

Bis vor wenigen Jahren sahen selbst die Männer, die sich mit den Fragen der Stadtentwicklung beschäftigten, es als etwas Selbstverständliches an, daß der Bevölkerungszuwachs, den die ständig wachsenden Städte erfuhren und die Gewerbebetriebe und Fabriken, die neu entstanden, im unmittelbaren Anschluß an die bebauten Teile der Städte untergebracht wurden. Die meisten begrüßten dieses Anschwellen der Stadtkörper als ein Zeichen wirtschaftlichen Aufschwunges; nur eine kleine Minderheit erkannte die gesundheitlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Schäden dieser Entwicklung, aber auch sie nahmen diese Schäden als unvermeidbare Begleiterscheinungen unserer industriellen Entwicklung ohne ernststen Widerstand hin. Noch vor kaum 15 Jahren wurden die Vertreter des Gartenstadtgedankens, die eine grundsätzliche Kritik an dieser Stadtentwicklung übten und für eine Dezentralisation der Großstädte durch die Errichtung von Gartenstädten und Gartenvorstädten eintraten, als Utopisten belächelt.

Und nun erlebten wir es im vorigen Jahre, daß auf dem großen internationalen Städtebaukongreß Hunderte von Fachleuten, die aus allen Ländern und Erdteilen zusammengekommen waren, einstimmig eine Entschliebung annahmen, in der die bisherige Entwicklung unserer Großstädte als verfehlt verurteilt und ihre Dezentralisation durch Schaffung von Grüngürteln

Der Aufsatz gibt den Inhalt eines Vortrages wieder, der vom Verfasser auf der Tagung der deutschen Gesellschaft für Gartenkunst, Wien 1925, gehalten wurde.

und Neugründung von Trabantenstädten empfohlen wurde.

Worauf ist denn dieser rasche Umschwung der öffentlichen Meinung in einer so wichtigen Frage zurückzuführen? Vor allem auf drei Tatsachen:

Erstens hat die Nahrungsmittelnot in der Kriegs- und Nachkriegszeit nicht nur in den mitteleuropäischen Staaten, sondern auch in den neutralen und den Siegerstaaten die Einstellung der Menschen zum Boden, zum Gartenbau und zur Landwirtschaft völlig verändert. In dieser Zeit des Hungerns hatte der Städter gelernt, den Landwirt und den Gärtner, der die so schmerzlich vermißten Lebensmittel zu erzeugen verstand, höher einzuschätzen als bisher. Millionen von Städtern, die früher dem Boden ganz entfremdet waren, hatten selbst zum Spaten gegriffen und der Kleingartenbau, der ihnen zunächst als eine von der Not aufgezwungene Arbeitslast erschien, wurde ihnen zur liebsten Beschäftigung in der durch den Achtsturentag vermehrten Freizeit.

Noch stärker als die Kleingartenbewegung wirkte auf die öffentliche Meinung der Umstand, daß inzwischen die Konzentration der Bevölkerung in den europäischen und vor allem in den amerikanischen Großstädten eine außerordentliche Steigerung erfahren hatte und dadurch die Schäden dieser Entwicklung noch klarer zutage traten.

Nach einem Bericht des Polizeipräsidenten von New York würden dann, wenn alle in der Geschäftstadt tätigen Menschen gleichzeitig die Gebäude verlassen würden, die Straßen 4-80 m hoch mit ihnen bedeckt sein.

Durch die Konzentration der Bevölkerung sind nicht nur die Bodenpreise, sondern vor allem auch die Aufschließungskosten für das Baugelände in Amerika ganz ungeheuer gestiegen. H. Wright hat berechnet, daß die anteiligen Kosten für Grund und Boden einschließlich der technischen Einbauten von zirka 10⁰/₀ der Gesamtbaukosten im Jahre 1800 auf nahezu 50⁰/₀ im Jahre 1920 angestiegen sind und fügt bissig

humorvoll hinzu, daß bei fortschreitender Verteuerung dieser Aufschließungskosten im Jahre 1970 für den eigentlichen Bau nichts mehr übrig bleiben würde.

