

## PLAN FÜR DIE UMGESTALTUNG DER STADT AQUILA IN ITALIEN ALS FOLGE DES ERDBEBENS VON 1915 VON INGENIEUR GIULIO TIAN, ROM<sup>1)</sup> MIT ZWEI PLÄNEN

Der Oberste Rat für die öffentlichen Arbeiten in Rom hat zu Beginn des Jahres den neuen Plan für die Neugestaltung des Bebauungsplanes der Stadt Aquila in den Abruzzen gutgeheißen. Es wird von Interesse sein, die technischen Einzelheiten dieses Planes kennenzulernen, der auf Grund des Gesetzes vom 29. April 1915 und des kgl. Erlasses vom 15. März 1927 zustande gekommen ist. Darin sind die technischen und hygienischen Vorschriften enthalten, die sich auf alle Konstruktionen und auf die Erweiterungs- und Verbesserungspläne aller Städte beziehen, die dem Einfluß von Erdbeben in Italien unterworfen sind.

Verfasser hat den ersten derartigen Bebauungsplan für die Stadt Aquila (vgl. Abb. 1) kurz nach dem Erdbeben aufgestellt, das im Januar 1915 die Stadt Aquila in solchem Maße betroffen hatte, daß in gewissen Stadtteilen im Nord-Westen der Stadt die als nicht mehr bewohnbar zu bezeichnenden Gebäude 25 v. H. ausmachten. Dieser Plan ist von dem oben genannten Obersten Rat im Dezember 1921 gebilligt worden, die Stadtverwaltung hat aber mit seiner Inkraftsetzung so lange gezögert, daß die private Spekulation inzwischen Zeit hatte, überall schon wieder Neubauten aufzuführen, selbst in Bezirken, die als Grünflächen ausgeworfen bzw. mit Bauverbot belegt werden sollten. Erst 1927 entschied sich der neue Bürgermeister Adelchi Serena, Mitglied des Parlaments, zur Durchführung, die aber nun auf die inzwischen veränderten Verhältnisse Rücksicht nehmen mußte. Der Verfasser wurde wieder mit dieser Umarbeitung betraut, deren Ergebnis in Plan 2 niedergelegt ist. Er läßt erkennen, in wie starker Weise durch zu langes Hinausschieben eines Regulierungsplanes die Verhältnisse einer Stadt beeinflusst werden können.

Das Erdbeben vom 15. Januar 1915 — eines der verhängnisvollsten nach demjenigen von Messina im Jahre 1908 — hat acht Provinzen des südlichen und mittleren Italien betroffen, und zwar Rom, Perugia, Aquila, Chieti, Teramo, Avezzano, Caserta und Campobasso. Ein vom Minister der öffentlichen Arbeiten einige Tage nachher eingesetzter Ausschuß des Obersten Rates hatte Vorschläge zu machen für die Wiederherstellungsarbeiten und für die mit Bauverbot zu belegenden Gebiete. Im April desselben Jahres veröffentlichte der Ausschuß nach Besichtigung aller betreffenden Gemeinden seine Vorschläge, die im Gesetz von 1915 dann Aufnahme fanden, u. a.:

**Straßenquerschnitte:** In neuen Städten bzw. in Stadterweiterung Normalbreite mindestens 10 m<sup>2</sup>), ausnahmsweise mit besonderer Genehmigung 8 m, bei einseitiger Bebauung in bergigen Gegenden Ermäßigung bis auf 6 und 4 m u. Umst.

**Gebäudehöhe:** Höhe neuer Gebäude von Geländeoberfläche bis Dachtraufe i. d. R. nicht größer als 10 m<sup>3</sup>), in geneigtem

<sup>1)</sup> Anmerkung der Schriftleitung: Das Thema dürfte nach den neuerlichen Verheerungen durch Erdbeben in Italien besonders interessieren.

<sup>2)</sup> Prof. Tatsutaro Nakamura der Universität Tokio verlangt das Maß von  $B = H + H^2 + 10$  m, worin H und H<sup>2</sup> die beiderseitigen Haushöhen, damit beim Umfallen der Mauern in Straßenmitte noch ein freier Streifen für die Flüchtlinge bleibt. Diese Forderung ergibt dann also das übermäßige Maß  $B = 50$  m.

