

STADT UND SIEDLUNG

STADT- UND LANDESPLANUNG

VERKEHRSWESEN

VERSORGUNGSANLAGEN

BEILAGE ZUR DEUTSCHEN BAUZEITUNG NR. 63-64

DBZ

65. JAHR 1931

5. AUGUST

ST NR. 12

HERAUSGEBER • PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN

ALLE RECHTE VORBEHALTEN • FÜR NICHT VERLANGTE BEITRÄGE KEINE GEWÄHR

BERLIN SW 48



Breslau. Blick auf die Dominsel

Klettephoto, Breslau

ODER UND STROMUFERGESTALTUNG IN BRESLAU

VON MAG.-BAURAT DR.-ING. KNIPPING, LEITER DES STADTERWEITERUNGSAMTES • 11 ABBILDUNGEN

Das Verhältnis eines Stromes zu der an ihm liegenden Stadt, seine Bedeutung für das Wirtschaftsleben, seine trennenden und bindenden Funktionen prägen sich aus in der Nutzung und Gestaltung seiner Ufer und der Zahl der ihn überspannenden Brücken.

Diese Gestaltung der Stromufer und ihre Wandlungen im Laufe der Stadtentwicklung zeigen bei allen an Strömen oder schiffbaren Flüssen liegenden Städten große Ähnlichkeiten. Dabei ist es interessant zu beobachten, wie wenig im allgemeinen Strom und Stromufer die Gestaltungskraft der Städtebauer im Laufe der Jahrhunderte angeregt haben. Wir finden heute an den Stromufern durchweg ein unerfreuliches Gemisch von gewerblich genutzten Grundstücken, Wohnhäusern, Hintergebäuden und öffentlichen Bauten. Wo wir großartige und städtebaulich befriedigende Strombilder haben, sind es meist Zufallsergebnisse, die in erster Linie der Gunst der natürlichen Verhältnisse zu danken sind.

Nur ganz wenige Städte haben den Strom mit seinen Ufern bewußt in den Stadtgrundriß eingeordnet und seine Eigenschaft als breite, lebendige und bewegte Straße zur wirkungsvollen Steigerung des Stadtbildes nutzbar gemacht.

Die Oder und ihre Ufer in Breslau können als ein ganz charakteristisches Beispiel solch einer von Zufälligkeiten der Entwicklung abhängigen und deshalb ungeordneten Einfügung in das Stadtbild gelten. Neben Uferbildern von höchstem Reiz und stärkster

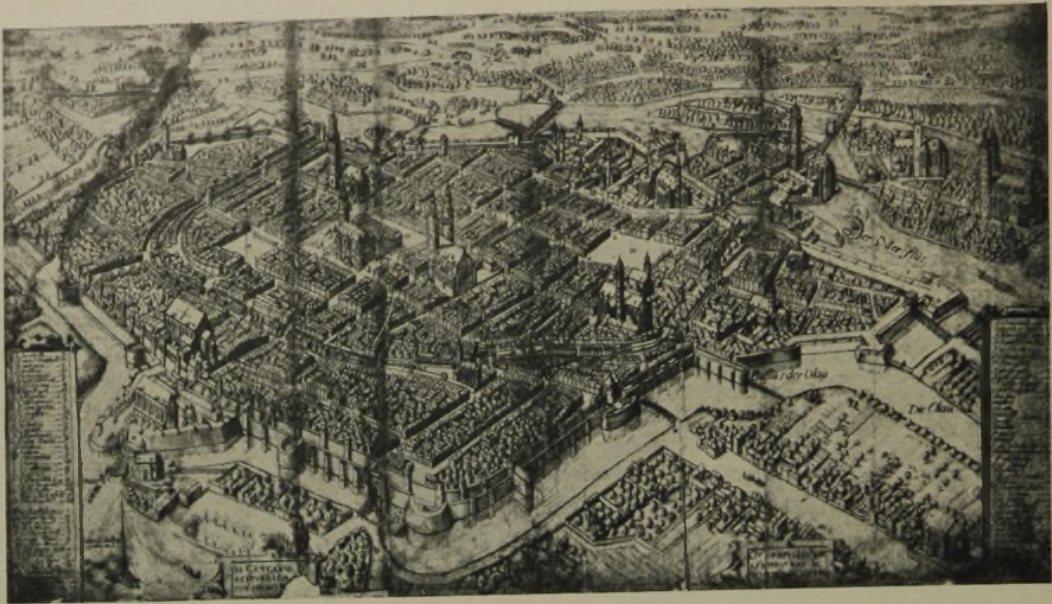
Wirkung (Abb. 1) finden wir Uferstücke mit Hinterhäusern, Lagerplätzen und Gewerbebetrieben.

Das vergangene Jahrhundert mit seiner überstürzten wirtschaftlichen Entwicklung und seiner unzureichenden städtebaulichen Einsicht hat auch hier Vieles zerstört und unrettbar verdorben, so daß man heute, wo man sich der Wichtigkeit der richtigen Einordnung eines Stromes und der Gestaltung seiner Ufer bewußt geworden ist, vor Aufgaben steht, die zu ihrer Durchführung große Mittel erfordern, also nur langsam und schrittweise gelöst werden können.

