

WAS IST – WAS WILL – WIE ARBEITET

# Städtebau

HERAUSGEGEBEN VOM  
DEUTSCHEN VERBAND FÜR WOHNUNGSWESEN,  
STÄDTEBAU UND RAUMPLANUNG

VERLAG DER WERKBERICHTE JUSTUS BUEKSCHMITT HAMBURG

## VORWORT DES HERAUSGEBERS

„Der Stadtplan geht uns alle an“, unter diesem merkwürdigen Motto stand vor einigen Jahren eine große öffentliche Aussprache, die nach geeigneten Wegen und Mitteln suchte, der städtebaulichen Planung die lebendige Mitwirkung der Öffentlichkeit zu sichern. Auf immer dichter besiedeltem Raume beeinflußt und gestaltet die Planung in Stadt und Land die Wohn- und Arbeitsstätten, die Verkehrs- und Erholungsmöglichkeiten und bestimmt daher zu einem wesentlichen Teil die Lebensbedingungen der Gemeinschaft und ihrer Glieder für Generationen.

In unserer demokratischen Staatsform muß die Planung ihre Legitimation durch die Bevölkerung empfangen: wegen ihrer in Zeit und Raum weit ausgreifenden Wirkungen, wegen der von den Bauherren und anderen Bürgern erwarteten Beiträge zur Planverwirklichung, und schließlich wegen der meist in hohem Umfange erforderlichen öffentlichen Mittel. Den politisch und administrativ für den Städtebau verantwortlichen Kräften obliegt die Aufgabe, das öffentliche Bewußtsein so anzusprechen und zu wecken, daß die Planung im Ziel wie in der Methode in breiten Kreisen der beteiligten Bevölkerung gebilligt, unterstützt und gefördert wird.

Bei dieser aufklärenden Aufgabe mitzuhelfen, ist der Zweck dieser Schrift. Sie wendet sich an jeden, der eine allgemeine Auskunft über das Wesen, die Ziele und die Mittel des Städtebaus sucht.

Diese Schrift stellt sich damit in die Reihe der bewährten Planungshelfer. Das ohne Zweifel wirksamste Mittel im Werben für konkrete städtebauliche Vorhaben ist die zielbewußte Führung durch die verantwortlichen Kommunalpolitiker oder Planer. Es kann in hervorragender

Weise ergänzt werden durch die Tagespresse, deren Beitrag zur Erörterung konkreter Planungen nicht mehr fortzudenken ist. Allgemein in ihrer Bedeutung erkannt und in der Praxis geübt wird ferner die Plan- und Modellausstellung. Ein weiteres Mittel zur Weckung von Interesse und Verständnis für den Städtebau ist der Film. Die bis zum Juli 1957 bekanntgewordenen Filme städtebaulichen Inhaltes sind in dem „Filmkatalog“ – Heft 20 der Schriftenreihe des Verbandes – zusammengestellt und nachgewiesen. Mit bemerkenswertem Erfolg hat das nordrhein-westfälische Ministerium für Wiederaufbau mit seinen städtebaulichen Aufklärungs- und Dokumentationsfilmen Pionierarbeit auf diesem Gebiet geleistet.

Diese Schrift erscheint zu einem Zeitpunkt, in dem der Deutsche Bundestag das Bundesbaugesetz, den Entwurf einer umfassenden, bundeseinheitlichen Neuregelung des Bau- und Planungsrechtes berät. Alle, die es angeht, schauen mit großer Erwartung auf dieses seit mehr als drei Jahrzehnten angestrebte Gesetzeswerk. Die grundlegenden Wandlungen in der sozialen und kulturellen Struktur unseres Volkes, die gänzlich neuen aber weitreichenden Erfordernisse eines motorisierten Verkehrs können nur bewältigt werden, wenn das Planungsrecht die Konsequenzen aus diesen Bedingungen zieht und damit dem Planenden erst das Handwerkszeug bietet, ohne das ein den heutigen Lebensbedingungen gemäßer Städtebau undurchführbar ist. Von den im Bundesbaugesetz zu treffenden Entscheidungen wird der künftige Städtebau wesentlich beeinflusst werden. Nicht minder bedeutsam sind die mit der Finanzierung großer städtebaulicher Aufgaben, insbesondere des Wiederaufbaues und der Stadterneuerung, zusammenhängenden Fragen. Weit wichtiger aber als die Rechts- und Finanzierungsfragen ist für die Praxis des Städtebaus eine zielbewußte örtliche Baupolitik. Blut und Leben gewinnt der Städtebau aus dem Willen und der Tat der Bürger.

Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau u. Raumplanung

Prof. Dr. Dr. Ernst May      Dr. Friedrich Halstenberg  
Verbandspräsident              Generalsekretär

## DIE UMWELT FORMT DEN MENSCHEN ...

Unsere Umwelt hemmt oder fördert uns mehr als uns meist bewußt ist. Die Räume, in denen wir wohnen, essen, schlafen, die Straßen, auf denen wir gehen oder fahren, die Büros, Geschäfte oder Werkstätten, in denen wir arbeiten, die Orte, an denen wir uns erholen, sind für unsere Gesundheit, unsere Lebensfreude, unsere Leistungsfähigkeit wichtig, ja oft ausschlaggebend. Sind sie gut beschaffen, so können sie unser Tagewerk ungemein erleichtern. Sind sie schlecht beschaffen, so verzehren sie einen erheblichen Teil unserer Kräfte.

Für mehr als zwei Drittel unseres Volkes ist diese Umwelt eine Stadt oder ein stadtähnlicher Ort. Und wer auf dem Lande wohnt, ist in vielfacher Beziehung von der Stadt abhängig und mit ihr unlösbar verbunden. Er kommt in „seine“ Stadt, um einzukaufen, um Behörden, Schulen, Museen oder Theater zu besuchen, um sich zu entspannen oder zu bilden.

Der Landbewohner kommt aber nicht nur zur Stadt – die Stadt kommt auch zu ihm. Städtische Wohnformen, städtische Arbeitsstätten und städtische Verkehrsmittel dringen zunehmend in unsere ländlichen Orte vor. Das ist eine unausweichliche Folge des technischen Fortschritts. Das ist aber auch eine Folge der großen Bevölkerungsbewegungen, die wir in den letzten beiden Jahrzehnten durch Evakuierung, Änderung der industriellen Struktur und durch den immer noch unverminderten Strom der Flüchtlinge erlebt haben und erleben. So kann man mit gutem Recht sagen, daß wir alle entweder unmittelbar in Städten leben oder doch in Verhältnissen, die durch viele Fäden mit der Stadt verknüpft sind.

Städtisches Wesen und städtische Art wird immer mehr bestimmend in unserer Umwelt. Die Stadt ist unser aller Schicksal.

#### ... ABER DER MENSCH FORMT DIE UMWELT

Dieses Schicksal aber ist nicht starr und unänderlich. Die Stadt ist Menschenwerk, von Menschen für Menschen gemacht. Sie ist in stetiger Veränderung begriffen. Sie kann fortlaufend so umgestaltet werden, wie Menschen sie wünschen

und brauchen. Das Werden und Wachsen der Stadt zu lenken, wird damit zu einer Aufgabe, die uns alle angeht.

Aber können wir wirklich alle daran teilnehmen? Sind wir dafür hinreichend gerüstet? Verstehen wir genug von der Sache, um ein Wort mitreden zu können? Ist der Städtebau nicht inzwischen zu einem so komplizierten und umfangreichen Fachgebiet geworden, daß man es am besten den Fachleuten überläßt?

Hier kann man nur entgegnen: „Keine Angst vor Städtebau!“ Was uns alle angeht, und zwar im engsten täglichen Lebensbereich, das muß auch jedermann einsichtig und verständlich gemacht werden können, wenigstens in seinen Grundbegriffen und in seinen Zielen. Dieses Grundwissen vom Städtebau will diese Schrift in einer jedermann zugänglichen Form vermitteln.

Sie will keineswegs dem Fachmann eine Konkurrenz durch laienhafte Besserwisser heranziehen. Ganz im Gegenteil Wer ein Tätigkeitsgebiet kennen lernt, wird sich selbst auch eingestehen, welche Grenzen ihm darin gesetzt sind. Kenntnis der Grundlagen erleichtert aber das Verständnis zwischen Bürgern und Fachleuten. Diese Verständigung ist gerade im Bereich des Städtebaues unentbehrlich.

Wenn wir alle von den Folgen städtebaulicher Maßnahmen betroffen werden, so müssen wir alle auch sagen, was wir brauchen und wünschen. Wir alle sind Träger der öffentlichen Meinung, die

das Handeln im öffentlichen Raum stark beeinflußt. Und Städtebau ist ja eine öffentliche Angelegenheit erster Ordnung. Jedermann ist Bauherr seiner Stadt.

Damit ist es aber noch nicht getan. Der Bürger ist letzten Endes auch derjenige, der durch seine Steuern den öffentlichen Aufwand bezahlt. So hat er das Recht und die Pflicht, sich darum zu kümmern, für welche Zwecke sein Geld ausgegeben wird. Er wird sich auch für die Einzelheiten, für die Schritte auf dem Wege zum Ziel, interessieren.

Aber nicht jeder Bürger kann beschließen und entscheiden. Er kann nicht unmittelbar in das Handeln des Gemeinwesens eingreifen. Er kann es, wie auch sonst bei öffentlichen Angelegenheiten, nur tun über seine gewählten Vertreter. Die Vertretungskörperschaften unserer Gemeinden haben in erster Linie über die baulich-räumliche Entwicklung ihres Gemeinwesens zu entscheiden. In ihren Ausschüssen werden alle wichtigen Angelegenheiten beraten und die Beschlüsse darüber vorbereitet. Der gewählte Bürger nimmt stellvertretend für die Gesamtheit an der Baupolitik seiner Gemeinde teil.

Viele Bürger werden aber auch zu Bauherrn einzelner Bauwerke, die einen Baustein zum Gesamtbauwerk des Ortes, der Stadt bilden. Auch der Bauherr des einzelnen Werkes sollte die Grundzüge für das Ganze kennen und bejahen, um aus eigener Einsicht und freiwilligem Entschluß die für das Ganze geltenden Ziele durch sein eigenes Bauwerk verwirklichen zu helfen.

Dem Bürger als Träger öffentlicher Meinung, als gewähltem Vertreter im Rat der Gemeinde, als Bauherr eines einzelnen Bauwerks will diese Schrift Auskunft geben.

Zunächst wird sie die Frage beantworten müssen, was denn Städtebau seinem Wesen nach ist. Sodann wird das Zielbild einer Stadt, wie wir sie uns wünschen, zu entwerfen sein. Wie ist eine Stadt beschaffen, die den Anforderungen des heutigen Lebens voll entspricht? Was steckt als leitende Vorstellung hinter der Lösung von Einzelaufgaben? Endlich wird von den Mitteln des Städtebaues, von seinem Handwerkszeug und seinen Hilfen die Rede sein müssen. Nur wer Mittel und Wege kennt, wird in der Zielsetzung weder zu bescheiden, noch zu anspruchsvoll sein. So läßt sich der Inhalt gliedern nach den drei Fragen:

Was ist Städtebau?

Was will der Städtebau?

Wie arbeitet der Städtebau?

Wenn in der Schrift durchgehend von Städtebau die Rede ist, so ist nicht nur die Entwicklung von Städten im engeren Sinne, sondern von Orten aller Art gemeint. Ihre Entwicklung vollzieht sich heute meist unter städtischen Vorzeichen.

So will diese Schrift die Bürger von Gemeinden aller Art anregen, sich über die Entwicklung ihres Gemeinwesens Gedanken zu machen. Sie möchte, daß alle soweit wie möglich dabei mittun und will ihnen zu diesem Zweck das vermitteln, was jedermann vom Bau der Städte wissen sollte.

## WAS IST STÄDTEBAU?

Die Antwort scheint auf den ersten Blick so einfach zu sein. Städtebau – das ist eben das Erbauen einer Stadt. Wir sehen uns um und fragen: Wo werden denn heute Städte gebaut? Kann man überhaupt Städte bauen, so, wie man ein Wohnhaus, eine Schule, eine Brücke oder eine Straße baut? Was ist überhaupt eine Stadt? Ist sie ein Bauwerk in dem gleichen Sinne wie solche einzelnen Bauten? Sicher nicht! Sie ist ein Gesamtbauwerk, dessen Wesen und Eigenart offenbar in Zahl, Art und Ordnung seiner Bestandteile, der Einzelbauwerke, besteht, ohne daß man sofort sagen könnte, was diese Anhäufung verschiedener Bauwerke zu einem neuen Ganzen formt, das mehr ist, als die Summe seiner Teile. Die Frage: „Was ist Städtebau?“ leitet also unmittelbar über zu der nächsten Frage: „Was ist eine Stadt?“

Wo eine zahlenmäßig kleine Bevölkerung sich mit einem niedrigen Lebensstandard begnügt, fehlt der Antrieb, Städte zu bilden. Alle Lebensbedürfnisse werden im engen Rahmen der Hauswirtschaft befriedigt. Jeder Arbeitende muß vielseitig sein: er muß das Land bebauen, aber auch

ein Haus zimmern, schmieden, aber auch Schuhwerk herstellen. Auf solcher Stufe der Wirtschaft entstehen nur kleinere Siedlungen: Großhöfe, Weiler, Dörfer, Klöster.

Schon sehr früh sondern sich jedoch zwei Berufsstände ab: die Handwerker, die ein bestimmtes Wirtschaftsgut besonders geschickt herstellen und die Händler, die solche Wirtschaftsgüter an die Verbraucher vermitteln und seltene Rohstoffe und Güter oft über weite Entfernungen beschaffen, etwa Salz, Schmuck, Gewürze, Edelmetalle. Arbeitsteilung und höhere Versorgungsansprüche größerer Menschengruppen bringen Bewegung in die durch lange Zeiträume unveränderte Siedlungsweise des Landes. Überwiegend entsteht der Marktort in verkehrsgünstiger und schutzversprechender Lage, an dem die Güter und die Produkte der Landwirtschaft an den Tagen kirchlicher Feste, den Messen, ausgetauscht werden.

Es lag nahe, daß Handwerker und Händler in den Marktorten auch ihren Wohnsitz nahmen. So mag sich die Kernzelle einer Siedlungsform gebildet haben, die von Großhof und Dorf grundverschieden war. Werkstatt und Markt sind ihre Grundbestandteile. Die fortschreitende Arbeitsteilung lieferte den Antrieb zu ihrem Entstehen und ihrem weiteren Wachstum. Diese neuen Orte konnten also nicht mehr selbstgenügsam im eigenen engen Kreis leben, sondern waren stets auf einen größeren Umkreis bezogen.

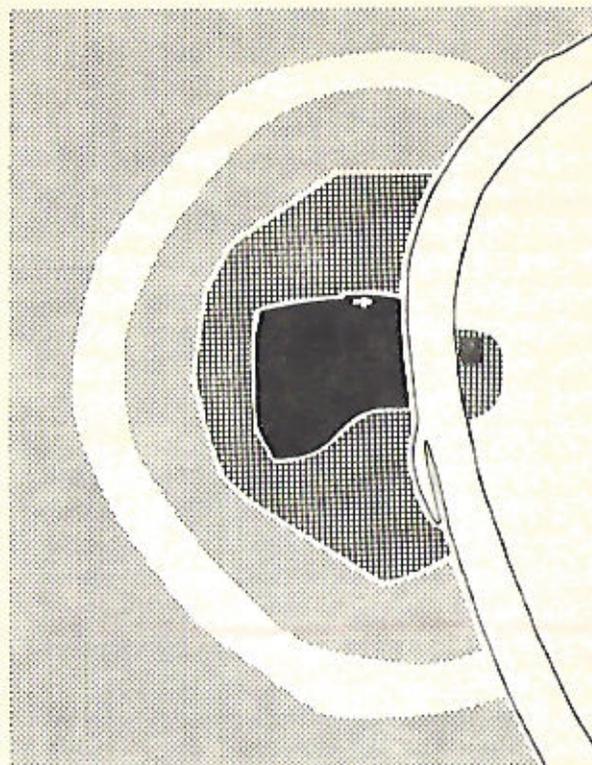
Da zum Markte regelmäßig viele Menschen an bestimmten Tagen zusammenströmten, wurden

die Markttorte auch zu den natürlichen Standorten für andere bedeutsame Inhalte des gemeinschaftlichen Lebens. Hier wurde an Markttagen Recht gesprochen, hier war die Kirche. In ihrer Nähe entstanden die Schulen. Hier war aber auch ein Schutz gegen Angriffe am ehesten notwendig und möglich. Die Befestigungsanlagen forderten räumliche Verdichtung. Ferner hatten die Städte gewisse Befugnisse, die im Mittelalter als die eigentlichen Stadtrechte empfunden wurden: die Unabhängigkeit vom Grundherrn, das Recht zur Selbstverwaltung, das Markt- und Stapelrecht, das Münz- und Zollrecht und in gewissem Rahmen die Gerichtsbarkeit.

Außer dem Handel, dem Gewerbe und der politischen Macht ist mit dem Begriff der Stadt unlöslich die Pflege aller kulturellen Güter verbunden. Theater, Museen, Kunstsammlungen, Hochschulen finden nur in Städten ihren angemessenen Standort.

Nicht zuletzt wird jedoch die Stadt in ihrem Wesen bestimmt durch den Verkehr. Städte sind regelmäßig Knotenpunkte im Netze der Landstraßen. Das gilt für die Fernstraßen wie für die Straßen der näheren Umgebung. In welchem Maße es ein Ort versteht, das Verkehrsnetz auf sich auszurichten, den Verkehr an sich zu ziehen, wird zum deutlichen Kennzeichen seines Ranges und seiner Bedeutung.

Was für das Netz der Straße gilt, das gilt in späterer Zeit auch für die Eisenbahn. In den noch vorhandenen Kopfbahnhöfen äußert sich am sinnfälligsten die Eigenschaft der Stadt, Ziel und



Schematische Darstellung einer Stadtentwicklung. — Oft sind die Stufen der Entwicklung noch heute erkennbar; schwarz - das römische Köln; dunkelgrau - das mittelalterliche Köln; hellgrau - das neuzeitliche Köln. Als weiße Orientierungsmarke der Dom.

Quelle des Verkehrs zu sein. Aber auch die durchgehenden Strecken haben in den Städten ihre wichtigsten Verknüpfungen. Solche Bahnknotenpunkte sind nicht selten der Anlaß zu städtischer Entwicklung gewesen. Sicher ist der Verkehr ein gewichtiger stadtgründender und stadtragender Faktor. Deutlich wird das auch beim Wasserverkehr. Der Begriff „Hafen“ ist in unserer Vor-

stellung stets mit dem Begriff „Stadt“ verbunden. Zur Stadt gehört ferner wesensbestimmend die höhere Entfaltung aller öffentlichen Dienste, gehört die Vielseitigkeit der Funktionen. In der Stadt wird das Leben auf allen Gebieten fortentwickelt, vor allem durch die Arbeitsteilung. Das Lebensgesetz der Stadt ist diese fortschreitende Arbeitsteilung mit dem Ziel, mehr und besseres zu leisten sowie alle für das Leben wichtigen Gebiete zu umfassen, vielfältig, nicht einseitig zu sein, und das, was aus der Hauswirtschaft herausgenommen wird, den Bewohnern in stets erreichbarer Nähe zur Verfügung zu stellen.

Um solche vielfältigen Organe herauszubilden, ist eine mehr oder weniger große Vielzahl von Menschen und Haushalten erforderlich. Eine höhere Schule, Spezialgeschäfte, besondere Handwerksbetriebe, ein Hallenschwimmbad, ein Opernhaus werden erst von einer bestimmten Einwohnerzahl ab tragbar.

Die Stadt ist also eine Siedlungsform, die unter dem Gesetz der Arbeitsteilung einen möglichst hohen Entwicklungsstand der wirtschaftlichen und kulturellen Verhältnisse anstrebt. Sie muß in ihrer Verwaltung einer einheitlichen Willensbildung unterliegen und bestrebt sein, auch technisch und wirtschaftlich eine Einheit darzustellen. Sie muß vor allem die ihrer Bedeutung und dem wirtschaftlichen, technischen und kulturellen Stand der Zeit entsprechenden Anlagen ihren Bürgern zur Verfügung stellen. Sie muß ferner diese Anlagen und Einrichtungen in der richtigen, der angemessenen Lage zur Verfügung halten, in einer Entfernung,

die dem Stande der Verkehrsmittel und der Eigentart der Anlage entspricht.

Daraus ergibt sich folgerichtig als Aufgabe des Städtebaues, dafür zu sorgen, daß die in einem Ort wirksamen Kräfte sich voll entfalten können, ohne sich gegenseitig zu stören, daß sie in ihrer Gesamtheit zur besten möglichen Leistung gebracht werden. Nicht darauf kommt es an, die entstandenen Schäden nachträglich zu korrigieren, sondern die Entwicklung rechtzeitig in den Griff zu bekommen.

Wie unterscheidet sich diese Tätigkeit vom Errichten eines Einzelbauwerks und wie stimmt sie damit überein? Beim Einzelbauwerk kommt es zunächst darauf an, daß ein Bedarfsträger da ist, der ein Bauwerk für einen bestimmten Zweck benötigt und die erforderlichen Mittel aufbringt. Jedes Bauwerk braucht einen Bauherrn. Da er den Zweck kennt, dem sein Bauwerk dienen soll, ist er in der Lage, das Programm zu geben, also zu sagen, was und warum gerade so gebaut werden soll.

Der Bauherr beauftragt einen Architekten, das Bauwerk zu entwerfen sowie die Ausführung des geplanten Bauwerkes in Gang zu bringen und zu beaufsichtigen, das heißt, eine Reihe von selbständigen Handwerkern zur Zusammenarbeit zu führen, um das im Plan vorweggenommene Werk herzustellen.

