

## DIE SANIERUNG VON ALTSTÄDTEN

### NOTWENDIGKEIT IHRER FÖRDERUNG DURCH MITTEL DER HAUSZINSSTEUER

VON STADTBAURAT DR.-ING. E. H. P. WOLF, DRESDEN

MIT 13 ABBILDUNGEN

Die Entwicklung der meisten unserer deutschen Städte wird in den nächsten Jahrzehnten zwangsläufig nicht wie in der Vorkriegszeit zu einer ständig aufsteigenden, sondern zu einer rückläufigen Bevölkerungsentwicklung führen, die mindestens in einem verlangsamten Wachstum, häufig aber auch in Stillstand und sogar Abnahme der städtischen Bevölkerung sich kundgibt. 1871 lebten 64 v. H. des deutschen Volkes in Landorten und von der Landwirtschaft, 1910 40 v. H., und heute ist dieser Prozentsatz auf 36 gesunken. 64 v. H. der Reichsbevölkerung dagegen leben in Städten, davon allein 17 Mill. = 27 v. H. in Großstädten. Der Bevölkerungszuwachs Deutschlands, der von 1871 bis 1910 24 Mill. betrug, kam ausschließlich den Städten zugute. Die Landgemeindebevölkerung ist während dieser Zeit von 26,2 auf 25,9 Mill. gesunken, und die Stadtbevölkerung von 14,8 auf 38,9 Mill. angewachsen. Anfänglich vorwiegendes Landvolk, heute überwiegendes Stadtvolk. Anfänglich vorwiegender Agrarstaat, heute vorwiegender Industrie- und Handelsstaat. Diese Umwandlung war bereits im Jahre 1914 im wesentlichen beendet. Auch wenn der Krieg mit seinen bekannten Folgeerscheinungen und seinem Einfluß auf die Bevölkerungsbewegung der Städte nicht gekommen wäre, so hätte doch das Wachstum der Städte ohnehin allmählich abgenommen.

Für die Bevölkerungsentwicklung Deutschlands in der Zeit zwischen Reichsgründung und Weltkrieg war dreierlei charakteristisch: Einmal ein an sich starkes und gegenüber früher wesentlich verstärktes Wachstum der Bevölkerung; zum anderen die gleichzeitige Abnahme der Fruchtbarkeit und der Sterblichkeit, und drittens die vollständige Umkehr der Bevölkerungsverteilung zwischen Stadt und Land, die fortschreitende Verstädterung des deutschen Volkes. Die Sterblichkeitsziffer des deutschen Volkes hat seit der Reichsgründung 1871 in solchem Grade abgenommen, daß die Vorkriegsperiode — trotz verringerter Fruchtbarkeit und starker Auswanderungsverluste — bis 1910 mit einem Gesamtgewinn von 24 Mill. und einer verstärkten Zunahme von 6 Mill. abschloß. Diese Tatsache besagt nichts anderes, als daß das deutsche Volk in jener Zeit fortgesetzt gesünder und widerstandsfähiger gegen die Lebensbedrohung geworden ist.

Die Landflucht hatte bereits 1914 einen solchen Umfang angenommen, daß eine weitere Steigerung ohne schweren Schaden für die Gesamtwirtschaft unseres deutschen Volkes kaum mehr möglich gewesen wäre. Die Umwandlung vom Agrar- zum Industriestaat ist also ein einmaliger Prozeß, der sich in den gleichen Ausmaßen und in gleichem Tempo nicht wiederholen kann. Bei industriellen Neugründungen aber ist zu beobachten, daß die Industrie heute den Hauptwert auf einen billigen Arbeitsmarkt legt und dadurch zwangsläufig zu einer Dezentralisation kommt. Schließlich ist zu hoffen, daß die fortschreitende Überwindung von Zeit und Raum auch heilsam auf Landflucht und Großstadtfieber wirken werden.

Wengleich auch in der Zukunft eine Reihe deutscher Städte mit besonders starker Konzentration der Industrie und des Handels eine weitere Bevölkerungszunahme zu erwarten haben mögen, so wird doch die normale Erscheinung in den deutschen Städten die

sein, daß die Bevölkerungsentwicklung zunächst sich verlangsamt und vielleicht von 1935—1940 an abnimmt, von wo ab die nach 1914 eingetretene gewaltige Abnahme der Geburtenziffern sich durch eine wesentliche Verringerung der heiratsfähigen Bevölkerung und dementspr. der Eheschließungen bemerkbar machen wird.

So schön es für uns Städtebauer daher auch klingt, wenn wir fortgesetzt von großen Stadterweiterungen der Zukunft reden, so wird doch — sobald der heutige Wohnungsmangel in den deutschen Städten behoben sein wird — die wesentlichste Aufgabe des deutschen Städtebaues vielleicht auf Jahrzehnte hinaus die sein, durch einen allmählichen, länger dauernden Gesundungsprozeß die historischen Stadtteile zu verbessern und von den bösen Zutaten aus der Zeit der stürmischen Entwicklung der Städte infolge der Industrialisierung zu befreien und auch die in den Jahrzehnten nach der Reichsgründung mehr oder weniger planlos entstandenen neueren Stadtteile nach und nach zu verbessern. Der Grad und das Tempo dieser Ge-



SANIERUNG DER „SLUMS“ IN LIVERPOOL

sundung wird vor allem von der wirtschaftlichen Entwicklung abhängen.

Ich halte es für durchaus notwendig, daß diese Sachlage von den Städtebauern klar erkannt wird, deren Aufgabe es doch sein soll, von hoher Warte aus die Erscheinungen und die Entwicklung des Städtebaues zu beobachten und für letztere Richtung zu weisen.

Hierzu gehört in den nächsten Jahrzehnten ganz besonders die Sanierung von Altstädten. Die Gründe, die zur Sanierung von Altstädten Veranlassung geben, sind 1. Forderungen der Hygiene, 2. Forderungen des Verkehrs, 3. Forderungen der Wirtschaft und 4. Forderungen der baupolizeilichen Sicherheit. Die Entscheidung darüber, ob und in welcher Art Altstadgebiete zu sanieren sind, kann erst auf Grund eingehender statistischer Untersuchungen über ihre Bevölkerungs-, Verkehrs- und wirtschaftlichen Verhältnisse in Gemeinschaft mit den zuständigen Hygienikern, Verkehrstechnikern, Architekten und den Führern der Wirtschaft gefällt werden.

