

113/11/22  
**DBZ**

# DEUTSCHE BAUZEITUNG

MIT VIER BEILAGEN

**KONSTRUKTION UND AUSFÜHRUNG • WETTBEWERBE  
STADT UND SIEDLUNG • BAUWIRTSCHAFT UND BAURECHT**

---

## STADT UND SIEDLUNG

**STADT- UND LANDESPLANUNG • VERKEHRS-  
WESEN • VERSORGUNGSANLAGEN**

**HERAUSGEBER • PROFESSOR ERICH BLUNCK UND  
REGIERUNGSBAUMEISTER FRITZ EISELEN**

# 1930



XV. 33/1930.



**VERLAG DEUTSCHE BAUZEITUNG GMBH IN BERLIN SW 48**

---



P.389/30

14. 11

## VON DER ITALIENISCHEN AUSSTELLUNG FÜR WOHNWESEN UND STÄDTEBAU IN ROM 1929

VON GEH. OB.-BAURAT DR. H. C., DR.-ING. E. H. JOS. STÜBBEN

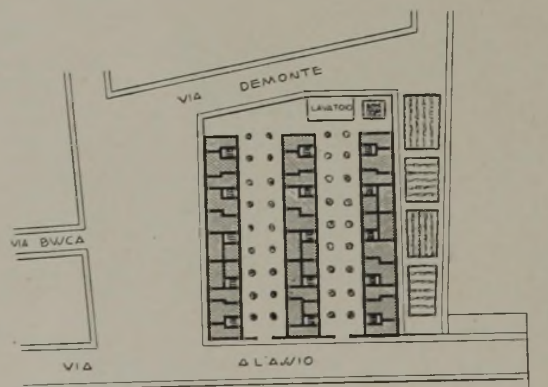
MIT 11 ABBILDUNGEN



WOHNHAUSGRUPPE FÜR EISENBAHNBEAMTE IN TURIN

Über den umfangreichen Inhalt der mit dem vorjährigen internationalen Kongreß verbundenen Ausstellung ist im Jahrgang 1929 kurz berichtet worden, ohne daß auf einzelne Gegenstände näher eingegangen werden konnte. Es sei hier nachträglich gestattet, wenigstens drei typische Beispiele zu besprechen und vorzuführen, und zwar aus dem Gebiete des Wohnungswesens die Bautätigkeit der italienischen Staatseisenbahnverwaltung, aus dem Städtebau einen Vorschlag zur Verkehrsverbesserung im Inneren der Stadt Rom und die Schaffung eines neuen architektonischen Zentrums in der Stadt Bergamo.

Die Eisenbahnverwaltung unterscheidet die aus Staatsmitteln erbauten Wohnungen (Fondi patrimoniali) und die von Baugenossenschaften und sonstigen Trägern der Unternehmung mit staatlicher Beihilfe errichteten Wohngebäude. Die Zahl der ersteren, berechnet bis 30. Juni 1929, beträgt rund 9000 Wohnungen mit 31 100 Wohn-, Schlaf- und Küchenräumen; fernere staatliche Bauten mit 240 Wohnungen und 950 Räumen sind in der Ausführung begriffen. Nicht eingerechnet sind die Dienstwohnungen auf den Bahnhöfen und entlang den Bahnstrecken. Für Beihilfen sind 80 Millionen Lire zum Zinsfuß von 5,75 v. H. zur Verfügung gestellt. Im ganzen wurden auf beide Arten 18 100 Wohnungen mit 60 600 Räumen erstellt. Außerdem sind 5470 Wohnungen mit 38 600 Räumen durch private Baugenossenschaften des Bahnpersonals errichtet worden. Eine Zählung hat ergeben, daß etwa



PLAN ZU 1

25 v. H. der Wohnungen aus einem Wohnraum nebst Küche bestehen, 41 v. H. aus zwei Wohnräumen mit Küche, 28 v. H. aus drei, 4½ v. H. aus vier und 1½ v. H. aus mehr als vier Wohnräumen mit Küche. Eine andere Zusammenstellung ergibt, daß rund 5 v. H. der Häuser in fünf- bis sechsgeschossigen, 9 v. H. in viergeschossigen, 5 v. H. in dreigeschossigem Reihensbau, 56 v. H. paarweise und 25 v. H. in freistehender Bauweise ausgeführt sind. Als Beispiele der landesüblichen, wenig an-

1

2

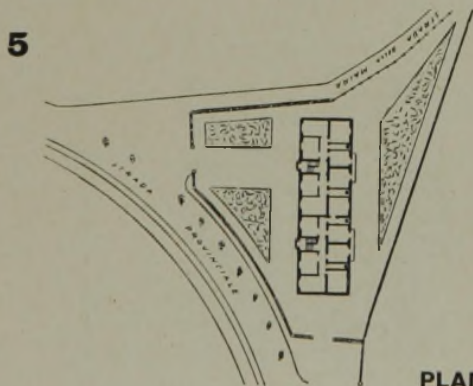
1



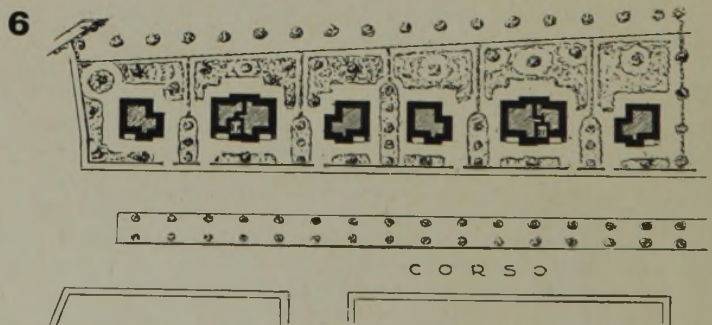
WOHNUNGEN FÜR EISENBAHNBEAMTE IN ALESSANDRIA



WOHNHÄUSER FÜR EISENBAHNBEAMTE IN TURIN



PLAN ZU 3



PLAN ZU 4 (DOPPELTER MASSSTAB)

ziehenden Bauart mögen die Abb. 1—6, S. 1 u. hierüber, dienen, Gebäudegruppen aus Turin und Alessandria darstellend<sup>1)</sup>.

