



P. 389/24

DEUTSCHE BAUZEITUNG

58. JAHRGANG * № 80 * BERLIN, DEN 4. OKTOBER 1924

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN, VERKEHRSWESEN U. VERSORGUNGS-ANLAGEN

SCHRIFTLEITUNG: REG.-BAUMEISTER a. D. FRITZ EISELEN

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

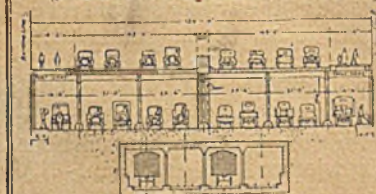
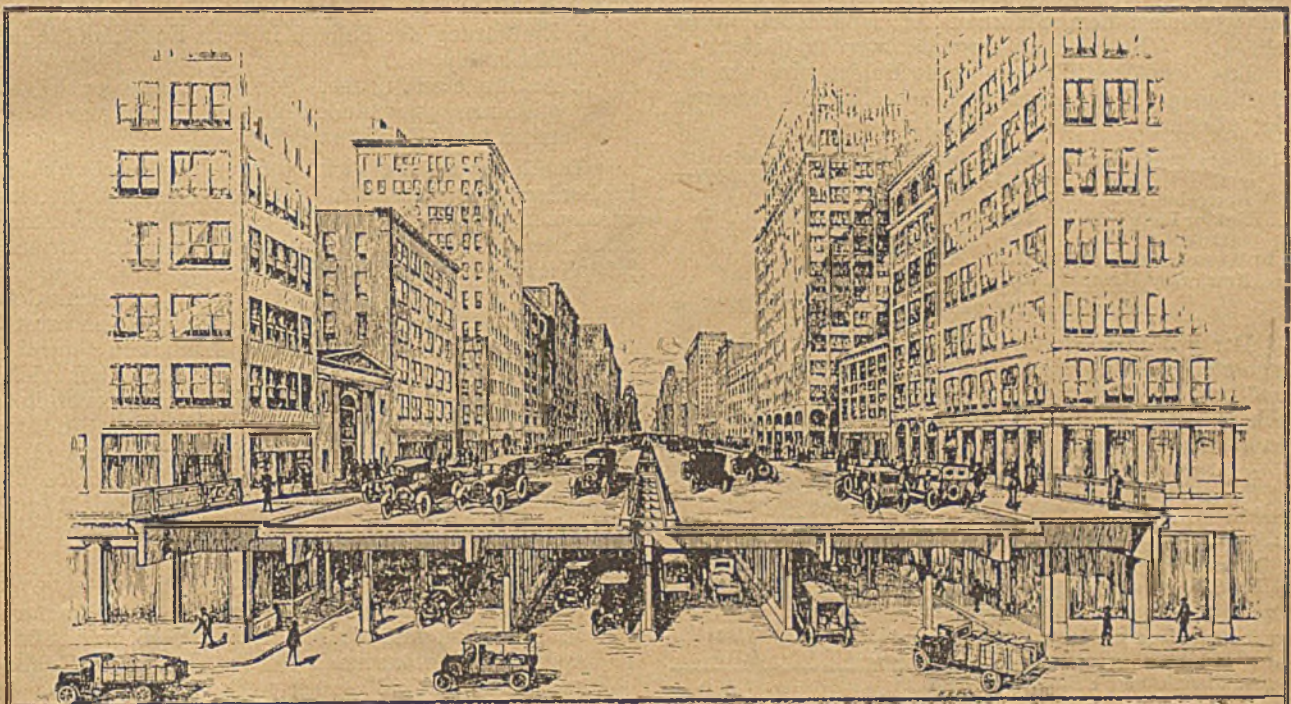
Dr. Fritz Eisele

An unsere Leser, Mitarbeiter und Freunde!



it der vorliegenden Nummer leiten wir eine neue Erweiterung der Deutschen Bauzeitung ein, die als neue Beilage von je acht Seiten Umfang alle vierzehn Tage abwechselnd mit der Konstruktionsbeilage der Zeitschrift von jetzt an hinzugefügt wird. Sie soll den Städtebau und das Siedlungswesen im weitesten Sinne — also den Stadtbau- und Siedlungsplan mit allen dabei auftretenden Fragen —, das Verkehrswesen — d. h. die Eisenbahnanschlüsse und Bahnhöfe, die Wasserstraßen und Häfen, die Straßen und Brücken, die Schnell- und Straßenbahnen usw. —, die Versorgung der Städte und Siedelungen mit Wasser — aber auch die Versorgung mit Gas und Elektrizität und die zentralisierte Wärmeversorgung ganzer Stadtteile — sowie die Kanalisation und sonstige hygienische Fragen mehr von allgemeinen Gesichtspunkten aus behandeln. Einzelfragen des Städtebaus, bei denen die baukünstlerische Lösung im Vordergrund steht, gehören nach wie vor in den Hauptteil der Zeitschrift, die anderen Gebiete in die Beilage für „Konstruktion und Bauausführung“, soweit es sich um vorwiegend hautechnische und konstruktive Einzelfragen handelt.

Eine strenge Scheidung des Stoffes wird dabei allerdings nicht immer möglich sein. Diese Erweiterung unserer Zeitschrift gestattet uns aber, auf die in Betracht kommenden wichtigen Gebiete, die unter den heutigen schwierigen wirtschaftlichen Verhältnissen ganz besonders sorgfältig und vielfach von neuen Gesichtspunkten aus betrachtet und bearbeitet werden müssen, tiefer einzugehen, als uns das bisher möglich war.



SECTION



TYPICAL CROSS SECTION & PERSPECTIVE

STATE OF NEW YORK
TRANSIT COMMISSION

SUPERSTREETS

BETWEEN 27th & 54th AVES ON EAST SIDE
FROM HOUSTON ST TO HARLEM RIVER

BETWEEN 9th & 104th AVES ON WEST SIDE
FROM 14th ST TO 68th ST & BROADWAY

PROPOSED IN CONNECTION WITH THE
METROPOLITAN TRANSIT SYSTEM

MARCH 10th 1924

D. Eisele
CONSULTING ENGINEER

Abb. 1. Straßen-Durchbruch mit zweigeschossiger Straße, darunter Schnellbahn.
Das Vorort-Verkehrsproblem von New York und Umgebung.

XV, 33.



Wir glauben daher, mit dieser Beilage einem Wunsche unserer Leser zu entsprechen, und richten an unsere Mitarbeiter und Freunde die Bitte, uns durch Zuweisung wertvollen, zur Veröffentlichung geeigneten Stoffes beim Ausbau dieser neuen Beilage freundlichst zu unterstützen.

Verlag der Deutschen Bauzeitung G. m. b. H.

Herausgeber und Schriftleitung.

Das Vorort-Verkehrsproblem von New York und Umgebung.

Nach Bericht von D. L. Turner, mitgeteilt vom Oberbaudirektor Leo, Hamburg.



ür den New York an Ort und Stelle zum ersten Male studierenden Verkehrsingenieur bedeutet es eine überraschende Beobachtung, daß die Entwicklung der an sich hoch ausgebildeten Verkehrsanlagen New Yorks im letzten Jahrzehnt weit hinter dem gewaltig gesteigerten Verkehrsbedürfnis der Weltstadt

zurückgeblieben ist. Das gilt nicht nur für die Straßen- und Schnellverkehrsanlagen (Hoch- und Untergrundbahnen), die zu gewissen Zeiten gleichsam durch den Verkehr fast verstopft sind, das gilt auch für den Güter- und Vorortpersonenverkehr der Eisenbahnen.

Mit der Verbesserung des letzteren, des Vorortverkehrs, beschäftigt sich der bekannte und erfahrene Ingenieur Daniel L. Turner in einem Bericht an die staatliche Verkehrskommission New Yorks vom 23. April 1924 in eingehender und anregender Weise. Die wesentlichen Grundlagen und Schlußfolgerungen seiner Ausführungen sind die folgenden:

Der Untersuchung ist als Großstadt-Verkehrsgebiet das aus dem Plan Abb. 2 ersichtliche Gebiet zugrunde gelegt. Seine z. T. mit einem Kreis von 64 km Halbmesser zusammenfallende Begrenzung ist mit Rücksicht darauf gewählt, daß im Vorortverkehr zwischen Wohngebiet und dem Mittelpunkt des Geschäftsgebietes, dem Stadthaus in Manhattan, nicht mehr als 1½ Stunden aufgewendet werden dürfen.

