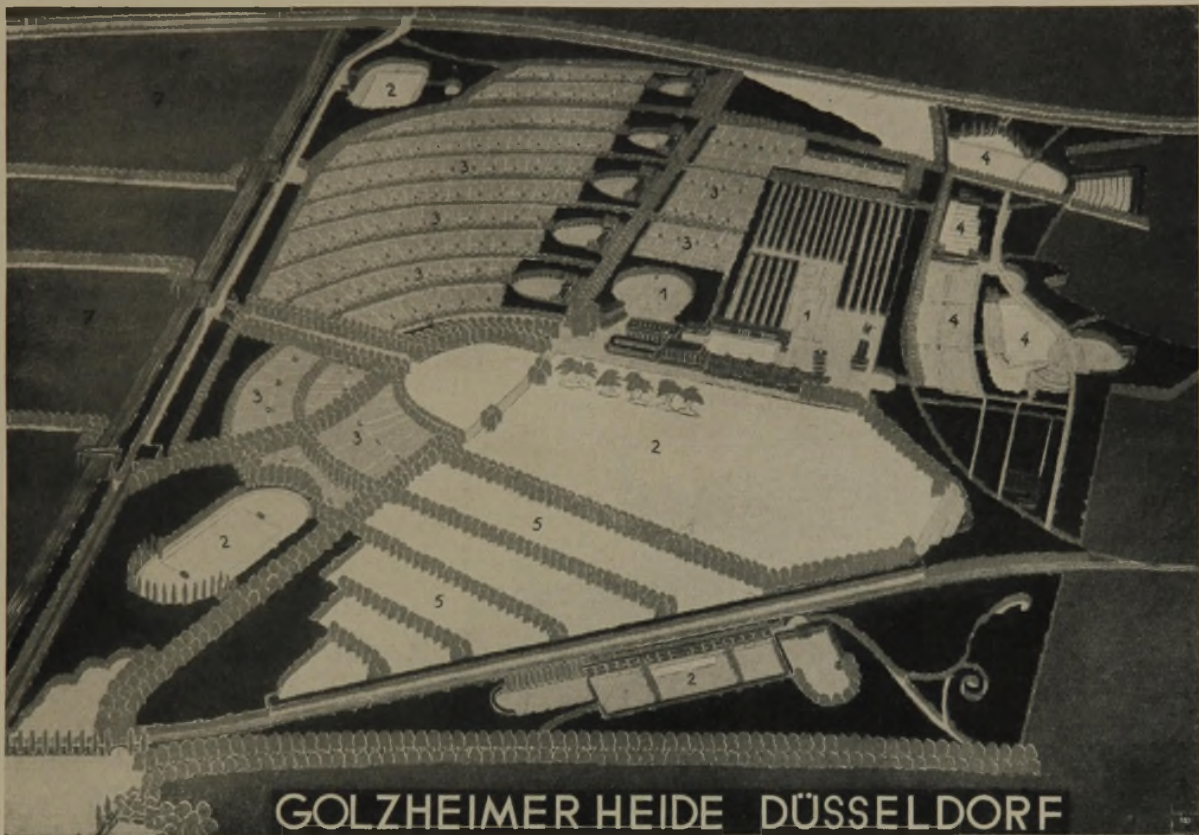


HERAUSGEBER PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN

ALLE RECHTE VORBEHALTEN • FÜR NICHT VERLANGTE BEITRÄGE KEINE GEWÄHR



### KOLONIALPARK IN DÜSSELDORF

1 Schützenpark — 2 Sport- und Spielpark — 3 Kleingartenpark — 4 Jugendpark — 5 Kirmespark — 6 Autopark — 7 Siedlungen

## KRISIS DER BERLINER GRÜNPOLITIK?

### WELTSTADTGRÜN ALS KOMMUNALES ORGANISATIONSPROBLEM

VON LEBERECHT MIGGE, BERLIN

MIT 6 ABBILDUNGEN

Wir haben den bekannten Fachmann gebeten, uns auf Grund seines Vortrages vor dem Berliner City-Ausschuß das Thema „Weltstadtgrün“ einmal nach der organisatorischen Seite hin zu erläutern. Wir gaben seinen beachtenswerten Vorschlägen um so lieber Raum, als Berlin zur Zeit gerade vor der Frage der Neubesetzung seines ersten Gartendirektors steht.

Die Schriftleitung.

Was ist Weltstadtgrün? Weltstadtgrün ist zuerst einmal Großstadtgrün. Es umfaßt die alten bekannten Grünkategorien, wie Schmuckplätze, Promenaden, Parks. Es ist auch heute noch wichtiges, aber nicht lebenswichtiges Grün für die Weltstadt.

Dieses Grün sieht anders aus. Es ist das Grün des neuen Menschen. Es ist das Grün des Sportmannes mit seinen Spielplätzen, Bädern und Stadien. Es ist das Grün des modernen Gartenfreundes mit seinen Millionen kleinen Gärten in unseren Siedlungs- und Pachtkolonien. Es ist das Grün des Gartenproduzenten unserer Zeit, des Plantagenmannes und Glasgärtners, der mit modernsten technischen Mitteln seine Zeitgenossen mit Früchten und Blumen versorgt. Es ist das Grün unserer Jugend, die in Kinderspielgärten, Schularbeitsgärten und Schulkolonien mannigfacher Art wieder ursprüngliche Beziehung zum Boden sucht und findet. Es ist endlich das Grün allerhand Spezialitäten, das mit seinen

Dachgärten, Gartenhöfen, Versuchsgärten usw. dem Zeitalter der Technik seine besondere Reverenz erweist. Aber das neue Grün ist mehr. Es ist nicht nur Grün mit neuen Inhalten, sondern auch Grün in neuen Kombinationen.

Wir zeigen als Beispiel letzter Art in Abb. 1 den sogenannten Kolonialpark zu Düsseldorf, der Siedlung und Kleingärten, Sportgärten und Jugendgärten mit Erwerbsgärten, Autostraßen und -plätzen zu einem großen arbeitsamen Parkgebilde vereinigt. Ja, sogar die alte Volksbelustigung, die Kirmes, die heute gewöhnlich auf öde Plätze oder in Lunaparks verwiesen ist, konnte in diesem Volkspark eine grüne Auferstehung feiern.

Zu den neuen Grünkategorien gehören ferner die Gartenlandschaften, die nach altem vergessenen Stadtbrauch sich in neuer Form jetzt wieder als Erwerbsgartengebiete, wenn auch noch schüchtern, vor den Toren unserer Stadt niederlassen. Wir sehen

an dem Schema (Abb. 2 und 3, S. 59), wie in Frankfurt grüne Trabanten um die City gruppiert werden sollen, wir sehen, wie in Köln Grünringe entstehen, wir sehen an anderen Stellen das Grün radial geordnet. Und manchmal sehen wir beim besten Willen auch ganz und gar kein System im Grünwesen unserer Städte.

Aber darauf kommt es zunächst auch nicht an. Entscheidend sind in der Grünpolitik der nächsten Zukunft nicht Formfragen, sondern Wirtschaftsfragen. Denn den erwähnten neuen privaten und genossenschaftlichen Grünkategorien ist ein erfreulicher Hang nach Selbsterhaltung und Selbstbewirtschaftung gemeinsam: sie streben alle mehr oder weniger nach völliger oder teilweiser Rentabilität. Rentabel sind heute Strandbäder und viele Sportplätze, rentabel sind bis zu einem gewissen Grade Schrebergärten, rentabel werden die künftigen Autoparkplätze in den öffentlichen Anlagen und die Campingplätze an den Ufern der Seen sein. Rentabel sind natürlich alle Parkanlagen, die Konzessionen verlangen, wie Wirtschaften und Vergnügungstätten, rentabel vollends die Gärtnereien und Plantagen, die heute innerhalb des Weltstadtgrüns als Wirtschaftskörper eingerichtet sind. Es ist in diesem Zusammenhange wohl angebracht, auf die neuen amerikanischen Vorgänge zu verweisen, wie sie der Stadtbaurat von Berlin, Dr.-Ing. M. Wagner, von seiner letzten Amerikareise berichtet<sup>1)</sup>. Hier wird in allergrößtem Maßstabe Grünpolitik als rentable, ja, als gemeinwirtschaftlich gewinnbringende Unternehmung betrieben.