Die hygienischen Zustände der heutigen Altstädte sind bekannt. Ich möchte aber doch darauf hinweisen, daß die ungesunden Altstadtwohnungen sich nicht nur als ein Ergebnis der Zeit ihrer Entstehung darstellen, sondern auch durch die schlechten Hofverbauungen in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts entstanden sind: Würden wir die Höfe in unseren Altstädten nach und nach wieder von diesen häßlichen und ungesunden Zutaten befreien und würden wir gleichzeitig allmählich unsere Altstadtwohnungen mit den notwendigsten hygienischen Einrichtungen versehen, so würden die hygienischen Zustände in den Altstädten zu einem Teil verbessert und manche guten Altsstadthäuser könnten noch auf lange hinaus erhalten und späteren Geschlechtern überliefert werden. Ich verweise in diesem Zusammenhang auf die Teilsanierungen von Einzelhäusern und ganzer Häusergruppen im Gebiete der Danziger Altstadt, die trotz Erhaltung der künstlerisch wertvollen Bestandteile der Häuser so durchgeführt worden sind, daß die neuzeitlichen Geschäfts- und Wohnbedürfnisse weitgehend befriedigt werden konnten. Als Beispiel einer schon vor dem Kriege lediglich aus hygienischen Gründen durchgeführten Altsstadtsanierung möchte ich die Sanierung der sog. „Slums“ in Liverpool erwähnen (Abb. 1, S. 9).

Schwieriger zu lösen sind die Forderungen des Verkehrs. Während man aber namentlich bis zur Jahrhundertwende in vielen Städten glaubte, den verkehrstechnischen Forderungen einer neuen Zeit dadurch Rechnung tragen zu müssen, daß man für die gesamten Gebiete der Altstädte Fluchtlinienänderungen bauplanmäßig festsetzte, sind wir heute zu der Ansicht gelangt, daß aus verkehrstechnischen Gründen nur wenige, aber um so bestimmter durchzuführende Straßendurchbrüche in den Altstädten erforderlich werden. Jedoch müssen wir zuvor bemüht sein, nicht nur den Durchgangsverkehr nach den Überlandstraßen an den Altstädten vorbeizuleiten, sondern auch den Verkehr von einem Stadtteil nach dem entgegengesetzten am Rande der Altstadt entlangzuführen (Beispiel: Jansenscher Plan für Nürnberg — Abb. 2, S. 11), damit nicht der ohnehin außerordentlich gewachsene Verkehr der Altstädte noch mehr belastet wird. Die fortschreitende Entwicklung des Verkehrs, insbesondere des Kraftwagens, und der Vergleich mit der Entwicklung in den amerikanischen Geschäftsstädten zeigt uns ja, wohin diese Entwicklung führen wird, wenn wir nicht rechtzeitig vorbeugende Maßnahmen treffen.

Wieweit die Entwicklung der Wirtschaft eine Altsstadtsanierung erfordern wird, wird von den jeweiligen örtlichen Verhältnissen abhängen. Auch hier werden wir in unseren deutschen Städten nicht mit den Verhältnissen der amerikanischen Riesenstädte zu rechnen haben, deren innere Geschäftsstädte, zur Zeit besonders in Chicago und Detroit, in einer ständigen Expansion begriffen sind. Auch in London befinden sich infolge der fortschreitenden Entwicklung der Citybildung umfangreiche Umgestaltungen — besonders in der Gegend des „Strand“ und von „Charing Cross“ in der Ausführung bzw. in Vorbereitung.

Aus Gründen der baupolizeilichen Sicherheit allein wird man Sanierungen in erheblichem Umfange heute kaum durchführen können. Nach den meisten heute bestehenden baugesetzlichen Bestimmungen wird es allerdings ohne weiteres möglich sein, die Beseitigung von solchen Wohngebäuden im Bereich der Altstädte zu verlangen, die sich in baufälligem Zustande befinden. Nach den Dresdner bau-

polizeilichen Bestimmungen z. B. kann der Rat sogar eine Zwangsversteigerung für solche Hauseigentümer beschließen, die einer entsprechenden Aufforderung des Baupolizeiamtes auf Beseitigung baufälliger Häuser nicht fristgemäß nachkommen. Diese Bestimmung ist jedoch seit Menschengedenken niemals praktisch geworden. Auch die Einführung gewisser hygienischer Maßnahmen, z. B. Anschluß an die Schwemmkanalisation, kann in den meisten Fällen ortsgesetzlich terminmäßig festgelegt werden. Bei baupolizeilichen Anträgen auf Neu-, Um- und Erweiterungsbauten wird die Baupolizei in der Regel auch in der Lage sein, weitergehende Forderungen auf Verbesserung der hygienischen Zustände in den Altstadtwohnungen und Altsstadtbaublöcken zu stellen, unter Umständen auch die Beseitigung von schlechten Hintergebäuden usw. innerhalb der Altsstadtbaublöcke zu verlangen. Auch für die Durchführung neuer Fluchtlinien bei Straßenerweiterungen, die aus Gründen des Verkehrs notwendig werden, bieten die baugesetzlichen Bestimmungen in den meisten Fällen eine genügende Handhabe.

Mit allen diesen heute schon vorhandenen gesetzlichen Handhaben aber wird es nicht möglich sein, weitgreifende Altsstadtsanierungen praktisch durchzuführen, vielmehr kann auf diesem Weg nur bruchstückweise ein oder das andere Haus beseitigt und durch ein neues ersetzt werden. Gerade aber vor einer solchen stückweisen Erneuerung unserer Altstädte kann nicht dringend genug gewarnt werden. Auch die Methode, daß die Stadt zunächst das ganze Gebiet in ihre Hand bringt und dann wieder parzelliert zur Einzelbebauung verkauft, erscheint bedenklich. Theodor Fischer hat in dieser Beziehung auf der vorjährigen Tagung für Denkmalspflege in Würzburg in seinem interessanten und feinsinnigen Vortrag über „Altstadt und Neuzeit“ sehr treffend ausgeführt, „daß es ein Fehler wäre, die gemeinsame gleichgerichtete Arbeit eines solchen Verfahrens dadurch auszulöschen, daß man das Gemeinsame wieder in Einzelnes auflöst“. Praktisch gesprochen gibt es daher für den heutigen Städtebauer nur das eine Mittel für eine durchgreifende Sanierung der Altstädte, daß straff gegliederte private Organisationen, unter führender Beteiligung der Stadtverwaltungen, die Sanierung ganzer Altsstadteile in die Hand nehmen.