In Chicago ist man bereits darangegangen, die Hauptverkehrsstraßen zwei- und dreistöckig auszubauen. Zu unterst fährt die Untergrundbahn, darüber wickelt sich der Frachtverkehr ab und oben rasen die Personautos. Die an der unteren Fahrbahn gelegenen Geschäftslokale, die natürlich ganz auf künstliche Beleuchtung angewiesen sind, bieten ganz gesundheitswidrige Arbeitsbedingungen und die amerikanischen Hygieniker befürchten als Folge dieser Entwicklung eine erhebliche Steigerung der Tuberkulosesterblichkeit.

Mehr aber noch als all das bisher Erwähnte hat die Entwicklung der Verkehrsschwierigkeiten die kaum wieder gut zu machenden Schäden der bisherigen Städteentwicklung enthüllt. Vor allem hat der gewaltige Aufschwung des Automobilverkehrs die Theorie von der Wirtschaftlichkeit der konzentrischen Stadtentwicklung ad absurdum geführt.

Wir empfinden in Deutschland den Autoverkehr schon oft als recht lästig und die Bauämter unserer großen Städte machen sich schon jetzt Sorgen, wie sie den Verkehr innerhalb der bestehenden Straßen und Plätze bewältigen sollen (Potsdamer Platz in Berlin). Und doch haben wir in Deutschland erst 180.000 Autos und es kommt also ein Auto auf 355 Einwohner. In England gibt es bereits $1\frac{1}{2}$ Millionen Autos bei einer Bevölkerung von 40 Millionen; es entfällt also auf 27 Bewohner ein Auto. In den Vereinigten Staaten besitzen die 100 Millionen Bewohner aber schon 12 Millionen Autos. Es kommt also durchschnittlich schon auf 8 Menschen ein Auto, in manchen Städten, zum Beispiel in Los Angeles, sogar auf jeden fünften, in der Autostadt Detroit gar auf jeden dritten Einwohner. Dort hat also jede Familie ihren Wagen. Dabei wird monatlich eine weitere halbe Million Autos auf den Markt geworfen. Der Vorteil der raschen Beförderung schlägt nun ins Gegenteil um. „Vernunft wird Unsinn, Wohltat Plage.“

Der Autoverkehr ist in Amerika schon jetzt so ins Ungeheure gestiegen, daß man in den Geschäftsvierteln nur langsam weiter kommt. An den Straßenkreuzungen regeln besondere Beamte den Verkehr. Sehr häufig müssen die Autos anhalten, um den Autozug der Querstraßen passieren zu lassen und an Ort und Stelle findet der Lenker keinen Stellraum, um den Wagen unterzubringen. Er muß Straße auf, Straße ab nach einem freien Stellplatz suchen und dann, wenn er ihn endlich gefunden hat, einen oder mehrere Kilometer zu Fuß bis zum Bestimmungsort zurücklegen. Bei Geschäftswegen in der City kann man schon heute oft die Redewendung hören: „Da wir's eilig haben, wollen wir zu Fuß gehen.“

Der englische Städtebauer Raymond Unwin, ein Mann von internationalem Rufe, nimmt die Gefahr, die diese Entwicklung auch für Europa bedeutet, so ernst, daß er bei einem im Vorjahre in Berlin gehaltenen Vortrage äußerte, es halte schwer, dem Weltkrieg irgend eine gute Seite abzugewinnen; immerhin habe er dem europäischen Städtebau eine Atempause in der Entwicklung des Autoverkehrs gebracht. Jetzt komme alles darauf an, sie zur Einleitung einer vernünftigen Dezentralisation auszunützen.

Es ist ein Verhängnis, daß die Konzentration der Bevölkerungsmassen den Verkehrseinrichtungen vorausgeeilt ist und jetzt, wo man diese Verkehrsmöglichkeiten zu schaffen sucht, sieht man allmählich ein, daß das selbst mit den gewaltigsten Mitteln nicht möglich ist. Die Fachleute sind sich nun endlich, mit wenigen Ausnahmen, darüber klar geworden, daß wir in eine Sackgasse geraten sind, daß das Zusammenballen so gewaltiger Bevölkerungsmassen in sich verfehlt ist, daß nur eine planmäßige Dezentralisation der Industrie und der in ihr beschäftigten Menschen dauernd zu helfen vermag. Einer der bekanntesten deutschen Verkehrstechniker Professor Blum-Hannover vertritt den Standpunkt, daß sich Riesenstädte von mehr als 600.000 Einwohnern wirtschaftlich überhaupt nicht rechtfertigen lassen und alle Vorteile einer darüber

hinausgehenden Konzentration durch ihre Nachteile überkompensiert werden, die sich durch keinerlei Hilfsmittel in wirtschaftlich vernünftiger Weise beseitigen lassen.

