

# WETTBEWERBE

## BAUKUNST UND SCHWESTERKUNSTE

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

Alle Rechte vorbehalten. — Für nicht verlangte Beiträge keine Gewähr.

60. JAHRGANG

BERLIN, DEN 3. NOVEMBER 1926

Nr. 22

### Wettbewerb zur Erlangung von Ideenskizzen für die Ausgestaltung und Bebauung des Bahnhofsvorplatzes in Duisburg.

Vom Beigeordneten u. Stadtoberbaurat Pregizer, Duisburg.



Die unzulänglichen Verhältnisse des Duisburger Hauptbahnhofs entsprechen dem gesteigerten Verkehr in keiner Weise mehr und zwingen die Reichsbahn, einen umfassenden Um- und Erweiterungsbau ins Auge zu fassen, der u. a. die Beseitigung des i. J. 1888 erbauten, zwischen den Bahnsteigen liegenden Empfangsgebäudes und des unschönen stark ansteigenden Zugangs von der Königstraße zum Empfangsgebäude vorsieht. Damit wird ein umfangreiches Gelände frei für die Anlage weiterer Bahnsteige.

Das neue Empfangsgebäude soll westlich des Bahnkörpers errichtet werden auf dem Gelände des ehem.

Damit würde für die Stadt Duisburg ein würdiges Eingangstor geschaffen, an Stelle der häßlichen Verkaufsbuden, die von der Reichsbahn in den letzten Jahrzehnten auf ihrem Gelände errichtet worden sind und die den mit der Bahn ankommenden Fremden kaum ahnen lassen, daß er eine gewaltig aufstrebende Handels- und Industriestadt mit dem größten Binnenhafen der Welt betreten hat.

Zur Gewinnung von Plänen für die Gestaltung und Bebauung des Bahnhofsvorplatzes veranstaltete die Stadt Duisburg einen Wettbewerb unter den Architekten Rheinlands, Westfalens und des Saargebiets, nachdem die Reichsbahn es abgelehnt hatte, sich in irgendeiner Form an diesem Vorhaben zu beteiligen, während die Reichspostverwaltung sich dazu verstand, zwei ihrer Beamten in das Preisgericht zu entsenden.

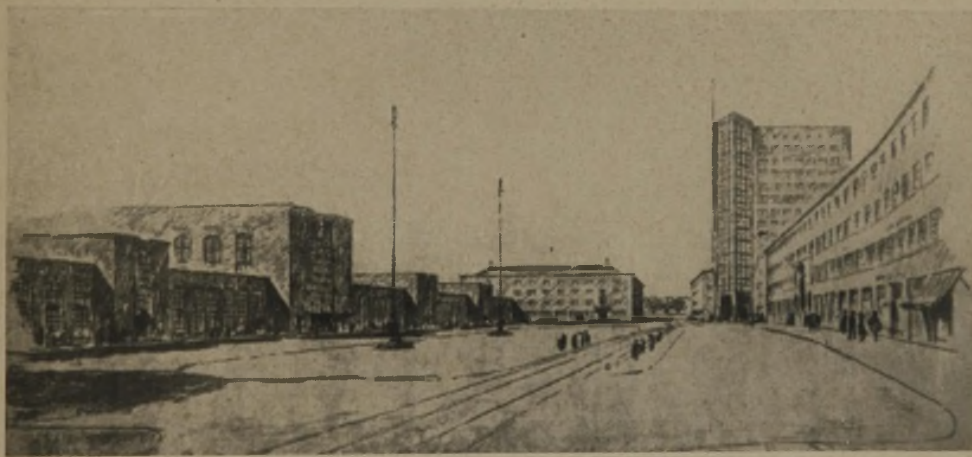


Abb. 1. II. Preis von 5000 M. Kennwort: „Gleichgewicht“. Verf. Prof. Dr.-Ing. Paul Bonatz, Arch. B. D. A., u. F. E. Scholer, Mitarbeiter Karl Bonatz, Stuttgart.

Güterbahnhofs, das, 75 000 qm groß, heute noch ungeschmälert im Besitze der Reichsbahn ist und im Osten vom Bahnkörper, im Norden von der Königstraße, im Westen von der Mercatorstraße und im Süden von der verlängerten Güntherstraße begrenzt wird (s. Lageplan Abb. 4, S. 150). Das Gebiet ist ausreichend groß, um vor den geplanten Neubauten des Empfangsgebäudes und der Reichspost nicht nur einen geräumigen Bahnhofsvorplatz zu schaffen, sondern diesem auch einen neuen Rahmen zu geben, denn zwischen Vorplatz und Mercatorstraße bleibt genügende Tiefe für eine Reihe von Neubauten, Hotels, Bürohäuser usw., deren Fassaden einheitlich zu gestalten und den Bahnhofsbauten anzupassen wären.

Hier ist also eine sich selten darbietende Gelegenheit gegeben, dem Bahnhofsvorplatz diejenige Größe und Gestalt zu geben, die der heutige Verkehr fordert und die Umbauung des Platzes einheitlich zu gestalten.

Im Ganzen gingen 179 Entwürfe rechtzeitig ein und wurden vom Preisgericht in zweitägiger Sitzung am 2. und 3. Juli d. J. begutachtet. Die preisgekrönten und angekauften Entwürfe wurden wie folgt beurteilt:

1. Kennwort: „Gleichgewicht“.

II. Preis von 5000 M.

Verf.: Paul Bonatz, Arch. B. D. A., u. F. E. Scholer, Mitarbeiter Karl Bonatz, Stuttgart.

