



GESAMTBILD DER STADT ALMERIA VON SÜDWESTEN

KRAFTWAGENFAHRT DURCH SPANIEN EIN BESUCH ALMERIAS

VON PROF. BODO EBHARDT, BERLIN-GRUNEWALD

MIT 7 ABBILDUNGEN

Die Fahrt von Murcia nach Almeria führt durch eine furchtbare Öde. Die große Ebene bis zu der finsternen Bergstadt Lorca fast Wüste, selten mit Oliven, Korn und Wein eng bebaut, wird nur durch die Ramblas, d. h. durch die reißenden und tief eingerissenen Gießbäche unterbrochen, die jetzt trotz sogenannter Regenzeit alle trocken, bei Unwetter eine furchtbare Kraftenfaltung zeigen müssen. Hinter Quercia Overas kommt eine noch grauenvollere Bergwüste; erschauernd nur kann man die durch Wetter zerrissenen Hänge ohne jeden Pflanzenwuchs sehen. Kein Haus, kein Mensch, kein Tier auf viele Kilometer. Wir kommen durch einsame Orte wie Torre de las Matias bei Quercia Overas, dann lange nur durch öde Bergtäler!

Bewunderungswert ist aber die vielgewundene, ganz vortreffliche Zementstraße dicht an den Steilhängen über Schluchten und an Abgründen hingebaut, so daß unser unübertrefflicher Fahrer Meisterleistungen der Sicherheit, Ruhe und Schnelligkeit zeigen kann. Noch weithin nach den Berghöhen ist dann das Land ganz unbebaute Steppe. Ein wild zerklüfteter Felsrücken jenseits einer tiefen Schlucht trägt die alte Bergstadt Gador. Spät im Dunkeln kommen wir in Almeria an nach 245 km eindrucksvollster Fahrt.

Almeria, heute eine Stadt von etwa 50 000 Einwohnern, ist ausgezeichnet durch seine höchst malerische Lage am Meerbusen von Almeria (vgl. Abb. 1, oben). Die Krone des schönen Stadtbildes bilden die langgestreckten römisch-maurisch-christlichen doppelten

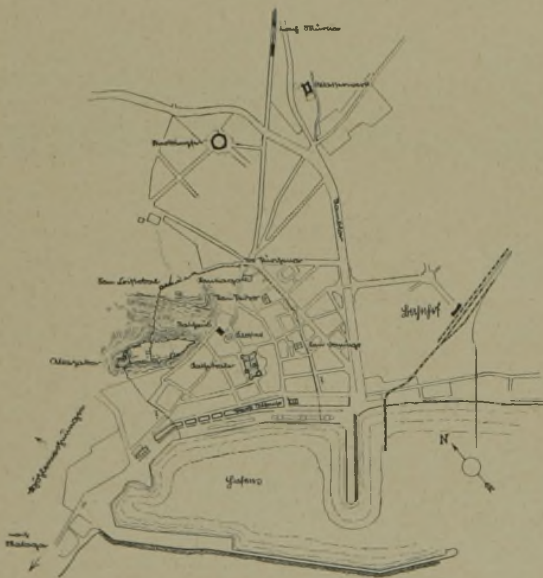
Stadtburgen Alcazaba und San Cristobal. Das bedeutende Hauptwerk der Alcazaba wurde 775 durch Abderrahman I. zum Schutze des schon damals wichtigen Hafens errichtet, auf dem höchsten Punkt eines vereinzelt gegen das Meer vorgeschobenen Felsrückens. Zur Maurenzeit konnte die Burg 20 000 Krieger bergen. Nach Süden sind noch Reste römischer Mauern, die ehemals bis zum Meer geführt haben dürften, erkennbar, nördlich des Felsrückens liegt jenseits einer tiefen Tal-schlucht auf einer zweiten Felsenhöhe die Burg San Cristobal (vgl. Abb. 3, S. 106).

Das Tal dazwischen ist durch eine starke, turmgeschmückte Sperrmauer nach der Landseite zu verschlossen. Von San Cristobal scheint eine alte Stadtmauer ehemals im weiten Bogen etwa innerhalb des Verlaufes des Paseo del Principe entsprechend den gebogenen Straßenzügen daselbst (vgl. Abb. 5) abermals bis zum Meere geführt zu haben. In der alten Stadt bildete die mit Zinnen und Türmen befestigte Kathedrale (Abb. 4, S. 107), die wohl an der Stelle einer alten Moschee steht, ein weiteres Verteidigungswerk. Sie wirkt noch heute mehr burgartig als kirchlich. Das furchtbare Erdbeben von 1522 hat durch Erdbeben und Erschütterungen neben der alten Synagoge auch die Hauptmoschee zerstört und den Stadtplan von Almeria stark verändert.

Die nordöstliche Ecke der alten Stadt nimmt die Puerta de Purchena ein. Früher ein Tor, jetzt ein Platz, den wir auf der großen Straße von Murcia



BLICK AUF DIE BURG ALCAZABA VOM KASTELL SAN CRISTOBAL
REISESKIZZE DES VERFASSERS



PLAN DER STADT ALMERIA
MIT DEN BEIDEN BURGEN ALCAZABA UND SAN CRISTOBAL

kommend überquerten und von dem strahlenförmig fünf große Straßen durch die neueren, nordöstlichen Außenbezirke der Stadt Almería führen. Es fehlt auch in Almería wie in den meisten Küstenstädten Spaniens nicht die große Rambla, das meist trockene Flußbett, das nur bei Gewitterregen und Wolkenbrüchen Wasser führt, zu anderen Zeiten aber vielfach als breite Wandelbahn benutzt wird. Sie bildet hier die Ostgrenze der Stadt dem Bahnhof zu, rechtwinklig dazu führt eine schöne Palmstraße, der oben genannte Paseo del Malecón bzw. der Park Alfons XIII., am Hafen entlang.

In der Mitte der alten Stadt liegt zu Füßen der Burg die „Plaza“, der echt spanische, quadratische, schön beplanzte Platz mit Laubengängen ringsum, an

dem auch das Rathaus — El Yuntamiento — liegt, durch dessen Erdgeschoß der Laubengang hindurchführt.

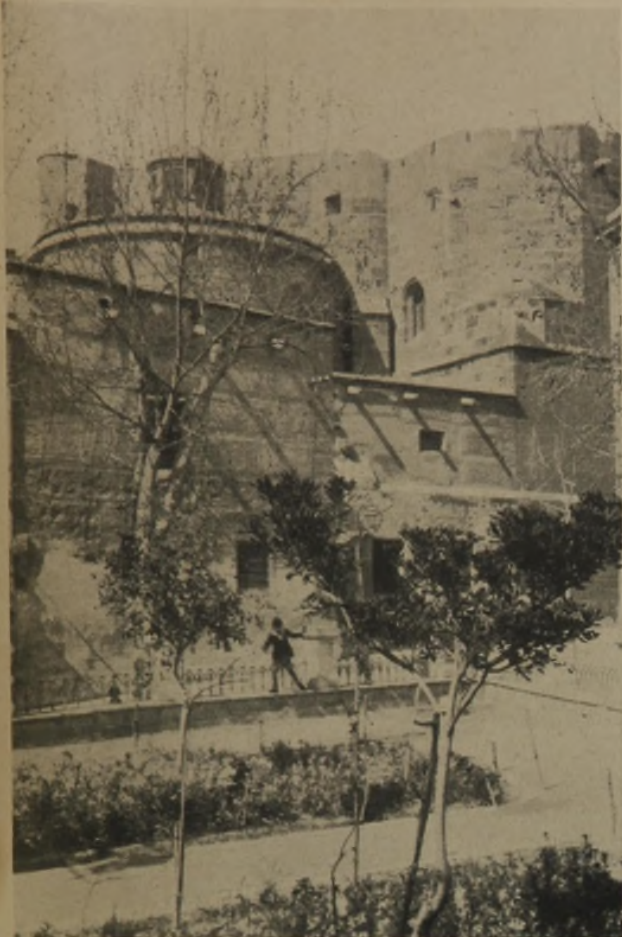
Nach Westen zu hat sich die Stadt weit am Meere hin ausgedehnt, seit von 1852 ab der wichtige Hafen neu ausgebaut und zur Ausfuhr von Obst, Wein, Apfelsinen, Mandeln, der „huerta“ des Gartenlandes um Almería, aber auch zur Verschiffung von Erzen aus dem Hinterland benutzt wird.