* * *

Doch was hat dies alles mit unserem Thema: „Neuzeitliche Grünflächenpolitik“ zu tun? Sicher ist es kein Zufall, daß in Amsterdam auf dem gleichen Städtebaukongreß, auf dem die schon erwähnte scharfe Resolution gegen die bisherige Großstadtentwicklung gefaßt wurde, auch die Frage der „Grünflächenpolitik“ behandelt wurde. Selbstverständlich faßten die Redner, unter denen sich auch einige angesehene Gartenarchitekten befanden, das Thema nicht so auf, als ob es sich nur um die Vergrößerung oder Neuanlage städtischer Parkanlagen handle. Vor wenigen Jahren hätten sich die berufenen Vertreter der Gartenkunst vielleicht noch damit begnügt. Jetzt forderten und fordern sie, daß die ganze städtische Entwicklung in neue Bahnen gelenkt werde, daß das Grün der Pflanzen die Stadt durchdringen und Natur und Kultur sich in ihr vermähle.

Es ist eine gewaltige Entwicklung, die die Grundflächenpolitik im verflossenen Vierteljahrhundert zurückgelegt hat. Wie war es denn vor 25 Jahren? Der Vorschlag, den damals der bekannte Architekt H é n a r d s für die neue konzentrische Stadterweiterung von Paris machte, sah nur eine beschränkte Anzahl von unzusammenhängenden Grünflächen vor.

Daneben tauchten aber schon hier und da neue Gedanken auf und neue Aufgaben wurden tatkräftig in Angriff genommen.

In Wien wurde der Wald- und Wiesengürtel geschaffen, durch den diese Stadt mit breiten, zusammenhängenden Grünflächen im Ausmaß von 4400 ha umgeben werden sollte. Innerhalb dieser zumeist landschaftlich sehr reizvollen Flächen wurde jede Bautätigkeit dauernd ausgeschlossen und es wurde gleichzeitig beschlossen, die auf den Höhen des Wiener Waldes gelegenen Flächen durch eine

großangelegte Höhenstraße zu verbinden und die nicht im Besitz der Gemeinde befindlichen Teile des Wald- und Wiesengürtels so weit als möglich anzukaufen. In der Tat sind beträchtliche Flächen erworben worden.

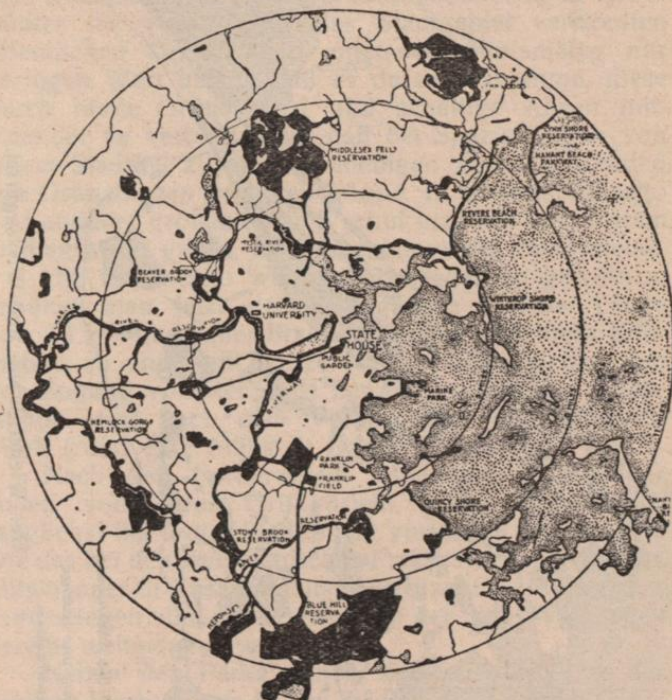
Anders ging man in Amerika vor. Hier erkannte man frühzeitig, daß für die erholungsbedürftigen Großstädter die vielen über das Stadtgebiet verstreuten öffentlichen Grünanlagen einen verhältnismäßig nur geringen Wert haben, daß es darauf ankomme, diese durch breite Grünstreifen und schattige Alleen miteinander zu verbinden, so daß der Spaziergänger von einem Stadtteil zu einem beliebigen anderen inmitten von Grünanlagen gelangen könne. In Boston, Chicago und anderen großen Städten schuf man mit unerhörtem Geldaufwand große, zusammenhängende Parksysteme.

