



WOCHENSCHRIFT DES ARCHITEKTEN-VEREINS ZU BERLIN

HERAUSGEGEBEN VOM VEREINE

◆ Erscheint Sonnabends u. Mittwochs. — Bezugspreis halbjährl. 4 Mark, postfrei 5,30 Mark, einzelne Nummer von gewöhnl. Umfange 30 Pf., stärkere entspr. teurer ◆
◆ Der Anzeigenpreis für die 4gespaltene Petitzelle beträgt 50 Pf., für Behörden-Anzeigen und für Familien-Anzeigen 30 Pf. — Nachlaß auf Wiederholungen ◆

Nummer 5

Berlin, Sonnabend den 1. Februar 1913

VIII. Jahrgang

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen, Postämter und die Geschäftsstelle Carl Heymanns Verlag in Berlin W. 8, Mauerstr. 43.44

Alle Rechte vorbehalten

Ueber den Wettbewerb Groß-Düsseldorf

Vortrag, gehalten im Architekten-Verein zu Berlin vom Professor Dr.-Ing. O. Blum in Hannover

Der Wettbewerb Groß-Düsseldorf ist — so darf man wohl sagen — aus dem Wettbewerbe Groß-Berlin hervorgegangen. Dieser hatte gezeigt, daß man nicht so weiter operieren kann, wie es die meisten Großstädte leider tun, indem sie nur „von heute auf morgen“ denken und nicht auf drei bis fünf Jahrzehnte voraus. Es sind aber auch noch andere Momente vorhanden, die gerade in Düsseldorf den Wettbewerb gezeitigt haben. Wir dürfen behaupten, daß das Leben am Rhein, speziell am Niederrhein, tatsächlich intensiver ist als in Berlin. Durch die ganze Bevölkerung geht dort ein schaffensfreudigerer Zug. Man hat dort großzügigere Gedanken; es ist dort mehr Mut zur Tat, es ist dort die technische Intelligenz in den öffentlichen Körperschaften und den wichtigen Privatorganisationen stärker vertreten. Man hat dort ja das beste Beispiel für die Bedeutung der Technik stets vor Augen. Außerdem ist dort aber mehr Geld flüssig.

Der Wettbewerb Groß-Düsseldorf hat sich gegenüber dem Berliner dadurch ausgezeichnet — das soll kein Vorwurf für den Wettbewerb Groß-Berlin sein —, daß er eingehender vorbereitet worden ist. Von Anfang an ging der Gedanke hindurch, daß auch der Ingenieur und Verkehrstechniker zu Worte kommen soll. Es besteht ja leider an einzelnen Stellen ein Zwiespalt zwischen dem Architekten und dem Verkehrstechniker. Aber sehr bedeutende Architekten haben sich dazu bekannt, daß der Architekt mit dem Verkehrstechniker im Städtebau zusammenarbeiten muß. Und gerade nach dieser Richtung hin hat der Wettbewerb außerordentlich aufklärend gewirkt.

Der Wettbewerb Groß-Düsseldorf hat insofern Ähnlichkeit mit dem Berliner, als es sich hier wie dort nicht darum handelte, eine Arbeit zu schaffen, die sich im engen Rahmen, im Rahmen der üblichen städtebaulichen Aufgaben abspielt: es handelte sich nicht um eine Einzelaufgabe oder eine kleine Fläche, sondern um die Meisterung eines großen Gebietes. Groß-Düsseldorf ist beinahe so groß wie Groß-Berlin; relativ war die Arbeit noch größer wegen der schwierigen Beziehungen zu den Nachbarnstädten. Es waren also nicht im einzelnen Erfolge zu suchen; die künstlerische Schöpfung konzentrierte sich auf bestimmte einzelne Stellen, an denen früher Fehler gemacht worden sind. Vor allem aber war dergestalt zu arbeiten, daß man später große künstlerische Lösungen ausführen kann; für diese ist ein sehr großes Raumerfordernis erforderlich, das der Wettbewerb schaffen mußte, frei von Störungen, also auch frei von der Nachbarschaft störenden Verkehrsanlagen. Eine Hauptaufgabe bildete dabei z. B. die Neugestaltung der Rheinfront an der Altstadt. Hier lag u. a. die Gefahr vor, daß dem Verkehrstechniker (oder Verkehrsfanatiker), der da glaubt, alles Alte einreißen zu müssen, zu viel Raum eingeräumt werde.