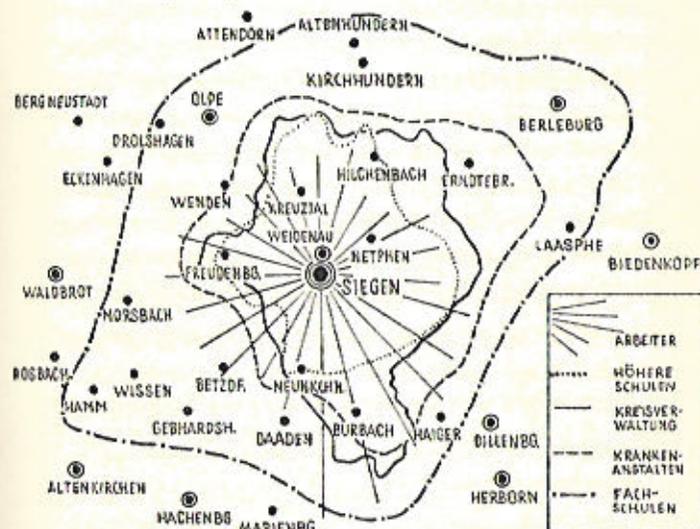
Wer ist nun Bauherr der Stadt? Wer ist ihr Baumeister? Wer sind die ausführenden Unternehmer?

Als Bauherr der Stadt kann nur die Gesamtheit ihrer Bürger in der Form ihrer gesetzlichen Vertretung gelten. Ihre Baumeister sind diejenigen, die von dieser gesetzlichen Vertretung als ihre technischen Berater bestellt sind, mögen sie nun dauernd im Dienst der Gemeinde stehen oder als freie Berater nur vorübergehend für die Lösung von Einzelaufgaben herangezogen werden.

Zunächst ist über den Bauherrn der Stadt einiges zu bemerken. Nach Artikel 28 Absatz 2 unseres Grundgesetzes ist den Gemeinden das Recht gewährleistet, alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen der Gesetze in eigener Verantwortung zu regeln. Daß die baulich-räumliche Entwicklung eines Ortes Angelegenheit der örtlichen Gemeinschaft ist, wird niemand bezweifeln.

Aber ist sie es ausschließlich und uneingeschränkt? Schon eine erste Überlegung lehrt, daß das nicht der Fall sein kann. Man darf das Baugehen nicht nur aus der Sicht des einzelnen Ortes beeinflussen, sondern muß den Blick stets auch auf ein größeres Ganzes, auf den Bezirk, das Land, das ganze Staatsgebiet richten. Man braucht nur an die wirtschaftlichen und kulturellen Verflechtungen zwischen benachbarten Gemeinden zu denken, an den Pendelverkehr vor allem von Arbeitskräften und Schülern, an übergreifende Einrichtungen, wie Wasserwerke, Nahverkehrs- und Energieversorgungsanlagen. Das gilt vor allem für die Nahtstellen zwischen den einzelnen Orten, ihre Grenzzonen, die zwar nicht

immer, aber doch häufig, einen Einfluß auf die Ortsplanung von höherer Ebene nötig machen. Da sind weiter alle raubeanspruchenden Maßnahmen, die nicht nur für einen Ort, sondern für eine Mehrheit von Orten, für ein größeres Gebiet, Bedeutung haben, also etwa Fernstraßen, Eisenbahnen, überörtliche Leitungen, Kanäle. Da sind aber auch die Anlagen, die zwar in einem Gemeindegebiet liegen, aber von überörtlicher Bedeutung sind, wie etwa Häfen oder Flughäfen sowie viele Einrichtungen, die der Sicherheit, der Bildung, der Unterhaltung und der Gesundheit dienen. Nicht zuletzt muß aber auch die allgemeine Verteilung der Bevölkerung und ihrer Lebensgrundlagen, soweit sie überhaupt geplanter behördlicher Beeinflussung zugänglich ist, in Betracht gezogen werden.



Jede Stadt enthält wichtige Einrichtungen für die Bewohner der Umgebung.

Hier aus überörtlicher Sicht planend und ordnend einzugreifen, ist Aufgabe einer Tätigkeit, die man als Raumordnung oder Landesplanung bezeichnet. Diese Tätigkeit steht in einem ähnlichen Verhältnis zum Städtebau wie dieser zur Bau- und Fachplanung: sie stockt gleichsam deren Maßnahmen um eine Etage auf. Deshalb haben Landes- und Bundesbehörden ein vielfältig gestaltetes Entscheidungs-, Mitsprache- und Zustimmungrecht auf allen Gebieten, auf denen die überörtliche Planung in den Städtebau hineingreift. Diese Mitsorge drückt sich auch darin aus, daß die staatliche Gemeinschaft mit ihren Geldern der örtlichen Gemeinschaft helfend beisteht.

Im Kern aber bleibt Städtebau eine Aufgabe der Stadt, der Polis. Er ist also ein Teil ihrer Politik im ursprünglichen Wortsinne. Jedes Gemeinwesen steht in einem dauernden Entwicklungs- und Wandlungsprozeß, der sich vor allem im Bau geschehen niederschlägt und einer stetigen Beeinflussung und Lenkung bedarf. Städtebau – nicht als isoliertes Fachgebiet, sondern als ein Teil der Bemühungen um das Gemeinwohl – ist ein wesentlicher und ständiger Zweig städtischer Verwaltung.

Das Gemeinwohl im Städtebau zu verwirklichen ist Aufgabe der willensbildenden Körperschaft der Gemeinde. Ihr obliegt die eigentliche Verantwortung für die Entwicklung ihres Gemeinwesens.

Unter einer demokratischen Gemeindeverfassung kommen die Entscheidungen durch Mehrheitsbeschluß zustande. Aber das Gemeinwohl ist nicht

ohne weiteres mit dem Wohl der Mehrheit oder besonders einflußreicher Gruppen identisch. Die Mehrheit ist vielmehr verpflichtet, das Wohl des Ganzen zu bedenken und ihre eigenen Wünsche insoweit zu begrenzen. Damit wird der Städtebau zu einem Prüfstein der Demokratie in der örtlichen Gemeinschaft.

Wenn Städtebau ein Teil der Verwaltungsaufgabe einer Gemeinde ist, so muß der Baumeister der Stadt zur Gemeinde in ein näheres Verhältnis treten. Das geschieht in ähnlicher Weise, wie der Bauherr des einzelnen Bauwerks seinen Baumeister in Dienst und Pflicht nimmt. Auch er kann ihn als Dienstherr in einem abhängigen Verhältnis auf Grund eines Dienstvertrages beschäftigen, wenn er fortlaufend Bauaufgaben zu vergeben hat, also Bauherr von Beruf ist. Er kann aber auch mit einem selbständigen Architekten nur für den Einzelfall einen Vertrag schließen.

Beide Formen des Arbeitsverhältnisses kommen auch im Städtebau vor. Nur ist hier der Baumeister der Stadt meistens auf Dauer verpflichtet, und zwar aus der Natur der Sache heraus. Der Baumeister der Stadt ist entweder Beamter oder Angestellter der Gemeinde, denn diese Gemeinde ist ja für den Bau ihrer Stadt „Bauherr von Beruf“.

Der Stadtbaumeister ist Leiter einer Behörde, die als Bauverwaltung bezeichnet wird.

Im Rahmen der Bauverwaltung sollte das Stadtplanungsamt der „Generalstab“ sein, in dem alle Fäden zusammenlaufen und von dem die Impulse an alle anderen Ämter weitergeleitet werden.

Die Hauptaufgabe des Stadtplanungsamtes ist es, die Gesamtplanung für das Gemeindegebiet aufzustellen,

sie auf dem laufenden zu halten, ihre Durchführung einzuleiten und zu überwachen. Unter einer Gesamtplanung ist nicht eine einzige bildliche Darstellung zu verstehen, sondern eine Stufenfolge von verschiedenen Plänen mit erläuternden Texten. Sie beginnt mit Bestandsaufnahmen und führt über vorbereitende, als Richtlinie für die beteiligten Verwaltungen dienende Pläne zu solchen, die in gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren den Charakter von ortsrechtlichen Normen erhalten und für jedermann verbindlich sind. Ferner ist das Stadtplanungsamt in das Baugenehmigungsverfahren eingeschaltet, um zu prüfen, ob die eingesandten Baugesuche mit dem Bebauungsplan vereinbar sind. (Siehe S. 77.)

#### PERSONALBEDARF UND KOSTEN DER STADTPLANUNG

Eine Erhebung, deren Ergebnisse nicht verallgemeinert werden dürfen, erbrachte folgende Zahlen:

##### Personalstand der Bau- und Planungsämter

in einer Stadt von 700 000 Einwohnern	900 Mitarbeiter im Bauamt, davon 51 innerhalb des Planungsamtes
in einer Stadt von 120 000 Einwohnern	480 Mitarbeiter im Bauamt, davon 39 innerhalb des Planungsamtes
in einer Stadt von 90 000 Einwohnern	100 Mitarbeiter im Bauamt, davon 17 innerhalb des Planungsamtes
in einer Stadt von 40 000 Einwohnern	80 Mitarbeiter im Bauamt, davon 6 innerhalb des Planungsamtes
in einer Stadt von 25 000 Einwohnern	20 Mitarbeiter im Bauamt, davon 2 innerhalb des Planungsamtes

Der geschätzte Personalbedarf des Planungsamtes bewegt sich zwischen 7 und 11 Mitarbeitern auf je 100 000 Einwohner.

Die Planungskosten bewegen sich zwischen 1,10 und 1,50 DM je Einwohner jährlich.

Federführend für das Baugenehmigungsverfahren bleibt aber das Amt, das im engeren Sinne die obrigkeitliche Gewalt in einer städtischen Bauverwaltung vertritt, die Baugenehmigungsbehörde. Sie wird, nachdem der altvertraute Begriff Baupolizei durch die rechtliche Entwicklung in der Nachkriegszeit überholt wurde, unterschiedlich als Bauordnungsamt, Bauaufsichtsamt, in einigen Fällen sogar als Baurechtsamt bezeichnet. Das Bauaufsichtsamt hat in erster Linie die beabsichtigten Bauvorhaben zu genehmigen und festzustellen, daß dem beabsichtigten Bau in dem zur Zeit der Entscheidung geltenden öffentlichen Recht keine Hindernisse entgegenstehen.

In der Regel werden die meisten übrigen Dienststellen und Ämter der Bauverwaltung an dieser Genehmigung ebenso zu beteiligen sein wie das Stadtplanungsamt. So haben Stellung zu nehmen: das Vermessungsamt zur Einhaltung der Fluchtlinien und etwa erforderlichen Abtretung von Straßenland, das Tiefbauamt zu den Straßenbaukosten und zum Anschluß an das Kanalnetz, die städtischen Versorgungsunternehmen zum Anschluß an Wasser, Gas und Strom. Der eigentliche Beitrag der Baugenehmigungsbehörde besteht in der Prüfung der vorgesehenen Konstruktion auf Sicherheit und Gesundheit. Sie hat aber nicht nur beabsichtigte Bauten zu genehmigen, sondern auch den vorhandenen Baubestand zu überwachen, um gefährdende Zustände durch behördlichen Zwang zu beseitigen.

Das Vermessungsamt, schon in Mittelstädten unentbehrlich, hat die von der Stadt als Grundbesitzer und öffentlichem Bauherrn benötigten Vermessungen durchzuführen. Es hat ferner die für die städtebauliche Planung, aber auch für viele sonstige öffentliche Aufgaben erforderlichen Kartenunterlagen herzustellen und auf dem laufenden zu halten, beispielsweise der Fluchtlinienpläne für Straßen und der Umlegungspläne in Zerstörungsgebieten.

Das Tiefbauamt ist die zuständige Stelle für die technische Planung, Ausführung und Unterhaltung von Straßen, Brücken und Kanälen.

Das Hochbauamt hat die Hochbauten der Gemeinde, etwa Schulen, Krankenhäuser, Verwaltungsgebäude zu planen, den Bau zu leiten und den Gebäudebestand zu unterhalten. Hierbei werden auch freie Architekten, oft auf Grund von Wettbewerben, eingeschaltet.

In den meisten Städten bestehen Garten- und Friedhofsämter, die die öffentlichen Gartenanlagen und die gemeindlichen Friedhöfe betreuen. In der Regel sind sie auch zuständig für die Kleingartenanlagen, die, soweit sie auf städtischen Grundstücken liegen, meist an Kleingartenvereine als Generalpächter abgegeben werden. Diese Vereine haben sodann für Ordnung und Entwicklung der Anlagen zu sorgen.

In der Nachkriegszeit sind zur Förderung des Wohnungsbaues, wenn auch nur als Einrichtungen für begrenzte Zeit, Wohnungsförderungsämter entstanden, die die Anträge auf Zuteilung öffentlicher Baudarlehen zu bearbeiten haben. Bei geschickter und kundiger Handhabung läßt sich über die Bewilligung öffentlicher Wohnungsbaumittel auch die städtebauliche Entwicklung heilsam beeinflussen.

Umstritten ist es, ob die Liegenschaftsverwaltung der Bauverwaltung oder einem anderen Verwaltungszweig, etwa der Finanzverwaltung, einzuordnen ist. Von der Sache her gesehen, spricht vieles dafür, sie der Baubehörde zu unterstellen, da der Ankauf und Verkauf von Grundstücken ein ganz wesentliches Mittel ist, um den Bebauungsplan zu verwirklichen. Auf diese Weise kann auch das fiskalische Denken, zu dem die Liegenschaftsverwaltungen von Haus aus neigen, in Grenzen gehalten werden.

Die Bauverwaltung einer größeren Gemeinde kann heute kaum noch ohne ein eigenes Bauverwaltungsamt auskommen. In ihm werden alle nichttechnischen Verwaltungsaufgaben zusammengezogen, also etwa die Einziehung der Anliegerbeiträge und der Baugenehmigungsgebühren sowie die Kontrolle der Verwendung von Haushaltsmitteln. Hier hat auch meist der juristische Berater seinen Platz.

Da die gesamte Bauverwaltung einem einheitlichen Ziel, der Verwirklichung des Bebauungsplanes, dient, liegt es nicht nur nahe, sondern ist die Voraussetzung für eine wirtschaftliche und zweckmäßige Organisation und damit für den Verwaltungserfolg, daß die Leitung der Bauverwaltung in einer Hand liegt, und zwar einer Persönlichkeit mit technischer Vorbildung, schöpferischer Initiative, juristischen Kenntnissen und organisatorischen Fähigkeiten. Sonst wird man von der Spitze her keine verantwortliche Initiative aus eigenem Wissen und Können erwarten dürfen.

Die Tätigkeit des Stadtbaumeisters beginnt, wie beim Bauwerk, mit der Planung. Sie zeigt die erwünschte, im Bild vorweggenommene, aber auch durchführbare Lösung, das für die Stadt angestrebte Entwicklungsziel. Wollte man die Entwicklung nach eigener Schwerkraft ihren Weg gehen lassen, so entstünde binnen kurzem ein Chaos. Die Planung wirkt dieser ungeordneten Entwicklung entgegen und lenkt sie ab von der Linie des geringsten Widerstandes. Sie macht Ziele sichtbar, die dem un gelenkten Geschehen fremd sind, wobei man sich stets bewußt bleiben sollte, daß der

Mensch von Natur ein planendes Wesen ist. Stadtplanung ist mit einem Wort kein Prophezeien dessen, was werden wird. Sie ist ein Aufzeigen dessen, was werden soll.

Da die Stadt nicht aus einem einzigen Guß, von einem einzigen Bauherrn errichtet wird, sondern ein Mosaik zahlreicher, zu verschiedenen Zeiten entstehender Bauwerke bildet, sind die Bauherren dieser Einzelwerke die Ausführenden des Stadtplanes. Auch derjenige, der nicht zu eigenem Nutzen baut, sondern gemeinschaftliche Anlagen erstellt, wie etwa Straßen und Brücken, Leitungen, öffentliche Gebäude, Parkanlagen, Sportplätze, ist nicht gleichzusetzen mit dem Bauherrn der Stadt. Auch er ist nur Bauherr eines einzelnen Bauwerkes. Der Städtebauer steht zu ihm in dem gleichen Abstand wie zu allen anderen Bauherren. Daß Gemeinschaftsanlagen oder öffentliche Gebäude manches Mal im gleichen Hause, ja durch die gleichen Personen entworfen und betreut werden, ist vom Wesen der Sache her zufällig. Städtebauliche Planung ist keine Fachplanung, sondern die Sorge dafür, daß die Einzelbestandteile der Stadt ein Ganzes werden.

Der Einfluß der Planungsbehörde auf die Bauherren einzelner Bauwerke kann verschiedener Art sein. Soweit die Stadt selbst Bauten errichtet, genügt für die Willensübertragung eine einfache Verwaltungsanweisung. Die Gemeinde kann auch durch den An- und Verkauf von Grundstücken auf dem Wege privatrechtlicher Vereinbarungen einen Einfluß ausüben. In der Regel jedoch wird der

Bebauungsplan durch öffentlich-rechtliche Bau-  
beschränkungen, durch Verbote und Gebote  
durchgesetzt.

Wenn in Ausnahmefällen ein großer Bedarfs-  
träger, ein Unternehmen, eine Behörde oder in  
früheren Zeiten ein Herrscher, eine ganze Stadt  
in einem einheitlichen Vorgang errichten, sind  
die drei Hauptbeteiligten am Städtebau, Bauherr,  
Baumeister und Bauausführende in einer Person  
im Rechtssinne vereinigt. In einem solchen Falle  
gilt nur ein einziger Wille. Heute entstehen Städte  
aber kaum noch nach einheitlichem Willensakt.  
Die Bauherren der Stadt und die Bauherren der  
einzelnen Bauwerke sind nicht nur verschiedene  
Personen oder Körperschaften – sie sind auch als  
Eigentümer von Grundstücken in ihrer Willens-  
bildung grundsätzlich frei und nur soweit gebun-  
den, wie es nötig ist, um geordnet miteinander  
leben zu können. Deshalb ist der Städtebau in  
der Demokratie eine Art von Dirigententätigkeit,  
die viele Träger eines freien Willens zu einem  
Zusammenspiel zu bringen hat.

Von diesem Regelfall soll bei der weiteren Dar-  
stellung dessen, was Städtebau hier und heute  
bedeutet, ausgegangen werden.

Fassen wir zusammen: Städtebau ist die Einfluß-  
nahme auf die baulich-räumliche und wirtschaft-  
liche Entwicklung eines Ortes im Hinblick auf  
seinen möglichen und wünschenswerten Zustand  
zum Wohl seiner Bewohner. Wie ist heute das  
Zielbild eines Ortes, einer Stadt beschaffen?

## WAS WILL STÄDTEBAU?

Das Gesamtbauwerk Stadt soll wie jedes Einzel-  
bauwerk in erster Linie zweckmäßig sein, d. h. es  
soll seiner Bestimmung gerecht werden. Es soll  
ferner den Nutzen bringen, den man von ihm er-  
wartet und zwar mit möglichst geringem Auf-  
wand. Es soll also wirtschaftlich sein. Wie ein  
Haus muß die Stadt weiterhin in allen ihren Teilen  
sicher sein. Hierbei ist nicht nur an augenblickliche  
Gefahren zu denken, sondern auch an die Schäd-  
den, die durch längere Benutzung für die Gesund-  
heit eintreten könnten. Das Bauwerk Stadt muß  
also auch gesund sein. Endlich verlangen wir mit  
gutem Recht, wie es auch in den geltenden Ge-  
setzen seinen Niederschlag gefunden hat, daß die  
Stadt als Ganzes wohlgestaltet ist, zum mindesten  
aber nicht durch Verunstaltung unser Empfinden  
verletzt.

Zweckmäßigkeit – Wirtschaftlichkeit – Sicherheit  
– Gesundheit – Schönheit – mit diesen Begriffen  
lassen sich allgemein die Ziele für den Städtebau  
umreißen. Wie muß eine Stadt beschaffen sein,  
die zweckmäßig, wirtschaftlich, sicher, gesund und  
schön ist?

Ein für alle Zeiten geltendes Idealbild der Stadt gibt es ebensowenig wie für alle anderen Gebiete menschlichen Schaffens. Was als erstrebenswert gilt, ist abhängig von der Zeit, von ihrem wirtschaftlichen und technischen Standard und von ihrem kulturellen Niveau. Jede Epoche hat ihr eigenes Bild von der idealen Stadt.

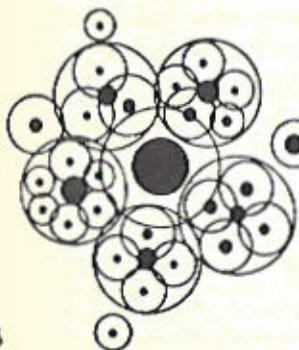
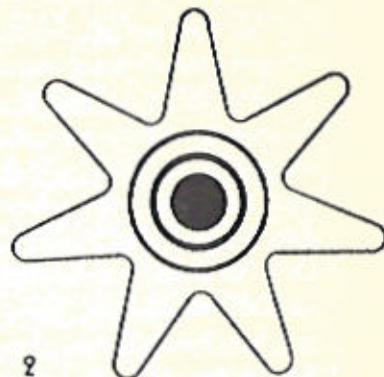
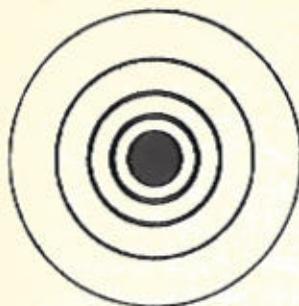
Unsere heutigen Vorstellungen von einer vorbildlichen Stadt sind weitgehend aus der Ablehnung von Zuständen, die sich in den Städten des vorigen Jahrhunderts herausgebildet hatten, entstanden.

Der Übergang von der vortechnischen zur technischen Stadt vollzog sich un gelenkt und unbeeinflusst. Die Stadt des 19. Jahrhunderts ist gekennzeichnet durch ihr schnelles, von der industriellen Entwicklung entfesselteres Wachstum, das ohne vorausschauende Planung zufälligen Anstößen folgte.