In Verbindung mit der Sanierung von Altstädten aus Gründen der baupolizeilichen Sicherheit ist schließlich noch die Frage zu prüfen, ob und in welchem Umfange Vorsichtsmaßnahmen zur Abwehr der Gefahren getroffen werden können, die durch Angriffe aus Luftfahrzeugen in Zukunft auftreten können. Da die eingehenden Verhandlungen im Völkerbunde nicht dazu geführt haben, ein Verbot des Luftkrieges herbeizuführen, so haben auch die Städte und damit die Städtebauer sich immerhin mit dieser Frage zu befassen. Und da bei Luftangriffen die Gefahr für die Altsstadgebiete eine ganz besonders große ist, so muß geprüft werden, ob Abwehrmaßnahmen bei der Sanierung von Altstädten berücksichtigt werden können. Eisen- und Eisenbetonbauweise, vor allem aber die Skelettbauweise erscheint besonders geeignet, den durch Explosionen hervorgerufenen plötzlichen Luftstößen zu widerstehen. Daneben muß die Frage der Schaffung von besonderen bombensicheren und gegen die Wirkung von Gasangriffen hermetisch abgeschlossenen, unterirdischen Räumen erwogen werden, in die sich größere Menschenmengen im Falle der Gefahr flüchten können. Eine solche Rücksichtnahme ist nichts Neues in der Geschichte der Städtebaukunst, denn fast zu allen Zeiten ist die Kriegstechnik von Einfluß auf die Gestaltung der Städte gewesen. Ich darf in diesem Zusammenhange auf die außerordentlich interessanten mittelalterlichen Ausgrabungen aufmerksam machen, die vor kurzem in Glauhau i. Sa. gemacht worden sind und wonach festgestellt wurde, daß besondere, mehrere Kilometer lange unterirdische Gänge, die mit Kanalisation und Wasserleitung versehen waren, im Falle einer Belagerung der Bevölkerung als Zuflucht dienten.

Der Grad der wirtschaftlichen Ausnutzung der Altsstadgrundstücke hängt zum Teil von der Individualität der Besitzer ab. Man sieht nicht nur bei uns in Deutschland, sondern z. B. auch im Innern von Manhattan, New York City noch niedrige alte Häuser in geschäftsreicher Lage ihr Dasein fristen. Wenn man auch den Fall des Bankhauses Morgan in der Wallstreet in Manhattan mit seiner zweigeschossigen Bebauung als Kuriosität eines Mannes ansprechen muß, der als der reichste Bankier der Welt diese Art von Reklame mitten unter

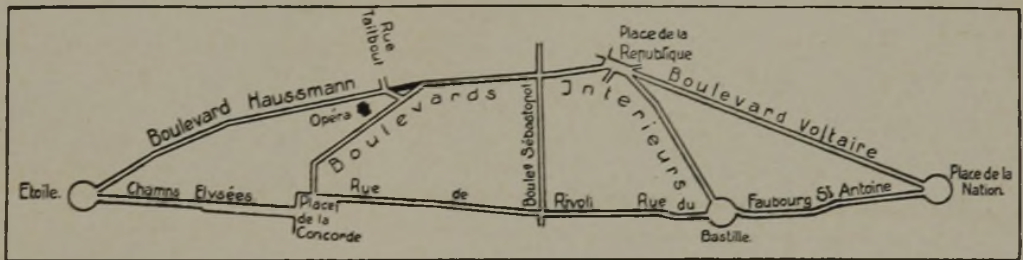
## DIE SANIERUNG VON ALTSTÄDTEN



PLAN  
DER NÜRNBERGER  
ALTSTADT  
MIT UMLEITUNGS-  
VERKEHRSNETZ  
NACH JANSEN

2

## BEDEUTUNG DER DURCHBRÜCHE HAUSSMANN'S IN PARIS



3

den Wolkenkratzern der Umgebung sich leisten kann, so ist doch bei anderen niedrigen Häusern anzunehmen, daß immerhin eine erträgliche Rente herausgewirtschaftet werden kann, da die unteren Geschosse im wesentlichen die Verzinsung des teuren Grund und Bodens sichern. Es ist ja auch eine bekannte Tatsache, daß die amerikanischen „skyscrapers“ weniger aus Gründen einer hohen Wirtschaftlichkeit, als vielmehr aus Gründen einer zweckmäßigen Arbeitskonzentration, einer höchstmöglichen Ausnutzung des geringen, in den inneren Stadtteilen der Riesenstädte zur Verfügung stehenden Bodens und aus Gründen einer wirkungsvollen Reklame errichtet werden.

Glücklicherweise haben wir in Deutschland eine andere Einstellung hinsichtlich der Höhe der Bebauung der Altstädte, und wir können aus Gründen, die schon oft genug erörtert worden sind, darauf verzichten, unsere alten deutschen Städte mit Wolkenkratzern in der Zahl und den Ausmaßen der amerikanischen Riesenstädte zu bebauen. Die Herren Dr. Leo, Dr. Ranck und Diestel haben in ihren Vorträgen bei der Hauptversammlung der Städtebauakademie vor zwei Jahren in Hamburg die Beziehungen zwischen Hochhausbebauung und Straßenbreiten in den Geschäftsvierteln eingehend erörtert, und besonders Oberbaudirektor Dr. Leo, Hamburg, hat gezeigt, in welcher Weise aus verkehrstechnischen Gründen die Höhe der Bebauung abhängen muß von der Breite der Straße oder umgekehrt. Wenn wir also künftighin bei uns daran gehen, Altstadtstraßendurchbrüche vorzunehmen, so muß die erste Frage die sein, die Beziehungen zwischen der Höhe der Bebauung der Durchbruchsstraßen und der Breite der Straßen unter Berücksichtigung des evtl. Durchgangsverkehrs sorgfältig zu ermitteln. Und wenn wir dabei die Höhe der Bebauung aus allgemein städtebaulichen Gründen über ein bestimmtes Maß von sieben

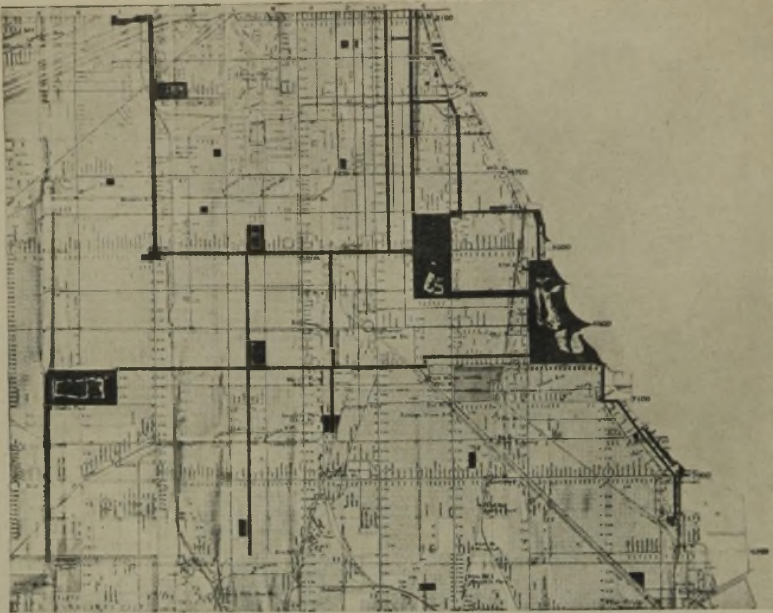
bis zehn Geschossen, die allerdings oft schon ein wertvolles Altstadtbild gefährden kann — abgesehen von den an wenigen, besonders sorgfältig auszuwählenden Stellen zu errichtenden Hochhäusern — als gegebenen Faktor annehmen wollen, so haben wir dementsprechend die Breiten der Durchbruchsstraßen festzulegen.