Man wird aber in Plan und Modell eine Wunschlösung vorbereiten müssen, um in dem Augenblick, wo sich die Möglichkeit der Verbesserung der heutigen Zustände bietet, auch tatsächlich eingreifen zu können. Denn die Ordnung der Stromufer ist nicht nur von ästhetischer, sondern auch von wirtschaftlicher und hygienischer Bedeutung.

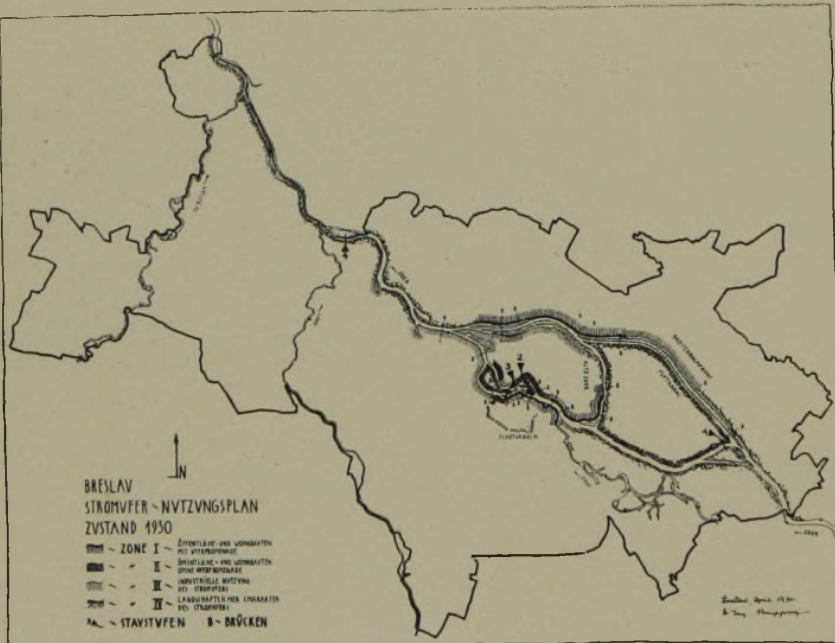
Sie ist in starkem Maße abhängig von der Entwicklung des Verkehrs und dem daraus sich ergebenden Zwang von Brückenbauten und der Veränderung und Neugestaltung der Brückenköpfe, von der Entwicklung der Wirtschaft, soweit sie Güter auf dem Wasserwege befördert, mit ihren Notwendigkeiten, wie Hafenanlagen, Staustufen und Schiffahrtsstraßen, von der Möglichkeit der Ausnutzung des Stromgefälles zur Gewinnung von elektrischer Kraft, zum Betriebe von Mühlen usw. und schließlich von

2



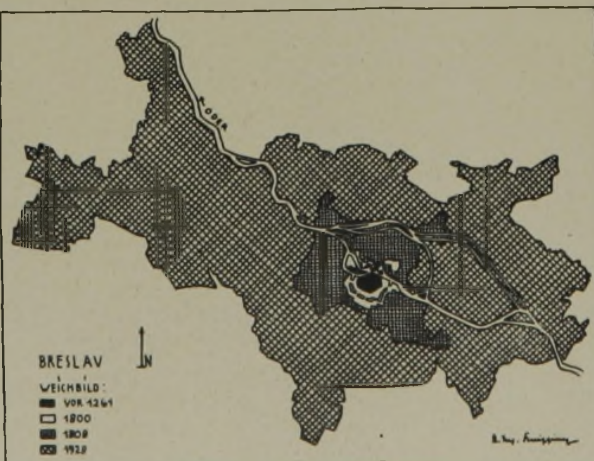
Breslau. Plan von 1591

3



Stromufer-Nutzungsplan
Stand von 1930

4



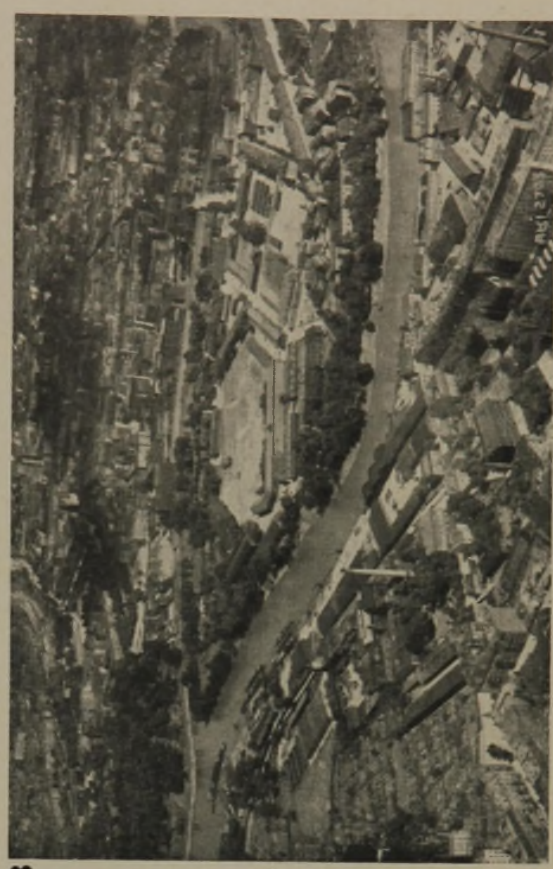
Weichbild von Breslau 1261—1928

den Fragen der Beseitigung der Hochwassergefahren. Weiterhin ist sie aber auch von nicht zu unterschätzender volkshygienischer Bedeutung. Jeder eine Stadt durchfließende Strom ist mit seiner Freifläche ein wichtiger Faktor für die Luftzuführung ins Innere der Stadt. Will man diese Eigenschaft für die innerstädtische meist stark zusammengeballte Bevölkerung wirksam nutzbar machen, so bedingt dies die möglichste Freihaltung der Ufer und ihre Ausgestaltung als Promenaden.