So verlor die Stadt ihre anschauliche, mit den Augen erfassbare Gestalt.

Bis aufs äußerste wurden in jener Zeit die Baugrundstücke ausgenutzt, und so entstanden – oft durchsetzt von lärmenden und schmutzigen Fabriken – überfüllte Wohngebiete mit den berühmten Schlitzbauten, die den Räumen Licht und Luft benahmen und kaum Platz für einen kleinen Hof, sicher aber nicht für Garten und Grün ließen.

Die Zielsetzungen der modernen Stadt zeigen eindeutig und übereinstimmend das Gegenbild dieser Zustände: Begrenzung, Regelung, vorausschauende Planung des Stadtwachstums, Gliederung in Wohngebiete und Gewerbezone



Stadtschemata: Aufgelockerte Bebauung verlangt eine zweckmäßige Gliederung des Stadtkörpers. An die Stelle des ulerlosen Häusermeeres mit einer dichtbebauten Mitte (1) und des sternförmigen Wachstums entlang den Ausfallstraßen (2) tritt ein organisches Gefüge mehr oder weniger selbständiger Stadtzellen mit eigenen örtlichen Mittelpunkten (3).  
(Nach Göderitz, Rainer, Hoffmann: „Die gegliederte und aufgelockerte Stadt“, 1957, Seite 19.)

klare Trennung dieser Gebiete voneinander, aufgelockerte und weiträumige Anordnung der Gebäude und der Baugebiete zu überschaubaren Räumen und Siedlungseinheiten.

Diese Thesen wurden erstmalig kurz vor der Jahrhundertwende entwickelt. Im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts entstand in England wie in Deutschland der Gartenstadtgedanke, der nach einer Zeit unerhörten, jedoch sich selbst überlassenen Stadtwachstums darauf abzielte, Orte nach Plan zu bauen. Durch Akte der Gründung sollten Ortschaften, vorwiegend aus Einfamilienhäusern mit Gärten, entstehen mit zugeordneten Arbeitsstätten, um den Bewohnern eine gesicherte Existenzgrundlage zu geben. Diese Reform sollte abgesetzt von den vorhandenen Städten beginnen, offenbar, weil man an eine Umgestaltung des Bestehenden nicht glaubte. Einige wenige Orte sind nach dem Gartenstadtprogramm tatsächlich entstanden. Seine eigentliche Fruchtbarkeit hat der Gedanke aber erst entfaltet, als man ihn später auf die allgemeine städtebauliche Praxis übertrug.

In England, das in der technisch-wirtschaftlichen Entwicklung am weitesten fortgeschritten war, hatte schon 1879 der Schokoladefabrikant Cadbury seinen Betrieb aus der Enge von Birmingham heraus verlegt und für seine Arbeiter den Ort Bournville gegründet. Im Jahre 1887 entstand, ebenfalls durch Verlegung eines Betriebes, der Seifenfabrik des Fabrikanten Lever, in der Nähe von Liverpool das Industriedorf Port Sunlight.

Solche Vorgänge mögen den Londoner Parlamentarier Howard zu seiner 1898 erschienenen Schrift „Gartenstädte von morgen“ angeregt haben, in der er die Gründung neuer selbständiger Orte, abgesetzt von den vorhandenen Städten, fordert. In diesen neuen Städten sollten die Wohnungen in Eigenheimen mit großen Gärten liegen und gleichzeitig mit dem Bau der Wohnungen, Schulen, Kirchen und Läden entstehen. Auch industrielle Betriebe sollten angesiedelt werden, um die Unabhängigkeit der neuen Orte von den vorhandenen Städten zu gewährleisten. Der Grund und

Boden sollte im Obereigentum der Gemeinschaft bleiben, um mißbräuchliche Nutzung der Grundstücke zu verhindern und seinen Wertzuwachs für die Gesamtheit nutzbar zu machen.

Die Gedanken Howards fanden großen Widerhall. Im Jahre 1899 wurde zu ihrer Verwirklichung die Garden City Association gegründet, und es entstanden ab 1903 Letchworth und ab 1919 Welwyn Garden City als beispielhafte Gartenstädte.

In Deutschland hatte schon 1896, zwei Jahre vor Howard, Theodor Fritsch in seiner Schrift „Die Stadt der Zukunft“ ähnliche Gedanken vertreten. Aber erst 1902 bildete sich eine deutsche Gartenstadt-Gesellschaft. Die bekanntesten deutschen Gartenstädte wurden Hellerau bei Dresden, eine Gründung der Deutschen Werkstätten, und die Siedlung Margarethenhöhe bei Essen, eine Gründung der Kruppwerke. In Berlin, Frankfurt a. Main, Karlsruhe, Nürnberg, Straßburg und anderen Orten entstanden mehr oder weniger große Siedlungen als Gartenvorstädte. Dem Umfang nach blieben jedoch in England wie in Deutschland die Erfolge der Gartenstadtbewegung, gemessen an der sonstigen Bautätigkeit, zunächst gering.

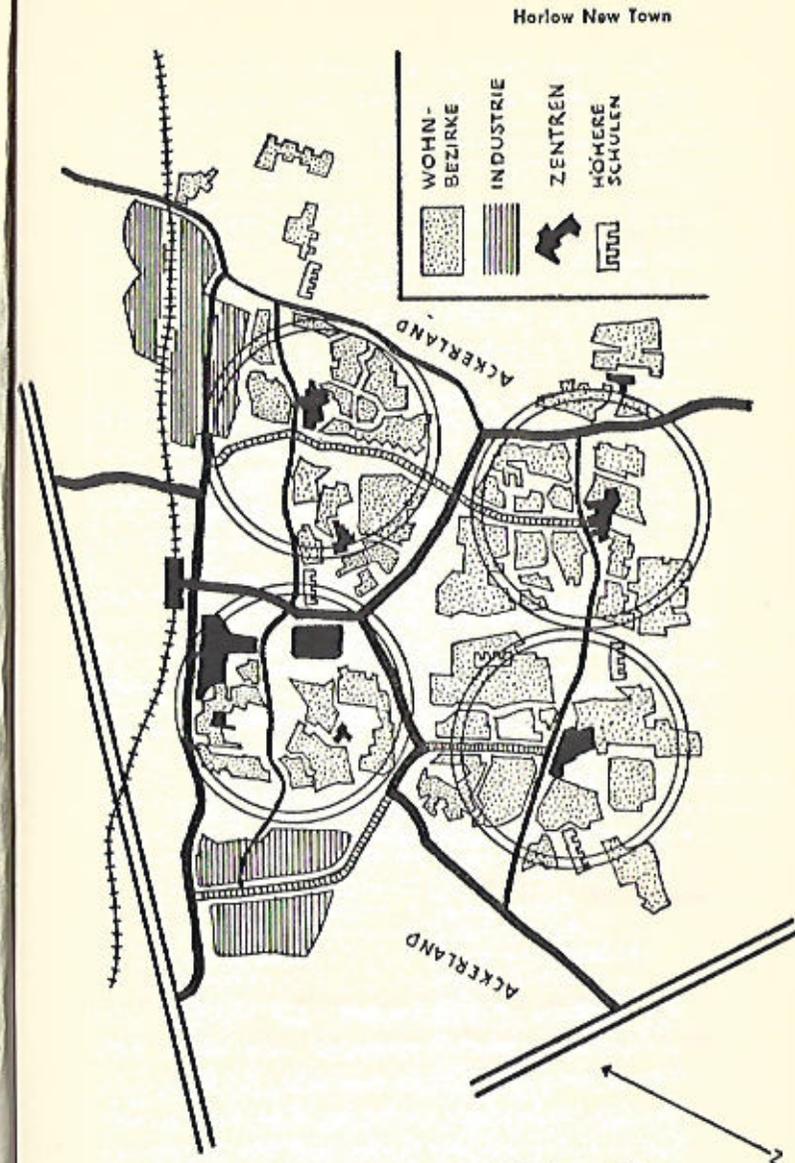
In England hatte nach sorgfältigen Vorstudien ein Gesetz aus dem Jahre 1946 den Bau von 14 neuen Städten vorgesehen, die zur Entlastung und Entballung im Londoner Raum und in anderen industriellen Zentren dienen sollten. Jede dieser neuen Städte sollte etwa 40—60 000 Einwohner aufnehmen und durch Industrieansiedlung weitgehende wirtschaftliche Selbständigkeit erhalten. Die neuen Städte sind inzwischen in ihrem Bau weit fortgeschritten und bilden Musterbeispiele neuzeitlichen Städtebaus.

In Deutschland sind für die Ansiedlung von Flüchtlingen einige kleinere Orte neu entstanden, von denen Espelkamp in Westfalen am bekanntesten geworden ist. Im übrigen ist der Flüchtlingsstrom von den vorhandenen Orten aufgenommen worden und hat in vielen Fällen den Bau neuer selbständiger Gartenvorstädte begünstigt.

Dennoch sind einer weiteren Ausdehnung der Städte zum Teil heute schon Grenzen gesetzt. Da sich die angrenzenden Gemeinden mit einem gewissen Recht dagegen wehren, als „Schlafstädte“ zu dienen, werden auch in Deutschland Pläne erwogen, neue und wirtschaftlich selbständige Städte durch Akte der Gründung zu errichten, wie z. B. die Sennestadt bei Bielefeld.

Heute gilt als unbestritten, daß die Stadt als Ganzes gegliedert sein müsse, in Einheiten, die ein gewisses Eigenleben führen können und für die sich nach englischem Brauch der Ausdruck „Nachbarschaften“ eingebürgert hat. Sie sollen alle Anlagen und Einrichtungen enthalten, die zur Befriedigung des alltäglichen oder regelmäßig wiederkehrenden Bedarfs notwendig sind. Diese Nachbarschaften sollen, soweit dies – beispielsweise durch Grünzüge – möglich ist, auch als städtebauliche Einheiten mit den Augen wahrnehmbar gemacht werden. Aus dem gegen die versteinerte Stadt gerichteten Gartenstadtgedanken ist so ein allgemeines Ordnungsprinzip geworden. Dabei ist es nicht einmal von entscheidender Wichtigkeit, daß die Steinmassen der gewordenen Städte diesem Prinzip erheblichen Widerstand entgegensetzen und daß es sich nur in neu entstehenden Ortsteilen in reiner Form ausprägen läßt. Als Richtlinie soll es dennoch alle städtebaulichen Entscheidungen bestimmen.

Die Gliederung der Stadt in Nachbarschaften bedarf einer stark ausgeprägten Stadtmitte, eines Zentrums, das jene Anlagen und Einrichtungen enthält, die allen Bürgern und darüber hinaus sogar noch einem weiteren Umkreis dienen, wie etwa Spezialgeschäfte, Bibliotheken, Theater, Museen, Verwaltungsstellen, Gerichte. Nachbarschaften und Stadtzentrum zusammen ergeben erst das Idealbild der Stadt von heute. Erstmals seit der Revolutionierung des Stadtgefüges durch die Technik ist darin wieder ein Zielbild für die Großstadt sichtbar geworden.



Die gegliederte Stadt bildet in jeder Stadtzelle eigene Zentren. Darüber hinaus braucht sie ein für alle Bezirke gemeinsames Zentrum. (Schemaplan der Stadt Harlow New Town).

Die organische Gliederung des städtischen Baukörpers  
in Stadtzellen oder Nachbarschaften ergibt das folgende Schema:

	Städtische Einheiten	Wohnungen	Einwohner	Fläche	Schulen
I	Wohnung	1	4	55 bis 85 m <sup>2</sup>	—
II	Wohnhaus	≥ 1	≥ 4	≥ 40 m <sup>2</sup>	—
III	Wohnhausgruppe oder Baublock	günstig 30 bis 60 netto	120 bis 240	1 ha	—
IV	Wohnbaugebiet				
1	Stadtkleinzelle (ländl. Ortschaft bzw. Nachbarschaft)	1000 bis 1500	4000 bis 6000	35 bis 50 (60) ha	Volksschule
2	Stadtmittelzelle = 4 Stadtkleinzellen (Kleinstadt)	4000 bis 6000	16000 bis 24000	200 bis 250 ha	Oberschule
3	Stadtgroßzelle *) = 3 Stadtmittelzellen = 12 Stadtkleinzellen (Mittelstadt)	12000 bis 18000	48000 bis 72000	600 bis 800 ha	Fachschule
4	Stadtbezirk = 4 Stadtgroßzellen = 48 Stadtkleinzellen (Großstadt)	48000 bis 72000	192000 bis 288000	2000 bis 3000 ha	Hochschule, Akademie oder dgl.

Göderitz, Johannes: Städtebau.

Sonderabdruck aus „Taschenbuch für Bauingenieure“, 2. Aufl., Seite 864.

\*) z. T. auch schon als Stadtbezirk bezeichnet.

Als kleinste Nachbarschaft gilt vielfach die „Schulzelle“, eine Stadteinheit von etwa 3000 Einwohnern, die gerade ausreicht, um eine acht-klassige Volksschule zu tragen. Gleichzeitig werden in einem solchen Bezirk auch die Läden und Handwerksbetriebe für den täglichen Bedarf ihren

Standort finden. Für den nichttäglichen, aber regelmäßig wiederkehrenden Bedarf werden die notwendigen Anlagen und Einrichtungen wohl erst bei einer Einwohnerzahl von etwa 6000 geschaffen werden können. Nach oft bestätigter Erfahrung können erst für 20 000 Einwohner die nach dem technischen, wirtschaftlichen und kulturellen Stand heute für grundlegend gehaltenen städtischen Anlagen und Einrichtungen bereitgestellt werden.

Die kleinste Stadteinheit, die, übereinstimmend mit der Schrift von Göderitz-Rainer-Hoffmann „Die gegliederte und aufgelockerte Stadt“, als Nachbarschaft bezeichnet wird, soll so groß sein wie der Bezirk einer doppel-zügigen Volksschule mit 16 Klassen. Das ist bei einer Größe von etwa 1000 bis 1500 Wohnungen mit 4000 bis 6000 Einwohnern der Fall.

Ein Ortsteil von solcher Größenordnung kann aber auch in der Regel eine Kirchengemeinde bilden. An weiteren öffentlichen Einrichtungen wären tragbar ein Kindergarten, ein Saal für Feste und Feiern, eine Post-stelle, eine Zweigstelle der Sparkasse, ein Polizei-posten.

Auf Freiflächen können z. B. vorgesehen werden:

Ein Normalsportplatz, Kleingärten, mehrere Spiel-plätze für Kleinkinder, bei günstigen natürlichen Vor-bedingungen ein Freibad.

Folgende Läden und handwerkliche Betriebe können in einer Nachbarschaft ihr Auskommen finden:

6 Lebensmittelgeschäfte	1 Café
2 Obst- und Gemüse-geschäfte	1 Textilgeschäft
2 Milchverteiler	1 Schuhgeschäft
2 Bäckereien	1 Eisen- und Haushalts-warengeschäft
2 Metzgereien	1 Lederwarengeschäft
2 Friseure	1 Buch- und Papierladen
2 Schuhmacher	1 Tabakwarengeschäft
2 Schneider	1 Drogerie
2 Gaststätten	1 Wäscherei

Die verschiedenen Bauhandwerker können mit je einem Betrieb vertreten sein. Auch werden eine Tankstelle mit Autoreparatur und ein Kohlen- und Fuhrgeschäft ihr Auskommen finden. Ein Kino darf nicht fehlen.

Von den freien Berufen werden ein Arzt, ein Zahnarzt und eine oder zwei Hebammen sich niederlassen können.

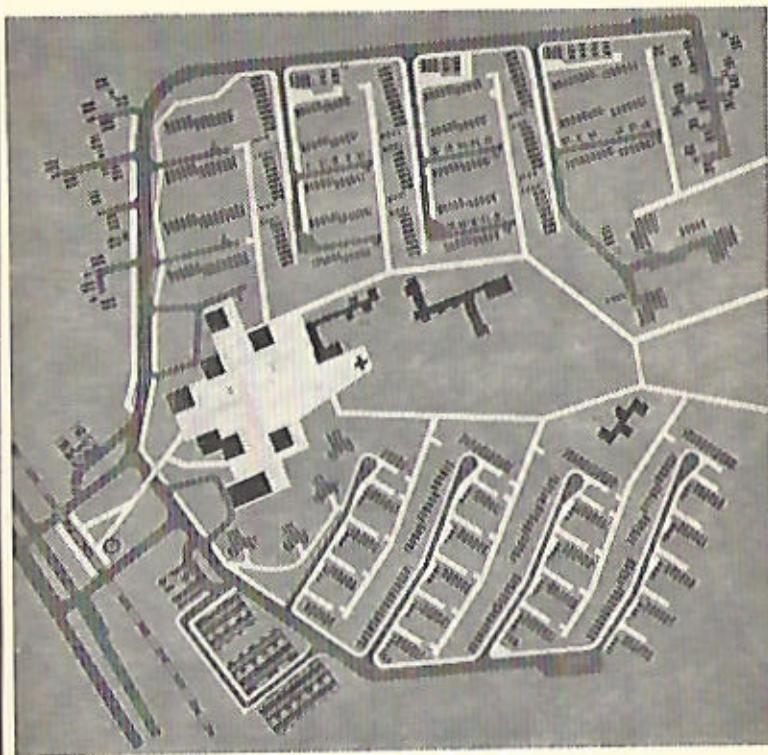
Die genannten Zahlen sind Mindestzahlen. Die Zahl der notwendigen und tragbaren Einrichtungen wird im Einzelfall davon abhängen, ob mit Käufern oder Benutzern aus anderen Bezirken zu rechnen ist oder umgekehrt die Einwohner durch kürzere Wege, gute Verkehrsverbindungen oder ein reichhaltigeres Angebot veranlaßt werden, außerhalb der Nachbarschaft zu kaufen. Die Ausstattung größerer Siedlungseinheiten, die in einem Zuge geplant und gebaut werden, sollte deshalb nur nach sachverständigem Gutachten, das auf die örtlichen Verhältnisse eingeht, bestimmt werden.

Im Aufbau der gegliederten Stadt sollte über den Nachbarschaften eine nächsthöhere Stadteinheit, bestehend aus etwa 4 Nachbarschaften mit 4—6000 Wohnungen oder 16 000 bis 24 000 Einwohnern ausgebildet werden. Hier läßt sich schon eine Höhere Schule einrichten. Spezialgeschäfte, ein bis zwei Apotheken, Spezialärzte und mittlere Verwaltungsdienststellen werden in einer solchen Stadteinheit vertreten sein.

Faßt man drei Stadtzellen, also zwölf Nachbarschaften zusammen, so erhält man eine Einheit von 12 000 bis 18 000 Wohnungen mit 50 000 bis 70 000 Einwohnern, die wir als Stadtbezirk bezeichnen. Für eine solche Einwohnerzahl, wie sie etwa eine Mittelstadt aufweist, läßt sich fast alles schaffen, was man im Raum einer Stadt nur erwarten kann, also etwa Berufs- und Fachschulen, Büchereien, Geschäfte für den gehobenen Bedarf, ein Hallenbad, Hotels, Sonderverwaltungen, ein Krankenhaus.

Im Zentrum der Gesamtstadt wird man darüber hinaus Kaufhäuser, Theater- und Konzertsäle, Museen, zentrale Verwaltungsstellen der Gemeinde, des Staats und der Wirtschaft und andere Einrichtungen höherer Art erwarten können.

Nach diesem Ordnungsprinzip lassen sich Städte beliebiger Größe gliedern und fortentwickeln. Wird man dieses Prinzip auch nur selten rein verwirklichen können, so bildet es doch einen Maß-



Nachbarschaftseinheit für etwa 6000 Einwohner mit allen erforderlichen Einrichtungen: Geschäftszentrum, Schule, Kirche, Kindergarten u. a. Klare Trennung des Fahrverkehrs (schwarze Bänder) von den Fußgängerwegen (weiße Bänder).

stab, um vorhandene Orte in ihrer Struktur zu erkennen, diese Struktur klarer herauszuarbeiten und ihre künftige Entwicklung in die richtigen Bahnen zu lenken. Der Gedanke von der Gliederung und dem stufenförmigen Aufbau der Stadt schafft für die Stadt als Ganzes, nicht nur für ihre einzelnen Bestandteile, wieder ein Leitbild.

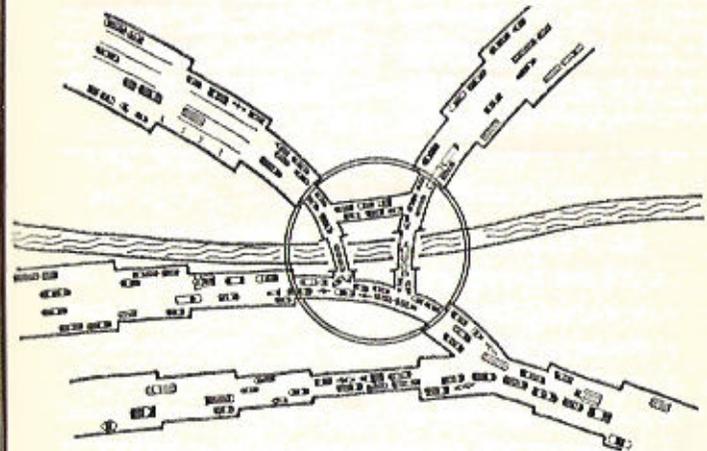
Aber auch für die einzelnen Bestandteile des Stadtkörpers gibt es neuzeitliche Richt- und Leitbilder. Das zur Bebauung bestimmte Gebiet wird zunächst in die Gebiete für Arbeit und Wohnen unterteilt. Zwischen beiden steht, auch heute noch unentbehrlich, ein Mischgebiet, in dem sich handwerkliche Arbeitsstätten und Wohnungen nebeneinander finden, wie es in vortechnischer Zeit im ganzen Stadtraum der Fall war. Die Erfordernisse der neuen Zeit haben weitere Gebietarten geschaffen: so beispielsweise das Kleinsiedlungsgebiet für eine halb städtische, halb ländliche Wohn- und Siedlungsweise.

