

AMERIKANISCHER STÄDTEBAU

VON STADTBAURAT DR.-ING. MARTIN WAGNER, BERLIN

I. Obgleich die Vereinigten Staaten von Nordamerika das klassische Land der Großstädte sind und eine Stadt wie New York zur Entwicklung gebracht haben, die heute bereits in ihrem Wirtschaftsgebiet 10 Mill. Einwohner zählt, wird dennoch jeder deutsche Städtebauer aus diesem Lande mit der Enttäuschung zurückkehren: die Amerikaner haben uns wenig zu sagen, es sei denn, daß sie uns durch Gegenbeispiele belehren und uns sagen, wie wir Großstädte nicht bauen dürfen*).

Wie ist diese Negation von dem, was wir „Städtebau“ nennen, in einem Lande möglich, das uns auf dem Gebiet der Technik, der Organisation, der Wirtschaft und der Finanzen so viel zu sagen und zu geben hat? Die Antwort auf diese Frage fand ich in den in Amerika heilig gesprochenen Worten Emersons: „Baue Deine eigene Welt!“ Das Gefühl der individuellen Freiheit („the sentiment of individual liberty“) darf von keinem amerikanischen Städtebauer verletzt werden. Und erst von diesem Blickpunkt aus versteht man den Generaldirektor der Städtebaukommission von Groß-New York, Thomas Adams, wenn er in dem Vorwort zu dem achtbändigen Werk über den Generalbebauungsplan von New York im Januar 1928 den Satz schreibt: „Kein Städtebauer kann eine Stadt bauen. Das Einzige, was er tun kann, ist, seinen Bürgern zu sagen: hier ist mein Plan, nach dem Ihr handeln könnt, aber Ihr seid die Baumeister!“

Nach dieser Grundeinstellung zum Städtebau wird es uns auch nicht wundern zu hören, daß von 287 Großstädten in Amerika im Jahre 1928 erst 206 besondere Kommissionen für die Stadtplanung („city planning commissions“) eingerichtet haben und daß diese Kommissionen oft mehr privaten als amtlichen Charakter tragen. Der im Juni dieses Jahres veröffentlichte Generalbebauungsplan von Groß-New York ist nicht etwa das Werk der 456 Kreise, Städte und Gemeinden, die das Wirtschaftsgebiet von Groß-New York umfassen, sondern die Arbeit einer Kommission von zehn geachteten Bürgern und der von ihr gewählten Sachverständigen, die von der „Russel Sage Foundation“, einer privaten Stiftung, den Betrag von 1 Mill. Dollar für die Ausarbeitung dieses Planes erhielten. Selbstverständlich hat diese private Kommission auch keine Macht- und Rechtsmittel zur Hand, den von ihr aufgestellten Generalbebauungsplan auch wirklich durchzuführen. Sie muß darauf warten, bis drei Staaten und die oben genannten 456 Kreise, Städte und Gemeinden den Plan freiwillig und auf dem Wege gegenseitiger Verhandlungen annehmen. In anderen Städten, wie Chicago z. B., liegen die Verhältnisse in der städtebaulichen Direktion nicht anders.

Den Amerikanern gehen aber heute, wo ihre Städte sich von 5 auf 10 und von 10 auf 20 Mill. Einwohner entwickeln, doch die Augen auf vor den Problemen, vor die sie sich zwangsläufig gestellt sehen. Worte wie die des Präsidenten Herbert Hoover sind nicht in den Tag hinein gesprochen, wenn er sagt: „Die enormen Verluste an menschlichem Glück und an Kapital, die der Mangel einer den Bedingungen modernen Lebens angepaßten Stadtplanung herbeigeführt hat, brauchen nicht erst bewiesen zu werden. Das Fehlen von Freiflächen, Spielplätzen und Parks, die Verstopfung der Straßen, das Elend des Mietskasernenlebens und seine

Rückwirkung auf jede neue Generation sind ein unsagbarer Angriff auf unser amerikanisches Leben. Unsere Städte liefern dem amerikanischen Leben und seinem nationalen Charakter nicht ihren schuldigen Tribut. Die moralischen und sozialen Erfolge können nur durch eine neue Auffassung über Städtebau erreicht werden.“

Das muß auch die Ansicht des deutschen Städtebauers sein, der amerikanischen Städtebau studiert. Wenn die Stadt New York z. B. für das „kleine Sanierungsprogramm“ in den nächsten 15 Jahren für den Verkehr, für Brücken, für Wasserversorgung, Kanalisation, Parks und Parkwege 12,6 Milliarden RM oder 850 Mill. RM jährlich ausgeben muß, so sind das neben anderen notwendigen Ausgaben für den Hafen, Ausfallstraßen, Schulen usw. Summen, an denen auch das „reiche Amerika“ zu schlucken hat. Das Mißverhältnis zwischen dem unaufhaltsamen Wachsen und Werden großer Städte und dem Schneckentempo, nach dem sich die städtebauliche Einsicht und Gesetzgebung und die Organisation der Verwaltung solcher Riesenstädte entwickelt, muß jedem Städtebauer in Amerika offenbar werden. Und dieses Mißverhältnis sollte auch uns Warnung genug sein, mit der gesetzlichen und verwaltungstechnischen Ordnung der Dinge hinter der schnelllebigen technischen Entwicklung nicht zurückzubleiben. —

II. Der größte „Bolschewist“ im amerikanischen Städtebau ist das Automobil. Die Entwicklung, die der Automobilverkehr in den amerikanischen Städten genommen hat, muß man schon zahlenmäßig untereinander schreiben, um ihn in seiner ganzen Tragweite zu verstehen. Die Zahl der Köpfe, die auf ein Auto entfielen, wird für Amerika wie folgt angegeben:

1910 = 1 Auto auf 265 Köpfe
1917 = 1 „ „ 22 „
1919 = 1 „ „ 16 „
1928 = 1 „ „ 6 „

Für New York rechnet man für 1935 mit einem Auto auf 3,8 Köpfe. Die amerikanischen Städte haben schon heute in ihren Autos ein Platzangebot zur Verfügung, das dasjenige der Massenverkehrsmittel bei weitem übersteigt, und müssen dennoch mit beiden (dem individuellen wie dem kollektiven) Verkehrsmitteln Not leiden. Not deshalb, weil das Auto in dem Innern der Städte keinen Bewegungsraum mehr findet und darum für den Stadtverkehr zum großen Teil lahmgelegt ist, und weil die Massenverkehrsmittel, wie die Untergrundbahnen, in den Zeiten des Flutverkehrs derart überfüllt sind, daß man von „Verkehr“ kaum noch sprechen möchte. Der deutsche Städtebauer fragt sich nun, warum werden denn nicht mehr Untergrundbahnen für den Berufsverkehr gebaut? Eine derartige Überfüllung der Bahnen müßte dem „Geschäft“ der privaten Verkehrsgesellschaften doch den Anreiz bieten, mehr Linien zu bauen! Der Neubau solcher Bahnen ist aber bei dem heutigen 20 Pf. - Tarif völlig unrentabel. Und warum denn keine Tarifierhöhung in dem „reichen“ Amerika? Ja, dann würden die Fahrgäste wohl noch mehr als bisher ihr Auto be-