Das fragliche, 9754 qkm große Gebiet wird von rd. 8,6 Millionen Einwohnern bewohnt. Es läßt sich wie folgt gliedern:

I. Delivery area; Innerer Verkehrs- und Geschäftsgebiet:	groß 241 qkm mit	4,3 Mill. Einw.
II. Vorortgebiet:		
a) Sektor Long Island „ 1442 „	0,625 Mill. Einw.	
(Osten)		
b) Westchester (Nord) „ 1551 „	1,15 „ „	
c) Newjersey (Westen) „ 6519 „	2,51 „ „	
	zusammen 9512 qkm	4,28 Mill. Einw.

Der aus dem Vorortgebiet, d. h. aus 98 v. H. des betrachteten Gesamtgebietes und von rd. 50 v. H. der Bevölkerung entstammende Vorortverkehr muß hier nach in dem nur 2 v. H. großen inneren Gebiet aufgenommen werden.

Der Vorortverkehr war 1922 der folgende:

Eisenbahnen:	im Jahr. Mill. Personen	im Tag Mill. Personen
von Sektor Long Island (s. o. IIa)	60	0,188
„ Westchester (s. o. IIb)	33	0,101
„ Newjersey (s. o. IIc)	97	0,303
zusammen Vorort-eisenbahnverkehr:	190	0,592
ferner v. Hudson u. Manhattaneisenb.	43	0,134
„ „ Fahren	56	0,175
insges. Eisenb. und Fahren innerhalb des Bezirks	289	0,901
dazu außerhalb des Bezirks	67	0,218
insges. Jahresverk. nach u. von New York	356	1,119

Als Vergleich mag der Jahresverkehr der Straßen, Hoch- und Untergrundbahnen in der Stadt New York von 1923 dienen mit 2577 Millionen Fahrgästen.

Der hier zu betrachtende Eisenbahn-Vorortverkehr von 190 Millionen/Jahr wird innerhalb des Vorortgebietes von 17 Eisenbahnen mit 2088 km Bahnlänge besorgt. Es wurden (30. Juni 1922) bewältigt an den Endstationen

einschl. Hudson u. Manhattan in 24 Std. v. 8–9 morgens
Eisenbahn durch 2440 327 ankommende Züge

Die Dichtigkeit dieses Zugverkehrs ist besonders daraus ersichtlich, daß zurzeit des morgendlichen Spitzenverkehrs die Zugfolge beträgt:

auf der Pennsylvania Station 1 Min. 32 Sek. durchschnittlich	
„ „ Grand Central	1 „ 35 „ „
„ „ Erie Endstation	1 „ 40 „ „

Das Eisenbahnnetz ist aus dem Plan Abb. 2 ersichtlich. Nur die New York Zentralbahn (Grand Central Terminal), die Pennsylvania Bahn (Pennsylv. Bahnhof) und die Hudson und Manhattan Bahn (Hudson Endstation) dringen mit ihren Endbahnhöfen in das Herz der Geschäftsstadt Manhattans ein. Von ihnen verteilt wiederum nur die letztgenannte Bahn mit einem nördlichen Zweige nach Unterfahung des Hudson den Verkehr in mehrere Stationen Manhattans. 6 Endstationen liegen aber am linken Hudsonufer, so daß die Fahrgäste Fahren nach Manhattan benutzen müssen; 3 Endstationen liegen nördlich von Manhattan, 2 auf der Ostseite des Ostflusses. Die letzteren 11 Stationen liegen also in weiterem Umkreise um den Mittelpunkt der Weltstadt und ohne ausreichende Verbindung mit ihr und ohne ausreichende Verbindungen untereinander.

Nach Ansicht Turners gibt es zwei Mittel, um den in Zukunft noch gewaltig anwachsenden Vorortverkehr der Eisenbahnen — Turner schätzt, daß in 10 Jahren statt 190,— rd. 350 Millionen Passagiere zu befördern sind — in Manhattan, in das Herz der Weltstädte einzuführen:

1. Einführung der Bahnen in neue Endbahnhöfe in Manhattan,
2. Anlage eines neuen, den Verkehr der Endstationen sammelnden und in Manhattan verteilenden Bahnsystems.

Durch das erstere Mittel würde der Vorortverkehr in dem schon überlasteten Gebiet an einzelnen Stellen zusammengefaßt und auf die gleichfalls überlasteten Schnellbahnen zur Verteilung überwiesen. Dieses Mittel ist daher unzweckmäßig.

Deshalb schlägt Turner vor, den anderen Gedanken zu verfolgen. Das könnte durch eine westöstlich und eine nord-südlich Manhattan durchkreuzende Bahn geschehen, wenn Manhattan sich gleichmäßig in Richtung dieser Bahnen ausgebreitet hätte und ausbreiten könnte. Aber bei der von Norden nach Süden langgestreckten, durch Hudson und Ostfluß im Westen und Osten eingeschnürten Gestalt Manhattans bietet eine westöstliche Linie nicht genügend Gelegenheit zur Verkehrsverteilung. Deshalb sieht Turner vor: (s. Plan Abb. 3).

1. Eine Long-Islandlinie, zweigleisig, von der Endstation Flatbush-Avenue in Brooklyn, mit Tunnel unter Ostfluß, von Südspitze Manhattans nach Norden, unter 57. Straße und unter Ostfluß zurück nach Long Island,
2. Eine Westchester-Newjerseylinie, viergleisig, von Bronx (neue Vereinigungsstation) im Osten Manhattans nach Süden bis 58. Straße, dort Spaltung in zwei Zweige:
 - a) zweigleisig nach Südspitze Manhattans, unter Hudson nach Newjersey nördlich nach neuer Endstation (Newjersey Union-Term. - N. J. U. T.),
 - b) zweigleisig von 58. Straße an Westseite Manhattans bis Südspitze;
3. Eine Newjerseylinie, zweigleisig, von Newjersey Union Terminal unter

Hudson bis Südspitze Manhattans, an dessen Ostseiten nach Norden bis 75. Straße, unter ihr und unter Hudson westlich bis zu einer neuen — der West shore Station — und südlich bis zur N. J. Union Endstation.

Während die Linie unter 3 einen geschlossenen Ring bildet, stellen die Linie 1 und 2 offene Schleifen dar. Die neuen 65 km langen (198 km Gleise) „Verbindungsbahnen“ verbinden die neuen fünf Außenstationen der vorhandenen Bahnen (eine in Long Island, eine in Bronx und drei in Newjersey) miteinander; sie nehmen den Verkehr der in ihnen zusammenlaufenden Bahnlagen auf und verteilen ihn in 14 Stationen in und über Manhattan. Die Stationen sollen als „reservoir Stationen“ mit Doppelgleis für jedes Gleis und mit Mittelbahnsteigen versehen werden, so daß eine kurze Zugfolge möglich ist.

Während der Zeit des Spitzenverkehrs können die elektrisch betriebenen Vorortzüge über die als Eingangstore dienenden fünf neuen Außenstationen auf das neue Bahnsystem und durch das innere Gebiet Manhattans durchgeführt werden. Die Wagen der bisher nicht elektrisierten Eisenbahnen müssen vorerst durch elektrische Lokomotiven befördert werden. Im übrigen können die Fahrgäste der Vorortzüge an den Außenstationen auf die Lokalzüge des neuen Systems umsteigen.

Die höchste Aufnahmefähigkeit des neuen Systems ist bei 35 Zügen für je ein Gleis und eine Stunde (245 Züge für das Gesamtsystem von je 10 Wagen mit je 72 Sitzplätzen) auf 176 400 Sitzplätze zu veranschlagen.