Die Zone der Arbeit gliedert sich wiederum in Gewerbegebiete für Betriebe weniger störenden Charakters und das Industriegebiet für Betriebe aller Art. Zu einem weiteren der Arbeit gewidmeten Gebiet hat sich die Innenstadt entwickelt, die weniger der Güterherstellung als der Güterverteilung dient und auch Verwaltungsgebäude, Kulturstätten und Vergnügungsbetriebe aufnimmt. Sie bildet die eigentliche City, aus der die Wohnungen immer mehr verdrängt werden.

Der Wunsch, Wohnungen und Arbeitsstätten möglichst reinlich voneinander zu scheiden, bildete

den ersten und ursprünglichen Ansatz zur Stadtreform. Er entstand aus dem Zwang, die Wohnungen gegen die gesundheitlichen Gefahren, gegen Lärm und Rauch der Fabriken zu schützen. Gleichzeitig sollten Wohnungen wie Arbeitsstätten genügend Entwicklungsmöglichkeiten erhalten.

Neben die Störung durch die Industrie ist heute diejenige durch den Verkehr getreten. Alle unsere Straßen sind verkehrsreicher und lauter geworden und von schädlichen Abgasen erfüllt. Der Kraftwagenverkehr bleibt aber nicht auf die Straßen beschränkt, sondern dringt auch in die Baugrundstücke selbst ein, da eine steigende Zahl von Kraftfahrzeugen geparkt werden muß. Die baulichen und städtebaulichen Folgerungen aus dieser Revolution des Verkehrswesens sind bisher noch nicht mit der erforderlichen Entschiedenheit gezogen worden.



Oft befinden sich gerade in den Ziel- und Quellgebieten des städtischen Verkehrs die größten Engpässe.

Eine weitere Aufgabe moderner Stadtplanung ist es, die Bebauung auf gewisse Baugebiete zu beschränken, außerhalb dieser Gebiete jedoch weitgehend zu unterbinden. Auf diese Weise soll verhindert werden, daß sich Einzelbauten ungeordnet in das noch unerschlossene Gebiet vorschieben und die Gemeinden mit einem unverhältnismäßig hohen Erschließungs- und Verkehrsaufwand belasten. Wird die Grenze der Bebauung eingehalten, so können die Freiflächen in unmittelbarer Nähe der Baugebiete erhalten bleiben, zur landwirtschaftlichen oder gärtnerischen Nutzung und zur Erholung der Bevölkerung.

#### Erhaltung von Freiflächen

§ 3 der Bauregelungsverordnung)  
Für bauliche Anlagen, die außerhalb von Baugebieten oder soweit solche nicht ausgewiesen sind, außerhalb eines im Zusammenhang gebauten Ortsteils ausgeführt werden sollen, soll die baupolizeiliche Genehmigung versagt werden, wenn ihre Ausführung der geordneten Entwicklung des Gemeindegebietes oder einer ordnungsmäßigen Bebauung

zuwiderlaufen würde. Dies gilt namentlich für bauliche Anlagen, deren Ausführung unwirtschaftliche Aufwendungen für Straßen und andere Verkehrseinrichtungen, Versorgungsleitungen, Entwässerungsanlagen, Schulversorgung, Polizei- und Feuerschutz oder sonstige öffentliche Aufgaben erfordern oder deren Benutzung besondere wirtschaftliche Schwierigkeiten für die Bewohner ergeben würde.

Ein Stadtkörper, gegliedert in übersehbare, sinnvoll zusammengesetzte Einheiten, deren jede aus verschiedenen Baugebieten einheitlicher Nutzung besteht – das ist der tragende Zielgedanke für die moderne Stadt. Er wird ergänzt durch das Bestreben, das Maß der baulichen Nutzung sinnvoll zu begrenzen, die Bebauung selbst aufzulockern und sie weiträumig zu gestalten.

Diese Auflockerung kann und soll keine mechanische sein. Es wäre weder möglich noch wünschenswert, etwa jedem Gebäude, jedem Quadratmeter Nutzfläche die gleiche Freifläche zuzuweisen oder alle Abstände gleichzuhalten. Die Kleinsiedlerstelle, die aus dem Grundstück wirtschaftlichen Nutzen erbringen soll, das kleine freistehende Eigenheim mit nur einem Blumen- garten und Liegeplatz, das Einfamilienreihenhaus, bei dem die Gartenfläche beschränkt ist, die Stockwerkswohnung mit einem Balkon von wenigen Quadratmetern, die Einraumwohnung im Hochhaus – das alles sind charakteristische Nutzungsformen mit sehr unterschiedlichem Freiflächenbedarf.

Für Geschäfts-, Verwaltungs- und Industriegebiete gelten wiederum andere Maßstäbe. In jedem Falle müssen Freifläche und Abstände jedoch so bemessen sein, daß eine ausreichende Besonnung, Belichtung und Belüftung gewährleistet sind. Das ist beispielsweise bei Wohngebäuden dann anzunehmen, wenn der Gebäudeabstand mindestens das Zweifache bis Zweieinhalbfache ihrer Höhe beträgt. Für Gebäude anderer Nutzungsart gelten geringere Maße.

Um einen Maßstab für die Ausnutzung eines Baugrundstückes zu gewinnen, ist man allgemein dazu übergegangen, die durch Bebauung gewonnene Nutzfläche auf einem Grundstück in Beziehung zu setzen zu seiner Gesamfläche. Es haben sich gewisse Regeln herausgebildet, die für alle typischen Bebauungsweisen die zulässigen Verhält-

Bauvorschrift (Beispiel)

Baugebiet	Geschoßzahl	Bebaubare Fläche	Ausnutz.-ziffer	Zeilenabstand m	Lichteinfall	Abstandsregel
Wohngebiet	I	0,40	0,4	20	1 : 3	1 : 2,5
	II	0,40	0,8	20	1 : 2,3	1 : 2
	II	0,35	0,7	23,5	1 : 2,6	1 : 2,5
	III	0,35	1,05	23,5	1 : 2	1 : 2
	III	0,30	0,9	20,3	1 : 2,4	1 : 2,5
IV	0,30	1,2	20,3	1 : 2	1 : 2	
Mischgebiet	II	0,45	0,9	17,2	1 : 2	1 : 2
	III	0,45	1,35	17,2	1 : 1,6	1 : 1,5
	III	0,40	1,2	20	1 : 1,8	1 : 2
	IV	0,40	1,6	20	1 : 1,5	1 : 1,5
	IV	0,35	1,4	23,5	1 : 1,7	1 : 2
	V	0,35	1,75	23,5	1 : 1,25	1 : 1,5
Kerngebiet	III	0,50	1,5	15	1 : 1,4	1 : 1,5
	IV	0,50	2,0	15	1 : 1,2	1 : 1
	IV	0,45	1,8	17,2	1 : 1,3	1 : 1,5
	V	0,45	2,25	17,2	1 : 1,1	1 : 1
	V	0,40	2,0	20	1 : 1,25	1 : 1,5
	VI	0,40	2,4	20	1 : 1,1	1 : 1

Gäderitz, Johannes: Städtebau.

Sonderabdruck aus „Taschenbuch für Bauingenieure“. 2. Auflage, Seite 839.

nisse angeben. So ist etwa im Kleinsiedlungsgebiet ein Grundstück nur zu einem Zehntel seiner Fläche baulich zu nutzen, während bei mehrgeschossiger Bauweise im Wohngebiet die bauliche Nutzfläche der Grundstücksfläche entsprechen und sie unter Umständen sogar überschreiten kann. In Geschäfts- und Gewerbegebieten wiederum darf dieses Maß bis auf das Zweifache und mehr der Grundstücksfläche steigen. Für diese Berechnungsart sind die Bezeichnungen „Nutzungszahl“ oder „Geschoßflächendichte“ gebräuchlich.

Neben diesem Maßstab für die Ausnutzung des einzelnen Baugrundstückes sind weitere Maßstäbe zu erwähnen: Die Bevölkerungsdichte, die Siedlungsdichte und die Wohndichte. Dabei gibt die Bevölkerungsdichte die Bevölkerungszahl eines größeren Gebietes je Quadratkilometer an. Sie betrug z. B. in Kanada 2 (1956), in Belgien 291 (1955), im Ruhrgebiet 997 (1950) und in der Bundesrepublik 209 (1957) Einwohner je qkm.

Bei der Siedlungsdichte wird die Zahl der Einwohner auf eine Fläche von einem Hektar (10 000 qm) bezogen, in der außer den Baugrundstücken auch die Flächen für die Erschließungsstraßen, Park- und Spielplätze und ähnlich notwendige Anlagen und Einrichtungen enthalten sind.

Bei der Wohndichte wird die Zahl der Einwohner auf einen Hektar der reinen Baugrundstücke ohne alle zusätzlichen Anlagen bezogen. In innerstädtischen Wohnvierteln größerer Städte geht man heute über eine Wohndichte von 500 Einwohnern je ha nicht mehr hinaus, weil hiermit die sozial und hygienisch vertretbare Grenze erreicht ist. In den neuzeitlichen Nachbarschaften sollte die Wohndichte 250 bis 300 Einwohner je ha nicht übersteigen.

Man unterscheidet ferner eine „offene“ und eine „geschlossene“ Bauweise. Unter der offenen Bauweise versteht man eine Bebauungsform, bei der das Bauwerk von den Nachbargrenzen einen Abstand einhält, also auf allen Seiten freisteht. In der geschlossenen Bauweise werden dagegen die

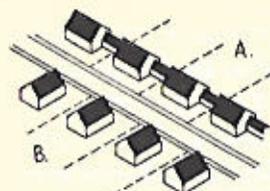
Vordergebäude ohne Abstand von den seitlichen Nachbargrenzen errichtet.

Die geschlossene Bauweise hat die Entwicklung der Stadt im 19. Jahrhundert bestimmt. Verständlich, daß die Gegenwirkung darauf, die Stadtreform, im Zeichen der offenen Bauweise stand. Sie stellte die Forderungen nach Licht und Luft allem anderen voran. Inzwischen schwingt das Pendel zurück. Heute hat man erkannt, daß Häuser in offener Bauweise, endlos gereiht, nicht nur den Umfang der Stadt unverträglich ausdehnen, sondern auch zu einer Auflösung des Stadtbildes führen.

Neuere Bebauungspläne suchen deshalb einen Ausgleich zwischen offener und geschlossener Bauweise: die halboffene oder Gruppenbauweise. Es gibt kaum noch das rings umbaute Viereck, den geschlossenen Baublock. Es gibt aber auch nur in geringerem Umfange das allseits freistehende Haus. Vielmehr werden mehrere Gebäude zu einer Einheit, einer Gruppe, verbunden. Solche längeren Reihen werden allen Forderungen nach Besonnung, Durchlüftung und Zugänglichkeit der Grundstücke gerecht. Aus ihnen lassen sich durch eine straffe Ordnung der Baumassen aber auch wieder städtebauliche Räume bilden.

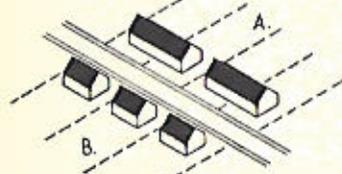
Häufig werden die Baugruppen von den Straßenfluchten gelöst und frei auf den Grundstücken angeordnet, oft parallel zueinander und nahezu senkrecht zu den erschließenden Fahrstraßen, mit denen sie sodann nur durch Fußwege verbunden

### EINFAMILIENHÄUSER



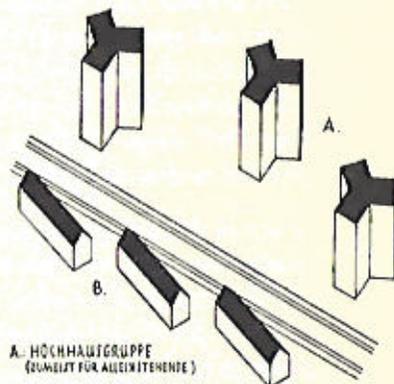
A. IN KETTENBAUWEISE  
B. FREISTEHEND IN GIEBELSTELLUNG

### EINFAMILIENHÄUSER



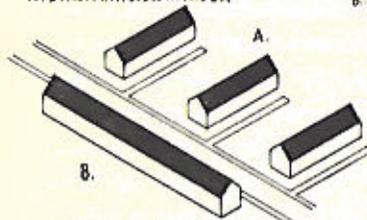
A. ALS DOPPELHÄUSER  
B. FREISTEHEND IN TRAUFGSTELLUNG

Beispiele für die Anordnung von Wohngebäuden zueinander und zur Straße.



A. HOCHHAUSGRUPPE  
(ZUMLEIT FÜR ALLEINLEITENDE)  
B. MEHRFAMILIENHÄUSER  
IN GESTAFFELTER ANORDNUNG

### MEHRFAMILIENHÄUSER



A. IN ZEILENANORDNUNG  
B. PARALLEL ZUR STRASSE (RANDBEBAUUNG)

sind. Für diese Bauweise hat sich der Name „Zeilenbau“ eingebürgert. Wird sie streng durchgeführt, so wird zwar die „Korridorstraße“ aufgelöst. Das Ergebnis kann aber auch in diesem Falle hart und schematisch wirken. So kommt man immer mehr dazu, die Lösung der Baumassen von der befahrbaren Straße dazu auszunutzen, aus Hausgruppen, Zeilen oder Reihen lebendig wirkende Räume zu bilden. Die „Raumstadt“ (Schwagenscheidt), das Baugebiet, das man beim Durchschreiten nicht mehr als Folge von Straßen, sondern von Plätzen erlebt, ist ein Leitbild der neuen Stadt geworden.

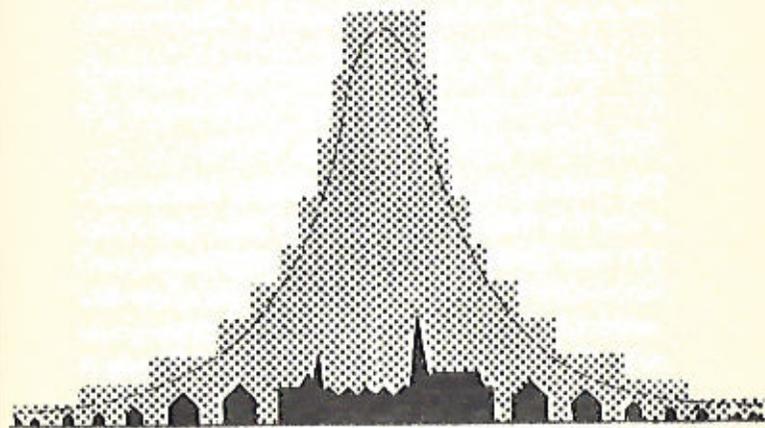
Das Streben nach Gruppierung und Raumbildung wirkt sich ganz allgemein auch auf das Einzelbauwerk aus. Es wird nicht mehr, wie weitgehend im 19. Jahrhundert, isoliert für sich, sondern als Bestandteil eines größeren Zusammenhangs empfunden und ausgebildet.

Auch in Groß-Siedlungen, wie sie gegenwärtig oft nach einheitlichem Plan entstehen, sucht man jede Einförmigkeit zu vermeiden, da man nur durch eine Mischung der Wohnformen vom Einfamilienhaus (gegebenenfalls mit Einliegerwohnung) über das Stockwerkshaus (mit mehreren Miet- oder Eigentumswohnungen) bis zum Punkt- oder Hochhaus (mit Kleinwohnungen für Alleinstehende) allen Wünschen und Bedürfnissen Rechnung tragen kann. Diese Tendenz wirkt zugleich einer unerwünschten „Ghetto“-Bildung entgegen, wie sie sich aus einer einseitig berufsgebundenen oder sozialbestimmten Siedlungsform ergibt. Auf diese

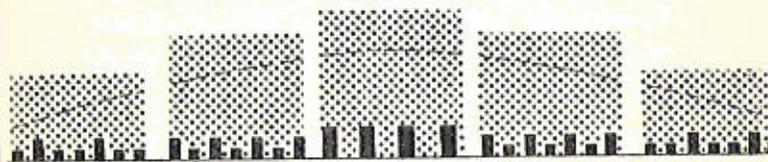
Weise kann die Nachbarschaft jenseits ihrer Aufgabe, die Stadt als Ganzes zu gliedern, auch zum Träger einer neuen Lebensform werden, die sich sodann in einem auch architektonisch und städtebaulich erfreulichem Bild kundgibt.

Im Aufriß der modernen Stadt begegnet man wie im Grundriß wieder dem Zug nach Stufung, Gliederung und übersehbarer Formung. So wird die einförmige Höhe aller Gebäude in ausgedehnten Gebieten heute abgelehnt. Lebendig gestuft sollen

Auflockerung der städtischen Kerngebiete (nach Göderitz, Rainer, Hoffmann: „Die gegliederte und aufgelockerte Stadt“, 1957, S. 20).



Bisher übliche Verdichtung der Stadtkerngebiete.



Angestrebte Auflockerung.

die Baumassen sein, höhere Gebäude als Akzente die wichtigen Punkte hervorheben.

Diese Akzente nicht nur in ihrer Baumasse zu steigern, sondern ihnen auch einen Inhalt zu geben, der diese Steigerung rechtfertigt, ist anzustreben, aber nicht immer befriedigend zu lösen. Kirchen und Bauten der Kultur, die alten und natürlichen Akzente, bringen heute nur selten so viel Masse auf, um als Zielpunkte in ausgedehnten Baugebieten zu wirken. Sie suchen eher einen ruhigen Bezirk, der sich nach außen abschließt. Statt ihrer bilden heute die Bürohochhäuser der Verwaltung und wirtschaftlicher Unternehmungen die ins Auge fallenden städtebaulichen Dominanten.

Als Folge der dichten baulichen Nutzung braucht jeder Stadtkörper Anlagen und Einrichtungen, die dem Verkehr und der Erholung dienen.

Der Verkehr ist der unentbehrliche Mittler zwischen den Wohnungen und den sonstigen Anlagen und Einrichtungen eines Stadtgebietes, zwischen den Ortsteilen und endlich zwischen den verschiedenen Orten. Nach dem Verkehrsweg wie nach dem Verkehrsmittel lassen sich verschiedene Verkehrsarten unterscheiden: etwa der Straßen-Schienen-Wasser- und Luftverkehr oder der Fuhrwerks-Rad-Fußgänger-Verkehr, der Verkehr mit Eisenbahnen oder öffentlichen Nahverkehrsmitteln. Für den Städtebau steht der Straßenverkehr bei weitem im Vordergrund.

Jeder Verkehr hat eine Quelle und ein Ziel. Wenn Ausgangs- und Zielpunkte über größere Flächen

verstreut sind, so lassen sie sich nicht durch eine einzige Wegestrecke verbinden. Es muß ein System von Wegen, ein Wegenetz, ausgebildet werden.

Jede Ortsstraße hat grundsätzlich zwei Aufgaben gleichzeitig zu dienen. Sie soll einmal das Gelände für den Anbau erschließen, das Bauwerk also für Verkehrsmittel verschiedener Art zugänglich machen, ihm durch Leitungen Wasser und Energie zuführen und das Schmutzwasser ableiten. Sie soll zum anderen den übrigen Verkehr, der mit der Bebauung nichts zu tun hat, aufnehmen.

In neuer Zeit hat man zu unterscheiden gelernt zwischen der erschließenden Funktion der Straße und ihrer Leistung als Verkehrsträger. Beide hemmen und stören einander von einem gewissen Leistungsgrad ab. So gilt es denn als ausgemacht, daß bei erheblichem, nicht durch die anliegenden Gebäude verursachten Verkehr eine Wohnbebauung an der Straße überhaupt zu unterbleiben hat. Ist sie nicht zu vermeiden, so wird man nach Möglichkeit für die Wohnbauten eigene, vom überörtlichen Verkehr getrennte Fahrbahnen vorsehen.

Wir kennen heute auf unterster Stufe die Erschließung durch den nicht befahrbaren Wohnweg, der die von der Fahrstraße unabhängige Anordnung der Baukörper auf dem Baugrundstück ermöglicht. Diese Erschließungsart ist sparsam und dient, indem sie den Verkehr den Häusern fernhält, auch der Wohnruhe.

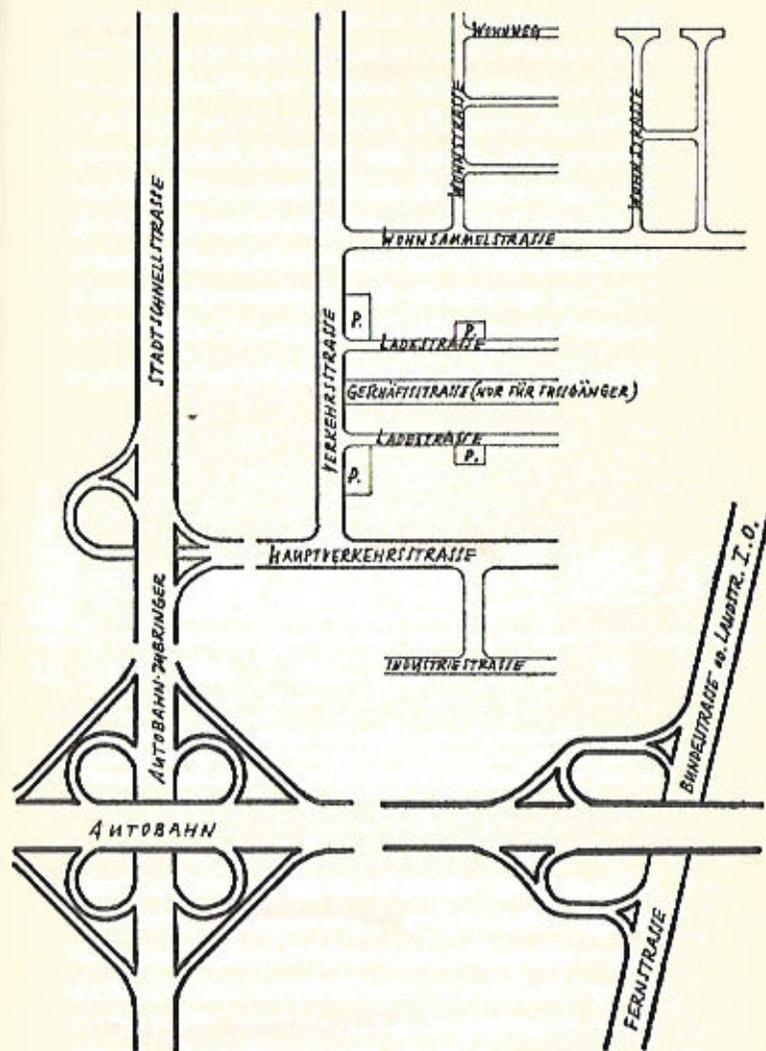
Die befahrbaren Straßen beginnen mit den Wohn- oder Erschließungsstraßen, in welche die Wohnwege einmünden. Der Verkehr aus den Wohnstraßen mündet in Sammelstraßen, die ebenfalls noch neben ihrer Verkehrsleistung dem Anbau dienen können.