Hier sind Fabriken, Lagerschuppen und kleinere Schiffswerke entstanden, über denen an den Steilhängen des Gebirges unzählige Höhlenwohnungen zwischen Kaktuswildnissen in den weichen Stein gegraben sind. Ihre schneeweiß getünchten Vorderwände leuchten weit ins Land hinein. Nach Ansicht vieler Spanier sind diese Höhlenwohnungen unvergleichlich viel gesunder als neuzeitliche Siedlungshäuser, kühl im Sommer, warm im Winter, leicht bei Familienzuwachs ausdehnbar, erfreuen sie sich großer Beliebtheit. Übrigens fehlt weder elektrisches Licht noch schöner Fliesenfußboden; was ich sah, war sauber und freundlich im Inneren. (Vgl. Abb. 7, S. 108.)

So sehen wir in und nahe der betriebsamen Stadt die Wohnformen aller Zeiten vereinigt. Neben der Höhlenwohnung einstöckige, ganz morgenländisch erscheinende, flachgedeckte Häuser in langen Gassen, die an unsere neueste Zeilenbebauung erinnern, daneben die mächtigen finsternen Burgbauten mit Wohnbauresten großen Stiles, wie die Ruinen des Palastes der Odaliske in der Vorburg der Alcazaba; im Inneren der Stadt bilden größere Wohnbauten aus älterer und der Neuzeit den Kern eines heute lebendigen Gemeinwesens und wachsenden Wohlstandes. Um einen heute glasüberdeckten Patio ordnen sich die Zimmer, im Speisesaal erfreuen schöne Azulejos — Wandfliesen — das Auge.

Wir steigen ab im vortrefflichen Hotel Simon. Der Wirt führte uns am nächsten Morgen auf die Burg. Seit Urzeiten stand hier ein Wehrbau zum Schutze des befestigten Hafens. Phönizier, Römer, Westgoten und Mauren und seit 1489 das christliche Zeitalter haben an den beiden noch in mächtigen Resten stehenden Burgen gebaut. Römische Quaderbauten vermute ich in einigen Werken von San Cristobal. Ich zeichnete den herrlichen Blick über die Schlucht auf die große Burg Alcazaba von hier aus (Abb. 2, oben). Die Wirkung dieser, sich immer mehr emporsteigernden Wehrbaumassen wirkt auf den Beschauer überwältigend.

4



DIE BEFESTIGTE KATHEDRALE VON ALMERIA

Quadermauerwerk, Lehmton, Tapia, Fischgrätenmauerwerk aus großen Rundsteinen, Ziegelmauern (maurisch?), Bruchsteinmauerwerk und solches aus sehr großen Bruchsteinen zeugen für die verschiedenen Baumeister und Bauzeiten. Hufeisenbogen und gotische reiche Formen in den späteren Anbauten im maurischen Kern der Alcazaba erlauben die allmähliche Entwicklung und Fortbildung dieses grandiosen Wehrbaues zu verfolgen. Auch die Reste einer großen Moschee sind innerhalb des zweiten Mauerringes erhalten. Alte Wasserleitungen aus Tonröhren liegen an verschiedenen Stellen offen zutage. Ein unterirdischer Baderaum (?) ist neuerdings ebenfalls aufgedeckt, der nur durch enge, unterirdische, lichtlose Gänge und Treppen zugänglich war. Dann weiter ein tiefer Brunnenschacht.

Die beiden Burgen verdienen eine besondere Betrachtung. Die größere Alcazaba ist eine vielgliederte Anlage, deren Mauern den Umrissen des unregelmäßig zerklüfteten Felsens eng folgen und dadurch von allen Seiten ein höchst malerisches Bild bieten (siehe Abb. 5).

Von der Stadt aus gelangt man auf enger und steiler alter Burgstraße zwischen niedrigen, weißen Häusern durch ein dreifaches Tor in die weite unterste Vorburg. Diese umfaßt den spitz nach Osten nach der Stadt auslaufenden Teil des Felsens und steigt stark gegen Nordwesten bis zur zweiten Vorburg an. Die beiden äußeren Tore sind Rundbogen, der dritte innerste zeigt den an maurisch-spanischen Bauten häufigen Hufeisenbogen aus großen, sehr flachen Ziegeln gemauert (Abb. 6, oben).

Die oft verdoppelten und vervielfachten Ringmauern zeigen Zinnenbekrönungen der verschiedensten Art, Doppelzinnenhäupter und enggestellte Zinnenscharten. Die eigenartigen spanischen Zinnen mit der beiderseitig abgewalnten Dachbekrönung fehlen nicht. Hinter den Zinnen klettert der Wehrgang auf der Mauerstärke mit dem Felsen empor. Zahlreiche, nach innen offene Mauertürme verstärken die Wehr und ermöglichen die Seitenbestreichung.

Die inneren Bauten in dem weiten Mauerring sind fast völlig zerstört, nur noch weiß leuchtender Fels ohne Pflanzenwuchs bildet den Boden. Eine mächtige Quermauer schließt dann die zweite Vorburg gegen