Und so läuft denn auch bei uns das ganze Problem auf gewisse Vorfragen hinaus: Was macht die moderne Stadt mit ihren neuen großen Landgebieten? Wieviel Quadratmeter Stadtgrün soll jeder Bürger haben? Wie soll es gestaltet sein? Und vor allem: Was darf es kosten? — Die folgende Tabelle gibt die nötige Übersicht hierfür:

Stadtgebiet und Parkgebiet.

	Parkgrün	Stadtgebiet alt	vergrößert um	
Frankfurt a. M. . . . .	122 ha	13 477 ha	5 986 ha	nur 100 ha mehr
Breslau . . . . .	564 „	4 942 „	12 510 „	Grün kosten
Dortmund . . . . .	182 „	7 489 „	126 80 „	5 Millionen; —
Köln verwirklicht seinen Mehrbedarf:				Mehrbedarf aber
1914	300 „	11 741 „	13 382 „	je rd. 1000 ha
1929	1 650 „			

Wenn die deutschen Großstädte in diesen Jahren, wie aus der vorstehenden Tabelle hervorgeht, ihr Gebiet verdoppeln und verdreifachen, so heißt das u. a., daß wir vor der grundsätzlichen Neuordnung der kommunalen Grünpolitik stehen, eine Neuordnung, die die Aufstellung von solchen kommunalen Grüntypen zum Ziele hat, die in der Lage sind, einen möglichst großen Teil der Freiflächen tragfähig auszufüllen. Tragfähig, weil es einen anderen Weg für eine den gesteigerten und vielfältigten Bedürfnissen der Städte entsprechende grünpolitische Expansion nicht gibt. Köln mit seinem neuen doppelten Grünring hat die Konsequenzen aus dieser neuen Lage rein räumlich bereits gezogen — wenn auch auf seine allgemeingültig recht anzweifelbare Weise.

Düsseldorf z. B. geht anders vor. Das Projekt zu dem oben erwähnten, rd. 170 ha großen Kolonialpark für die Stadt Düsseldorf in der Golzheimer Heide, das der Verfasser gemeinsam mit dem Stadterweiterungsamt aufstellen durfte, stellt den ersten nahezu „rentablen Volkspark“ in Deutschland dar. Mit den den Park einäumenden Siedlungen und Erwerbsgärten entsteht hier eine Organisation von neuen produktiven Grünkategorien, die in ihrer weiteren Durchbildung zum rentablen Volkspark führen. Die Anlagekosten der rd. 1000 Kleingärten sowie des Jugendparks werden von den entsprechenden Interessenten rentiert und unterhalten. Die Anlagekosten des öffentlichen Restparks betragen nur rd. 1 RM für 1 qm, seine Unterhaltung erfordert nur 0,05 RM je 1 qm. Sie könnten durch zusätzliche Einnahmen (aus Kirmespächten, Autoparkgeldern sowie aus Konzessionen für die Benutzung von Parkbauten) leicht völlig abgedeckt werden.

Und wenn wir in unserem Falle mit dem vorstehenden summarischen Kostennachweis auch diese Rentabilität noch nicht völlig erreicht haben, so hielten uns von diesem Ziele eigentlich nur taktische Gründe (sozial-wirtschaftlicher und kommunal-politischer Natur)

<sup>1)</sup> Veröffentlicht unter dem Titel „Städtebauliche Probleme“, Deutsche Bauzeitung G. m. b. H., Berlin.

ab. Immerhin sind die erzielten Einheitspreise für die Parkherstellung und insbesondere auch für die Parkunterhaltung als der Achillesferse aller Grünfinanzierungen bis heute Anreiz genug, um den vorgezeichneten Weg mit aller Energie zu verfolgen.

Ohne die obengenannten Rücksichten aber ließe sich auch heute schon bei uns für gewisse Parktypen und bestimmte Lagen eine restlose Rentabilität erzielen, wenn man nicht nur von Dauerkleingärten den üblichen Boden- und Einrichtungszielen erhöhe, nicht nur für Jugendgärten Schuletats anzapft, sondern auch für Sportbetätigung, Autofahren und Autoparken einen Obolus einzöge, ungerechnet die beträchtlichen Einnahmen für Pachten und Konzessionen von Parkbauten aller Art, die mit allen übrigen Grüneinnahmen zu einem in sich balancierenden Haushalt für das betr. Parkgebiet zusammenschließen wären. Da wir ohnedies längst gewohnt sind, für Tennis, Stadion, Freibad unsere Gebühr zu entrichten, so wäre diese Umlage der heute verstreuten Grüneinnahmen in Zusammenhang mit einer Zusammenlegung zahlungsfähiger Grüntypen auf eine Stelle kaum etwas Neues — außer daß sie den Weg für eine ungleich erweiterte und vertiefte Grünpolitik der deutschen Städte frei machte.

Damit — mit dieser fundamentalen Forderung nach mehr Grün — sind wir mitten im Kern des Weltstadtgrünproblems. Die deutschen Städte haben ihr Freiflächengebiet verdoppelt und verdreifacht und stehen nun vor der Aufgabe, diese neuen Freiflächen mit neuem, stadtgemäßigem, grünem Leben zu erfüllen.

In meinem „Gutachten für die grüne kolonialisatorische Entwicklung der neuen Großgemeinde Frankfurt a. M.“<sup>2)</sup> habe ich an Hand der bekannten Nidda-Großsiedlung nachgewiesen, daß die Einrichtung von grünen „Trabanten“ nach dem Mayschen System eine Produktivmachung der erweiterten Freiflächen durch neue Grünkategorien zur Voraussetzung hat, überhaupt die Bedingung jeder praktischen Dezentralisation und damit des effektiven Städtebaues ist. Ich kam dabei zu einem neuen Typus von städtischer Gartenlandschaft, der die alte extensive Versorgungslandschaft im Umkreis vieler unserer Städte (Hamburg, Stuttgart, Augsburg u. a. m.) auf moderner intensiver Grundlage und unter Einfluß unseres Siedlungs- und Wohnungswesens neu aufbaut. (Vgl. Abb. 3, S. 59.)