Auf die Sammelstraßen folgen in der Stufenordnung diejenigen Straßen, bei denen die Bedeutung für den Verkehr überwiegt. Je mehr der Verkehr zunimmt und in je weitere Entfernung er zielt, um so mehr wird man bestrebt sein, Straße und Bebauung zu trennen oder die Straße in die unbebauten Zwischenräume zu legen.

Auf der obersten Stufe der Straßen stehen diejenigen, die als „Bahn“ bezeichnet werden und keinerlei Anbau mehr dulden, die nur noch für das Kraftfahrzeug bestimmt sind und andere Verkehrswege nicht kreuzen, sondern entweder über- oder unterqueren.

Die Abstände der Straßen und damit die Maschen ihres Netzes sind bedingt durch ihre Zweckbestimmung, ihre Stufe im System der Straßen und den Charakter der benachbarten Bebauung. Zu beiden Seiten einer Straße bildet sich ein Streifen, der auf sie bezogen ist, ihre Einflußzone. Am dichtesten ist das Netz der Erschließungsstraßen. Ihre Einflußzonen sind daher am schmalsten. Dagegen weist das Netz der Autobahnen die größte Maschenweite auf.

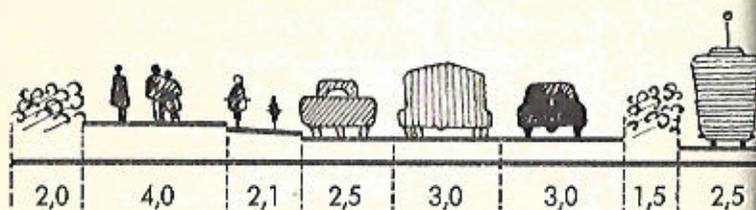
Das wichtigste Ziel der städtebaulichen Verkehrsplanung ist es, jedem Verkehrsteilnehmer sein



Verzweigungsschema städtischer Straßen: Vom Wohnweg bis zur Autobahn bildet sich eine vielfach gestufte Rangordnung.

Recht zu geben. Ein erster Schritt in dieser Richtung war die Trennung von Fahrdamm und Gehweg. Inzwischen sind weitere Sonderwege hinzugekommen, etwa die Radwege, die Anliegerfahrbahnen, die Teilung der Hauptfahrbahn in zwei Richtungsfahrbahnen und besondere Bahnkörper für öffentliche Nahverkehrsmittel. Das Ziel für die Gestaltung der städtischen Straßenverkehrswege ist es, sie immer mehr ihrer Eigenart entsprechend auszubilden und dem Stadtkörper einzufügen.

Schon die heutige Verkehrssituation wird gekenn-

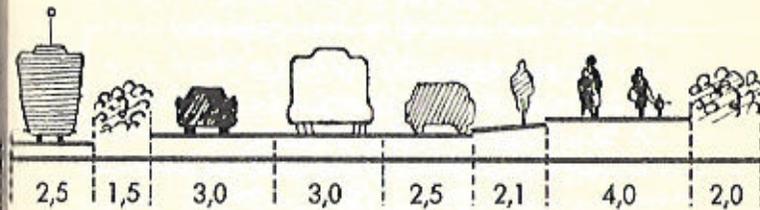


Die verschiedenartigen Ansprüche von Fußgängern und Verkehrsmitteln erfordern eine Differenzierung des Verkehrsraumes. Beispiel für den Querschnitt einer Hauptverkehrsstraße von 41,2 m Gesamt-

zeichnet durch verstopfte Straßen und Parkplatzmangel. Die Verkehrsexperten rechnen jedoch mit einer weiteren Zunahme vor allem des innerstädtischen Verkehrs in den nächsten Jahren. Allein durch technische Maßnahmen wie Straßenverbreiterungen und -durchbrüche, Bau von Hoch- und Tiefstraßen u. ä. kann das Problem nicht gelöst werden. Der Verkehr muß vielmehr im städte-

baulichen Gesamtzusammenhang gesehen werden. Zu den städtebaulichen Maßnahmen gehören z. B. die Dezentralisation verkehrsanziehender Verwaltungs- und Geschäftsgebäude und die Herabzonung gewisser innerstädtischer Bereiche, d. h. die Verminderung der Geschosßzahl und damit des Verkehrsaufkommens. Ein weiteres Mittel zur Entlastung der Innenstädte ist der Ausbau von Nebenzentren, in denen gute Parkplatz- und Einkaufsmöglichkeiten geboten werden.

Ferner müssen die Besonderheiten des Massen-



breite, beidseitig eingefäßt von Grünstreifen, mit Fußgänger- und Radfahrwegen, je einem Parkstreifen und zwei Fahrbahnen sowie einem doppelgleisigen Bahnkörper für Nahverkehrsmittel.

verkehrs und des individuellen Verkehrs erkannt werden. Da die Verkehrsleistungen der Straßenbahn (d. h. beförderte Personen in Doppelwaggzügen auf 3 m breitem Streifen pro Stunde) etwa 10mal größer ist als die von Personenwagen, werden die Bestrebungen verständlich, die öffentlichen Verkehrsmittel gegenüber den individuellen zu fördern, vor allem da die Mehrzahl der Be-

schäftigten stets auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen ist. Mit einem Wort: man muß bessere Verhältnisse für die größte Anzahl Menschen und nicht für die größte Anzahl Autos schaffen.

Als verkehrsentlastende Maßnahme ist auch die Anlage von Umgehungsstraßen zu betrachten. Sie können ihren Zweck um so besser erfüllen, je größer der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr ist. Je größer aber die Gemeinde, desto geringer der Durchgangsverkehr und desto größer der Verkehr, der in der Stadt selbst sein Ziel hat.

Bedarf an Stellplätzen je 1 ha Bauland nach einer Richtlinie der Hamburger Baubehörde (1959) (Wohnungsgröße i. M. 60 qm Wohnfläche)				
Wohndichte	100	200	300	400
Zahl der Wohn. ca.	30	60	90	120
a. Zahl der Stellplätze davon Garagen	30 10	30 10	45 15	60 20
b. zusätzl. Stellplätze auf den Straßen	10	10	15	20
Benötigte Fläche für Stellplätze				
a. auf d. Baugrundstück	750 qm	750 qm	1125 qm	1500 qm
b. auf öffentl. Grund	250 qm	250 qm	375 qm	500 qm
Bei der Wohndichte 100 (Index 0,22) sind Einfamilienreihenhäuser angenommen				

Da es jedoch fraglich ist, ob das Verkehrsproblem, besonders im Kern der bestehenden Großstädte überhaupt noch zu lösen ist, setzt sich immer stärker der Gedanke durch, gewisse innerstädtische Bereiche für den individuellen Autoverkehr zu sperren und die Haupteinkaufsstraßen den Fußgängern allein vorzubehalten. Zu einem sinnvollen System entwickelt, können diese Maßnahmen zur Lösung der innerstädtischen Verkehrsprobleme wesentlich beitragen. Der Anfang ist schon gemacht, indem einige Städte verkehrsfreie Einkaufsstraßen geschaffen haben.

Ein anderes wesentliches Lebenselement der Städte sind die Grünflächen. Die scharfe Scheidung zwischen bebauten und nichtbebauten Gebieten – einst in vortechnischer Zeit schon aus Gründen der Verteidigung streng innegehalten, im 19. Jahrhundert weitgehend vergessen – zielt darauf ab, größere zusammenhängende Flächen unbebaut zu lassen. Die fortschreitende Technisierung, die wachsende Bevölkerungsdichte und die Fünftagewoche machen ausreichende Erholungs-, Spiel- und Sportanlagen mehr denn je zu einer Lebensnotwendigkeit. Sie haben ihre unersetzliche Aufgabe im Stadtorganismus, nicht zuletzt auch für die Verbesserung des Stadtklimas. Infolge der Bremswirkung geschlossener Baumassen wird die

#### Richtzahlen für die Anlage von Spiel- und Sportplätzen

Nach den Richtlinien zur Schaffung von Erholungs-, Spiel- und Sportanlagen der Deutschen Olympischen Gesellschaft (1957) wird u. a. folgendes angestrebt:

Spielplätze für 13- bis 17jährige

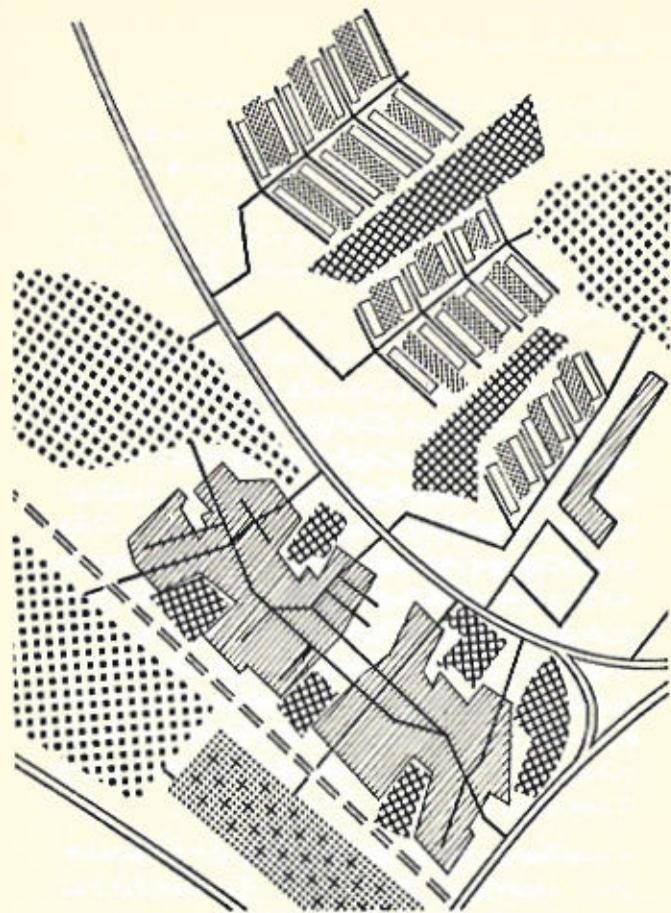
Jugendliche; 1 qm nutzbare Spielfläche je Einwohner

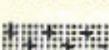
Allgemeine Sportanlagen; 3 qm nutzbare Spielfläche je Einwohner  
Turn-, Spiel- und Sporthallen; 0,1 qm nutzbare Hallenfläche je Einwohner  
Freibäder; 1 qm Gesamtfläche je Einwohner, davon 0,1 qm Wasserfläche je Einwohner

Stadt unzureichend durchlüftet und durch die Wärmespeicherung der Steine überwärmt. Die Verschmutzung der Luft durch Staub und Ruß absorbiert etwa 20 % der Sonnenstrahlung. Grünflächen, insbesondere Wald- und Wasserflächen, vermindern den Staubgehalt und gleichen das Klima aus. In der Hauptwindrichtung geführte Grünschnitten bewirken zudem eine bessere Durchlüftung des Stadtraumes.

Hier sind zunächst die „klassischen“ Freiflächen, die Parks und Grünanlagen zu nennen. In vielen Städten sind sie häufig noch ein Erbe aus der Zeit der Fürsten und Könige. In anderen entstanden sie aus den geschleiften Befestigungsanlagen des Mittelalters und des Barock (Boulevard = Bollwerk). Sie sind die „Lungen“ der Stadt und bieten mannigfache Gelegenheiten zum Luftschöpfen, zum Ruhen, zum Spaziergehen in unmittelbarer Nähe der dichten Bebauung. Sie sind die Vorposten der Landschaft, weit vorgeschoben in die oft versteinerte Stadtmitte. Die regellose Stadtentwicklung ist über sie hinausgedrungen und hat sie in Inseln verwandelt. Die planvoll gelenkte Stadtentwicklung wird jedoch ihr Ziel gerade darin sehen, alles, was an unbebauten oder sanierungsreifen Flächen in unmittelbarer Nähe der Baugebiete vorhanden ist, zu einem zusammenhängenden System von Grünflächen verschiedener Zweckbestimmung zu verbinden, das, wenn es gut geplant ist, aus dem Inneren der Stadt bis zu den Flächen landwirtschaftlicher Nutzung, bis zu Wald und Feld hinausführt.

Zu der ursprünglichen Bestimmung der Grün- und



-  **WOHNUNGS-GRÜN**
-  **NACHBARSCHAFTS-GRÜN**
-  **STADT-GRÜN**
-  **FRIEDHOF**

Beispiel für die noch Anlage und Pflege verschiedenen Grünflächen innerhalb eines Siedlungsraumes.

Freiflächen sind eine Reihe von anderen hinzugekommen. Da sind die Spielplätze für die Kinder verschiedener Altersstufen, die Plätze für die verschiedenen Sportarten, oft zu ganzen Sportfeldern zusammengefaßt, da sind die Freibäder mit ihren Spiel- und Liegewiesen und nicht zuletzt auch die Friedhöfe.

Die städtische Entwicklung der letzten Jahrzehnte hat weiterhin einen besonderen Typ des städtischen Gartens, den Kleingarten, hervorgebracht, einen vom Wohnhaus getrennt liegenden, in erster Linie für den Eigenbedarf bestimmten Nutzgarten. Er tritt regelmäßig in der Vielzahl, als „Kleingartenkolonie“ auf. Als Ausdruck eines echten Bedürfnisses – nämlich als Ersatz für fehlende Hausgärten – wird man die Kleingartenanlagen zu den dauernden Bestandteilen des großstädtischen Grünflächensystems rechnen müssen. Heute gibt es in fast allen Städten vorbildliche Kleingartenanlagen, die den städtebaulichen Wert dieser Grünräume erweisen.

Ausreichende Größe im Verhältnis zur Einwohnerzahl, vielfältige Ausbildung für verschiedene Zweckbestimmungen und Verbindung zum geschlossenen System – das sind die wesentlichen Ziele einer modernen städtischen Grünflächen-gestaltung.

Vergegenwärtigt man sich noch einmal die Leitbilder für die einzelnen Bestandteile des Stadtorganismus, so formt sich aus ihnen das Gesamtbild der Stadt von heute, wie sie unserem Lebensstil und unseren Wünschen entspricht. Ein Meister

des Bauens, Theodor Fischer, hat das Gesamtbild der neuzeitlichen Stadtlandschaft einmal in einem Vortrag umschrieben:

„Die neuen Mittel des Verkehrs geben die Möglichkeit, Städte zu bauen, in denen die Entfernung keine große Rolle mehr spielt. Telefon und Radio leisten Hilfsdienste. Die Form der Stadt aber, die mit diesen Hilfen entstehen kann, ist nicht mehr das in festgefügtter Masse sich ausbreitende, Felder, Dörfer und Wälder verschluckende Ungeheuer. Sie soll sein eine heitere Gemeinschaft vieler Gemeinden mit geschlossenen Geschäftsvierteln, weiten Arbeitsgebieten, lichten Wohnvierteln, Grünflächen für die Erholung und Körperertüchtigung. Nicht nur das: wenn sie weiter wächst, soll das Land, das Nahrung gibt, nicht verschwinden: große Nährflächen für Gärten – ja für landwirtschaftlichen Betrieb und Viehweiden liegen zwischen den Bändern des Verkehrs und der Besiedlung.“

## WIE ARBEITET DER STÄDTEBAU?

Am Anfang jeder städtebaulichen Tätigkeit steht die Planung. Ihr sind zunächst und an sich keine Grenzen gesetzt. In dem Maße aber, wie man an die Verwirklichung des Planes denkt, wird man den Wünschen jene Grenzen setzen müssen, die sich aus den technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten ergeben. Zukünftige Möglichkeiten lassen sich nur ermitteln aus dem Zustand der Gegenwart und den Erfahrungen der Vergangenheit. Wer sagen will, was werden soll, muß wissen, was ist und was war. Jeder Planung geht darum eine Untersuchung des bestehenden Zustandes und seiner Ursachen voraus. Soweit dies zum Verständnis der Plangedanken erforderlich ist, können ihre Ergebnisse in schriftlichen Erläuterungen den Planungsunterlagen ergänzend beigegeben werden.

Eine Zustandsuntersuchung braucht nicht weiter getrieben, nicht umfassender angelegt zu werden, als es die Planung erfordert. Unentbehrlich ist eine umfassende Kenntnis der natürlichen Beschaffenheit des Planungsraumes, seiner Höhenlage, seiner Untergrundbeschaffenheit, seiner Nutzung

durch Landwirtschaft und Bebauung, seiner Wasserverhältnisse. Das meiste davon läßt sich in Karten übersichtlich darstellen. Gute Ortskarten sind daher das erste Hilfsmittel für die Planung. Ferner sind umfassende Kenntnisse erforderlich über die Struktur des Raumes, über seine Bevölkerung, ihre Entwicklung, Zusammensetzung und berufliche Tätigkeit, über den Verkehr, über die vorhandenen wirtschaftlichen, verwaltungsmäßigen und kulturellen Einrichtungen sowie über Klima und Wetter.

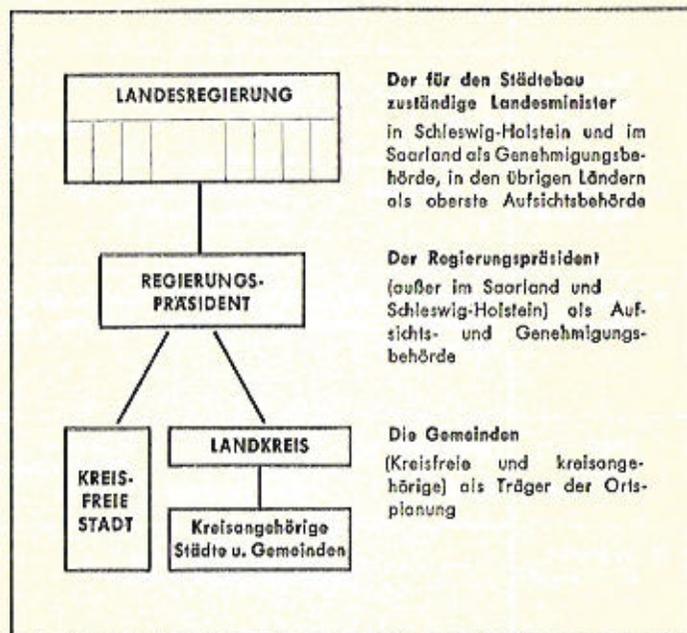
Sind Vergangenheit und Gegenwart einigermaßen exakt durch wissenschaftliche Untersuchungen zu erfassen, so bleibt die Zukunft eine schwer bestimmbare Unbekannte. Man müßte von der Natur der Sache her fordern, daß jede Anlage oder Einrichtung, die städtebaulicher Beeinflussung unterliegt, für den Zeitraum geplant werden sollte, der ihrer Lebensdauer entspricht. Diese Forderung erweist sich aber als unerfüllbar. Ein Haus lebt an die hundert Jahre und mehr. Straßen und Brücken leben noch länger. Die Eigentums Grenzen aber sind nur durch Willensakte zu ändern. In einer schnellebigen Zeit mit rascher technischer Entwicklung ist es jedoch völlig unmöglich, länger als für etwa ein Menschenalter vorzusehen und vorzuplanen. Das wäre etwa der vierte Teil eines Jahrhunderts. Sehr viele Entscheidungen können jedoch nicht einmal für einen solchen Zeitraum getroffen werden. Deshalb muß die Planung in kürzeren Zeitabständen, etwa alle fünf Jahre, überprüft und den neuen Erkenntnissen angepaßt werden.

Wenn Planung ein Ziel für die Zukunft aufzeigt, gegründet auf der Kenntnis der Gegenwart und Vergangenheit, so bildet der Unterschied zwischen dem Jetzt und dem Planungsziel ein Programm. Es zu verwirklichen, sind eine Reihe von Bauherren, öffentliche wie private, berufen. Wenn sie an der Durchführung der Planung mitwirken sollen, so haben sie auch ein Recht und einen Anspruch, beim Zustandekommen der Planung gehört zu werden.

So werden denn alle Träger öffentlicher Aufgaben und die Träger privater Anlagen und Einrichtungen sowie wesentliche wirtschaftliche Organisationen, die für die städtebauliche Entwicklung wichtig sind, zu Rate gezogen, um die Planungsvorschläge mit ihnen zu erörtern. Die zahllosen privaten Bauherren, die, wenn eine Planung aufgestellt wird, in der Regel noch unbekannt sind, werden durch den von ihnen gewählten Stadtrat beteiligt.

Kräfte, die eine Planung tragen oder an ihr beteiligt sind, zur Übereinstimmung gebracht, so wird der Plan als eine Abrede zwischen ihnen zu gelten haben, sich in ihren Maßnahmen dem Plan anzupassen.