* Vgl. das Werk des Verfassers: „Städtebauliche Probleme in amerikanischen Städten.“ Berlin 1929. Verlag der DBZ. Preis geb. 9,60 RM, für Bezieher der DBZ 8 RM. — Die Schrifttlg. —

nutzen und den Oberflächenverkehr noch mehr verstopfen. Also müssen sich die Städte im Rahmen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit dazu entschließen, den finanziellen Leistungsfähigkeit für den Bau von Untergrundprivaten Gesellschaften für den Bau von Untergrundbahnen ungeheure Baukostenzuschüsse zu gewähren. Diese Baukostenzuschüsse sind dann immer noch billiger als Straßendurdbrüche und Straßenverbreiterungen, die bei Bodenpreisen von 500 bis 30 000 RM für 1 qm nicht mehr zu bezahlen sind. Aber auch der Bau neuer Untergrundbahnen ist so lange sinnlos, als zwei oder drei neue Wolkenkratzer mit je 10 000 bis 15 000 Angestellten zusätzlichen Verkehr erzeugen. Und neue Wolkenkratzer werden gebaut. An ihnen hängen die Gewinne der Grundbesitzer, der Banken, der Bauunternehmer und die steigenden Steuereinnahmen der Städte, deren Einnahmen sich im wesentlichen auf den steigenden Bodenpreisen aufbauen. An einer solchen Städtebaupolitik versagt auch das größte Können und die größte Intelligenz aller Städtebauer der Welt. Das Wort haben hier die Politiker, und die sagen: „Baue Deine eigene Welt!“

Das Automobil tötet die Innenstadt, aber es erschließt dem Großstädter das flache Land und den Landbewohnern die Großstadt. Gegen die Entwicklung des Automobils als Massenverkehrsmittel werden wir uns vergeblich auflehnen. Die Loslösung von räumlicher und zeitlicher Gebundenheit liegt im Wesen des modernen Menschen. Die Konzentration der Millionen von Großstädtern auf dem engen Raum der Arbeit und des Wohnens drängt nach einer Expansion, nach der Befreiung von der Gebundenheit. Und diese individuelle Befreiung hin zu dem flachen Land, zur freien Natur, zur körperlichen Regeneration kann nur das Auto schaffen. Das Auto hat in den amerikanischen Städten immerhin den Segen gestiftet, daß es das flache Land erschlossen, den Bodenpreis in der Peripherie niedrig gehalten und den Großstädten das Einfamilienhaus gegeben hat.

Das Auto ist in Amerika das Verkehrsmittel des „kleinen Mannes“ geworden. Nicht in dem Sinne, daß er es auf seinem täglichen Berufsverkehr von der Wohnung zur Arbeitsstätte benutzen könnte. Das ist ihm leider dadurch unmöglich gemacht worden, daß die „kleinen Leute“ bei dem Berufsverkehr in zu großen Massen auftreten würden und keine Straße der Welt breit genug wäre, um die 2 Mill. Menschen, die täglich nach Manhattan zur Arbeit fahren, in ihren Autos aufnehmen zu können. Diesen Vorzug haben nur die „großen Leute“, die sich die verkehrsarmen Zeiten für ihre Bürofahrt aussuchen können. Wohl aber können die kleinen Leute ihr Auto für ihre Weekendauffahrten an die See, in den Wald, zum Sportplatz usw. benutzen. Und von dieser Möglichkeit können sie um so leichter und ausgiebiger Gebrauch machen, als vielen Volksschichten schon der ganze Sonnabend ein Feiertag bedeutet. Sind doch die großen Warenhäuser in den Sommermonaten am Sonnabend völlig geschlossen und viele Arbeitergruppen bereits zur fünftägigen Arbeitswoche übergegangen.

Aber vielleicht wäre das Auto nicht das Volksverkehrsmittel, das es heute ist, wenn es dem Volk nicht zugleich auch zu einem Preise angeboten würde, den jeder bessere Arbeiter erschwingen kann. Bei einem Stundenlohn von 8,40 RM, wie ihn der New Yorker Maurer heute hat, ist die Anschaffung eines neuen Autos im Werte von 1500 bis 2000 RM kein großes Problem mehr. Mehr als 50 v. H. aller neu hergestellten Autos werden heute bereits von Angestellten und Arbeitern gekauft. Hinzu kommt aber, daß die vielfachen Reparaturwerkstätten alte abgenutzte, aber „noch“ fahrbare „Maschinen“ für 50 bis 100 RM anbieten und verkaufen. Bei einem Bestand von etwa 25 Mill. Autos und einer Jahresproduktion von 4 Mill. Autos müssen jährlich immer mehr alte Autos zu billigen Preisen auf den Markt kommen und ihre Käufer finden. Diese alten Maschinen sind nicht nur billig in der Anschaffung, sondern auch billig in der Unterhaltung, weil man ihnen für den kurzen Rest ihres Lebens eine Unterhaltung nicht zuteil werden läßt, weil der freie Himmel ihre Garage und der nächste Chausseegraben ihre letzte Ruhestätte ist. Diese Entwicklung steht uns in Deutschland noch bevor. Wir werden aber mit ihr noch zu rechnen haben, weil die

individuelle Befreiung der Menschen von Raum und Zeit, die das Auto schafft, denn doch zu stark ist, als daß der Mensch von ihr keinen Gebrauch machen würde. Er wird von ihr Gebrauch machen. Er wird das Auto — wie in Amerika — nicht nur als Transportmittel, sondern auch als Badeselle, als Schutzdach gegen Regen und Wetter, als Kleinkinderstube, Ruhebänk und Gepäckträger bei seinen Ausflügen gebrauchen, und er wird auch einsehen, daß er mit dem Auto ganz andere Wegstrecken zurücklegen und Gegenden aufsuchen kann, die ihm die Eisenbahn nicht erschließt. Das Auto weitet den Erholungsraum der Großstädter und schafft den Städten neue, mindestens neue ideale Gemeindegrenzen. —

III. Vom Auto aus gesehen, werden wir Städtebauer manche Umlernung vorzunehmen haben. Das Freiflächenproblem wird sich uns von einer ganz neuen Seite zeigen. Haben wir bisher eine Park- und Freiflächenpolitik für den beschaulich daherschreitenden Fußgänger getrieben, dann werden wir uns daran gewöhnen müssen, daß eine Gruppe der Fußgänger sich auf vier Räder setzen und mit dem Auto durch Parks und Wälder, Wiesen und Täler fahren wird und bei diesen Fahrten bestimmte Ziele erreichen will. Man will zu Bade- und Sportplätzen, zu Lager- und Vergnügungstätten, und man will nicht nur diese Ziele erreichen, sondern bereits auf dem Wege zu diesen Zielen Landschaft, freie Natur und Baumwuchs genießen. Und man will all das vom Steuer aus genießen und nicht Gefahr laufen, an jeder Wegkreuzung den Tod vor Augen zu haben. Diese Ansprüche stellen den Städten neue Aufgaben, und zwar sehr teuer zu lösende Aufgaben. Programmatisch erfaßt, laufen sie darauf hinaus: breite Ausfallstraßen mit beiderseitigen Grünstreifen, niveaufreie Straßenkreuzungen, langgestreckte streifenartige Park- und Waldanlagen mit eingestreuten Sport- und Erholungsflächen, mit Tank- und Parkgelegenheiten u. a. m.