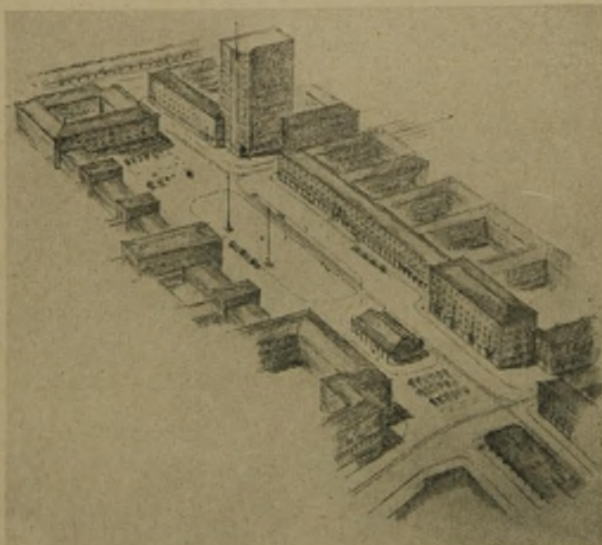
(Vgl. die Abb. 1 sowie 2 und 3, S. 150.)

Diese Arbeit zeigt die stärkste Gestaltungskraft; Platzbemessung, Verhältnis von Platzwänden zu Platz, Gliederung im Einzelnen vollkommen und charakteristisch. Allgemeine Verkehrsregelung gut. Der Plan ist in verkehrstechnischer Hinsicht nicht ganz durchgearbeitet und namentlich muß die Durchführung der Parallelstr. zur Friedrich-Wilhelm-Str. beanstandet werden. Einführung dieser Straße in den Platz sehr schön.

2. Kennwort: „Divide et impera“  
III. Preis von 4000 M.

Verf.: Stadtbaurat Mehrrens, Köln.  
(Vgl. die Abb. 5, S. 151, und 8, S. 152.)

Die Lösung der Aufgabe entspricht dem Kennwort. Der Bahnhofsvorplatz wird von der Straßenbahn in übersichtlicher, ungekünstelter Linienführung der Länge nach durchschnitten, an der Südseite, von der Mercatorstr. her, könnte er fließender geführt werden, und zwar durch teilweise Zurücknahme des Häuserblocks an der Unterführung. Hierdurch würde auch die Übersicht an dieser kritischen Stelle wesentlich



Die architektonische Gestaltung der Platzwandung, insbes. des Bahnhofgebäudes ist erfreulich. Weniger glücklich ist der allzu kastenmäßig hochgezerrte Bau-block an der Ecke Königstraße und Mercatorstraße.

3. Kennwort: „D-Zug“.  
Ein Ankauf zu 3000 M.

Verf.: Arch. Kurt Meyer, Köln-Deutz.  
(Vgl. die Abb. 9 und 10, S. 152.)

Vorzügliche Korrektur des Empfangsgebäudes. Herausziehen der Schalterhalle in den Platz; hierdurch klar herausgearbeitet der Zusammenhang zwischen Hauptverkehrsader (Königstraße) und dem Bahnhof.

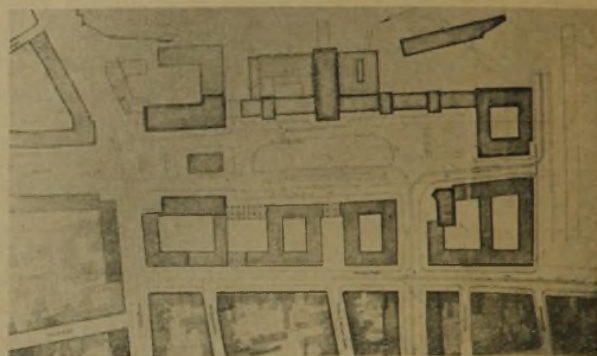


Abb. 2. Lageplan zum Entwurf „Gleichgewicht“.  
(1 : 7000.)

Abb. 3 (links). Schaubild zum Entwurf  
„Gleichgewicht“. (Vgl. Abb. 1.)

Verf: Prof. Paul Bonatz, Arch. B. D. A., u. F. E. Scholer,  
Mitarbeiter Karl Bonatz, Stuttgart.



Abb. 4. Lageplan des zu bebauenden Geländes. (Wettbewerbsunterlage.) (1 : 15 000.)

verbessert. An der entgegengesetzten Platzseite bei der Königstraße ist dieser Forderung der Verkehrsübersicht in zweckmäßiger Weise Rechnung getragen. Der hier in der Achse des Platzes aufgestellte Erfrischungspavillon fällt besser fort.

Hohes Lob verdient die Berücksichtigung des Fußgängerverkehrs. Die Fahrdämme sind nicht systemlos verbreitert. Die Platzinseln haben reichliches Ausmaß und die aus der Haupthalle des Bahnhofes vorgestreckte „Bürgersteig-Halbinsel“ ist weit in den Platz gezogen. Der Durchgang bis zur Mercatorstraße bleibt ebenfalls den Fußgängern vorbehalten, so daß letzteren ein Sonderweg durch die Friedrich-Wilhelm-Straße bzw. den Stadtpark zur Altstadt hin dauernd erhalten bleibt.

Vorteilhafte Beschränkung der Platzgröße. Zweckmäßige Lage der Gepäckabfertigung (nach der Post und der Wartesäle auf der Südseite (ruhig, nach Gärten, erweiterungsfähig). Verkehrstechnische Einzeldurchbildung sorgfältig und geschickt. Architektonische Gestaltung nicht auf der Höhe der Gesamtauffassung.

4. Kennwort: „Adagio“.  
Ein Ankauf zu 2000 M.

Verf.: Arch. Dlp.-Ing. Kramer, Walter Kremer  
gemeinsam mit Stadtbrt. Bräuhäuser, Duisburg.  
(Vgl. die Abb. 11, S. 152, und 12, S. 153.)

Die Einmündung von der verlängerten Güntherstr. in den Bahnhofsvorplatz ist wenig glücklich. Der

Baublock an der Königstraße bildet verkehrstechnisch keinen günstigen Übergang zum Bahnhofplatz; die Platzfläche selbst ist verkehrstechnisch nicht durchgearbeitet.

Im übrigen gelingt es dem Verfasser eine geschlossene Platzwirkung zu erreichen; die Überbauung der Saarstraße bliebe besser weg. Das Hochhaus ist richtig gelegen.

Die Architektur des Bahnhofs, die ohne Beeinträchtigung des gewählten Systems niedriger gehalten werden könnte, ist von starker Wirkung. Auch die architektonische Behandlung der übrigen Bauten verrät ungeachtet einiger kleiner Unebenheiten feines Empfinden und zeigt reizvolle Einzelheiten. Besonders schön ist der Blick von der Königstraße gegen die Bahnanlage.

