

DIE BEDEUTUNG DER FREIFLÄCHEN IN DER HEUTIGEN STADTGESTALTUNG

VON DR.-ING. RAPPAPORT, 1. BEIGEORDN. D. SIEDLUNGSVERBANDES RUHRKOHLENBEZIRK, ESSEN
MIT 7 ABBILDUNGEN NACH PLÄNEN DES VERFASSERS

Der Begriff der Freifläche im Städtebau ist in allen Veröffentlichungen der letzten Jahre vollkommen verschieden gefaßt. Von der engsten Auslegung der Freifläche, nur bezogen auf Schulhöfe und öffentliche Parkanlagen, bis zu dem Begriff der Freifläche, der alles, heute unbebaute Gebiet der Stadt umfaßt, irren die Angaben umher. Man muß vorab den Begriff der städt. Frei-

fläche festlegen; erst dann ist es möglich, Bedeutung und Bedarf im Stadtganzen richtig zu beurteilen: Freiflächen sind Gebietsteile einer planmäßig entwickelten Stadt, die im Gegensatz zu Wohnflächen, Industrieflächen und Verkehrsflächen dauernd von jeder Art baulicher Benutzung freizuhalten sind



FREIFLÄCHENPLAN DER STADT RECKLINGHAUSEN

und einer bestimmten, mit dem Begriff der Freifläche verbundenen Zweckbestimmung allmählich zugeführt werden. Der Prozentsatz an Freifläche einer Stadt läßt sich nur durch einen Übersichtsplan ihres künftigen Ausbaues bestimmen. In diesem Plan der künftigen Entwicklung, der nicht festgesetzt und nicht veröffentlicht werden soll, werden die erforderlichen Freiflächen zum erheblichen Teil landwirtschaftlich oder forstwirtschaftlich genutzte Flächen sein; wieviel von diesen Flächen jeweils schon einer bestimmten Zweckbestimmung der Freifläche, sei es als Stadtgarten, als Kleingarten, als Friedhof oder dgl., zugeführt ist, ist im wesentlichen ohne Belang.

In diesem Sinne einer bewußten Auflockerung ist die Bedeutung der Freifläche im städtebaulichen Gestalten verhältnismäßig neu. Sie war noch dem Städtebau des ausgehenden 19. Jahrh. fast fremd. Daher ist auch der Bedarf, den eine künftige Stadt an Freiflächen haben soll, außerordentlich schwer zu bestimmen. Er hängt im wesentlichen von der Art der Bebauung, vor allem von der Höhe und Intensität der Wohnbebauung ab. Selbstverständlich bestehen zwischen dem unerbittlich notwendigen Bedarf an Freiflächen in einer industriell stark bevölkerten Stadt und dem tatsächlichen Vorhandensein an Freiflächen in einer landwirtschaftlich orientierten Stadt weitgehende Unterschiede. Die nachstehende Tabelle zeigt für eine Reihe von Städten, wieviel des heute unbebauten Gebiets bei planmäßigem Ausbau der Stadt — soweit das heute übersehen werden kann — als Freifläche erhalten werden soll:

Stadt	Prozentsatz an unbautem Land in der heutigen Stadtentwicklung	Prozentsatz an „Freiflächen“ nach endgültigem, planmäßigem Ausbau
Rostock	92	81
Wiesbaden	84	78
Hindenburg O. S.	89	61
Offenbach	84	60
Jena	85	60
Stettin	74	56
Gladbeck	81	51
Kiel	82	49
Flensburg	80	48
Duisburg	48	46
Kassel	72	42
Hagen	78	42
Breslau	76	40
Witten	71	36
Kottbus	65	32
Herne	67	30
Boitrop	46	27

Rechnet man diese Freiflächen auf den Kopf der Bevölkerung um, die bei der gesamten Plangestaltung und in den derzeitigen kommunalen Grenzen künftig untergebracht werden soll, so ergeben sich Zahlen, die zwischen etwa 60 und 140 qm auf den Kopf der Bevölkerung schwanken. Als eine für die Zukunft erstrebenswerte Zahl können 100 qm Freiflächen aller Art auf den Kopf der Bevölkerung angenommen werden. Dieses Ziel wird nicht überall erreichbar sein, besonders dort nicht, wo, wie im rhein.-westf. Industriegebiet, eine Großstadt an die andere grenzt und auch durch Eingemeindungen keine neuen Außengebiete unbebauter Art den Städten mehr einverleibt werden können.

Außerordentlich interessant an der Zusammenstellung ist auch, wie stark sich die verschiedenen Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt gerade bei dem künftigen Anteil der Freiflächen ausdrücken. Während z. B. bei der nicht sehr starken Entwicklung der Stadt Rostock der heutige Anteil an unbautem Stadtgebiet von 92 v. H. beim späteren Ausbau der Stadt nur auf 81 v. H. heruntergeht, sieht die Stadt Recklinghausen mit ihrer starken bergbaulichen Entwicklung eine Einschränkung des heutigen unbebauten Stadtgebietes von 67 v. H. auf künftig 29 v. H. vor.