Um in Chicago weitere Parkflächen zu gewinnen, schüttet man jetzt den Michigansee in einer Länge von 14 km und einer Breite von zwei und mehr Kilometern zu und reißt ganze Häuserblocks nieder, um den Zugang von der Stadt her frei zu machen. Diese Aktion wird nach dem Voranschlage 600 Millionen Mark (rund eine Milliarde Schilling) kosten.

Nach den Forderungen modernen Städtebaues sollen von deren Grüngürteln breite Grünzungen möglichst tief in das Stadttinnere vorstoßen und ähnlich, wie das bei den amerikanischen Parksystemen geschieht, miteinander in Zusammenhang gebracht werden. Diese Forderungen sind zum Beispiel in der Stadt Wiesbaden bereits weitgehend verwirklicht.

Neben den Parks haben sich seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts in den Städten noch andere Grünflächen entwickelt. Es entstanden in den verschiedenen Ländern Hunderttausende von Kleingärten, die dem luft- und sonnehungrigen Städter einen behaglichen Aufenthalt im Grünen, gesunde Beschäftigung und neuen Kontakt mit der Mutter Erde verschaffen. Diese Bewegung wuchs immer mehr und wurde während und nach der Kriegszeit, besonders in dem von der Nahrungsmittelnot bedrohten Mitteleuropa zu einer

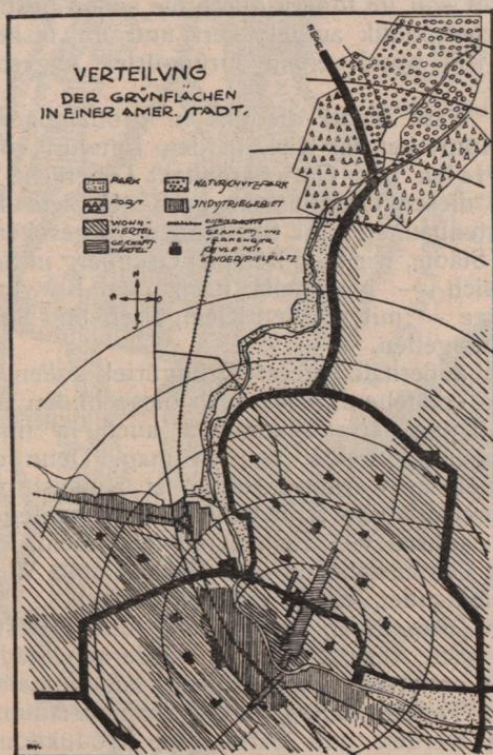
mächtigen Volksbewegung, die eine weitgehende Berücksichtigung im Städtebild verlangt und erhält. Die Anlage von Dauerkleingartengebieten ist von den führenden Vertretern des Städtebaues allgemein als wichtiger Programmpunkt aller Stadterweiterungspläne anerkannt.



Übersichtsplan von Boston mit seinen Naturschutzgebieten (Reservation), Parks, Spielplätzen und Grünstreifen.

Noch tiefergehend als durch alle die bisher erwähnten Bestrebungen wurde der Städtebau durch die Gartenstadtbewegung beeinflusst. Welche Bedeutung ihre Vertreter dem Garten für die Stadtentwicklung beimessen, bringen sie schon durch den

Namen „Gartenstadt“ zum Ausdruck. Die Gartenstadtbewegung arbeitet für eine planmäßige Verteilung der Bevölkerung und der Industrie über das Land, wie sie den städtebaulichen, wirtschaftlichen und volksgesundheitlichen Erkenntnissen der Neuzeit und den be-



rehtigten kulturellen und sozialen Forderungen der Neuzeit entspricht. Sie befürwortet deshalb die Dezentralisation unserer Großstädte durch eine großzügige Grünflächenpolitik, durch die Förderung des weiträumigen Flachbaues und vor allem durch die Gründung von Trabantenstädten oder Gartenstädten.