<sup>3)</sup> Diese Höhe hat man 1908 auch nach dem Erdbeben von Messina auf Sizilien und von Reggio in Calabrien zugestanden. Trotzdem hat man dort für Schulen, Hospitäler, Kasernen vielfach wieder hohe Monumentalbauten hergestellt.

Gelände mittlere Höhe 10 m, größte nicht mehr als 11,5 m. Abgesehen vom Kellergeschoß einschl. Erdgeschoß nur zwei Geschosse zulässig bei Neubauten. Erdgeschoßfußböden i. allg. in Geländehöhe, jedenfalls aber nicht mehr als 2 m in ebenem, 2,7 m in abfallendem Gelände über Gelände. Geschosshöhe nicht mehr als 5 m.

**Bauverbot:** Bei steilem Gelände darf nicht auf der Höhe und nicht an dem Fuß, bei nachgiebigem Boden nicht auf der Grenze, wo Böden verschiedener Widerstandsfähigkeit zusammen treffen, gebaut werden, auf sehr steilem Gelände überhaupt nur bei felsigem Untergrund.

**Technische Vorschriften:** Verboten ist die Anwendung von Trockenmauerwerk, während mit Bruchsteinen nur mit regelmäßigen Fugen und gutem Mörtel gemauert werden darf. Zu Stützen und allen Gliedern, die Kräfte aufzunehmen haben, ist Gußeisen und anderes leichter zerbrechliches Material verboten. Auch Bögen und Gewölbe über der Erde sind verboten.

Die Gestaltung des Planes von Aquila ist typisch in seiner ausgesprochenen Dreiecksform und ähnelt derjenigen einiger antiker Städte, namentlich von Selinunt auf Sizilien. Sowohl die Gestalt der Umwallung wie der Hauptstraßenzüge ist die gleiche. Beide Stadtpläne zeigen eine Hauptverkehrsstraße von Norden nach Süden mit senkrecht dazu gerichteten Querstraßen, von denen in Selinunt die bedeutendste die beiden Haupttore verbindet, wie in Aquila (Abb. 1) die Via Romana die Porta Romana mit dem alten Löwentor. Selinunt wird als der Typ einer antiken Stadt mit streng geometrischem Grundriß bezeichnet, den Hyppodamus von Milet erfunden hat, der Zeitgenosse des Perikles, den man als den Haußmann des 5. Jahrh. v. Chr. bezeichnen könnte. Seinem Schüler Hermocrates wird der Plan von Selinunt zugeschrieben, während er selbst der Schöpfer vom Piräus, von Thurii in Süditalien und von Rhodos gewesen sein soll.

Diese Stadtform und die Führung der Straßen bezeichnet Pater Serpilri, vom Astronomischen Observatorium in Florenz, als „abito sismico“, d. h. als seismometrische Gestaltung, geeignet, den aus dem Erdbeben sich ergebenden Erschütterungen am besten zu widerstehen, indem die Richtung der Erdstöße auf die Ecken der Gebäude, nicht senkrecht zu den tragenden Mauern gerichtet wird. Nach seiner Meinung habe die besondere Form von Aquila für die besonderen Verhältnisse der dortigen Gegend günstig auf die Erhaltung der Stadt gewirkt. Fragen einer zweckmäßigen Gestaltung gegen Erdbebenwirkung sind übrigens schon früher lebhaft erörtert worden, vielleicht zum erstenmal gegen Ende 1700 von dem Italiener Eusebio Acquario in seinem „Specimen Phisico-gemetricum de terrae motu“.