5

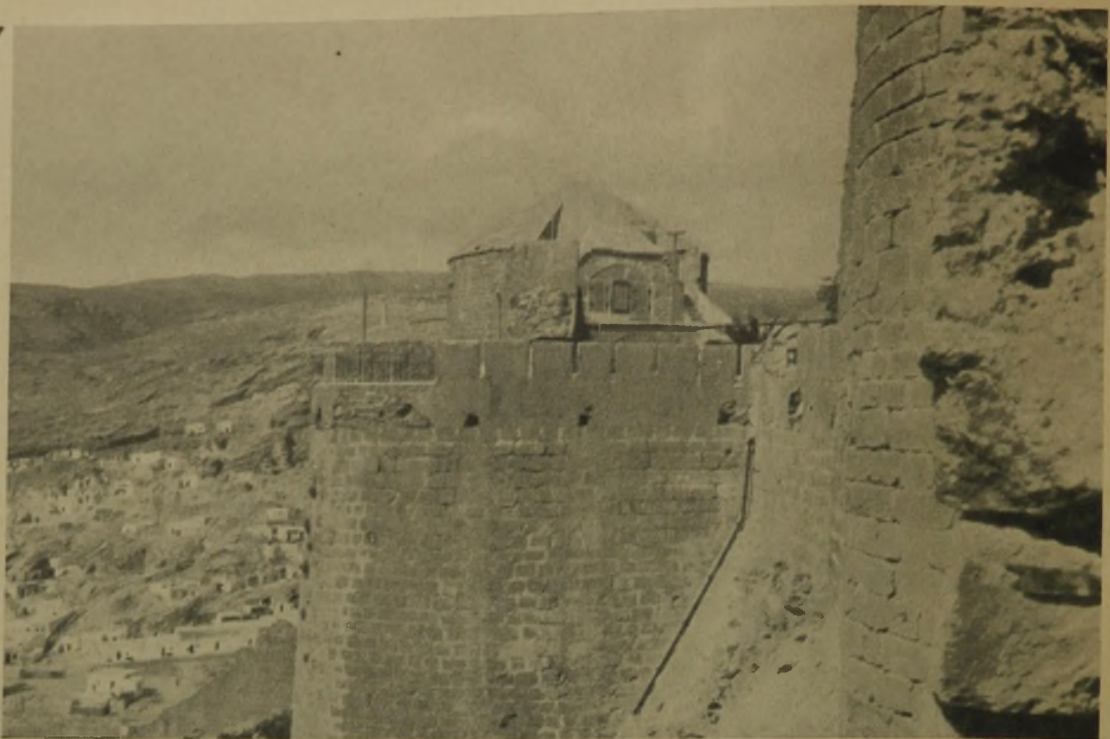


GOTISCHES TOR ZUM INNERSTEN KERN DER BURG ALCAZABA

6



DREIFACHES HAUPTTOR DER BURG ALCAZABA



BLICK VON DER KERNBURG DER ALCAZABA AUF DIE HÖHLENWOHNUNGEN

diesen ersten weiten Raum ab. Ein Tor führt neben einem großen Mauerblock in die obere Burg. Hinter dem Mauerblock stehen die Umfassungswände der ziemlich großen Burgkirche bzw. ehemaligen Moschee aufrecht, an denen sich der Hufeisenbogen aus flachen Ziegeln wiederholt. Über deren Mauer hängt noch eine Abendglocke von 1776. Sonst sind auch in diesem Bering Wohnbauten nur in wüsten Ruinen vorhanden. Die bedeutendste dieser ist ein großer Rest an der Nordringmauer, der als Palast Subda der Odaliske bezeichnet wird.

Ein ehemals tiefer und breiter Quergraben liegt endlich vor der innersten höchsten Burg, die selbst noch wieder in zwei Beringe und einen letzten torreón de homenaje — Lehnsturm — zerfällt. Dieser mächtige, quadratische Turmklotz ist der älteste Teil der Kernburg. Seine Bildung besteht einfach aus zwei gewölbten, hohen Räumen übereinander. Spätere Umbauten haben innen vollends etwaige kennzeichnende Einzelheiten vernichtet. Zur Zeit befindet sich eine ganz neuzeitliche Funkstation in dem Turm.

Seine gedrungene Form entspricht im übrigen jener der frühen arabisch-christlichen Türme der Burgen von Lorca, Aledo, El Carpio und anderer, sie scheint in den letzten Jahrhunderten der Maurenherrschaft in Spanien im maurisch stärker beeinflussten Teil der Halbinsel, namentlich in Andalusien, die Regel gewesen zu sein.

An diesem Turm ist nun in gotischer Zeit — wohl im 15. Jahrhundert — ein viereckiger Mantel einseitig angebaut, dessen Pforte mit einem jener köstlichen spanischen Torumrahmungen geschmückt ist (Abb. 5, S. 107), die wir an spanischen Städten oft bewundern.

Breit neben der verhältnismäßig kleinen Toröffnung stehen zwei Wanddienste bzw. Halbfialen, hoch über dem Tor durch einen Eselsrücken verbunden. Darunter im Tympanon schwebt ein geflügelter Wappenschild, aus dessen Krone ein Adlerkopf hervorwächst. Die Mauerhöhe ist mit einem Maschikuli-Kranz bekrönt. Die Zinnenbrüstung ist zerstört, nur die reichen Kragsteine sind erhalten. Diesen Mantel hat dann Karl V. noch

einmal durch Mauergürtel mit fünf runden Batterietürmen verstärkt (siehe Abb. 3, Grundriß), die innen etwas fremd in dem älteren Burgebilde stehen, im Außenriß aber die Wucht der Erscheinung erhöhen.

Während hier bei der Burg Alcazaba der Gesamtring der Mauern noch geschlossen erhalten ist, stehen von der gegenüber gelegenen Burg San Cristobal nur zwei Außenmauern. Die zwei inneren, wohl immer schwächeren Mauern sind, vielleicht durch das Erdbeben von 1522, völlig zerstört. Der blanke Felsgrat, auf dem die Burg steht, fällt aber an den beiden offenen Seiten steil ab, so daß ein Angriff von hier aus kaum zu erwarten war. Desto mächtiger ist die Mauer an der langen Nordseite. Sechs Türme verstärken die Mauern, namentlich die drei gegen Westen hin sind schwere Wandbauten von größter Mauerstärke und nach außen ohne Öffnungen. Sie wirken nicht wie maurische Bauten, man könnte sie vielmehr zum Teil auf den ersten Blick für römische oder Arbeit des 12. Jahrhunderts halten.

Die durch diese Wehrmauer von der Felshöhe abgeschnittene Fläche zeigt heute dünnen, völlig blanken Felsboden ohne nennenswerte Mauerreste. Auf der Spitze gegen die Stadt hin steht die Kirche San Cristobal stark erneuert mit einer großen Freitreppe dem Wohnviertel zugewendet.

So wird die Eigenart des Stadtplanes bestimmt durch das Meer und den Hafen und durch die beiden Burgfelsen gegen das Land hin. Zwischen Meer und Felsen grenzten einst zwei Stadtmauern die alte Stadt nach Westen und Osten ab, während heute im Osten die Rambla, d. h. der ehemalige Gießbach, und im Westen das unmittelbar bis ans Meer vortretende Gebirge der neueren städtischen Bebauung Halt geboten.

Es ist auffallend, daß in dem reichen Schriftwerk über spanischen Städtebau diese malerische, freundliche und lebhafteste Stadt kaum oder gar nicht erwähnt wird. Es war allerdings auch an Ort und Stelle nicht möglich, einen guten Stadtplan zu erhalten. Eine eingehendere Untersuchung dürfte sich aber sicher lohnen. —

STÄDTEBAU UND LANDESPLANUNG

VON LANDESÖBERBAURAT DR. STEPHAN PRAGER, DÜSSELDORF

MIT 2 ABBILDUNGEN

Mit der stetig wachsenden Bedeutung, die Städtebau und Landesplanung im wirtschaftlichen und öffentlichen Leben gewinnen, hat vor allem in Deutschland die gesetzgeberische Regelung nicht Schritt gehalten. Nach acht Jahren vergeblicher Verhandlungen hat der Entwurf eines Preußischen Städtebaugesetzes zur Zeit keine greifbare Aussicht auf Verwirklichung. Dabei

spitzen sich die Schwierigkeiten der praktischen Arbeit auf diesem Gebiete immer mehr zu.

Das Reichsgericht hat in seiner bekannten Entscheidung III 87/1929 vom 28. Februar 1930 zum Ausdruck gebracht, daß die fluchtlinienmäßige Ausweisung eines Grundstückes als unbebaubare Grünfläche gemäß §§ 1 und 2 des Straßen- und Baufahrtgesetzes von

1 EHEMALIGER BERLINER VORORT LUFTBILD

(HANSA LUFTBILD G. M. B. H.)