Wesentlich für den Wert der Freiflächen ist ihre Unterverteilung im Stadtganzen. Hierzu ist vor allem die alsbaldige oder spätere Zweckbestimmung der Freiflächen wichtig. Nochmals sei betont, daß es vorab gleichgültig ist, ob diese notwendigen Freiflächen heute bereits ihrer Zweckbestimmung unmittelbar zugeleitet sind oder ob es sich selbst auf Jahrzehnte hinaus noch um Wald- oder Ackerflächen handelt, die nur von jeder Art der Bebauung freizuhalten sind. Der künftige Verwendungszweck der Freiflächen besteht einmal in vorhandenen oder künstlich geschaffenen Grünanlagen, wie Stadtwäldern, Stadtäuen, Parken u. dgl., dann in Spiel-, Sport- und Kleinkinderspielplätzen aller Art, ferner in Volksparken, Vergnügens- und Erholungsplätzen, in Grünplätzen, Grünstreifen, Uferstreifen u. dgl., in Friedhöfen, in Stadt-, Schul-, Pachtgärten usw.

Die Verteilung der Grünflächen im Stadtganzen hängt vollkommen von ihrem künftigen Benutzungszweck ab. Kleinkinderspielplätze dürfen allenfalls bis zu 15 Minuten von der Wohnung entfernt liegen, andere Spiel- und Sportplätze für die Schuljugend, ebenso kleinere Parkanlagen und Pachtgärten höchstens bis zu 20 Minuten, stets Fußweg gerechnet. Friedhöfe, größere Stadionanlagen, Stadtwälder u. dgl. können von 45 Minuten bis äußerstenfalls 60 Minuten Fußweg von der Wohnung entfernt liegen. Hieraus ergibt sich die völlig verschiedene Verteilung der Grünflächen im Stadtganzen. Auch die Grundstückswerte zwingen dazu, in unmittelbarer Verbindung mit den Wohngebieten nur einen Teil der Freiflächen anzuordnen, wobei umgekehrt zu beachten ist, daß jede Auflockerung eine Niedrighaltung der Grundstückswerte mit sich bringt.

Grundsätzlich ergibt sich hieraus die Anordnung der großen Freiflächen im Randgebiet der Stadt mit feiner Verästelung tief in die Wohngebiete hinein. In der Durchführung ist die Struktur des Planes nicht so gleichmäßig, wie das vom ideellen Standpunkt aus erwünscht wäre. Immerhin zeigt als Beispiel der Grünflächenplan von Recklinghausen (Abb. 1, S. 125), wie weit selbst in einer durch Bergbau an den verschiedensten Stellen stark beanspruchten Stadt die planmäßige Eingruppierung der Grünflächen in das Gesamtgebiet möglich ist. Das Rückgrat der gesamten Grünflächengestaltung liegt hier im Norden, wo noch größere Waldungen vorhanden sind und dauernd geschützt werden sollen. Umgekehrt zeigt z. B. der Grünflächenplan der Stadt Essen (Abb. 2, S. 127) eine starke, fast schon zu einseitige Zusammenfassung der Hauptgrünflächen im südlichen Teil der Stadt an den Hängen der Ruhr, während das nördliche ebene Stadtgebiet durch seine stark industrielle Entwicklung verhältnismäßig wenig Grünflächen aufweist. Immerhin ist auch bei Essen erkennbar, wie eine planmäßige, beizeiten einsetzende Berücksichtigung der Grüngebiete eine ganz bestimmte Struktur des Stadtgebietes ergibt. Man hatte sich viel zu sehr daran gewöhnt, die Struktur einer Stadt nur aus ihren Baumassen zu gestalten, während umgekehrt die Grünmassen eine gleichbedeutende, für das Stadtganze häufig sogar wichtigere Einteilung ergeben.

Selbstverständlich kann man die vorhandene Lage der wesentlichen Hauptgrünflächen, wie Flußtäler, Stadtwälder u. dgl., an sich nicht ändern, sie sind naturgegeben. Aber aus der Erhaltung der richtig ausgewählten Grünflächen, aus ihrer zweckmäßigen Ergänzung durch angelegte Grünflächen, aus ihrer Zusammenfassung durch Grünstreifen und kleinere Grünanlagen ergibt sich die städtebauliche Grünstruktur der Stadt. Vorschriften lassen sich nicht geben; der

Grünplan wird wegen der örtlichen Verschiedenheiten stets verschieden sein. Nur eines darf grundsätzlich bemerkt werden: Ehe man an die Bebauungspläne im einzelnen herangeht, muß gewissermaßen als Negativ der Grünflächenplan in seinen großen Zügen festliegen. Aus seinem Rahmen heraus ergeben sich dann die Wohngebiete, deren Einzelfestsetzung je nach Bedarf später erfolgt. Auch innerhalb dieser Einzelgebiete ist Bedarf und Anordnung der unmittelbar mit ihnen zusammenhängenden Grünflächen außerordentlich verschieden. Die Art der Bebauung, die Nähe großer Grünflächen, die Gestaltung des Geländes, die örtlichen Wohnheiten bedingen auch hier zahlreiche Verschiedenheiten.