Was die Verkehrsverbesserung im Innern der Stadt Rom betrifft, so schweben seit längerer Zeit Pläne zur unmittelbaren Verbindung des südwestlichen Endpunktes der vom Bahnhofs kommenden breiten Via Cavour mit dem Corso Vittorio Emanuele,

<sup>1)</sup> Aus: Le Abitazioni per il personale delle ferrovie dello stato, Roma 1929, anno VII.

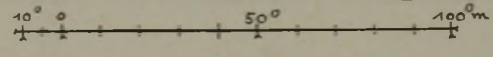
da der bestehende Weg durch die enge Via Cremona und die noch schmalere, ohnehin überlastete Via del Plebiscito in keiner Weise dem Bedürfnis genügt. Der mehrfach bearbeitete Vorschlag eines Tunnels unter dem Kapitlhügel (wie er in Abb. 7, S. 3, annähernd punktiert ist) scheint an der Besorgnis zu scheitern, daß wertvolle antike Bauteile, die bei den Freilegungen und Ausgrabungen zutage treten, zerstört werden. Ingenieur Nestore Cinelli hat deshalb den in Abb. 7 dargestellten Plan entworfen, nach welchem aus der Nähe des Vereinigungspunktes der von Piazza Vittorio

- A Palazzo Massimi
- B Universität
- C Pantheon
- D S. Andrea d'alle
- E S.M. sopra Minerva
- F Kirche del Gesù
- G Palazzo Farnese
- H Teatro Marcello
- J Pal. Venezia
- K Palazzo Doria
- L Pal. Salviati
- M Pal. Colonna
- N Pal. Quirinale
- O Pal. Rospigliosi
- V.E.D. Victor Emanuel-Denkmal
- P San Domenico
- Q Maria Maggiore
- R S. Pin yincoli
- S San Martino
- T Banca d'Italia



- 1 Piazza Venezia
- 2 Foro Trajano
- 3 Piazza Magnanapoli
- 4 Via Quattro Fontane
- 5 Via Cavour
- 6 Via Giovanni Lanza
- 7 Capitol
- 8 Piazza Bocca di Verità

**Geplanter Strassendurchbruch in Rom vom Corso Vittorio Emanuele zur Via Cavour.**



**STRASSENDURCHBRUCH IN ROM 1:20000**

**RECHTS: DETAILPLAN RD. 1:3000 UMGEBUNG DES RUNDPLATZES NAHE DER VIA NAZIONALE**



**VON DER AUSSTELLUNG ROM 1929**

Emanuele kommenden Via Giovanni Lanza mit der Via Cavour ein Strassendurchbruch in nordwestlicher Richtung angelegt werden soll, der die Via Nazionale bei der Banca d'Italia unterfährt, dann auf einem Rundplatze sich westwärts wendet, um auf den Corso Vittorio Emanuele gegenüber der bekannten Kirche San Andrea della Valle zu münden. Dem letzteren Zwecke dient ein schon im amtlichen Bebauungsplan vorgesehener Seitenplatz. Verfolgt man die Cinellische Linie rückwärts, so ist alsbald an der vom Pantheon kommenden Via de' Cestari eine Halbkreisfläche vorgesehen, von deren Nordhälfte die neue Straße ihren Weg nimmt zu der kleinen Piazza Grazioli am Palazzo Doria, in Abb. 7 mit dem Buchstaben K bezeichnet. Hier bietet sich eine erste, ernste Schwierigkeit. Der Verfasser macht zwar geltend, daß nur minderwertige Teile des zu durchfahrenden Palastes betroffen werden. Immerhin mögen Zweifel gerechtfertigt sein, die nur eine genaue Bearbeitung und Prüfung wird lösen können. Der altherühmte Corso, jetzt Corso Umberto benannt, an der Ostseite des Palazzo Doria, soll unterfahren werden, um die starken Störungen im Niveau sich kreuzender lebhafter Verkehrsströme zu vermeiden. Die Südfront des nun folgenden Palazzo Salviati (Teil des Palazzo Odescaldi) bleibt unberührt und könnte nach Cinellis Meinung, wenn sie frei an die neue Straße zu stehen kommt, würdiger ausgestaltet werden, als es jetzt an enger Gasse der Fall ist.

Dann aber folgt die zweite bedenkliche Stelle des Planes, nämlich die Durchfahrung des mit M bezeich-

neten Palazzo Colonna. Von diesem werden in Mitleidschaft gezogen drei, durch zwei Höfe getrennte, Bautakte. Der erste Bauteil soll in Straßenhöhe durchbrochen, der erste Hof derart gesenkt werden, daß ein zweistraffiger Tunnel unter den folgenden Bauteilen, Straßen und Baublöcken, den Palazzo Rospigliosi streifend, bis zu dem oben erwähnten Rundplatze führt (Abb. 8). Geradeaus ist eine Verlängerung vorgesehen, welche die Via Parma unterkreuzt und zu der aus dem bestehenden Quirinaltunnel kommenden Via Milano emporsteigt. Der Hauptzweig der neuen Straße aber wendet sich südostwärts, unterfährt am Gebäude der Banca d'Italia die verkehrsreiche Via Nazionale (um auch hier die Schwierigkeiten der Niveaure Kreuzung zu vermeiden), nimmt auf einer seitlichen Erweiterungsfläche die Via Milano auf und mündet auf Via Cavour und Via Giovanni Lanza etwa 70 m oberhalb des erheblich tiefer liegenden Vereinigungspunktes dieser beiden Straßen.