Wirtschaftlich ist das Baugelände gut aufgeteilt.

5. Kennwort: „Nexus“.  
Ein Ankauf zu 2000 M.  
Verf.: Arch. A. J. Köster  
D. W. B. u. B. D. A.,  
Berlin-Lankwitz.

(Vgl. die Abb. 6, a. d. S., u. 7, S. 152.)

Verkehrstechnisch ist der Entwurf im Einzelnen nicht durchgearbeitet, die Einführung der verlängerten Güntherstraße in den Platz ist wenig glücklich, die Zufahrt zum Eilgüterschuppen gekünstelt. Verfasser führt die neue Verkehrsstraße südlich am Park und Dellplatz vorbei und vermeidet hierdurch eine Zerschneidung des Parks.

Die Wirtschaftlichkeit des Entwurfs ist gut. Die Architektur des Empfangsgebäudes ist reizvoll. Die dem Empfangsgebäude gegenüberliegende Platzwand ist zu massig und in ihrer Einzelausbildung wenig befriedigend.

6. Kennwort:  
„Ecktürme“.  
Ein Ankauf zu 2000 M.  
Verf.: Dipl.-Ing. Fr.  
Emmerich, Saarbrücken.

(Vgl. die Abb. 13, S. 153.)

Die geplante Parallelstraße zur Friedrich-Wilhelm-Straße ist ganz nahe an diese herangerückt, wodurch einerseits der Park geschont wird, aber andererseits zwischen beiden Straßen ungünstige, sehr schmale Baublocks entstehen.

Die Einmündung der Parallelstraße und der Königstraße in den Bahnhofsvorplatz ist gut gelöst.

3. November 1926.

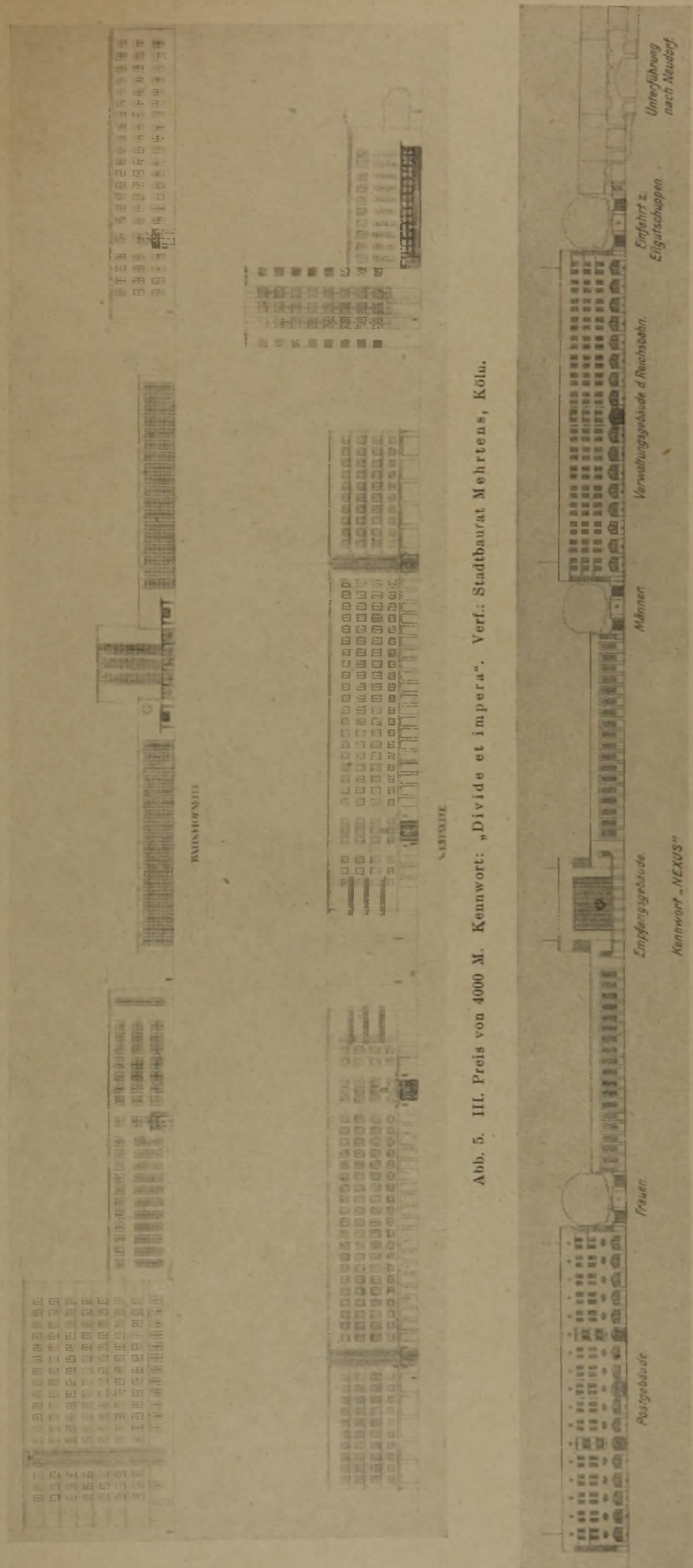


Abb. 5. III. Preis von 4000 M. Kennwort: „Divide et impera“. Verf.: Stadtbaurat Mehrrens, Köln.

Abb. 6. Ein Ankauf von 2000 M. Kennwort: „Nexus“. Verf.: A. J. Köster, Arch. B. D. A., Berlin-Lankwitz.



Abb. 7. Lageplan zum Entwurf „Nexus“, Abb. 6, S. 151. (1 : 10000.)