Ja, wer soll denn das „zum Vergnügen der Einwohner“ bezahlen? Die Antwort kann nur lauten: Das Vergnügen der Einwohner selbst! Dort, wo die Amerikaner die oben angedeutete Freiflächenpolitik wirklich planvoll betreiben, müssen die Einwohner auch die Anlagekosten dieser neuen Formen der Freiflächen bezahlen. Und sie machen sich bezahlt.

Sie machen sich bezahlt durch die Bodenwertsteigerungen in der Umgebung und in der Einflußzone dieser Freiflächen. Diese Bodenwertsteigerung muß nur durch ein reformiertes Besteuerungsverfahren jährlich neu erfaßt werden und nicht wie bei uns dieser Besteuerung der öffentlichen Hand davonlaufen. Wer da weiß, wie geheiligt das Privateigentum in Amerika ist, wundert sich — mit deutschen Augen gesehen — doppelt, in den Vorhallen der Rathäuser die Einschätzungslisten des Grundbesitzes für jedermann offen und greifbar zu finden. Und der Grundbesitz zahlt seine Steuer, wenn er sieht, daß seine Gemeinde mit diesen Steuern etwas dazu tut, den Wert des Grundbesitzes zu heben. Der Kreis Westchester in Groß-New York z. B. hat für sein Freiflächensystem von 1924 bis 1928 rd. 200 Millionen RM Anlagekosten ausgegeben und kann seinen Steuerzahlern den Nachweis führen, daß der steuerbare Wert des Grundbesitzes von knapp 900 Mill. Dollar im Jahre 1924 auf 1,5 Milliarden Dollar im Jahre 1928 gestiegen ist. Was bedeuten da 47 Mill. Dollar Anlagekosten der Freiflächen gegen 600 Mill. Dollar Wertsteigerung des Grundbesitzes? Der Kreis kann aber auch fernerhin nachweisen, daß die Unterhaltungskosten dieses Freiflächensystems schon im Jahre 1928 fast restlos aus den Einnahmen aus den Freiflächen gedeckt wurden. Solche Einnahmen fließen dem Kreise zu aus den Gebühren für die Bewachung der Sportplätze, der Park- und Campplätze, der Tankstellen, der Bäder, der Restaurants und vor allem aus dem kommunalen Vergnügungspark, der einzig in seiner Art unter Ausschaltung aller „Nepp“-Politik angelegt wurde. Der Amerikaner scheint es auch nicht als eine besondere Belastung zu empfinden, wenn er für die Benutzung einer Automobilstraße mit völlig niveaufreien Kreuzungen eine Gebühr bezahlt. Das Vergnügen, auf einer solchen Straße ohne Gefahrenmomente fahren zu dürfen, ist ihm die Gebühr wert. —

DIE AUSWEISUNG VON HEIMSTÄTTENGÄRTEN UND DAUERKLEINGÄRTEN IN GROSS-BERLIN

VON MAGISTRATS-OBERBAURAT JOHANNES GROBLER, BERLIN-HALENSEE MIT 4 ABBDUNGEN

Das Kleingartenwesen in seiner heutigen Entwicklung hat sich erst herausgebildet, nachdem die Großstädte eine dichte Bebauung eingeführt hatten und der Kern der Großstädte so groß geworden war, daß die Wege ins Freie für die Bevölkerung zu weit wurden. Wir wollen an der Hand des Wachstums Berlins diese städtische Entwicklung aufzeigen. Abb. 1, unten, zeigt das Berliner Stadtgebiet im Wandel der Zeiten. Man

sieht, daß Berlin um 1500 ein kleines Landstädtchen war, dessen Flächeninhalt etwa 75 ha betrug. Man konnte dieses kleine Städtchen in 10 Minuten nach allen Richtungen durchschreiten. Die Größe änderte sich im Laufe der nächsten vier Jahrhunderte kaum. Noch 1681 betrug die Fläche nur 217 ha, und Berlin hatte damals, also zur Zeit des Großen Kurfürsten, 20 000 bis 25 000 Einwohner.

1



DAS BERLINER STADTGEBIET IM WANDEL DER ZEITEN



ÜBERSICHTSPLAN DER DAUERKLEINGÄRTENFLÄCHEN

Mit der Erhebung Preußens zum Königtum setzte das eigentliche Wachstum Berlins ein. Im Jahre 1709 zählte man bereits 57 000 Einwohner auf 626 ha. Es war um die alte Stadt ein weiter Ring gebildet, der im Norden annähernd bis zur Linienstraße und im Westen bis zur Mauerstraße reichte. Im Jahre 1737, also kurz vor der Thronbesteigung Friedrichs des Großen, hatte sich die Stadt besonders nach Süden zu (bis zum Halleschen Tor) so weit ausgedehnt, daß bei 1330 ha 81 000 Einwohner vorhanden waren. Im Laufe der nächsten hundert Jahre wurde diese Fläche bebaut, so daß im Jahre 1825 bei annähernd gleichem Flächeninhalt 220 000 Einwohner in Berlin wohnten. Die Stadt war damals verhältnismäßig stark bevölkert; es entfielen auf den Hektar rd. 150 Menschen. Man erweiterte daher die Grenzen der Stadt und jetzt, also nach den Befreiungskriegen, setzte das Wachstum zur Weltstadt ein. Sowohl in der Fläche als auch in der Anzahl der Menschen erfolgte eine sprunghafte Vergrößerung. Im Jahre 1841 zählte man 553 000 Einwohner auf 3500 ha, 1861 schon 529 000 Einwohner auf 5920 ha. Der Krieg 1870 und die Erhebung der Stadt zur Reichshauptstadt brachte einen ungeahnten Zustrom an Menschen mit sich; aber die Stadtväter waren nicht großzügig genug, einzusehen, daß dieses Wachstum an Menschen auch eine Vergrößerung in der Fläche erforderte. Während diese bis 1920 sich kaum merklich vergrößerte, stieg die Einwohnerzahl von 1861 bis 1915 um mehr als das Dreifache. Im Jahre 1881 zählte man 1 124 000 Einwohner und 1915 1 879 000 Einwohner. Es entfielen daher auf den Hektar etwa 300 Einwohner. Freiflächen, Erholungsplätze für die Bevölkerung, Sportplätze, größere Schulhöfe usw. besaß die Stadt fast gar nicht. An Erholungsparks waren nur vorhanden: der Tiergarten, den wir noch nicht einmal der Fürsorge der Stadtväter, sondern der preußischen Krone verdanken, der Humboldthain und der Friedrichshain. Nach dem Kriege waren auch die Vorstädte Berlins zu Großstädten herangewachsen, Charlottenburg, Wilmerdorf, Schöneberg, Neukölln.