Scheinbar eine „Satellitenstadt“ mit Arbeitsgebieten und dazugehörigen Wohngebieten, in Wahrheit eine „Parasitenstadt“, deren Arbeiter in der Großstadt wohnen und deren vermögende Einwohner in der Großstadt arbeiten.



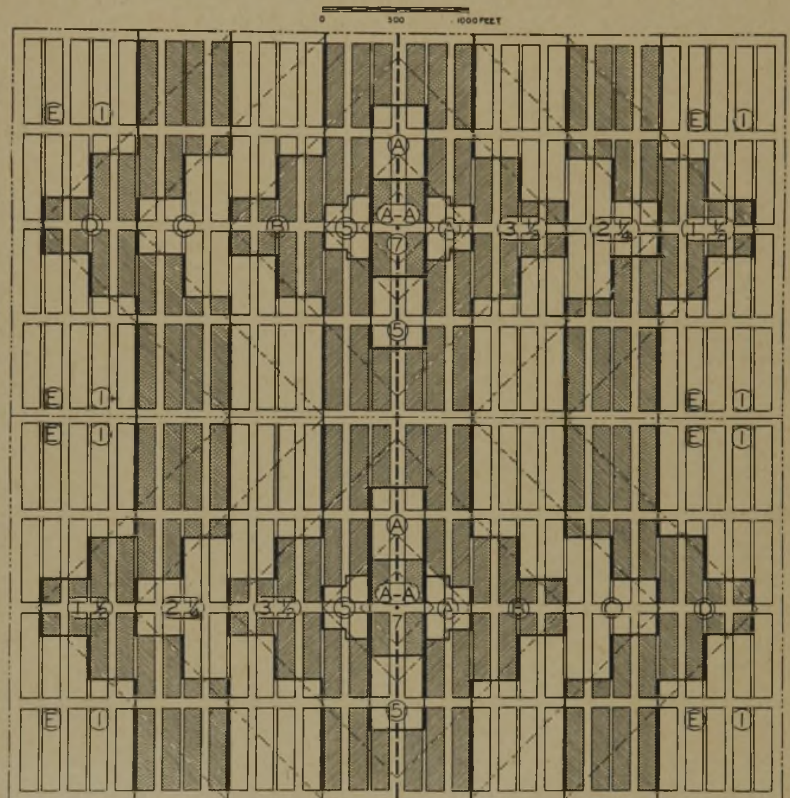
2 FINANZIERUNG EINER UNTER-GRUNDBAHN IN DETROIT (MICHIGAN)

Schema der Umlegung und Abstufung einer Sondersteuer (proximity assessment) auf anliegende und hinterliegende Grundstücke. (Nach „Proposed Financial Plan for a Rapid Transit System for the City of Detroit“, Detroit, Rapid Transit Commission)

1875/1918 eine wenn auch nur teilweise Enteignung des Grundbesitzes bedeutet. In Artikel 153 der Reichsverfassung wird gesagt, daß eine Enteignung gegen angemessene Entschädigung zu erfolgen hat, soweit nicht ein Reichsgesetz etwas anderes bestimmt. Mithin ist § 13 des Straßen- und Baufahrtengesetzes, der für die Unbebaubarkeit der Grünflächen keine Entschädigung vorsieht, in seinen wesentlichen Teilen seit Inkrafttreten der Reichsverfassung ungültig. Dieser Zustand der Rechtsunsicherheit drängt zu einer gesetzlichen Regelung über die Entschädigungspflicht und den Rechtsweg bei Enteignungen auf dem Gebiete des Städtebaues und der Grundstücksumlegung. Der im Reichsarbeitsblatt vom 15. März 1930 veröffentlichte unverbindliche Referentenentwurf für ein „Gesetz über die Erschließung und Beschaffung von Baugelände (Baugesetz)“ wird in der vorliegenden Fassung kaum Gesetz werden.

Bei dieser Sachlage gewinnt das vor einiger Zeit erschienene Werk „Städtebaurecht und Städtebau“ von Prof. Dr. Heiligenthal*) erhöhten Wert. Es wirkt in zweierlei Hinsicht fördernd und klärend für Jeden, der sich mit dem Problem neuzeitlicher Planungsarbeit und ihrer geeigneten gesetzlichen Regelung in Deutschland befaßt: in der klaren und überzeugenden Darstellung der einzelnen auf verschiedene Arbeitsbedingungen sich gründenden Siedlungstypen mit ihren verschiedenartigen Bedürfnissen und Entwicklungsmöglichkeiten sowie in dem umfassenden Überblick über Städtebaurecht und -gesetzgebung im Ausland. Heiligenthal unterscheidet Siedlungen in Arbeitsgebieten, auf billigen Arbeitskräften beruhend, Siedlungen auf Materiallagern (Kohle, Erze), und zentralistische Großstädte, deren Existenzgrundlage Handel, Organisation, Behörden usw. bilden.

In der durch die Entwicklung des Eisenbahnwesens und der Großindustrie bedingten Epoche des wirtschaftlichen Aufschwunges in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts vollzog sich das Wachstum und die Bevölkerungszunahme der verschiedenen Siedlungs- und Arbeitszentren nach bestimmten Gesetzen, wobei teilweise die Industrie den billigen Arbeitskräften nachwanderte, teilweise der Menschenüberschuß der rein landwirtschaftlich orientierten Gegenden, der in den Zeiten wirtschaftlicher Depression vorwiegend der Aus-



wanderung verfällt, den Zuwachsbedarf der Industriegebieten deckte.

Die verschiedenartigen Siedlungsformen erfordern sehr verschiedenartige Behandlung in Verwaltung und Gesetzgebung. Der von Robert Schmidt vertretene Großkreis ist nach Heiligenthal in Industriegebieten die gegebene Planungsbehörde; die zentral organisierte Großstadt muß jedoch stets ihre eigene Planungsbehörde sein, der genügend Einfluß auf ihre Umgebung auch durch Eingemeindungen eingeräumt werden muß. Interessant ist das Bildbeispiel eines Berliner Vorortes (vgl. Abb. 1, Abb. 53, S. 165 des Buches). Scheinbar handelt es sich hier um eine Einzelsiedlung mit glücklichster Flächenverteilung, in Wahrheit ist diese Siedlung jedoch ein „Parasit“, der zum Zweck eines gerechten Lastenausgleichs eingemeindet werden muß.

Der Abschnitt Städtebaurecht und Städtebau außerhalb des Deutschen Sprachgebietes zeigt, wie sehr verschiedenartig die gesetzliche Regelung des Städtebaues in den verschiedenen Ländern ist und wie sie sich ausgewirkt hat. In England, Holland und Belgien war das Einfamilienhaus, das Kleinwohnungswesen der Ausgangspunkt für die Gesetzgebung, die das Kleinhaus erfolgreich gefördert hat; in anderen Ländern (Frankreich, Italien) war das Bedürfnis nach großstädtischen Durchbrüchen und Sanierungen der Anlaß zu den

*) Städtebaurecht und Städtebau. Von Oberbaurat a. D. Dr.-Ing. Dr. rer. pol. R. Heiligenthal. Band 1: Gr. 89, VIII und 172 S. mit 62 z. T. ganzseitigen Abbildungen, Plänen, Grundrissen, Diagrammen. Die Grundlagen des Städtebaues und die Probleme des Städtebaurechtes, Städtebaurecht und Städtebau im deutschen und außerdeutschen Sprachgebiet. In Ganzleinen 12 RM. Band 2 erscheint nach Verabschiedung des Preuß. Städtebaugesetzes und bringt den Gesetzestext nebst Kommentar. Verlag Deutsche Bauzeitung G. m. b. H., Berlin SW 48, Wilhelmstr. 8.

ersten gesetzlichen Maßnahmen, und in allen Ländern brachten die ersten Nachkriegsjahre Fortschritte der Gesetzgebung zugunsten des Kleinwohnungsbaues.