Demgegenüber möchte ich behaupten: Wir Verkehrstechniker sind bescheidene Leute, die mit sehr Wenigem auskommen! Die Opfer, die dem „Götzen Verkehr“ gebracht werden, werden nicht von wirklichen Verkehrstechnikern gebracht, sondern vor allem von der Großmannssucht, die sich leider in manchen städtischen Kreisen breit macht, die da glaubt, der moderne Verkehr bestehe in sinnlos breiten Straßen und überflüssigen „Verkehrsplätzen“. In der inneren Stadt Düsseldorf sind alle ausgezeichneten Entwürfe mit sehr wenigen Eingriffen zur Verbesserung des Verkehrs ausgekommen. Bei allen diesen ist das alte Düsseldorf von der Durchlegung von neuen Verkehrsadern fast frei geblieben.

Der Bebauungsplan für Düsseldorf kann nicht für Düsseldorf allein entwickelt werden, sondern es müssen Neuß, Kaiserswerth, Benrath usw. hineinbezogen werden. Man muß aber noch über diesen Rahmen von Groß-Düsseldorf hinausgehen, weil Düsseldorf das Zentrum der rheinischen Industrie ist. Seine Bedeutung als Zentrum liegt ebensowohl auf dem Gebiete von Kunst, Kultur und feinem Lebensgenuß, als auch auf dem der großen wirtschaftlichen Fragen. Es hat die besten Theater, die besten Hotels, eine sehr schöne Umgebung. Die großen Syndikate sind dort vereinigt, dort werden die Sitzungen der Großindustrie abgehalten. Diese Natur als Zentrum ergibt sich auch daraus, daß Düsseldorf von den großen Städten des Industriegebiets die ist, die unmittelbar am Rheine liegt, und daß sie die Stadt ist, in der sich die englisch-süddeutsch-italienische Verkehrsstraße mit der französisch-belgisch-ostdeutsch-russischen schneidet. Nach dem allen muß also eine Reihe von Verkehrsanlagen, Eisenbahnen und Schnellbahnen, immer unter dem Gesichtspunkt entwickelt werden, daß Düsseldorf kein selbständiges Gebilde, sondern ein Teil in einem großen Städtekomplex ist. Das hat nun in einer sehr wichtigen Beziehung etwas Ungünstiges für Düsseldorf: Die Städte wachsen zu schnell aufeinander los und drohen sich gegenseitig zu beengen. War es nun einerseits die Aufgabe des Wettwerbes, nach bestimmten Stellen — Ruhrort, Krefeld, München-Gladbach, Elberfeld, Solingen, Köln u. a. — Verbindungen zu suchen, so war es andererseits notwendig, die Freiflächen unter dem Gesichtspunkte zu behandeln, daß man gegen die andern Städte (z. B. Elberfeld-Vohwinkel) Schutzgebiete schaffen mußte.

Der Bebauungsplan mußte verkehrstechnisch bis nach Elberfeld (bis Vohwinkel zum Endpunkte der Schwebebahn), Dortmund, Ruhrort, Krefeld, Rheydt, Köln, Solingen reichen; etwas enger lagen teilweise die Grenzen für die Freiflächendisposition, bei der im Norden z. B. die Grenze an der Ruhr (Ruhrstein, Hügel) liegt. Unsere Verwaltungsmaßnahmen reichen allerdings nicht aus, um etwas Derartiges in die Wirklichkeit umzusetzen.

Aber der Wettbewerb Groß-Berlin hat ja den Zweckverband veranlaßt, und man darf hoffen, daß dort etwas Ähnliches geschieht.

Wichtig ist in dem Plane von Düsseldorf die Betonung der Nord-Süd-Richtung. Die wichtigen Eisenbahnen sind die von England nach Frankfurt a. M., Süddeutschland, Italien, Oesterreich. Unsere wichtigste Ost-West-Linie in Europa ist die über Berlin, Köln, Brüssel nach England, Paris; diese Linie weicht in Düsseldorf von der Richtung Ost-West in die Richtung Nord-Süd ab. Weiter wird Nord-Süd noch dadurch betont, daß der dort stark gewundene Rheinstrom innerhalb der Stadt, wenigstens im wichtigsten Teile der Altstadt, in dieser Richtung strömt. Weiter folgt der Nord-Süd-Richtung die große Güterzugabfuhrlinie, die von Westfalen nach der Saar führt; von besonderer Bedeutung ist schließlich, daß dem ganzen Laufe des Rheins entsprechend die Höhenzüge östlich von Düsseldorf, wie auch die großen Wälder sich in der Richtung Nord-Süd erstrecken. Wir sehen also überall die Nord-Süd-Richtung scharf hervortreten. Dagegen sehen wir die Ost-West-Richtung teilweise unterbrochen; für diesen Verkehr bildet der Rhein eine gewisse Barrikade — nur an einer Stelle wird der Rhein von der Eisenbahn, an einer andern von Straße und Kleinbahn überschritten.