Der vor dem Kriege gegründete Zweckverband Groß-Berlin war nun u. a. in der Absicht gegründet, für die äußerst dicht zusammengepferrte Bevölkerung Berlins und der näheren Vororte Erholungsflächen in den weiter draußen liegenden Gebieten zu schaffen und einen Ausgleich zu finden für die sehr ungleiche Belastung der einzelnen Vororte Groß-Berlins. Der Zweckverband hat Großes geschaffen, denn er hat den

Berlinern ausgedehnte Wälder geschenkt, die als Dauerwälder niemals der Bebauung zugeführt werden dürfen. (Grünwald, Jungfernheide usw.)

Zu den damaligen Schäden, die das Anwachsen Berlins im Bauwesen mit sich brachte, wäre es nicht gekommen, wenn sich die Stadt nicht Bauordnungen gegeben hätte bzw. hätte geben lassen, nach denen es möglich war, ein Grundstück so dicht zu bebauen, daß nur rd. $\frac{3}{10}$ der Flächengröße als Hoffläche übrigblieb. Man baute bei fünf, ja sogar teilweise sechs Geschossen in der Regel ein Vorderhaus, zwei Seitenflügel und ein oder mehrere Quergebäude, und gerade hier im Bauordnungswesen haben unsere Vorfahren sehr schlimme Fehler begangen. Sie hätten erkennen müssen, daß diese dichte Bebauung schon an sich äußerst ungesund ist, da sie nicht genügend Luft, Licht und Sonne in die Wohnungen, besonders der unteren Geschosse gelangen läßt. Es war jene Zeit, in der man sogar Höfe von nur 5 qm Fläche als genügend groß ansah, um an ihnen Räume zum dauernden Aufenthalt von Menschen anzulegen. Die Erkenntnis war noch nicht durchgedrungen, daß die hygienischen Wirkungen der Luft, des Lichtes und der Sonne auf den menschlichen Körper außerordentlich groß sind. Man bewertete die Heilfaktoren gerade dieser von der Natur gegebenen Dinge recht gering. Im Laufe der Jahrzehnte und besonders nach dem Kriege haben sich die Verhältnisse völlig umgestaltet. Heute erachten wir sogar die Höfe der vorletzten Bauordnung von Berlin, die eine Breite von 16 m haben mußten, nicht mehr für ausreichend, um genügend Sonne in die Erdgeschosswohnungen zu bringen. Einsichtige Männer hatten schon lange vor Erlaß der neuen Bauordnung von Berlin erkannt, daß die Außerachtlassung der natürlichen Heilfaktoren schwere Schäden in der Gesundheit der Bevölkerung zeitigen müßte.

In seiner Not schaffte sich das Volk schon mehrere Jahrzehnte vor dem Kriege Selbsthilfe, indem es sich die sog. Schrebergärten anlegte. Diese Schrebergärten entstanden so, daß ein Generalpächter ein unbebautes Grundstück in kleine Parzellen aufteilte und an Interessenten abgab. Die Kündigung konnte zu jeder Zeit nach Ablauf der Kündigungsfrist erfolgen. Die Gärten waren zum Teil, je nach ihrer Lage, sehr teuer. Es wurden Pachtpreise bis zu 2 M für 1 qm gezahlt. Vor dem Kriege handelte es sich bei diesen Kleingärten um Gärten, die sich die Bevölkerung zur Erholung anlegte. Die Rentabilität war in den meisten



LAUBENKOLONIE AUF DEN REHBERGEN IM VOLKSPARK JUNGFERNHEIDE



TYPEN VON WOHNLAUBEN IM VOLKSPARK JUNGFERNHEIDE

Fällen Nebensache. Man suchte vielmehr für sich und die Kinder ein Fleckchen Erde, um ungestört in frischer Luft ausruhen zu können. Als jedoch während des Krieges die Ernährungsschwierigkeiten einsetzten, wurden die Gärten besonders von der minderbemittelten Bevölkerung zur Aufzucht von Gemüse und Kartoffeln benutzt. Es entstanden die sog. Kartoffelgärten, die in jener traurigen Zeit bei vielen Leuten das sonst schwer erhaltliche Gemüse und die damals rationierten Kartoffeln auf den Tisch brachten. Zu Ende des Krieges und zu Beginn der Inflationszeit war im Kleingartenwesen eine Hochkonjunktur. Sobald jedoch die Ernährungsschwierigkeiten abklauten, sank auch allmählich die Zahl der Kleingärten von 165 000 kurz nach dem Kriege bis auf 125 000 im Jahre 1929.

Um den Kleingartenbau nach Möglichkeit zu schützen, wurde am 31. Juli 1919 die sog. Kleingarten- und Kleinpachtland-Ordnung erlassen. Dieses Gesetz wollte verhindern, daß der Kleingärtner durch die Grundstücksbesitzer und Zwischenpächter bewuchert würde, und es wollte in der Nähe der Großstädte Gartenland schaffen. Außerdem wurde beabsichtigt, den Kleingärtner als Produzenten von Nahrungsmitteln zu schützen. Man erkannte also damals in der Zeit der Ernährungsschwierigkeiten den großen Wert des Kleingärtners als Selbstversorger an.

Im § 5 der Kleingartenordnung wurde die Bestimmung der Zwangspacht eingeführt. Eine Verwaltungsbehörde hat die Möglichkeit, wenn ein Bedürfnis nach Kleingartenland vorhanden ist, beliebige Flächen zu kleingärtnerischer Nutzung zwangsweise zu pachten. Kurze Zeit wurde am 10. Mai 1920 das

Reichsheimstätten-Gesetz verabschiedet. Dieses sieht neben Wohn- und Wirtschaftsheimstätten auch die Ausweisung von Grundstücken vor, die für nicht gewerbsmäßige gärtnerische Nutzung (Kleingarten, Laubenland) bestimmt sind. Nach dem Reichsheimstättengesetz können das Reich, die Länder und die Gemeinden Grundstücke, die aus einem Einfamilienhaus mit Nutzgarten bestehen, oder landwirtschaftliche oder gärtnerische Anwesen, zu deren Bewirtschaftung eine Familie unter regelmäßigen Verhältnissen keiner ständigen fremden Arbeitskraft bedarf, als Heimstätten ausgeben, d. h. also, es können Gebiete für sog. Wohnheimstätten oder Wirtschaftsheimstätten ausgewiesen werden. Dem Heimstatter gehört die Heimstätte damit erb- und eigentümlich. Er kann sie zwar verkaufen, aber der Ausgeber hat das Vorkaufsrecht. Der Ausgeber kann verlangen, daß ihm die Heimstätte übertragen wird, wenn der Heimstatter sie nicht dauernd selbst bewohnt oder bewirtschaftet, oder wenn er grobe Mißwirtschaft treibt. Der Schutz der Heimstätte geht so weit, daß z. B. eine Zwangsvollstreckung in eine Heimstätte wegen einer persönlichen Schuld des Heimstatters unzulässig ist, d. h. also, daß der Heimstatter gegen die Wegnahme seines Besitztums vollkommen geschützt ist, selbst wenn er persönlich gegen Dritte verschuldet ist.