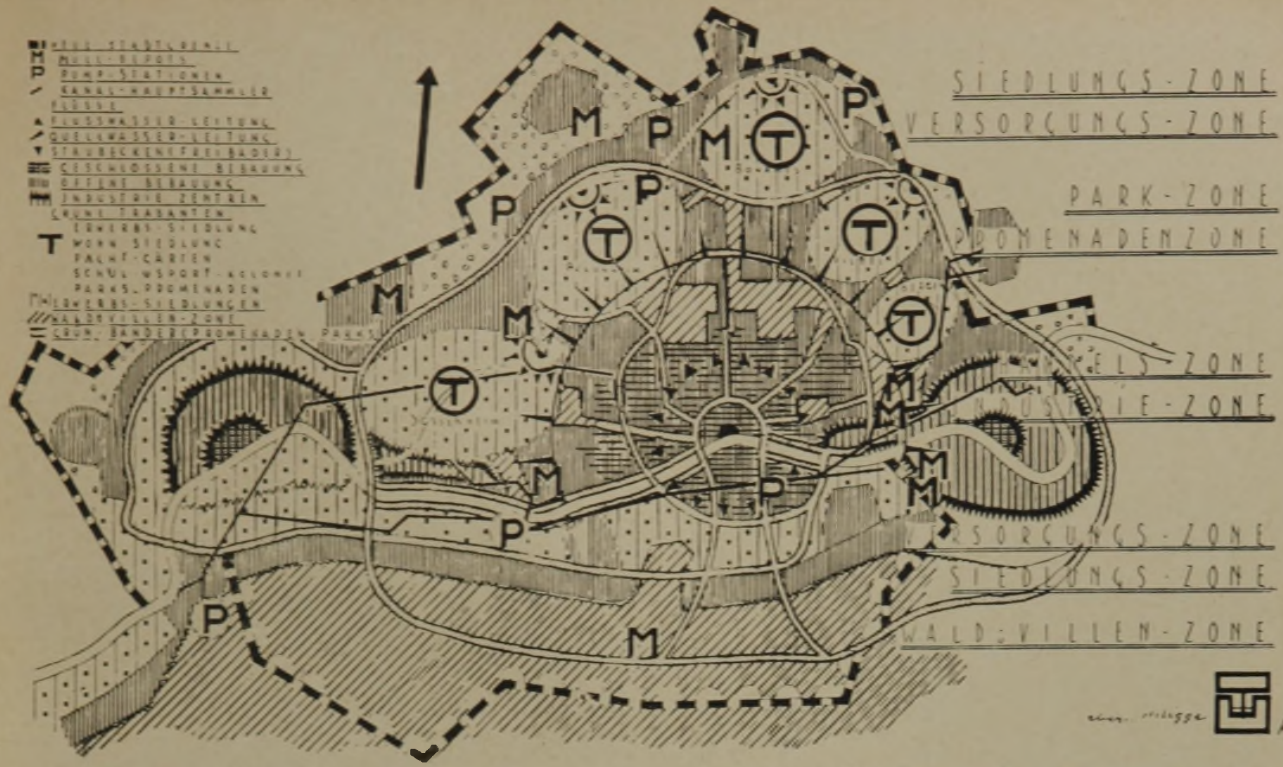
Eine neue Ansiedlung (von etwa 5000—10 000 Wohnungen) umringt ein neues Freigebiet (von etwa 500 bis 1000 ha). Bahnen führen außen herum, Zubringerautos in die Siedlungsgebiete hinein. Promenaden mittendurch. Nach innen gewendet die Gärten der Siedlungen. Davor ein Ring von Pachtgärten für angrenzende Hochbaugelände. Sportplätze, Freibäder und Schulkolonien durchsetzen rhythmisch diesen Gartenring. Der größere Teil der Innenflächen wird von Erwerbsgärtnern aller Art besetzt. Kleinere Kerne und Außenwinkel bleiben für Schutzpflanzungen und Wiesenbahnen frei. Weiter draußen gruppiert sich allmählich intensivere Landwirtschaft in den neuen tragfähigen Trabanten. Wasser, Abfall- und Geldmittel der Großwirtschaftsgemeinde werden großzügig in den Dienst dieser neuen fruchtbaren und billigen Bodenarbeit gestellt, die nun auch steigend intensiven Verkehr verträgt.

Für die Verwirklichung derartiger Grünideen können wir nicht nur die reichen Mittel unseres öffentlichen Wohnungsbaues mit benutzen, wie es in dem Frankfurter Beispiel geschehen ist, sondern auch große Teile jener Aufwendungen aus den Mitteln der Erwerbslosenfürsorge, überhaupt aus den schier hoffnungslos anschwellenden Wohlfahrtsfonds unserer großen und mittleren Städte. Der Weg hierfür ist der einer systematischen Überführung von Erwerbslosenkategorien in sowohl nebenberufliche (Kleingärtner, Geflügelzüchter u. a. m.) als hauptberufliche (Erwerbsgärtner) Bodenarbeit.

Aber abgesehen von Menschen und Geld, auch Land steht für diesen Umsiedlungsprozeß zur Verfügung — eben in den erwähnten Erweiterungsgebieten der Städte, über deren zweckvolle Verwendung heute allgemeine Ratlosigkeit herrscht.

Mag nun auch heute noch eine derartige, von weltstädtischem Rationalismus infizierte Grünpolitik diesen oder jenen an seinen Zierpark alten Schlages ge-

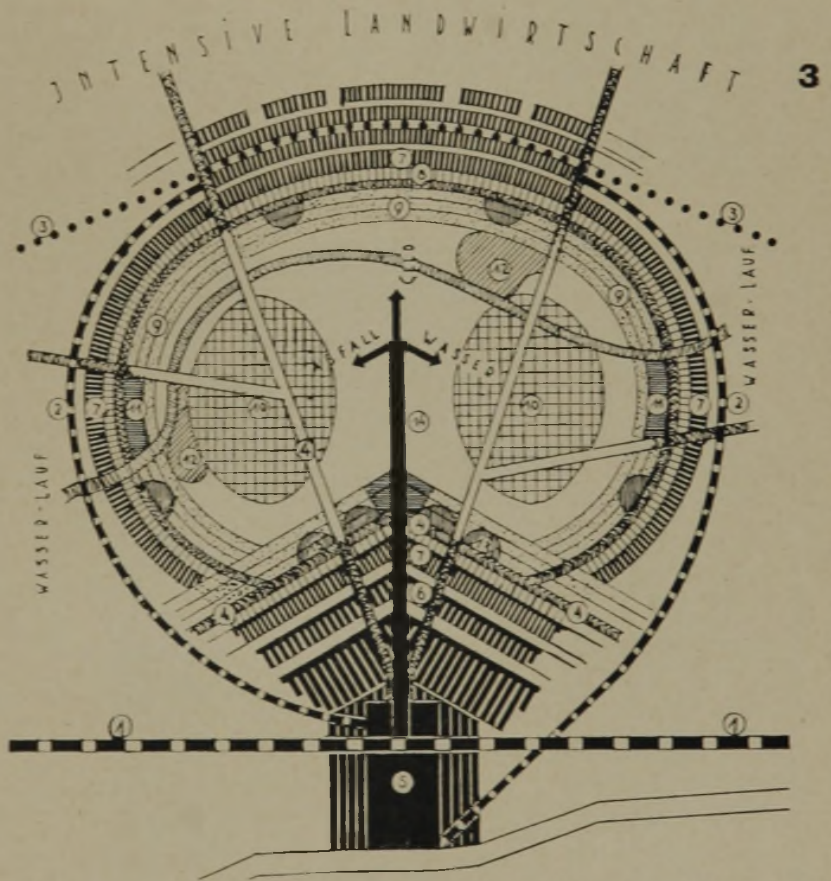
<sup>2)</sup> Erschienen unter dem Titel: „Renaissance des Öffentlichen Grüns“ in der Zeitschrift „Städtebau“, Heft 2, 1929, Verlag Wasmuth, Berlin.



SYSTEM DER GRÜNPOLITIK IN FRANKFURT A. M.

**GARTENLANDSCHAFT NIDDAGEBIET  
FRANKFURT A. M.**

- Verkehr:**  
1 Eisenbahn — 2 Straßenbahn — 3 Autobuslinie  
— 4 Promenaden
- Bau:**  
5 Stadtkern — 6 Hochbaugebiete — 7 Flachbau-  
gebiete
- Gärten:**  
8 Ring der Siedlungsgärten — 9 Ring der Pacht-  
gärten — 10 Kern der Intensiv-Gärtnerreien
- Sport und Spiel:**  
11 Sportplätze — 12 Freibäder — 13 Schulkolonien  
— 14 Freiflächen



wöhnten Kommunalpolitiker noch fremdartig er-  
scheinen — angesichts der allgemeinen wirtschaftlichen  
Depression, die wir vor uns haben, und angesichts der  
verzweifelten Finanzlage der Städte im besonderen,  
wird er sich früher oder später mit den Grundlinien  
einer mehr wirtschaftlichen Grünpolitik abfinden  
müssen. Er wird es schließlich gern tun, wenn er, wie  
wir, in dieser Art von kommunaler Kolonisation ein  
wesentliches Mittel zur Wiederherstellung und Festi-  
gung der kommunalen Selbstverwaltung erkennen wird.  
Aber diese Art Weltstadtgrün läßt sich nicht ver-  
wirklichen, ohne auch die Organe für ihre Durch-  
führung neu zu schaffen. Allein auf dem üblichen  
Verwaltungswege ist dieses neue Grün nicht zu machen.