Auch die Eisenbahn von Duisburg her, die von Nord nach Süd geht, bildet eine Barrikade, die in ihrem südlichen Teil (am Hauptbahnhof) besonders schlimm ist und den Verkehr von Ost nach West fast vollständig unterbricht; es ergibt sich hieraus, daß das Gebiet östlich des Hauptbahnhofs sich nicht recht entwickeln kann. Als sehr unangenehme Barrikade ist noch die Güterabfuhrlinie von Duisburg her zu nennen, die ebenso wie eine andere lokale Güterlinie vor dem Aperwald liegt.

Die starke Betonung der Nord-Süd-Richtung findet auch im alten Düsseldorf ihren Ausdruck. Das alte Düsseldorf ist im Rechteckschema, begrenzt von der Haroldstraße, Königsallee — der Feudalstraße Düsseldorfs — und dem Rheine, gebaut. Gegen dieses Rechteckschema ist manches gesprochen worden; in mehreren Entwürfen wollte man es mit Diagonalstraßen stark durchbrechen, andere haben es im wesentlichen unverändert gelassen. Muß man nun auch betonen, daß ein solches Schema für eine ganze Stadt nicht angängig ist, so ist das noch kein Beweis dafür, daß man es umstoßen muß, wenn es wie hier in einem Teile von alters her vorhanden ist — verkehrstechnisch wenigstens kann man sich in diesem Falle ganz gut damit abfinden.

In der Innenstadt Düsseldorfs ist ein großer Mangel, daß die Altstadt nicht „am Rheine liegt“; sie kehrt dem Rheine vielmehr die Rückseite zu. Hier war es also Aufgabe des Wettbewerbs, etwas Großes aus Düsseldorf zu schaffen*).

Wenn das Rechteckschema teilweise verkehrstechnische Schwierigkeiten mit sich bringt, so liegt das nicht so sehr an diesem regelmäßigen Gebilde, als daran, daß an dieses Schema ein anderes Rechteckschema, wenn auch nicht ein ganz so regelmäßiges, in einem Winkel von 45° anstößt. Dadurch entstehen mehrere verkehrstechnisch unglückselige Punkte. Der wichtigste und schlimmste von diesen ist die Einmündung der Bismarck- und Schadowstraße in die Königsallee.

Bei der Bearbeitung mußte man nun folgende Prüfung an der Hand der Statistik vornehmen — die Statistik der Stadt ist sehr gut —, zuerst mußte man ermitteln, welche Bevölkerung zurzeit vorhanden ist und ob diese gesund untergebracht ist, insofern als eine bestimmte Bevölkerungsmasse bestimmte Flächen für Wohnung, Industrie, Erholung braucht. Dann mußte man weiter überlegen, wie groß voraussichtlich die Bevölkerung von Düsseldorf etwa in den Jahren 1920, 1930, 1950 sein wird. Hatte man dies getan und die Statistik weiter nach den Einkommensverhältnissen untersucht, so konnte man die einzelnen Flächen ermitteln, die notwendig waren, wobei man nicht vergessen durfte, daß gesund, aber auch wirtschaftlich zu bauen war, d. h. man durfte die Flächen nicht verschwenden und keinen Utopien nachhängen. Die Meinungen über das Einfamilienhaus sind ja geteilt, aber darüber ist keine Meinungsverschiedenheit, wenigstens nicht bei denen, die rechnen, daß Deutschland noch viel zu arm ist, als daß es für seine Be-

völkerung den Standard erreichen könnte, daß jede Familie ein Haus mit Garten hat. Es begegnet uns so oft die Ansicht: Deutschland ist ein reiches Land. Das ist falsch! Denn wir haben uns hierbei mit unsern Wettbewerbländern zu vergleichen, insbesondere mit England und Nordamerika. Wir sind gegen England und Amerika mit unsern Wohnungen im Rückstande. Das mag zum großen Teil daran liegen, daß die ganze Grundstücksfrage in diesen Ländern eine andere ist, vielleicht auch daran, daß diese Völker eher angefangen haben, über die Wohnverhältnisse nachzudenken. Zum nicht geringen Teil liegt aber auch unser Zurückbleiben in den Wohnungen daran, daß wir eben arm sind. England hat seine reichen Kolonien. Keine Industriestadt in England liegt mehr als 130 km vom Meer entfernt; die Transportkosten für die Massengüter sind also außerordentlich gering, während bei unserer Eisenindustrie etwa 30% des Gesamtwerts in Transportkosten stecken. Amerika hat viel größere Bodenschätze als wir. Wir sind also absolut nicht so reich, wie oft behauptet wird. Daher müssen wir uns bescheiden und dürfen nicht sagen: Weil in England das Einfamilienhaus herrscht, müssen wir es auch haben.

Es ist bei diesem Wettbewerb in allen ausgezeichneten Arbeiten recht scharf zum Ausdruck gekommen, daß man auch mit dem Zwei- bis Vierfamilienhaus und vor allen Dingen mit dem Reihenhause rechnen muß.