Dem Erlaß des Reichsheimstättengesetzes folgte am 18. Januar 1924 das preußische Ausführungsgesetz zum Reichsheimstättengesetz. In ihm wird bestimmt, daß die kommunalen Verwaltungsbehörden sich der Förderung des Heimstättenwesens, und zwar der Wohnheimstätten und der

Heimstättengärten anzunehmen haben. Weiter wird in ihm angeordnet, daß im Heimstättengebiet keine bauliche oder sonstige Anlage errichtet werden darf, die der Schaffung von Heimstätten abträglich wäre.

Mit der Ausweisung eines Gebietes als Wohnheimstättengebiet ist also vorläufig weiter nichts gesagt, als daß es dem Eigentümer verboten ist, irgend etwas mit dem Gelände zu tun, was einer späteren Belegung mit Heimstätten hinderlich sein könnte.

Auf Grund der Ausführungsbestimmungen des preuß. Ministers hat nun der Magistrat Berlin bereits 1925 begonnen, Flächen für die Ausweisung von Heimstättengartengebieten auszusondern, und zwar ohne Rücksicht auf die Besitzverhältnisse. Es wurden also in den damaligen Plänen sowohl fiskalische als auch städtische Gelände in Vorschlag gebracht. Man wählte eine reichliche Menge von Gebieten aus und versuchte nach Möglichkeit auch in der Nähe der dicht bevölkerten Wohnviertel Gelände auszusondern. Waren keine Grundstücke vorhanden, die sich in der öffentlichen Hand befanden, griff man ohne Rücksicht auch auf private Gelände zurück, wenn sie günstig gelegen waren. Bei den darauf einsetzenden Beratungen zeigte es sich jedoch, daß im Gesetz eine Lücke war. Das Gesetz äußert sich nicht über eine etwaige Entschädigungspflicht der Gemeinden bei der Ausweisung solcher privaten Flächen. Dieser Mangel im Gesetz hatte zur Folge, daß in Berlin vorläufig privates Gelände nicht ausgewiesen wurde, denn bei dem großen Bedarf an Kleingartenland hätte die Entschädigung viele Millionen betragen. Da sich jedoch in der Presse Stimmen äußerten, die zu einer Ablehnung der Entschädigungspflicht kamen, beschloß man, einige wenige (drei) private Gelände versuchsweise als Heimstättengartengebiete auszuweisen, um die gesetzliche Angelegenheit in bezug auf die Entschädigungspflicht zu klären. Kann man doch mit Sicherheit annehmen, daß die Privatbesitzer, denen durch die Ausweisung das Verfügungsrecht über ihre Gelände beschnitten wird, auf Entschädigung klagen werden.

Die im Reichsheimstättengesetz vorgesehene Ausweisung von Wohnheimstättengebieten wurde in Berlin abgelehnt. Diese Ablehnung der Wohnheimstättengebiete hatte seinen Grund darin, daß nach dem Reichsheimstättengesetz bei der Ausweisung solcher Gebiete die Hoheitsrechte der Gemeinden in bezug auf das Fluchtlinienverfahren und hinsichtlich der baupolizeilichen Bestimmungen geschmälert werden. Die Schmälderung der Hoheitsrechte in bezug auf Fluchtlinienverfahren drückt sich jedoch für die Gemeinden in finanzieller Hinsicht derart aus, daß sie selbst an Stelle der Anlieger die Beiträge zum Straßenbau zu bezahlen haben.

Weiter ist aus den Verhandlungen zu erwähnen, daß die Gemeindevertreter es im allgemeinen ablehnten, städtische Gelände als Heimstättengärten auszuweisen. Der Grund lag darin, daß die Städte, wenn sie Grundstücke ankaufen, mit diesem Ankauf sich einen Geländevorrat zu schaffen suchen für ihre späteren Schulen, Sportplätze, Krankenhäuser, Badeanstalten usw. Wenn jedoch diese städtischen Grundstücke, die ja fast durchweg, soweit sie in erreichbarer Nähe für die Bevölkerung liegen, anderen Zwecken zugeführt werden, kann die Stadt im Bedarfsfalle in die größte Verlegenheit geraten.

Man fand in Berlin den Ausweg, die städtischen Gelände, die man irgendwie auf absehbare Zeit freibekommen konnte, als sogen. Dauerkleingärten auszuweisen. Diese Gelände sollen im allgemeinen langfristig auf 10 Jahre verpachtet werden. Erfolgt sodann keine Kündigung, so soll der Vertrag jedesmal auf fünf Jahre weiterlaufen.

Am 15. Dezember 1927 verabschiedeten die Stadtverordneten die Magistratevorlage, in der etwa 2100 ha Gelände für Dauerkolonien und Heimstättengebiete vorgesehen und bebauungsplanmäßig festgelegt sind. Naturgemäß sind in den sechs inneren Bezirken fast gar keine Flächen für Kleingartenzwecke freizumachen gewesen, und desgleichen sind auch in Wilmersdorf und Zehlendorf keine Gebiete in Aussicht genommen. Von den rd. 2100 ha Gesamtfläche sind rd. 550 ha bereits heute kleingärtnerisch benutzt. Der Rest ist Neuland. Die Größe der versuchsweise ausgewiesenen Privatgelände beträgt 56 ha.

Auf Wunsch des Oberpräsidenten beschlossen die städtischen Körperschaften, zu Ende des Jahres 1929, daß etwa 80 ha städt. Gelände als Heimstättengarten-

gebiet ausgewiesen wurde. Zur Zeit liegt der Entwurf des Ortsgesetzes dem Oberpräsidenten vor, der darüber zu befinden hat, ob die von den städtischen Körperschaften beschlossene Ortssatzung den zu stellenden Ansprüchen genügt. In dieser Ortssatzung wird dem Gesetz entsprechend angeordnet, daß in den ausgewiesenen Flächen nichts unternommen werden darf, was der Schaffung von Heimstättengärten entgegenlaufen könnte. Außerdem werden in einer Anlage zu dieser Ortssatzung die ausgewiesenen Flächen genau abgegrenzt. Gleichzeitig mit der Ortssatzung wird eine Polizeiverordnung erlassen, nach der die städtische Baupolizei in der Lage ist, etwaige bauliche Anlagen, die der Schaffung von Heimstättengärten hinderlich sein könnten, zu verbieten.

Es werden durch die Ortssatzung als Heimstättengartengebiet ausgewiesen rd. 500 ha fiskalisches Gelände, 36 ha privates Gelände und rd. 80 ha städtisches Gelände. Außerdem werden etwa 1500 ha städtisches Geländes als Dauerkleingartengebiete bereitgestellt. Diese letzteren, also die städtischen Dauerkleingartengebiete, sollen so bald als möglich der Bevölkerung zur Benutzung übergeben werden. Die Belegung der als Heimstättengartengebiete ausgewiesenen Flächen wird voraussichtlich nicht so schnell vor sich gehen. Die städtischen Körperschaften haben beschlossen, daß im Anschluß an diese erste Ausweisung weitere Ausweisungen folgen sollen. (Vgl. Abb. 2, S. 68.)