Die neue Straße soll 25 m breit werden, im Tunnel aus zwei in entgegengesetzter Richtung zu befahrenden, je 12,5 m breiten Zweigen bestehen und überall bequeme Steigungsverhältnisse aufweisen. Leider läßt sich dies nicht nachprüfen, weil ein Längenprofil fehlt. Die Gesamtlänge von der Via Giovanni Lanza bis zum Seitenplatze am Corso Vittoria Emanuele ist rd. 1900 m; die Abkürzung gegenüber der bestehenden Linie Via Cavour — Via Cremona — Via Plebiscito beträgt etwa 25 m, ist also nicht von Bedeutung. Als entscheidende Vorteile sind die Umgehung der Via Cremona, der



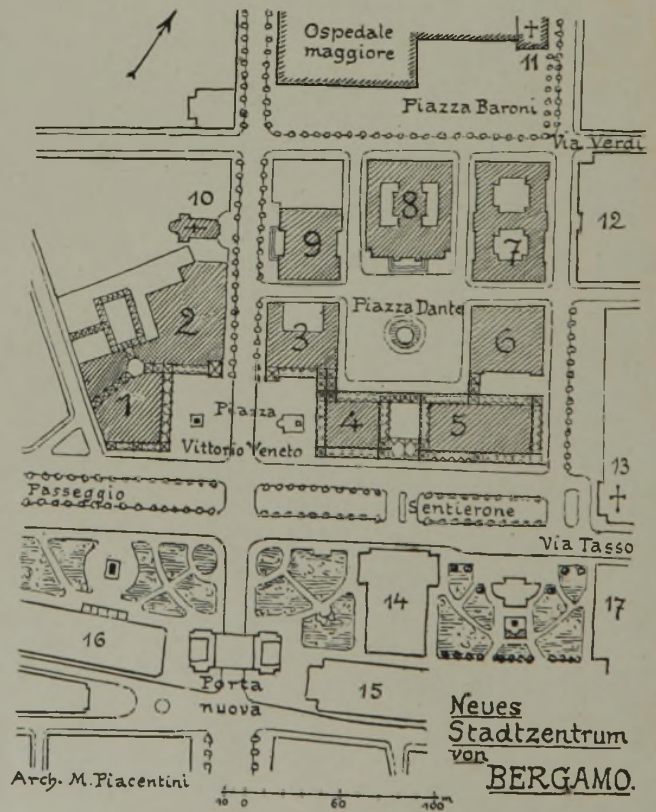
BLICK AUS DEM PASSEGGIO SENTIERONE AUF DIE KIRCHE SAN BARTOLOMEO



BLICK IN DIE PIAZZA VITTORIO VENETO

NEUES STADTZENTRUM IN BERGAMO. ARCHITEKT: M. PIACENTINI

ERKLÄRUNG ZUM PLAN: 1 BANCA BERGAMOSA, 2 BANCA POPOLARE, 3 CREDITO ITALIANO, 4 UND 5 FRAGLICH, 6 HANDELSKAMMER, 7 POST, 8 GERICHT, 9 BANCA D'ITALIA, 10 EV. KIRCHE, 11 SAN ANTONIO, 12 NEUES THEATER, 13 SAN BARTOLOMEO, 14 TEATRO DONIZETTI, 15 BANCA NAZIONALE, 16 PREFETURE, 17 MUNICIPIO



PLAN RD. 1 : 4000

Piazza Venezia und besonders der engen Via del Plebiscito sowie die kreuzungsfreie Unterfahung der jetzt schon überlasteten Straßen Via Nazionale und Corso Umberto zu betrachten. Man wird den Erfolg der in den Fachkreisen anscheinend günstig aufgenommenen Cinellischen Bestrebungen mit einer gewissen Spannung entgegensehen dürfen.

Die oberitalienische, etwa 35 000 Einwohner zählende Stadt Bergamo gehört zu den bemerkenswertesten Orten des Landes; sie besteht aus der hoch auf einem Vorhügel der Alpen liegenden, burgähnlichen Citta alta und der größeren Talstadt, in deren Mitte man, vom Bahnhofe kommend, durch die Porta nuova eintritt. Hier lag bis vor kurzem ein ausgedehntes, nur mit wertlosen Buden besetztes, vernachlässigtes Gelände, das ehemals den üblichen Jahrmärkten diente. Die Umwandlung dieses Geländes in ein vortreffliches architektonisches Stadtzentrum ist das verdienstvolle Werk

des römischen Architekten Marcello Piacentini, der aus einem zweimaligen Wettbewerb siegreich hervorgegangen war. Abb. 11, S. 4, zeigt die glückliche Anordnung zweier Monumentalplätze, Piazza Vittorio Veneto und Piazza Dante genannt, die von stattlichen, teils vollendeten, teils im Bau begriffenen öffentlichen oder halböffentlichen Bauwerken umrahmt sind und außerdem eine Hauptstraße der Stadt, den Passeggio Sentieroni, zieren. Der Plan bedarf an sich kaum der Erläuterung. Abb. 9 und 10<sup>2)</sup> geben eine Vorstellung von der künstlerischen Auffassung des Architekten.

Die Ausstellung in Rom, so reichhaltig und stellenweise vortrefflich ihr Inhalt war, litt an einer gewissen Unübersichtlichkeit; auch waren manche bedeutungslose Dinge vorgeführt, die besser fortgeblieben wären. Dennoch aber war es ein überzeugender Beweis von dem umfassenden und unermüdeten Vorwärtstreben der italienischen Fachgenossen. —

## VEREINHEITLICHUNG DES KARTENWESENS IN DEN LANDESPLANUNGSVERBÄNDEN

VON VERMESSUNGSRAT ROHLEDER, FRANKFURT A. M.