zu liegen braucht, während die übrigen Grünflächen je nach ihrem Benutzungszweck in weiteren Abständen verteilt sein können. Rechnet man im Flachbaugebiet rd. 200 Menschen auf 1^{ha}, so ergibt sich unter der Voraussetzung, daß für je 1 Einwohner 4^{qm} Freifläche nötig sind, daß 8 v. H. des eigentlichen Wohngebietes Freifläche bleiben müssen, unabhängig vom Straßenland. In gleicher Weise ergibt sich beim mehrgeschossigen Wohnbau, daß bei einer Besiedlungsdichte von 400 Menschen je 1^{ha} und bei einem Freiflächenbedarf von 7^{qm} je Kopf der Bevölkerung 28 v. H. des Wohngebietes Freiflächen sein müssen (ohne Straßenland). Die Berechnung zeigt, wie schnell mit der Höhe des Wohnbaues beigleichen

**FREIFLÄCHENPLAN
DER STADT ESSEN**



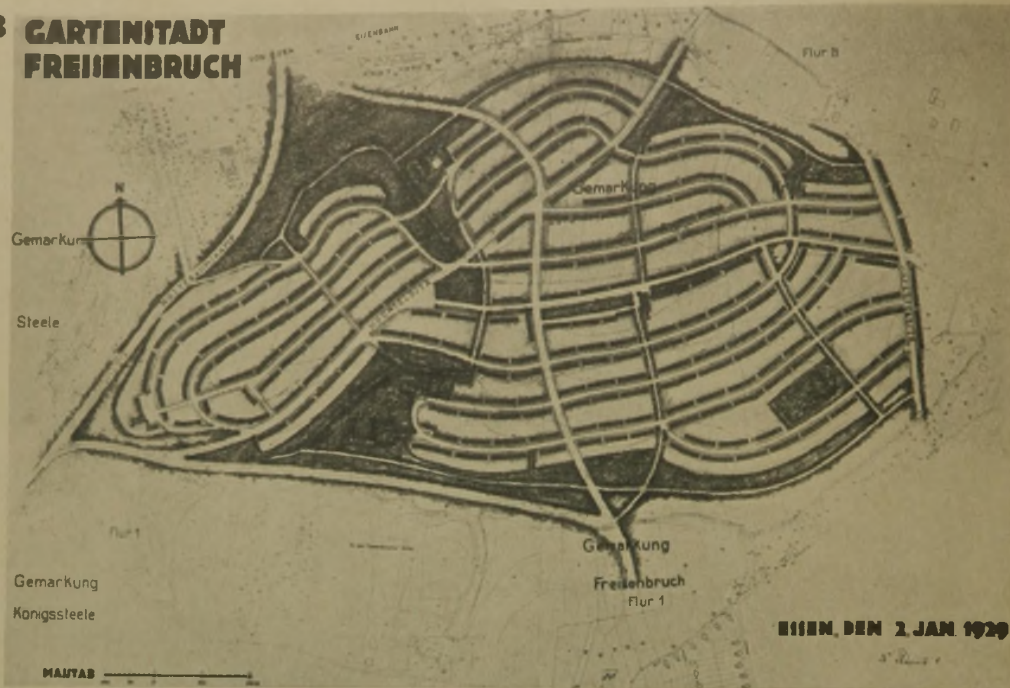
RD. 1:200000

Immerhin lassen sich für den Bedarf genauere Angaben machen. Nach den Ermittlungen des Reichsausschusses für Leibesübungen rechnet man an Spiel- und Sportplätzen auf den Kopf der Bevölkerung rd. 3^{qm}; hinzu muß noch ein kleiner Prozentsatz für Kleinkinderspielplätze und Grünflächen innerhalb des Wohngebietes kommen, und zwar um so mehr, je enger die Bebauung ist, nach den bisherigen Erfahrungen im Flachbaugebiet mit eigenen Gärten etwa 1^{qm}, insgesamt also 4^{qm} Freiflächen auf den Kopf der Bevölkerung, in höhergeschossigen Wohngebieten etwa 4^{qm}, insgesamt also 7^{qm} auf den Kopf der Bevölkerung. Das bedeutet, daß unmittelbar innerhalb des Wohngebietes von den oben als erwünscht und nötig bezeichneten 100^{qm} nur ein geringer Prozentsatz

gesundheitlichen Voraussetzungen der prozentuale Bedarf an Freiflächen steigt. Das deutet immer wieder darauf hin, daß eine vernünftige baupolizeiliche Regelung eigentlich nur in der nun seit Jahren propagierten, aber in vollem Umfange noch nie durchgeführten Art der Berechnung liegt, nach der maßgebend allein das Verhältnis der Wohnfläche zum gesamten Wohngebiet ist, gleichgültig ob diese Wohnfläche im Flachbau liegt oder im vielgeschossigen Hochbau. Nur so läßt sich der wirklich notwendige Bedarf an Freiflächen innerhalb der Wohngebiete feststellen und beizeiten angemessen verteilen und freihalten.