Unter der Annahme, daß dieser Spitzenverkehr der Morgen- und Abendstunden 40-20 v.H. des Tagesverkehrs umfaßt, ergibt sich ein Fassungsvermögen des neuen Bahnsystems von 400 bis 600 Millionen Fahrgästen im Jahr. Für 1 bis 2 Jahrzehnte würde dies dem wachsenden Bedürfnis genügen. —

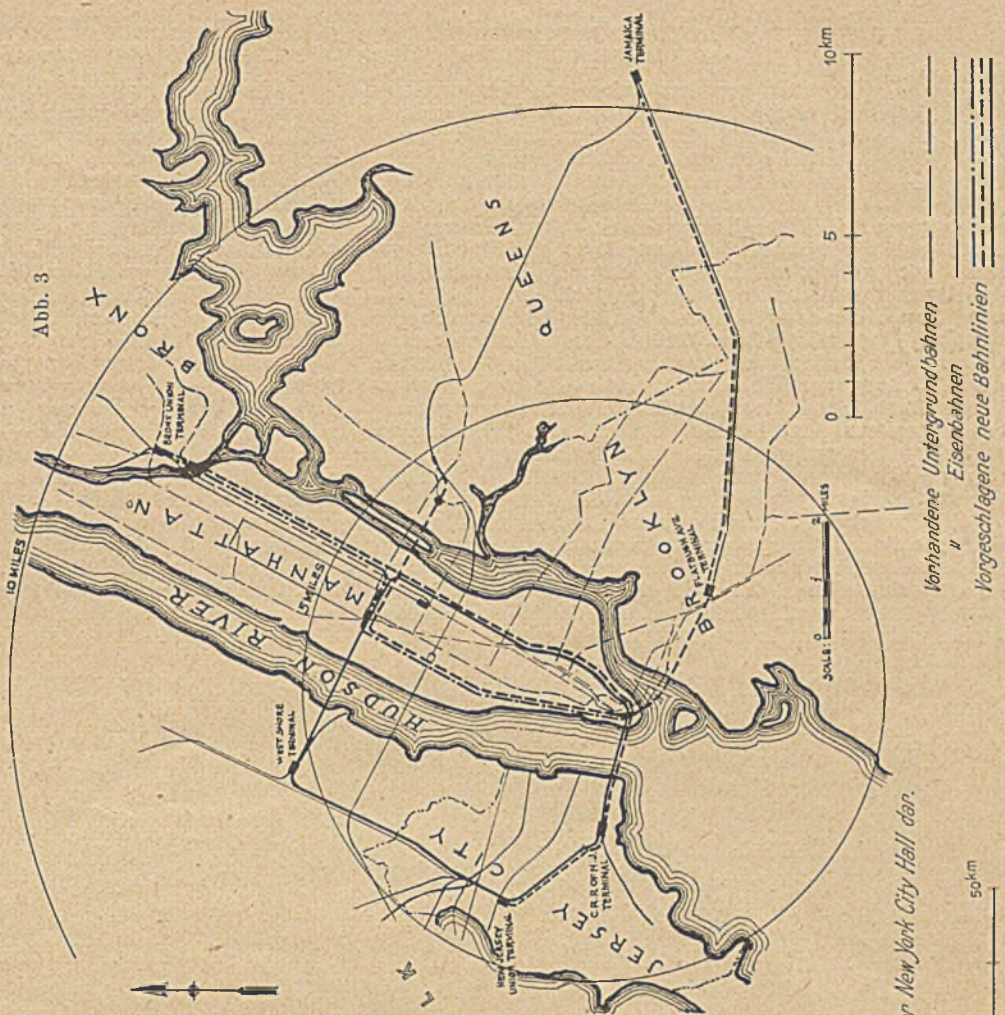


Abb. 3

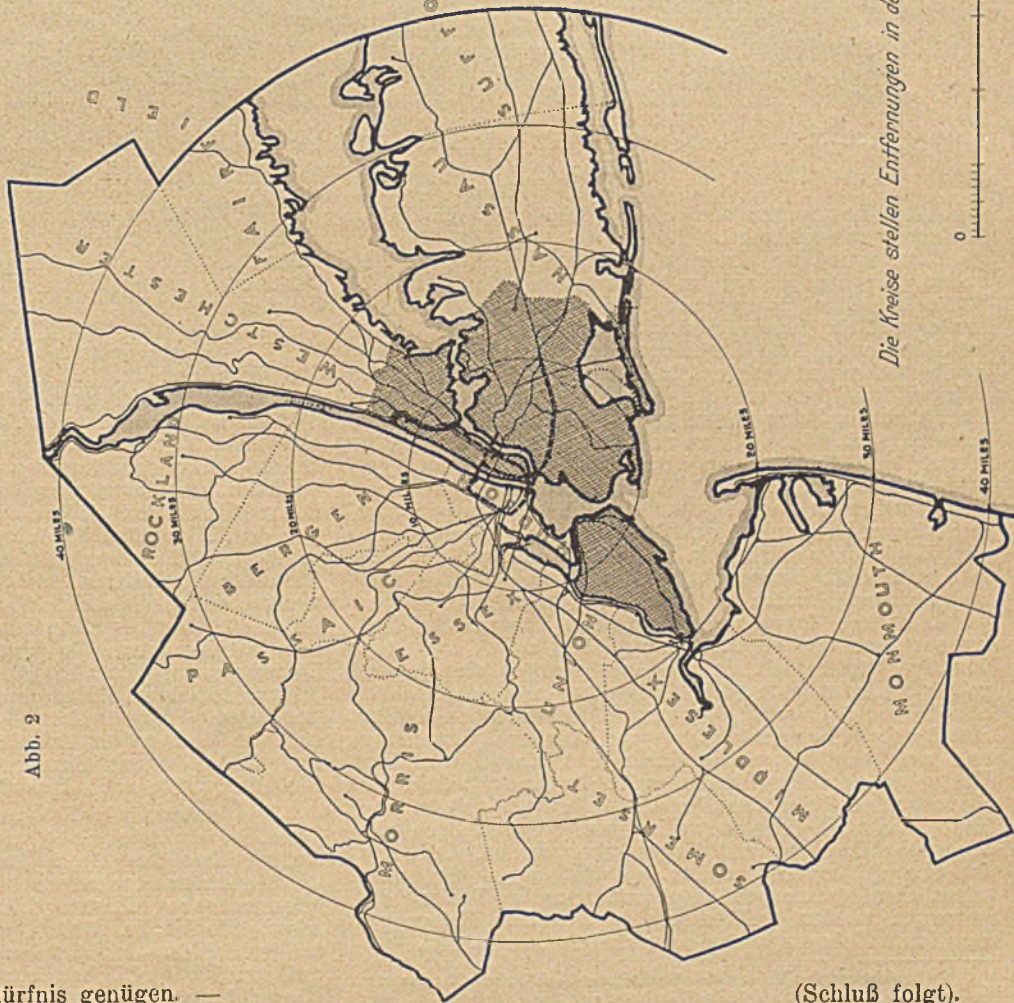


Abb. 2

Die Kreise stellen Entfernungen in der New York City Hall dar.

(Schluß folgt).

Der Einfluß der Zeitverhältnisse auf die Gestaltung der städtischen Bebauungspläne.

Von Stadtbaurat Paul Wolf, Dresden*). Hierzu die Abbildungen S. 7.



Wir hatten vor dem Kriege aus dem verhängnisvollen und stürmischen Entwicklungsprozeß der Städte in den vorangegangenen Jahrzehnten gelernt, den unheilvollen Einfluß zu erkennen, den die Spekulation auf Grund fehlerhafter Bebauungspläne und Bauordnungen auf die Preisbildung des Grund und Bodens und damit auf die gesamte Wohnungsform und Wohnungswirtschaft ausübte; wir hatten erkannt die Notwendigkeit der Dezentralisation des Siedlungswesens und der Trennung von Wohn- und Arbeitsstätten, die Forderungen der Regelung des städtischen Verkehrs von Menschen und Gütern. Wir hatten die gesundheitlichen Grundlagen für die Gestaltung der Wohnungen, Baublöcke und Bauquartiere erforscht und eine planmäßige Durchdringung eines Stadtorganismus mit einem System von Grünflächen erstrebt. Wir waren endlich dahin gekommen, für alle diese Forderungen einen selbstverständlichen künstlerischen Ausdruck im Bau unserer Städte zu finden.