MIT 2 ABBILDUNGEN

Zum Aufsatz unter vorstehender Anschrift in Nr. 5 „Stadt und Siedlung“ vom Mai 1929 nimmt in der „Ostdeutsch. Bauzeitung“ Nr. 50/1929 Dr.-Ing. Langenbeck, Breslau, Stellung. Die Angelegenheit dürfte bedeutungsvoll genug sein, sie nochmals zu behandeln.

Im allgemeinen stimmt Dr. L. den in Nr. 5/1929 „Stadt und Siedlung“ gemachten Darlegungen zu. Er unterstreicht die erhobene Forderung nach einem zusammenhängenden, anschaulichen und bis auf den Gegenwartsbestand berichtigten Kartenmaterial, und bemerkt dazu: „Die Wichtigkeit des Kartenwesens würde in der praktischen Bauwirtschaft nicht immer voll gewürdigt.“ Dr. L. nimmt dann aus dem Aufsatz den Anlaß, um auf die Unterscheidung des aus entzerrten Senkrechtaufnahmen hergestellten Luftbildplanes und der aus stereophotogrammetrischen Schrägaufnahmen im Autokartographen oder Stereoplanigraphen hergestellten „exakten topographischen Signaturenkarte“ ausführlicher einzugehen.

Dieser Hinweis ist durchaus wichtig, und an dieser Stelle\*) schon früher behandelt worden. Man darf sich aber nicht verhehlen, daß auch die stereophotogrammetrische Aufnahmemethode nicht immer das geeignete Mittel ist, um schnell eine „exakte“ Karte herzustellen. Es ist auch darauf hinzuweisen, daß die Kosten sich gegenüber dem Luftbildplan aus Senkrechtaufnahmen wesentlich, etwa auf den vier- bis sechsfachen Betrag, erhöhen und schon nahe an die Kosten einer terrestrischen Aufnahme herankommen. Doch das kann nicht ausschlaggebend sein, sobald der Luftbildplan infolge zu großer Höhenunterschiede im Gelände praktisch keinen Wert mehr hat, und als Karte nicht mehr in Frage kommen kann. Wichtiger ist darauf hinzuweisen, daß erfahrungsgemäß die Aerophotogrammetrie in Waldgebieten zur Erfassung der Bodenformation weniger anwendbar ist und besonders in stark angebauten Gebieten sehr der Nacharbeit durch terrestrische Messungen bedarf. Diese können u. U. so erheblich sein, daß eine terrestrische Messung unter weitgehender Heranziehung des vorhandenen Kartenmaterials schneller, besser und billiger zum Ziele führt. Wichtig ist, rechtzeitig zu erkennen, welches Aufnahmeverfahrens man sich bedienen muß.

Dr. L. stellt dann die Frage, ob die praktische Bauwirtschaft Pläne, die auf dem Gebiete des Luftbildes entstehen, stets mit solcher Genauigkeit brauche, wie sie vielfach gefordert wird. Es wird das wohl nicht durchaus immer der Fall sein. Aber unzuverlässige Pläne bergen die Gefahr in sich, daß darauf Projekte entwickelt werden, die sich später nicht durchführen lassen. Auch hier ist es schlechterdings nicht durchführbar, alle jene Stellen in den Plänen kenntlich zu machen, die mit Vorsicht zu betrachten sind. Endlich ist es oft nicht viel teurer und langwieriger, eine gute Karte zu liefern, als eine flüchtige Karte herzustellen,

wenn die Anfertigung sofort richtig in die Wege geleitet wird. Die Planunterlagen sollen für generelle Planungen im allgemeinen nicht wesentlich ungenauer oder flüchtiger hergestellt werden, sie sollen in der Darstellung nur generalisiert werden, d. h. es können zahlreiche Einzelheiten, z. B. Eigentums Grenzen, Parzellennummern, Hausnummern usw. fehlen, weil man sie beim generellen Entwurf noch nicht gebraucht. Hierdurch gewinnt aber der generelle Plan wesentlich an Klarheit, und hierin besteht ja auch die große Überlegenheit der Strich- und Signaturenkarte gegenüber dem Luftbild. Die Strich- und Signaturenkarte soll deshalb auch immer das eigentliche Ziel der Planbeschaffung in den Landesplanungsverbänden bleiben, das nicht aus den Augen zu verlieren ist. Der Luftbildplan ist eine „erfreuliche und sehr nützliche“ Ergänzung und anfangs ein schätzenswerter Notbehelf, aber niemals wird er die Strich-Signaturenkarte vollkommen ersetzen können, auch wenn einige Heißsporne, die es ja immer bei Neuerungen gibt, dies glaubhaft machen wollen. Abb. 1 und 2, S. 6, werden ohne weiteres die wesentlich größere Brauchbarkeit der Strich-Signaturenkarte deutlich machen.

In dem Aufsatz in Nr. 5/1929, Stadt und Siedlung, ist die Notwendigkeit betont, daß der Landesplanungsverband dauernd durch einen Vermessungsreferenten beraten wird. Inzwischen ist der Landesplanungsverband Köln aus Erkenntnis der Wichtigkeit des Kartenwesens noch einen Schritt weitergegangen. Zur Förderung der fachgemäßen Behandlung dieser Fragen in den Landesplanungsverbänden darf hierfür Interesse vorausgesetzt werden.

In Köln steht dem Landesplanungsverband ein Kartenbeirat zur Seite, der aus den Vermessungsfachleuten der beteiligten Provinz, Regierung, Gemeinden und Kreisen gebildet ist, und dessen Vorsitzenden die Stadt Köln bestellt. Aus den Mitgliedern ist ein Arbeitsausschuß berufen, an dem Stadt Köln mit 2 Vertretern, Regierung Köln, Kreisverband Köln, Provinzialverband Köln, Verein der selbständigen Landmesser Köln, Stadt Bonn mit je einem Vertreter und außerdem der Geschäftsführer des Landesplanungsverbandes beteiligt sind.