Man erkennt aus dem Plan, daß der weitaus größte Teil der ausgewiesenen Flächen sich in der äußersten Peripherie des Weichbildes der Stadt bewegt. Das ist recht bedauerlich, denn je weiter die Wege zu den Kolonien sind, desto weniger Wert haben sie für die Bevölkerung. Erwünscht wäre, daß Jeder, der einen Kleingarten benötigt, denselben zu Fuß innerhalb einer Viertelstunde erreichen kann. Tatsächlich können jedoch die äußeren zukünftigen Kolonien erst in einer Stunde Bahnfahrt erreicht werden. Da die Mindestfahrgebühr auf einem Verkehrsmittel der der Stadt gehörigen Berliner Verkehrs-A. G. 0,25 RM beträgt, so muß eine vierköpfige Familie, wenn sie täglich ihren Kleingarten aufsuchen will, monatlich $2 \cdot 0,25 \cdot 4 \cdot 30 = 60$ RM allein für die Fahrt aufbringen. Das ist für die minderbemittelte Bevölkerung eine glatte Unmöglichkeit. Die Wirkung dieser Tatsache ist die, daß die Familienmitglieder nicht jeden Tag den Kleingarten aufsuchen können, sondern nur Sonnabends und Sonntags, daß also der beabsichtigte Erfolg einer ausgiebigen Erholung nicht erzielt wird. Allerdings hat sich gerade in Berlin in neuester Zeit eine Form des Kleingartenwesens herausgebildet, bei der die Laube als Wohnlaube dient und die Familie während des ganzen Sommers und im Winter oft Sonnabends und Sonntags, wenn es nicht zu kalt ist, in der Laube wohnt.

Kurz gestreift soll hier nur werden, daß der Verfasser an anderer Stelle den Beweis erbracht hat, daß der Kleingarten die billigste Grünfläche ist. Berechnet man die jährliche Frequenz der Kleingärten und der öffentlichen Grünflächen, z. B. der Wälder, so zeigt sich, daß bei den öffentlichen Wäldern für einen jährlichen Besucher rd. 6000 qm, für einen Besucher des Kleingartens rd. 60 qm zur Verfügung stehen. Um den gleichen Erholungserfolg zu gewährleisten, gehört also heute bei einem städtischen Walde die hundertmal größere Fläche dazu als bei einem Kleingarten. Es wäre äußerst lehrreich und für den Städtebau von grundsätzlicher Bedeutung, wenn diese Frage einmal in ausgiebigster Weise nachgeprüft würde; denn wenn man diese Zahlen vergleicht, will es scheinen, als ob sich die Grünflächenpolitik unserer Städte bei ihrer einseitigen Vorliebe für Wälder und Freiflächen in einer falschen Richtung bewegt und als ob es weit vorteilhafter wäre, wenn die Städte an Stelle großer ausgedehnter Grünflächen in schwer erreichbarer Entfernung Kleingartenkolonien selbst für einen verhältnismäßig hohen Quadratmeterpreis in der Nähe der dicht bevölkerten Stadtteile ankaufen. Der Verfasser möchte an dieser Stelle auch auf die Erörterungen in der Presse, die sich an die erwähnten Ausführungen geknüpft haben, eingehen und dem Vorwurf begegnen, als ob er dafür eingetreten wäre, es solle kein Zwang zur Unterhaltung und Pflege der Gärten ausgeübt werden. Der Grundton seiner Ausführungen war, daß Erholungsgärten und nicht Rentengärten geschaffen werden sollten. Wie der Zweck der Erholungsgärten erreicht wird, ist ihm ganz gleichgültig. Es wird aber sicherlich schwer sein, einen Zwang auf die Kleingartenbenutzer zur Bewirtschaftung ihres Gartens auszuüben, wenn die öffent-

liche Hand diese Kleingärten zu vergeben hat. Außerdem darf niemals verkannt werden, daß das Gemeinwesen ein mindestens ebenso großes Interesse an der Erholung seiner Bürger hat als der Bürger selbst. Man sollte Gesetze schaffen, die die Bevölkerung zwingen, die Erholungsgärten ausgiebig zu benutzen.

Ein ganz besonderer Mangel der Kleingartenkolonien ist die Unordnung und die schlechte Verfassung der Gärten sowie die ästhetisch wenig befriedigende äußere Gestaltung der Lauben. Alle Versuche der Organisationen, hier Wandel zu schaffen, müssen selbstverständlich an den Geldmitteln der Kleingärtner scheitern. Eine schöne Laube verbraucht natürlich weit mehr Mittel als eine Laube, die sich der Kleingärtner selbst mit Hilfe von ein paar Latten, Kistenbrettern und Dachpappen herstellt. Wird ein zweiter Raum benötigt, flicht er, so gut er es versteht, eine neue Kistenbretterbude an. Hier wollte man auf alle Fälle wenigstens bei den Dauerkleingärtnern und Heimstättengärten Wandel schaffen und erließ Richtlinien für die äußere Gestaltung. Aus diesen Richtlinien ist zu erwähnen, daß die Parzellengröße nicht über 300 qm sein soll, Hauptwege sollen 5 m breit werden und die Nebenwege 2 bis 3 m. Es soll ein Spielplatz vorgesehen werden und es muß Anschlußmöglichkeit an ein Wasserrohrnetz vorhanden sein. Für die Laube selbst werden für jede Kolonie drei Typen zur Auswahl für die Kleingärtner entworfen. Die Größe der geschlossenen Laube darf 20 qm, die der Nebenräume 4 qm nicht überschreiten. Man hat die besten Erfahrungen gemacht mit dem Zwange für die Kleingärtner, daß sie unter drei Typen eine auszuwählen haben. Auf diese Weise entsteht ein völlig einheitliches Bild in der Kolonie. Wenn dann noch der Anstrich der Laube äußerst farbig gewählt wird, d. h., wenn man den Lauben saftige rote, gelbe, blaue, grüne Anstriche gibt und in der Verwendung von Farben zum Absetzen der Profildien usw. äußerst sparsam ist, so daß der Ton der Laubengrundfarbe nicht leidet, dann macht eine solche Laubenkolonie einen lustigen, erfrischenden Eindruck. Die Abb. 3, S. 69, zeigt die Laubenkolonie auf den Rehbergen im Volkspark Jungfernhöhe. Abb. 4, S. 69, zeigt Typen von Lauben.