Denn es handelt sich ja zum wesentlichen Teil um wirt-  
schaftliche Kommunalaufgaben, wie sie etwa Wasser-,  
Gas-, Elektrizitätswerke und andere städtische Wirt-  
schaftsbetriebe zu erfüllen haben. Und ähnlich wie  
diese müßte auch der neue wirtschaftliche  
Grünbetrieb der Städte organisiert werden.

Nehmen wir einmal die öffentliche Grünwirtschaft  
des kommenden Berlin, dessen Gebaren ja auch in  
dieser Beziehung für die anderen deutschen Großstädte  
schon materiell kaum wird übersehen werden können.  
Berlins Grünpolitik ist in zwei Punkten vorbild-  
lich: in seinem musterhaft ausgebildeten Spiel-  
platzsystem und in seinen riesigen Frei-  
flächenreserven. Im übrigen übersteigt die

Leistung Berlins auf diesen Gebieten kaum die der großen Provinzstädte, wie Hamburg oder Köln.

Auf die auch für die Grünpolitik einer Weltstadt wichtige Automobilisierung, der Berlin zweifellos mit Riesenschritten entgegengeht, ist in Berliner Parks noch wenig Rücksicht genommen. In Amerika z. B. geht man nicht, man fährt in seinem Park, und man parkt, man kumpiert im Grünen. Berlin hat bisher nur einen automobilisierten Park, den Tiergarten, und bei ihm, als ausgesprochenem Innenpark, ist die Automobilisierung just nicht angebracht.

Ungelöst ist auch die Berliner Dauerkleingartenfrage. Denn mit der an sich verdienstvollen Bereitstellung von 2000 ha Landes, um darauf 100 000 Kleingärten aufzunehmen, ist es nicht getan, wenn bisher hiervon noch keine 2 v. H. verwirklicht werden konnten. Auch die Wohnbaupolitik Berlins, die jährlich 500 bis 700 neue Wohngärten auswirft, müßte in Einklang mit der allgemeinen Grünpolitik gebracht werden. Noch dringlicher aber ist die Versorgung des riesigen Magens Groß-Berlins (500 000 t Grünzeug jährlich, wovon nur ein Fünftel aus der Umgebung gedeckt wird) durch große Nutzgartenlandschaften, durch eine eigene „grüne Provinz“.

#### Grünbesitz der Stadt Berlin:

20 000 ha Freifläche im städtischen Besitz . . . . .	=	46,5 qm p. Kopf
davon		
rd. 2 700 ha Park- und Sportflächen . . . . .	=	6,2 „ „
„ 3 000 „ Dauerkleingärten . . . . .	=	7 „ „
„ 13 700 „ Dauerwälder städtisch . . . . .	=	31,9 „ „
dazu 45 000 ha Wälder außerhalb Berlins geschützt		
600 „ diverses Grün		
20 000 ha reine Freifläche		

Wir ersehen aus obenstehender Tabelle, daß der größte Teil der Berliner Freiflächen, mit der sich die bekannte offizielle Broschüre über die „Grünflächenpolitik der Stadt Berlin“<sup>3)</sup> beschäftigt, aus Dauerwäldern, also aus grünpolitischen Reserven von vorzugsweise nur hygienischem Wert besteht. An eigentlichem Gebrauchsgrün weist der Groß-Berliner Gartenetat nur 2800 ha auf, von denen noch rd. 1000 ha Sportanlagen darstellen. Für die restlichen 1800 ha reine Parkflächen gibt der Berliner nicht weniger als 7 860 000 RM jährlich aus, denen nur unbedeutende Einnahmen gegenüberstehen. Er bezahlt heute noch für den Quadratmeter derartiger Parkanlage im Neubau 4 RM und für die Unterhaltung 0,40 RM für 1 qm. Wenn wir diese oder auch nur annähernde Ziffern auf das riesige Programm übertragen, das der Inspirator der städtischen Parkverwaltung öffentlich bekannt macht, und das auf eine Intensivierung der großen Grünreserven Berlins (im Stadt- und Außengebiet mindestens 20 000 ha) innerhalb kurzer Zeit hinausläuft, so fällt die Unvereinbarkeit des Ist- und des Wunsch-Programmes ohne weiteres in die Augen. Und dabei stellt Dr. Wagner als Ziel seiner kommenden 10-Millionen-Stadt nicht weniger als 52 000 ha Grünfläche in Aussicht.

Aus den oben angeführten Zahlen erhellt, daß mit den bisherigen Grüntypen und mit den bisherigen Grünpreisen ein derartiges Weltstadt-Programm nicht zu verwirklichen ist. Man braucht sich ja nur die durch die bekannten kommunalpolitischen Vorgänge um die Jahreswende geschaffene etatsrechtliche Lage Berlins zu vergegenwärtigen, um die völlige Hoffnungslosigkeit für die Fortführung auch nur der bisherigen, für die Bedürfnisse der Weltstadt noch dazu keineswegs genügenden Grünpolitik festzustellen.

Um dennoch öffentliches Grün und sogar mehr öffentliches Grün als bisher zu schaffen, wie es das Wohlergehen dieser Stadt unbedingt erfordert, bedarf Berlin nicht nur neuer produktiver Parktypen, sondern es bedarf auch einer der neuen Grünvorstellung entsprechenden, grundlegenden Reorganisation seiner Grünverwaltung.

Wir ersparen uns an dieser Stelle eine Schilderung der bestehenden Parkverwaltung Berlins. Sie ist auch aus den parallelen Verwaltungszweigen (Bau- und Wohnungswesen) der Stadt genugsam bekannt. Nur eine Zahl: Groß-Berlin beschäftigt zur Zeit neben zahlreichen Garteninspektoren, Obergärtnern, Technikern und sonstigen Festangestellten außer seinem Generaldirektor nicht weniger als 18 Bezirksgartendirektoren mit entsprechendem Gehalt. Köln a. Rh.

<sup>3)</sup> Denkschrift Nr. 2: Die Freiflächen der Stadtgemeinde Berlin (Amt für Stadtplanung der Stadt Berlin).