Einige Beispiele seien an Teilen des Bauungsplanes von Essen erläutert. In einem Stadtgebiet, das bereits überwiegend nach älterer Weise in mehrgeschossiger Bebauung auf-

3 GARTENSTADT FREISENBRUCH



GRÜNFLÄCHEN IN TEILEINSCHNITTEN USW. BEI EINEM TEILBEBAUUNGSPLAN VON ESSEN-OST
RD. 1:15000

4 TEILBEBAUUNGSPLAN ALTENESEN



GRÜNSTREIFEN IN EINEM TEILBEBAUUNGS-
PLAN VON ESSEN-ALTENESEN RD. 1:15000

geteilt ist, wird es bisweilen reichlich schwer sein, auch nur die notwendigsten Freiflächen für die nun einmal mit dem Baugebiet eng zu verbindenden Spielplätze und kleinen Erholungsflächen herauszuschneiden, besonders wenn diese Grünflächen für größere eng bebaute Gebiete erhalten müssen. Verhältnismäßig günstig ist das bei einem Teilbauungsplan von Essen-Alteneßen geglückt (Abb. 4. oben), bei dem wenigstens zwei breite zusammenhängende Grünstreifen inmitten des Baugebietes noch anzuordnen waren. Bei Wohnanordnungen auf stark bewegtem Gelände werden sich in den Talsenken und Wiesengründen meist hinreichende Flächen für örtliche Anlage von kleineren Spiel- und Sportplätzen und Erholungsflächen ergeben, wie das der Plan der für die Zukunft gedachten Gartenstadt Freisenbruch bei Essen ausweist (Abb. 3.

TEILBEBAUUNGSPLAN KATERNBERG



ZUSAMMENFASSUNG DER GRÜNFL. EINES
WOHNGBIETES BEI EINEM TEILBEBAUUNGS-
PLAN VON ESSEN-KATERNBERG RD. 1:15000

oben). In Gebieten, die aus wirtschaftlichen Gründen verhältnismäßig enge Reihenbauten erhalten, wird man weit mehr als bisher dazu übergehen, auch eine Reserve an Kleingärten neben Spiel- und Sportanlagen örtlich bei den Wohngebieten zusammenzufassen. Dies zeigt ein Teilbauungsplan für Essen-Katernberg (Abbildung 5. oben), in dem Sportplatz, Kinderspielplatz und Kleingärten in einer geschlossenen Fläche neben dem Wohngebiet angeordnet sind. Hiermit läßt sich auch die Streitfrage über die Größe der Hausgärten am besten lösen. Zu große Hausgärten sind in vielen Fällen ungünstig, da sie häufig nicht wirtschaftlich ausgenutzt werden und damit ihren Wert verlieren. Ordnet man zur Ergänzung verhältnismäßig kleiner Hausgärten eine Reserve in zusammenhängender Lage an, so kann

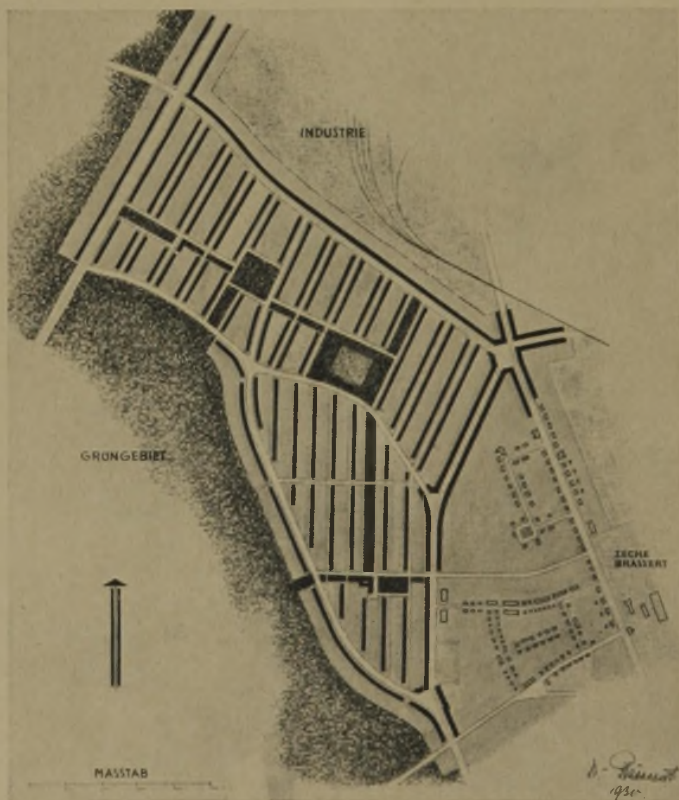


GESAMTPLAN DER GEMEINDE MARL IM LANDKREIS RECKLINGHAUSEN

diese den wirklich ernstern Anwärtern zur Verfügung gestellt werden. Letzten Endes kann die Gartenfläche auch anderweitig als Berufsgärtnerei, Schulgarten und dgl. Verwendung finden.

Besonders klar läßt sich die doppelte Art der Grünflächen — einmal Großgrünflächen zur Auflockerung der Gesamtstadt und kleinere Grünflächen in den einzelnen Wohngebieten — bei Planung völlig neuer Stadtgebilde durchführen. Als Beispiel sei der Bebauungsplan der in der Entstehung begriffenen Stadt Marl im rhein.-westf. Industriegebiet gezeigt (Abb. 6, oben). Diese Gemeinde, die durch zahlreiche Schachtanlagen in absehbarer Zeit eine Einwohnerschaft von über 100 000 Menschen haben wird, ist von vornherein auf eine stark aufgelöste Stadtform abgestellt. Innerhalb der einzelnen Wohngebiete sind die erforderlichen Spielplätze, Sportanlagen, Grünstreifen und dgl. verhältnismäßig sparsam angeordnet, da alle größeren Grünanlagen zweckmäßig am Rande der einzelnen Wohngebiete in den zusammenhängenden Freiflächen untergebracht werden (Abb. 7, neben)*).