Die Entvölkerung der Altstädte ist ja eine bekannte Tatsache; sie ist in der ausgedehnten City von London heute soweit fortgeschritten, daß nur noch etwa 13 000 Einwohner dort wohnen, die sich vorwiegend aus den Familien von Schutzleuten, Pfortnern, Hausmeistern und Journalisten zusammensetzen, die gezwungen sind, in der Nähe der Fleet-Street, dem Hauptquartier der englischen Presse, zu leben. Es erscheint durchaus erwünscht, bei Sanierung von Altstädten auch einen beträchtlichen Prozentsatz von Wohnungen der in diesen Geschäftsvierteln tätigen Geschäftsinhaber und Angestellten zu schaffen, und es wird auch ohnehin in zahlreichen Fällen gar nicht möglich sein, alle Geschosse der in den Durchbruchsstraßen zu errichtenden Gebäude mit Geschäftsräumen zu füllen. Es wird vielmehr oft erstrebenswert sein, auch neue Wohnungen in den neuen Gebäuden der Straßendurchbrüche vorzusehen. Allerdings bleibt dann von Fall zu Fall zu überlegen, ob nicht wieder eine gewisse Trennung der Wohn- und Geschäftsviertel innerhalb des über den eigentlichen Stadtkern hinausgehenden Sanierungsgebietes vorzuziehen ist.

Es wird sich bei der Durchführung von Altstadt-sanierungen, die ihre Berechtigung vornehmlich aus verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Gründen herleiten, darum handeln:

1. die bisherigen Inhaber der abzubrechenden Wohnungen anderweit anzusiedeln,
2. den bisherigen Inhabern der kleinen Altstadtgeschäfte anderweite Existenzmöglichkeiten zu schaffen,

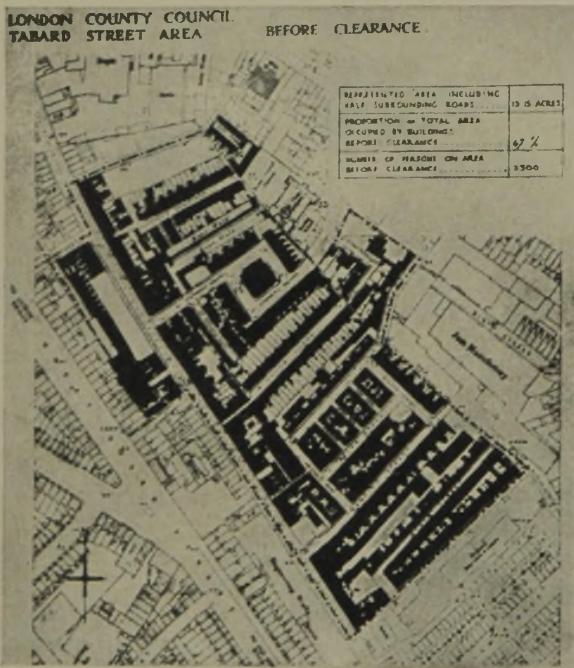
4



**DIE SANIERUNG  
VON ALTSTÄDTEN**

**PLAN VON CHICAGO  
MIT GRÜNLANDEN**

5

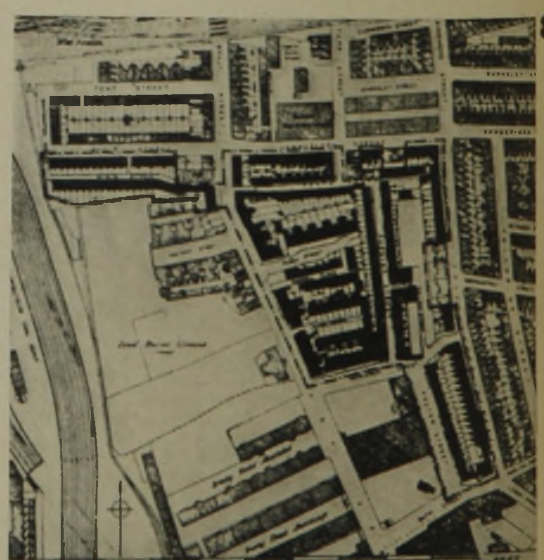
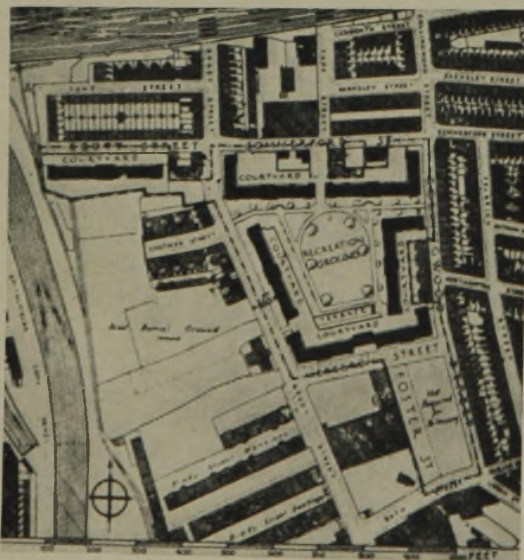


6



**TABARD GARDEN-ESTATE IN LONDON VOR UND NACH SANIERUNG**

7



**BRADY STREET-GEBIET IN LONDON VOR UND NACH SANIERUNG**



**9 DIE STADTMITTE VON MAILAND  
MIT DEN VORHANDENEN GRÜNANLAGEN**

**10 DGL. MIT DEN GEPLANTEN GRÜNANLAGEN**

**11 UMGESTALTUNG DER STADTMITTE  
VON MAILAND**

**I. PREIS IM WETTBEWERB VON PIERO PORTALUPPI**

3. für die neuen Wohnungen Mieter zu finden; dies wird im allgemeinen nicht zu schwer fallen, da viele Geschäftsinhaber, die nicht in der Lage sind, sich ein eigenes Haus an der Peripherie der Stadt und ein eigenes Auto zu leisten, es gern vorziehen werden, in der Nähe der Geschäfte zu wohnen,

4. neue Mieter für die Laden- und Büroräume der Häuser in den neuen Durchbruchstraßen zu finden.