Die Stadt Aquila innerhalb der alten Umwallung hat eine Fläche von 150 ha, von denen nur 85 ha bebaut waren, als der erste Plan für den Wiederaufbau gefertigt wurde. Die letzte Volkszählung nach dem Erdbeben stellte eines Jahreszunahme um 400 Einwohner fest, so daß, wenn man 25 Jahre auf die Durchführung des Planes rechnet, sich eine mittlere Dichtigkeit von 200 Einwohnern auf 1 ha ergeben hätte innerhalb der alten Umwallung. Diese Zahl genügt den weitestgehenden Ansprüchen an Hygiene. Als Vergleich seien einige Zahlen angeführt. In Paris wohnen im Bezirk des Louvre 275, von Passy 250, des Montmartre 549, des Hotel de Ville 586 und in dem dichtest bevölkerten Stadtteil des Temple 669 Einwohner auf 1 ha. In Neapel und San Franzisko sind es sogar 700.



### ERSTER PLAN VON INGENIEUR G. TIAN VOM JAHRE 1917/1921

Grundsätzlich sollten nach dem Plan des Verfassers alle Gebäude zweifelhafter Standfestigkeit niedergelegt werden, ebenso solche, deren Wiederherstellung besonders hohe Kosten verursacht hätte oder die dem Verkehr im Wege standen an Straßen, deren Breite den ministeriellen Vorschriften nicht genügten. Ferner sollten alle Bauten nicht zuverlässiger Standfestigkeit an zu steilen Straßen und am Fuß von Hügeln — wie z. B. am Addolorata (Abb. 1) — niedergelegt werden. Es wurde ferner ein Bauverbot vorgesehen an diesem Hügel, ferner am Belvedere gegenüber, sodann für das Gebäude bei San Bernardo und Santa Chiara im Westen der Stadt, dann im Nordosten zwischen der Verlängerung des Corso Vittorio Emanuele und dem Castello, das Don Pedro de Toledo, Vizekönig von Spanien, 1554 errichtet hat. (Abb. 1.)

In vielen Bezirken der Stadt gehen Stadterweiterung und Niederlegung bzw. Verbesserung Hand in Hand, außerdem sind acht neue Stadtviertel an besonders günstigen Stellen innerhalb der Umwallung vorgesehen, die zur Zeit des Erdbebens noch als Acker- und Gemüseland dienten. Diese Viertel sind größtenteils bereits von dem vorhandenen Straßennetz umschlossen, einige besaßen bereits Entwässerungskanäle.

Die neuen Stadtviertel sind die folgenden (Abb. 1): 1. und 2. nahe der Porta Napoli beiderseits der Allee; 3. längs der Via dei Giardini. Hier mußte infolge der inzwischen vorgeschrittenen Bebauung im Plan 1927 die größte Änderung eintreten. Dazu kam 4. der Bezirk von San Bernardino (mit der schönsten Kirche der Stadt und vielleicht der Abruzzen), als 5. das Gebiet längs der Via Castiglione, 6. das der Porta Romana, 7. von San Silvestro, 8. das Industrieviertel nahe dem Bahnhof.

Zu lösen waren ferner wichtige Fragen des Handels und industriellen Lebens, der Hygiene, des Fremdenverkehrs. Dazu gehört namentlich die bessere Verbindung des Stadtzentrums mit dem Bahnhof und die Schaffung entsprechender Grünflächen. Zur Zeit beträgt die Entfernung des Stadtzentrums vom Bahnhof

2500 m, davon 2000 m an der Via Venti Settembre (Abb. 1), d. h. außerhalb der bewohnten Stadt. Durch Verbreiterung der Via Sallustio und Via Fontesecco, die für den Verkehr völlig unzureichend sind, läßt sich ohne großen Abbruch eine Abkürzung zum Bahnhof um etwa 20 v. H. erreichen, wobei dann nur noch 1500 m außerhalb des bewohnten Gebietes liegen.

An Parks und Spielplätzen hatte Verfasser vier günstig verteilte vorgesehen: südlich von der Villa Comunale, längs des Viale di Porta Napoli mit wesentlicher Verbesserung und Vergrößerung, im Nordwesten den Park des Castello, im Nordosten den Park nahe Porta Romana, im Südwesten die Gärten auf dem Hügel des Addolorata. Die bescheidensten Hygieniker verlangen 5 bis 10 qm Gartenland auf den Kopf jeden Einwohners, hier konnten der zukünftigen Stadt i. G. nur kaum 9 ha Gartenland gegeben werden, d. h. noch weniger als 5 qm bei einer späteren Bevölkerung von 25 000 Einwohnern. Aber selbst zur Erreichung dieses Zieles mußte Verfasser einen wahren Kampf mit der privaten Spekulation führen — die zum Teil gerade auf diesen Flächen bauen wollte — und gegen die Stadtverwaltung selbst, die noch weitere Einschränkungen wünschte.