Die an der Ortsplanung beteiligten Behörden



Was der Plan enthält, läßt sich im wesentlichen durch Lage und Umfang von Flächen ausdrücken. Jedem Grundstück im Planungsgebiet wird eine Zweckbestimmung zugewiesen, die seine Nutzung, wenn auch nur in großen Zügen festlegt oder begrenzt. Deshalb führt in einigen Ländern der Bundesrepublik dieser erste und grundlegende

#### AN DER AUFSTELLUNG VON PLÄNEN ZU BETEILIGENDE STELLEN

Bei der Aufstellung der städtebaulichen Pläne sind, soweit dies zur Berücksichtigung der bei der Planung wahrzunehmenden Erfordernisse nötig ist, neben der Bezirksplanungsstelle insbesondere zu beteiligen (nach den Richtlinien zum Aufbaugesetz des Landes Nordrhein-Westfalen):

a) Baugenehmigungsbehörde, soweit die Gemeinde nicht selbst Baugenehmigungsbehörde ist.

- b) Soweit land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen betroffen sind, das Kreislandratsamt, das Landeskulturamt, die Landwirtschaftskammer und das Forstamt.
- c) Landesstraßenbauamt.
- d) Höhere Naturschutzbehörde.
- e) Wasserwirtschaftsamt.
- f) Wasser- und Schiffsamt.
- g) Bundesbahnstellen.
- h) Industrie- und Handelskammer.
- i) Handwerkskammer.
- k) Bergamt.
- l) Konservator (Denkmalspflger).

Was sich als Ergebnis dieser vorbereitenden Arbeiten als Planinhalt ergibt, bedarf der Billigung der Aufsichtsbehörde. Sind endlich die vielen

	Landesplanung (Raumordnung)		
	1	2	3
A Planort	Landesentwicklungsplan (Bundesentw.-Pl.)	Bezirksraumordnungsplan	Kreisraumordnungsplan (Regionalplan)
B Maßstab (i. d. Regel)	1 : 200 000 (1 : 500 000)	1 : 100 000 (1 : 50 000)	1 : 25 000 (1 : 10 000)
C Räumlicher Wirk.-Bereich (i. d. Regel)	Land (Bund)	Regierungsbezirk	Landkreis (Stadtregion)
D Zeitlicher Wirk.-Bereich	auf weite Sicht	(unbefristet, in der Regel mehrere Jahrzehnte)	
E Inhalt (summarisch)	Programm für die überörtliche und überfachliche Entwicklung (Landschaft, Landwirtschaft, Industrie, Gewerbe, Verkehr, Versorgung usw.)		
F Träger der Aufgabe (i. d. Regel)	Landesregierung (Bund)	Regierungspräsident (Bezirksplanung)	Landrat (Planungsgemeinschaft)
G Bearbeiter (i. d. Regel)	Landesplanungsbehörde (Landesplanungsgemeinschaft)		
H Beteiligte	alle Fachsparten		
J Rechtswirkung	Die Planungsergebnisse, Entwicklungsprogramm und Fachplanungen sind zu berücksichtigen. Keine unmittelbare Rechtskraft.		
K Rechtliche Grundlagen	Reichsgesetzgebung; Grundgesetz Art. 75; Bundesraumordnungsgesetz in Vorbereitung; Aufbaugesetze der Länder, Landesplanungsgesetze.		

Heidelberg, im Januar 1957

Ortsplanung (Bauleitplanung, Städtebau)		
4	5	6
Flächennutzungsplan	Gesamtaufbauplan	Bebauungsplan
1 : 10 000 (1 : 5 000)	1 : 5 000 (1 : 2 000)	1 : 1 000 (1 : 500)
das Gemeindegebiet	Gesamtbaubereich der Gemeinde	Teil des Gesamtbereichs (abgegr. Baugebiet)
absehbare Zukunft (5-20 Jahre)		Gegenwart (bis ca. 5 Jahre)
Bau-, Verkehrs-, Grün- und Freiflächen, Versorgungseinrichtungen usw. (örtliche überfachl. Gesamtentw.)	Gesamtaufbau; generelle Grundzüge d. Erschließung, des Grüns und von Art und Maß der baulichen Nutzung in den Baugebieten	Einzelbau; Einzelheiten der Erschließung, des Grüns u. von Art u. Maß der baulichen Nutzung der Grundstücke
Kommunale Selbstverwaltung (Gemeinde)		
Ortsplanungsstelle, Stadt- oder Kreisplanungsamt oder beauftragte Planer mit Aufsichtsbehörde		
alle Fachsparten	Architekten, Landschaftsgestalter, Verkehrs- und Versorgungsingenieure, Vermessungsingenieure u. andere	
bindend für die Gemeinde und die beteiligten Behörden (Fachressorts)	verbindliches Ortsbaurecht für jedermann	
z. Zt.:	Unzählige Reichs- und Landesgesetze mit ihren Verordnungen und Erlassen (veraltet, Chaos!)	
in Zukunft:	Das Bundesbaugesetz mit seinen Verordnungen, Straßengesetze usw.	

Schema der Planungsmethodik

Bauplanung (Bauordnung, Bauentwurf)

7	8	9
Lageplan, Gartenplan	Bauzeichnungen (Grundrisse, Ansichten, Schnitte)	Detailzeichnungen, Berechnungen usw.
1 : 500 (1 : 200)	1 : 100 (1 : 50)	1 : 10 (1 : 1)
das Gebäude in seiner Umgebung	das Gebäude	Gebäudeteile

Gegenwart

(sofort)

Nachbarliche Beziehungen des Gebäudes	Funktion, Aufbau u. Kon- struktion des Gebäudes	konstruktive u. technische Einzelheiten
--	--	--

der einzelne Bauherr

der beauftragte Architekt

Baugenehmigungsbehörde: Bauordnungsamt (Bauaufsicht).  
Für den Bauherrn: Architekt, Bauingenieur, Gartengestalter, Statiker,  
Sachverständige, Bauunternehmer, Handwerker.

Die genehmigten Bauvorlagen sind für den Bauherrn  
und die übrigen am Bau Beteiligten bindend.

Landesbauordnungen (Musterbauordnung in Neubearbeitung),  
Ortsbauvorschriften (Ortsbaurecht),  
sonstige baurechtliche Vorschriften.

Plan den Namen „Flächennutzungsplan“. Er bindet die an seiner Aufstellung beteiligten Behörden, ist jedoch den Bürgern gegenüber nur insoweit verbindlich, als er der vorgesehenen Nutzung widersprechende Maßnahmen verhindert.

#### BEZEICHNUNG DER STÄDTEBAULICHEN PLÄNE

Da das Ortsplanungsrecht heute überwiegend landesrechtlich geregelt ist, sind auch die Fachbegriffe nicht einheitlich. Der Entwurf eines Bundesbaugesetzes erstrebt u. a. die Rechtsvereinheitlichung.

Die Bezeichnung für den vorbereitenden Bauleitplan lautet:

in Berlin in Hessen in Niedersachsen im Saarland im Bundesbaugesetzesentwurf	Flächennutzungsplan
in Baden-Württemberg	Obersichtsplan
in Hamburg in Schleswig-Holstein	Aufbauplan
in Nordrhein-Westfalen	Leitplan
in Bayern in Rheinland-Pfalz in Bremen	Wirtschaftsplan

Die Bezeichnung für den verbindlichen Bauleitplan lautet:

in Hamburg in Niedersachsen in Nordrhein-Westfalen in Rheinland-Pfalz in Schleswig-Holstein	Durchführungsplan
in Bayern in Baden-Württemberg in Hessen in Bremen im Saarland in Berlin im Bundesbaugesetzesentwurf	Bebauungsplan

Der Flächennutzungsplan unterscheidet zunächst zwischen solchen Flächen, die für die planmäßige Bebauung bestimmt sind und solchen, die davon

ausgenommen bleiben und das sogenannte „Außengebiet“ bilden. Die Bauflächen werden in der Regel wieder unterteilt in solche, die dem Wohnen in den verschiedenen Formen und dem Arbeiten dienen. Außerdem werden Kleinsiedlungsgebiete ausgewiesen. Die wichtigsten Verkehrszüge und Grünanlagen müssen ebenfalls in der ersten grundlegenden Planung festgelegt werden. Die Absichten und Überlegungen, die zur Planung führten, werden in einem ergänzenden Erläuterungsbericht niedergelegt, der unter ande-

#### Zweck und Inhalt des Flächennutzungsplanes

(aus dem Entwurf zum Bundesbaugesetz)

#### § 5

#### Zweck des Flächennutzungsplanes

In dem Flächennutzungsplan ist das Gemeindegebiet nach den Arten der Bodennutzung zu gliedern.

#### § 6

#### Inhalt des Flächennutzungsplanes

(1) In dem Flächennutzungsplan ist das Gebiet der Gemeinde, das nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde durch weitere Bauleitpläne weiter entwickelt werden soll (Gesamtbaubereich), von dem übrigen Gebiet der Gemeinde (Außenbereich) zu trennen.

(2) Soweit es erforderlich ist, sind insbesondere darzustellen

1. im Gesamtbaubereich die Flächen nach der allgemeinen Art ihrer baulichen Nutzung (Bauflächen); Bauflächen, für die eine zentrale Abwasserbeseitigung nicht vorgesehen ist, sind zu kennzeichnen;
2. im Außenbereich
  - a) die Flächen für die Landwirtschaft und Erwerbsgärtnereien,
  - b) die forstwirtschaftlichen Flächen,
  - c) die Wasserflächen und die für die Wasserwirtschaft benötigten Flächen;

3. im Gesamtbaubereich und im Außenbereich

- a) die Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge,
- b) die Versorgungsflächen
  - aa) die Flächen für Versorgungsanlagen u. für Hauptversorgungsleitungen,
  - bb) die Flächen zur Behandlung, Beseitigung oder Verwertung von Abwasser und festen Abfallstoffen sowie für Hauptabwasserkanäle,
  - cc) die Flächen für die Rückhaltung des infolge der Bebauung verstärkt abfließenden Niederschlagswassers,
- c) die Freiflächen
  - aa) Friedhöfe, Dauerkleingärten, Bade-, Sport-, Spiel- und Zeltplätze,
  - bb) andere Flächen mit besonderer Zweckbestimmung, insbesondere Kiesgruben, Steinbrüche, Schutthalden und ähnliche Aufschüttungsflächen,
  - cc) Flächen, die für das Ortsbild in seiner Beziehung zur Landschaft wichtig sind oder der Erholung der gesamten Bevölkerung dienen,
- d) die Bau- und Bodendenkmäler.

rem Angaben über die Kosten und die zur Durchführung vorgesehenen Maßnahmen enthält.

Auf die Planung folgt ihre Durchführung. Von der Art der baulichen Maßnahme und ihres Bauherrn wird es abhängen, welche Wege beschritten werden müssen. Ist der Bauherr die Gemeinde selbst – etwa bei Straßen und Wegen, bei Leitungen und öffentlichen Verkehrsmitteln, bei Schulen, Krankenhäusern oder Gebäuden ihrer Verwaltung – wird man im Rahmen der Verwaltung selbst für die Einhaltung des Planes sorgen.

Auch bei anderen öffentlichen Bauherren wird diese Übereinstimmung in der Regel ohne Zwang zu erzielen sein. Sie alle unterliegen in ihrer Willensbildung irgendwie der Aufsicht der Öffentlichkeit und können von den Trägern öffentlicher Gewalt durch Anordnung oder Weisung zum Zusammenwirken angehalten werden.

Anders ist es mit den privaten Bauherren. Sie sind frei in ihrer Willensbildung. Wenn sie ihr Grundstück bebauen, handeln sie in Ausübung eines mit dem Eigentum erworbenen Rechtes, dessen Schranken nur durch Gesetze bestimmt werden können. So können wesentliche Teile der Planung nur dann verwirklicht werden, wenn sie für jedermann durch Gesetz oder gesetzvertretende Satzungen verbindlich gemacht werden. Um das zu erreichen, wird die allgemeine und

umfassende Planung in Teilen oder für begrenzte Bezirke in gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren mit der Kraft einer ortsrechtlichen Norm, eines Ortsgesetzes, ausgestattet.

Auf dieser zweiten Stufe der Planung heißen die Pläne etwa Durchführungs- oder Bebauungspläne. Sie enthalten die Grenzen des öffentlichen und privaten Raumes und lassen die Flächen erkennen, die für Zwecke der Allgemeinheit beansprucht werden müssen, für Verkehrsstraßen, für öffentliche Gebäude oder Grünflächen.

Sie enthalten aber auch die Bindungen für die Bebauung der Grundstücke. So wird die grobe Unterscheidung der Bauflächen im Flächennutzungsplan nunmehr verfeinert. Im Bebauungsplan können Wohngebiete und Mischgebiete, Geschäfts-, Gewerbe- und Industriegebiete ausgewiesen werden.

Auch das Maß der baulichen Nutzung wird nach Geschößzahl und bebaubarem Flächenanteil des Grundstücks durch Plan und ergänzende Vorschrift begrenzt. Ebenso bedürfen die Abstände der Gebäude voneinander und von den Eigentumsgrenzen einer vorausschauenden Regelung. Verbindlich vorschreiben läßt sich nur etwas, was in etwa auch vor auszusehen ist. Bebauungs- oder Durchführungspläne können daher mit Erfolg nur für solche Maßnahmen aufgestellt werden, die nicht erst in unbestimmter Zukunft zu erwarten sind, sondern deren Ausführung in absehbarer Zeit bevorsteht. Sie sollen deshalb der Ausführung nicht länger als drei bis fünf Jahre vorausseilen.

#### Soziale Grenzen des Eigentums

(Art. 14 [1 und 2] des Grundgesetzes)

(1) Das Eigentum und das Erbrecht werden gewährleistet. Inhalt und

Schranken werden durch die Gesetze bestimmt.

(2) Eigentum verpflichtet. Sein Gebrauch soll zugleich dem Wohle der Allgemeinheit dienen.

### Zweck und Inhalt des verbindlichen Bauleitplanes (Bebauungsplan)

(aus dem Entwurf zum Bundesbaugesetz)

#### § 11

#### Zweck des Bebauungsplanes

(1) Der Bebauungsplan enthält die rechtsverbindlichen Festsetzungen für die städtebauliche Ordnung. Er bildet die Grundlage für weitere zum Vollzug dieses Gesetzes erforderliche Maßnahmen.

(2) Bebauungspläne sind aus den vorbereitenden Bauleitplänen zu entwickeln; § 2 Abs. 3 bleibt unberührt. Wenn zwingende Gründe es erfordern, kann ein Bebauungsplan aufgestellt werden, bevor die vorbereitenden Bauleitpläne vorliegen, geändert oder ergänzt sind.

#### § 12

#### Inhalt des Bebauungsplanes

(1) Der Bebauungsplan setzt, soweit es erforderlich ist, durch Zeichnung, Farbe, Schrift oder Text fest

1. das Bauland,
2. für das Bauland
  - a) die Art und das Maß der baulichen Nutzung im einzelnen,
  - b) die Bauweise, die überbaubaren und die nicht überbaubaren Grundstücksflächen sowie die Stellung der baulichen Anlagen,
  - c) die Mindestgröße der Baugrundstücke,
  - d) die Führung der Grundstücksgrenzen,
  - e) die Art der sonstigen Nutzung im einzelnen,
  - f) die Höhenlage der Baugrundstücke und der baulichen Anlagen,
  - g) die Baugrundstücke für öffentliche Zwecke (Baugrundstücke für den Gemeinbedarf),
  - h) Baugrundstücke für besondere bauliche Anlagen, die privatwirtschaftlichen Zwecken dienen und deren Standplatzbestimmung durch besondere städtebauliche Gründe bestimmt ist,

3. die Grundstücke, die von der Bebauung freizuhalten sind und ihre Nutzung,

4. die Verkehrsflächen

- a) die örtlichen Verkehrsflächen
  - aa) die Ortsstraßen und Plätze einschließlich der Parkplätze, die Höfen und Wasserstraßen einschließlich der Liegeplätze, die dazugehörigen baulichen Anlagen und Einrichtungen,
  - bb) die Arkaden, Terrassen und Durchgangswege, soweit sie nicht unter Nummer 9 fallen,
  - cc) die Ufer-, Wander-, Fuß- und Radwege, soweit sie nicht unter Nummer 9 fallen,

- b) die überörtlichen Verkehrsflächen,
- c) die sonstigen Hauptverkehrsflächen, insbesondere örtliche Schnellverkehrsflächen,
- d) die privaten Verkehrsflächen,
- e) den Anschluß der Grundstücke an die Verkehrsflächen,
- f) die Höhenlage der anbaufähigen Verkehrsflächen,

5. die Versorgungsflächen

- a) die Flächen für die Versorgungsanlagen,
- b) die Flächen für Anlagen zur Behandlung, Beseitigung oder Verwertung von Abwasser und festen Abfallstoffen,
- c) die Flächen für Rückhalteanlagen,

6. für die Versorgungsflächen

- a) Art und Ausmaß der Versorgungsanlagen unter Darstellung der Führung und Gestaltung oberirdischer Versorgungsanlagen und -leitungen,
- b) Art und Ausmaß der Abwasseranlagen mit Angabe der Höhenlage,
- c) den Anschluß der Baugrundstücke an das Versorgungs- und Abwassernetz,

7. die Grünflächen im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. b,

8. die Freiflächen

- a) Friedhöfe, Dauerkleingärten, Bade-, Sport-, Spiel- und Zeltplätze,
- b) andere Flächen mit besonderer Zweckbestimmung, insbesondere Kiesgruben, Steinbrüche, Schutthalde und ähnliche Aufschüttungsflächen,
- c) Flächen, die für das Ortsbild in seiner Beziehung zur Landschaft wichtig sind oder der Erholung der gesamten Bevölkerung dienen,

9. die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zugunsten der Allgemeinheit, zugunsten eines Erschließungsträgers oder eines beschränkten Personenkreises zu belastenden Flächen,

10. die Flächen für Gemeinschaftsanlagen, soweit sie für Wohngebiete oder Betriebsstätten innerhalb eines engeren räumlichen Bereichs aus Gründen der Sicherheit oder Gesundheit erforderlich sind,

11. die von der Bebauung freizuhaltenen Schutzflächen und ihre Nutzung bei einzelnen Anlagen, welche die Sicherheit oder die Gesundheit der Nachbarschaft gefährden oder erheblich beeinträchtigen,

12. die Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und Gewässern.

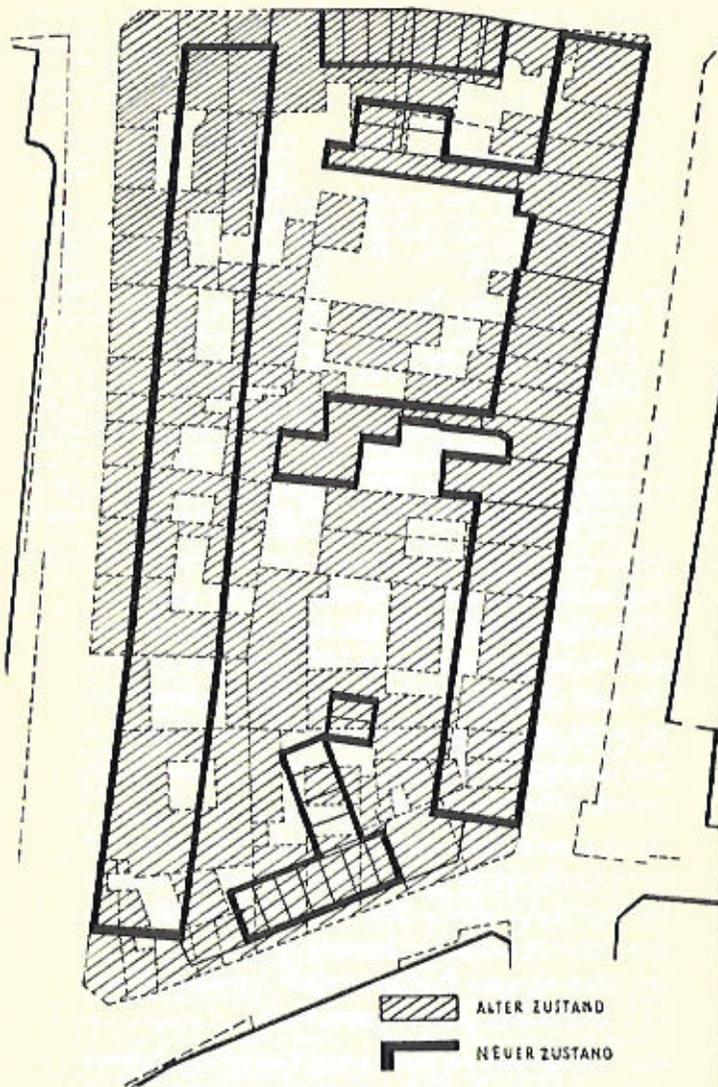
(2) Die Landesregierungen können durch Rechtsverordnung bestimmen, daß auch Festsetzungen über die äußere Gestaltung baulicher Anlagen sowie über den Schutz und die Erhaltung von Bau- und Naturdenkmälern in den Bebauungsplan aufzunehmen sind.

(3) Wasserschutz- und Quellschutzgebiete, bei deren Bebauung besondere bauliche Vorkehrungen, und Flächen, bei denen besondere bauliche Sicherungsmaßnahmen gegen Naturgewalten erforderlich sind, sowie Flächen, unter denen der Bergbau umgeht oder die für den Abbau von Mineralien bestimmt sind, sind im Bebauungsplan zu kennzeichnen.

Liegt eine allgemeine Planung vor und sind Teile daraus weiter durchgebildet und verbindlich vorgeschrieben, so besteht die nächste Aufgabe darin, die vom Plan erfaßten Flächen der vorgesehenen Nutzung zuzuführen. Es müssen die Voraussetzungen geschaffen werden, um diese Flächen plangemäß bebauen zu können.

Bis die genannten Voraussetzungen vorliegen ist es zulässig, das Recht auf Bebauung vorübergehend aufzuheben. Das kann auf Grund einer ausdrücklich erklärten Bausperre oder aber auch auf Grund von Bestimmungen im Umlegungs- und Erschließungsrecht geschehen.