Gestützt auf die Erfahrungen der Fehler der verflochtenen Periode haben wir in Erkenntnis der Notwendigkeit einer weitausschauenden Voraussicht vor dem Kriege in der Aufstellung der Bebauungspläne vielleicht des Guten etwas zuviel getan und für das Weichbild der Städte und darüber hinaus Fluchtlinienpläne geschaffen für

Wir stehen wirtschaftlich unter dem Einfluß der Verarmung des deutschen Volkes und der deutschen Städte, unter der mindestens noch ein Menschenalter lang sich vollziehenden Auswirkung des Friedensvertrages von Versailles. Wir leiden gesundheitlich unter der schwächenden Wirkung des Krieges auf die Volkskraft und wir haben in sozialer Hinsicht noch auf Jahrzehnte hinaus Fürsorgemaßnahmen zu treffen, die wir in diesem Umfange vor dem Kriege nicht gekannt haben. Alle diese Forderungen müssen und werden sich auch ausdrücken in unseren städtebaulichen Maßnahmen. Wir dürfen heute nicht länger säumen, mit allem Nachdruck die kommende Entwicklung vorzubereiten und dafür zu sorgen, daß — wenn über kurz oder lang die bauliche und städtebauliche Entwicklung wieder einsetzt — sie sich planmäßig und nicht wieder willkürlich und chaotisch vollzieht. Schon sehen wir wieder vielfach falsche Kräfte am Werk, vor allem bei der Gestaltung von Kleinwohnungen und Industrieanlagen, die doch unseren heutigen Städten das eigentliche Gepräge zu geben bestimmt erscheinen. Wir haben aber nicht das Recht, lediglich zu negieren, uns zu beklagen über die Fehler, die andere Zeitgenossen machen — wir Alle und ganz besonders wir technischen Oberbeamten der deutschen Städte sind verantwortlich für



Abb. 1. Kinderspielplatz im Innern des Kleinwohnungsbaublocks in der Spittastraße in Hannover. Architekt: Stadtbaurat P. Wolf, Dresden.

eine Bevölkerungszunahme, die vielleicht erst in Jahrhunderten eintreten wird.

Dann kam der Krieg mit seinen verhängnisvollen Folgen, die Deutschland und vor allem die deutschen Städte mit einem Schlage aus ihrer seitherigen Bahn blühender wirtschaftlicher Entwicklung geworfen und für den Städtebau veränderte Grundlagen in wirtschaftlicher, gesundheitlicher und sozialer Hinsicht geschaffen haben. Die unfreiwillige Atempause, die jetzt eingetreten ist, und die Unmöglichkeit, heute unsere vor dem Kriege geschaffenen Bebauungspläne durchführen zu können, bergen die Gefahr in sich, daß die Stadtverwaltungen nunmehr in eine gewisse Gleichgültigkeit verfallen und sich auf den Standpunkt stellen können, der städtebaulichen Entwicklung ihren freien Lauf zu lassen. Dieser Standpunkt ist um so verständlicher, als heute in jeder Stadt an und für sich jedes ernsthafte Bauprojekt freudig begrüßt werden muß und nicht unterbunden werden sollte. Nur zu häufig hören wir in unseren Verwaltungen heute den Einwand, die Aufstellung von großen Bebauungsplänen wäre doch nur unnötige Papierarbeit, da die Anschauungen sich ja ungefähr alle zehn Jahre grundsätzlich ändern würden. Nichts aber ist verhängnisvoller für den Städtebau als ein solcher Standpunkt. So bedauerlich es auch für eine Verwaltung sein mag, die mit vielen Mühen und Kosten vor dem Kriege aufgestellten Bebauungspläne nunmehr wieder zu einem großen Teile über den Haufen werfen und in eine Neubearbeitung eintreten zu müssen, so muß doch mit allem Nachdruck darauf hingewiesen werden, daß eine doppelte Planarbeit nichts bedeutet gegen die wirtschaftlichen, gesundheitlichen und sozialen Fehler, die begangen würden, wollten wir die vor dem Kriege geschaffenen Bebauungspläne unverändert durchführen.

diese Fehler unserer Zeit und für die Fehler der kommenden Entwicklung. Wir Alle haben heute die ernste Pflicht, von der Theorie zur Tat zu schreiten und die kommende Entwicklung zielbewußt vorzubereiten.

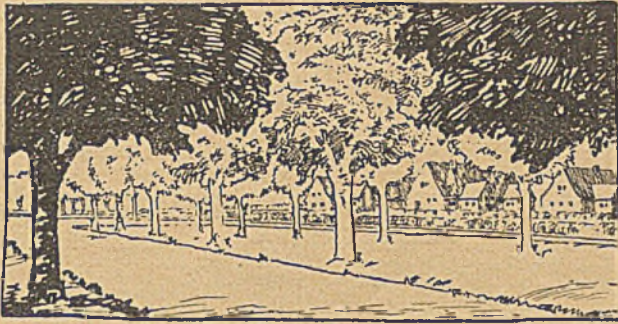
Wir können heute in Deutschland nicht mehr im Stil der Vorkriegszeit Städtebau betreiben. Natürlich ist es praktisch unmöglich, ganz plötzlich mit dem überkommenen System des Städtebaues zu brechen; historische und wirtschaftliche Erwägungen werden uns nach wie vor in der Praxis dazu zwingen, zahlreiche Kompromisse zu schließen. In diesem Sinne betrachte ich die augenblicklichen Verhältnisse als ein notwendiges Übergangsstadium von der fehlerhaften Städtebaupolitik der letzten 50 Jahre zu einem Stadium durchgreifender städtebaulicher Reformen. Dieses letzte Stadium muß aber längerhand vorbereitet werden, wenn wir nicht in neue Fehler verfallen wollen. Dabei dürfen wir nicht wieder den Fehler der Vorkriegszeit begehen und für ganze Stadtgebiete detaillierte Einzelbebauungspläne festsetzen; wir müssen uns vielmehr im wesentlichen darauf beschränken, Gesamtpläne als Rahmenpläne aufzustellen, die beweglich gestaltet sind, so daß später erforderlich werdende Änderungen ohne Schwierigkeit durchgeführt und die eigentlichen Fluchtlinienpläne nach Bedarf festgesetzt werden können.

Wir müssen die Bebauungspläne unserer Städte so gestalten, daß sie eine weitgehende Auflockerung der Außengebiete ins Auge fassen, den vorhandenen Industriegebieten eine angemessene Erweiterungsmöglichkeit belassen, neue Industriegebiete in geeigneter Lage vorsehen, die Klein-, Mittel- und Großwohnungen zweckmäßig im Plangebiet verteilen und Spielplätze, Pachtgärten und sonstige Freiflächen in weitem Maße berücksichtigen. Hierbei ist eine zweckmäßige Verbindung und Trennung

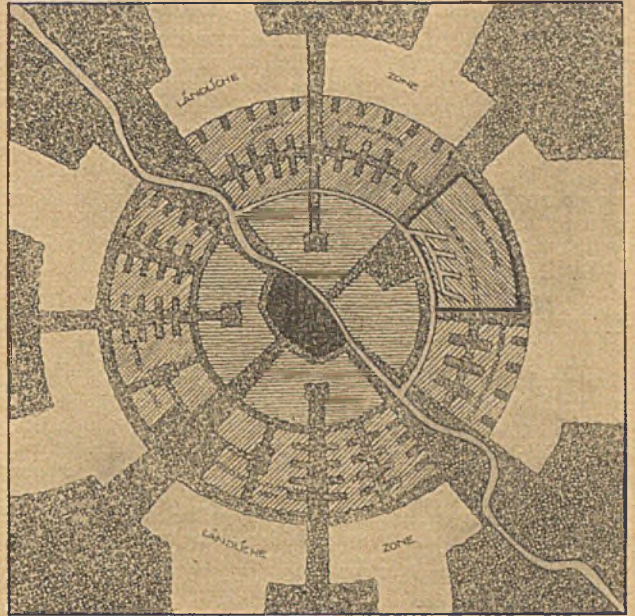
*) Bericht auf der Tagung der Vereinigung Technischer Oberbeamten deutscher Städte im April 1924 in Würzburg. —

der Arbeiterwohnviertel von den Arbeitsstätten durch Nutzgrün zu schaffen und eine Auflockerung der Kleinwohnungsviertel durch ein zusammenhängendes System

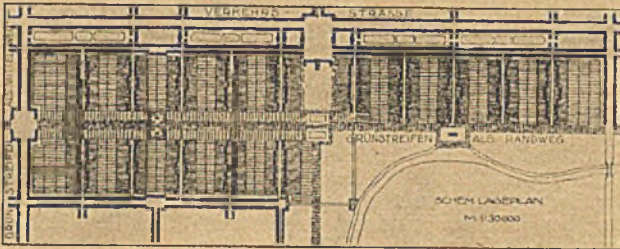
von Eigengärten, Kleingärten und anderen Freiflächen zu bewerkstelligen, das in Verbindung mit den Arbeitsstätten einerseits und der landwirtschaftlichen Zone an-



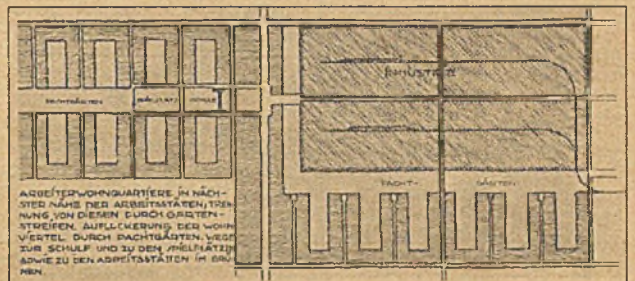
a) Blick in einen Grünstreifen.