Zum Schluß soll noch auf die wirtschaftliche Bedeutung der Kleingärten eingegangen werden. In der Kriegszeit dienten, wie schon erwähnt, die Kleingärten dazu, die dringendsten Nahrungssorgen bei einem Teil der Bevölkerung zu beheben. Man hielt sich Hühner als Eierproduzenten und Kleinvieh, wie z. B. Kaninchen, die wenigstens ab und zu die rationierten Fleischvorräte erhöhten. Mancher Laubenbesitzer hielt sich sogar eine Ziege, um Milch für die Kinder zu haben. In der Hauptsache wurde aber Gemüse und Obst von den Kleingärtnern erzeugt. Wie groß die Menge der geernteten Gemüsesorten ist, geht aus der nachfolgenden Tabelle hervor, die von dem Leiter des zentralen Kleingartenamtes der Stadt Berlin, Stadtbauamtmann Narroschke, aufgestellt ist auf Grund einer Kontrolle, die sich über 500 Gärten der verschiedensten Art und Größe in den verschiedensten Gegenden Berlins auf ihre Erträge hin erstreckte. Aus eingehenden Berechnungen ergab sich, daß im Jahre 1927 die Gesamtkleingartenfläche 52 150 000 qm betrug. Davon gehen ab für Verkehrswege und Spielplätze rd. 7 v. H. gleich 3 650 000 qm, so daß eine reine Gartenfläche von 48 480 000 qm verbleibt.

Da die Durchschnittsfläche eines Gartens rd. 400 qm beträgt, ergeben sich eine Anzahl von 121 000 Einzelgärten. Die Durchschnittsfläche von 400 qm für den Garten setzt sich aus folgenden Einzelflächen zusammen:

Laube	20 qm
Stall	3 „
Hof und Plätze	42 „
Gartenwege	60 „
Blumen, Ziersträucher usw.	75 „
Kulturfläche für Gemüse und Erdbeeren	200 „
zusammen 400 qm	

Es wurde nun bei den Zählungen folgender Gemüseertrag festgestellt:

Gemüseart	Gesamtanbaufläche in ha	Ertrag in Ztr.
Kartoffel	1210	332 290
Weißkohl	122	118 750
Wirsingkohl	122	95 000
Rotkohl	122	106 875
Grünkohl	122	85 500
Kohlrüben	61	95 200
Möhren	61	59 500
Rote Rüben	61	47 600
Grüne Bohnen	122	47 500
Erbsen	55	23 400
Tomaten	61	59 500
Erdbeeren	122	35 625
Salat	61	119 000
Kohlrabi	122	230 090
Gesamt:	2424	1 455 470

Es muß festgestellt werden, daß der Anbau von Kartoffeln und Kohl heute nach völligem Aufhören der Ernährungsschwierigkeiten fast gänzlich eingestellt und an seine Stelle die Bepflanzung mit Blumen- und Beerensträuchern getreten ist. Beim Obst ist die Erdbeere noch immer die begehrteste Frucht, und von den Gemüsen erfreuen sich grüne Bohnen, Erbsen und Mohrrüben der besonderen Beachtung des Kleingärtners. Immerhin reichen die erzielten Erträge des Kleingärtners nicht aus, um eine Familie mit Kartoffeln, Gemüse und Obst während des ganzen Jahres zu versorgen. Wengleich der bekannte Gartenarchitekt Leberecht Migge errechnet, daß in einem Garten von 400 qm Fläche 22 Ztr. Gemüse, 3,5 Ztr. Frühkartoffeln und 6 Ztr. Obst erzeugt werden können, also noch immer etwas mehr als der Gemüse- und Obstbedarf einer fünfköpfigen Familie, der (gleichfalls von Migge) auf 20 Ztr. Gemüse, 5 Ztr. Obst und 6 Ztr. Frühkartoffeln angegeben wird.

Immerhin muß aber anerkannt werden, daß auch die wirtschaftliche Bedeutung des Kleingartens, soweit es sich um die Erzeugung von Nahrungsmitteln handelt, durchaus nicht gering erachtet zu werden braucht.

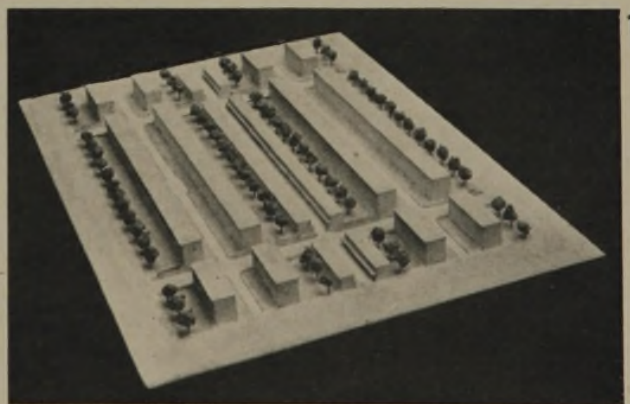
Alle die Maßnahmen, die ergriffen werden mußten zur Förderung des Kleingartenwesens, sind doch im Grunde genommen nur Notbehelfe, entstanden aus einer Unnatur unseres Bebauungsplan- und Bauordnungswesens. Wäre es nicht natürlicher, die notwendige Erholungsfläche für die Bevölkerung unmittelbar an die Wohnungen zu legen, mit anderen Worten, durch die Bauordnung Flächen von solchem Ausmaß von der Bebauung eventuell freizuhalten, daß auf ihnen genügend Platz ist, jeder Wohnung einen Kleingarten bereitzustellen? Es soll hier nicht der Ort sein nachzuweisen, daß der Vorwurf, unsere Städte könnten dann leicht an Ausdehnung ins Ungemessene wachsen, durchaus unbegründet ist. —