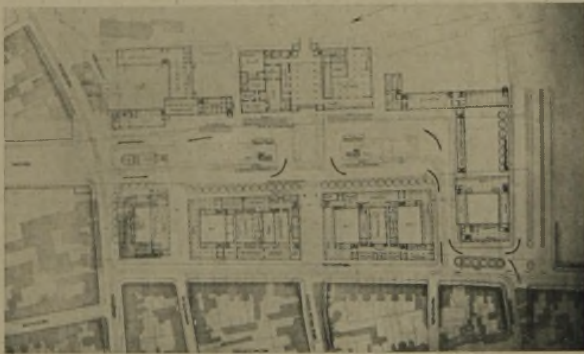


Abb. 8. Lageplan zum Entwurf „Divide et impera“,  
Abb. 5, S. 151. (1 : 7000.)

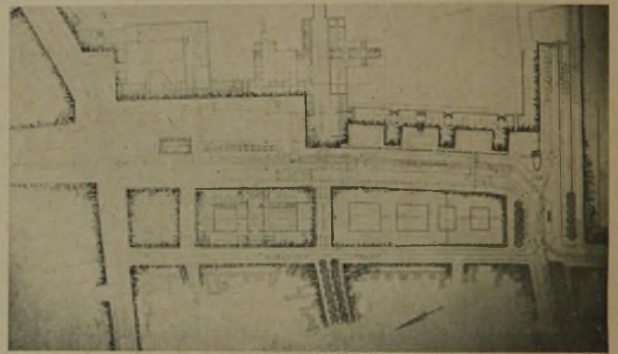


Abb. 9. Lageplan zum Entwurf „D-Zug“. (1 : 7000.)

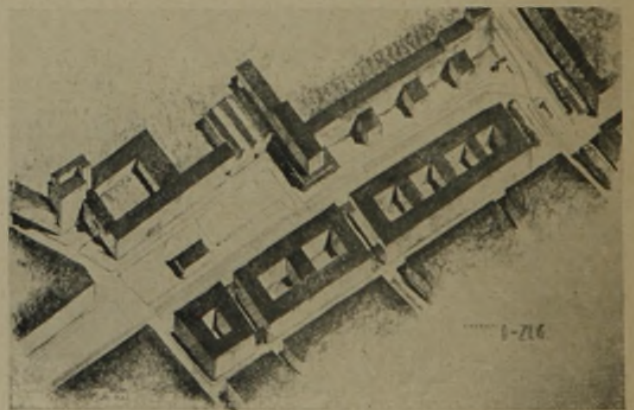


Abb. 10. Vogelschaubild zum Entwurf „D-Zug“.  
Ein Ankauf von 3000 M. Verf.: Arch. Kurt Meyer, Köln-Deutz.

Abb. 11 (links). Ankauf von 2000 M. Kennwort: „Adagio“.  
Verf.: Arch. Dipl.-Ing. Kramer, Walter Kremer  
und Stadtbaurat Bräuhäuser, Duisburg.

Die Regelung des Verkehrs auf dem Bahnhofsvorplatz ist zwar überlegt, aber gekünstelt. Die wirtschaftliche Ausnutzung des Geländes ist ausreichend, die Architektur der projektierten Bauten sehr gut.

(Aus Mangel an Raum mußte leider auf die Wiedergabe des Lageplanes verzichtet werden.)

7. Kennwort: „Weg und Raum“.  
Ein Ankauf zu 1500 M.  
Verf.: Dipl.-Ing. Fr. Unger  
und Dipl.-Ing. Ludwig Bellwinkel, Saarbrücken.  
(Vgl. die Abb. 14, S. 153, und 15, S. 154.)  
Der Entwurf nimmt auf eine geregelte Verkehrs-

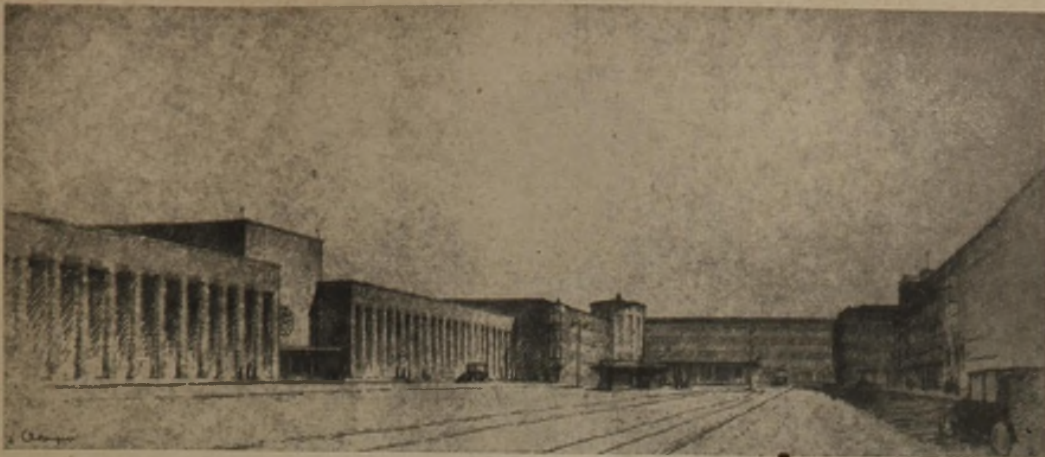


Abb. 12. Schaubild zu Entwurf „Adagio“. (Vgl. Abb. 11, S. 152.)



Abb. 13. Ein Ankauf von 2000 M. Kennwort: „Ecktürme“.  
Verfasser: Dipl.-Ing. Fr. Emmerich, Saarbrücken.