Nach diesem Prinzip, „gesund, aber wirtschaftlich bauen“, muß man also die Berechnung anstellen, wieviel Fläche für die Wohnungen der Bevölkerung nötig ist. Dabei dürfen die Straßen nicht parvenühhaft breit, sondern sie müssen so schmal wie verkehrstechnisch möglich gehalten werden. In den Straßen wird alles, was nicht zum Verkehr nötig, mit Grün zu bedecken sein. Ferner ist nötig, daß Flächen bestimmter Größe zum Arbeiten da sind; hierbei ist zu beachten, daß Düsseldorf eine große Industriestadt ist. Ebenso sind Flächen für die Verkehrsanstalten zu berechnen, und zwar sind die Eisenbahnanlagen nicht aus der Bevölkerungszahl, sondern aus der verkehrspolitischen Bedeutung der Stadt zu berechnen. Die Flächen, die die Eisenbahn bis 1950 etwa — bei Düsseldorf kann man ziemlich sicher so weit voraussehen — beansprucht, sind also von vornherein zur Verfügung zu stellen. Dann sind weiter die Freiflächen zu berechnen, für die etwas mehr als 50% der Gesamtfläche anzusetzen sind.

Auf diese Weise kann man nach meiner Meinung in Düsseldorf, da die Statistik so gut ist, zu einigermaßen richtigen Zahlen kommen. Zur Probe kann man nun eine Stadt nehmen, die jetzt die Bevölkerung hat, wie sie Düsseldorf in jener kommenden Zeit haben wird, und deren Verhältnisse untersuchen. Wir haben das getan, indem wir Berlin und Hamburg heranzogen. Daraus berechnet sich schließlich, daß das Düsseldorf des Jahres 1950 bis Kaiserswerth und Benrath reicht und Neuß einschließt. Dies Düsseldorf vom Jahre 1950 deckt sich mit dem, was die Stadt in der Ausschreibung als das „kleinere Erweiterungsgebiet“ bezeichnete.

Ich hatte vorhin erwähnt, daß Düsseldorf im Zusammenhange mit den Nachbarstädten zu betrachten ist und daß diese Städte gegen Düsseldorf heranwachsen. Legt man nun den Maßstab zugrunde, daß auf 1 ha 50 Bewohner kommen dürfen, so ergibt sich, daß die Städte der Nachbarschaft im Jahre 1950 sich bereits teilweise überdecken (hierüber hat Regierungsbau- und Verkehrsminister Langen sehr wichtige Berechnungen angestellt). Einzelne Städte haben also nicht genügend Raum zum Leben, wenn die Entwicklung so weiter geht und wenn wir anerkennen, daß höchstens 50 Bewohner auf 1 ha zuzulassen sind. Düsseldorf selbst zeigt zu seinem Glück noch reichliche Abstände von den nächsten Städten, aber trotzdem ist es von äußerster Wichtigkeit, daß gegen Duisburg, Essen, Elberfeld hin „Schutzgebiete“ festgelegt werden. In diesen liegt aber eine Menge selbständiger Gemeinden, die unter Umständen eigne Bebauungspläne aufstellen und Großindustrie an sich ziehen können. Man sieht also, daß es hohe Zeit für entsprechende Gesetzes- und Verwaltungsmaßnahmen ist, um die hier glücklicherweise noch vorhandenen Wälder zu schützen.

Ich möchte nun bei der Besprechung nicht so vorgehen, daß ich die einzelnen Entwürfe kritisiere, da ich Mitarbeiter an dem einen bin. Eine Einzelkritik ist aber auch gar nicht nötig, denn die preisgekrönten Entwürfe und auch die angekauften zeigen gewisse Uebereinstimmungen in wichtigen Grundgedanken; und das scheint mir dahin zu weisen, daß diese Grundgedanken richtig sein müssen.

* Ich möchte noch auf eins hinweisen: Wie die Eisenbahnlinie Ost-West in Düsseldorf in die Richtung Nord-Süd umkippt, so können wir eine ähnliche Beobachtung bei den wichtigsten Ost-West-Verbindungen machen, die zurzeit in Düsseldorf selbst bestehen; die Trassen, die über den Rhein hinüberführen, kippen in der Altstadt Düsseldorf selbst in die Nord-Süd-Richtung um.

Bei der Gruppierung der Freiflächen muß man zunächst von außen nach innen arbeiten, denn in den Außengebieten liegen die großen Freiflächen. In Düsseldorf sind das vor allem der Rhein mit seinen Ueberschwemmungsgebieten und der große Wald, der sich von Rabbingen bis Benrath und weiter hinzieht.

Im Innern der Stadt sind vor allen Dingen der Hofgarten, der Zoologische Garten, der Volksgarten zu nennen, ferner im Norden und im Süden je ein großer Friedhof.