Bis in die Neuzeit hinein war eigentlich das Gesicht der Stadt Breslau der Oder abgewandt. Die schützende und trennende Funktion des Stromes trat stark in Erscheinung. So zeigen alle mittelalterlichen Ansichten der abseits des Stromes höher gelegenen Stadt, wie die Entwicklung an der Oder halt macht, um sich dieses natürlichen Schutzes nicht zu berauben. Der kirchliche Bezirk auf der Dom- und Sandinsel ist zwar mit der Stadt durch Brücken verbunden, bildet aber eine Einheit für sich und stand ja durchaus nicht immer in einem freundschaftlichen und friedlichen Verhältnis zur Stadt (Abb. 2).

Malen
waten
Jede
er Fro
fährun
nadi für
alte bi
war die
re An

das Ge
dt. Die
nes ist
erlichen
liegenen
macht
zu be
m- und
en ver
stand
tlichen



Industrie-Nutzung und landschaftlicher Charakter des Oderufers
Flugbilder des Aerokartographischen Instituts A.-G.-., Breslau

Öffentliche und Wohngebäude mit bzw. ohne Uferstraße



Uferstraße mit Freiheitsbrücke in Breslau

Klettephoto, Breslau

Ganz allmählich (Plan Abb. 4) beginnt der Stadtkörper auch auf das nördliche Ufer überzugreifen. Die große Eingemeindung des Jahres 1928 gibt der Stadt aber erst die oblonge Form, die dem Lauf der Oder als ihrer Lebensader folgt und den Strom in die Mitte des Stadtgebietes rückt.

Nach einer jahrhundertelangen Periode des fast rein landschaftlichen Charakters der Ufer am Rande der Stadt entwickelte sich im 19. Jahrhundert nach dem Uebergreifen der städtischen Besiedlung auf das nördliche Ufer die Form der Uferausbildung und die Gestaltung der Brückenköpfe, wie wir sie im wesentlichen noch heute vorfinden.

Ganz eindeutig lassen sich verschiedene Nutzungszonen der Stromufer festlegen, deren Lage und Entstehung eng zusammenhängt mit den Möglichkeiten der von den beiden innerhalb der Stadt liegenden Staustufen abhängigen Schifffahrt, sowie der Nutzung dieses Staus zum Betrieb industrieller Anlagen.

Nach dem Stromufernutzungsplan (Abb. 5), der den Zustand von 1930 wiedergibt, haben sich folgende Zonen gebildet: Zone I öffentliche und Wohngebäude mit Uferstraße oder Promenade, Zone II öffentliche und Wohngebäude ohne Uferstraße, Zone III industrielle Nutzung des Stromufers, Zone IV landschaftlicher Charakter des Stromufers.

Die Flugbilder (Abb. 5—8), die Teile des Oderlaufes innerhalb der Stadtgrenzen zeigen, geben ein deutliches Bild, wie unglücklich sich diese systemlose und zufällige Aneinanderreihung verschiedener Nutzungsarten im Stadtbild auswirkt.

Dieser Zustand der Stromufer, wie er heute sich zeigt, hat innerlich keine Berechtigung mehr, einmal, weil durch den Bau des Schifffahrtskanals um die Stadt herum die Oderschifffahrt innerhalb der Altstadt keine größere Bedeutung mehr hat, zum andern, weil durch den Bau der Ransener Schleuse unterhalb der Stadt Breslau von der schleusenfreien Oder abgerückt wurde. Erst die Eingemeindung 1928, die die Stadtgrenzen über diese Schleuse hinaus stromabwärts vorschob, rückte die Stadt wieder an den freien Strom und schaffte damit die Möglichkeit, neue Hafenanlagen und Industrie auf städtischem Hoheitsgebiet unterhalb der Staustufen planmäßig vorzusehen. So wird naturnotwendig in Zukunft eine Verschiebung der Zone II nach Nordwesten außerhalb des alten Stadtgebietes eintreten, und man wird mit allem Nachdruck anstreben müssen, an diesen von Industrie und Gewerbe verlassenen Stellen eine Stromufergestaltung nach Zone I durchzusetzen. Zugleich wird man auch danach streben müssen, allmählich den Zustand der Zone II überhaupt zu beseitigen und auch hier auf eine Gestaltung nach Zone I hinzustreben.

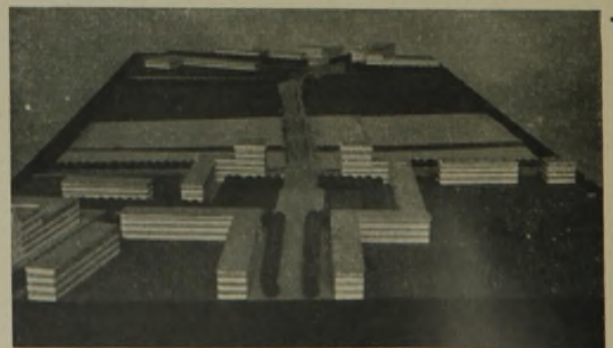
Das sich daraus ergebende Wunschbild wäre dann folgendes: Zone IV außerhalb der bebauten Stadt; Zone I innerhalb derselben; Zone III am schleusenfreien Strom; Zone II würde ganz verschwinden.