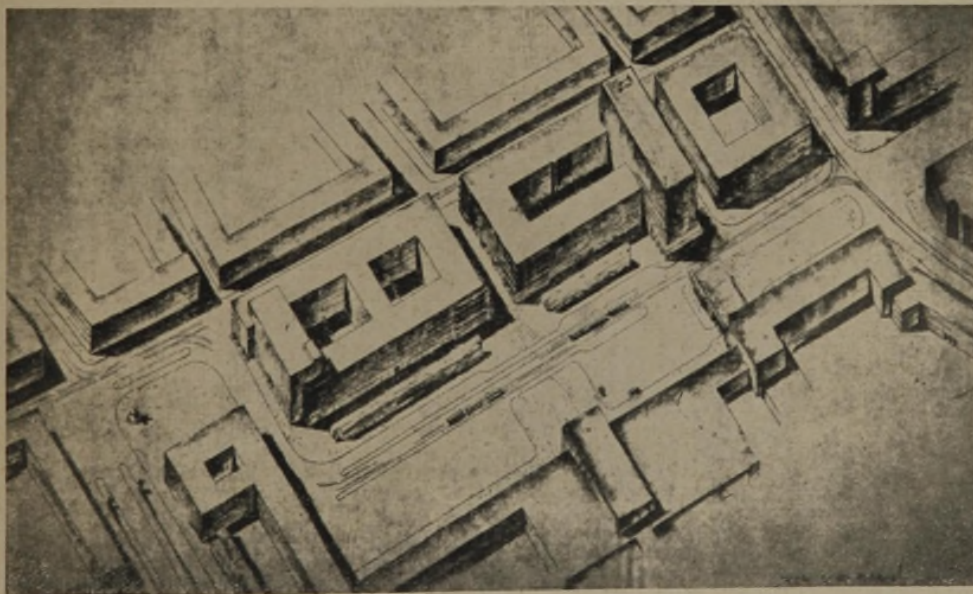


Abb. 14. Ein Ankauf von 1500 M. Kennwort: „Weg und Raum“.  
Verf.: Dipl.-Ing. Fr. Unger u. Dipl.-Ing. Ludwig Bellwinkel, Saarbrücken. (Lageplan Abb. 15, S. 154.)

gestaltung auf dem Bahnhofsvorplatz weitgehend Rücksicht durch Ausbildung des Richtungsverkehrs sowohl aus der Richtung Königstraße—Saarstraße als auch aus der Richtung Günther—Mercatorstraße. Er ist verkehrstechnisch, namentlich in den Einzelheiten, sehr sorgfältig und mit großem Geschick durchgearbeitet, wobei insbesondere die starke Rücksichtnahme auf die Fußgänger und die geschickte Anord-

nung der Haltestellen für Straßenbahnen und Omnibusse zu loben sind.

Die architektonische Massengestaltung des Platzes entbehrt jedoch größerer Reize und erscheint etwas gewaltsam. Besonders wird durch Einfügen eines Hochhauses vor der Ausmündung des Platzes nach der Königstraße für den Fremden das Auffinden der Richtung zur Stadt erschwert.

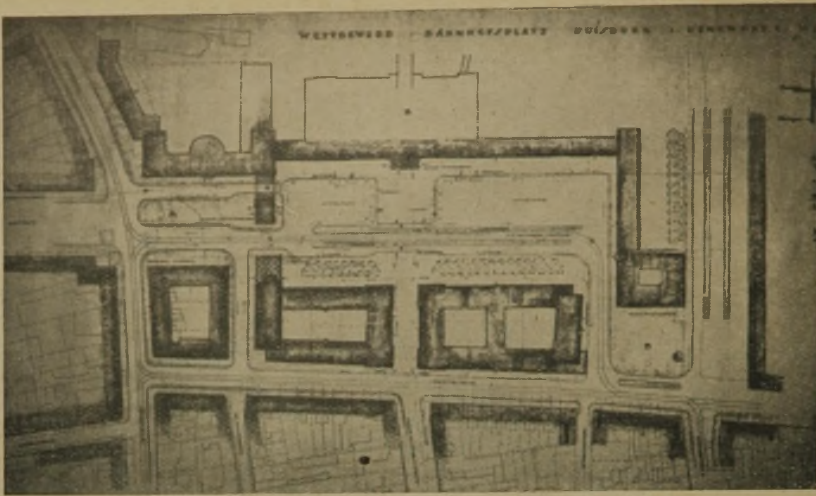


Abb. 15 (links.)  
Lageplan zum Entwurf  
„Weg und Raum“.  
(Schaubild vgl. S. 153).

Verf.: Dipl.-Ing. Fr. Unger  
u. Dipl.-Ing. Ludwig Bellwinkel,  
Saarbrücken.  
(1 : 5000.)

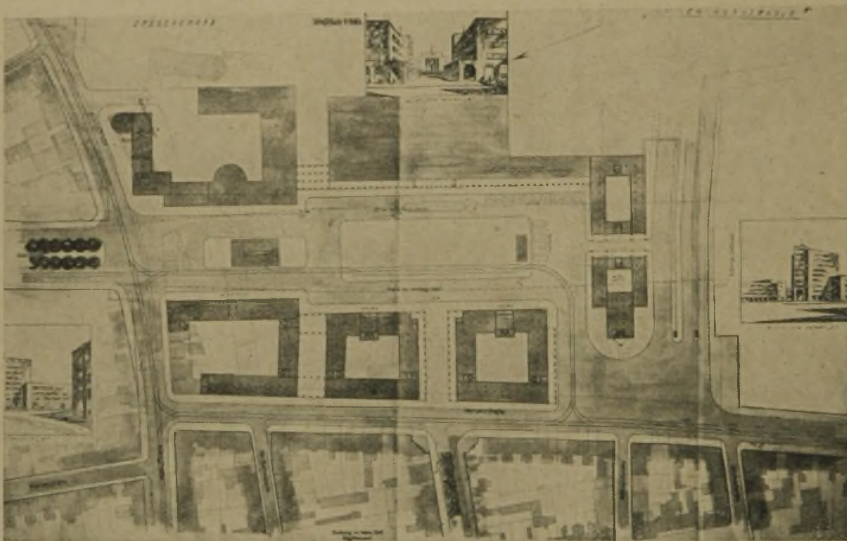


Abb. 16 (links.)  
Lageplan zum Entwurf  
„Umgehungsstraße“.  
(1 : 5000.)

Ankauf von 1000 M.  
Verf.: Flerus & Konert,  
Arch. B. D. A., Dortmund.