Grundstücksentziehungen sind in vielen Ländern im Verfahren einfacher als in Deutschland, und auch die Höhe der Entschädigung ist vielfach geringer; sie beträgt nach Heiligenthal in Preußen im allgemeinen das 1½-fache des Grundstückssteuerwertes. Neben den Entziehungsbestimmungen sind von besonderem Interesse die Beispiele für Erfassung einer Werterhöhung von Grundstücken im Ausland. Z. B. werden in den Vereinigten Staaten die Kosten von Hoch- und Untergrundbahnbauten zum großen Teil durch Sonderbesteuerung der An- und Umlieger aufgebracht (vgl. Abb. 2, Abb. 55 S. 104 des Buches). In Detroit tragen die Grundbesitzer 51 v. H., die Gemeinde 17 v. H. der Gesamtkosten, während aus dem Fahrgeld neben den Betriebskosten nur 52 v. H. der Bau- und Einrichtungskosten verzinst und amortisiert werden. „Man geht hierbei von der Erwägung aus, daß es unbillig sei, dem Automobilisten die Straße kostenlos zur Verfügung zu stellen, den Benutzer der Untergrundbahn aber nicht nur für deren Betrieb, sondern auch für deren Weg bezahlen zu lassen“ (S. 102/105). Ebenso wird die Anlage von Erholungsgrünflächen auf die Grundbesitzer, die davon Nutzen haben, zum großen Teil umgelegt. Sie tragen (nach S. 105) vielfach bis 80 v. H. der Kosten.

Gerade diese letzten Bestimmungen sollten uns in Deutschland sehr zu denken geben. Für uns ist einerseits das Grundeigentum ein Heiligtum, das durch die Reichsverfassung geschützt wird und für das bei einer notwendigen Enteignung lieber zu viel als zu wenig entschädigt wird. Andererseits hat die deutsche Gesetzgebung keine Mittel und Wege gefunden, die Wert erhöhungen, die einzelnen Grundstücken durch Maßnahmen der öffentlichen Hand zufließen, zugunsten der Allgemeinheit nutzbar zu machen.

Zwar gibt es in Deutschland das Kommunalabgabengesetz von 1895. Heiligenthal sagt hierzu (S. 50): „Außerordentlich gerecht und gesund in seiner Grundlage, dabei aber höchst unpraktisch in seiner Anwendung ist auch der § 9 des Kommunalabgabengesetzes. Er gestattet der Gemeinde, Beiträge zu den Kosten öffentlicher Arbeiten von denjenigen Grundeigentümern und Gewerbetreibenden zu erheben, denen durch diese Arbeiten besondere wirtschaftliche Vorteile erwachsen, er verpflichtet die Gemeinde sogar, diese Beiträge zu erheben, wenn andernfalls die Kosten durch Steuern aufgebracht werden müßten. Diese Beiträge sind nach den Vorteilen der einzelnen Grundbesitzer zu bemessen, und die Gemeinde hat den Nachweis zu erbringen, daß diese Vorteile entstehen, und zwar im Verhältnis der verlangten Beiträge. Kein Wunder, daß diese vom höchsten Gerechtigkeitsgefühl diktierte Bestimmung nicht angewandt werden konnte.“

Im Jahre 1921 kam noch § 9a hinzu, der bestimmt, daß sogar für die Errichtung von Kleinwohnungen die Nutznießer, d. s. in diesem Falle die Arbeitgeber, denen durch Milderung der Wohnungsnot der Arbeitsmarkt verbessert wird, zur Deckung der nichtrentierlichen Baukosten heranzuziehen sind.

STÄDTEBAULICHE GESETZGEBUNG IN REICH UND LÄNDERN ÖFFENTLICHE TAGUNG DER FREIEN DEUTSCHEN AKADEMIE DES STÄDTEBAUES IN DRESDEN

Die Akademie hat sich zu ihrer diesjährigen Tagung unter dem Vorsitz des Verbandsdir. Dr. Schmidt, Essen, das Thema der städtebaulichen Gesetzgebung im Reich und in den Ländern, insbesondere die Frage eines Reichsbaulandgesetzes, die durch die Vorlegung eines Referentenentwurfes seitens des Reichsarbeitsministeriums akut geworden ist, gestellt. Einleitend wurde durch Referenten aus den verschiedenen Ländern über den augenblicklichen Stand der Gesetzgebung der Länder berichtet, und zwar von Reg.-Baumeister a. D. Lehweß, Berlin, über Preußen, Ob.-Baudir. Behlo, München, über Bayern, Stadtbaur. Dr. Conert, Dresden, über Sachsen, Erster Baudir. Ranck über Hamburg, Stadtoberbaurat Luthardt, Gera, über Thüringen, während die Referate von Prof. Dr. Heiligenthal, Karlsruhe, über Württemberg, Baden und Hessen, und von Min.-Dir. a. D. Dr. Ehmig, Schwerin, über Mecklenburg in Abwesenheit der Berichterstatter verlesen wurden.

Es zeigte sich aus den Berichten, daß überall die gesetzliche Regelung in der Umbildung begriffen ist, wobei trotz aller örtlichen Unterschiede in den Einzel-

Auch die Reichsverfassung sagt in Artikel 155, Abs. 5: „Die Wertsteigerung des Bodens, die ohne eine Arbeits- und Kapitalaufwendung auf das Grundstück entsteht, ist für die Gesamtheit nutzbar zu machen.“

Alle diese Bestimmungen sind bisher im wesentlichen Theorie geblieben. Z. B. gibt es kaum ein städtisches Grundstück, dessen „Marktwert“ nicht zu einem erheblichen Teil auf solchen Wertsteigerungen ohne eigenes Zutun beruht, und doch behält der Besitzer bei Enteignungen mit seinem Anspruch auf volle Entschädigung zum Marktwert nach der heutigen Rechtsprechung im allgemeinen recht.

Für eine künftige gesetzliche Regelung ist die Frage einer wirksamen Erfassung von Werterhöhungen von größter Wichtigkeit; sie allein kann einen Ausgleich bieten für die Belastung der Selbstverwaltungskörper durch Entschädigungsansprüche bei Enteignungen. Die von Heiligenthal skizzierten Beispiele der Wertzuwachs erfassung in Amerika verdienen somit Beachtung.

Die Städtebaugesetzgebung hinkt in Deutschland hinter den Erfordernissen der Wirklichkeit nach. Die Folge ist auf dem Gebiet der Landesplanung, daß zahlreiche Verbände und Körperschaften sich gebildet haben, deren Planungsarbeit der gesetzlichen Grundlage entbehrt, die also auf die Durchführung von Planungen keinen Einfluß haben. Der Mangel einer gesetzlichen Grundlage wird weniger fühlbar sein, solange die Finanzierung und Durchführung der wesentlichsten Plangedanken, d. h. der Hauptdurchgangsstraßen, bei der gleichen Stelle, die sie entwirft, sichergestellt ist. Dagegen besteht bei freien Vereinigungen die Gefahr ergebnisloser Arbeit. „Auch im Auslande haben die freiwilligen Verbände bisher nur geplant, nicht aber ausgeführt“ (Heiligenthal, S. 158). Die in Heft 15 von „Bauwirtschaft und Baurecht“ der D. B. Z. von Dr.-Ing. Delius gebrachte Übersichtskarte des Deutschen Reiches mit Eintragung der Landesplanungsbezirke läßt einen Hinweis auf die verschiedenen Grundlagen und also verschiedene Bedeutung der Verbände vermissen.