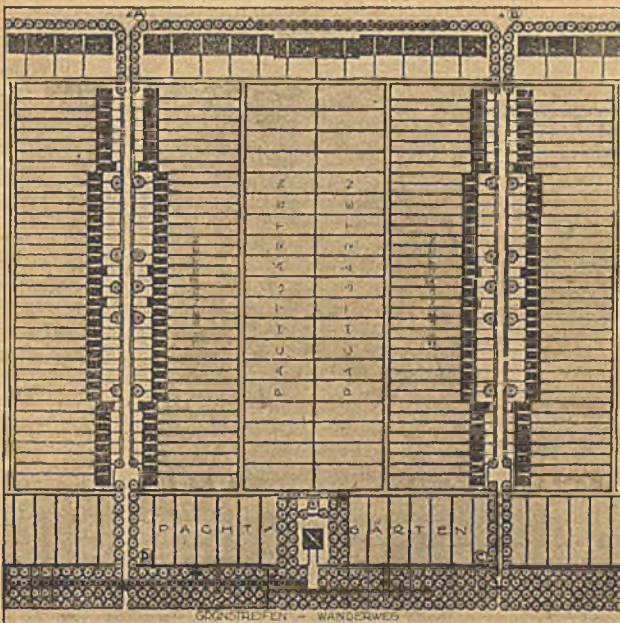
a) Gesamtplan.



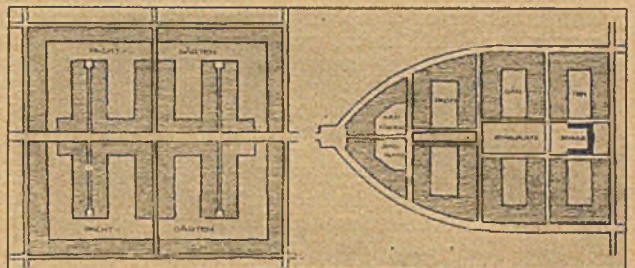
b) Gesamtplan des Kleinwohnungsviertels.



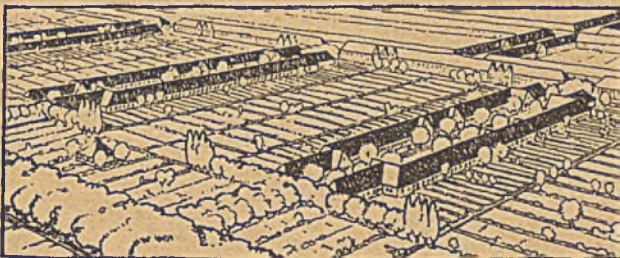
b) Verbindung von Industrie- und Kleinwohnungsquartieren.



c) Gestaltung eines Einzelblocks 1:4000.



c) Auflockerung großer Hochbaublöcke durch Pachtgärten und Spielplätze.



d) Bild aus der Vogelschau.

Erklärung zu c. Gesamtfläche des Blockes 68 250 qm, reine Gartenfläche 47 250 qm, Bewohnerzahl 620 bei 2 geschoss. Stirn-, 1 geschoss. Langseiten-Bebauung und 1120 Bewohner bei 3 bzw. 2 geschoss. Bebauung.

Abb. 2. Schematische Darstellung einer planmäßigen Durchdringung der Stadt mit Grünflächen unter weitestgehender Anordnung von Kleingärten.

dererseits angelegt wird und das so neben dem materiellen Nutzen Arbeits-, Erholungs- und Schulwege im Grünen schafft, ohne daß der Allgemeinheit große Kosten erwachsen.

Da wir weiterhin in den nächsten Jahrzehnten schwerlich in der Lage sein werden, große neue Verkehrsanlagen zu schaffen, so muß es zunächst unser Bestreben sein, die schon vorhandenen Verkehrsmittel tunlichst auszunutzen und mit einfachen Mitteln zu erweitern. Diese letztere Forderung wird dazu führen, daß trotz der notwendigen Auflockerung der Außengebiete, in Anlehnung an vorhandene Bebauung und Verkehrsmittel, doch auch wieder eine Konzentration der Bebauung erfolgt. Die über diese Bebauung hinaus frei bleibenden Flächen, die vorläufig weiter landwirtschaftlich genutzt werden sollen, können

Abb. 3 a-d. Schematische Darstellung der Durchdringung eines Kleinsiedlungsquartiers mit Pacht- und Eigengärten.

dann erforderlichenfalls teilweise einer späteren Zeit Gelegenheit zur selbständigen Planung und Erweiterung lassen. Haben wir aber vor dem Kriege angestrebt, Freiflächenetze als Erholungsparks und Spielplätze auszubilden, so werden wir heute, unter dem Druck der wirtschaftlichen Verhältnisse einerseits und dem Hunger nach Gartenland andererseits, an Stelle der Erholungsparkanlagen Nutzgärten annehmen müssen. In einem (unter Mitarbeit von O. Meffert bearbeiteten) Wettbewerbsplan für Groß-Breslau habe ich diesen Gedanken planmäßig durchgeführt: (vgl. Abb. 2 und 3 S. 5.)

Ein System von Kleingärten (Eigen- und Pachtgärten) durchdringt planmäßig ein Wohnviertel. Ausgehend von einer großen Grünfläche oder einem Grünstreifen, die z. T. selbst als Kleingartenanlagen gedacht sind (an Stelle der früher üblichen parkartigen Gestaltung), dringen Kleingartenstreifen bis in das Innere der Baublöcke der höheren Bebauung derart ein, daß die Mehrzahl auch der Stockwerkswohnungen von Gartengrün umflutet werden. Die Grünfläche, von der die ins Innere der Blöcke eindringenden Pachtgarten-Streifen ausgehen, ist bebauungsplanmäßig als Freifläche festzusetzen. Sie enthält einen bescheidenen Wanderweg zwischen beiderseits anschließenden Obst- und Gartenkulturen, auf dem man kilometerweit mitten durch Obst- und Gemüsegärten wandern kann. Die von dieser Grünfläche nach dem Innern der Baublöcke eindringenden Kleingärten sollen in erster Linie den Bewohnern der angrenzenden Stockwerkswohnungen zugewiesen, z. T. können sie auch als Ergänzungsgärten von den Bewohnern der angrenzenden Flachbauten gepachtet werden. Diese Kleingartenstreifen, die später auch durch weitere Richtstraßen für Kleinwohnungszwecke aufgeteilt werden können, werden aber zweckmäßig in öffentlichem Besitz bleiben, damit der Grundgedanke auch tatsächlich auf die Dauer gewährleistet wird. So werden wir schließlich zu einer neuen Stadtform gelangen. Es ergeben sich bei meiner Auffassung für die Gesamtgestaltung der Bebauungspläne der Städte heute die folgenden drei Hauptgesichtspunkte:

1. Zunächst muß es unser Ziel sein, das in den letzten Jahrzehnten begonnene, sich heute torsoartig darstellende Bild unserer Städte zum Abschluß zu bringen, die bestehenden Stadtteile, soweit dies noch möglich ist, zu sanieren und das einwandfrei zu gestalten, was auf ungebautem Gelände innerhalb des jetzt bebauten Kerns der Städte noch der Gestaltung harret. Dabei ist es natürlich nicht immer möglich und auch nicht richtig, Wohnungen nur im Flachbau zu errichten — wir werden vielmehr bei der Ausfüllung der Baulücken und ganzer Baublöcke an bereits fertigen Straßen uns dem bereits vorhandenen Gesamtbild anpassen, d. h. wir werden dabei auch zur Errichtung von Miethäusern uns entschließen müssen. Was aber so an Wohnungen neu geschaffen wird, muß trotzdem in jeder Hinsicht den heutigen Forderungen entsprechen, und vor allem in den Höfen müssen nach Möglichkeit Gärten und Kinderspielflächen angelegt werden. (Abb. 1 auf Seite 4.)