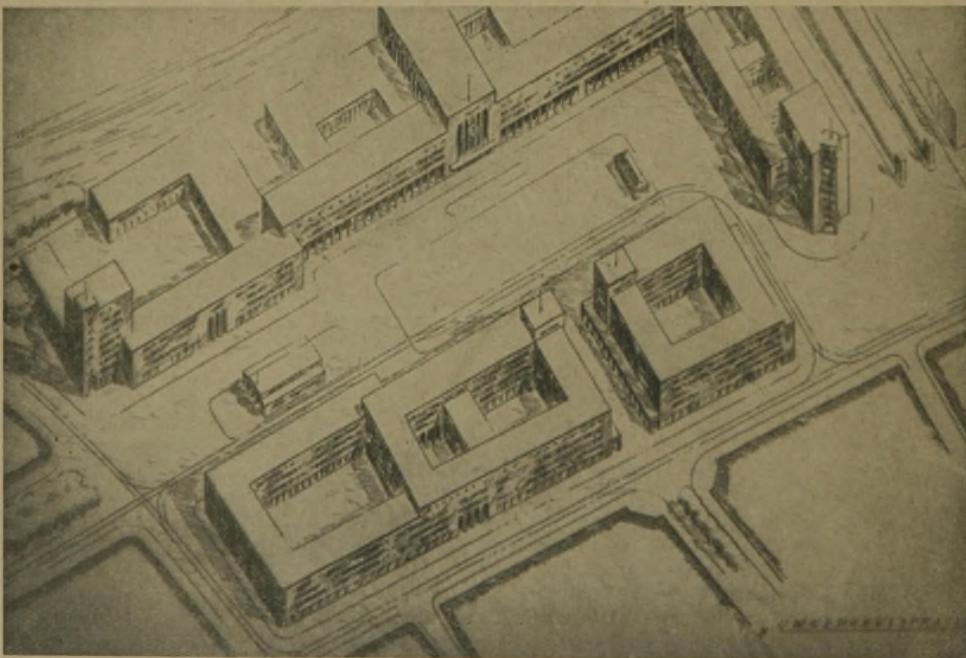


Abb. 17 (links.)  
Vogelschaubild  
zum  
Entwurf  
mit dem Kennwort  
„Umgehungs-  
straße“.

8. Kennwort: „Umgehungsstraße“.  
Ein Ankauf zu 1000 M.  
Verf.: Arch. B. D. A. Flerus und Konert, Dortmund.  
(Vgl. die Abb. 16 und 17 a. d. S.)

Wenig Entwürfe zeigen solche Achtung vor restloser Schonung des Stadtparks wie dieser. Der Verfasser verzichtet deshalb auf eine neue Durchbruch-

straße zur Entlastung der Königstraße und leitet den Fahrverkehr durch die Kremer- in die Bleich- und Charlottenstraße, die ihre Fortsetzung nach Hochfeld finden. Als angenehmer Fußgängerweg zwischen Bahnhof und der Altstadt wurde die Friedrich-Wilhelm-Straße durchgebildet. Die südwestl. Ecke des Bahnhofplatzes ist sehr geschickt durchgebildet. Die Führung

der Straßenbahn könnte, unbehindert von der Platzwand, flüssiger sein. Die Einzeldurchbearbeitung des Fahrverkehrs auf dem Platz fehlt. Die Architektur entbehrt nicht einer gewissen Trockenheit. Auch ist das Empfangsgebäude entgegen dem Programm zu hoch geführt.

mündet aber in günstiger Weise in den Bahnhofsvorplatz ein und findet in besonders glücklicher Weise ihre Fortsetzung in der Unterführung nach Neudorf. Gut ist die Trennung der drei Parallelstraßen, Zugang zur Unterführung, zum Eilgüterschuppen und zur Heidestraße.

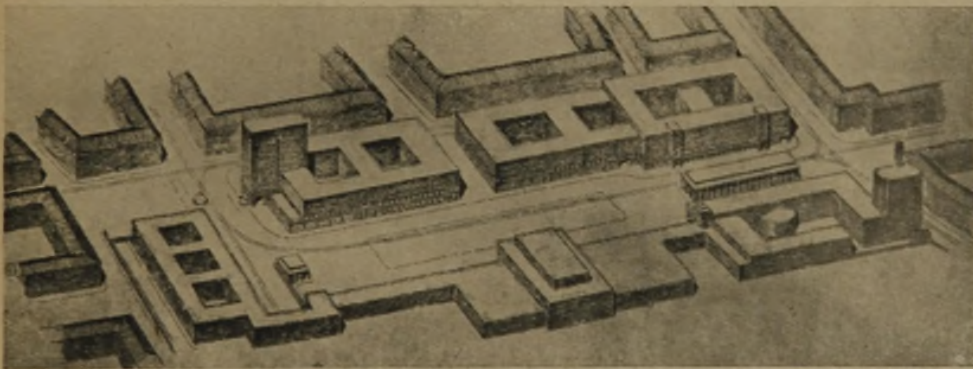
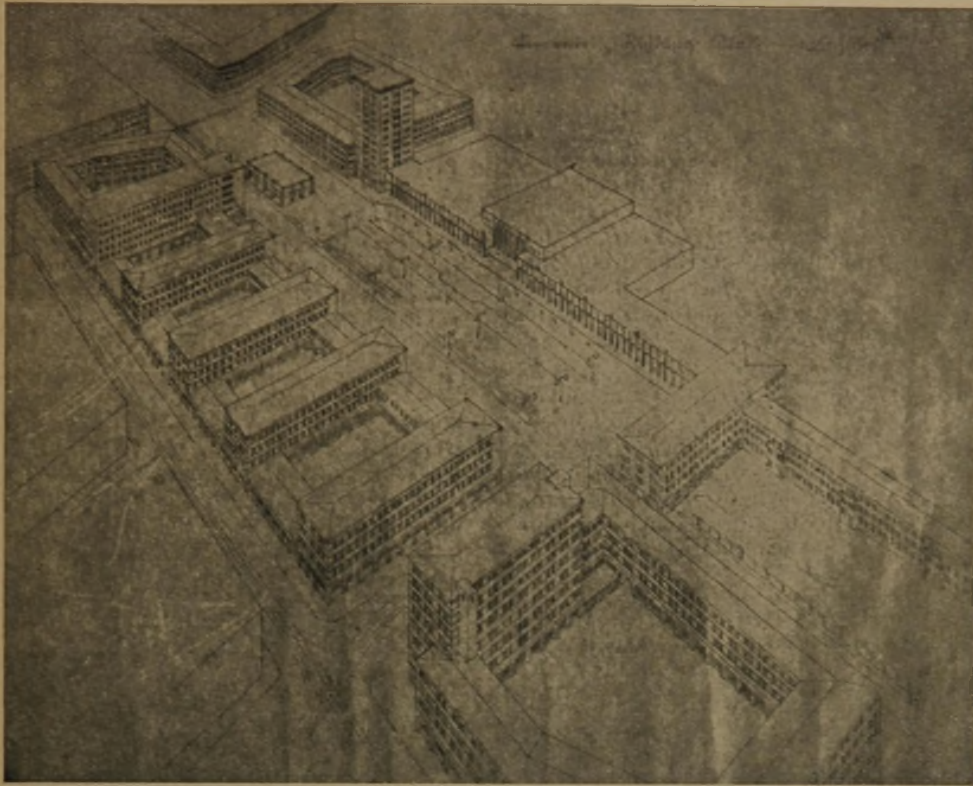