VERMISCHTES

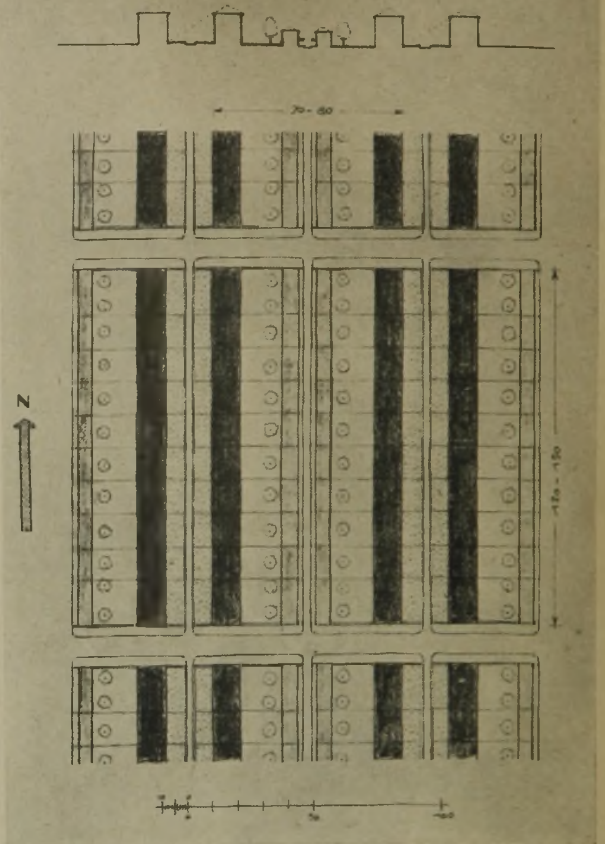
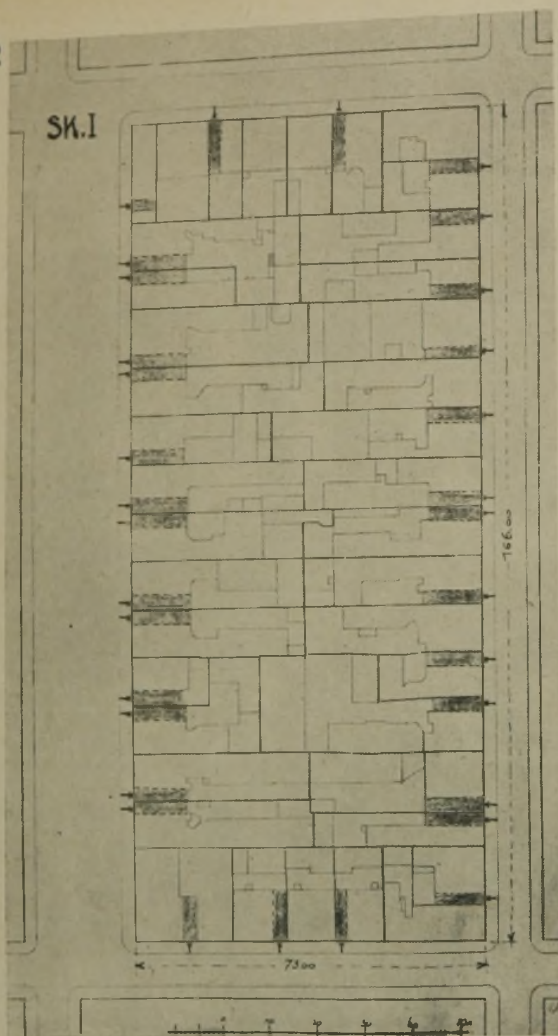
Ein Beitrag zur Durchführung des Zeilenbaues. Für die Unterbringung des Kleingewerbes und der sonstigen mit einem Stadtorganismus zusammenhängenden baulichen Notwendigkeiten (Kleingewerbe, Autogaragen, Remisen usw.), die seither in den üblichen, durch eine Durchfahrt des Vordergebäudes erreichbaren Seiten- und Hintergebäuden untergebracht waren, muß im Zeilenbau, dessen Vorteile genügend betrachtet wurden, eine wirtschaftliche Lösung gefunden werden.

Ob die klare Nordsüdblockrichtung, mit flachem oder steilem Dach, die überhaupt zukünftig mögliche Lösung bedeuten mag, sei für unsere Betrachtungen dahingestellt, wie es überhaupt gut wäre, in Anregungen nur mit sachlichen Angaben zu dienen und nicht mit allen möglichen und unmöglichen Sachlichkeiten und Schlagwortbegründungen zu jonglieren.

Wer den großen Prozentsatz der notwendigen Flächen für Nebengebäude in einem Stadtgebilde kennt,



MODELL ZUM ZEILENBÄU-VORSCHLAG



3 AUFTEILUNG IM ZEILENBAN

2 BISHERIGE AUFTEILUNG (KARLSRUHER STADTPLAN)

muß in jedem Falle diese für die Bevölkerung außerordentlich wichtige Frage zur Diskussion stellen.

Wir erkennen aus Skizze Abb. 2, oben (Baublock aus einem Karlsruher Stadtgebiet), die seither übliche, in allen Städten ähnliche, für die notwendigen Kleinbetriebe angeordnete Seiten- und Hintergebäudestellung und sehen ihre unhygienische, unschöne Gestaltung im Baublockinnern. Wir stellen weiterhin an diesem ausgeführten, 165 m langen Baublock fest, daß auf Haustiefe 346 lfd. Meter Einfahrten zur Zufahrt der Hinter- und Seitengebäude nötig sind. Diese über die doppelte des Baublocks hinausgehende Länge entspricht, bei einer durchschnittlichen Einfahrtsbreite von 2,60 m, einem Erdgeschoßflächenverlust von 900 qm.

Versuchen wir solche Nebengebäude, die selbstverständlich mit dem Hauptgebäude in Beziehung stehen müssen, im Zeilenbau anzuordnen, so kommen wir zu einer Lösung, wie sie in Abb. 3 und Bild 1, S. 71, angegeben ist. Betrachten wir die Wirtschaftlichkeit des skizzierten Vorschlags, so erweisen sich nachfolgende Ergebnisse:

Die Wege an den Wohnzeilen können, da sie im allgemeinen nur dem Personenverkehr dienen, äußerst sparsam bemessen werden. Für den nötigen Gebäudeabstand (Besonnung, Belichtung) der Wohnzeilen müssen genügend breite Vorgärten, möglichst ohne Einfriedigung, mit einheitlicher Bepflanzung versehen werden.

Die bisherigen teuren Tordurchfahrten mit allen ihren üblen Begleiterscheinungen (Störung, Zug, Raumbeschneidung im Erdgeschoß usw.) fallen weg. Eine großzügige einheitliche Grundrißdurchführung sämtlicher Geschosse ist möglich, eine vollständig ruhige

Wohnlage erreicht und die Vorgartenfläche wenig unterbrochen.

An der durch eine 3,5 m breite mit beiderseits je 3 m breiten Ausweich- und Abstellflächen versehenen Betriebsgasse werden vom Wohngebäude leicht erreichbare Nebengebäude errichtet, in denen die notwendigen Kleinbetriebe (Autogaragen, Ateliers, Remisen usw.) untergebracht werden. Die Ersparnisse an den einzelnen Wohngebäuden durch Wegfall der Toreinfahrten (je zwei Wohnräume in den Erdgeschossen), die Einsparung an Wegflächen, die Raumgewinnung und nicht zuletzt die äußerst günstige Trennung von Wohnung und Betrieb ersetzen ohne jeden Zweifel die Herstellungskosten der wirtschaftlich außerordentlich erwünschten Betriebsgasse und deren Flächenbeanspruchung. Für die Wirtschaftlichkeit sind ja nicht allein die Straßenkosten an sich, sondern die Gesamtkosten der einzelnen Projekte maßgebend. Die mit begrenzten Stockhöhen in gleich kubischer Zusammenfassung angeordneten Nebengebäude würden in genügendem Abstand die Besonnung und Belichtung der Wohngebäude in keiner Weise beeinflussen. Die Umlegungen, nach Genehmigung des Bauflichtplanes, ergeben keinerlei Schwierigkeiten, die breiten Bauplätze sind möglichst an den Blockenden anzuordnen. Die notwendigen Zuleitungen und Entwässerungen können durch Zusammenfassung wirtschaftlich gestaltet werden.

Wenn diese kurze Betrachtung zur weiteren Klärung des Zeilenbaues beiträgt, so ist damit ihr Zweck erfüllt. —

Stadtbaurat C. P. Pflaesterer, Karlsruhe.