Verfasser hat in dem Erläuterungsbericht zu seinem Plan bezüglich der Freiflächen eingehende Begründung gegeben, auf die neueren Bestrebungen namentlich in Paris hingewiesen, auf den Einfluß der besseren Wohnverhältnisse und der Freiflächen auf die Einschränkung der verheerenden Volkskrankheit, der Tuberkulose. Der Zusammenhang dieser Zahlen ist auffallend. So hat London 14, Berlin 10, Paris nur 4,5 v. H. Freiflächen. London hat 3,5mal mehr Freiflächen als Paris, 3mal weniger Todesfälle an Tuberkulose. Berlin hat etwa 2,5mal mehr Freiflächen als Paris und ebenso nur den 2,5. Teil Todesfälle an Tuberkulose.

Die hauptsächlichsten Änderungen des neuen Bauungsplanes Abb. 2 beziehen sich auf die Viertel an der Porta Napoli, im Nordosten von San Bernardino,



## ZWEITER PLAN VON INGENIEUR G. TIAN VOM JAHRE 1929. ZUR AUSFÜHRUNG BESTIMMT

im Westen auf dem Hügel von Addolorata. Da es finanziell unmöglich war, die in diesen Stadtteilen neu entstandenen Bauten niederzulegen, mußte der Plan auf ihr Vorhandensein Rücksicht nehmen, wobei natürlich angestrebt wurde, den neuen Zustand mit den Forderungen der Hygiene und der Schaffung eines schönen Stadtbildes in Einklang zu bringen, wie der Verfasser das seit 20 Jahren bei allen seinen Bebauungsplänen für italienische Städte angestrebt hat. Am stärksten macht sich die Umgestaltung des Planes hinsichtlich der Straßenführung, Aufteilung und der öffentlichen Gärten geltend im Viertel der Porta Napoli.

Das Stadtzentrum ist die Piazza del Duomo (Abb. 1), auf der der Markt stattfindet. Im Jahre 1916 strebte man seine Verlegung an unter dem Vorwand, der Markt gehöre nicht auf den Hauptplatz der Stadt. Nur mit Mühe ist es dem Verfasser gelungen, ihn an seiner traditionellen Stelle zu erhalten. In den schönsten und beachtenswertesten Städten Italiens aus dem Mittelalter und der Renaissance, überall ist der Markt im Stadtzentrum am charakteristischsten Platze aufrechterhalten. Man denke nur an Verona und Padua. Aber auch Hauptstädte zeigen ähnliches; man denke nur an Wien.

Allerdings bedurfte der Platz einer Verbesserung, vor allem aus Gründen der Wegsamkeit und Hygiene, eines guten Pflasters. Vorgesehen ist Stampfasphalt auf Betonuntergrund. Findet sich doch auch geeignetes Asphaltgestein ganz in der Nähe von Aquila bei Letto-manopello, das, wie dasjenige von Ragusa auf Sizilien, u. a. auch zu Pflasterungen in Paris verwendet wird.

Im Viertel von San Bernardino (Abb. 2) wurden Änderungen namentlich nötig infolge des Baues von vier Wohnblöcken auf dem Gelände, das bestimmt war für Gartenanlagen (Abb. 1) vor der Kirche. Diese Bauten beeinträchtigen nicht nur den Eindruck dieser schönen Kirche, sondern verbauen auch den schönen Blick auf den Apennin. Die Gartenflächen mußten

leider um zwei Drittel eingeschränkt werden, doch ist zwischen die Häuserblocks ein kleiner Platz eingeschoben, damit hier nicht ein privater Hof entsteht.