Abb. 18 (oben).  
Ein Ankauf von 1000 M.  
Kennwort: „Richtung  
Stadt — Bahnhof“.  
Verfasser:  
Dipl.-Ing. Hans Hohrath  
Eßlingen.

Abb. 19 u. 20.  
Ein Ankauf von 1000 M.  
Kennwort:  
„Entlastungsstraße“.  
Verfasser:  
Arch. Hans Böckels,  
Düsseldorf.  
Abb. 19 (Mitte). Schaubild.  
Abb. 20 (links). Lageplan.  
Maßstab 1 : 7000.

9. Kennwort: „Entlastungsstraße“.  
Ein Ankauf zu 1000 M.  
Verf.: Arch. Hans Böckels, Düsseldorf.  
(Vgl. die Abb. 19 und 20 a. d. S.)  
Die Parallelstraße zur Friedrich-Wilhelm-Straße  
durchschneidet den Park in seinem schönsten Teil. Sie

Die Verkehrsverhältnisse auf dem Bahnhofsvorplatz sind nicht genügend durchgearbeitet.

Gut ist die wirtschaftliche Ausnutzung des Geländes und die schlichte Architektur der projektierten Bauten, abgesehen von dem Eingangsgebäude zum Untergrundbahnhof und einigen sonstigen Einzelheiten.

10. Kennwort: „Richtung Stadt  
— Bahnhof“.

Ein Ankauf zu 1000 M.

Verf.: Dipl.-Ing. Hans Hohrath, Eßlingen.

(Vgl. die Abb. 18, S. 155.)

Die Bahnhofsvorplatzgestaltung ist günstig durch Verkürzung der großen Länge auf 190 m und durch die Höhenentwicklung der Längswände. Insbes. wirkt die gleichmäßige Höhe des Empfangsgebäudes und der gegenüberliegenden Platzwand. Auch wirtschaftlich gliedern sich die einzelnen Baukörper günstig und werden allen Anforderungen entgegenkommen. Zu beanstanden ist die Führung der neuen Straße durch den Park zur Heinrichstraße, desgl. ihre Verbindung mit dem Bahnhofplatz. Der günstigen Führung durch Wittekind- und Mercatorstraße steht der große Block mit dem Hochhause im Wege. Im einzelnen ist zu loben, daß die Fahrflächen schmal und die Bürgersteiginseln groß sind. —

Von der Zuteilung eines I. Preises wurde auf einstimmigen Beschluß des Preisgerichts abgesehen, weil bei dem an die erste Stelle gesetzten Entwurf die Lage der neuen Verbindungsstraße zwischen Bahnhofsvorplatz und Altstadt nicht befriedigte. Dagegen empfahl das Preisgericht der Stadtverordnetenversammlung, in Anbetracht der umfangreichen und wertvollen Arbeit

### Vermischtes.

Ein Wettbewerb für Kleinhäuser in Amerika wird von der „Chicago Tribune“, Chicago Illinois, über deren internationalen Wettbewerb um ihr Geschäftshaus (Hochhaus) wir seinerzeit ausführlich berichtet haben<sup>1)</sup>, mit Frist zum 1. Dezember d. J. ausgeschrieben. Für alle Architekten (also ohne Beschränkung hinsichtlich der Nationalität). Das Programm des Wettbewerbes geht uns durch einen Arch. Wilh. Just, New York, Cauldwell-Avenue 883 zu, der sich auch bereit erklärt, Interessenten an amerikanischen Wettbewerben, um Zeitverlust zu ersparen, künftig gegen Erstattung der Kosten die Programme zu besorgen.

Es handelt sich um zwei Typen zu 5 bzw. 6 Zimmern (sogen. „Bungalowtype“) und bei der Beurteilung sollen Güte und Eigenart des Planes, architektonische Vorzüge, praktische Konstruktion und Eignung für die Bewohner solcher Kleinhäuser maßgebend sein. Es ist zwar kaum anzunehmen, daß Nichtamerikaner in diesem Wettbewerb Aussichten haben, eine kurze Angabe aus dem Programm dürfte jedoch unsere Leser interessieren: für jeden Typ sind Preise zu 1000, 750, 500, 300 und je 6 zu 200 \$ ausgesetzt. Soweit die Entwürfe preisgekrönt werden, gehen sie in das Eigentum der ausschreibenden Stelle über, die beabsichtigt, Kopien zu einer nominellen Gebühr an Interessenten abzugeben. Die Bewerber dürfen daraus keine weiteren Ansprüche herleiten. Ebenso behält sich die ausschreibende Stelle das Recht der Veröffentlichung aller Entwürfe vor.