Eine sorgfältige Klärung dieser Fragen in jedem einzelnen Falle an der Hand genauer statistischer Unterlagen der Städte erscheint mir als zwingendes Erfordernis, ehe man praktisch an die Durchführung von Altstadtsanierungen herangehen will. Erst wenn diese Fragen: Höhe der Bebauung, Breite der Durchbruchstraßen und voraussichtliche Unterbringungsmöglichkeiten der abwandernden Geschäfts- und Wohnungsinhaber und voraussichtlicher Bedarf an neuen Wohnungen und Geschäftsräumen geklärt sein werden, kann an die Aufstellung einer genauen Wirtschaftlichkeitsberechnung herangegangen werden. Diese Berechnung aber wird in den meisten Fällen ergeben, daß eine solche Altstadtsanierung, wenigstens in unseren deutschen Großstadtverhältnissen, selten sich als Überschuldbetrieb darstellen wird, daß vielmehr in den meisten Fällen Zuschüsse nicht zu umgehen sind. Selbst der durch beste Geschäftslage ausgezeichnete Durchbruch der Mönckebergstraße in Hamburg war ohne Zuschuß nicht durchzuführen, ganz zu schweigen von den Kosten der Durchbrüche Hausmanns in Paris (Abb. 3, S. 11).

Jeder in der städtischen Praxis stehende Städtebauer, der sich der Mühe unterzogen hat, Beispiele von Altstadtsanierungen praktisch durchzurechnen, weiß, daß die für die Durchführung einer Altstadtsanierung erforderlichen Mittel so hohe sind, daß sie bei der heutigen Finanzlage der Städte von diesen allein nicht auf-

gebracht werden können. Sehr beachtlich erscheint mir in diesem Zusammenhang der Versuch der Stadt Leipzig, die nach dem Vorschlag von Stadtbaurat Ritter den zu erweiternden Altstadtgeschäftsverkehr in einer achtgeschossigen Bebauung längs des Ringes der ehemaligen Stadtbefestigung zusammenfassen will und durch Orts-gesetz eine Bauabgabe für diejenigen Geschosse erhebt, die über das VI. Geschöß hinausgehen, um mit diesen Mitteln die Finanzierung einer durchgreifenden Altstadtsanierung zu erleichtern.

In vielen Fällen wird zu überlegen sein, ob es nicht möglich ist, die Flächen der abzubrechenden Altstadt-wohnhäuser ganz oder teilweise unbebaut zu lassen, um die gerade für den inneren dicht bebauten Kern der Altstädte so notwendigen Freiflächen — Erholungs- und Spielplätze — zu schaffen und die Bebauung aufzulockern (Abb. 4, S. 12). So hat z. B. Frankfurt a. M. in den letzten Jahren eine Anzahl von Altwohnungen zum Abbruch gebracht und an ihrer Stelle Spielplätze für die Kinder der Altstadtwohnungen geschaffen. Vorbildliches in dieser Hinsicht leistet London mit der Sanierung der „Tabard Garden Estate“ (Abb. 5 u. 6, S. 12) und „Brady Street Area“ (Abb. 7 u. 8, S. 12).

Auch in Mailand sehen die neuen Pläne für die Umgestaltung der Stadt die Schaffung zahlreicher Grünflächen im Innern der Stadt vor (Abb. 9—11, oben).

Die ästhetische Seite der Altstadtsanierung ist auf der vorjährigen Tagung für Denkmalpflege erschöpfend behandelt worden.

Und nun komme ich zum zweiten und kürzeren Teil meines Themas, zur Begründung der Notwendigkeit der Inanspruchnahme von Mitteln der Hauszinssteuer für Altstadtsanierungen. Wenn einmal in Deutschland glücklich die Wohnungsnot behoben sein wird, muß sofort daran gegangen werden, die schlechten Altstadt-



## DIE SANIERUNG VON ALTSTÄDTEN

### SCHEMATISCHE MODELLDARSTELLUNG EINER GROSSSTADT

ENTWURF VON  
STADTBAURAT DR.-ING. P. WOLF  
DRESDEN

wohnungen zu beseitigen. Da aber Altstadtsanierungen erhebliche Vorbereitungen erfordern, die eine geraume Zeit beanspruchen werden, so ist es notwendig, daß wir heute in der Praxis der Städte vom Stadium der allgemeinen und mehr theoretischen Überlegungen von Altstadtsanierungen übergehen zur konzentrierten, zielbewußten praktischen Arbeit.

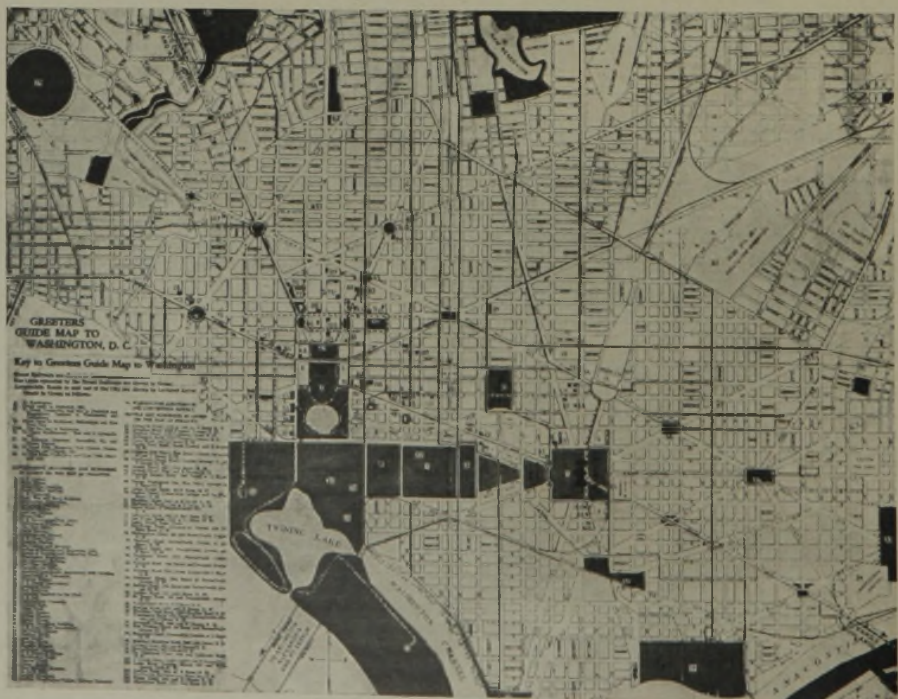
Zunächst sind dabei folgende Fragen zu klären:

1. für welche Arten der Altstadtsanierung Hauszinssteuermittel überhaupt zu verwenden sind und
2. in welchem Ausmaß bzw. in welcher Form.