Durch alle Entwürfe geht nun ein wichtiger Gedanke hindurch, nämlich der, daß man die Freiflächen nicht in einzelne kleine Plätze zerreißen darf. Allerdings muß man Plätze in der sogenannten „Kinderwagenentfernung“ haben, — jedes Haus muß Gelegenheit haben, die Kinder auf kurzem Wege zu einer Freifläche zu bringen; das führt aber doch noch nicht zu vielen zerstreuten kleinen Einzelplätzen, sondern dies Prinzip kann auch bei der Anordnung größerer durchgehender Freiflächenadern gewahrt werden. Man muß von folgenden Ueberlegungen ausgehen: Jede Freifläche gewinnt an Wert, je größer sie in sich ist. Wenige große Flächen sind also besser als viele kleine. Dann aber müssen ferner die Freiflächen so gruppiert sein, daß sie direkt zum Hinauswandern einladen. Sie müssen also untereinander durch große Adern verbunden sein, die radial gerichtet sind, so daß auch die Freiflächen im Innern mit denen im Außern verbunden sind. Daneben sollte man Grünschutzstreifen anlegen, um die Umgebung gegen Industriegebiete und störende Verkehrsanstalten (Güterbahnhöfe) abzusondern, wobei hohe Randbebauung mit nichtstörenden Gebäuden sehr zweckmäßig ist. Man soll sogar reine Industriegebiete mit grünen Adern durchdringen, um den Arbeitern Gelegenheit zu geben, auf ansprechendem Wege zur Arbeit zu kommen.

Ein sehr beachtenswertes Problem stellt der Entwurf von Möhring und seinen Mitarbeitern dar. Möhring hat sich auf den Standpunkt gestellt, man solle eine Stadt wie ein großes Kreuz bauen; die Arme sollten bebaut werden, die freien Flächen dazwischen sollten Grünflächen sein, die wie große Keile zur Innenstadt vordringen.

Vielfach geben die alten Chausseen das Gerippe für die Verkehrsstraßen ab, manche dieser alten Straßen hat aber wundervolle Bäume; solche Allee muß als radiale Parkverbindung benutzt werden; sie muß also vom Verkehr entlastet werden. Das richtige Mittel dazu ist, daß man das neue Verkehrs-

instrument nicht in die alte Straße legt, sondern einige Häuserblocks entfernt. Dann werden auch die alten Dorfaugen geschont.

Einige Worte noch über den Verkehr: Ich hatte schon darauf hingewiesen, daß Düsseldorf ein Knotenpunkt ist, in dem sich sehr wichtige Kontinentallinien schneiden. Man darf dabei nicht nur an den Personenverkehr denken, sondern muß sich vor allem vor Augen halten, daß Düsseldorf ein wichtiger Platz für den Güterverkehr aus Westfalen und für die Richtung Ruhr—Saar—Luxemburg ist. Wenn man sich dann noch klar macht, daß es auch der Knotenpunkt für einen gewaltigen Lokalverkehr ist, so sieht man die Notwendigkeit ein, die Verkehrsanlagen genau durchzuarbeiten. Notwendig war das auch, weil die Verkehrsanlagen jetzt zum Teil schwierige Barrikaden sind. Das Verkehrsproblem war vom Güterverkehr aus anzupacken. Ich benutze jede Gelegenheit, hierauf hinzuweisen, weil der Güterverkehr bei manchen Städtebauern so wenig beliebt ist und manchmal recht gründlich ignoriert wird. Wenn man aber im Rahmen des Wirklichen und Möglichen arbeiten will, so ist der angegebene Weg nicht zu vermeiden. Der Güterverkehr ist restlos das Wichtigste für Eisenbahn und Stadt, und man kann keine Anlagen für den Personenverkehr durcharbeiten, wenn man jenen nicht zuvor gemeistert hat.

Nun ist Düsseldorf aber nicht nur ein Knotenpunkt des größten kontinentalen Güterverkehrs, sondern liegt auch an der größten Binnenwasserstraße der Welt. In Anbetracht alles dessen mußte man dahin kommen, das Güterverkehrsproblem derart zu lösen, daß man möglichst viel an Düsseldorf vorbeileitete. Das geschieht durch ein System von Güterumgehungsbahnen und Rangierstationen*) mit neuen Bahnhöfen.

Von großer Bedeutung ist die Umgestaltung des Hauptbahnhofs. Er liegt günstig für die Stadt, hat aber große städtebauliche Nachteile und auch einige eisenbahntechnische Fehler. Dazu bieten sich zwei Lösungen: Entweder man legt die Eisenbahn so tief, daß die Straßen überführt werden können, oder man hebt die Eisenbahn so weit, daß die notwendigen Querstraßen unterführt werden können. Daß eine solche Lösung durchführbar ist und im Laufe der Zeit in ähnlicher Weise gelöst werden wird, ist mir nicht zweifelhaft. Aber die Stadt wird sehr viel Geld dazu hergeben müssen.