Die Zukunft der Landesplanungsarbeit in Deutschland wird völlig von der gesetzlichen Regelung durch Reich und Länder abhängen. Die Gesetzgebung wird das Bild der heutigen Organisationen stark verändern; sie wird hoffentlich auch geeignete Mittel und Handhaben zur Durchführung weitvorausschauender Planungsarbeit, deren Deutschland in vielen Teilen dringend bedarf, schaffen.

Die Planungshoheit gehört dabei nach Möglichkeit mit der Finanzierungspflicht der Plangedanken zusammen. Da diese ganz überwiegend den Selbstverwaltungskörpern obliegt, muß auch die Planungsarbeit als Selbstverwaltungsaufgabe betrachtet werden, für deren Erledigung im wesentlichen die vorhandenen Selbstverwaltungsverbände, die Gemeinden, Landkreise, Provinzialverbände in Frage kommen. Nur wo diese versagen, wird man die Schaffung neuer öffentlich-rechtlicher Körperschaften, wie sie der Baulandgesetzentwurf vorsieht, zu erwägen haben, und nur in Ausnahmefällen wird der Staat von seinem Aufsichtsrecht zu einer eigenen Initiative übergehen müssen. —

heiten sich doch gewisse Grundgedanken herauschälen, die allen gemeinsam sind. Das sind insbesondere die Fragen der Regelung einer planmäßigen Baulanderschließung über die engen Grenzen einer einzelnen Gemeinde hinaus, der Bewältigung der neuen Anforderungen des Verkehrs, der Auflockerung zu eng bebauter Gebiete und Fürsorge für Luft, Licht und Spielplätze in neuen Baugebieten. Daher ist gerade jetzt der Zeitpunkt für eine reichsgesetzliche Regelung gekommen, über die Dr. Schmidt, Essen, sprach:

Die Siedlungsgesetzgebung im Deutschen Reiche ist nach dem geltenden Recht eine Angelegenheit der Länder. Daher ist das Deutsche Reich räumlich in zahlreiche Rechtsgebiete geteilt, die in ihrer Bedeutung sehr verschieden sind. Außerdem ist der Gesetzstoff in größeren Ländern in verschiedenen Gesetzen verstreut, deren Erlaß zum Teil mehrere Jahrzehnte auseinander liegt. So kommt es, daß nahezu in jeder Hinsicht eine einheitliche Regelung zu vermissen ist.

Die Umstellung der deutschen Wirtschaft von der agrarischen zur industriellen Form hat der Siedlungstechnik eine vermehrte Bedeutung verliehen. Außer-

dem sind durch die zwischengemeindlichen Beziehungen in wichtigeren Wirtschaftsgebieten neue Aufgaben für die Siedlungstechnik entstanden, die eine Anpassung der älteren Gesetzgebung an die Forderungen der Neuzeit verlangen. Die preußische Landesgesetzgebung hat z. B. in dem Gesetz von 1920 betreffend Verbandsordnung für den Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk für das wichtigste Industriegebiet des Deutschen Reiches eine Sonderregelung geschaffen, die in ihren allgemeinen Bestimmungen ein brauchbares Vorbild für eine Neuregelung des Gesetzstoffes darstellt. Die grundlegenden Bestimmungen dieses Gesetzes sind in dem preuß. Städtebaugesetzentwurf, dessen endgültige Fassung dem Landtag 1929 zugegangen ist, verwertet.

Die Zusammenhänge im Gebiet der deutschen Volkswirtschaft sind aber nicht in allen Punkten siedlungstechnisch durch die Landesgesetzgebung zu erfassen. Zahlreiche Fragen erfordern eine Lösung, die sich über die Landesgrenzen hinaus erstreckt, z. B. Fragen der Fernverkehrsmittel, insbesondere der Reichsbahn und des im Zeitalter des Kraftfahrwesens wieder zu besonderer Bedeutung gelangten Fernstraßennetzes. Außerdem erfordert die siedlungstechnische Entwicklung derjenigen großen Wirtschaftsgebiete, die von Landesgrenzen durchschnitten werden, in gewissen Grundfragen eine einheitliche Regelung. Hierneben ist es empfehlenswert, daß einige Rechtsbegriffe, z. B. Fragen der Enteignung, Umlegung, Entschädigung, für das Reich gleichartig gelöst werden.

Es würde schwierig sein, eine Angleichung der einschlägigen Landesgesetze und die Weiterentwicklung der zu regelnden Fragen durch die Länder zu erreichen. Es erscheint gesetztechnisch aussichtsreicher und praktisch wirksamer, diesen Fragenkreis reichsgesetzlich zu lösen. Es ist daher begrüßenswert, daß das Reich die Schaffung eines allgemeinen Reichsrahmengesetzes vorbereitet, das die wesentlichen Bestimmungen für die Entwicklung und Durchführung einer neuzeitlichen siedlungstechnischen Erschließung des Reichsgebietes aufstellt. Der Entwurf des Gesetzes ist unter der Bezeichnung: „Gesetz über die Erschließung und Beschaffung von Baugelände“ als vorläufiger unverbindlicher Referententwurf der Öffentlichkeit bekanntgegeben worden.

Der vorliegende Entwurf darf keinesfalls an der Regelung der Landesplanungsfrage vorübergehen. Die Tatsache, daß sich bereits 24 Landesplanungsstellen im Gebiet des Deutschen Reiches zur Regelung zwischen-gemeindlicher Siedlungsangelegenheiten zusammengeschlossen haben, weist darauf hin, daß nach Ansicht der maßgebenden Wirtschafts- und Fachkreise die Aufschließung der Wirtschaftsgebiete nur in zwischen-gemeindlicher und zum Teil zwischenstaatlicher Form

gelöst werden kann. Es erscheint daher richtig, daß das Reichsgesetz die Hauptrichtlinien für die Aufstellung von Wirtschaftsplänen für die industriellen Gebiete regelt. Ihnen muß als grundlegende Vorarbeit ein von den Reichszentralstellen in großen Zügen aufzustellender Reichswirtschaftsplan vorangehen, der in erster Linie die Grundsätze für die organische Entwicklung des Reichsbahnnetzes, des Wasserstraßennetzes und des Fernstraßennetzes enthalten. Das Reichsgesetz darf sich also nicht auf die bewährten Elemente der Siedlungstechnik, wie Wirtschaftsplan, Fluchtlinienplan, Bausperre, Umlegung usw., beschränken, sondern es muß zunächst den großen Zusammenhängen in Leitgedanken Ausdruck geben. Dementsprechend muß auch die Bezeichnung des Gesetzes weiter gefaßt werden. Das Bauland ist nicht der ausschlaggebende Teil der Siedlung, sondern der Plan und seine Durchführung. Dabei muß aber betont werden, daß übermäßigen und entbehrlichen Planungsarbeiten nicht etwa das Wort geredet werden soll.