Ein derartiger Idealplan bedeutet, daß die Stromufer zum größten Teil für die Benutzung der Bevölkerung frei würden in einer Form, wie sie es zum kleinen Teil schon sind (Abb. 9). Die Durchführung dieses Idealplans ist das erstrebenswerte Ziel, soll



Rathenau-Brücke

Entwürfe des Stadterweiterungsamtes



Rosenthaler Brücke

der Strom seinen vielfältigen Zwecken im Leben der Stadt ganz gerecht werden.

In der Praxis löst sich naturgemäß dieser richtunggebende Rahmenplan in eine Fülle von Einzelaufgaben auf, die sich aber alle dem Gedanken der bewußten Einordnung des Stromes, seiner Ufer und seiner Brücken in das Stadtbild unterordnen müssen. Die Abb. 10 und 11 zeigen einige dieser Teilaufgaben, die schon eine festere Gestalt angenommen haben*). Ihre Bearbeitung und Lösung steht in engem Zusammenhang mit den Fragen des Verkehrs, der Sanierung und den damit zusammenhängenden Brückenneubauten und Brückenverbreiterungen. In

*) Vgl. auch DBZ Nr. 59/60, Die Gestaltung des Oderufers an der Techn. Hochschule.

den äußeren noch unbebauten Stadtgebieten treten die Fragen der Geländeerschließung für Industrie und Wohnzwecke hinzu. Ihre Durchführung ist nach Umfang und Tempo abhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung.

Aber es ist ja zunächst die Aufgabe, alle diese Lösungen frühzeitig genug vorzubereiten und mit Hilfe der vorhandenen gesetzlichen Handhaben so festzulegen, daß im gegebenen Zeitpunkt erfolgreich eingegriffen werden kann und die Gestaltung der Stromufer sich allmählich dem Wunschplan nähert. Die Versäumnisse und Fehler vergangener Zeiten schrecken zu sehr, um den Dingen, auch wenn es sich nur um Teilfragen des gesamtstädtischen Problems handelt, weiterhin ihren Lauf zu lassen. —

EIN NEUER STADTPLAN FÜR ROM (ROMA MUSSOLINIANA) • 4 ABBILDUNGEN

rd.
1 : 45 000

Die neuen
Fluchten
stark
gerändert



Neuer
Plan
der
Innenstadt 1

Der im vorigen Jahre vom Ministerpräsidenten Mussolini eingesetzte Ausschuß zur Beratung und Vorbereitung eines den Ansprüchen der Gegenwart und der näheren Zukunft entsprechenden neuen Stadtbauplans für Rom hat dem „Duce“ im Frühjahr*) einen vom Arch. Marcello Piacentini verfaßten Schlußbericht mit den zugehörigen Planvorschlägen unterbreitet. Der Bericht ist nunmehr mit einem in sehr kleinem Maßstabe gehaltenen Gesamtbilde und verschiedenen Einzelbildern im Druck erschienen und geeignet, in hohem Grade die Aufmerksamkeit der nationalen und internationalen Kunstwelt zu erregen. Leider ist die veröffentlichte Hauptabbildung des Planes, die wir hier auch noch verkleinern mußten (Abb. 1), wenig deutlich. Immerhin läßt sie die Eingriffe in den alten Stadtplan erkennen. Die Erläuterungen und auch einige Detailzeichnungen sind jedoch von solchem Werte, daß wir glauben, sie dem Leserkreise der Deutschen Bauzeitung nicht vorenthalten zu sollen.

Der zehngliedrige Ausschuß bestand aus dem römischen Podesta (Oberbürgermeister) Fürst Buon-

compagni-Ludovisi als dem Vorsitzenden, drei Vertretern der Accademia d'Italia, nämlich den Arch. Bazzani, Brasini und Piacentini, zwei weiteren Arch. Giovannoni und Calzabini, dem Generaldirektor der Altertümer und schönen Künste Parabeni, den obersten Leitern des Stadtbauamtes Salatino und Muñoz sowie den Ing. Palazzo und Del Bufalo. Als Mitarbeiter werden außerdem genannt die jugendlichen Arch. Fuselli, Piccinato, Susini und Valle, schließlich die Beamten Maccari, Bianchi, Biandini und Magri.

Der Ausschußbericht betont zunächst, daß das in der Ewigen Stadt verkörperte künstlerische und historische Erbe selbstredend so weit als eben möglich erhalten bleiben und daß der geschichtliche Zauber und die Eigenart der alten Stadtteile nicht getrübt werden sollen. Das bezieht sich namentlich auf das Viertel am Spanischen Platz mit den Straßen Babuino, Condotti, Sistina, Gregoriana usw., auf das durch den Tiberbogen umschlossene Renaissanceviertel mit den Straßen Giulia, Monserrato, Coronari u. a., das Campitelliviertel mit den Plätzen Margana, Paganica, Capizucchi, sowie auf die jenseits vom Tiber gelegenen Stadtteile Trastevere und Borghi. Die Schonung soll sich jedoch nicht urteilslos er-

*) Anmerkung der Schriftleitung. Der Aufsatz liegt uns bereits einige Monate vor, konnte aber wegen Raummangel bisher nicht veröffentlicht werden. —



Abschluß der Mazzini-Straße am Monte Mario

strecken auf altes, an sich wertloses Gerümpel, bloß weil es vergangenen Zeiten angehört. In dieser Beziehung müssen die Forderungen der Neuzeit betr. Gesundheit und Verkehr zuerst erfüllt werden.