Das Castello, das jetzt als Kaserne dient, soll Stadtmuseum werden; der Park, der es umschließen wird, soll auch die zahlreichen Baracken verdecken, die nach dem Erdbeben entstanden sind und die in gesundheitlicher Beziehung eine der übelsten Folgen dieses Unglücks darstellen.

Im östlichen Stadtviertel war eine neue Verkehrsader dringend nötig. Sie ist geschaffen durch Verbreiterung und Verlängerung der Via dei Merletti (Abb. 1 u. 2), die mit der Via Venti Settembre durch eine gekrümmte Allee verbunden wird

Die Gesamtausführung des Planes erfolgt unter dem Gesetz vom 29. April 1915. Alle Arbeiten, die durch den Staat, die Provinzialbehörden und die Kommunen ausgeführt werden, die in dem offiziellen Verzeichnis der Regierung aufgenommen sind, fallen demnach unter den Begriff des öffentlichen Wohles. Alle Städte, die innerhalb fünf Jahren nach Veröffentlichung des Gesetzes ihre Pläne für Staatsverbesserung, Vergrößerung usw. eingereicht haben, sind danach ermächtigt, Anleihen bei der Staatskasse zu machen, die in 50 Jahren zu amortisieren sind, außerdem trägt der Staat die Hälfte der jährlichen Zinsenlast und Amortisation. Glücklicherweise hat Aquila mit dem ersten Plan diese Frist eingehalten und hat daher ein Anrecht auf diese Vorteile.

Die Kosten der Durchführung des ersten Planes vom Jahre 1917 beliefen sich auf 4 254 000 Lire, die sich wie folgt verteilen:

Enteignung des erforderlichen Geländes . . . . .	526 651 Lire
Enteignung der niederzulegenden Bauten . . . . .	1 796 072 "
Öffentliches Straßennetz . . . . .	1 059 858 "
Entwässerungsnetz . . . . .	569 964 "
Parke und öffentliche Gärten . . . . .	511 655 "
	<hr/>
	4 254 090 Lire

Der Oberste Rat der öffentlichen Arbeiten hat aber bereits im Jahre 1921 bei Genehmigung des Planes festgestellt, daß diese Kostenberechnung mit den damaligen Tagespreisen nicht mehr übereinstimme.

Es ist interessant, damit die Kosten zu vergleichen, die der Plan im Jahre 1927 für ungefähr die gleichen Arbeiten nach den inzwischen wieder gestiegenen Preisen erfordert hätte:

Enteignung des erforderlichen Geländes . . . . .	1 687 351 Lire
Enteignung der niederzulegenden Bauten . . . . .	3 115 440 „
Öffentliches Straßennetz . . . . .	4 271 521 „
Entwässerungsnetz . . . . .	2 229 436 „
Parke und öffentliche Gärten . . . . .	769 869 „
	zus. 12 073 617 Lire

Dazu Unvorhergesehenes, Verwaltungskosten bei der Enteignung, Aufstellung der Pläne, Leitung der Arbeiten usw. ergibt einen Betrag von 18 900 000 Lire. —

## VERMISCHTES

**Englische und amerikanische Landesplanungen.** Wie Deutschland im eigentlichen Städtebau, so ist England bahnbrechend und vorbildlich geworden in der Landesplanung. In England und Wales bestehen nicht weniger als 80 „Regional Planning Committees“, wovon 60 nur „advisory“, d. h. private Veranstaltungen, sind, deren Pläne und Vorschläge keine rechtswirksame Eigenschaft besitzen, während die übrigen als Organe der Vereinigung benachbarter Gemeinden und Landbezirke die „exekutive“ Befugnis haben, Pläne und bauliche Vorschriften mit öffentlich-rechtlicher Bindung zu verfassen. Die größeren dieser „Joint Planning Committees“ bilden jede die Vertretung von mehr als 50 Ortsbehörden. Zu der Planung für den Manchester-Distrikt haben sich sogar 96, zur Greater London Regional-Planung nicht weniger als 126 örtliche Verwaltungen vereinigt. Die letztgenannte Unternehmung, die wichtigste von allen, umfaßt ein Gebiet von 1846 Quadratmeilen oder rund 4780 qkm; Vorsitzender ist Sir Banister Fletcher, leitender Techniker Dr. Raymond Unwin<sup>1)</sup>.