Durch Ausfüllung dieser Baulücken im weitesten Sinne des Wortes wird bereits ein erheblicher Bevölkerungszuwachs Berücksichtigung finden können. Für das Gebiet der z. Z. 615 000 Einwohner zählenden Stadt Dresden haben wir ermittelt, daß an fertigen Straßen und Plätzen etwa 38 000 Wohnungen erbaut werden können, das entspricht einem weiteren Bevölkerungszuwachs von rd. 150 000 Menschen.

2. In zweiter Linie muß dann das Bild des jetzigen geschlossenen Stadtkerns an der Peripherie, da, wo die rein städtische Bebauung übergeht in die halbländliche von Garten- und Ackerland umgebene Bebauung der Vororte, zu einem auch künstlerisch befriedigenden Abschluß gebracht werden, derart, daß es sich nach der Peripherie zu als geschlossenes, plastisch erfassbares Bild darstellt. Dies soll dadurch

erfolgen, daß da, wo das Bild heute noch unfertig ist, es durch nach außen zu abflachende Baublöcke abgeschlossen wird. In Dresden werden dadurch weitere 21 000 Wohnungen oder eine weitere Bevölkerung von rd. 82 000 Menschen untergebracht werden können.

Die Untersuchung der Zahl der so noch im wesentlichen im Rahmen des jetzigen Kerns der Städte insgesamt zu schaffenden neuen Wohnungen (für Dresden beispielsweise rd. 60 000 Wohnungen mit rd. 232 000 Menschen) zeigt, daß diese Bebauung bereits im Stande wäre, für eine sehr erhebliche Bevölkerungszunahme Raum zu schaffen. Das unter der Herrschaft des Stadterweiterungssystems der letzten 50 Jahre entstandene Bild unserer Städte würde damit den jetzigen torsoartigen Charakter verlieren, sich vielmehr als erfreulicherer, geschlossenes Bild einer bestimmten Epoche darstellen.

3. Über diese Linie hinaus aber muß die künftige Stadterweiterung mit dem seitherigen Systeme der ringförmigen, endlosen Umpanzerung der Städte brechen und einen neuen Weg beschreiten. Dieser neue Weg muß darin bestehen, daß durch die Erweiterung der peripheren Vororte deren jetziger halbländlicher Charakter gewahrt bleibt. Dies erfolgt am besten dadurch, daß sich an den jetzigen Kern dieser Vororte nach der Peripherie zu (unter Vermeidung einer weiteren ringförmigen Umbauung der Städte) halbländliche Erweiterungen so anschließen, daß sowohl der jetzige Kern dieser Vororte, als auch deren Erweiterungsgebiete jeweils von Ackerland und einem System von Pachtgärten umgeben bleiben. Dadurch ergibt sich für die künftige periphere Bebauung der Städte an Stelle der seitherigen ringförmigen Umpanzerung eine Auflösung in Trabantenvororte, die sich als jeweils mit einem Blick plastisch erfassbare Gebilde darstellen und sich (Abb. 4, hierneben) um den jetzigen Stadtkern herumziehen. Der Wettbewerb Groß-Breslau*) hat diese Forderung nachdrücklich hervorgehoben. Sie ist nicht neu; Unwin hat sie schon vor dem Kriege gestellt und der Gartengedanke hat sie schon vorher zum Ausdruck gebracht. Diese Trabantenvororte brauchen aber nach meiner Meinung nicht unbedingt selbständige Wirtschaftskörper darzustellen; je nach Bedarf können sie auch als örtliche Neuschöpfungen entstehen. Diese dezentralisierten Siedlungsgebiete in Trabantenform müssen selbstverständlich jeweils innerhalb bestimmter Aktionsradien der Geschäfts- und Industrieviertel liegen. Sie müssen nicht nur nach bodenreformerischen Gesichtspunkten geschaffen werden, sondern auch neue, typische künstlerische Formen ergeben. Jeder dieser Vororttrabanten soll sich als ein in sich geschlossenes, plastisch als Gesamtform zu überblickendes, charakteristisches städtebauliches Gebilde darstellen, (Abb. 5, S. 7) das planmäßig durchdrungen ist von einem Netz von Gärten und Spiel- und Sportplätzen und dessen höchste Steigerungspunkte die der Verwaltung, Volksbildung und Volkserziehung dienenden öffentlichen Gebäude sein werden, die jeweils für jeden Trabantenvorort wieder einen besonderen genius loci schaffen. In solchen halbstädtischen Gebilden wird dann sicher — trotz der Nähe des Pulsschlages der inneren Großstadt — wieder die Bewohner ein Heimatgefühl beseelen, wie es in den Städten der früheren Jahrhunderte für deren Bürger selbstverständlich gewesen ist.


Diese drei verschiedenen Teile der Stadterweiterung: Ausfüllung der Baulücken, Abschluß und Abrundung des jetzigen geschlossenen Stadtkerns nach der Peripherie zu und dezentralisierte, halbländliche Siedlungsweise in Trabantenform, brauchen zeitlich nicht nacheinander zu entstehen, sie können vielmehr gleichzeitig nebeneinander hergehen. Auf keinen Fall darf der gesunde Gedanke der weiträumigen Flachbausiedlung gehemmt werden. In einer Studie (Abb. 6, S. 7) zu einem Generalplan für Groß-Dresden habe ich diese Gedanken zum Ausdruck gebracht. — (Fortsetzung folgt.)

*) Vgl. Jahrg. 1922 S. 242 ff. —

Vom internationalen Städtebau-Kongreß in Amsterdam 1924.¹⁾

Vom Geh. Oberbaurat Dr.-Ing. e. h. J. Stübgen in Münster i. W.

1. Die Verhandlungen.

ür die Veranstaltungen des Kongresses (des dritten seiner Art) waren die Tage vom 2. bis 9. Juli angesetzt. Am 2. Juli fand ein festlicher Empfang durch die Amsterdamer Stadtverwaltung statt. Die Zeit vom 5. bis 9. Juli war zu Besichtigungsfahrten und Empfängen in Amsterdam, Hilversum, Utrecht, Haag, Delft und Rotterdam bestimmt. Die eigent-

lichen Kongreßverhandlungen geschahen am 3. und 4. Juli auf Grund von 15 gedruckten Vorberichten, von welchen vier aus Holland, drei aus England, drei aus Amerika, zwei aus Deutschland, zwei aus Frankreich und einer aus Belgien eingegangen waren.

Die vier Berichte aus Holland waren folgende: Ingenieur J. Granpré-Molière, Rotterdam, über „Die moderne Stadt“; Dr. van Poelje, Den Haag,

¹⁾ Vgl. das Programm in No. 45, S. 264. —

über „Die Rechtsordnung für Überlandpläne“; Ingenieur P. Bakker Schut, Den Haag, über „Notwendigkeit und Inhalt von Überlandplänen für Holland“; Landschaftsgärtner H. Cleynert, Amsterdam, über „Grünflächen und Naturschutz in Holland“. Aus England stammten zwei Berichte: von Raymond Unwin und von C. P. Purdom über „Trabantenstädte und Überlandplanungen“, sowie eine Abhandlung von Prof. Patrick Abercrombie über „Die vorbereitenden Arbeiten zur Aufstellung eines Überlandplanes“. Aus den Vereinigten Staaten drei Arbeiten: von Thomas Adams über „Nutzungszonen“, von Flavel Shurtlee und

Nachträglich lief noch ein Bericht des tschechoslowakischen Ministeriums über „Naturschutz“ ein.

In der Teilnehmerliste waren 457 Kongreßbesucher verzeichnet; davon mehr als die Hälfte (nämlich 271) Holländer, 50 Deutsche (worunter 12 aus Berlin), 33 Engländer, 16 Österreicher, 15 aus den Vereinigten Staaten, 11 Schweizer, 11 Franzosen, 8 Spanier, 7 Schweden, 6 Belgier, 5 Dänen, 4 aus der Tschechoslowakei, 4 Japaner, 3 Italiener, 3 Polen, 2 Südamerikaner, 2 Australier und je einer aus Ägypten, Finland, Griechenland, Indien, Rußland und Ungarn. Auffallend war die geringe Beteiligung aus Frankreich und Belgien. Die Leitung des Kon-

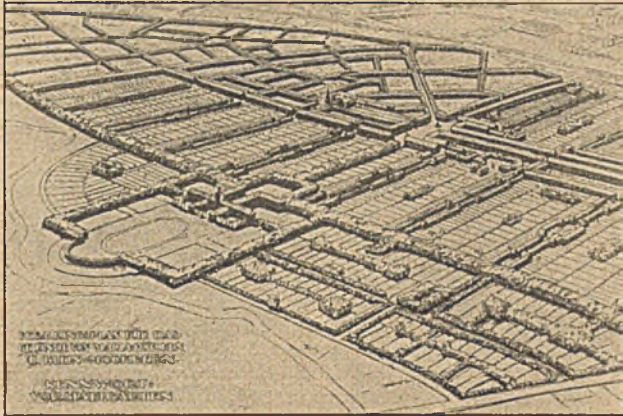


Abb. 4. Teillösung Bebauungsplan Breslau.