Es sind also bei der Bedeutung der Freiflächen im Stadtgebiet und bei ihrer Anordnung zwei Dinge scharf zu unterscheiden: einmal das große Netz der gesamten Freiflächen, das gewissermaßen als Rückgrat der Stadtentwicklung vorab festzulegen ist. Wie von einem in der Höhe stark entwickelten Stadtkern aus die Bebauung strahlenförmig nach außen läuft, so müssen umgekehrt von den möglichst zu erhalten-



TEILBEBAUUNGSPLAN VON MARL

(MIT BESONDERER ANGABE DER DIE WOHNGEBIETE DURCHZIEHENDEN GRÜNSTREIFEN UND DER GRÜNGEBIETE UM DIE WOHNFLÄCHEN)

RD. 1:20000

*) Beachtlich ist, wie Wünsche und Auffassung hinsichtlich der Einzelaufteilung der Wohngebiete sich seit der Aufstellung des Gesamtplanes im Jahre 1926 geändert haben. Der erst neuerdings aufgestellte Einzelplan für eines der Wohngebiete zeigt eine erheblich straffere Unterteilung, als das noch vor wenigen Jahren als üblich und erträglich angesehen wurde.

den oder zu schaffenden Hochwäldern der Umgebung die Grünstrahlen in das Stadttinnere hineinstreben. Im Zusammenhang mit diesem Gesamtnetz sind dann in den einzelnen Wohngebieten ergänzend die kleinen Grünflächen einzuschalten, deren Art und Ausgestaltung wie vorstehend geschildert stark von den baulichen Einzelheiten der Wohngebiete abhängt. Aber auch innerhalb der Einzelwohngebiete sind diese Einzelgrünflächen nicht etwas nachträglich Hinzugefügtes, sondern von vornherein ein wesentlicher Bestandteil des Bebauungsplanes. Während wir gewohnt sind, mit der Baumasse einer Stadt, mit den Wohngebieten, dem

Straßenland zu rechnen, müssen wir uns weit stärker an den Faktor „Freifläche“ in der Stadtgestaltung gewöhnen: ihre Struktur im Stadtplan, ihr Bedarf auf den Kopf der Bevölkerung, ihre gleichberechtigte Ausweisung.

Die Freifläche als Begriff im neuzeitlichen Städtebau ist nicht gleichbedeutend mit einem Grünplatz oder einem Stadtgarten; Freifläche ist ein wesenswichtiges Element des Stadtganzen, eigentlich das Grundelement, das beim Übergang von der Natur zur besiedelten Fläche zuerst festzulegen ist und allmählich mit den Wohnflächen, Industrieflächen und Verkehrsflächen das Stadtganze ergibt. —

DIE NEUE WALDSTADT ZEHLENDORF BEI BERLIN

MIT 3 ABBILDUNGEN

1



FLIEGERBILD AUF DIE IM SCHÜTTVERFAHREN ERRICHTETEN HÄUSERREIHEN

Schon vor 26 Jahren wurde von den zur Sommerfeld-Gruppe gehörigen Terraingesellschaften das Waldgebiet südlich des Schlachtensees und der Krümmen Lanke erschlossen, indem sie die Wannseebahnstation Zehlendorf-West auf ihre Kosten errichteten. Die entstehende Villenstadt, eine der schönsten Berlins, ist schon vor dem Kriege mit Landhäusern besiedelt worden.

In folgerichtiger Durchführung des Gedankens, durch Schaffung bester Verkehrswege Wohngebiet zu erschließen, erbaute in den letzten zwei Jahren der Sommerfeld-Konzern mit eigenen Mitteln die 3,5 km lange Fortführung der Schnellbahn Thielplatz—Zehlendorf-West. So entstanden drei neue U-Bahnstationen*). 650 000 qm Freiflächen sind der Stadt Berlin von der aufschließenden Gesellschaft kostenlos übereignet worden. Demnächst wird eine 48 m breite Grunewaldallee, die eine der stärksten Entlastungsstraßen für den in Richtung Wannsee—Potsdam nach Westdeutschland gehenden Verkehr bildet, ausgebaut. Man wird dann z. B. vom U-Bahnhof Onkel Toms Hütte bis zum Roseneck nur etwa drei Autominuten fahren.

Schon vor dem Beginn des U-Bahnbaues erstellte die Gehag (Gemeinnützige Heimstätten-Spar- und Bau A. G.) in diesem schönen westlichen Berliner Wohnviertel rund 1500 Wohnungen und Kleinhäuser. Dem schloß sich die Gagfah (Gemeinnützige Aktiengesellschaft für Angestellten-Heimstätten) mit ihrer Jubiläumssiedlung von rund 100 Einzelhäusern im Fischtalgrund an. Unmittelbar nach Eröffnung der neuen Bahnstrecke, Weihnachten 1929, beschloß die Gagfah den Bau von 398 Wohnungen westlich der Spandauer

Straße und die Gehag den Bau von 456 Wohnungen östlich der Spandauer Straße. Diese letztgenannten Bauten sind jetzt im Rohbau fast fertig. Anschließend sollen sich weitere je 400 Wohnungen für jede der beiden Gesellschaften, für die die Straßen-, Kanalisations- und baupolizeilichen Genehmigungen bereits vorliegen. Dieser baumbestandene Stadtteil mit seinen luftigen, gesunden Wohnungen und großen Waldspielhöfen gilt als vorbildliche Anlage und verdankt seine Entstehung dem besonderen Interesse, das Wohlfahrtsministerium, Polizeipräsident, Stadt und Bezirk ihm von Anbeginn angedeihen ließen.