Außerdem ist sie bemüht, die gartenmäßige Entwicklung der mittleren und kleinen Städte zu fördern.

Nach Ansicht der Vertreter des Gartenstadtdenkens, der sich der internationale Städtebaukongreß in Amsterdam angeschlossen hat, ist ein weiteres Anwachsen der Großstädte unerwünscht. Die Großstadt soll im Innern durch die schon besprochene Grünflächenpolitik aufgelockert und ihr bisher überbauter Teil durch einen Grüngürtel abgeschlossen werden.

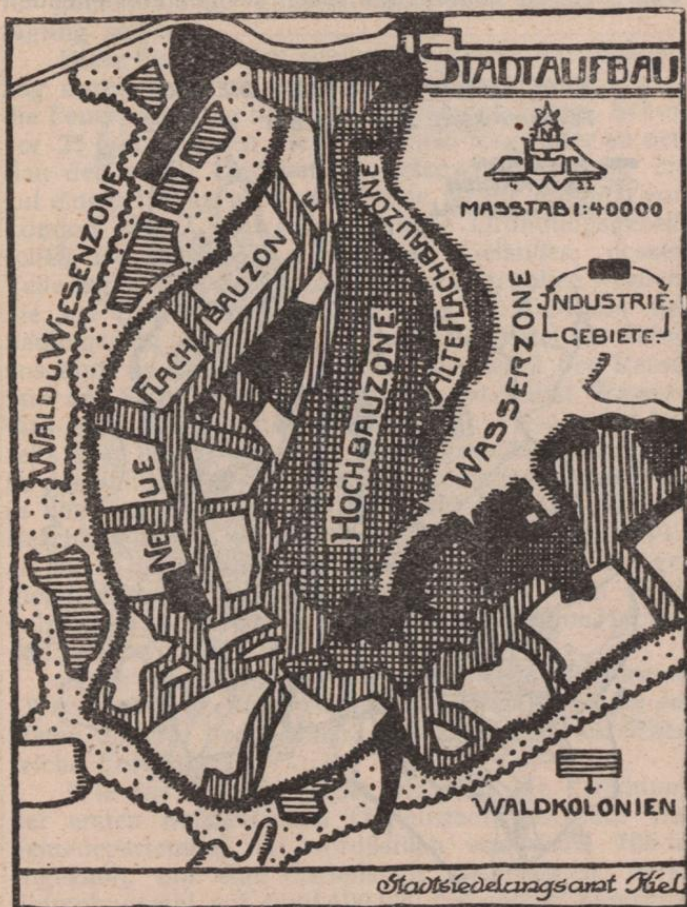
Die erste Stadt, die das in großzügiger Weise durchgeführt hat, ist Kiel. In dem Entwurf von Stadtbaurat Hahn und Gartenarchitekt Leberecht Migge sind in diesen Grünflächen große Gebiete für den Kleingartenbau und für Siedlungen vorgesehen. Auch kleinere Städte, wie zum Beispiel Grünberg in Schlesien haben sich — gleichfalls nach dem Entwurfe von L. Migge — mit solchen Kleingärten und Siedlungsgürteln umgeben.

Erst außerhalb dieser Grüngürtel sollen Gartenvorstädte entstehen. Aber auch diese bilden nur eine halbe Lösung, so vollkommen auch in ihnen die Wohnungsfrage gelöst werden mag. Denn der Bewohner dieser Gartenvorstädte ist zumeist genötigt, weite Strecken zur Arbeitsstätte zurückzulegen und verliert dadurch viel Zeit, Kraft und Geld, die ihm in einer Gartenstadt, in der Wohn- und Werkstätte nahe beieinander liegen, erhalten bleiben.