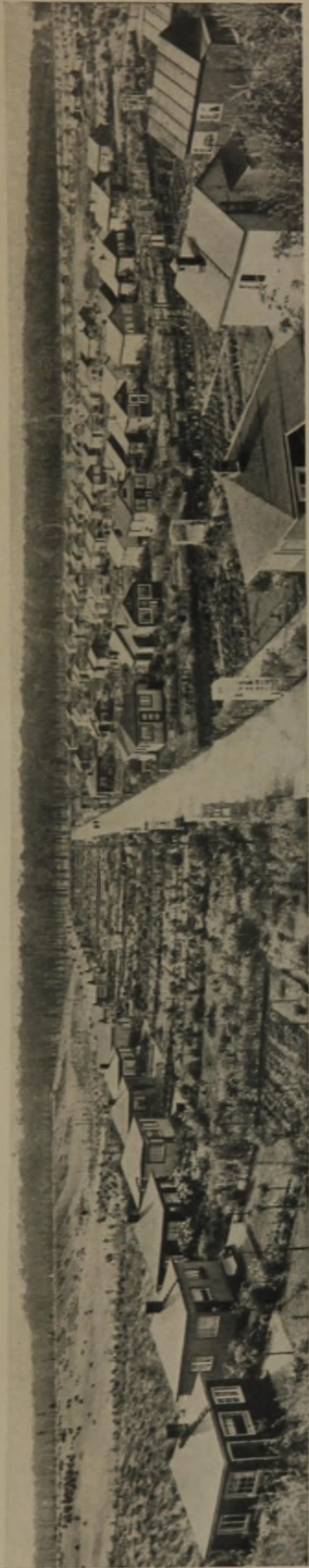
kommt bei fast ebensoviel öffentlichem Grün (1929 = 1650 ha) und weniger als die halben Unkosten (5 650 000 RM) mit 2 Gartendirektoren aus. Das alles ist bekannt. Weniger bekannt ist, daß die Berliner Grünverwaltung sich nach dem Kriege in falschverstandenen Ehrgeiz und völlig unverstandener Volkswirtschaft mit Hilfe von öffentlichen Geldern eine Anzahl von Spezialwirtschaftsbetrieben (Baumschulen, Gärtnereien usw.) zugelegt hat, die, selbst wenn man ihre absolute Rentabilität nicht anzweifelt (was geschieht), dennoch besser durch die private oder genossenschaftliche Wirtschaft ersetzt werden könnten. Es ist, als wollte das ganze Heer von städtischen Grünfunktionären seine Existenzberechtigung an allhand krampfhaft herangeholten und künstlich gezüchteten Wirtschaftsbetrieben erweisen. Verfasser konnte kürzlich einen Fall festnageln, daß ein Berliner Bezirksgartendirektor sich Aufgaben der Privatwirtschaft widmete, mit Projekten überdies, die seine mangelnde Erfahrung auf diesem Gebiete kraß hervortreten ließen — ein übles Zeichen des gegenwärtigen grünpolitischen Interregnums in Berlin. Nimmt man dazu die übertriebene Inzucht bei der Ausführung ihrer etatsmäßigen Aufgaben, so braucht man sich nicht zu wundern, daß die gegenwärtige Grünverwaltung Berlins so ungefähr die gesamte Fachwelt (Gartenunternehmer und Gartenarchitekten) geschlossen gegen sich hat.

Solche Zustände sind der führenden Stadt des Deutschen Reiches nicht würdig. Sie abzustellen, sind zwei Wege möglich. Entweder den ungesund aufgeblähten Grünapparat abzubauen, oder ihn aber mit neuem Leben, d. h. mit produktiver Arbeit, zu erfüllen. Wir halten den letzteren Weg für durchaus gangbar. Dazu ist aber notwendig, daß Grünverwaltung und Grünproduktion künftig nach dem erfolgreichen Beispiel von Köln und anderen noch kleineren Städten streng getrennt werden.

Der zentralen Grünverwaltung wäre hierbei neben den Personalfragen die Unterhaltung der bestehenden sowie die Abrechnung der künftigen Anlagen zu überweisen. Hierfür bedarf es keiner sogenannten „erstklassigen künstlerischen Kraft“, die sich, wie das letzte Experiment erwies, am mißverstandenen Ehrgeiz seiner Subdirektoren zu zerreiben pflegt, sondern lediglich eines tüchtigen Verwaltungsbeamten. Es ist sogar die Frage, ob hierfür nicht die einfache Delegation eines der vielen mit den örtlichen Verhältnissen vertrauten Bezirksgartendirektoren genügt. Auf diese Weise könnte das an sich für einen derartigen Posten ungenügende Gehalt des Zentralgartendirektors ganz oder doch größtenteils eingespart werden.

Die eigentliche städtische Grünproduktion aber sollte einem hervorragenden Spezialisten anvertraut werden. Auch hierfür braucht die Stadt keine größere Aufwendung zu machen. Es genügt, ihn auf 3 oder 5 Jahre im Privatdienstvertrag mit einem bescheidenen Grundgehalt und Prozents von den ausgeführten Anlagen anzustellen (wie es z. B. Frankfurt mit seinem Stadthaudirektor macht). Dieser eigentliche Gründisponent von Berlin hätte die runde Aufgabe, ein von ihm selbst vorgeschlagenes Grünprogramm innerhalb einer bestimmten Zeit planmäßig festzulegen und soweit praktisch durchzuführen, daß daraufhin die künftige Grünverwaltung organisch aufgebaut und dauernd festgelegt werden kann. Es wäre also ein Übergangsregime, das wir empfehlen. Als solches hätte es u. a. auch die Aufgabe, die verlorengegangene Fühlung mit der privaten Wirtschaft wieder aufzunehmen und vor allem die Grenzen und Möglichkeiten einer wirtschaftlichen Ausgestaltung des öffentlichen Grünwesens festzustellen.

Diese Vorschläge haben wir an dem Beispiel Groß-Berlins dargelegt, nur weil es gegenwärtig aktuell ist. Grundsätzlich haben sie für jede Großstadt und solche, die es werden wollen oder sollen, Geltung. Wir stehen vor einem neuen Zeitabschnitt des öffentlichen Grünwesens. Die Grünpolitik der Kommunen ist gegenwärtig in aller Welt in Gärung und Umwälzung begriffen. Deutschland, das sich auf Jahrzehnte einer nie erlebten wirtschaftlichen und sozialen Lage gegenüber sieht, hat vor allen Nationen alle Ursache, auf einem der wichtigsten Gebiete des städtischen Daseins die Initiative zu ergreifen und neue Wege zu erproben. Neue Wege für die Lösung des Organisationsproblems: Weltstadtgrün! —



DAUERKLEINGÄRTEN REHBERGE, BERLIN



ERWERBSGARTEN KRAFTWERK KLINGENBERG, BERLIN



SIEDLUNG BEAMTEN-WOHNVEREIN, BERLIN

# VORPLATZ DES HAUPTBAHNHOFES IN DUISBURG

VOM BEIGEORDNETEN PREGIZER, STADTOBERBAURAT A. D., DUISBURG

MIT 4 ABBILDUNGEN

Der Duisburger Hauptbahnhof ist einer der wichtigsten Knotenpunkte des deutschen Bahnnetzes. Er liegt an der Stelle, wo von der Strecke Basel—Holland die Linien Duisburg—Essen—Dortmund—Hannover—Berlin und Duisburg—Oberhausen—Gelsenkirchen—Bremen—Hamburg nach Osten abzweigen. Dem starken Verkehr genügten die Bahnanlagen in Duisburg schon in der Vorkriegszeit nicht mehr, und die Reichsbahn trug diesem Umstand durch ein Umbau- und Erweiterungsprojekt Rechnung, das im Jahre 1915 zur landespolizeilichen Prüfung gestellt wurde. Die Bauarbeiten erfuhren aber durch den Krieg eine Unterbrechung, und seit dem Jahre 1914 hat das Projekt mehrere Wandlungen durchgemacht, wobei es erst erheblich eingeschränkt und dann allmählich wieder erweitert wurde. Die Arbeiten wurden auch nach Beendigung des Krieges nur langsam und mit langen Unterbrechungen, infolge der Besetzung Duisburgs durch belgische und französische Truppen, fortgeführt, und noch immer ist der Schlußstein des Umbaus — das neue Empfangsgebäude — nicht in Angriff genommen.

Das jetzige Empfangsgebäude, im Jahre 1885 auf einer Insel zwischen den Bahnsteigen erbaut, genügt den Bedürfnissen in keiner Weise mehr. Die Einwohnerzahl der Stadt, die damals 47 500 betrug, ist heute auf 435 000 gestiegen, und zahlreiche Behelstbauten, die die Reichsbahn im Laufe der Jahre erstellten ließ, konnten die Mängel in der Abfertigung von Reisenden und Gepäck nicht beseitigen, abgesehen davon, daß sie nicht dazu beitrugen, die äußere Erscheinung des Bahnhofes zu heben.