Das Programm macht Angaben über einen anzunehmenden rechtwinkligen Baublock, der mit diesen Häusern besetzt werden soll, über deren Rauminhalt (21 500 Kubikfuß für das Fünfzimmerhaus, 23 000 Kubikfuß für das Sechszimmerhaus), über die Verteilung der Räume (Wohnzimmer, Eßzimmer, Küche und 2 bzw. 3 Schlafzimmer mit Bad). Das Preisgericht besteht aus 5 Personen. —

Den Wettbewerb um einen Bebauungs- und Stadterweiterungsplan für Mailand, beschränkt auf italienische Architekten und Ingenieure haben wir schon kurz erwähnt<sup>2)</sup>. Es wird jedoch von Interesse sein, aus dem Ausschreiben einige Angaben über die verfolgten Absichten hier zu machen: Der Entwurf soll sich nicht nur auf den augenblicklichen Bedarf erstrecken, sondern auch die zukünftigen Ansprüche einer Zweimillionenstadt berücksichtigen. Es sind daher die Verkehrsfragen, namentlich auch die städt. Verkehrsmittel, die Frage der Zoneneinteilung für Wohn-, Geschäfts- und Fabrikviertel sowie der Wohndichte usw. besonders zu prüfen.

Der Entwurf hat sich also einerseits auf die Stadt im Rahmen der bereits genehmigten Bebauungspläne und außerdem auf die Außengebiete, die erst erschlossen werden

der zahlreichen Bewerber außer Programm drei weitere Entwürfe anzukaufen.

Wenn auch für Teile der Aufgabe, die der Wettbewerb den Teilnehmern stellte, wie z. B. die Verbindung zwischen Bahnhofsvorplatz und Altstadt, keine neue Lösung gebracht wurde, so ist doch für die Ausgestaltung des Bahnhofsvorplatzes selbst und für die Grundrißgestaltung des Empfangsgebäudes viel Gutes und Anregendes zu Tage gefördert worden.

Jedenfalls zeigt das Ergebnis deutlich die zwingende Notwendigkeit, die Pläne des Empfangsgebäudes und des Postneubaues, der beiden Bauten, die zunächst ausgeführt werden sollen, zusammen mit dem Plan des Bahnhofsvorplatzes zu bearbeiten.

Zahlreiche Architekten haben durch ihre Arbeiten und die Stadt Duisburg hat durch Aufwendung erheblicher geldlicher Mittel der Reichsbahn reiches Material für ihre Aufgaben in Duisburg zur Verfügung gestellt. Noch ist nichts festgelegt. Möge die Reichsbahn die zahlreichen Anregungen nicht ungewertet und die Gelegenheit, etwas Großes, Einheitliches zu schaffen, nicht vorübergehen lassen. —

Nachschrift der Schriftleitung. Mit den hier dargestellten Entwürfen sind die bemerkenswertesten Lösungen der Aufgabe keineswegs erschöpft, wie wir aus einer Anzahl weiterer Entwürfe ersehen, die uns zugegangen sind. Bei der Fülle des Stoffes müssen wir aber leider darauf verzichten, noch weiter auf diesen Wettbewerb einzugehen. —

sollen, zu beziehen. In der Innenstadt sind die vorhandenen, charakteristischen, architektonischen Werte zu erhalten, aber in guter Verteilung auch neue wirksame Baugruppen zu schaffen. Bei den Eingriffen in die vorhandene Bebauung ist die Wirtschaftlichkeit besonders zu berücksichtigen. Für öffentliche Gebäude verschiedener Art sind gute Plätze vorgesehen, besonders auch für neue zu schaffende städtische Museen, Ausstellungshallen, Konzertsäle usw. Wichtig ist die Schaffung neuer leistungsfähiger Verkehrsstraßen vom inneren Kern nach den Außenbezirken. Für die Erhaltung und Neuschaffung zweckmäßig verteilter Grünanlagen ist Sorge zu tragen. Das gilt ganz besonders für die Außenbezirke, in denen neue Parkanlagen, Wohnviertel mit Gärten usw. zu schaffen und mit der inneren Stadt durch Grünstreifen zu verbinden sind. Anzustreben ist eine gewisse Dezentralisierung, neue Siedlungskerne sind zu bilden, namentlich in Anlehnung an die vorhandenen Landstraßen, und diese Hauptausfallstraßen sind großzügig auszugestalten.

Die Lösung der Verkehrsprobleme hat sich sowohl auf Innenstadt wie die Außenbezirke zu erstrecken, auf Eisenbahnen, Stadtbahnen, Straßenbahnen, Autobuslinien und Autostraßen. Auch auf den Flugsport und Luftverkehrsverbindungen ist Rücksicht zu nehmen.

Es handelt sich also um eine große, für die Plangestaltung von Mailand wichtige Aufgabe und dementsprechend wird den Bewerbern auch ein sehr umfangreiches Plan-usw.-Material zur Verfügung gestellt und eine Frist von einem halben Jahr gewährt zur Ausarbeitung ihrer umfangreichen Pläne und Erläuterungen. —

Zum Wettbewerbswesen erscheint in der „Baugilde“ Nr. 20 die Zuschrift eines Architekten mit dem Titel „Fort mit der Bevormundung“, die eine freiere Auffassung in diesen Fragen verlangt, als sie zur Zeit in Architektenkreisen vielfach zum Ausdruck kommt. Das Hauptziel des Wettbewerbes sei doch: „Die für den Bauplatz und die Zwecke des Bauwerkes geeignetste Projektlösung zu suchen und zwar in praktischer und in künstlerischer Hinsicht.“ Um dieses Ziel zu erreichen, sollte man nicht engherzig den Kreis der zuzulassenden Architekten beschränken, sondern auch den beamteten Architekten die volle Freiheit der Mitbewerbung lassen. Auch gegen das jetzt beliebte Verfahren, fast jede Wettbewerbsentscheidung im „offenen Briefe“ anzugreifen, wendet sich die Zuschrift, deren wesentlichem Inhalt wir uns durchaus anschließen, da er sich mit unserer bisherigen Stellungnahme durchaus deckt. —

Inhalt: Wettbewerb zur Erlangung von Ideenskizzen für die Ausgestaltung und Bebauung des Bahnhofsvorplatzes in Duisburg. — Vermischtes. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H. in Berlin.  
Für die Redaktion verantwortlich: Fritz Eiselen in Berlin.  
Druck: W. Büxenstein, Berlin SW 48.

<sup>1)</sup> Vgl. Deutsche Bauzeitung 1924, S. 325 ff. —

<sup>2)</sup> Vgl. Deutsche Bauzeitung 1926, Nr. 88. —