Wenn man die Gleise tieflegen würde, könnte man über ihnen eine wundervolle große Platzanlage schaffen, aber das kostet einige Millionen mehr als die Hochlage der Gleise.

Können die in den heutigen großstädtischen Wohnverhältnissen liegenden Mängel und Schäden behoben werden?

Wettbewerbarbeit um den Strauchpreis 1911 des A. V. B. vom Baurat Dr.-Ing. Albert Weiß in Charlottenburg

(Fortsetzung aus Nr. 4, Seite 28)

4. Die Aenderung der Organisation des Realkredits

Professor Dr. Eberstadt hat in seinen zahlreichen und eingehenden Arbeiten immer und immer wieder hervorgehoben, daß eine Verbesserung unsrer Wohnverhältnisse nur durch die Aenderung in der Organisation unsres Realkredits möglich sei. Die Tatsache, daß seit länger als 40 Jahren alles mögliche versucht worden ist, die Wohnungsverhältnisse zu bessern, daß wir aber mit all den bisherigen kleineren und auch größeren Mitteln zu keiner auch nur nennenswerten Verbesserung gekommen sind, sondern im Gegenteil die Verhältnisse sich mehr und mehr zu einer wahren Gefahr für das ganze Reich und all seine Glieder ausgewachsen haben, endlich die Tatsache, daß wir, namentlich in England, bei einer andren Ordnung des Realkredits, weit bessere Wohn- und soziale Verhältnisse finden, muß uns notgedrungen die Ueberzeugung beibringen, daß die Feststellungen und Behauptungen von Eberstadt das Richtige treffen.

Hinsichtlich der Umgestaltung des Realkredits schreibt Eberstadt*): „Der städtische Häuserbau bewirkt, daß durch die Errichtung eines ertragsfähigen Gebäudes ein bis dahin gänzlich oder nahezu gänzlich ertragloser Anspruch, nämlich die Forderung des Bodenspekulanten, zu einem realisierbaren Wert wird. Nicht nur der Bauwert des Hauses wird durch die Bebauung geschaffen, sondern der spekulative Bodenwert wird, wenn man ihn mit dem Bauwert zusammenschmelzen läßt,

gleichzeitig realisierbar. Die Forderung des Bodenspekulanten, der über die erste Stelle im Realkredit verfügt, ist den Interessen des Häuserbaus in jeder Weise entgegengesetzt. Die Rechtsordnung hat nun durch ihre Einrichtungen die Frage zu entscheiden, ob dem Bodenspekulanten ein Wert zuwachsen soll, der weder durch sein Kapital, noch durch seine Arbeit, noch auch nur innerhalb seines wirtschaftlichen Bereichs geschaffen ist.

In der bedenrechtlichen Behandlung stehen sich hier zwei Anschauungen gegenüber. Das römische Recht verlangt, daß jede auf den Boden gemachte Aufwendung dem Besitzer des Bodens zufalle, ein Grundsatz, der erst während der römischen Kaiserzeit unter dem Zwang der Verhältnisse durch die Ausnahme der Superficies durchbrochen wurde. Das deutsche Recht dagegen, dem wir unser neuzzeitliches Grundbuchwesen verdanken, behandelt den Boden und das Bauwerk von jeher getrennt. Die mit dem Aufschwung des Städtebaus im Mittelalter ausgebildeten Institutionen des Immobilienverkehrs beruhen

*) In unserm Entwurfe liegt eine dieser Rangierstationen städtebaulich falsch, sie liegt nämlich peripherisch. Aber unter Umständen läßt es sich nicht anders machen; wenn ich überall sonst behindert bin, so muß ich solche Fehler mit in den Kauf nehmen. Auch bezüglich des Wasserverkehrs findet sich in mehreren Entwürfen, auch in unserm, ein wasserbautechnischer Fehler — die Einfahrt zum Nordhafen. Aber der Fehler des Ingenieurs gibt dem Architekten große Schaffungsmöglichkeiten, und da kann man eben ruhig einmal bewußt einen Fehler machen. Aus diesem großen Netz entwickelt sich das, was im Innern der Stadt an Güterverkehrsanlagen notwendig wird. Von den angeschlossenen Tochterstationen spielen diejenigen eine besonders wichtige Rolle, die neben Ortsgüterverkehr auch Industrie- und Hafenverkehr haben.