Nach den heutigen Bestimmungen der Hauszinssteuergesetzgebung ist eine Grundlage für die Bezuschussung von Altstadtsanierungen nur für solche Wohnungen gegeben, die der Wohnungszwangswirtschaft neu zugeführt werden, während für alle abzubrechenden Altstadtwohnungen eben jeweils der Ersatz neuer Wohnungen gefordert, ohne daß dafür ein Zuschuß gegeben wird. Da es sich aber bei Sanierung von Altstadtvierteln in den meisten Fällen um einen Zuschußbetrieb handelt, so wird es praktisch in absehbarer Zeit nicht möglich sein, aus Mitteln der freien Wirtschaft allein, durchgreifende, nach einheitlichen Gesamtplänen auszuführende Altstadtsanierungen ohne Inanspruchnahme öffentlicher Mittel durchzuführen. Es muß daher gefordert werden, daß die Bestimmungen

der Hauszinssteuer auf eine längere Reihe von Jahren hinaus so festgelegt werden, daß bei Altstadtsanierungen für neu zu erbauende Altstadtwohnungen auch dann Zuschüsse gegeben werden können, wenn sie als Ersatz für schon bestehende und abzubrechende Wohnungen erstellt werden, und daß auch die Rückflüsse aus der Hauszinssteuer für die Durchführung einer Wohnungsreform und damit auch für die Sanierung von Altstädten verfügbar werden. Der Teil einer Altstadtsanierung, der für rein geschäftliche oder verkehrstechnische Zwecke zur Durchführung gelangt, wird billigerweise für eine Bezuschussung aus Mitteln der Hauszinssteuer nicht in Frage kommen können. Eine Begründung der Heranziehung von Hauszinssteuermitteln für Altstadtsanierungen läßt sich vielmehr nur aus der Notwendigkeit herleiten, Altstadtwohnungen, die den hygienischen und sicherheitspolizeilichen Ansprüchen nicht mehr genügen, möglichst bald durch solche zu ersetzen, die den neu erstellten Mietwohnungen in den Außengebieten möglichst gleichzustellen sind. Für diese Art von Bereitstellung der Hauszinssteuermittel zu Sanierungszwecken wäre damit auch ohne weiteres Umfang und Form der Bezuschussung gegeben. Da aber hiernach nur eine im Verhältnis zu den Gesamtkosten einer Altstadtsanierung geringe Beihilfe sich ergeben würde, wäre zu prüfen, ob nicht eine

### PLAN VON WASHINGTON MIT GRÜNLANDEN



Bezuschussung auch für solche allgemeinen Sanierungsmaßnahmen in Frage käme, die nicht unmittelbar betroffenen, bestehen bleibenden Wohnungen dadurch zugute kommen, daß durch Anlage von Freiflächen im Gebiete der Altstädte eine bessere Besonnung und Belüftung sowie Erholungs- und Spielflächen für diese Wohnungen geschaffen werden. Dadurch käme man gleichzeitig dem städtebaulichen Ideal entgegen, die Altstädte durch Freiflächen aufzulockern, wie ich es in Abb. 12, S. 14, dem Idealschema einer Großstadt dargestellt habe und wie dies in idealer Weise z. B. von vornherein der L'Enfantsche Plan von Washington (Abb. 13, S. 14) durchgeführt hat.

Zur Zeit werden aus Mitteln der Hauszinssteuer jährlich rd. 800 Mill. M. dem Wohnungsbau zugeführt, daneben weitere Mittel aus Rückflüssen. Würden etwa auf die Dauer von zehn weiteren Jahren nach Beendigung der Wohnungsnot dieselben öffentlichen Mittel den Altstadtsanierungen und der Durchführung einer Wohnungsreform zufließen, so würde damit für diese Zwecke in zehn Jahren ein Gesamtbetrag von rd. 8 Milliarden M. verfügbar gemacht werden, wobei die Rückflüsse noch nicht berücksichtigt sind.

In welcher rechtlichen Form die von mir erörterte Zuschussung der Altstadtsanierungen in dem erweiterten Sinne aus Mitteln der Hauszinssteuer ermöglicht werden soll, darüber mögen sich die berufenen Juristen den Kopf zerbrechen. Was darüber hinaus uns Architekten und Städtebauern aber besonders am Herzen gelegen sein muß, ist die Forderung, daß allgemeine gesetzliche Grundlagen dafür geschaffen

werden, daß die Städte nach Behebung der Wohnungsnot gehalten sind, Altstadtsanierungen durchzuführen. Auch für diese Forderungen ist es nach meiner Ansicht notwendig, daß endlich einmal der Frage der Schaffung eines Reichsstädtebau- (Rahmen-) Gesetzes nähergetreten wird, nachdem alle schwebenden Städtebaugesetzesvorlagen einzelner Länder offenbar mehr oder weniger auf den toten Punkt gekommen sind.

Ich fasse meine Ausführungen in folgende Vorschläge zusammen:

Den deutschen Stadtverwaltungen muß dringend empfohlen werden, schon heute vorbereitende Maßnahmen, insbesondere durch Aufstellung von Planungen, statistischen und wirtschaftlichen Untersuchungen, dafür zu treffen, daß nach Beendigung der derzeitigen Wohnungsnot mit der Sanierung der schlechtesten Teile der Altstädte sofort begonnen werden kann.

Da es in der Regel nicht möglich sein wird, solche Sanierungen lediglich aus Mitteln des offenen Geldmarktes zu finanzieren, vielmehr im gewissen Umfange eine Heranziehung öffentlicher Mittel unerlässlich sein wird, ist zu fordern, daß nach Behebung der Wohnungsnot Mittel aus der Hauszinssteuer zur Sanierung von Altstädten zur Verfügung gestellt werden. Es ist daher bei der bevorstehenden Neuregelung der gesetzlichen Bestimmungen über die Hauszinssteuer schon jetzt darauf Bedacht zu nehmen, daß in Zukunft Hauszinssteuermittel auch für solche Wohnungsneubauten zur Verfügung gestellt werden, die als Ersatz für abzubrechende minderwertige Altstadtwohnungen geschaffen werden. —