Unbedingt zu erhalten ist der berühmte nördliche Eingang, wo schon Goethe die Stadt betrat, mit der Porta und Piazza del Popolo und den drei dort entspringenden Straßen Babuino, Corso und Ripetta. Aber der hier außerordentlich gewachsene Verkehr fordert die seitliche Einfügung zweier neuer, in die Stadt südwärts eindringender Hauptstraßen zur Entlastung der Via del Babuino und der Via di Ripetta. Die erstere soll von draußen, d. h. vom Flaminioplatze kommend, die Stadtmauer durchbrechen und, im wesentlichen als Tunnel, den Monte Pincio in halber Höhe streifen, sich spaltend östlich hinab zum Quirinaltunnel und weiter zum Lateran, westlich hinauf zum Thermenplatz und zur Front des jetzigen Hauptbahnhofs, von wo demnächst eine monumentale Straße die Stelle der heutigen Gleise einnehmen wird. Die zweite Durchbruchstraße soll am Tiberufer bis zu einer am Palazzo Borghese anzulegenden großen Platzfläche und weiterhin zum Pantheon und, den Corso Vittorio Emanuele kreuzend, zur Via Arenula führen. Dazu kommt ein dritter Durchbruch auf der Ostseite des alten Corso parallel mit diesem von San Carlo über Piazza San Silvestro bis zu S. Apostoli und Piazza Venezia.

So würden die Nordviertel Prati, Piazza d'Armi und Flaminio durch neue Verkehrslinien sowohl mit den südöstlichen Stadtteilen Ludovisi, Nomentana und Esquilino, als mit den südwestlichen Stadtvierteln unter Umgehung der eigentlichen Altstadt ohne unzulässige Eingriffe in die bestehende Bebauung verbunden werden. Vier neue Querstraßen sollen die beschriebenen neuen Nordsüdstraßen zu einem Netz großer Verkehrslinien ergänzen, die dem bestehenden Straßennetze die Bewältigung der lokalen Verkehrsbewegungen überlassen.

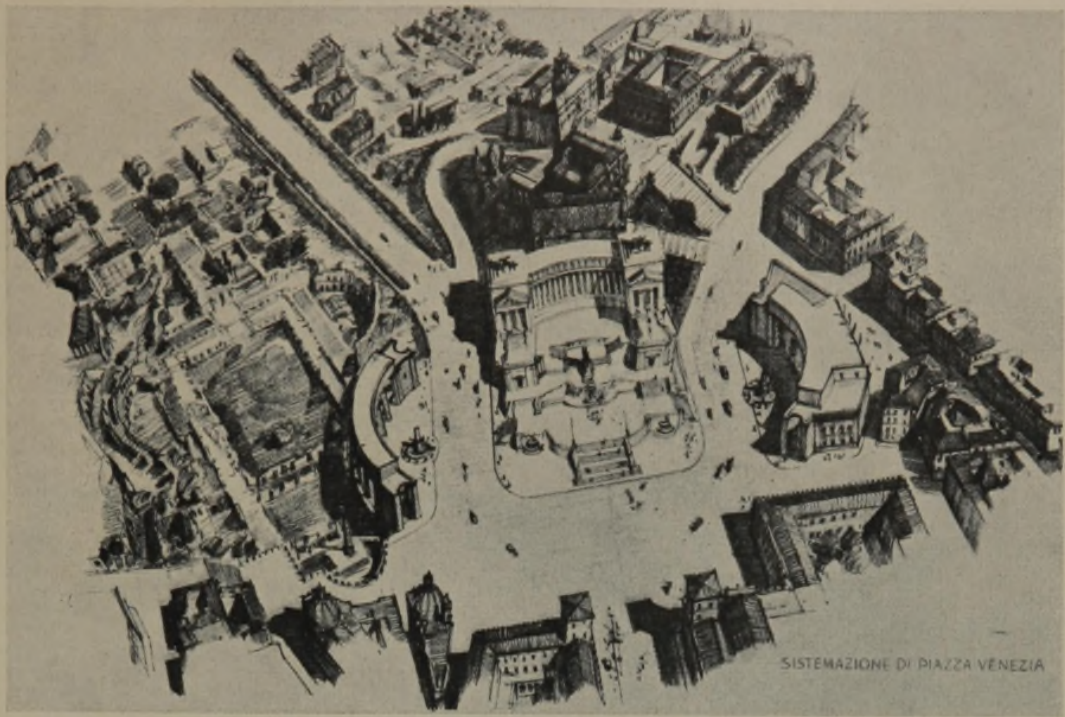
Außer einer Reihe anderer Straßenverbesserungen hat der Ausschuß sich dann mit der Vervollkommnung mehrerer Hauptplätze beschäftigt, so der Piazza Colonna, der Piazza Barberini und der Piazza Venezia. Von letzterer möge der Grundriß uns im Schaubild in unseren Abb. 3 und 4 eine Vorstellung geben. Was die großen Ausfallstraßen betrifft, so sollen die stellenweis verbauten Ausgänge aus dem inneren Straßennetz einer gründlichen Klärung unterzogen werden, während namentlich beim Aufstieg auf die die Stadt umgebenden Höhen des Gianicolo und des Monte Mario neue Platzanlagen mit