*) Handbuch des Wohnungswesens.

auf der rechtlichen Scheidung von Boden und Bauwerk und führen den Grundsatz durch, daß an dem durch Kapital und Arbeit geschaffenen Wert der Bodenbesitzer kein Recht habe. In der späteren Entwicklung drang indes die römischrechtliche Auffassung wiederum durch; das alte Recht hat sich dagegen erhalten in der Ausnahme der sogenannten Meliorationshypothek (Art. 118 Einführungs-Ges. des BGB.), die landesgesetzlich die rechtliche und grundbuchamtliche Trennung einer auf Melioration beruhenden Forderung zuläßt.

Auf dieser hergebrachten und in den natürlichen Verhältnissen begründeten Scheidung gilt es, die Ordnung des Realkredits aufzubauen. Demgemäß haben meine Untersuchungen die Forderung der Rückkehr zu unsrem deutsch-rechtlichen System und den Grundsatz der Hypothekendifferenzierung aufgestellt, d. i. Scheidung und dauernde Trennung der Hypotheken in Meliorationshypotheken, die für die zur Besserung (Bebauung) des Grundstücks verwendeten Darlehen gewährt werden, und in einfache Bodenschulden. Die grundbuchamtliche Belastung des Bodens für produktive Zwecke soll getrennt werden und dauernd getrennt bleiben von der Belastung für immatrielle und spekulative Forderungen, so daß der Bauwert nicht mehr genutzt werden kann zur Realisierung der spekulativen Ansprüche. Als Meliorationshypothek würden im Sinn des Art. 118 Einführungsgesetz des B.G.B. nur diejenigen Beträge grundbuchamtlich eingetragen, die tatsächlich — unter Statuierung der Verpflichtung zu wahrheitsgemäßen Angaben — auf die Besserung des Grundstücks verwendet sind. Die Eintragung der, der Meliorationshypothek nachstehenden und mit ihr nicht verschmelzbaren Bodenschulden bliebe dagegen unkontrolliert und unbeschränkt. Die Neuordnung der pfandrechtlichen Behandlung der Bodenschulden muß die doppelte Aufgabe erfüllen, die schweren Mißstände des heutigen Zwittersystems zu beseitigen und zugleich eine gesunde Ordnung des Realkredits herbeizuführen. Beide Ziele werden durch die Hypothekendifferenzierung erreicht. Die Aufnahme produktiven Kapitals und produktiver Schulden wird erleichtert, die Kapitalbeschaffung für die Bodenkultur und das Baugewerbe würde die reichlichste und billigste. Die Auftreibung der Grundstückswerte durch Einschlebung von Baustellenhändlern, Annahme von Bauunternehmern durch Ueberbeileihung usf. wären unmöglich. Ferner würde, da die Meliorationshypothek der Amortisation unterliegt, auf die Tilgung der Bodenschulden hingewirkt. Die Mißbräuche im Beleihungs- und Taxwesen würden wegfallen, die heute kaum zu beseitigen sind, denn die Spekulation wird, falls die Taxierung der Bodenwerte als Maßstab der zulässigen Beleihung bestehen bleibt, wohl immer Mittel finden, um die Taxwerte zu korrumpieren oder aufzutreiben.

Auch für unsren Kapital- und Kreditmarkt würden gesunde Verhältnisse sich einstellen, wenn das Uebermaß der Hypotheken und der Grundbucheitwechsel eingeschränkt würde. Endlich aber — und dies ist nicht das geringste — würden wir ein leistungsfähiges, kapitalkräftiges Baugewerbe bekommen, das imstande ist, die bedarfsgemäße Marktversorgung zu übernehmen. So lange man aber die grundbuchamtliche Verschmelzung des Bauwerts mit der Bodenspekulation zuläßt, kann weder dem Baugewerbe, noch dem Wohnungswesen geholfen werden.

Die wirtschaftsgemäße Ordnung des Realkredits kann im übrigen, wie kaum gesagt zu werden braucht, weder die berechtigten Interessen des Grundbesitzes schädigen, noch irgendwie auf Kosten des soliden Bodengeschäfts gehen, im Gegenteil, die Wirkung wird für den Geschäftsverkehr eine günstige sein. Die Steigerung vom Ackerland zur Baustelle bleibt dem Bodenbesitzer unbeschränkt, was wegfallen soll, sind die späteren Treibereien durch die auf die Zwischenhändler zurückzuführenden Hantierungen. Der Anspruch auf die Werterhöhung seines Grundstücks durch Melioration wird dem Bodenbesitzer innerhalb des realen Baustellenwerts ganz ebenso gesichert wie heute.

Auch das Kapital selber wird besser seine Rechnung finden, wenn es aus der Bodenspekulation herausgetrieben wird und, wie auf den anderen Gebieten der Industrie, mit der produktiven, wertschaffenden Tätigkeit zusammengeht. Die Kräftigung der zahlreichen an der Wohnungsproduktion beteiligten Industrien und Gewerbe — von den günstigen Wirkungen auf die städtische Gesamtbevölkerung ganz abgesehen — kommt vor allem dem Kapital zugute, indem der Umfang wie die Solidität der mit

dem Bodengeschäft zusammenhängenden Unternehmungen sich heben wird.