Dem englischen Beispiel sind auf dem europäischen Kontinent besonders Holland und Deutschland gefolgt, in verstärktem Maße aber und mit weitblickender Tatkraft die Vereinigten Staaten von Nordamerika. Dreizehn organisierte Planungskörperschaften wurden in „Stadt und Siedlung“ von 1929 Nr. 7 aufgezählt; inzwischen sind neue hinzutreten, wovon die Highway Planning Commission von Lucas County, Ohio, hier genannt werden möge<sup>2)</sup>. Dort handelt es sich hauptsächlich um den erbreiterten Ausbau bestehender und die Schaffung neuer Landstraßen, verbunden mit Parkanlagen und ländlichen Verschönerungen. Zwischen einer dieser Straßen und dem Flusse Maumee ist ein großer öffentlicher Park im Bau begriffen. Straßenstrecken von etwa 70 km Länge sind bereits planmäßig erbreitert worden; Landflächen von etwa 2 800 000 Dollar Wert wurden für diesen Zweck von den Anliegern unentgeltlich abgetreten. Nach einem Countybeschlusse soll in Zukunft keine der Planstraßen erbreitert gepflastert oder neu befestigt werden, bevor nicht in ähnlicher Weise die Grundbesitzer sich beteiligen.

Die bedeutendsten der amerikanischen Landesplanungen sind diejenigen von Los Angeles, Chicago und New York, die sich auf Landbezirke von 10 500 bzw. 20 000 bzw. 15 800 qkm erstrecken<sup>3)</sup>.

Der Bezirk von Los Angeles ist nur zu einem Drittel wirklich ausgenutzt. Den Hauptbestandteil bilden die etwa 3500 qkm großen Talflächen, die außer der Hauptstadt nicht weniger als 45 Gemeinden umfassen. Bis jetzt sind 17 Gemeindepläne und der Verkehrsstraßenplan für das etwa 720 qkm große San Gabriel-Tal ausgearbeitet und amtlich genehmigt; die Festsetzung von Bauungszonen, Grünflächen und Flughäfen ist im Werk. Die County Regional Commission ist ein amtliches Organ der Countyverwaltung.

Das Arbeitsgebiet der Regional Planning Association in Chicago, einer privaten Vereinigung, erstreckt sich über Teile der drei Staaten Wisconsin, Illinois und Indiana. Es wird angenommen, daß die Bevölkerung, die im Jahre 1920 sich auf 3 858 000 Seelen belief, bis 1950 auf 7 500 000 ansteigen wird, wovon auf die Stadt Chicago 2 700 000 bzw. 4 500 000 entfallen, so daß also die Zahl der Bezirksbewohner sich rascher vermehrt als die der Großstadtbevölkerung. Hauptverkehrsstraßen, Parks, Industrie- und Geschäftsniederlassungen, Bauzonen und Flughäfen wurden und werden geplant. Als normale Straßenbreiten werden 15 bis 35 m betrachtet, als Baufronten für Geschäftsviertel

sind 15 m auf 100 Einwohner in Aussicht genommen, ferner auf je 1000 Einwohner als zukünftige Parkflächen 4 ha, wovon rund 1,5 ha zu Spiel- und Sportzwecken bestimmt sein sollen. In drei Jahren erreichte die Association die unentgeltliche Hergabe von Land für die Anlage neuer Verkehrsstraßen von 240 km Länge. Für 70 Gemeinden sind die Zonen bereits festgestellt. Die Zahl der als möglich geplanten Flughäfen beträgt 250, wovon 54 bis jetzt ausgeführt sind.