Der plangemäßen Bebauung dienen eine ganze Reihe weiterer Rechtsinstitutionen und technischer Maßnahmen. Vor allem müssen die Grundstücke



Die alte Oberbauung eines teilzerstörten Wohnblocks wird durch Umlegung auf ein städtebaulich tragbares Maß zurückgeführt.

so geformt und so groß sein, daß sie die vorgesehene Bebauung aufnehmen können. Das wird am leichtesten dadurch erzielt, daß man die Entstehung ungeeigneter Grundstücke verhindert. Eine erste und grundlegende städtebauliche Sicherungsmaßnahme besteht deshalb darin, die Teilung von Grundstücken – und damit die Entstehung neuer Grundstücke – von einer Prüfung und Genehmigung abhängig zu machen.

Häufig müssen jedoch größere Flächen zur Bebauung vorgesehen werden, die bereits parzelliert sind. Ist der Zuschnitt der Parzellen ungeeignet, passen insbesondere ihre Grenzen nicht zu der geplanten Straßenführung und zu der angestrebten Bebauung, so muß ein umfassendes Verfahren eingeleitet werden, die sogenannte Umlegung. Mit ihr werden alle Grenzen zunächst beseitigt und die Grundstücke zu einer großen ungeteilten Einheit zusammengefaßt. Aus dieser „Umlegungsmasse“ werden vorab die für den öffentlichen Bedarf bestimmten Flächen ausgeschieden. Der Rest wird sodann unter die Eigentümer verteilt, und zwar in demselben Verhältnis, wie sie Grundbesitz eingebracht haben. Die Umlegung ist ein ideales städtebauliches Verfahren, weil der Grundbesitz entsprechend der Planung in besser bebaubare Grundstücke umgeformt wird und die Allgemeinheit gleichzeitig die für sie unentbehrlichen Flächen erhält.

Ein aus der Umlegung entwickeltes Rechtsinstitut haben die Aufgaben der Nachkriegszeit hervorgebracht: die Zusammenlegung. Hier werden die

Einzelgrundstücke zu einem einheitlichen Grundstück verbunden. Die Eigentümer werden zu einem Verband zusammengefaßt, der Träger einer einheitlichen Bebauung wird. Erst nach der Bebauung kommt es zu einer Aufteilung, es sei denn, daß es sich als zweckmäßiger erweist, den Grundbesitz dauernd in der Verwaltung und Nutznießung des Zusammenlegungsverbandes zu belassen.

Das Problem der Durchführung des Bebauungsplanes ist weitgehend ein Problem der Eigentumsverhältnisse. Nicht jeder, der zur Zeit der Planung ein Grundstück im Planungsgebiet besitzt, kann und will die im Bebauungsplan vorgesehene Nutzung verwirklichen. Eine ganze Reihe von baulichen Aufgaben ist ferner aus der Natur der Sache der öffentlichen Hand vorbehalten, wie etwa der Bau von Verkehrs- und Leitungswegen und von öffentlichen Gebäuden. Kann der Träger dieser Aufgaben die dafür vorgesehenen Grundstücke nicht freihändig erwerben, so muß er in den Stand gesetzt werden, sie unter Umständen auch gegen den Willen der Eigentümer zu erwerben.

Dieser Zwangskauf wird allgemein als Enteignung bezeichnet. Er kommt auch in Frage für solche Aufgaben, die zwar von privaten Trägern durchgeführt werden können, aber im öffentlichen Interesse unausweichlich durchgeführt werden müssen. Das gilt heute vor allem für die Beschaffung von Wohnbauland. Es darf nicht dem Zufall überlassen bleiben, ob, wo, in welchem Umfang und zu welchem Preis das Bauland für Woh-

#### Möglichkeiten und Grenzen der Enteignung

(Art. 14, 3 des Grundgesetzes)

Eine Enteignung ist nur zum Wohle der Allgemeinheit zulässig. Sie darf nur durch Gesetz oder auf Grund eines Gesetzes erfolgen, das Art

und Ausmaß der Entschädigung regelt. Die Entschädigung ist unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten zu bestimmen. Wegen der Höhe der Entschädigung steht im Streitfall der Rechtsweg vor den ordentlichen Gerichten offen.

nungen angeboten wird. So muß gerade hier im Hinblick auf eine planvolle Stadtentwicklung und eine hinreichende Deckung des Bedarfs die erzwingbare Baulandbeschaffung zulässig sein.

Es versteht sich von selbst, daß in einem Rechtsstaat die Enteignung nur auf gesetzlicher Grundlage, gegen volle Entschädigung und nur dann anwendbar ist, wenn alle anderen Möglichkeiten der Landbeschaffung versagt haben. Sie darf auch nur dann angewandt werden, wenn es das öffentliche Interesse verlangt.

Einen weiteren Schritt in der Durchführung des Bebauungsplanes bildet die Erschließung. Es genügt nicht, die Grundstücke dem Plan entspre-

#### Zulässigkeit der Enteignung

aus § 1 des Baulandbeschaffungsgesetzes

Vom 3. August 1953

(BGBl. I Nr. 43 v. 5. 8. 1953, S. 720)

(1) Zur Förderung des Wohnungsbau- und zur Verbindung breiter Volksschichten mit dem Grund und Boden im Rahmen einer geordneten Bebauung kann das erforderliche Gelände nach den Vorschriften dieses Gesetzes beschafft werden, soweit es nicht freihändig oder nach § 12 des Ersten Wohnungsbau-gesetzes vom 24. April 1950 (Bundesgesetzbl. S. 83) zu erwerben ist. (2) Zu diesem Zwecke ist es nach Maßgabe der folgenden Vorschriften zulässig, durch Enteignung

a) Eigentum an Grundstücken oder Grundstücksteilen zu entziehen oder zu belasten,

b) andere Rechte an Grundstücken sowie Rechte, die zum Erwerb, zum Besitz oder zur Nutzung von Grundstücken berechtigen oder die Benutzung von Grundstücken beschränken, zu entziehen.

Die Enteignung muß dem Wohle der Allgemeinheit dienen.

Quelle:

Baulandbeschaffungsgesetz. Mit Erl. von Dr. Simon und Dr. Fr. Holstenberg.

Deutsches Volksh Heimstättenwerk. Bonn: Domus 1953, S. 14.

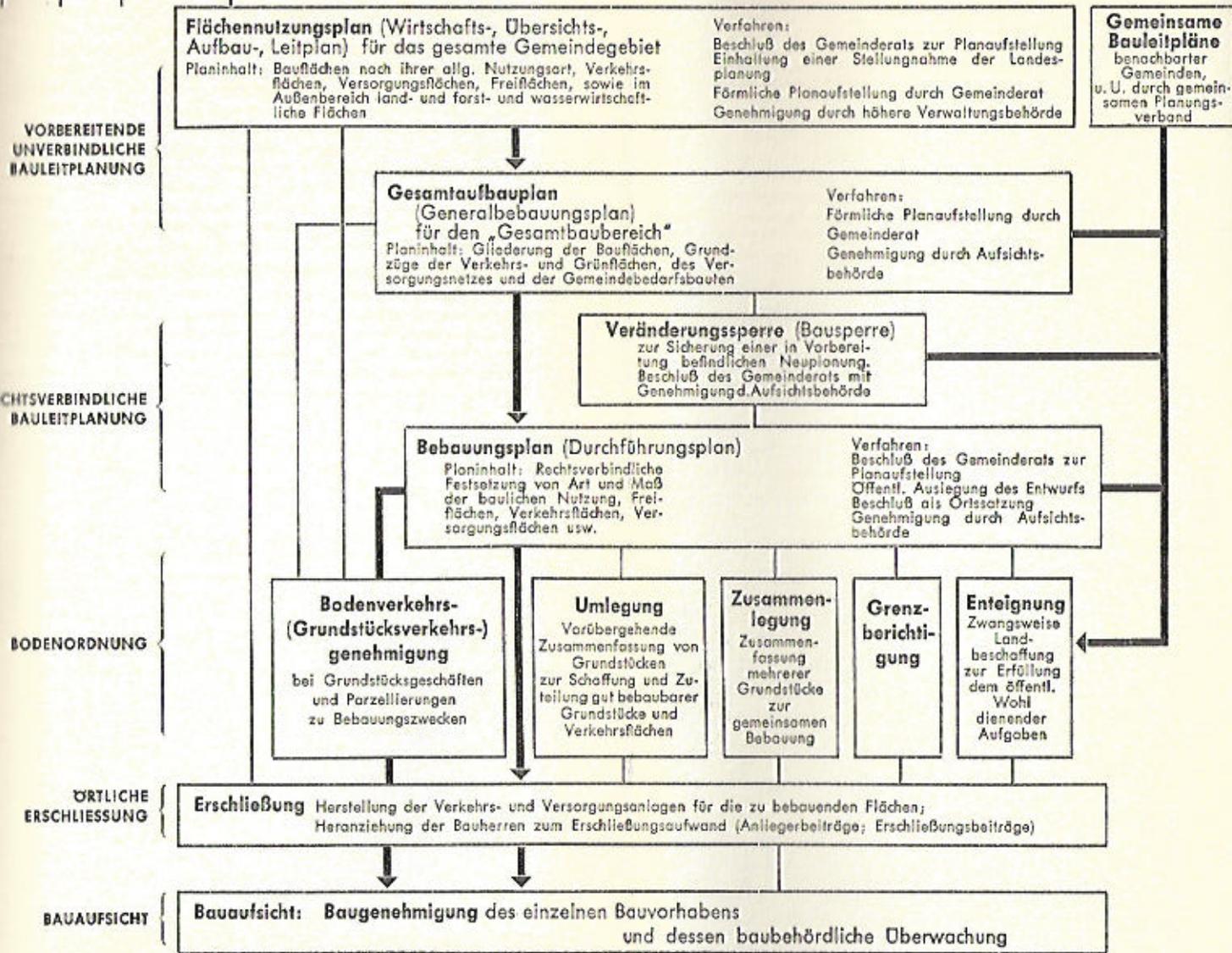
{Schriftenreihe des Deutschen Volksh Heimstättenwerkes, Heft 7}.

chend zu formen und in den Besitz des geeigneten Bauherrn zu bringen. Sie müssen auch für den öffentlichen Verkehr erreichbar sein und an das Versorgungs- und Entwässerungsnetz angeschlossen werden. Der Bau von Straßen und Leitungen ist im wesentlichen der Vorgang, den man als Erschließung bezeichnet. Da die Eigentümer der erschlossenen Grundstücke mehr als die Allgemeinheit begünstigt sind, werden diese Eigentümer in der Regel zu den Kosten der Erschließung herangezogen.

Hat die Planung allen Teilen des Gemeindegebietes eine Zweckbestimmung in großen Zügen zugewiesen, sind einzelne Bestandteile daraus für jedermann rechtsverbindlich erklärt worden, sind die Grundstücke der beabsichtigten Bebauung entsprechend geformt und bemessen, in die Hand bauwilliger Bauherren gebracht und hinreichend erschlossen, so kann nun als Abschluß des städtebaulichen Vorganges die Bebauung einzelner Baugrundstücke folgen.

Zuvor jedoch werden die einzelnen Bauvorhaben noch daraufhin überprüft, ob sie mit der Planung übereinstimmen und auch sonst sich dem Ortsplan einfügen. Das geschieht gleichzeitig mit der Prüfung auf Stand- und Feuersicherheit und sonstige baurechtliche Anforderungen. Diese bauordnende, bauaufsichtliche oder baupolizeiliche Tätigkeit bildet den Schlußstein der städtebaulichen Beeinflussung und gleichzeitig den Übergang zur Planung und Beeinflussung des einzelnen Bauwerkes.

# STUFEN DES PLANUNGSVERFAHRENS



Die städtebauliche Tätigkeit, wie sie hier geschildert wurde, beruht auf rechtlichen Ermächtigungen. Das Baurecht, wie die Summe der öffentlich-rechtlichen Vorschriften auf dem Gebiet des Bauens zusammenfassend genannt wird, hat sich in steter Wechselwirkung zum Städtebau seit den letzten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts entwickelt. Es war Aufgabe der damaligen deutschen Länder, die gesetzlichen Vorschriften zu schaffen, die das starke Wachstum der Städte als Folge der Industrialisierung erforderlich machte. Hier soll die rechtliche Entwicklung im damals größten deutschen Land, in Preußen, geschildert werden, weil sie die Entwicklung in den anderen deutschen Ländern beeinflusste und dort mehr oder weniger ähnliche Regelungen eingeführt wurden.

Als erstes Gesetz in dieser Reihe ist das Preussische Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum aus dem Jahre 1874 anzusehen. Es war vor allem bestimmt, für das damals schnell wachsende Straßen- und Eisenbahnnetz benötigte Flächen in das Eigentum der öffentlichen Hand zu bringen. Im Jahre 1875 folgte das für den Städtebau grundlegende Gesetz betr. die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften, das sogenannte Fluchtliniengesetz. Darin wurde das bisher dem Staate vorbehaltene Recht, durch Fluchtlinien das Straßennetz festzulegen, den Gemeinden übertragen. Das in die Straßen fallende Gelände konnte enteignet werden.

Die überkommenen, aus der landwirtschaftlichen Nutzung entstandenen Grundstücksgrenzen ließen sich nicht immer dem Fluchtlinienplan und den Erfordernissen der Bebauung anpassen. So wurde ein Verfahren, die Umlegung, entwickelt, das den einzelnen Eigentümern bebauungsfähige Grundstücke und gleichzeitig der Gemeinde die notwendigen Flächen für den Straßenbau gab. Das Gesetz betr. die Umlegung von Grundstücken in Frankfurt a. Main aus dem Jahre 1902 — nach seinem Initiator, dem Frankfurter Oberbürgermeister Adickes auch *lex Adickes* genannt — das die Gemeinde ermächtigte, eine Umlegung auch von Amts wegen und mit Zwang durchzuführen, wurde zum Vorbild für andere Gemeinden.

Das Gesetz betr. die Gründung neuer Ansiedlungen aus dem Jahre 1904 machte die Errichtung von Wohngebäuden außerhalb geschlossener Ortschaften oder außerhalb des Geltungsbereiches von Bebauungsplänen nach dem Fluchtliniengesetz von einer Ansiedlungsgenehmigung abhängig.

Die bauliche Ausnutzbarkeit der Grundstücke, ein sehr wesentliches städtebauliches Problem, wurde durch Polizeiverordnungen, die meist als Bauordnungen bezeichnet wurden, geregelt. Etwa seit der Jahrhundertwende wurde der Gedanke einer unterschiedlichen Ausnutzung des Gemeindegebietes stärker ausgeprägt. Es entstanden sogenannte Zonen- oder Staffelbauordnungen, die Geschößzahl und bebaubare Fläche der Baugrundstücke in den einzelnen Baugebieten je nach Lage und Zweckbestimmung verschieden festsetzten. Gewerbliche Anlagen durften nicht mehr beliebig an jeder Stelle entstehen. Die Ermächtigung zu solchen Regelungen wurde aus dem allgemeinen Auftrag der Polizei abgeleitet, Gefahren vom Einzelnen und von der Gesamtheit abzuwenden.

Nach im letzten Kriegsjahr 1918 entstand das preussische Wohnungsgesetz, das aber, mehr als sein Name erkennen läßt, ein städtebauliches Gesetz war. Es brachte eine eigene Ermächtigung zum Erlaß von Bauzonennordnungen. Es änderte ferner das Fluchtliniengesetz, um den Bau von Wohnungen zu erleichtern.

Einen wesentlichen Fortschritt für die Praxis des Städtebaues bedeutete das Gesetz über die Aufschließung von Wohnsiedlungsgebieten aus dem Jahre 1933. Das Gesetz führte zum erstenmal eine Planung für das ganze Gemeindegebiet, nicht nur für den zur Bebauung bestimmten Teil ein. Teilung und Verkauf von Grundstücken sollten daraufhin überprüft werden, ob sie mit der örtlichen Planung übereinstimmen, um dem Käufer gleich beim Erwerb des Grundstücks über dessen bauliche Ausnutzbarkeit Klarheit zu geben. Das Gesetz galt allerdings nur in Gemeinden, in denen eine starke Wohnsiedlungstätigkeit bestand oder zu erwarten war.

Das Gesetz über einstweilige Maßnahmen zur Ordnung des deutschen Siedlungswesens aus dem folgenden Jahr 1934 ermächtigte die Reichsregierung, bis zur beabsichtigten zusammenfassenden reichsgesetzlichen Regelung des Planungs-, Siedlungs- und öffentlichen Baurechts „diejenigen Maßnahmen zu treffen, die erforderlich sind, um das deutsche Siedlungswesen zu überwachen und zu ordnen“. Auf der Grundlage dieses Gesetzes ist eine Reihe für den Städtebau wichtiger Rechtsverordnungen erlassen worden. Dazu gehört die Verordnung über die Regelung der Bebauung von 1936, die für das ganze Reichsgebiet eine Ermächtigung enthält, Baugebiete mit verschiedener Zweckbestimmung auszuweisen, auch Gebiete für eingeschossige Bauweise.

Die Verordnung über die Zulässigkeit befristeter Bausperrn aus dem gleichen Jahre 1936 erklärte ein befristetes Bauverbot für zulässig, wenn städtebauliche Pläne noch nicht aufgestellt, aber in der Bearbeitung waren.

Die Verordnung über Garagen und Einstellplätze vom Jahre 1939 führte den Grundsatz ein, daß auf jedem Baugrundstück hinreichende Flächen zum Einstellen der zu erwartenden Kraftfahrzeuge vorhanden sein müssen.

Schon nach dem ersten Weltkrieg war die Forderung erhoben worden, ein einheitliches und umfassendes Städtebaugesetz zu schaffen. Aber weder der Entwurf zu einem preußischen Städtebaugesetz noch der spätere zu einem Reichsstädtebaugesetz hatten Erfolg. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde noch dringlicher ein einheitliches Baurecht im Hinblick auf die Eigenart des Wiederaufbaues gefordert.

So entstand das Muster für ein Aufbaugesetz, nach dem Ort seiner Entstehung „Lemgoer Entwurf“ genannt. Die Länder Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen erließen auf Grund dieses Musters ähnliche Gesetze. Die Aufbaugesetze der übrigen Bundesländer sind mit denjenigen der norddeutschen Länder mehr oder weniger nahe verwandt. Bremen und Bayern haben bisher Aufbaugesetze nicht erlassen.

Die Aufbaugesetze, insbesondere diejenigen des Lemgoer Typs, stellen für ihren Geltungsbereich eine Zusammenfassung des Städtebaurechts dar.

Sie enthalten Vorschriften über die Planung, den Grenzausgleich, die Umlegung, die Zusammenlegung und die Enteignung.

Damit ist aber der Wunsch nach einem einheitlichen im ganzen Bundesgebiet geltenden Baugesetz noch nicht erfüllt. Das Baurecht der einzelnen Länder weist bei aller Übereinstimmung im Grundsätzlichen nicht unerhebliche Unterschiede in Einzelheiten auf. Deshalb wurde nach langen vorbereitenden Arbeiten dem Deutschen Bundestag bereits in seiner zweiten Legislaturperiode der Entwurf zu einem Bundesbaugesetz zugeleitet. Wegen vordringlicher anderer gesetzgeberischer Arbeiten konnte er nicht mehr verabschiedet werden. Im dritten Bundestag wurde er daher erneut eingebracht. Von diesem Gesetz erhoffen sich alle am Städtebau Beteiligten einen wesentlichen Fortschritt unseres Baurechts.

Zum Abschluß wollen wir uns fragen, welche Aufgaben dem Städtebau „hier“ und „heute“ gestellt sind. Hier – das bedeutet in der Bundesrepublik Deutschland, heute – das ist das zweite Nachkriegsjahrzehnt.

Der Wiederaufbau ist zwar noch keineswegs abgeschlossen. Doch kann man annehmen, daß allenthalben die grundlegenden Entscheidungen über ihn getroffen sind. Es ist bereits klar erkennbar, welche Veränderungen im Stadtgefüge durch den Wiederaufbau entstanden oder noch zu erwarten sind.

Damit ist die regelmäßige städtebauliche Entwicklung wieder in den Vordergrund getreten. Sie wird beherrscht von einem starken Wachstum fast aller Orte städtischen Charakters. Dieses Wachstum beruht nicht auf einer natürlichen Vermehrung der Bevölkerung, sondern ist eine Folge der inneren Wanderung, genährt und verstärkt noch immer durch den Flüchtlingsstrom. Diese beständige kräftige Wandlung unserer Gemeinden stellt die wesentlichen gegenwärtigen und zukünftigen Aufgaben des Städtebaues.

Ihr voran geht eine andere Aufgabe, die zwar außerhalb des Städtebaues liegt, aber auf die örtliche Planung zurückwirkt: die Aufgabe nämlich, mit diesem stetig im Fluß befindlichen Bevölkerungsstrom zugleich eine bessere Verteilung unserer Bevölkerung zu erreichen, diese in Bewegung geratenen Volksteile dort sesshaft zu machen, wo sie im Interesse ihrer selbst und des ganzen Landes am besten leben und bleiben können. Solche Raumordnungspläne bestehen vorläufig nur in groben Umrissen. Als allgemeines Ziel der Bevölkerungslenkung gilt die Dezentralisation, der Abbau der Bevölkerungsgebirge in den großen Städten und die Förderung entwicklungs-fähiger kleiner Städte. Wenn auch die Mittel und Möglichkeiten, in dieser Richtung zu wirken, begrenzt sind, so ist doch mancherlei bereits geschehen. Eine große Zahl kleiner und kleinster Orte sind zu intensivem Leben erwacht und haben ihre Einwohnerzahlen um 50, ja 100 % vermehrt. Allerdings ist es nicht gelungen, das Verhältnis der Großstadtbevölkerung zur Gesamtbevölkerung zu ändern. Man muß sich aber bewußt sein, daß der Anteil der großen Städte noch wesentlich stärker geworden wäre, wenn die kleinen Orte nicht entlastend gewirkt hätten.