herrlichen Aussichten auf die Stadt entworfen sind (Abb. 2). Die Außenstadt soll im wesentlichen sich teilen in eine mehr aristokratische, grünreiche Gegend an den nordwestlichen Berghängen und die mehr geschäftlichen und kleinbürgerlichen Teile nach Süden und Osten. Darüber hinaus ist ein Regionalplan vorgeschlagen, die jetzigen und zukünftigen Hauptverbindungen enthaltend nach den entfernteren Vororten, besonders den Castelli Romani und dem Meeresstrande bei Anzio, Ostia und Civitavecchia. Es fällt auf, daß dabei von der Anlage bloß einer Nurautostraße (Autostrada) außer der bestehenden Rom-Ostia die Rede ist, während nach anderen Quellen mehrere derartige Straßen in den Richtungen Genua, Florenz und Neapel bereits vorbereitet und anscheinend in naher Zukunft ausführungsfähig sind.

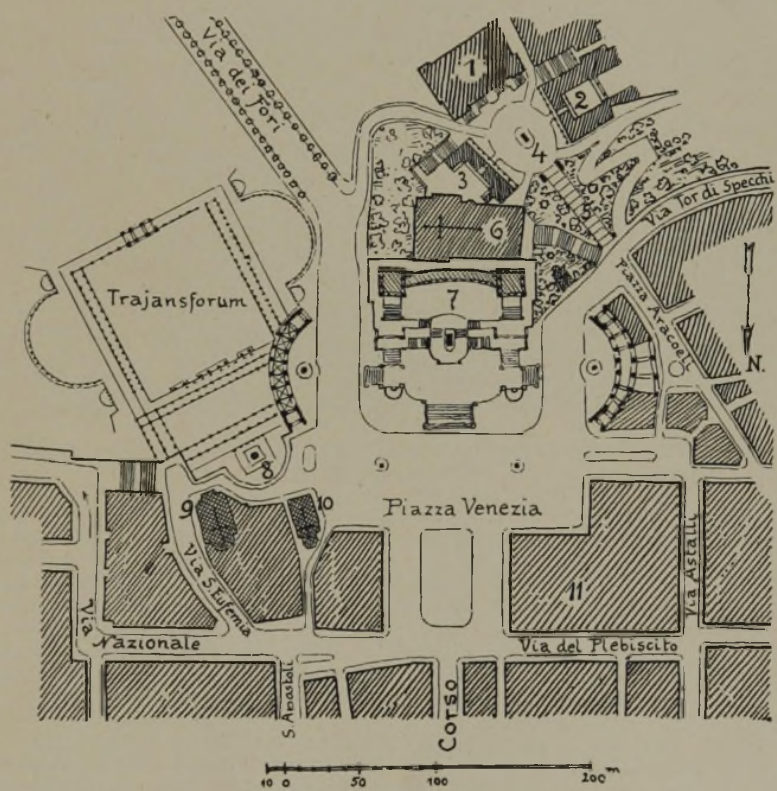
Von großer Wichtigkeit ist die im Einvernehmen mit der Staatsbahnverwaltung geplante grundlegende Aenderung der Eisenbahnstrecken. Der bisherige Hauptbahnhof soll, wie bereits erwähnt, aufgegeben werden und der Anlage einer monumentalen Radialstraße Termini—Porta Maggiore Platz machen. Zwei neue Hauptbahnhöfe, der eine im Norden, der andere im Süden der Stadt, Stazione Flaminia und Stazione Casilina genannt, sollen erbaut, miteinander durch eine im wesentlichen unterirdische Zentralstrecke (einen Zwischenbahnhof bei den Diokletiansthermen enthaltend) verbunden werden und alle von Norden und Süden ankommenden Bahnlinien aufnehmen. Die nördlichen Linien finden ihr Ende im südlichen, die von Süden kommenden Strecken im nördlichen Hauptbahnhöfe. Natürlich müssen zahlreiche äußere Bahnstrecken der neuen Bahnhofsanordnung angepaßt und dem Stadterweiterungsplane organisch eingefügt werden. Dazu kommen die zukünftigen Stadtbahnlinien und ihre Verbindung mit den Vorortbahnen.

Ein System von Parkanlagen und sonstigen Freiflächen, auch die sogenannte Zona Archeologica, die freigelegten Kaiserforen und vorhandene Hügelbepflanzungen umfassend, untereinander durch Grünstraßen und Grünwege verbunden, ergänzt die Außenplanung und gibt zu schönen Aussichten auf die Stadt und die Umgebung reichliche Gelegenheit. Für abgestufte Bauordnung und erleichterte Entzignung werden neue Maßnahmen angeregt.