Das Gesetz muß ferner das Verhältnis zwischen den öffentlichen und privaten Interessen am Grundeigentum eindeutig regeln, um sichere Rechtsbegriffe zu schaffen. Insbesondere sind die Fragen, die mit der Beschränkung des Eigentums zusammenhängen, in einer Form zu regeln, die der Fortentwicklung des Eigentumsbegriffs vollauf gerecht wird. Im allgemeinen muß die Gemeinde die maßgebende Stelle für die siedlungstechnische Erschließung ihres Gebietes bleiben. Ein Übergang der nach deutschem Rechtsempfinden und Verwaltungspraxis wesentlichen Selbstverwaltungsrechte auf die Länderverwaltung, wie der Entwurf es im § 11 vorsieht, scheint falsch. Bezüglich der Frage der Anliegerleistungen und Umlegung trägt der Entwurf nach den neueren Auffassungen der Fachkreise nicht ausreichend Rechnung. Der Erlaß des Gesetzes würde die geeignete Gelegenheit sein, der Frage der Bewertung von Grund und Boden eine grundlegende reichsgesetzliche Regelung zu geben.

Es ist zu fordern, daß das Gesetz bald erlassen wird. Es soll kurz, klar und umfassend sein. Die Zentralregelung muß sich auf die grundlegenden Fragen beschränken. Der Landesgesetzgebung und der örtlichen Regelung sind alle Fragen zu überlassen, die nicht unbedingt für die Allgemeinheit wichtig sind.

Die Raumnot des deutschen Volkes, sein Kulturstand und die Forderungen seines Wirtschaftslebens verlangen dringend eine großzügige, vorausschauende Lösung. Das Gesetz darf nicht als rein technische Maßnahme gewertet werden, seine Bedeutung hat für die wirtschaftliche, kulturelle und politische Zukunft des deutschen Volkes in ihrer letzten Auswirkung eine höhere Bedeutung, als in den Einzelheiten des geregelten Gesetzstoffes zum Ausdruck kommt. —

DER EINZELBEBAUUNGSPLAN

VORTRAG, GEHALTEN VON STADTBAURAT H. RITTER, LEIPZIG, ANLÄSSLICH DER STÄDTEBAU- UND WOHNUNGS-HYGIENE-WOCHE IN DRESDEN

Der Flächenaufteilungsplan ist das Primäre, der Einzelbauungsplan das Sekundäre. Der Flächenaufteilungsplan ist die strategische Grundlage mit den großen Zielen und den weitschauenden Programmen, der Einzelbauungsplan das taktische Vorgehen, der unmittelbare Kampf in der Front technischer, wirtschaftlicher und politischer Schwierigkeiten. Die Einzelbauungspläne sind in ihren großen Linien durch den Willen des Flächenaufteilungsplanes bestimmt. Der Einzelbauungsplan ist gleichwohl ebenso wichtig wie der Flächenaufteilungsplan, ohne diesen ist jener praktisch unausführbar.

Gegenüber dem Meinungsstreit beim Flächenaufteilungsplan wird der Einzelbauungsplan allgemein nach gesetzlich bestimmten Vorschriften und in einem geregelten Verfahren festgelegt.

Es ist falsch, Einzelbauungspläne ohne besonderen Anlaß aufzustellen. Sowohl auf dem Gebiet der Landesplanung wie der Flächenaufteilung und der Einzelpläne wird viel zuviel gearbeitet. Nicht mit Unrecht wird von der Wirtschaft auf diese überspannte Tätigkeit, auf die großen Kosten mancher Planungsbüros, auf die unnötige Beunruhigung des Grundbesitzes hingewiesen.

Richtig ist, den Einzelbauungsplan auf ein kleines Gebiet auszudehnen. Geringere Schwierigkeiten, weniger Einsprüche, raschere Erledigung von Neu-planungen und Veränderungen sind die Folge.

Formale Behandlung der Einzelbauungspläne: Das Plangebiet wird von behördlicher oder von privater Seite bearbeitet. Dabei sind örtliche Struktur und Beschaffenheit zu berücksichtigen: Flußläufe, Berge und Täler, Baumbestand, wertvolle historische Gebäude und Parkanlagen, vorhandene wichtige Bahnen, Kanal- und Straßenlinien, ebenso das unter der Erde liegende Vorkommen von Natur-schätzen. An den Ausgangspunkt der Betrachtungen ist von vornherein die Wirtschaftlichkeit zu stellen.

Der nach all diesen Voraussetzungen fertiggestellte Plan wird dem zuständigen Amte eingereicht. Der Plan durchläuft dabei eine Anzahl von Stellen. Deshalb ist die Behandlung der Einzelbauungspläne eine außerordentlich zeitraubende. Es muß mit allen Mitteln von oben herab dahin gearbeitet werden, daß diese Behandlung bei aller Sorgfalt mit größter Beschleunigung durchgeführt wird.

Der Einzelbauungsplan wird nach Genehmigung durch die Körperschaften der ersten Instanz öffentlich ausgelegt. Jeder Beteiligte hat das Recht, den Plan einzusehen und erforderlichenfalls Einspruch zu erheben. Ein taktvolles Entgegenkommen der Behörde ist es, wenn sie einzelne Beteiligte, die besonders stark berührt werden, von dem Auslegungstermin schriftlich unterrichtet. In der Regel werden beim Auslegungsverfahren eine ganze Reihe von Einsprüchen erhoben. Es ist dringend zu empfehlen, auf die vielen Wünsche

und Anregungen, die im bisherigen Verfahren noch nicht berücksichtigt sind, einzugehen und zu versuchen, sie zu befriedigen, soweit sie berechtigt erscheinen. Ebenso nötig ist es, Spekulationsabsichten oder sonstigen unlauteren Unternehmungen mit zäher Energie entgegenzutreten. Bei großen Änderungen ergibt sich die Notwendigkeit einer Wiederholung der Behandlung.

Nach diesem Weg in der ersten Instanz wird der Plan von der Kreishauptmannschaft dem Ministerium zur letzten Genehmigung vorgelegt. Im Entwurf zur Novelle des Sächs. Baugesetzes ist vorgesehen, daß Einzelbebauungspläne künftig nur der Kreishauptmannschaft vorzulegen sind.

Die Darstellung in Linien und Farben ist zur Zeit noch völlig verschieden. Bei städtebaulichen Ausstellungen findet sich ein Durcheinander von Plänen in verschiedener Darstellung. Deshalb ist Überblick oder gegenseitige Würdigung nahezu unmöglich und Arbeit in den Planungsgemeinschaften schwierig. Es ist sehr dankenswert, daß der Normenausschuß in dieses echt deutsche Durcheinander Ordnung bringt. Auch eine internationale Regelung wird angestrebt.

Eine weitere Frage, die noch nicht einheitlich beantwortet ist, die, ob in den Einzelbebauungsplänen neben den Fluchtlinien auch die Höhenlinien der Kanäle und Schleusen einzutragen sind. Es erscheint grundsätzlich falsch, im Einzelbebauungsplan Dinge festzulegen, deren Ausführung später Veränderungen unterworfen sein kann. Es ist vielmehr richtig, mit den Interessenten von Fall zu Fall zu verhandeln.

Die Ergänzung des horizontalen Einzelbebauungsplanes in vertikaler Richtung: an manchen Stellen Zonenplan oder Bauklassenplan. Anderwärts, z. B. in Sachsen, erreicht man dasselbe Ziel durch Gesetzestext. Der Zonenplan hat den Vorteil der Übersichtlichkeit und gewährt eine größere Einheitlichkeit in der Stellungnahme zu den einzelnen Bauvorhaben. Das Ortsgesetz ermöglicht eine differenzierte Behandlung und gibt die Möglichkeit, die Entwicklung auf dem Gebiete der Wirtschaft und der Technik leichter zu folgen.