Aufgabe des Kartenbeirats ist die Sammlung und Erneuerung der Karten und Pläne, und zwar:

- a) Berichtigung der Meßtischblätter;
- b) Ausbau der Grundkarte 1 : 5000;
- c) Anlage der Luftbildkarte;
- d) Berichtigung der Katasterkarte, ihre einheitliche Orientierung und ihr Ausbau als Einheitskarte;
- e) Vereinheitlichung der Stadtpläne in Orientierung, Begrenzung, Maßstab, Darstellung, Färbung und Beschaffung;
- f) Beschaffung von Sonderplänen.

Als nächste Aufgabe betrachtet der Arbeitsausschuß:

1. das Kartenmaterial der angeschlossenen Behörden zu erkunden und zu sichten;
2. die Meßtischblätter zu berichtigen;
3. die trigonometrische Netzkarte aufzustellen;
4. die Luftbildmessung zu organisieren.

\*) Vgl. die früheren Aufsätze: I. „Neuzeitliche Hilfsmittel im Dienste der Landes- und Stadterweiterungsplanungen — Luftbildvermessungswesen und Reliefierung des Geländes —“, „Stadt und Siedlung“ Nr. 16/1927 und Nr. 17/1927; ferner II. unter obenstehendem Titel „Stadt und Siedlung“ Nr. 5/1929, S. 57.

2) Aus Roberto Papini: Bergamo sinnovata. Istituto italiano d'arti grafiche, Bergamo 1929.



AUS-  
SCHNITT  
AUS EINEM  
STADTPLAN  
1 : 5000



LUFTBILD  
ZU 1  
1 : 5000

Da die Bedeutung der Behandlung des Kartenwesens in den Landesplanungsverbänden über den Rahmen der besonderen Aufgaben des Kölner Verbandes hinausgeht, weil hier der Weg gegeben ist, um die angestrebte, für die Volkswirtschaft so wichtige Reichswirtschaftskarte zum Teil durchzuführen, zum Teil vorzubereiten, hat der Kartenbeirat Köln beim Reichsbeirat für Vermessungswesen die Bestellung eines Sachverständigenbeirats angeregt, dem die Ausarbeitung einheitlicher Richtlinien für die Arbeiten der Kartenbeiräte der Landesplanungsverbände übertragen werden soll. Hierdurch würde erreicht werden, daß überall im Reich Gleiches angestrebt wird, und die für das Kartenwesen in den Landesplanungsverbänden aufgewendeten Mittel für die Volkswirtschaft in nützlichster und dauernd wertvoller Form angelegt werden.

Die Materie verlangt, daß als Mitglieder des Sachverständigenbeirats führende Vertreter des Vermessungs- und Kartenwesens der Reichs-, Staats- und Gemeindebehörden berufen werden, und für die Kartenbeiräte der einzelnen Landesplanungsverbände, daß im Verbandsverband ein Vermessungsfachmann, sofern eine Gemeinde zwei oder mehrere Sitze zu besetzen hat, vertreten ist. Vorteilhaft würde dieses aber auch deshalb sein, weil dieser zugleich über die bedeutenden Fragen der Bodenwerte, der Geländebeziehungen und ihrer Auswirkung auf die zu beratenden Projekte und Aufgaben nach Maßgabe seiner Beschäftigung am besten im Bilde sein muß. Manche Ideen, die in den Beratungen aufkommen, werden durch seine Mitwirkung als undurchführbar abgetan, und damit wird das Durcharbeiten mancher Projekte erspart. —



## VERMISCHTES

Groß-New York\*). Nach siebenjähriger Arbeit, die 1 Million Dollar gekostet hat, ist von einem zu diesem Zweck eingesetzten Ausschuß ein Plan für ein Groß-New York aufgestellt worden. Er umfaßt eine Fläche von 14 312 qkm mit 456 Städten, die in 22 verschiedenen Kreisen — counties — liegen. Sie haben zur Zeit eine Bevölkerung von zusammen 10 Millionen, von denen 6 innerhalb des jetzigen New York auf einer Fläche von 770 qkm wohnen. Der Stadterweiterungsplan rechnet mit einer Bevölkerung von 20 Mill. Köpfen im Jahre 1965. Zur Beleuchtung dieser Zahl führt „Engineering News-Record“ an, daß die 6 Millionen die Einwohnerzahl der 141 Städte der Vereinigten Staaten zusammen, die vor dem Bürgerkriege im Jahre 1860 8000 und mehr Einwohner hatten, um etwa 1 Million übertreffen, daß im Jahre 1890 die 445 Städte dieser Größe 18,25 Mill. Bewohner hatten und daß das ganze Gebiet der Vereinigten Staaten um 1840 von 17 Mill. Menschen bewohnt war.

Die Bevölkerungsdichte des jetzigen New York bewegte sich im Jahre 1925 zwischen 255 000 auf 1 ha in Manhattan und etwas über 100 in einem der Außenbezirke. 1926 standen zur Beförderung dieser Bevölkerung neben Eisenbahnen und Straßenbahnen 421 000 Personenkraftwagen und 34 000 Omnibusse und Kraftdroschken zur Verfügung, und es liefen 107 000 Lastkraftwagen. Das jetzige Gebiet von New York City hat heute Straßen von 14 550 km Länge; von ihnen haben schätzungsweise gegen 5000 km eine feste Decke. Zwölf Fernbahnen münden in dieses Gebiet mit 3040 km Streckenlänge. Von den 245,5 Mill. Fahrgästen, die sie im Jahre 1924 befördert haben, waren 170 Mill. oder rd. 70 v. H. Bewohner von New York, die regelmäßig auf ihnen zwischen Wohnung und Arbeitsstätte hin und her fahren. Nach dem Stand von 1925 gab es in diesem Gebiet 1110 km Schnellbahnen, die im Jahre 1928 3,5 Milliarden Fahrgäste befördert haben. Bereits jetzt bestehen 52 Flugplätze.