Bei einer kürzlichen Besichtigung durch eine größere Anzahl Vertreter der Bauwissenschaft und Bauwirtschaft wurde ein interessanter Einblick in die Rationalisierung des gesamten Bauvorganges gegeben. Der guten Wärme-, Schall- und Haltbarkeitswerte wegen wird bei diesen Bauten der Gagfah Zement-Leichtbeton mit Bims als Hauptbaustoff verwendet. Für das dabei benutzte Schüttbauverfahren bilden die erreichten Zementqualitäten sowie die eingesetzten Erfahrungen aus Hoch- und Tiefbau im allgemeinen wie des Betonbaues im besonderen die Hauptgrundlagen. Besonders interessant ist die hier angewendete Bauweise, bei der die gesamte Massenverteilung von den über die ganze Haushöhe hinwegfahrenden Sommerfeldschen Bauschiffen aus geschieht (Abb. 2, S. 151). Der vom Deutschen Zement-Bund vor allem im Zusammenwirken mit der Reichsforschungsgesellschaft für Wirtschaftlichkeit im Bau- und Wohnungswesen ins Leben gerufenen „Arbeitsgemeinschaft für Leichtbeton“ obliegt die weitere einheitliche Durchforschung und praktische Nutzbarmachung dieser neuzeitlichen Bauweise.

*) Vgl. „Deutsche Bauzeitung“ 1930, Beilage „Stadt und Siedlung“ Nr. 4, S. 25.



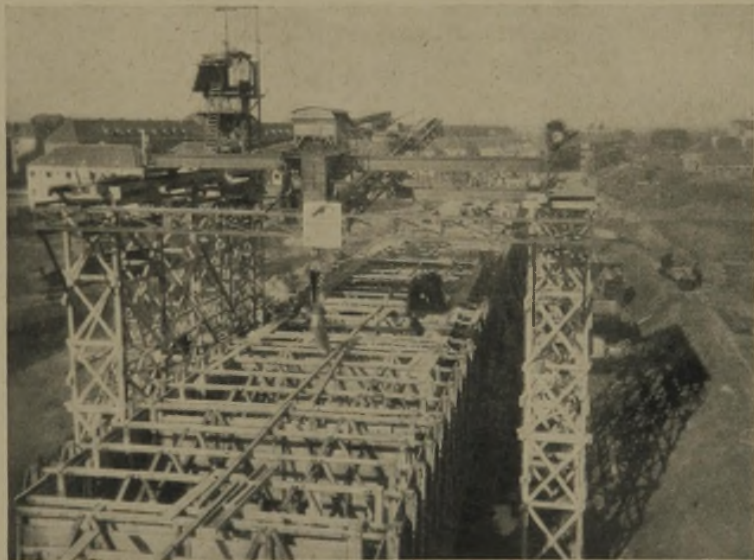
2

**ABB. 2
DAS SOMMERFELD'SCHE
BAUSCHIFF.**

EIN BEIDE SEITEN DER STRASSE
BEDIENENDER LAUFKRAM MIT
LEICHTBETONZUFÜHRUNG AM
LAUFENDEN BANDE

**ABB. 3
EINSCHALUNG
EINER HÄUSERREIHE MIT
LAUFKRAM**

**DIE
NEUE WALDSTADT
ZEHLENDORF
BEI BERLIN**



3

Die vorgenannten Baustellen beschäftigen zur Zeit rund 1500 Mann, die aber nur dann weitere acht Monate Beschäftigung dort haben können, wenn die Hauszinssteuermittel aus dem Jahre 1931 schon jetzt

an die beiden vorgenannten Gemeinnützigen Gesellschaften zugeteilt werden, was voraussichtlich der Fall sein dürfte, da es sich hier um eine organische Fortführung begonnener Bauten handelt. —

DIE GRENZZERREISSUNGSSCHÄDEN IM DEUTSCHEN OSTEN

Die Not der deutschen Ostgebiete als eine Folge des Versailler Diktates ist eine vordringliche Frage, die daher bereits von den verschiedensten Seiten und Standpunkten behandelt worden ist. Eine großangelegte Untersuchung, die die Gesamtwirkung der Gebietsabtretungen auf die deutsche Wirtschaft betrifft, ist bekanntlich vom Enquête-Ausschuß in Angriff genommen und in seinem I. Band „Der deutsche Osten und Norden“ abgeschlossen worden. Nunmehr liegt eine zweite Arbeit vor, die insofern eine Sonderstellung einnimmt, als es sich um eine rein wissenschaftliche Untersuchung handelt, die von keinen Sonderinteressen irgendwelcher Art beeinflusst ist. Sie beschränkt sich auf das engere Gebiet des deutschen Grenzsaumes im Osten, d. h. im wesentlichen das Gebiet der heutigen neuen Grenzkreise gegen die Tschechoslowakei, gegen den pol-

nischen Staat, die freie Stadt Danzig und das Memelgebiet. Diese Arbeit ist als Manuskriptdruck herausgegeben von der „Stiftung für deutsche Volks- und Kulturbodenforschung“ in Leipzig und bearbeitet von dem geschäftsführenden Vorsitzenden der Stiftung, Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Wilhelm Volz und dem I. Wissenschaftl. Sekretär Dr. Schwalm unter Mitwirkung Anderer, mit dem Titel „Die deutsche Ostgrenze, Untersuchung zur Erfassung der Grenzzerrissungsschäden“.