## VERMISCHTES

*ΑΘΗΝΑΙ ΑΙ ΕΡΡΩΤΗΡΑΙ.* Unter diesem Titel hat der Architekt Styl. Leloudas, früher in Berlin, im abgelaufenen Jahre (durch den Verlag von P. D. Sakellarios in Athen) ein sehr bemerkenswertes städtebauliches Werk (mit Atlas) herausgegeben, das in sachkundiger Art die heutige Stadt Athen sowie die Grundlagen und Ziele ihrer Erweiterung behandelt. Nachdem Athen im Jahre 1835 zur Hauptstadt des neuen Königreiches erhoben worden war, wurden nördlich von der Akropolis neue Stadtteile im Anschluß an den alten, unregelmäßigen türkisch-albanesischen Ort erbaut. Dem heutigen Bestande liegen namentlich der Bebauungsplan von Leo v. Klenze und weitere Teilpläne zugrunde, die hauptsächlich von Mawson und vom Berliner Stadtbaurat Ludwig Hoffmann (vgl. Stübben: „Der Städtebau“, III. Aufl., S. 525) entworfen wurden. Nachdem die Bewohnerzahl auf etwa 450 000 Seelen gestiegen ist und eine weitere starke Zunahme erwartet wird, macht sich die alsbaldige Entscheidung notwendig, wohin die neue Erweiterung zu leiten und wie sie einzurichten sei, um einerseits die hauptstädtischen Wohnbedürfnisse sowie den Bedarf an hauptstädtischen öffentlichen Gebäuden würdig zu befriedigen und andererseits dem wachsenden modernen Stadtverkehr gerecht zu werden. Leloudas tritt mit guten Gründen für die einheitliche Stadterweiterung nach Westen und Nordwesten ein, so daß der Schwerpunkt des Ganzen und namentlich des Verkehrs hinausverlegt wird aus dem heutigen Stadtkern, der an der Nordost-, Ost- und Südseite vom Strophonhügel, vom Lykabetos, von den Ausläufern des Hymettos, von der Akropolis und den antiken Stadtruinen aufs stärkste in der Ausdehnung gehemmt wird. Eine Entwicklung bis zu einer Million Einwohner ins Auge fassend, macht er wohlgedachte Vorschläge sowohl für die Verkehrsanlagen (Stadtbahn, Straßennetz, Verkehrsplätze), als auch für eine ausgiebige Wahl von Bauplätzen öffentlicher Gebäude. Ohne Planzeichnungen hierauf näher einzugehen, würde zu weit führen. Das Studium des Werkes selbst möge deshalb um so mehr empfohlen werden, als es den Anschein hat, daß ein internationaler Wettbewerb zur Klärung und Lösung der Stadterweiterungsfragen Athens in Bälde erwartet werden darf. —

J Stübben.

Das preuß. Städtebaugesetz ist Ende November 1929 einem neugebildeten Ausschuß nach erster Lesung im Plenum zur Beratung überwiesen worden. Von dem früheren Ausschuß, der das Hirtsiefersche Gesetz beraten hatte, sind inzwischen nicht weniger als zwölf aus dem Landtage ausgeschieden, wie von dem Ab-

geordneten v. Eynern in der Debatte bei der ersten Lesung hervorgehoben wurde. —

Die Stadtgestaltung von Kassel nach den Plänen des Architekten Fritz Stück. Wir erhalten folgende Zuschrift: In Nr. 12 der Beilage „Stadt und Siedlung“ 1929 ist unter obigem Titel vom Beigeordneten Hansing, Essen, ein Artikel gebracht worden, dessen Absatz 2 lautet:

„Es handelt sich um Arbeiten eines Mannes, der seine Vorschläge für die Stadt- und Bezirksplanung Kassel mit außergewöhnlicher Zähigkeit schon jahrelang in der Öffentlichkeit verfocht und dessen Arbeiten schon allein dadurch nicht eines gewissen Reizes entbehren, daß sie von Fachleuten anerkannt und gefördert, aber von den zuständigen Stellen der Stadtverwaltung — dem veröffentlichten Schriftwechsel zufolge — abgelehnt werden.“

Aus dieser Satzwendung könnte man den Schluß ziehen, als wäre aus Rückständigkeit die Stadtverwaltung fortschrittlichen Gedanken des Städtebaues und der Landesplanung abgeneigt.

Herr Hansing hat sich leider nur einseitig von dem sich verletzt fühlenden Architekten unterrichten lassen. Hätte er sich bei der Stadtverwaltung nach den Gründen ihrer Stellungnahme erkundigt, würde er sicher zu einer anderen Bewertung der Stückschen Angriffe gegen die Stadt Kassel gekommen sein. Es soll nicht bestritten werden, daß Stück Gutes und Richtiges in seine Planung hineingearbeitet hat, aber sehr viele seiner eigenen Gedanken gehen von Annahmen aus, die mit der Wirklichkeit nicht übereinstimmen. Seine Annahmen sind rein gefühlsmäßig von dem Wunsche beherrscht, Kassel muß ein Groß-Kassel werden. Infolgedessen bleibt seine Planung ein Dilettantismus, der sein Gutes hat, aber gefährlich werden kann, wenn die durch die Wirklichkeit gezogenen Grenzen nicht erkannt werden. Es ist schon mehrfach in der Fachpresse auf die Überspannung städtebaulicher Ziele in Erweiterungsplänen vieler Städte aufmerksam gemacht worden. Es führt ebenso zu wirtschaftlichen Schäden, wenn eine Stadterweiterung auf eine nur gewünschte aber ungerechtfertigte starke Entwicklung abgestimmt wird, wie, wenn die Entwicklung bei der Planung unterschätzt wird. Die Stückschen Pläne sind gekennzeichnet durch eine Überspannung, die allerdings auf einen Laien Eindruck machen kann. Der verantwortungsvolle Städtebauer, der in der Praxis steht, würde seine Pflicht verletzen, wenn er sich von unerreichbaren Wunschgebilden trügen lassen würde. Er darf sich nicht für einen dilettantischen Städtebauer einsetzen. Herr Stück sieht dies leider nicht ein und hat sich darum in einen Gegensatz zur Stadtverwaltung gestellt.

Ich bitte, von vorstehenden Ausführungen in Ihrer Zeitschrift an gleicher Stelle Mitteilung machen zu wollen.“ Gerhard Jobst, Stadtoberbaurat.

## Ländliches Siedlungswesen.

36. Kuckerneese. Ein Beispiel einer Wirtschaftssiedlung. Von Mundt.

„Ein Idealdorf soll zur besten Arbeitsverteilung und Arbeitsteilung alle Betriebsgrößen nebeneinander in genau abgestimmter Harmonie enthalten. Größere und große Wirtschaften sind meistens, vor allem hier in Ostpreußen, zur Genüge vorhanden; dem Mangel aber an kleinen und kleinsten Betrieben gilt es zu begegnen.“

Ostpreuß. Heim 1929/30 Nr. 4.

## Städtebau. Gesamtgestaltung

37. Der „Städtebau“ und die kleineren Städte. Von Friedrich Wever.

Die Stadtplanung in kleineren Gemeinden und die Vorschriften des preußischen Städtebaugesetzes zu deren Durchführung.

Reichsstädtebund 1930 Nr. 2.

38. Neuere Städtebauarbeit der Stadt Kiel. Von Hahn.

Der Aufsatz behandelt die städtebaulichen Aufgaben der Stadt Kiel, ihre Lösung im ganzen und die Ausführung einzelner Teilpläne.

Zeitschr. f. Bauwesen 1929 Nr. 12.

39. Die kommunale Bodenwirtschaft. Entwicklung und Leistungen, Kritik und Fortbildung. Von K. v. Mangoldt.

Wohnung 1929/30 Nr. 9 und 10.