Als Zweck des jetzt aufgestellten Plans wird bezeichnet, der Bevölkerung und den Behörden Richtlinien für die zukünftige Entwicklung der Stadt zu geben und so dafür zu sorgen, daß den Bewohnern ein Höchstmaß an Gesundheit, Sicherheit, Bequemlichkeit und allgemeines Wohlbefinden gewährleistet wird. Es handelt sich dabei im wesentlichen darum, eine Entwicklung zu verhindern, die später als ein Hindernis für den Ausbau der Stadt empfunden werden könnte. Wenn ähnliche Pläne bisher zu keinem Ergebnis geführt haben, so wird die Schuld dem Umstand beigelegt, daß die einschlägigen Fragen des Verkehrs, der Art der Bebauung und sonstigen Ausnutzung des Grund und Bodens nicht genügend umfassend und großzügig erörtert worden sind.

Das Gebiet, auf das sich die aufgestellte Planung bezieht, ist so abgegrenzt, daß alle seine Bewohner innerhalb angemessener Frist aus den Wohnvierteln in die Geschäftsgegend gelangen können; auf die Grenzen der Ortschaften und Bezirke ist dabei gebührende Rücksicht genommen worden, ebenso auf die Bodengestaltung.

Was zunächst die Straßen in dem zukünftigen Groß-New York anbelangt, so folgen die Durchgangs- oder Fernstraßen im wesentlichen den bestehenden Straßenzügen, von denen einige bereits ausgebaut, andere aber noch unbefestigt sind. Einige Straßenzüge sind als Schnellstraßen bezeichnet; sie sind von Kreuzungen in gleicher Höhe frei gehalten. Die bestehenden Bezirksstraßen sind durch zwischen sie eingeschobene Straßen ergänzt. In etwa 20 km Entfernung vom Rathaus werden die Stadtteile, in denen sich der Hauptgeschäftsverkehr abspielt, und die bereits ausgebauten Wohnviertel von einer Ringstraße umgeben. Der amerikanischen Anschauung entspricht es, daß innerhalb dieses Rings die Straßen in der Ost-West- und in der Nord-Süd-Richtung verlaufen. Daneben bestehen 20 Durchmesserstraßen, die in der Richtung gegen den Uhrzeiger numeriert sind. Um den genannten Ring sind noch weitere Straßen herumgeführt. Endlich ist eine das ganze Stadtgebiet vermeidende Umgehungsstraße vorgesehen.

Kurz befaßt sich der zu den Planungen gehörige Bericht mit der Aufbringung der Kosten für die Straßen. Er meint, ihr Bau müßte über eine Reihe von Jahren verteilt und von den Städten und Bezirken gemeinsam ausgeführt werden. Die Straßen müßten sich selbst bezahlt machen, nicht indem etwa

ein Straßengeld erhoben wird, es sei denn, daß es sich um Brücken oder Tunnel handelt, bei denen die Erhebung einer Gebühr von jedem sie befahrenden Wagen in den Vereinigten Staaten nichts Ungewöhnliches ist, sondern die Kosten sollen auf die Grundstücksbesitzer umgelegt werden, deren Grund und Boden durch den Straßenbau an Wert gewinnt. Außerdem werden durch diese Wertsteigerung höhere Steuererträge erzielt, die dem Straßenbau zugute kommen können, und endlich sollen durch eine Besteuerung der Fahrzeuge Mittel aufgebracht werden, die für den Bau der Straßen zu verwenden sind.

Bei den auf Schienen fahrenden Verkehrsmitteln wird unterschieden zwischen Schnellbahnen und Stadtbahnen; bei den ersteren verkehren die Züge nach einem festen Fahrplan, bei den letzteren ist nur der Abstand der Züge festgesetzt. Jetzt entspricht nur der Vorortverkehr der Fernbahnen dieser Begriffsbestimmung der Schnellbahnen. Bei diesen hat der Verkehr zwischen Wohn- und Geschäftsvierteln solche Formen angenommen, daß es unerlässlich ist, im Kern des Stadtgebiets besondere Vorkehrungen zu treffen, die diesen Verkehr aufnehmen. Dadurch würden auch die Fernbahnen in den Stand gesetzt, ihrer eigentlichen Aufgabe, eben der Vermittlung des Verkehrs auf größere Entfernungen, gerecht zu werden. Der Vorortverkehr der Fernbahnen umfaßte im Jahre 1924 die Beförderung von 162 Mill. Personen; für 1965 wird er auf 271,5 Mill. geschätzt. Von diesen Personen trafen 1924 über die Hälfte in New Jersey, also auf dem rechten Ufer des Hudson, ein; für 1965 erwartet man eine Verschiebung derart, daß die Hälfte nicht mehr ganz erreicht wird. Immerhin ist es auch dann noch für eine große Anzahl von Personen, die in New York arbeiten, mit Schwierigkeiten verknüpft, zu ihrer Arbeitsstätte zu gelangen, indem sie nach der Eisenbahnfahrt den Hudson noch auf einer Fähre überschreiten oder im Tunnel unterqueren müssen; das Ziel muß aber sein, die Bewohner der Vororte so weit zu befördern, daß sie ihre Arbeitsstätte bequem zu Fuß erreichen können, ohne daß sie zwei Verkehrsmittel benutzen. Mit diesem Ziel im Auge sind die Verkehrsmittel entworfen.

Das Schnellverkehrsnetz für die Vororte ist in das Netz der Fernbahnen und der binnenstädtischen Schnellbahnen eingegliedert; es berücksichtigt die zukünftige Zusammenballung der Bevölkerung an gewissen Stellen, das Straßennetz und die beste Ausnutzung des Grund und Bodens. Es soll die bereits bestehenden Verkehrsmittel und die Pläne zu deren Erweiterung zusammenfassen. Um dieses Ziel zu erreichen, wird eine große Schleife vorgesehen, in die die Fernbahnen einmünden, sowie eine das ganze Gebiet durchschneidende Querbahn. Dabei sollen schließlich alle Eisenbahnen auf elektrische Zugförderung umgestellt werden und alle Kreuzungen in gleicher Höhe beseitigt werden.