Dieser Grenzstreifen von verhältnismäßig geringer Breite bei großer Länge ist aus dem Gesamtproblem der Not des deutschen Ostens herausgegriffen, weil hier ein Sonderfall vorliegt, ein „Fall von besonders scharfer Zuspitzung aller Schädigungen durch das Hinzutreten der mit der neuen Grenze untrennbar ver-

quickesten Zerreißungsschäden“. Es handelt sich um ein Gebiet von 36 600 qkm, d. h. 7,6 v. H. der Fläche des heutigen Deutschen Reiches, bewohnt von 2,6 Mill. Menschen, d. h. 4,1 v. H. der Gesamtbevölkerung Deutschlands. Untersucht sind 55 Stadt- und Landkreise, von denen 42 unmittelbar an der Grenze liegen, die anderen zu dem nächsten Einflußgebiet dahinter gehören.

Die Schrift, der ein umfangreiches, ausgezeichnetes Karten- und Tabellenwerk beigegeben ist, stützt sich auf eingehende eigene Untersuchungen der Verfasser bei Bereisungen der betr. Gebiete, sowie auf zahlreiche Umfragen bei den verschiedensten Stellen und Einzelpersonen. Von diesem umfangreichen und sehr ins Einzelne gehenden Material sind, wie die Verfasser ausführen, aber „aus der Fülle der Probleme und Erscheinungen lediglich diejenigen Tatsachen ausgewählt, die unter den praktischen Gesichtspunkten, welchen die Denkschrift dienen soll, die heutige Lage der Grenzgebiete scharf kennzeichnen und die geeignet sind, die inneren Ursachen der Not dieser Grenzgebiete aufzuzeigen“.

Es wird zunächst in großen Zügen der „Ostdeutsche Raum“ in seiner Struktur, seiner Wirtschaft, Bevölkerung, seinen Verkehrsverhältnissen und kurz auch nach der kulturellen Seite geschildert, dann wird die Einwirkung der Grenzziehung auf den Verkehr, die Landwirtschaft in dem Grenzstreifen, auf Industrie und Großhandel, auf die oberschlesische Montanindustrie im besonderen und schließlich auf die Finanzwirtschaft der Grenzstädte und Grenzkreise im einzelnen gezeigt.

In klarer und überzeugender Sprache, ohne jedes Pathos, werden an Hand von Karten und Zahlenmaterial die Verhältnisse gezeigt, wie sie waren, wie sie durch Zerschneidung der wirtschaftlichen Zusammenhänge geworden sind; es wird auf die Möglichkeit der Abhilfe und die bereits ergriffenen Maßnahmen hingewiesen, hier und da gestreift, was vordringlich zu geschehen hat; ein überaus reichhaltiges Material, das für den Wirtschaftler, den Verwaltungsfachmann, den Verkehrstechniker von großem Interesse ist. Es ist hier nicht die Stelle, um auf Einzelheiten einzugehen. Nur ein Gebiet sei herausgegriffen, das den Lesern unserer Zeitschrift näher liegt, das ist die Frage der Verkehrsentwicklung in den heutigen Grenzgebieten.

Es wird dabei zunächst gezeigt, wie die Struktur des Ostgebietes die Verkehrsverhältnisse in ihrer früheren Gestaltung beeinflusst hat. Wie die Finger einer gespreizten Hand, deren Spitzen nach Osten zeigen, durchzieht das Hauptbahnnetz das Land. Es ist also hauptsächlich ein Verkehr von Westen nach Osten ausgebildet. Zwischen dieses Hauptbahnnetz ist ein wohlorganisiertes Nebenbahnnetz gespannt, das teils als Zubringer zu den Hauptbahnen, teils zur Aufnahme des bedeutenden Verkehrs zwischen den einzelnen ostdeutschen Landesteilen dient. Ergänzt wird dieses Netz durch zahlreiche Kleinbahnen, die in Oberschlesien zu einem einheitlichen Schmalspurnetz zusammengefaßt sind. Von diesem Nebenbahnnetz war der südliche Teil hauptsächlich radial auf Posen gerichtet, der nördliche hatte Danzig, Dirschau, Bromberg und Thorn als Sammelpunkte der Verkehrslinien.

Aus diesem gut organisierten Verkehrsnetz wurde durch die Grenzführung das Mittelstück herausgeschnitten. Zerschnitten wurden alle Nordwestbahnen und das auf Posen gerichtete Netz. Mit Ausnahme von Kreuz und Schneidemühl fielen alle einstigen Knotenpunkte und alle wichtigen Städte an der Grenze an Polen. Es verblieben beim Deutschen Reiche nur noch ohne Verbindung untereinander stehende Stümpfe.