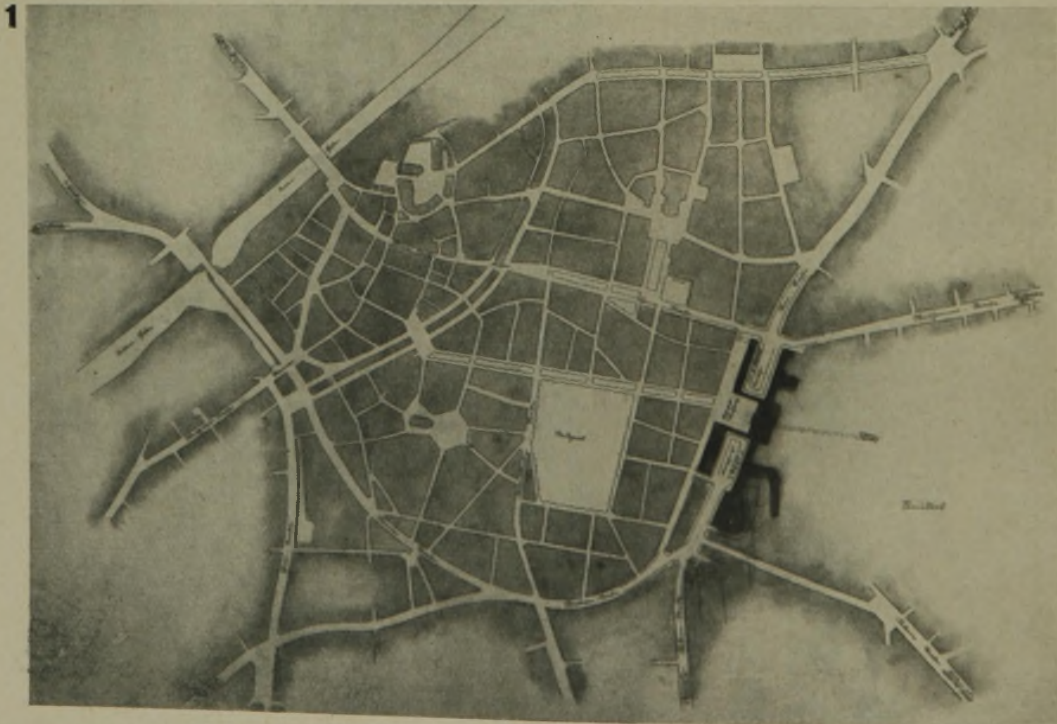
Das neue Empfangsgebäude soll an der Westseite der Bahnsteige auf dem Gelände des früheren Güterbahnhofes errichtet werden, und letzteres ist glücklicherweise groß genug, um nicht nur das Empfangsgebäude selbst, sondern auch einen ausreichend großen Vorplatz sowie eine neue Umbauung desselben, wenn auch bescheidenen Umfangs, aufzunehmen.

Die Lage des Empfangsgebäudes war infolge Beibehaltung der alten Bahnsteige und des alten Personentunnels gegeben, und es war nun die Aufgabe des Verfassers, den Vorplatz zweckmäßig zu gestalten und mit dem Straßennetz so in Verbindung zu bringen, daß der zu erwartende starke Verkehr vom und zum Empfangsgebäude sich möglichst glatt abwickeln kann.

Im Jahre 1926 schrieb die Stadt Duisburg einen Wettbewerb aus, um Vorschläge für die Bebauung des Bahnhofsvorplatzes und die Führung der von ihm ausgehenden Verkehrsstraßen zu gewinnen. Das Ergebnis

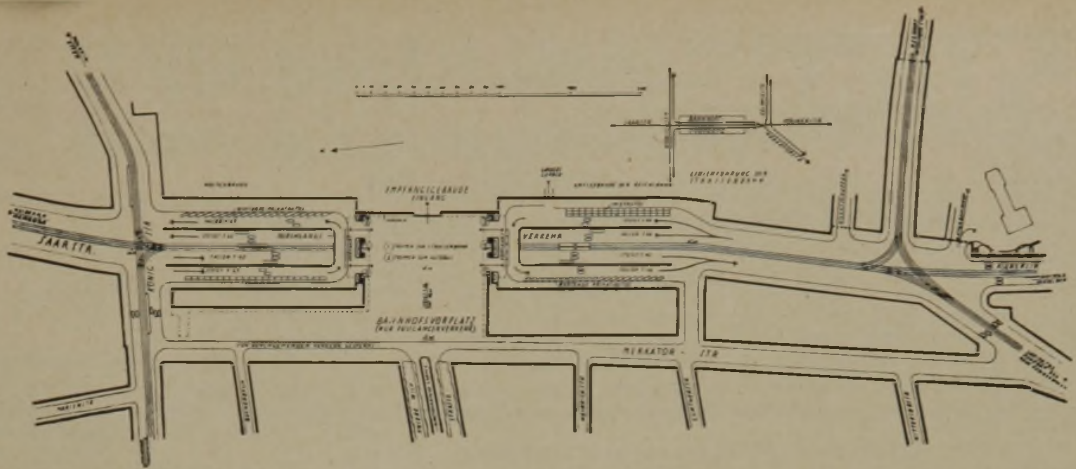
des Wettbewerbes (veröffentlicht in DBZ, Jahrg. 1926, Beilage „Wettbewerbe“) war bedeutungsvoller in der wirtschaftlichen Aufteilung des Vorplatzes und äußeren Gestaltung der ihn umgebenden Bauten als in der Lösung des Verkehrsproblems. Immerhin zeigten die eingegangenen Entwürfe, daß die Frage, ob eine neue Verbindungsstraße zwischen Hauptbahnhof und Stadtkern hergestellt werden muß, zu verneinen ist. Die Hauptzufahrtsstraßen zum Hauptbahnhof sind die Königstraße und die Merkatorstraße, die durch ihre Lage ein seitliches Anfahren an das Empfangsgebäude ermöglichen, während als Hauptzubringer für den Fußgängerverkehr die zu verbreiternde Friedrich-Wilhelm-Straße dient, deren Axe mit der des Empfangsgebäudes ungefähr zusammenfällt. Dabei wird die Merkatorstraße einerseits über Kremer-, Plessing-, Marientorstraße bis zur Oberbürgermeister-Lehr-Brücke zu verlängern und andererseits nach Durchbruch der Bleichstraße mit dem Stadtteil Hochfeld in Verbindung zu bringen sein. Den Zugang zu den östlichen Stadtteilen vermitteln zwei Unterführungen zu beiden Seiten des Empfangsgebäudes, die eine im Zuge der Königstraße, die zweite — geplante — in der Verlängerung der Koloniestraße. (Vgl. Abb. 1, welche die Lage des Empfangsgebäudes zum Stadtkern darstellt.)