Der Zuwachs an Bevölkerung und Industrie soll deshalb nach Ansicht unserer modernen Städtebauer in weiter entfernten wirtschaftlich und politisch selbständigen Tochterstädten oder Trabantenstädten untergebracht werden und darin gute Produktions- und Lebensbedingungen finden. Damit die Gartenstädte nicht über das ihnen im voraus durch den Bebauungsplan gesteckte Maß hinaus wachsen können, sollen sie durch Grüngürtel umgeben werden, die dauernd der Landwirtschaft und dem Gartenbau gewidmet bleiben.

Eine grundlegende Forderung ist schließlich die, daß in den nun entstehenden Gartenvorstädten und

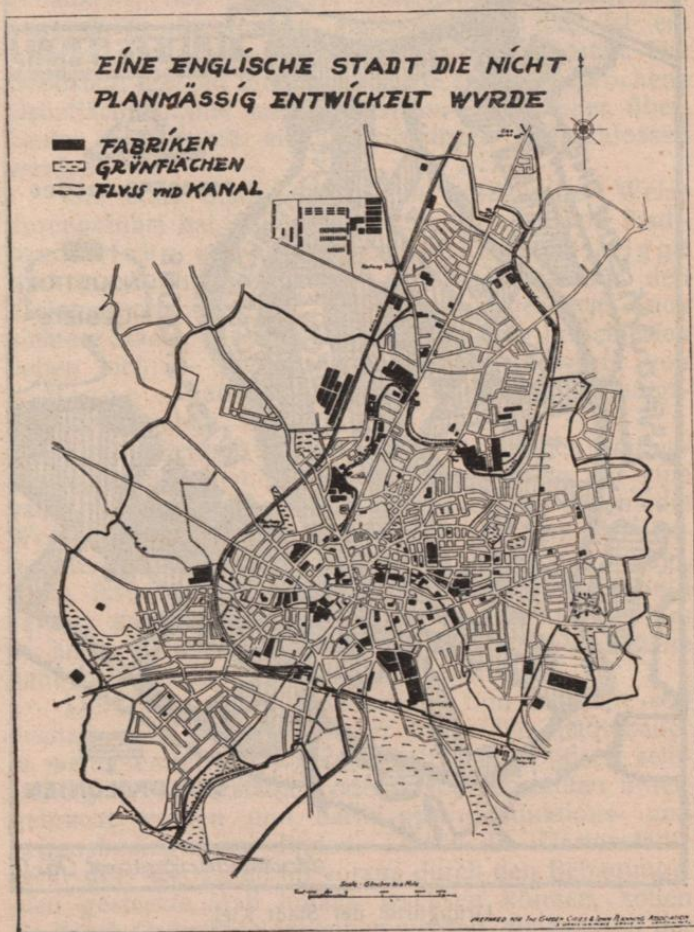
Gartenstädten der Wertzuwachs, der durch die Umwandlung von billigem Ackerboden in hochwertiges



Grüngürtel der Stadt Kiel.

Industrie-, Geschäfts- und Wohngelände erzeugt wird, nicht dem zufälligen Besitzer des Bodens, sondern der

gemeinnützigen Gründungsgesellschaft, die zunächst das öffentliche Interesse im Namen der Beteiligten wahrt, zugute kommt, und später der neu entstehenden



Typisches Beispiel für eine unter dem „freien Spiel der Kräfte“ ungeordnet entstandene Stadt. (Das Stadttinnere ohne Grünflächen und ganz durchsetzt mit Fabriken.) Vergleiche damit die Pläne von Letchworth und Welwyn.