40. Lokalbehörden und Bodenpolitik in England. Von G. Pepler und J. J. Clarke.

Rhein. Blätter f. Wohnungsw. u. Bauber. 1930 Nr. 1.

41. Wert und Unwert von Bebauungsplänen. Von Gerlach.

Verfasser erläutert den Wert des Bebauungsplanes an Beispielen (Stettin, Stralsund, Rostock). Er hält die Neuanlage von Trabantenstädten für nicht durchführbar. „Die Mittelstädte haben die Aufgabe, ihre Mittelstellung zu bejahen und mit Bewußtsein zu erfüllen. Das heißt aber auch, daß sie von sich aus die Aufgabe aufgreifen, die von unseren Großstadtkollegen mit der Idee der Gartenstadt und der Trabantenstadt gezeichnet worden ist.“

Bauamt und Gemeindebau 1930 Nr. 2.

## Städtebau. Einzelgestaltung.

42. Einreihen-, Mittigreihen- oder Doppelreihenbau. Von Paul Schmitt.

Der Begriff der Wirtschaftlichkeit. — Reihenstellung. — Straßenlängen und -breiten. — Versorgungsleitungen. — Bauplatzpreise und Mieten.

Gesundheitsingenieur 1929 Nr. 52.

43. Ost-, West- oder Südbelichtung bei Streifenbebauung. Von Lüdecke.

Verfasser spricht sich entschieden für die Ost-West-Richtung der Straßen und die Belichtung der Hauptwohnräume von Süden her aus. Es mehren sich die Stimmen (auch die unter Nr. 41 und 43 angeführten Aufsätze tun es), die sich gegen die starre Regel der Nord-Süd-Straße wenden. Es sei hier wiederholt auf die Ausführungen und eingehenden Untersuchungen zu dieser Frage in dem Buche „Stadtplan und Wohnungsplan vom hygienischen Standpunkt“ von Langen hingewiesen, die ebenfalls zu diesem Ergebnis kommen.

Bauwelt 1930 Nr. 3.

44. Die Form der neuen Kleinwohnung. Von Düttmann.

Der Aufsatz enthält im Abschnitt IV bemerkenswerte Ausführungen zu der Frage „Zeilenbau oder Blockbau“ und der Orientierung der Grundrisse.

Rhein. Bl. f. Wohn.-Wesen u. Bauberatung 1930 Nr. 1.

45. Der Garten der Volksheimstätte, ein neuer Gartentyp der Großstadtsiedlung. Von Heyer, Frankfurt a. M.

Die Siedlung Frankfurt a. M. - Praunheim und ihre Hausgärten.

Gartenkunst 1929 Nr. 12.

46. Die wärmetechnischen Einrichtungen der Wohnhaussiedlung Neudorf. Von G. Giovannini.

Die Planung einer Siedlung unter besonderer Berücksichtigung der technischen und hygienischen Anlagen.

Gesundheitsingenieur 1930 Nr. 1.

47. Der Wohnungsbau in Dänemark. Von Wolfgang Triebel. II. Gebäudeerschließung.

Wohnung 1929/30 Nr. 9.

48. Von der italienischen Ausstellung für Wohnwesen und Städtebau in Rom 1929. Von Jos. Stübben.

Der Aufsatz enthält u. a. die Beschreibung von Vorschlägen zur Verkehrsverbesserung im Innern der Stadt Rom und zur Schaffung eines neuen architektonischen Zentrums in der Stadt Bergamo.

D. Bauztg. 1930 Nr. 6, „Stadt und Siedlung“ Nr. 1.

49. Siedlung und Kirche. Entwurf zu einer kathol. Kirche in Oberhausen. Von Lois Welzenbacher.

Baumeister 1930 Nr. 1.

50. Zum Nürnberger Stadthallenwettbewerb. Von Justus Bier.

Baumeister 1930 Nr. 1.

## Landesplanung.

51. Groß-New York. Plan für ein Groß-New York. D. Bauztg. 1930 Nr. 6, Beilage „Stadt und Siedlung“ Nr. 1.

52. Vereinheitlichung des Kartenwesens in den Landesplanungsverbänden. Von Rohleder.

D. Bauztg. 1929 Nr. 42, Beilage „Stadt und Siedlung“ Nr. 5.

D. Bauztg. 1930 Nr. 6, Beilage „Stadt und Siedlung“ Nr. 1.

Dazu Langenbeck. Ostdeutsche Bauztg. 1929 Nr. 50.

53. Die Förderung des Vermessungs- und Kartenwesens für die Landesplanung unter bes. Berücksichtigung der Umlegung. Von Suckow.

Briefe des Landesplanungsverbandes Düsseldorf Nr. 14 (Dez. 1929).

## Gesetzliche Grundlagen.

54.—57. Der Entwurf zum preuß. Städtebaugesetz. (Vgl. Nr. 21—35 und Nr. 38.)

Einführungsrede des preuß. Ministers für Volkswohlfahrt im Preuß. Landtag am 26. Nov. 1929.

Zentralbl. d. Bauverwaltung 1929 Nr. 51.

Baugilde 1929 Nr. 24.

Zum Entwurf eines preuß. Städtebaugesetzes. Deutsche Hausbesitzer-Zeitung 1930 Nr. 1.

Der neue Vorschlag zu einem Städtebaugesetz. Von Paulsen.

Bauwelt 1929 Nr. 48.

Zum Städtebaugesetz. Von Ernst Runge.

D. Bauztg. 1929 Nr. 102/103, Bauwirtschaftsb. Nr. 48.

## VERMISCHTES

Der Bau der drei Rheinbrücken bei Mannheim-Ludwigshafen, Speyer und Maxau ist Ende v. J. von der Botschafterkonferenz genehmigt, so daß ihrer Ausführung, wenn die wirtschaftlichen Verhältnisse es gestatten, nichts mehr im Wege steht. Über die Pläne zu diesen Bauten, wie sie aus dem öffentlichen Wettbewerb hervorgegangen sind, haben wir in den Wettbewerbsbeilagen Nr. 3 u. 6, Jhrg. 1929, berichtet. Die Reichsbahnverwaltung hat danach eingehende Untersuchungen über die wirtschaftlichste Lösung zuerst der Brücke bei Mannheim-Ludwigshafen angestellt und gibt dem Plan, der zunächst eine Überbrückung in drei Öffnungen vorsieht (mit Fachwerkbalken), dann aber mit steigendem Bedürfnis der Schifffahrt unter Beseitigung der Pfeiler und Hinzufügung eines Bogens über der Fahrbahn (dann Langenscher Träger) zu einer Brücke mit einer Spannung in ganzer Rheinbreite umgestaltet werden kann, den Vorzug. Es wurde darüber auf der Jubiläumstagung des Stahlbauverbandes kürzlich eingehend berichtet. —