Die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes wurde im städtischen Hochbauamt unter der Leitung des Verfassers im Einvernehmen mit der Reichsbahndirektion Essen von Stadtbaurat Bräuhäuser und Architekt Bähr — einem Teilnehmer am Wettbewerb — und unter Benutzung des Grundgedankens seines Entwurfes weiterbearbeitet. Das Hauptgewicht wurde dabei auf eine zweckmäßige Regelung des Verkehrs gelegt, denn die Erfahrung zeigt, daß bei allen Vorplätzen, auch vor den modernsten Großstadtbahnhöfen, dem in den letzten Jahren gewaltig gestiegenen Verkehr nur in ungenügendem Maße Rechnung getragen ist, und daß in vielen Fällen die Überquerung des Vorplatzes für die eiligen Fußgänger geradezu mit Lebensgefahr verbunden ist. Das Ziel war daher, die verschiedenen Verkehrsarten so zu trennen, daß eine Überkreuzung derselben durchaus vermieden wird. Wie der Plan (Abb. 2 und 3 und das Modell Abb. 4, S. 65) zeigt, spielt sich der Verkehr in zwei Ebenen ab. Der zu erwartende starke Durchgangsverkehr vor dem Empfangsgebäude in Richtung Nord-Süd wird mit allen Straßenbahn- und Autobuslinien, die den Bahnhof berühren, unter dem Vorplatz hindurchgeführt. Die Haltestellen für Straßenbahnen und Autobusse liegen in einem 50 m breiten



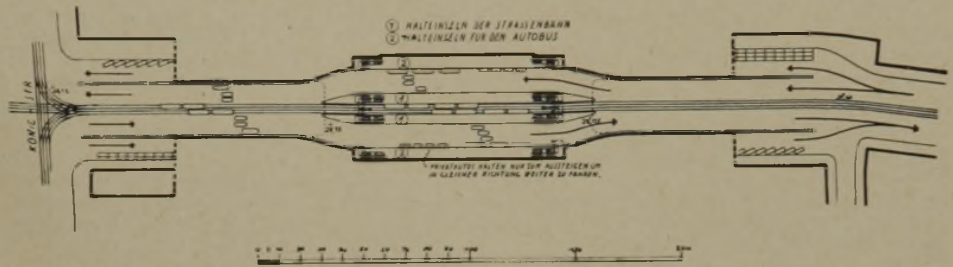
BAHNHOFSVORPLATZ DUISBURG IN BEZIEHUNG ZUM STADTKERN

**BAHNHOFS-  
VORPLATZ  
IN DUISBURG  
LAGEPLAN  
RD. 1 : 5300**



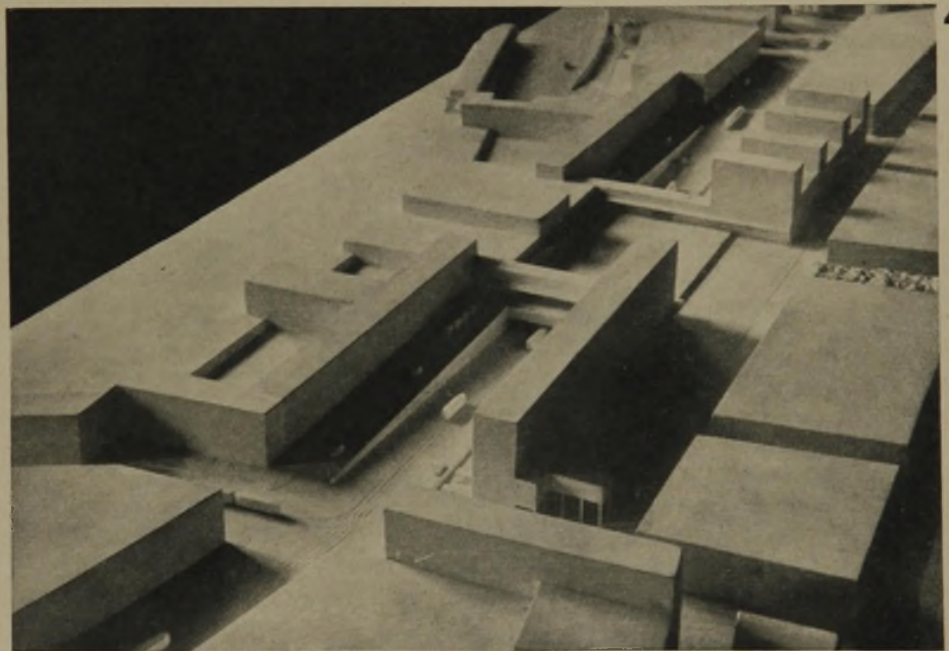
2

**VERKEHRSWEGE  
IN HÖHE  
DER DURCHGEHENDEN  
STRASSEN  
RD. 1 : 3500**



3

**MODELL  
DES BAHNHOF-  
VORPLATZES**



4

Tunnel und sind mit dem eigentlichen Vorplatz durch je zwei bequeme Treppen verbunden. Diese sind überdeckt von zweigeschossigen Anbauten an das Empfangsgebäude, die den Vorplatz in drei Teile teilen. Der mittlere Teil ist gegen die Merkatorstraße um einige Stufen erhöht und ausschließlich dem Fußgängerverkehr vorbehalten, der von hier aus, ohne eine Fahrbahn kreuzen zu müssen, ungehindert nach allen Seiten ab- und zuströmen kann. Die beiden seitlichen Teile des Vorplatzes weisen je eine Fahrbahn auf, die die Tunnelrampen umziehen und den Wagenverkehr vom und zum Bahnhof aufnehmen.

Die Aufstellplätze für Automobile sind im Plan gekennzeichnet; für die Unterbringung weiterer Wagen ist eine unterirdische, vom Tunnel aus zugängliche Großgarage vorgesehen.

Diese Verkehrsabwicklung ermöglicht unter Vermeidung von Kreuzungen irgendwelcher Art einen Richtungsverkehr für alle Straßen und bietet den Fahrgästen der Reichsbahn den großen Vorteil, daß sie alle Verkehrsmittel — Straßenbahnen, Autobusse, Autos — ohne Überschreitung einer Fahrbahn und trockenen Fußes erreichen können.

Begrenzt wird der Bahnhofsvorplatz im Osten vom Empfangsgebäude, dem sich nördlich das Hauptpostamt — zur Zeit in der Ausführung begriffen — und südlich das Verwaltungsgebäude der Reichsbahn anschließen. Die westliche Begrenzung bilden zwei Baublöcke von 15 bzw. 32<sup>m</sup> Tiefe, deren Bestimmung zur Zeit noch offensteht. Je nach Bedürfnis sollen darin Läden, Restaurants, Cafés, Büros und ein Hotel untergebracht werden. Im Obergeschoß der Verbindungsbauten zwischen den Baublöcken und dem Empfangsgebäude sollen an der Nordseite ein Café in Verbindung mit der Bahnswirtschaft und an der Südseite Verkehrsbüros eingerichtet werden.

Das ganze Gelände zwischen Empfangsgebäude, Postamt und Verwaltungsgebäude einerseits und Merkatorstraße andererseits wird in den Besitz der Stadt übergehen. Damit ist dieser die Möglichkeit gegeben, die Bebauung einheitlich zu gestalten, so daß der Bahnhofsvorplatz nicht nur verkehrstechnisch, sondern auch in seiner künstlerischen Ausgestaltung eine vorbildliche Anlage werden kann. Die Bauarbeiten für das Empfangsgebäude werden im Juni dieses Jahres in Angriff genommen; die Inbetriebnahme soll am 1. Dezember 1932 erfolgen. —

# ZEITSCHRIFTENSCHAU

bearbeitet im Deutschen Archiv für Siedlungswesen, Berlin

## Ländliches Siedlungswesen.

144. Die vorstädtische Siedlung Stadienberg bei Friedland.  
Ostpreußisches Heim 1930 Nr. 8.

## Städtebau. Gesamtgestaltung.

145. Kleinsiedlung, Großstadtzukunft und Bautätigkeit. Von K. v. Mangoldt.

Der Aufsatz befaßt sich mit der großstädtischen Kleinsiedlung, d. h. der Gartensiedlung, wie sie sich in der Umgebung der Großstädte immer mehr ausdehnt, mit ihren Mißständen und ihrem großen gesundheitlichen, sittlichen und volkswirtschaftlichen Wert.

DBZ 1930 Nr. 35. Beilage „Bauwirtschaft und Baurecht“ Nr. 16.

146. Dezentralisation der Industrie und Städtebau. Von Schleicher.

Verfasser tritt, gestützt auf die Ansichten zahlreicher Wissenschaftler, für die Dezentralisation der Großstadt und der Industrie und für die Industrialisierung des Landes ein.

Bauamt und Gemeindebau 1930 Nr. 9.