Insgesamt sind durch die Grenzziehung 61 Reichsbahnstrecken durchschnitten, davon entfallen 27 auf Oberschlesien. Von den restlichen 34 sind 19 für jeden Verkehr an der Grenze durch Blockierung oder Aufnahme der Schienen gesperrt, nur auf 15 findet noch ein stark eingeschränkter Verkehr über die Grenze statt. Auf den 18 Haupt- und Schmalspurbahnen Oberschlesiens besteht ein solcher Verkehr nur noch auf

zwei Linien in geringem Umfange. Fast vollständig unterbunden ist der Durchgangsverkehr nach dem abgetretenen Gebiet, fast vollständig eingestellt der vor der Grenzziehung sehr lebhaft Austauschverkehr der heute beiderseits der Grenze gelegenen, wirtschaftlich und kulturell zusammenhängenden Landschaften. Das hat natürlich einschneidende Wirkung auf den ostdeutschen Eisenbahnverkehr zur Folge und dadurch auf die Wirtschaft, während umgekehrt der wirtschaftliche Rückgang wieder in verringertem Bahnverkehr sich auswirkt.

Folgende Zahlen sprechen für sich: im Jahre 1915 fuhren täglich 382 Personenzüge, 1928 nur noch 210 auf den reichsdeutsch gebliebenen Grenzstrecken; das bedeutet einen Rückgang von 44,8 v. H. Von diesen 210 Zügen werden einschließlich des Durchgangsverkehrs nach Ostpreußen nur noch 140 über die Grenze geführt. Beim Güterzugverkehr gehen die Zahlen von täglich 505 Zügen auf 80 zurück. Diese Züge werden auch heute noch über die Grenze geführt und dienen vorwiegend dem Durchgangsverkehr nach Ostpreußen. Der Rückgang ist hier 84,1 v. H., wobei noch nicht berücksichtigt ist, daß außerdem die Achsenzahl der Züge wesentlich geringer geworden ist, was sich in seiner Gesamtheit aber statistisch nicht mehr erfassen läßt. Es kommt hier dazu, daß durch die nötige Umleitung des Verkehrs große Umwege gemacht werden müssen, wodurch erhebliche zusätzliche Fraditunkosten entstehen. So ist z. B. die Entfernung Beuthen—Schneidemühl, die jetzt statt über Posen über Breslau und Küstrin durchfahren werden muß, um 305 km gewachsen, d. h. verdoppelt. Der größere Zeitabstand der Züge, die Notwendigkeit des Umsteigens bzw. Umladens bringen weitere Verluste für die Wirtschaft mit sich.

Diese Herausschneidung aller Bahnknoten und aller Längsverbindungen im Zuge der neuen Reichsgrenze macht einen umfassenden Ausbau des deutschen Grenzland-Bahnnetzes erforderlich, ferner den Umbau der Endpunkte an den Grenzen zu Grenz- und Durchgangsbahnhöfen. Dazu kommen noch Siedlungsbauten usw. für die Unterbringung des zu verstärkenden Personals. Bisher konnten nur die vordringlichsten Arbeiten ausgeführt werden, die einen Kostenaufwand von 48 Mill. RM erforderten. Davon sind für den heute noch nicht völlig ausgebauten Bahnhof Neu-Bentschen bis Ende 1928 allein 16,5 Mill. RM verausgabt worden. In einer Karte sind die ausgeführten, geplanten und notwendigen neuen Bahnstrecken dargestellt. Dazu gehört als wichtiges Projekt die Grenzlandbahn mit ihren verschiedenen Zweigbahnen.

Noch weitergehende Zerschneidung hat natürlich das engmaschigere Straßennetz erfahren. Zahlreiche Landstraßen, Landwege und Feldwege enden heute als Sackgassen an der Grenze, sind meist für jeden Übergangsverkehr gesperrt. Auch von den Hauptchausseen ist nur ein Teil für den Durchgangsverkehr nach dem polnischen Staatsgebiet geöffnet, die übrigen verfallen. Auch der Nahverkehr über die Grenze ist stark eingeschränkt, um so mehr als vielfach nur alle 20 km ein Grenzübergang freigegeben ist. Der Ausbau des Straßennetzes durch Schaffung neuer Verbindungsstraßen zur Zusammenfassung der Wegstümpfe ist eine der dringlichsten Aufgaben. Gebaut sind bisher nur etwa 500 km neue Straßen, mindestens 900 km aber noch besonders dringlich. Weitere 2000 km etwa sind nötig, um dem Grenzgebiet gute Verbindung mit den Grenzlandschaften des Hinterlandes zu geben.

Das ist ein Ausschnitt aus einem dem Städtebauer näher liegenden Gebiet, gewissermaßen Landesplanung im weitesten Sinne. In gleicher Weise sind die übrigen Abschnitte behandelt, die zum Teil ein erschütterndes Bild von der wirtschaftlichen Not dieses Grenzstreifens geben, der trotz aller Verschiedenheit in bezug auf Boden- und Wirtschaftsverhältnisse doch als ein einheitliches Problem zu behandeln und aus der allgemeinen Not des Ostens herauszuheben ist. Diese Verhältnisse in klarer und überzeugender Form breiten Kreisen vor Augen geführt zu haben, ist das Verdienst dieser Schrift, der auch entsprechender Erfolg beschieden sein möge. — — Fr. E. —