Die Arbeit des Ausschusses ist zweifellos ein Werk ersten Ranges, zwar manche ältere Gedanken wiederholend, aber sie ergänzend, erweiternd und mit vielen neuen Vorschlägen zusammenfassend zu einer organischen Zukunftsstadt von etwa 2 Millionen



- 1 Senatoren-Palast
- 2 Conservatoren-Palast
- 3 Kapitol. Museum
- 4 Kapitol-Platz
- 5 Cordinata
- 6 Kirche Aracoeli
- 7 Viktor-Emanuel-Denkmal
- 8 Trajanssäule
- 9 S. S. Nome di Maria
- 10 S. M. di Loreto
- 11 Palazzo Venezia



Ausbildung des Venezianischen Platzes

4

Lageplan 1 : 5000 und Schaubild

Einwohnern, wovon in den neuen Stadtteilen durchschnittlich 200 bis 250 auf ein Hektar entfallen sollen. Ueber die finanzielle und wirtschaftliche Ausführbarkeit steht dem Fremden kaum ein Urteil zu. Der Ausschuß rechnet, wohl etwas optimistisch, mit der Möglichkeit der Verwirklichung in einem Zeitraum von stark 15 Jahren. Aber Mussolini wird, so hofft man, mit seiner gewaltigen Tatkraft helfen.

Hoffentlich wird es gelingen, die Gesamtplanung der „Roma Mussoliniana“, wie der Ausschuß sein Werk nennt, nach der Genehmigung durch die zuständigen Behörden recht bald in einer Form zu veröffentlichen, die dem In- und Auslande die sehr erwünschte Möglichkeit darbietet, das Zukunftsbild der Ewigen Stadt in all seinen Einzelheiten kennenzulernen. —
J. St ü b b e n.

DAS VERKEHRSPROBLEM IN BEZIEHUNG ZU STÄDTEBAU UND LANDESPLANUNG

AUS DEN VERHANDLUNGEN DES INTERN. WOHN.- UND STÄDTEBAU-KONGRESSES IN BERLIN 1931

Nachdem in der Generalversammlung des Kongresses am 1. Juni die Minister Hirtsiefer und Stegerwald, der Ob.-Bürgermeister Dr. Sahm und der Präsident des Deutschen Städtetages Dr. Mulert die Erschienenen feierlich begrüßt, sodann vom Vorstandstische aus die Herren Unwin, London, Schmidt, Essen, Bonnier, Paris, und Hendriksen, Kopenhagen, einleitende Worte gesprochen, ferner Dr. Adler eine Sammlung von Lichtbildern über die Verkehrsanlagen Berlins, G. L. Pepler ebenso zahlreiche Lichtbilder von London, New York, Liverpool, Philadelphia und Birmingham vorgeführt und erläutert hatten, fanden am 2. und 3. Juni unter Vorsitz von Prof. Dr. Blum zwei sehr eingehende Besprechungen des Verkehrsproblems statt, über die im Folgenden kurz berichtet werden soll.

In der Sitzung vom 2. Juni betonte der Vorsitzende Blum zunächst, daß der Verkehr nicht Selbstzweck, sondern von sekundärer Bedeutung sei und, so wichtig er ist, doch nicht überschätzt werden dürfe. Vor allem sei notwendig die Aufstellung eines einheitlichen Verkehrsgerüsts, bei dessen Festsetzung es sich, wie bei der Stadtplanung selbst, zugleich um die Verhinderung überflüssigen Verkehrs handle. Dabei ist nach wie vor das Straßenbahnnetz von besonderer Wichtigkeit, weil die Kosten des Straßenbahnverkehrs nur ein Viertel der Kosten von Einzeluhrwerken betragen.

Pepler berichtete in kurzer Zusammenfassung über die aus Dänemark, Deutschland, England, Finnland, Holland, Italien, Lettland, Österreich, Polen, Tschechoslowakei, Ungarn und den Vereinigten Staaten erstatteten Vorberichte und empfahl, die Aussprache heute zu beschränken auf die beiden Hauptpunkte: 1. Mittel und Wege, zu gewährleisten, daß die Entwicklung des Verkehrswesens mit umfassender Stadtplanung Hand in Hand gehe, daß die verschiedenen Verkehrsbetriebe zusammenwirken und daß die zuständigen Verkehrsunternehmen bei der Planung zu Rate gezogen werden. 2. Wie kann die Errichtung von Trabantenstädten behufs Verhinderung von Verkehrsüberlastung durch öffentliche Behörden oder private Bautätigkeit gefördert werden?

Edward Unwin (jun.) empfahl Landesplanung behufs Vorbereitung der Dezentralisation und Verhinderung der Innenverstopfung. D. Ottolenghi, Bologna, betont die Notwendigkeit des Schutzes gesundheitlicher Interessen gegen Staub, Rauch, Geräusch usw. des Verkehrs auch in kleineren Städten. N. Cauchon, Ottawa, sprach über die Wichtigkeit der Verkehrsbeschränkung und die Trennung des durchgehenden vom örtlichen Verkehr. W. Arntz, Köln, bezeichnet die Verkehrsgefahren als Folgen von Raumangel, Menschenüberfluß und Siedlungsart. In letzterer Hinsicht könnten je nach Anordnung des Gesamtplanes statt vier täglicher Fahrten deren zwei ausreichen oder bloße Fußwege genügen. Zwar sind die Reichsbahnen und die städtischen Bahnen in öffentlicher Hand; aber auch sie müssen verdienen. Der Straßenbahnbetrieb ist der billigste, das wesentliche aber auch für die Verkehrsunternehmen ist die richtige Arbeitsteilung. Für Klein- und Mittelstädte ist ein einziger Hauptbahnhof zweifellos das Beste; für Köln aber ist der Zentralbahnhof schon zweifelhaft, für Hamburg die durchgehende Bahnstrecke zweifellos vorzuziehen. Dr. Adler schildert die Berliner Verbindung von Omnibus-, Straßenbahn- und Untergrundbahnverkehr in einer einheitlichen städtischen Gesellschaft, während die Fern-, Stadt-, Ring- und Vorortbahnen im einheitlichen Reichsbetrieb sich befinden. Obschon man ähnlich wie für den Westostverkehr auch für den Südnordverkehr den Ausbau einer durchgehenden Eisenbahnstrecke erstrebt, handelt es sich am Kreuzungspunkte nicht um einen Zentralbahnhof, sondern nur um die Ermöglichung des Umsteigens; auch der Fernverkehr