Ein weiterer Vorteil der Schuldendifferenzierung wird darin bestehen, daß Meliorationshypothek und Bodenschuld sich wechselseitig überwachen, da der eine Teil ein offenes Interesse hat, den anderen Teil nicht anwachsen zu lassen. In diesem Umstand dürfte noch ein wesentlicher Vorzug des von mir vorgeschlagenen Systems liegen. Denn während heute nur ein gleichmäßiges Interesse besteht, die Bodenschulden zu steigern, werden nunmehr die Gegensätze zum Ausdruck gebracht, die in der Natur der Sache liegen: die produktive Verwendung und die Spekulation. Den entgegengesetzten Faktoren der Bodenwertbildung ist hiermit die Verkörperung gegeben; daß sie sich, zum Vorteil der Bodenkultur, gegenseitig bekämpfen, ist ebenso notwendig, wie es natürlich ist. Der Spekulant, der heute die treibende Kraft in der Schuldenvermehrung ist, wird künftig die Meliorationshypothek, die ihm den Rang wegnimmt, nach ihrer Höhe und Berechtigung auf das genaueste kontrollieren.

Die Wirkungen einer solchen Hypothekendifferenzierung werden von Eberstadt wohl überschätzt. Die Hauptsache, die Spekulation mit ungebautem Boden, würde dabei keineswegs eingeschränkt werden, es könnte dabei nach wie vor jede beliebige Schuld hypothekarisch aufgenommen werden. Jedermann, wenigstens der, der sich mit Grundstückshandel und Bodenbeleihung beschäftigt, weiß aber heute schon, daß es sich bei einer hypothekarischen Belastung einer Baustelle lediglich um eine Spekulationssumme handeln kann, die besondere Kennzeichnung als Spekulationshypothek würde deshalb an den heutigen Geschäften beim Grundstückswechsel kaum etwas ändern.

Und kommt das Gelände zur Bebauung, dann wird die Spekulationshypothek verschwinden in derselben Weise, wie das Verschwinden der großen Differenz bei der Wertzuwachssteuer geschildert wurde, d. h. jede Spekulationssumme des Grund und Bodens wird in die Baukosten hineingerechnet werden, ohne daß es in den allermeisten Fällen möglich sein wird, diese Schiebungen festzustellen. Auch jede weitere Belastung kann mit einem kleineren oder größeren Umbau verbunden werden. Wer will und wer soll das alles kontrollieren? Wer sollte überhaupt nur ein Interesse daran haben, daß hinter der ersten Meliorationshypothek, d. h. hinter der Bauhypothek — eine zweite, dritte und vierte Meliorationshypothek nicht eingetragen wird? — Der Besitzer der vorstehenden Hypothek wird sich höchstens freuen, denn durch jede neue Hypothek wird seine um so sicherer, und die nachfolgenden geben bei Gebäuden doch heute auch nur so lange Geld, soweit der Mietertrag volle Sicherheit gewährt.

Endlich beim Grundstückswechsel, der meist eine neue Hypothek erfordert, wer will da gleichfalls nachweisen, was Melioration und was Spekulation ist. Wie soll die Abnutzung gerechnet werden, etwa so, daß, wenn nichts amortisiert wird, alle Meliorationshypotheken nach und nach Spekulationshypotheken werden? Da eine weitere Differenzierung zwischen Spekulations- und reellem Hausbesitz nicht denkbar und auch nicht durchführbar ist, so würde doch lediglich eine weitere große Erschwerung des Letzteren eintreten und der Spekulant würde triumphieren.

Irgendwelche Aenderungen in der Beteiligung der Hypothekenbanken bei dem Grundstücksverkehr würde durch die Schaffung verschiedener Hypotheken gleichfalls kaum zu erwarten sein.

Eine Besserung könnte bei dieser Scheidung höchstens hinsichtlich der Lage der kleinen Handwerker, während der Erbauung der Gebäude eintreten, hier würde bei der gesetzlichen Einführung aber die beteiligten Unternehmerkreise wahrscheinlich, in derselben Weise, wie wir im Abschnitt IV beim Gesetz über die Sicherung der Bauhandwerkerforderungen geschildert, der Gewalt des Spekulantentums weichen müssen oder untergehen.

Aus all den bisherigen Vorkehrungen und Vorschlägen zur Behebung der bestehenden Mißstände kann nach den aneinander gereihten Erörterungen somit kein Heil erblickt, ja es kann noch nicht einmal eine nennenswerte Besserung dadurch erwartet werden. Wir müssen deshalb nach anderen brauchbareren Mitteln suchen.

(Folgt: Abschnitt V. Reformvorschläge)