147. Stadtausbaue und Planwirtschaft. Betrachtungen zum kommenden Städtebaugesetz. Von Wilhelm Heilig. (Vgl. Nr. 96.)

Der Wert des Bebauungsplanes für den Ausbau der Stadt und des Verkehrsnetzes.

Reichsstädtebund 1930 Nr. 6.

148. Verkehr und Stadtausbau. Von Wilhelm Heilig.

Bauamt und Gemeindebau 1930 Nr. 9. (Vgl. Nr. 96 und 147.)

149. Die Führung elektrischer Schienenbahnen innerhalb der Straßen und ihr Einfluß auf Bebauungsplan und Fluchtlinien. Von Fritz Faber.

Bauamt und Gemeindebau 1930 Nr. 7.

150. Zum Reichsspielplatzgesetz. Von Karl Geißler.

Verfasser hat untersucht, wieweit sich die Forderung des Gesetzentwurfes bezüglich der Spielplatzanlagen mit 2 km Zonenbereich in München durchführen läßt.

Wasmuths Monatshefte 1930 Nr. 4.

151. Fünf Jahre Wohnungsbautätigkeit in Frankfurt a. M. Von Ernst May. Fortsetzung und Schluß. Das neue Frankfurt 1930 Nr. 4/5. (Vgl. Nr. 127.)

152. Die Entwicklung von Mainz in der Nachkriegszeit. Das Schicksal einer rheinischen Festungsstadt. Von Fritz Luft.

Deutsches Bauwesen 1930 Nr. 5.

153. Wesermünde. Aus der Baugeschichte einer jungen Stadt. Von Kuntz.

Bauamt und Gemeindebau 1930 Nr. 9.

## Städtebau. Einzelgestaltung.

154. Grundsätzliches zum Siedlungsbau. Von Fritz Block.

Der Aufsatz stellt eine klare Zusammenfassung aller Forderungen dar, die an eine zeitgemäße Wohnsiedlung in allen ihren Einzelheiten zu stellen sind.

Zentralblatt d. Bauverwaltung 1930 Nr. 17 u. 18.

155. Die Kleinwohnung in der Stadtbaukunst. Von Wilhelm Brunein.

Verfasser kritisiert die knappe, unserem Klima und unseren Bedürfnissen oft wenig angepaßte moderne Kleinwohnung, sowie die schematische Anlage von Kleinwohnungsquartieren.

DBZ 1930 Nr. 34. Beilage „Stadt und Siedlung“ Nr. 6.

156. Vergleichende Besonnungsuntersuchungen. Von Walter Schwagenscheidt.

Verfasser hat an einer bestimmten Aufgabe die günstigste Besonnung untersucht. Er kommt zu dem Ergebnis, daß die NNW-SSO-Richtung bei Anordnung der Schlafräume nach Osten die günstigste ist. Für die Orientierung eines Wohnhauses müssen die Besonnung im Winter und im Frühling den Ausschlag geben. Stein, Holz, Eisen 1930 Nr. 9.

Das neue Frankfurt 1930 Nr. 4/5.

157. Straßenbaukosten und Grundstücksbebauung. Von Küster.

Baupolizeiliche Mitteilungen 1930 Nr. 4. (Vgl. Nr. 165 u. 183/1929.)

158. Über die Finanzierung von Altstadt-Sanierungen. Von Ranck.

Das finanzielle Ergebnis der Hamburger Durchbrüche und Sanierungen und die daraus sich ergebenden Lehren. (Vgl. Nr. 63.)

DBZ 1930 Nr. 34. Beilage „Stadt und Siedlung“ Nr. 6.

159. Die farbige Gestaltung des Marktes in Oberzell. Von Otto Rückert.

Stadtbaukunst 1930/31 Nr. 1. Beilage „Die farbige Stadt“ Nr. 1.

160. Städtebau und Lichtreklame. Von May. Stadtbaukunst 1930/31 Nr. 1. Beilage „Gestaltung der Reklame im Stadtbild“.

161. Die „Einschornsteinsiedlung“ bei Duisburg. Arch. Kramer und Kremer.

Baumeister 1930 Nr. 4.

162. Siedlungen in Remscheid. Von Ludwig Lemmer.

Wasmuths Monatshefte 1930 Nr. 4.

163. Wie gestaltet man eine neuzeitliche Siedlung? Zum Wettbewerb für die städtische Siedlung in Stuttgart-Wangen.

Süddeutsche Bauztg. 1930 Nr. 18.

164/165. Hochhaus am Bahnhof Friedrichstraße in Berlin. 2. engerer Wettbewerb. Von Joh. Grobler. DBZ 1930 Nr. 10. Beilage „Wettbewerbe“ Nr. 2.

Hochhaus Friedrichstraße. Von W. Hegemann.

Wasmuths Monatshefte 1930 Nr. 4.

166. Zwei Parkanlagen im Industriegebiet. Von Josef Buerbaum.

Wasmuths Monatshefte 1930 Nr. 4.

167. Die Essener Grünanlagen. Von W. Barckenowitz.

Gartenkunst 1930 Nr. 4.

## Landesplanung.

168. Städtebau und Landesplanung und ihre gesetzliche Regelung. Von Helmuth Delius.

Verfasser gibt eine klare, in der Literatur bisher fehlende Abgrenzung der Begriffe Städtebau und Landesplanung gegeneinander als notwendige Grundlage einer gesetzlichen Regelung. Er schlägt besondere Reichsrahmengesetze für beide Stoffgebiete vor.

DBZ 1930 Nr. 32, 33 u. 35. Beilage „Bauwirtschaft und Baurecht“ Nr. 15 u. 16.

Bauamt und Gemeindebau 1930 Nr. 7 u. 8.

Zentralblatt der Bauverwaltung. 1930 Nr. 16 (gekürzt).

169. Heimatschutz und Landwirtschaft, insbesondere die Landschaftsgestaltung. Von Hempel.

„Nicht darauf kommt es an, die Landschaft etwa als ein Kunstwerk zu gestalten, was sie niemals war und sein kann und was sie dem jeweiligen Wechsel der Auffassung unterwürfe, sondern lediglich darauf, die gesunde, natürliche Kraft in der Umwelt so zu erhalten, daß aus ihr als vorhandenem Rohstoff das schöpferische, d. h. das ‚landschaftliche‘ Auge des Beschauers überall und jederzeit das Kunstwerk der schön ansprechenden Landschaft sich selber erfüllt. Darum: Alles, was die Landwirtschaft für ihre Zwecke tut, muß dahin überlegt sein, daß die Gesundheit des Naturgeschehens nicht dauernd gestört wird.“

Zeitschr. für Vermessungswesen 1930 Nr. 4 u. 5.

170. Der Stand der Neckarkanalisation. Erster Teil: Planung und Bauausführung. Von Jurisch. Zweiter Teil: Zusammenarbeit von Bauingenieur und Architekt. Von E. Burkhardt u. M. Scheible. Zeitschr. für Bauwesen 1930 Nr. 4.

## Gesetzliche Grundlagen.

171. Für und wider das kommende Kleingartengesetz. Von Max Lehmann.

Wasmuths Monatshefte 1930 Nr. 4.

172. Grundeigentum und Fluchtlinienplan. Von Schröder.

Die Grundsätze des geltenden Rechts und der Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts werden übersichtlich geordnet und nach Fällen der Praxis die Beziehungen zwischen Grundeigentum und Fluchtlinienplan behandelt. Es wird gezeigt, wie umständlich, zeitraubend und vielfach veraltet das jetzige Verfahren ist, das den modernen Anschauungen und Bedürfnissen des Städtebaues nicht mehr entspricht. Im Zusammenhang damit werden die Bestimmungen in den Abschnitten II bis VII des Städtebaugesetzentwurfes besprochen.

Zeitschrift für Vermessungswesen 1930 Nr. 9.