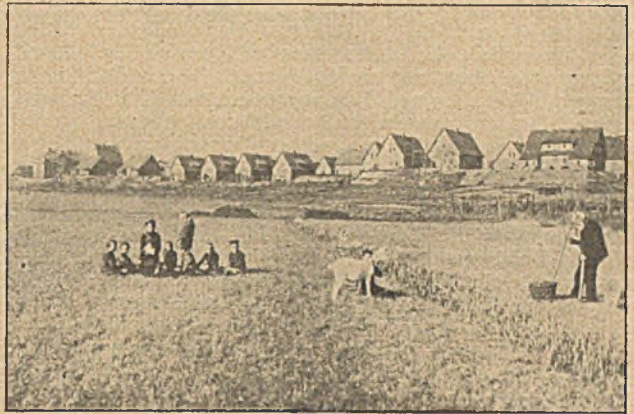


Abb. 5. Siedlung Hannover-Laatzten.

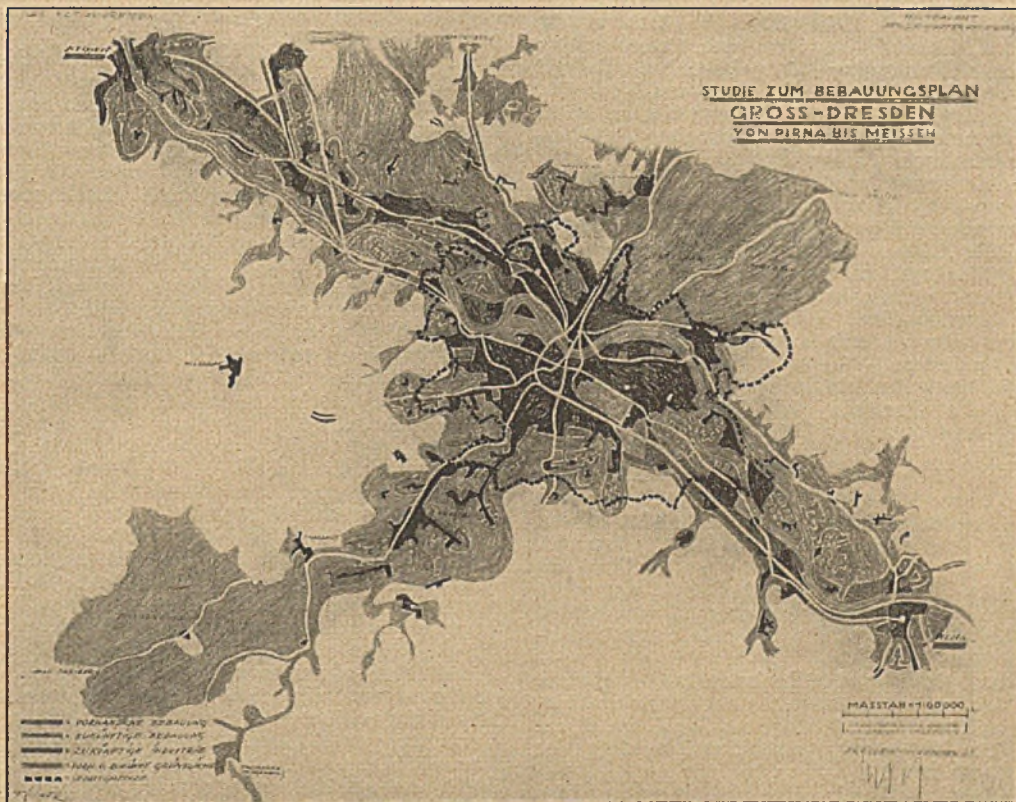


Abb. 6. Studie zu einem Bebauungsplan für Groß-Dresden.

Für Abb. 4–6. Architekt: Stadtbaurat P. Wolf, Dresden.

Der Einfluß der Zeitverhältnisse auf die Gestaltung der städtischen Bebauungspläne.

E. P. Goodrich über „Die Neuyorker Überlandplanung“, sowie von Prof. H. V. Hubbard über „Amerikanische Erfahrungen in betreff von Parkanlagen, Parkwegen, Sport- und Spielplätzen“. Aus Deutschland die beiden Berichte von F. Schumacher, Hamburg, über „Die Grünpolitik der Großstadt-Umgebung“ und von R. Schmidt, Essen, über „Der Ruhrkohlensiedlungsverband“. Aus Frankreich zwei Berichte: von F. Sentenac über „Die Abwasserbeseitigung eines ganzen Bezirks“ und von Jacques Greber über „Städtische Freiflächen“. Aus Belgien endlich eine Abhandlung von R. Verwilghen über „Die Verkehrsfragen bei der Überlandplanung“.

gresses lag, dem Ursprung der Veranstaltungen dieser Art entsprechend, in den Händen des Vaters der englischen Gartenstadtbewegung Ebenezer Howard und des Geschäftsführers H. Chapman; zeitweilig führten den Vorsitz F. M. Wibaut aus Amsterdam, Kai Hendriksen aus Kopenhagen und Einar Book aus Helsingfors. Die Hauptverhandlungssprache war die englische; daneben wurde deutsch und französisch gesprochen. Wichtige Ausführungen wurden aus der einen Sprache kurz in die beiden anderen verdolmetscht.

Am ersten Verhandlungstage wurden nach den üblichen Begrüßungen die allgemeinen Plangrundlagen nach den Vorberichten von Granpré,

Unwin, Purdom und Bakker Schut besprochen, aus denen zunächst der Engländer Pepler einen kurzen Auszug vortrug. Während Granpré sich mehr mit sozialen Betrachtungen beschäftigt, legt Unwin seine bekannten grundsätzlichen Anschauungen über räumliche Einschränkung der Großstädte, Anlage von Trabantenstädten und Festsetzung von Überlandplanungen dar. Purdom spricht von der Entwicklung bestehender Vororte zu Trabantenstädten, empfiehlt aber mehr deren Neugründung nach Art der englischen Gartenstädte Letchworth und Welwyn; er beruft sich auf die Tätigkeit des amerikanischen Kraftwagenfabrikanten Henry Ford als ein Zeugnis gegen die Notwendigkeit großer zentralisierter Industriestellungen und für Fabrikanlagen von mäßiger Ausdehnung in kleineren Städten. Der Holländer Bakker Schut behandelt die technischen und rechtlichen Grundbedingungen eines regionalen Planes (Überlandplanes) in bezug auf Verkehr und Nutzungszonen mit Einschluß von Grünflächen und dauernder Landwirtschaftsgebiete. An der Aussprache beteiligte sich u. a. Theodor Chambers, Leiter der Gartenstadt Welwyn, Keppler, Leiter des Amsterdamer Wohnungsamtes, Plate (Rotterdam), Langen (Berlin) und Bjerrne (Kopenhagen). Für sachliche Beschlußfassungen ist der Kongreß satzungsgemäß nicht zuständig. Ingenieur Bakker Schut brachte aber mit begründenden Worten in deutscher Sprache die folgenden, vom Arbeitsausschuß des Kongresses²⁾ gebilligten Leitsätze zur Kenntnis der Versammlung:

„1. Ein unbeschränktes Anwachsen unserer Großstädte ist unerwünscht. Die Zustände in den allergrößten Städten sind eine Warnung für die kleineren Großstädte.

2. Dezentralisation mittels Trabantenstädte kann in vielen Fällen ein Mittel sein, um dem Entstehen allzu großer Stadtkörper vorzubeugen.

3. Es ist erwünscht, daß unsere Großstädte abgeschlossen werden durch Grüngürtel, die dauernd für Ackerbau, Gärten, Viehzucht usw. verwendet werden; das Entstehen endloser Häusermeere würde dadurch verhindert.

4. Angesichts der schnellen Zunahme des Verkehrs, insbesondere des Kraftwagen- und Autobusverkehrs, ist in Zukunft den kommunalen und interkommunalen Verkehrsfragen mehr Aufmerksamkeit zu widmen, als bisher.