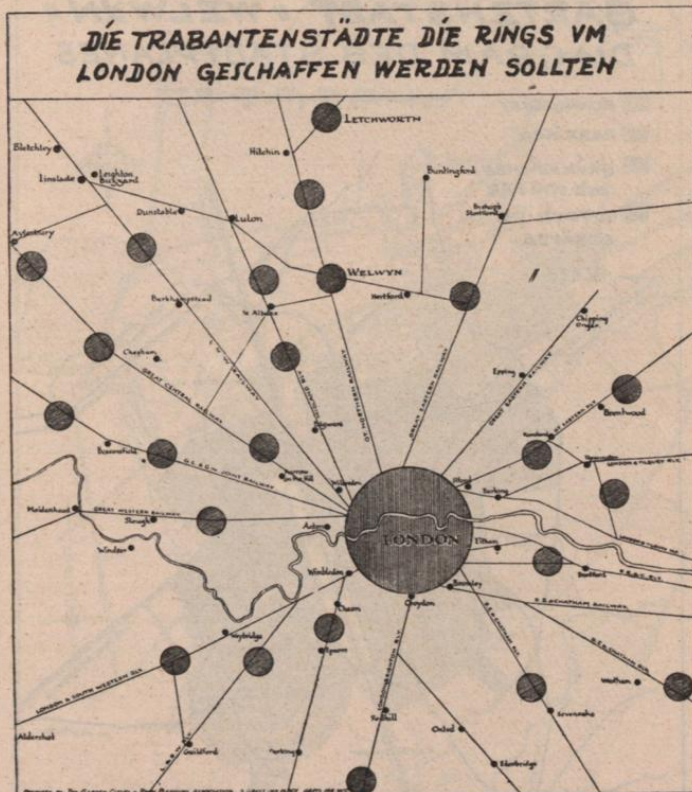
Gemeinde. Die wachsende Bodenrente soll der Bevölkerung ohne übermäßige Besteuerung die Mittel für gemeinnützige Einrichtungen aller Art zur Verfügung stellen.

Diese Ideen hätten schwerlich sobald ihren Siegeszug durch die Welt angetreten, wenn sie nicht vorher die Feuerprobe der Praxis gut bestanden hätten. Schon vor 25 Jahren traten die praktischen Engländer an den Bau der ersten Gartenstadt „Letchworth“ heran, die auf einem 180 ha großen Gelände 50 km nördlich von London liegt. Die gemeinnützige Gründungsgesellschaft ist Besitzerin des ganzen Geländes, dessen Teile nur in Erbbaurecht oder Pacht abgegeben werden. Sie hat das Gelände nach einem vorbildlichen Bebauungsplan aufgeschlossen (Industrieviertel mit Bahnanschluß im Osten, so daß der Westwind den Rauch von der Stadt wegtreibt) und sie hat selbst Wasser-, Gas- und Elektrizitätswerke angelegt. Heute sind bereits über 13.000 Menschen dort angesiedelt und finden in den zahlreichen Fabriken des Industriegebietes oder in den Betrieben des landwirtschaftlichen Gürtels ihre Beschäftigung. Das Experiment gilt schon seit 1913 als auch wirtschaftlich völlig gelungen und die gemeinnützige Gründungsgesellschaft kann ihren Geldgebern die im Gesellschaftsvertrag vorgesehene Höchstdividende von 5% bezahlen.

Nach dem Kriege wurde eine zweite Gartenstadt „Welwyn“ ins Leben gerufen, die etwa 10 km von der ersten entfernt liegt. Auch sie nimmt eine aussichtsreiche Entwicklung.

Wie aus Paris berichtet wird, ist die Errichtung der ersten französischen Gartenstadt gesichert. Das Seinedepartement hat nordöstlich von Paris 705 ha angekauft, um eine Gartenstadt zu errichten, deren Einwohnerzahl auf rund 100.000 Einwohner berechnet wird. Das landschaftlich schön gelegene Gelände steht mit Paris durch die äußere Gürtelbahn, zwei Fernbahnen und mehrere Straßenbahnlinien in Verbindung. Es sollen vorwiegend Einfamilienhäuser mit Gärten gebaut werden. Nur an denjenigen Stellen, an denen

daran sollen auch 122 ha des Gartenstadtgeländes gewerblichen Anlagen vorbehalten bleiben. Es wird also einem erheblichen Teil der in der Gartenstadt