Wenn die Fernbahnen vom Vorortverkehr befreit werden, bleiben schätzungsweise für 1965 270 Mill. Reisende, die die Fernbahnen benutzen; diese Zahl ist nicht viel größer als die Zahl der Reisenden einschließlich derjenigen im Vorortverkehr, die heute auf den Fernbahnen ankommen und abfahren. Deren Anlagen müßten also im wesentlichen auch dem Verkehr des Jahres 1965 genügen können. Daneben müßten sie aber einen Güterverkehr von 100 Mill. t oder 45 v. H. mehr als im Jahre 1924 aufnehmen können.

Für die Eisenbahnen sind drei Ring- oder Gürtellinien vorgesehen. Der äußerste Ring, etwa 30 km von der Stadtmitte entfernt, soll namentlich zur Entwicklung von Fabrikvierteln in den Außenbezirken dienen und zugleich ermöglichen, daß der durchgehende Verkehr das Innere des Stadtgebiets unberührt läßt. Die Ringlinien müßten mit allen in New York einmündenden Eisenbahnen in Verbindung gebracht werden und auch Abzweigungen nach dem Hafen erhalten.

In den einzelnen Stadtteilen sollen Personenbahnhöfe angelegt werden, in denen je nach Bedarf mehrere Eisenbahnen zusammengefaßt endigen sollten. Sechs solcher Bahnhöfe sollen auf dem rechten Ufer des Hudson liegen, drei auf Manhattan, darunter der schon vorhandene Gemeinschaftsbahnhof der Pennsylvania- und der Grand Central-Eisenbahnen, und vier in den übrigen Stadtteilen. Neben diesen Bahnhöfen wären umfangreiche Anlagen für den anschließenden Omnibusverkehr zu errichten.

Die Wasserwege werden verhältnismäßig kurz abgetan. Bemerkenswert scheint nur ein Kanal, der

\*) Vgl. „Engineering News-Record“, 6. Juni 1929.

die Entfernung zu Wasser von New York nach Philadelphia von 400 km auf 140 km abkürzen würde.

Die Zahl der Flugplätze im Gebiet von New York soll auf 46 gebracht werden; von ihnen sind einige für Wasserflugzeuge bestimmt.

Der Erläuterungsbericht zu dem Stadterweiterungsplan behandelt eingehend die Frage, wie das Gelände in den verschiedenen Stadtteilen ausgenutzt werden soll. Es werden dabei die gegenwärtigen Verhältnisse und diejenigen, die in Zukunft geschaffen werden sollen, die Verkehrsverbindungen, die Formen des Geländes usw. berücksichtigt. Innerhalb des Kreises mit

60 km Durchmesser gibt es bereits bebauten Land und solches, über dessen Bebauung noch verfügt werden kann und das dadurch zu hohem Wert entwickelt werden kann. Außerhalb dieses Kreises drängt sich die Bebauung in kleineren Städten und Ortschaften zusammen, und der größere Teil dieses Geländes außerhalb der Ortschaften dient noch dem Ackerbau oder trägt Wälder und kommt für eine Bebauung heute nicht in Frage. Für diesen Teil macht der Bericht nur flüchtige Vorschläge, während er auf die Ausnützung des Geländes innerhalb des 60-km-Kreises näher eingeht. —  
W. —

## ZEITSCHRIFTENSCHAU

bearbeitet im Deutschen Archiv für Siedlungswesen, Berlin

### Städtebau. Gesamtgestaltung.

1. Die Geschichte der Idealstadt. Von Georg Münter.

Die Geschichte der Idealstadt — eigentlich der Idealfestung — vom Beginn des 15. Jahrhunderts bis zum Ende des 16. Jahrhunderts. Der Verfasser beschreibt eingehend die italienischen, die deutschen und die französischen Entwürfe, bei deren Aufstellung das Fortifikatorische oft das Künstlerische stark in den Hintergrund drängte.

Städtebau 1929 Nr. 9 und 12.

2. Die niederösterreich. Dorf- u. Stadtanlagen aus dem 11. u. 12. Jahrh. Ein Beitrag zur Geschichte des Städtebaues. Von Adalbert Klaar.

Die Angerdörfer der niederösterreich. Kolonisation in ihren verschiedenen Abwandlungen und ihr Einfluß auf die Anlage der Kolonialstadtgründungen.

Städtebau 1929 Nr. 12.

3. Städtebau und Wohnungsbau in Rom. Von Gustav Lampmann.

Verfasser bespricht die aus Anlaß des Int. Städtebaukongresses ausgestellten Entwürfe zu Regulierungsplänen.

Zentralbl. d. Bauverwaltung 1929 Nr. 52.

4. Stadtgestaltung Essen. Von Martin Pfannschmidt.

Ausführliche Besprechung der Veröffentlichung des Generalsiedlungsplanes für Essen von Ph. A. Rappaport.

Zentralbl. d. Bauverwaltung 1929 Nr. 49.

5. Die Stadtgestaltung von Kassel n. d. Plänen d. Arch. Fritz Stück. Von W. Hansing.

Der Aufsatz behandelt vor allem Vorschläge zur Lösung von Verkehrsfragen in Kassel.

D. Bauztg. 1929 Nr. 102/103, Beilage „Stadt und Siedlung“ 1929 Nr. 12.

6. Berlin an der Havel. Von Karl Bernhard.

Vorschläge zur Schaffung von Übergängen über die Havel.