Bei der Behandlung von Sonderortsgesetzen über wichtige Einzelfragen im Städtebau werden zwei Beispiele aus Leipzig angeführt: Die Entwicklung des Fahrverkehrs in den Großstädten führt allerorts dazu, Straßenverbreiterungen durchzuführen. In Leipzig ist ein Ortsgesetzesentwurf beschlossen, der in diesen verkehrsüberlasteten Straßen an den alten Fluchtlinien festhält, jedoch schon heute jedem Grundstückseigentümer im Baufalle aufgibt, seinen Umbau so einzurichten, daß später zu einem gegebenen Zeitpunkt ohne Schwierigkeiten Lauben von 5 m Tiefe durchgeführt werden können.

Ein anderes Ortsgesetz regelt in Leipzig die Abgaben von Gebäuden, die über eine normale Höhe hinausgehen. Das Ortsgesetz besagt, daß für jeden Quadratmeter Geschossfläche über dem VI. Geschos der Betrag von 6 RM zu entrichten ist.

Eine der wichtigsten Fragen des Einzelbebauungsplanes ist seine Wirtschaftlichkeit. Was nützen die schönsten Bebauungspläne, durchdrungen von technischem Können, von sozialem, künstlerischem Geist, wenn sie finanziell nicht durchgeführt werden können. Die Frage greift weit in die Gedanken der Flächenaufteilungspläne ein. Der Ausgleich zwischen den Aufwendungen für Verkehr, für soziale und gesundheitliche Forderungen, für Freiflächen u. ä. mit den Einnahmen, die aus den Flächen der Arbeit und der Wohnung gewonnen werden können, aus den Gewinnen, die von privater und behördlicher Seite aus

der Wertseigerung des Plangebietes durch sachgemäße weitschauende Planung erwachsen, ist eigentliche Aufgabe des Flächenaufteilungsplanes. Ist bei der Schöpfung des großen Organismus dieser Ausgleich nicht erzielt, so kranken alle Einzelglieder daran.

Diese Voraussetzung erübrigt nicht, bei dem Entwurf des Einzelbebauungsplanes die wirtschaftlichen Fragen gleich und sehr eingehend zu behandeln.

So sehr der Nutzeffekt unserer Einzelpläne auf technischem, sozialem und künstlerischem Gebiet anerkannt werden mag, so arg ist es noch mit dem finanziellen Nutzeffekt bestellt. Warum sind unsere Mieten überall zu hoch, warum stehen heute neue Wohnungen leer, warum müssen wir uns heute mit Kleinstwohnungen abmühen, die in kurzer Zeit ein Mieterproletariat heranziehen und uns in einigen Jahren noch schwer zu schaffen machen werden? Zum Teil sind unsere übersetzten Baukosten, übersteuerten Hypotheken daran schuld, zum großen Teil aber auch unsere Einzelbebauungspläne. Wir entwerfen unsere Pläne nach technischen, sozialen und künstlerischen Gesichtspunkten, aber wir lassen so oft den Rechenstift beiseite. Wir müssen wie bei dem Entwurf des Wohnhauses auch beim Einzelbebauungsplan davon ausgehen, was kann der normale Mieter an Miete aufbringen, was dürfen dabei Geländewert, Aufschließung und Baukosten betragen? Nur wenn wir alle diese Gesichtspunkte im Auge haben, werden wir wirtschaftlich arbeiten.

Es war naheliegend, den Aufwand an Straßenaufbaukosten zurückzudrängen. Wenn wir früher in einzelnen Bebauungsplänen von Leipzig etwa 28 bis 45 v. H. der gesamten Fläche für Straßen erforderlich hatten, so kommen wir heute mit 20 v. H. und weniger aus. Beim Hochbau wird durch neue Konstruktionen, Typisierung der einzelnen Bauteile, vor allem durch Serienbau versucht, Ersparnisse zu erzielen. Die gesteigerten Forderungen der Hygiene werden wohl im großen Umfange erfüllt. Die Freiflächen werden vergrößert und konzentriert. An Stelle kleiner malerischer Einzelplätzchen werden heute große zusammenhängende Flächen geschaffen, in denen die Sportplätze, die Dauergartenanlagen eingeordnet werden. An Stelle der geschlossenen Blöcke finden wir heute vielfach den Zeilenbau. Von führenden Städtebauern wird der Zeilenbau schon seit vielen Jahren empfohlen. Auch sozialen Wünschen wird in den Bebauungsplänen weitgehend Rechnung getragen: Gemeinschaftsanlagen usw. In künstlerischer Richtung ist die Gefahr des Purismus überwunden, wir schaffen Gott sei Dank wieder Siedlungen, in denen nicht nur der Körper des Menschen Unterschlupf, sondern auch seine Seele ein Heim findet.

Zur praktischen Durchführung unserer Bebauungspläne gehören Bauverbot, Umlegung und Enteignung. Der Praktiker ist dankbar, daß Gesetze hierüber bestehen. Er wird sie aber nur selten anwenden. Wie schon erwähnt, ist der Erfolg viel einfacher und viel billiger zu erreichen, wenn es gelingt, im Wege gütlicher Verhandlung das Ziel zu erreichen und das Vorhandensein dieser Gesetze und die Möglichkeit ihrer Exekution nur ab und zu als Theaterdonner in Erscheinung treten zu lassen.

Eine letzte wichtige Voraussetzung für die sachgemäße Durchführung unserer Einzelbebauungspläne ist ein inniges Hand-in-Hand-arbeiten der Baupolizeibehörde mit dem Stadterweiterungsamt. Aus diesem Grunde ist man mancherorts, auch in Leipzig, dazu übergegangen, die Baupolizei und die Stadterweiterung unter einem Dezernenten zu vereinen. Die fünfjährige Erfahrung, die wir damit in Leipzig gemacht haben, läßt den Versuch als geglückt bezeichnen. —

VERMISCHTES

Das Holstentor zu Lübeck und die Gestaltung seiner Umgebung. Im Anschluß an den Bericht des Herrn Baudirektor Pieper über das obige Thema (vgl. „Stadt und Siedlung“ Nr. 14 vom 17. Sept. 1950) fand in Köln anläßlich des Tages für Denkmalpflege und Heimatschutz eine Aussprache im Kreise der deutschen Konservatoren statt, in der diese bedeutsame Angelegenheit nach allen Richtungen hin gründlich erörtert wurde. Allgemein wurde der heute bestehende Zustand als wenig würdig und als schädlich für die Erscheinung des Tores bezeichnet, und die Aussprache führte schließlich zur Übereinstimmung, die in folgenden Punkten zum Ausdruck kommt:

1. Die Einbeziehung des Holstentores in die Achse einer neu zu errichtenden breiten Straße wird empfohlen.
2. Es erscheint erwünscht, die Senkung des Geländes im Tordurchgang einzuebnen. Gegen den hierdurch bedingten Eingriff in den modernen baulichen Bestand des Torbogens bestehen keine Bedenken jedoch nur soweit, daß das darüberliegende Keramikband nicht angeschnitten wird.
3. Von der Durchführung der Straßenbahn wird dringend abgeraten, schon deshalb, weil dies ohne Eingriff in das untere Keramikband unmöglich erscheint. —

B l u c k.