Unabhängig davon, ob eine weitere Entlastung der großen Städte gelingt, bleibt die Aufgabe, die ständig wachsende Stadtbevölkerung so unterzubringen, wie es den Zielen des neuzeitlichen Städtebaues entspricht. An die Stelle der eigentlichen Stadtgründung in der Vergangenheit tritt heute die nahe verwandte Aufgabe der Ausbil-

dung und Entwicklung neuer selbständiger Ortsteile.

Hier bietet sich reichlich Gelegenheit, planvolle, mit allen notwendigen Anlagen und Einrichtungen ausgestattete Stadtzellen zu schaffen, um so eher, wenn es gelingt, einen einheitlichen Bauherrn zu finden, einen Träger, der, wie der Locator im mittelalterlichen Städtebau, nicht nur plant, sondern das Bauvorhaben auch finanziert und durchführt. Heute sind die Wohnungsunternehmen und Heimstätten in weitem Umfange zu den Mittlern des Städtebaues geworden.

Gleichzeitig mit der Stadterweiterung verläuft eine stetige Stadterneuerung, auch außerhalb der eigentlichen Aufbaugebiete. Am dringendsten ist diese Erneuerung bei unseren Verkehrsmitteln und Verkehrswegen. Die schnelle Motorisierung hat den Verkehr mit revolutionärer Macht in die überkommenen Verkehrsräume der Städte gepreßt und dort Verwirrung und Gefahr hervorgerufen. Die hieraus entstehenden Aufgaben sind noch nicht entfernt bewältigt.

Eine weitere Aufgabe wird in Zukunft hervortreten: die Sanierung und Erneuerung unserer überalterten Wohngebiete, eine Aufgabe, die im Ausland ohne Kriegszerstörungen schon jetzt im Vordergrund steht. Mit ihr wird nach dem Wiederaufbau ein neuer Abschnitt unseres Wohnungsbaues beginnen.

Was geschieht aber, wenn die Städte überhaupt keine Entwicklungs- und Ausdehnungsmöglichkeit

mehr haben? Viele Städte in der ganzen Welt haben schon jetzt mit ihrer baulichen Entwicklung die Stadtgrenzen erreicht. Es bleiben nur zwei Wege: entweder die Eingemeindung von Nachbargebieten oder eine gemeinsame Planung mehrerer Gemeinden. Eingemeindungen kommen heute aus mancherlei Gründen nur noch selten in Frage. Dagegen bemüht man sich vielerorts, neue Formen für das Zusammengehen von Stadt und Umland zu finden, d. h. für eine gerechte Verteilung der Pflichten und Rechte zwischen den Städten und den angrenzenden kleineren Gemeinden. Diese Frage berührt die Politik, den Finanzausgleich und nicht zuletzt die städtebauliche Planung gleichermaßen.

Alle diese Aufgaben werden der städtebaulichen Arbeit auch in Zukunft ihr besonderes Gewicht geben. Es ist daher unumgänglich notwendig, für sie in weiteren Kreisen Verständnis zu wecken.

## LEITSÄTZE FÜR DEN STÄDTEBAU

*Für den Einzelnen wie für die Gesamtheit ist es lebenswichtig, daß unsere Städte und Ortschaften wirtschaftlich und zweckmäßig, sicher, gesund und schön sind. Deshalb sollten wir alle uns für die Ordnung und Schönheit unseres Lebensraumes mitverantwortlich fühlen. Städtebau ist eine Gemeinschaftsaufgabe, die jeden angeht und zu der jeder nach seinen Kräften beitragen muß.*

### GESAMTAUFBAU

*Jeder Ort hat seine Eigenart. Städte und Ortschaften sollen in ihrer äußeren Erscheinung eindeutig und unverwechselbar geprägt sein. Die natürlichen Gegebenheiten sind zu berücksichtigen und nach Möglichkeit hervorzuheben. Das meist geschichtlich gewachsene Kerngebiet ist als wirkungsreicher Mittelpunkt des politischen, geschäftlichen und kulturellen Lebens zu erhalten und auszubilden.*

*Im Städtebau sind die verschiedenen Funktionen – Wohnen und Arbeiten, Erholung, Bildung und Verkehr – einander so zuzuordnen, daß die bestmögliche Entwicklung jedes Einzelnen gewährleistet ist.*

*Die Menschen sollen auch dort eine Heimat finden, wo sie in großer Zahl dicht beieinander wohnen müssen. Deshalb sollen Städte und größere Orte in übersehbare, den natürlichen Gegebenheiten angepaßte Einheiten gegliedert sein, die so ausgestaltet und bemessen sind, daß sie im Rahmen der gesamten Stadt ein begrenztes Eigenleben führen können.*

*Die Einheiten sollen einen für die Entfaltung des Gemeinschaftslebens wirksamen Schwerpunkt und alle für die tägliche Versorgung benötigten Anlagen und Einrichtungen in einer mühelos zu Fuß erreichbaren Entfernung enthalten.*

*Alle nach heutigem Lebensstand nicht täglich aber regelmäßig benötigten Anlagen und Einrichtungen sollen durch günstige Verkehrsverbindungen leicht erreichbar sein.*

*Die Arbeitsgebiete und Schulen sollen den Stadt-einheiten so zugeordnet werden, daß sie von den Wohngebieten aus auf kurzen gefahrlosen Wegen zu erreichen sind.*

### WOHNGBIETE

*In Wohngebieten vollziehen sich wesentliche Abschnitte unseres Lebens. Sie sind der tragende Bestandteil jedes Ortes.*

*In den Wohngebieten sollen die Wohnungen nach Wohnform, Größe und Ausstattung so gemischt werden, daß möglichst alle Bevölkerungsgruppen vertreten sein können. Erschließung und bauliche Ausnutzbarkeit der Wohngebiete sind so zu bemessen, daß in ausreichendem Umfang Eigenheime – sei es freistehend oder als Gruppen- und Reihenhäuser – errichtet werden können. Alle Wohnungen sollen Licht, Luft und Sonne erhalten und gegen Sicht, Lärm, Rauch, Ruß und Abgase geschützt sein.*

*Belästigungen durch den Verkehr sind nach Möglichkeit auszuschließen. Der Durchgangsverkehr ist in reinen Wohngebieten zu unterbinden. Bei dichter Bebauung ist Wohnruhe wichtiger als Bequemlichkeit für den Kraftfahrer.*

*Plätze für das Spiel der Jugend verschiedener Altersstufen und für die Erholung Erwachsener, insbesondere alter Leute, sind in genügender Zahl, Größe und Ausstattung in den Wohngebieten vorzusehen.*

*Wohnbauten sind so anzuordnen, daß sie klar erfelbbare, harmonisch bemessene Freiräume bilden.*

## GRÜNFLÄCHEN

Grünflächen bilden die unentbehrliche Ergänzung aller Baugebiete. Sie gliedern den städtischen Baubereich, können solche Anlagen und Einrichtungen aufnehmen, die in besonderem Maße auf ruhige und gesunde Lage angewiesen sind und vermitteln den Zugang zur freien Landschaft. Ihre verschiedenen Bestandteile, wie öffentliche Grünanlagen, Sportflächen, Kleingärten, Friedhöfe, sollen ein zusammenhängendes, mit der freien Landschaft verbundenes System bilden und von allen Wohngebieten auf kurzen Wegen erreichbar sein.

In Wohngebieten sind die unbebauten Flächen soweit wie möglich als Grünflächen oder Gärten anzulegen. Zweckmäßige Bepflanzung schützt gegen Lärm, Staub und Rauch.

## VERKEHR

Der Verkehr ist, wie der Kreislauf im menschlichen Körper, innerhalb jedes Gemeinwesens ein lebenswichtiges und unentbehrliches Element, das die einzelnen Bestandteile untereinander wie Stadt und Ortschaft mit ihrer näheren und weiteren Umgebung verbindet.

Durch zweckmäßige Gliederung und Zuordnung der einzelnen Siedlungsbestandteile ist der Verkehrsumfang nach Möglichkeit einzuschränken.

Die Verkehrswege sind so zu führen und zu bemessen, daß die verschiedenen Verkehrsmittel ungehindert und ihrer Eigenart entsprechend sich bewegen und ihre Ziele, ohne sich gegenseitig zu stören, leicht und gefahrlos erreichen können.

In Wohngebieten wie in Geschäftsgebieten sind Straßen oder Plätze mit besonders dichtem Fußgängerverkehr ständig oder zeitweise vom Fahrverkehr freizuhalten.

Straßen für hohe Verkehrsleistung sind vom Anbau freizuhalten. In allen Baugebieten sind ausreichende Flächen für den ruhenden Verkehr vorzusehen.

## BAUPOLITIK

Die gesunde baulich-räumliche Entwicklung und Umgestaltung unserer Gemeinden erfordert eine zielklare und entschlossene Baupolitik.

Alle Bürger haben an der baulich-räumlichen Entwicklung ihres Gemeinwesens Anteil. Sie müssen darauf dringen, daß ihre gewählten Vertreter in den willensbildenden Körperschaften der Gemeinde das Gemeinwohl über das Interesse einzelner Personen oder Gruppen stellen.

Die Gemeinden sollen bei dem Einsatz der Mittel ihrer baulich-räumlichen Entwicklung den Vorrang einräumen, der der Bedeutung des Städtebaus für das Wohl aller und des Einzelnen gebührt. Sie sollen durch bodenpolitische Maßnahmen alles tun, um die Planung zu verwirklichen.

Aufbauend auf der Kenntnis der für die Entwicklung wichtigen Verhältnisse im Planungsgebiet soll die Planung am Gesamtwohl orientierte Ziele aufzeigen und der Initiative des Einzelnen Raum geben. Eine Zusammenfassung des Baugeschehens in begrenzten Baugebieten erleichtert die Durchführung der Planung. Sie erhöht die Wirtschaftlichkeit des Städtebaues.

Die Baupolitik einer Gemeinde soll jedem nach seinen berechtigten Absichten und seinen Kräften den Zugang zum Boden erleichtern. Als Bauherr soll sich der Bürger aus eigener Überzeugung der Gesamtplanung einordnen.

Um das Gemeinwohl zu verwirklichen, sind alle gesetzlichen Möglichkeiten auszuschöpfen. Bund und Länder sollen durch Rechtsetzung und finanzielle Hilfe die städtebaulichen Aufgaben der Gemeinden wirkungsvoll fördern.

Sicher werden manche Leser den Wunsch haben, sich über die eine oder andere städtebauliche Frage näher zu unterrichten. Für sie geben wir eine knappe Übersicht über einige im Buchhandel erhältliche Schriften, die dem interessierten und aufgeschlossenen Laien verständlich sind, aber auch dem Fachmann etwas zu sagen haben. Da es eine umfassende Darstellung des Städtebaues nicht gibt, müssen wir auf eine Reihe von Schriften verweisen.

Geistvoll und elegant, fesselnd, aber auch in die Tiefe gehend und aus universaler Schau verstanden es der im Jahre 1947 verstorbene Fritz Schumacher, ehemals Hamburgs Oberbaudirektor, über den Städtebau zu schreiben. Seine Schrift „Probleme der Großstadt“, zuerst erschienen 1940, ist besonders geeignet, in die Probleme des neuzeitlichen Städtebaus einzuführen. Sie enthält nach einem geschichtlichen Rückblick auf die Entwicklung der Stadtanlage Abschnitte über soziale und künstlerische Aufgaben der Stadtgestaltung, über die aktuellen Fragen der Großstadtumgebung,

sowie eine Betrachtung über künstlerische Aufgaben der Großstadtarchitektur.

Fachlicher, aber dennoch durch seine klare Sprache dem Laien zugänglich, hat Erich Kabel in seinem Buch „Baufreiheit und Raumordnung“ den Weg des deutschen Städtebaues beschrieben. Er arbeitet besonders die Wechselwirkung zwischen Stadtentwicklung und Baurecht heraus, die gerade heute im Vordergrund steht. Die gegenwärtigen rechtlichen Probleme werden als Ergebnis eines langen geschichtlichen Prozesses verstanden. Jeder, der an der Fortbildung unseres Baurechtes interessiert ist, sollte Kabels Buch nachdenklich lesen.

Eine Freude für den Laien wie den Fachmann ist die Fibel „Dorf und Stadt“ von Otto Völckers. Die sehr reizvollen Zeichnungen des Verfassers und der knappe, aber vortreffliche Text geben einen Überblick über die Geschichte des Siedlungswesens von den Anfängen bis zur Gegenwart, von der Steinzeit bis zur Sennestadt.

Meisterhaft in Zeichnung und Text, in etwa der Schrift von Völckers verwandt, aber größer angelegt ist das Buch von Karl Gruber „Die Gestalt der deutschen Stadt“. Wieder handelt es sich um eine Geschichte des deutschen Städtebaues, jedoch weniger aus historischer als aus baumeisterlicher Sicht. Man soll wissen, wie es war, um die städtebaulichen Aufgaben der Gegenwart verstehen und bewältigen zu können.

Von Überlegungen grundsätzlicher Art her kommt die Schrift von Josef Umlauf „Vom Wesen der

Stadt und der Stadtplanung". Hier werden sehr nachdenkliche, gelegentlich auch kritische Bemerkungen zu den Fragen der städtebaulichen Praxis gemacht, deren Wert wohl in erster Linie ermesst wird, wer dauernd im Städtebau tätig ist. Aber auch dem Laien wird das schmale Bändchen Zusammenhänge erschließen, die er sonst nur selten oder gar nicht erwähnt findet.

Wer sich von der Seite der Gesellschaftswissenschaften dem Städtebau nähert, dem sei das kleine Buch von Arnold Stöckli „Die Stadt – ihr Wesen und ihre Problematik“ empfohlen. Die Schrift ist um das Verständnis der Gegenwart bemüht und man findet in ihr eine umfangreiche Literatur neueren Datums, auch aus dem außerdeutschen Raum, verarbeitet.

Das unbestrittene Leitwort für die ganze moderne Stadtentwicklung „Die gegliederte und aufgelockerte Stadt“ haben Göderitz, Rainer und Hoffmann als Titel einer Schrift gewählt, die vom städtischen Wohngebiet als tragendem Stadtbestandteil ausgeht. Überzeugend wird durch Text, durch Zeichnungen und Tabellen nachgewiesen, daß eine vernünftige Auflockerung durchaus nicht übermäßig viel Fläche beansprucht und auch in der Stadt von morgen vertretbar ist.

Städtebau wird zu einem wesentlichen Teil immer Stadtbaukunst sein. Die in der Schriftenreihe der Akademie für Städtebau und Landesplanung erschienenen „Leitsätze für städtebauliche Gestaltung“ von Gerhard Jobst geben zu diesem Thema eine Art von Grammatik. In Text und Zeich-

nung werden die knapp gefaßten Richtlinien anschaulich erläutert. Es geht dabei nicht nur um Gestaltung im engeren Bereich der Stadt, sondern auch um städtebauliches Gestalten auf dem Lande, da nach Meinung des Verfassers für die Wirkung des Bauwerks in Land wie Stadt gleiche Regeln gelten.

Mit aktuellen Problemen setzt sich Josef Wolff in seiner Schrift „Zeitfragen des Städtebaues“ anregend auseinander. Behandelt werden Möglichkeiten und Grenzen städtebaulicher Planung – Planungsziele – Planung durch das Volk – Vom Wert der Schönheit – Der Mythos um das Baurecht – Idee und Wirklichkeit des Planerberufes. Wer die gegenwärtigen Fragen des Städtebaues kennenlernen will, wird sie hier, wenn auch aus persönlicher Sicht und nicht frei von polemischer Absicht, behandeln finden.

Mit dem Grundproblem des Städtebaues, dem Verfügungsrecht über den Boden und dem Anspruch, ihn baulich zu nutzen, setzt sich Anton Hoenig in seiner Schrift „Grundeigentum und Baufreiheit“ auseinander. Anregend und zu eigener Stellungnahme veranlassend wird auch derjenige die Schrift finden, der mit den Auffassungen des Verfassers nicht in allen Punkten übereinstimmen sollte. Hoenig vertritt mit starkem inneren Anteil im Interesse des Gemeinwohles eine starke Einschränkung, ja eine Aufhebung des Grundsatzes der Baufreiheit.

Die rechtlichen Voraussetzungen und Folgen städtebaulicher Arbeit sind in der Nachkriegszeit

stark hervorgetreten. So wird jeder, der sich mit städtebaulichen Fragen nicht nur aus Freude an der Sache beschäftigt, auf die geltenden Gesetze zurückgreifen, die er vollzählig und auf dem neuesten Stand in der Loseblatt-Sammlung von Zinkahn „Baurechtliche Vorschriften“ findet.

Die angeführten Bücher und Schriften, lesbar und zugänglich im Inhalt, erschwinglich im Preis, sind geeignet, städtebauliches Wissen in breitere Kreise zu tragen, in die Kreise, die im eigentlichen Sinne die Bauherren der Städte sind.

1. Fritz Schumacher: „Probleme der Großstadt“, Verlag A. Seemann, Köln 1946, 138 Seiten.
2. Erich Kabel: „Baufreiheit und Raumordnung“, Otto-Maler-Verlag, Ravensburg 1949.
3. Otto Völckers: „Dorf und Stadt“, L. Staackmann-Verlag, Bamberg 1956, 135 Seiten.
4. Karl Gruber: „Die Gestalt der deutschen Stadt“, Callway-Verlag, München 1952, 200 Seiten.
5. Josef Umlauf: „Vom Wesen der Stadt und der Stadtplanung“, Werner-Verlag, Düsseldorf 1951, 64 Seiten.
6. Arnold Stöckli: „Die Stadt — ihr Wesen und ihre Problematik“, Bund-Verlag, Köln 1954, 160 Seiten.
7. Göderitz-Rainer-Hoffmann: „Die gegliederte und aufgelockerte Stadt“, Verlag Ernst Wasmuth, Tübingen 1957, 101 Seiten.
8. Gerhard Jobst: „Leitätze für städtebauliche Gestaltung“, Verlag Ernst Wasmuth, Tübingen 1949, 88 Seiten.
9. Josef Wolff: „Zeitfragen des Städtebaues“, Callway-Verlag, München 1955, 120 Seiten.
10. Anton Hoenig: „Grundbesitz und Baufreiheit“, Ernst Wasmuth Verlag, Tübingen 1952, 104 Seiten.
11. Willy Zinkahn: „Baurechtliche Vorschriften“, Beck-Verlag, München-Berlin.

## Inhalt dieser Schrift

<b>Verwort</b>	<b>5</b>
<b>Einteilung</b>	<b>7</b>
Stadt und Land — Keine Angst vor Städtebau — Jedermann ist Bauherr seiner Stadt — Die Fragestellung	
<b>Was ist Städtebau?</b>	<b>12</b>
Die Stadt als Kultur-, Verkehrs- und Verwaltungszentrum — Die Stadt und ihr Umland — Der Baumeister der Stadt — Organisation der Bauverwaltung — Stadtplanung zeigt Entwicklungsziele — Städtebau als Gemeinschaftsaufgabe	
<b>Was will Städtebau?</b>	<b>27</b>
Auf dem Wege zur technischen Stadt — Ziele des neuzeitlichen Städtebaus — Der Gartenstadtdenke — Die gegliederte Stadt — Die Nachbarschaft und was sie enthält — Höhere Stadteinheiten — Gebiete für Arbeit und Wohnen — Freiflächen — Auflöckerung der Städte — Nutzung von Grundstücken — Siedlungsdichte und Wohndichte — Offene und geschlossene Bauweise — Mischung der Wohnformen — Aufriß der modernen Stadt — Städtebauliche Dominanten — Aufgaben und Stufenordnung der Straßen — Entlastung der Innenstadt — Grünflächen als Lebenselement — Zusammenhang und Nutzung der Grünflächen — Neuzeitliche Stadtlandschaft	
<b>Wie arbeitet Städtebau?</b>	<b>60</b>
Die Zeit in der Planung — Zuständigkeiten — Schema der Planungsmethode — Planarten — Der Flächennutzungsplan — Durchführung der Planung — Verbindliche Pläne: Der Bebauungsplan — Sicherung der Planung — Umlegung und Zusammenlegung — Baulandbeschaffung — Enteignung — Bauaufsicht — Stufen des Planungsverfahrens — Entwicklung des Baurechts — Auf dem Wege zum Bundesbaugesetz	
<b>Städtebau — hier und heute</b>	<b>82</b>
Bessere Verteilung der Bevölkerung — Stadterneuerung — Zwischengemeindliche Planung	
<b>Leitätze für den Städtebau</b>	<b>86</b>
<b>Städtebauliches Schrifttum</b>	<b>90</b>

In gleicher Ausstattung wie die vorliegende Schrift  
wird erscheinen:

### WOHNUNGSBAU

*Ein Brevier für Bauherren, Architekten,  
Baubeamte und Bauunternehmer.*

In der Reihe »Deutsche Städte – heute und morgen«  
sind erschienen:

### MARL — GEBURT EINER GROSSSTADT

DM 9,80

### DAS KÜNFTIGE GESICHT DER WELTSTADT HAMBURG

DM 11,50

*(Die Reihe wird fortgesetzt).*

Sonstige Veröffentlichungen des Verlages:

### NEUZEITLICHER LADENBAU

DM 12,00

### HÄUSER VOM FLIESSBAND

*Ein Werkbericht über das Bauring-System  
(vergriffen).*

### DAS ABC-HAUS

*Ein Werkbericht von Friedrich Karl Lüder.*

DM 6,00

### MIT FARBEN WOHNEN

*Bauherr, Architekt und Malermeister im Gespräch  
von Dr. habil. W. Ohm und W. K. Kruse*

DM 3,60

In Vorbereitung befindet sich:

### ERNST MAY – EIN LEBEN FÜR DIE NEUE STADT

etwa DM 32,00

VERLAG DER WERKBERICHTE JUSTUS BUEKSCHMITT HAMBURG