D. Bauztg. 1929 Nr. 102/103, Beilage „Stadt und Siedlung“ 1929 Nr. 12.

7. Die Gartenstadt als städtebauliche Forderung in Deutschland und England. Von Kunze.

Die Gartenstadtbewegung als Rückwirkung der Schäden der Großstadt. Das Wesen der Gartenstadt. Die Entwicklung der Gartenstadtbewegung in England und in Deutschland, ihre Erfolge und ihre weiteren Aufgaben.

Bauamt und Gemeindebau 1929 Nr. 25.

8. Aufgaben der Kleinstadt. Von Ramm.

Verfasser widerlegt die Einwände, die gegen die Notwendigkeit der Aufstellung von Bebauungsplänen gemacht werden können.

Bauamt und Gemeindebau 1929 Nr. 26.

9. „Städtebau und Bauwesen“ oder „Baupolitik und Bauwirtschaft“? Von Otto Schmidt.

Bauwelt 1929 Nr. 41.

### Städtebau. Einzelgestaltung.

10. Ein neues Prinzip d. Geländeerschließung. Entgegnung z. d. Vorschlägen von H. L. Sierks. Von Hans Hänisch. (Vgl. 1929 Nr. 101 u. 164.)

D. Bauztg. 1929 Nr. 102/103, Beilage „Stadt und Siedlung“ 1929 Nr. 12.

11. Verkehrsreform. Straßenkreuzung ohne Fahrkreuzung im gleichen Niveau. Von Fritz Malcher. (Vgl. Nr. 88/1929.)

Zeitschr. d. Österreich. Ing.- u. Arch.-Vereins 1929 Nr. 47/48 u. 51/52.

12. Neue städtebauliche Gefahren für Stuttgart.

Der Aufsatz behandelt die Gefahren, die durch Errichtung neuer Hochhäuser in Stuttgart für das Stadtbild entstehen können.

Bauamt und Gemeindebau 1929 Nr. 26.

13. Groß-Siedlung Bad Dürrenberg, Kreis Merseburg, für 1000 Wohnungen. Von Alexander Klein.

D. Bauztg. 1929 Nr. 104, Beilage „Moderner Wohnbau“ Nr. 12.

14. u. 15. Zweiter Wettbewerb zur Reichstags-Erweiterung. Von Gustav Lampmann.

Zentralbl. d. Bauverwaltung 1929 Nr. 50.

Der Wettbewerb um die Erweiterung des Reichstags. Von Erwin Gutkind.

Baugilde 1929 Nr. 24.

### Landesplanung.

16. Das Verkehrsstraßennetz i. d. Landesplanung f. Ostthüringen. Von Luthardt.

Bauamt und Gemeindebau 1929 Nr. 27.

### Gesetzliche Grundlagen.

17. bis 20. Vorentwurf zu einer Reichsbauordnung. Von G. A. Platz.

Zentralbl. d. Bauverwaltung 1929 Nr. 55.

Leitgedanken zum Vorentwurf einer Reichsbauordnung. Von G. A. Platz.

Bauamt und Gemeindebau 1929 Nr. 24.

Reichsbauordnung oder Reichsbaugesetz. Von Schwartz.

Stellungnahme zum Entwurf von G. A. Platz (siehe Nr. 17) mit Entgegnung von Platz.

Zentralbl. d. Bauverwaltung 1929 Nr. 52.

21. bis 35. Der Entwurf zum preuß. Städtebaugesetz. (Vgl. Nr. 26, 27, 46, 47, 70, 71, 206 bis 219 Jahrg. 1929.)

Das preuß. Städtebaugesetz und der Städtetag. Von Heiligenthal. D. Bauztg. 1929 Nr. 54.

Kritik des Städtebaugesetzes. Baugilde 1929 Nr. 9.

Bauwelt 1929 Nr. 19. Mitt. d. D. Städtetages 1929 Nr. 5.

Landgemeindetag West zum Städtebaugesetz. Mitt. d. D. Städtetages 1929 Nr. 5.

Was bedeutet der Kampf um das preuß. Städtebaugesetz. Von Leibig. Gartenkunst 1929 Nr. 7.

Der Städtebaugesetzentwurf des Städtetages. Von Chr. Lörcher. Bauwelt 1929 Nr. 25.

Vor der Verabschiedung des Städtebaugesetzes. Von Meffert. Bauamt und Gemeindebau 1929, Nr. 11.

Der Preuß. Staatsrat zum Städtebaugesetz. Zentralblatt der Bauverwaltung 1929 Nr. 37. D. Bauhütte 1929 Nr. 15.

Eingabe des Preuß. Städtetages an den Preuß. Staatsrat zum Städtebaugesetz. Mitt. d. D. Städtetages 1929 Nr. 4.

Zur Weiterberatung des Städtebaugesetzentwurfs im Preuß. Landtag. Zeitschr. f. Vermessungswesen 1929 Nr. 6.

Zum preuß. Städtebaugesetz. Von Carl Rosenbaum. Gartenkunst 1929 Nr. 6.

Zum Entwurf des Städtebaugesetzes. Gegenentwurf zum Städtebaugesetz. Von Saß. D. Wohnungs-Archiv 1929 Nr. 1 u. 3 bis 5.

Klarheit über Bau- und Bodenrecht als Voraussetzung für ein neues Städtebaugesetz. Von Otto Schmidt. Bauamt u. Gemeindebau 1929 Nr. 11.

Städtebauausschuß Groß-Berlin und Städtebaugesetz. Von Schwartz. D. Bauztg. 1929 Nr. 86.

Zum Städtebaugesetz. Von v. Schmeling. Zeitschrift f. Selbstverwaltung 1929 Nr. 12.

Städtebauausschuß Groß-Berlin. Denkschrift zum Städtebaugesetz. Deutsches Bauwesen 1929 Nr. 11.

Zum Entwurf eines Städtebaugesetzes Von Weber. D. Wohnungs-Archiv 1929 Nr. 6.

Das Städtebaugesetz erneut vor dem Landtag. Von Friedrich Wever. Städtebau 1929 Nr. 4. —