5. Überlandplanungen sind in der Umgebung von Großstädten besonders dort notwendig, wo diese in kurzer Entfernung voneinander liegen oder wo zahlreiche kleinere Städte sich in der Nähe einer Großstadt befinden. Die Überlandpläne sollen sich in erster Linie mit den unter 2, 3 und 4 genannten Aufgaben befassen; sie sind keine eigentlichen Bebauungspläne, sollen vielmehr die Überdeckung ganzer Bezirke mit zusammenhängenden Bebauungsplänen verhindern.

6. Überlandpläne sollen elastisch sein und abgeändert werden, sobald die Zustände sich ändern. Die Umgestaltung soll jedoch nur aus Gründen des öffentlichen Wohles erfolgen.“

Der zweite Verhandlungstag befaßte sich zunächst mit Verwaltungs- und Rechtsfragen an Hand der Vorarbeiten von Bakker Schut, van Poelje, Abercrombie, Adams und R. Schmidt. Der Belgier Bruggemans gab eine kurze Übersicht über diese Arbeiten. Von Bakker Schuts Bericht war schon die Rede; auf seine persönliche Veranlassung wurde den vorstehenden Leitsätzen noch der folgende Punkt 7 hinzugefügt:

„7. Bebauungspläne und Überlandpläne (regionale Nutzungspläne) sollen durch Gesetz eine Rechtskraft erlangen, die es ermöglicht, zum öffentlichen Wohl den Boden seiner planmäßigen Bestimmung zuzuführen, solange der Plan zu Recht besteht.“

Van Poelje beschränkt seine Untersuchungen auf eine wirksame Regelung der Überlandplanung für Holland. Er fordert die Festsetzung des Verkehrsplanes durch die Landesregierung; dieser soll die gleichen gesetzlichen Wirkungen haben wie ein städtischer Bebauungsplan. Für die weitere Planung sind „regionale Behörden“ (Siedlungsverbände), in denen die örtlichen Verwaltungen vertreten sind, einzusetzen und mit den nötigen Rechten für die Festsetzung und Durchführung des Überlandplanes auszustatten. Letzterer soll die Hauptlinie für Wohnviertel, Industrieviertel, Häfen, Gartenstädte, Gartenvorstädte und Kleinhäussiedlungen festlegen, während die Einzelbearbeitung den Ortsbehörden überlassen bleiben kann. In

²⁾ Der Arbeitsausschuß besteht aus 12 Mitgliedern, und zwar bisher aus 2 Engländern, 2 Belgiern und je 1 Franzosen, Holländer, Spanier, Schweden, Norweger, Dänen, Tschechen und Deutschen (A. Otto aus Berlin). Neben dem Vorsitzenden Howard sind 11 stellvertretende Vorsitzende ernannt und zwar bisher je 1 Amerikaner, Australier, Belgier, Däne, Engländer, Finländer, Franzose, Holländer, Norweger, Schwede und Spanier; (kein Deutscher oder Oesterreicher). Durch die Neuwahlen ist die Vertretung Deutschlands und Oesterreichs besser geregelt worden.

die Überland-Entwürfe sind die Stadterweiterungspläne einzupassen; bezüglich der letzteren soll dem Siedlungsverbände zwar keine Genehmigungsbefugnis, wohl aber das Recht zeitiger Kenntnisnahme und der Erhebung von Einwendungen zustehen. Ein Zentralrat für das ganze Land ist erwünscht.

Abercrombie behandelt die Entwicklung der Überlandplanungen in England, die während des Krieges als uneigennützigste Arbeiten einzelner Techniker in Angriff genommen wurden (so für Groß-London, Südost-Lancashire und Südwest-Yorkshire). Auch die sehr ausgedehnte Planung für die aus 73 Gemeinden bestehende Umgebung von Manchester verdankt ihren Ursprung der Kriegszeit. Inzwischen sind 26 derartige Unternehmungen durch freiwillige Vereinigung der beteiligten Körperschaften zu sogenannten „Joint Committees“ in Gang gebracht, zumeist durch Übertragung der vorbereitenden und Entwurfs-Arbeiten an private Fachleute, denen die Auskünfte und Ratschläge der örtlichen Behörden und Beamten zur Verfügung stehen. Der Verfasser beschreibt die topographischen, geschichtlichen und industriellen Untersuchungen, die Bevölkerungs-, Wohnungs-, Gesundheits- und Verkehrsfragen, die erforderlichen Freiflächen für Erholung und Landwirtschaft, die Feststellung von Nutzungszonen, die Abwässerfrage und die Art der Durchführung.

Thomas Adams bespricht die Festsetzung von Zonen für Wohn-, Geschäfts- und Industriebezirke, für Erholungsflächen und Landwirtschaft und warnt vor ungenügend durchdachter Zonung, die ebenso schädlich wirken kann wie die Regellosigkeit. R. Schmidt endlich berichtet eingehend über das Wesen und die vorbildliche Tätigkeit des Ruhrsiedlungsverbandes, der, abweichend von den englischen Verbänden, eine große Zahl gleichwertiger, benachbarter Großstädte neben 18 Kleinstädten und 289 Landgemeinden mit 4 Millionen Einwohnern umfaßt, und empfiehlt den Erlaß eines neuen Städtebau- und Siedlungsgesetzes für Preußen³⁾.

In der allgemeinen Aussprache empfahlen die Holländer de Casserus, Tjaden und van Nes die wünschenswerten Maßnahmen für ihr Land. Pepler berichtet über die Tätigkeit des englischen Gesundheitsministeriums und wünscht möglichst freiwilligen Zusammenschluß beteiligter Gemeinden, ohne vieles Eingreifen von Staats wegen. Ein anderer Engländer, Montagu Harris, und R. Schmidt befrworten die Sammlung der in den verschiedenen Ländern geltenden Gesetzesvorschriften von seiten der Kongreßleitung um als Beratungsstoff des demnächstigen Kongresses in Newyork verwendet zu werden. Ein dritter Engländer wollte die Hilfe des Völkerbundes in Anspruch nehmen; ein Schweizer empfahl sogar, den gesamteten Boden zu sozialisieren; beide ohne Erfolg. Der Vorsitzende aber stellte die gewünschte Zusammenstellung gesetzlicher Vorschriften in Aussicht.

Die bautechnischen Fragen wurden vorwiegend im Anschluß an den gemeinsamen Bericht von F. Shurtleff und E. P. Goodrich über die Aufstellung eines „regionalen Planes“ für die Umgebung Newyorks besprochen. Während die Stadt im Jahre 1820 nur die Spitze der Halbinsel Manhattan mit 250 ha Flächeninhalt bedeckte, erstreckt sie sich nunmehr weit über Manhattan hinaus über ein Gebiet von 76 800 ha und ist von maßgeblichem Einfluß über eine fernere, in drei Staaten liegende Umgebung von etwa 1 315 000 ha Größe. Für dieses Einflußgebiet, 420 Gemeinden umfassend, ist ein einheitlicher allgemeiner Bebauungsplan in Vorbereitung, und zwar von rein privater Seite, für deren Arbeiten die Russel Sage-Stiftung ein Kapital von 2 Millionen Dollar zur Verfügung gestellt hat. Man wünscht keine gemeinsame Oberbehörde, sondern hofft alle beteiligten Körperschaften durch sachgemäße Planung von der Notwendigkeit übereinstimmenden Vorgehens zu überzeugen. Vier Ausschüsse bearbeiten a) die topographischen und Verkehrsfragen einschließlich Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung, b) die Wohnbedürfnisse und sozialen Belange, c) die Rechtsfragen, d) die wirtschaftlichen und Industriebedürfnisse. Die Einwohnerzahl Newyorks beträgt gegenwärtig rund 9 Millionen und wächst jährlich um etwa 200 000. Man hat die voraussichtliche Zahl der Bewohner für 1960 auf rund 60 Millionen berechnet. — (Fortsetzung folgt.)

³⁾ Vergl. No. 28 des Zentralblattes der Bauverwaltung S. 234—237. —

Inhalt: An unsere Leser, Mitarbeiter und Freunde! — Das Vorort-Verkehrsproblem von New York und Umgebung. — Der Einfluß der Zeitverhältnisse auf die Gestaltung der städtischen Bebauungspläne. — Vom internationalen Städtebau-Kongreß in Amsterdam 1924. —

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