Die im Jahre 1929 gegründete „Regional Plan Association“ in New York ist etwas anderes als das dortige bisherige „Regional Plan Committee“, das unter Leitung von Thomas Adams den „Regional Plan of New York and its environs“ entwarf, von der Sage-Stiftung finanziert wurde und seine Arbeiten mit der Veröffentlichung eines zehnbändigen Werkes abgeschlossen hat. Die neue „Association“ ist gleichfalls eine private, auf freiwillige Geldbeiträge sich stützende Gründung mit dem Zwecke, die Ausführung des vorgenannten „Regional Plan“ zu fördern, zu überwachen, nötigenfalls die Planung zu ergänzen und die örtlichen Behörden darin zu unterstützen, daß sie ihre Einzelpläne dem Regional Plan einordnen und so die Verwirklichung eines einheitlichen Gesamtplans sicherstellen. Präsident der Gesellschaft ist George McAneny, ihr Generaldirektor der bekannte Städtebauer George B. Ford; der bisherige Direktor Th. Adams ist als beratender Ingenieur ebenfalls der Gesellschaft beigetreten. Ihr Tätigkeitsbereich umfaßt zur Zeit etwa 10 Millionen Bewohner in den fünf „boroughs“ der Stadt New York (Manhattan, Bronx, Queens, Brooklyn und Richmond) und zahlreichen anderen Städten und Gemeinden in drei benachbarten Staaten. Die Aufrechterhaltung beständiger Beziehungen zu allen örtlichen Verwaltungen, die Schaffung und Förderung örtlicher Vereine, die Mitwirkung in allen wichtigen städtebaulichen Fragen, kurz, die Betätigung und Bewahrung als ein städtebauliches sogenanntes Clearing house ist die freiwillige, große Aufgabe der Regional Planning Association, deren Jahresbudget von rd. 1 Million RM von ihren Mitgliedern aufgebracht wird. Die Organisation steht erst im Anfang ihres Wirkens; mögen die besten Erfolge nicht ausbleiben! — J. Stüb ben.

**Zum Stadtbauplan von Rom.** Der aus dem Jahre 1908 stammende Piano Regolatore der Stadt Rom ist seit 1925 Gegenstand zahlreicher Änderungsvorschläge, Ergänzungsentwürfe, Verhandlungen und Besprechungen, ohne daß die überaus wichtige und dringende Angelegenheit bis jetzt zur endgültigen Lösung und gesetzlichen Feststellung gereift ist. Um der herrschenden Unsicherheit ein Ende zu bereiten, um insbesondere für die Innenstadt einen den stadtbaukünstlerischen Anforderungen unserer Zeit entsprechenden, zugleich aber dem historischen und monumentalen Charakter der Stadt gerecht werdenden Gesamtplan zu erlangen, hat nunmehr der Gouverneur von Rom unter seinem eigenen Vorsitz einen zehngliedrigen Ausschuß für die endgültige Prüfung und Gestaltung des Piano Regolatore eingesetzt, unter dessen Mitgliedern namentlich die in der Stadtbaukunst bewährten Architekten Armando Brasini, Alberto Calza-Bini, Gustavo Giovannoni und Marcello Piacentini zu nennen sind. Angesichts der dringenden Bedürfnisse des modernen Verkehrs sowie der lebhaften und zum Teil gewiß nicht unberechtigten Bedenken und Vorwürfe, die bezüglich der bereits ausgeführten und noch bevorstehenden Freilegung des Kapitols, des Marcellustheaters und der Kaiserforen, erhoben wurden und werden, ferner im Hinblick auf die als notwendig erkannte, wenn auch maßvoll zu haltende Umgestaltung des Viktor Emanuel-Denkmal mit architektonischer Ausbildung der bisher verdeckten Westseite dieses Kolossalwerks, sowie auf die Schaffung eines würdigen Rahmens für die ausgedehnte neue Monumentalzone, darf man den Taten des Ausschusses, der in sechs Monaten seine Arbeiten vollenden soll, auch außerhalb der Ewigen Stadt mit Spannung entgegensehen. — J. Stüb ben.

<sup>1)</sup> Journal of the Royal Institute of British Architects, Juli 1930, Seite 612.

<sup>2)</sup> American Civic Annual, Vol. II, Washington 1930, Seite 120.

<sup>3)</sup> American Civil Annual (American Civil Association), Vol. I, Washington 1929, Seite 85.