soll dezentralisierend wirken. Die Hauptforderungen aber sind: schnell, sicher, billig. Der Vorsitzende wünscht, daß diese Reihenfolge umgeändert werde in: sicher, billig, schnell. Th. Adams, London, bespricht in lebhafter Weise die Londoner Eisenbahn- und Bahnhoftanlagen und betont den Satz, daß der Verkehr nicht Selbstzweck sein soll. Kremers, Frankfurt a. M., bespricht die Außensiedlungen, deren Anlage am zweckmäßigsten an Punkten stattfindet, wo die Verkehrseinrichtungen schon vorhanden sind. Endlich spricht Stein, New York, über den Stadtbauplan und den Verkehr des vor kurzem erbauten Vorortes Radburn bei New York, wo für den örtlichen Verkehr zahlreiche Grünwege, d. h. Nur-Fußwege, geschaffen sind, welche die Straßen des eigentlichen Fahrverkehrs, namentlich der Autofahrten, in Unterführungen kreuzen und so die Bewegung der Fußgänger im ganzen Orte gefahrlos gestalten.

Die Verhandlungen am zweiten Sitzungstage, dem 3. Juni, eröffnete der Vorsitzende Prof. Blum mit dem Hinweis auf das Bedürfnis einer besseren und vollständigeren Städtebaugesetzgebung, u. a. bezüglich der Entschädigungen. Die Schaffung eines elastischen, wohlgedachten, guten Gesamtplanes ist eine Notwendigkeit; je durchdachter er ist, desto leichter wird er sich verwirklichen lassen. Zur Erzielung eines solchen Planes empfiehlt sich mehr als ein internationaler Wettbewerb die gemeinsame Arbeit des zuständigen Stadtbaubeamten mit einem sachkundigen Ingenieur und einem erfahrenen Architekten. Zuerst handelt es sich um eine gute allgemeine Disposition, dann um den Grundplan der Verkehrsanlagen für Personen und für Güter, die Dezentralisation der Industrie, den Fern- und den Ortsverkehr, die Straßenbahnen und Omnibuslinien.

Auch Reichsbahnoberrat Dr. Remy empfiehlt die gemeinsame Arbeit von drei oder vier Sachverständigen, nicht die Tätigkeit eines ganzen Behördenapparats. Ein Cityausschuß oder ähnliches sollte nur für zwanglose Besprechungen und Aufklärungen in Frage kommen. Auch im Verkehrswesen hat die Konkurrenz ihr Gutes; insbesondere ist der Einfluß der Reichsbahnverwaltung auf den Ersatz eines Zentralbahnhofs mittels durchgehender Strecke und auf einen geordneten Vorortverkehr von Wichtigkeit. W. Olsson, Stockholm, spricht zugunsten des schnellen Verkehrs. Stendahl, Stockholm, gegen die enge Verbindung von Wohnung und Arbeitsstätte wegen des oft eintretenden Wechsels der Arbeitsgelegenheiten. Opolski, Warschau, gegen internationale Wettbewerbe. Prof. Muesmann, Dresden, gegen die ausschließliche Tätigkeit eines Stadtbaubeamten, dagegen für die gemeinsame Arbeit beamteter und freier Kräfte und für eine Vorbereitung der Hochschulstudierenden auch in diesem Punkte. E. Faselli, Rom betont und erläutert schließlich den Zusammenhang von Verkehr und Zonung.

Was den Hauptpunkt 3, nämlich die baulichen Einzelheiten in der Anlage der Autoverkehr, sei es allein, sei es gemeinsam mit den anderen Arten des Fahr- und Fußverkehrs, dienenden Straßen, betrifft, so beantwortete Lamse, Riga, eine Reihe von Fragen über Breitenmaße und Anbau, während Prof. Giese, Berlin, in klarer Weise die Unterschiede zwischen den Straßen für bloßen Ortsverkehr und für den Durchgangsverkehr behandelte und u. a. die Anordnung einer Mittelfahrbahn und die Vermeidung hoher Einfriedigungen zwischen den verschiedenen Straßenstreifen empfahl. Dann folgten, ehe der Vorsitzende wegen vorgerückter Zeit die Sitzung schloß, Äußerungen von Prof. Finescu, Bukarest, über rumänische Verhältnisse und von John Nolen, Cambridge (Massachusetts), über die Autostraßen und die Parkways in West Chester County.

Entschließungen wurden seitens der Versammlung nicht gefaßt. — J. Stübben.