergbaugebiet. Der Aufsatz bringt außer dem Überblick über die verwaltungsmäßige Arbeit eine genaue Beschreibung der Siedlungsanlage und der Haustypen mit Abbildungen. Wohnung 1929/30 Nr. 7.

## Ländliches Siedlungswesen.

176. Wirtschaftssiedlung in Ostpreußen. Von Mundt.

Der Aufsatz erörtert die Bedingungen, die die verschiedenen Formen ländlicher Ansiedlung bestimmen. Einige praktische Beispiele ergänzen die Ausführungen. Ostpreuß. Heim 1929/30 Nr. 1.

## Städtebau. Gesamtgestaltung.

177. Der Lebensraum der Kleinstadt. Von Gustav Langen.

Der Aufsatz behandelt vor allem die Hindernisse, die auf dem Gebiet des Grundstückswesens der planmäßigen Umgestaltung der Kleinstadt sich entgegenstellen.

Dt. Bauztg. 1929 Nr. 86, Beilage „Stadt und Siedlung Nr. 10.“

Bauamt und Gemeindebau 1929 Nr. 25.

178. Die Bedeutung und die Aufgaben der Kleinstadt im Städtebau und Siedlungswesen. Von Dr. Vetterlein.

Bauamt und Gemeindebau 1929 Nr. 22.

179. Hermann Jansen zu seinem 70. Geburtstag.

Eine Auswahl der Arbeiten Jansens. (Vgl. Nr. 97.) Städtebau 1929 Nr. 10.

180. Grüngestaltung der heutigen Stadt. Von Dr.-Ing. Ph. A. Rappaport.

Die Grüngestaltung hat von den großen zusammenhängenden Grünflächen auszugehen.

Gartenkunst 1929 Nr. 9.

181. Neue kommunale Grünpolitik. Von Leberrecht Migge.

„Die Städte stehen heute vor der Notwendigkeit einer Selbsthilfeaktion für die ordentliche Bestellung und wirtschaftliche Nutzbarmachung ihres Stadtlandes. Das kann, außer in beschränkter Weise durch die städtischen Wohnsiedler und Kleingärtnermassen, nur durch neue stadtgeborene und stadtgebundene Gärtner und Halbgärtner erreicht werden.“

Siedlungs-Wirtschaft 1929 Nr. 8/9.

182. Kleingarten-Politik. Von Johannes Grobler.

Städtebau 1929 Nr. 7.

Grundsätzliches zur Kleingartenpolitik. Von Leberrecht Migge.

Gartenproduktion oder Gartenkonsum als Grundlage mod. Grünflächenpolitik im Städtebau? Von Ulrich Wolf.

Städtebau 1929 Nr. 10.

Eine Auseinandersetzung über die Frage der produktiven Grünfläche.

## Städtebau. Einzelgestaltung.

183. Bauordnung und Städtebau. I. Gruppenbau. Von Dr.-Ing. Alfred Gellhorn.

Verfasser setzt die Vorzüge der Gruppenreihung auseinander, die in besserer Ausnutzung der Straße,

also geringeren Anliegerbeiträgen, in der geringen Zahl der Einmündungen in die Verkehrsstraßen, in größerer Freizügigkeit der Anordnung bestehen. Der letztere Punkt scheint uns, im Gegensatz zur Stellungnahme der Schriftleitung, besonders wichtig. Der Hauptfaktor bei allen Berechnungen sollte der Mensch sein. Das ist eine Erkenntnis, die vor gar nicht so langer Zeit neu entdeckt wurde. Der Mensch aber braucht zu seinem Wohlbefinden nicht nur eine technisch und wirtschaftlich einwandfreie Wohnung. Er wohnt auch in der Straße und in der Stadt, die daher nicht „öde“ aussehen darf. Theoretische Berechnungen, die diesen Gesichtspunkt, weil in Zahlen nicht darzustellen, vernachlässigen, begehen einen Fehler, den wir überwinden zu haben glaubten. (Vgl. Nr. 164.)

II. Straßenbaukosten und Grundstücksbebauung. Von Dr.-Ing. Küster. Siehe Nr. 165.

Zentralbl. d. Bauverwltg. 1929 Nr. 42.

184. Uitbreidingsplan voor het noordelijk en noordwestelijk stadsgedeelte (Blijdorp) te Rotterdam. Von W. G. Witteveen.

Die Geschichte des Bebauungsplanes für den nördlichen und nordwestlichen Stadtteil von Rotterdam gibt einen guten Eindruck von der schnellen Entwicklung, die die städtebaulichen Anschauungen seit Beginn des 20. Jahrhunderts durchgemacht haben.

Tijdschrift voor Volkshuisvesting 1929 Nr. 9.

185. Neue Baugedanken im alten Danzig. Von Martin Kießling.

Verfasser beschreibt die Schwierigkeiten, die sich der Durchführung neuer Baugedanken in der Danziger Altstadt entgegenstellen. Als Beispiel für die neue Bautätigkeit wird ein neuer Stadtteil an der Ringstraße und am Heeresanger vorgeführt.

Zentralbl. d. Bauverwltg. 1929 Nr. 45.

186. Kleinhaus und Großsiedlung. Von Dr.-Ing. Max Säume und Dipl.-Ing. Günther Hofmann.

Ausgestaltung eines Platzes in einer Großsiedlung. Neubau 1929 Nr. 19.

187. Siedlung Koyne bei Forst. Von Kühn. Stadtbaukunst 1929/30 Nr. 7.

188. Die Umgestaltung des Burgplatzes in Essen. Von Bode.

Zentralbl. d. Bauverwltg. 1929 Nr. 42.

## Landesplanung.

189. Stadtplanung — Landesplanung — Reichsplanung. Von Helmuth Delius.

„Wenn man eine wirtschaftliche Betätigung, wenn auch mehr oder weniger intensiv, in allen Teilen des Reiches anerkennt, kann man nur die Ausdehnung der Landesplanung auf alle Teile des Reiches fordern, insbesondere aber die Einbeziehung wichtiger Stadtplanungen in die Landesplanung. Dabei der Landesplanung die gesetzliche Grundlage zu verschaffen, ist eine der Aufgaben der Städtebaugesetzgebung.“

Stadtbaukunst 1929/30 Nr. 6 und 7.

190. Gesetzliche oder vertragliche Regelung der Landesplanung? Von Dr. Delius, Wesermünde.

Die im Entwurf zum Städtebaugesetz vorgesehene Regelung der Fragen der Landesplanung führe zu komplizierten Verfahren und zu starken Eingriffen in die Selbstverwaltung der Städte. Ein freiwilliger Zusammenschluß der Gemeinden zu Landesplanungsverbänden sei diesem gesetzlichen Zwange vorzuziehen.

Städtetag 1929 Nr. 10.

191. Die Umgemeindungen in Westdeutschland. Von Hermann Ehlgötz.

Die auf Grund des Gesetzes über die kommunale Umgliederung des rhein.-westf. Industriegebiets eingetretenen Änderungen.

Dt. Bauztg. 1929 Nr. 87 und 89, Beilage „Bauwirtschaft und Baurecht“ Nr. 40 und 41.

Monatsbeilage zur Deutschen Bauzeitung Nr. 92. Inhalt: Entwurf eines Generalbauplanes für das Moselbecken, insbesondere für den Raum Trier — Ein neues Prinzip der Geländeerschließung — Vermischtes — Zeitschriftenschau —

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