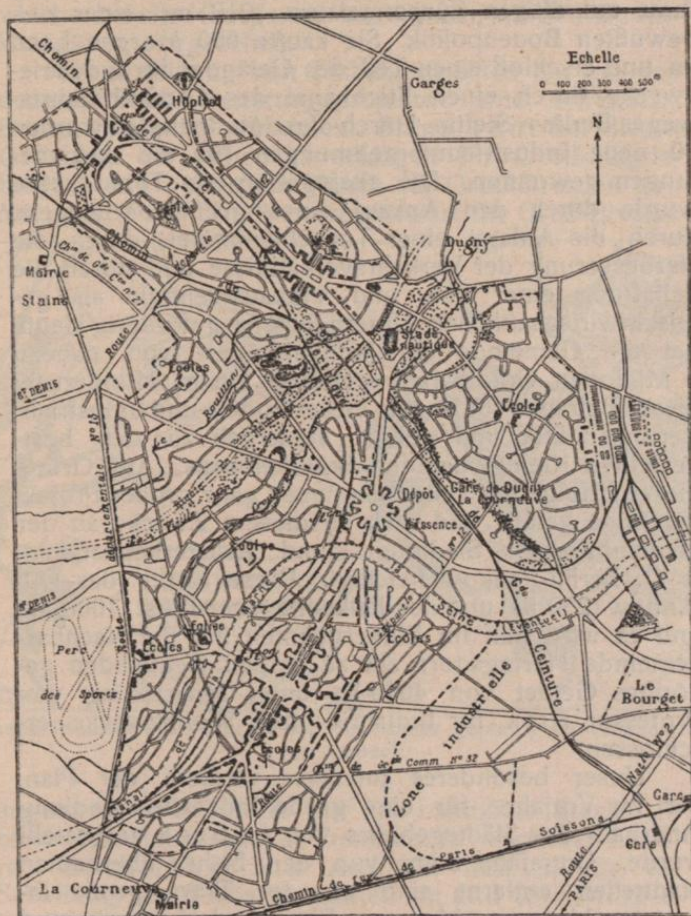


Man beachte die Lage der schon bestehenden 10 km voneinander entfernten Gartenstädte Letchworth und Welwyn, zwischen denen eine dritte Gartenstadt Platz finden soll.

wohnenden Bevölkerung innerhalb der Stadtgrenzen oder in nächster Nähe Arbeitsgelegenheit geboten werden.

In Deutschland nähert sich Heller a u bei Dresden

dem Wesen einer Gartenstadt. Sie wurde durch die Initiative des Leiters der deutschen Werkstätten für



Eine Trabantenstadt (Gartenstadt) bei Paris
(für 100.000 Einwohner geplant).

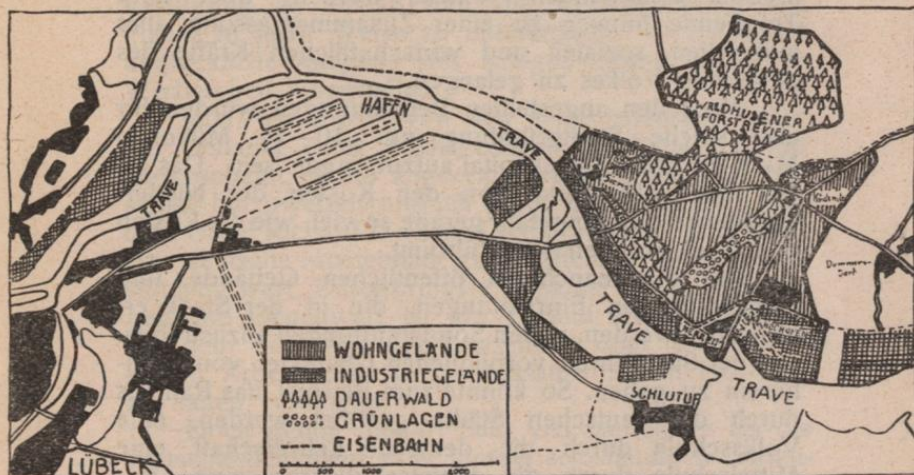
Handwerkerkunst gegründet. Gleichfalls unter dem Einfluß der Gartenstadtbewegung entwickelt sich der

kleine Ort Velten, der ungefähr 20 km von Berlin entfernt liegt. Die Gemeinde begann unter der Leitung ihres tatkräftigen Bürgermeisters 1910 mit einer zielbewußten Bodenpolitik. Sie kaufte 650 Morgen Land an und erschloß einen Teil des Geländes für Industriezwecke durch einen Stichkanal des Großschiffahrtsweges Berlin—Stettin. Durch diese Maßnahmen wurden 50 neue Industrieunternehmungen für die Ansiedlungen gewonnen. Die alteingebürgerte Tonindustrie wurde durch den Ankauf eines großen Tonlagers, durch die Anlage einer Tonschlemmerei, durch die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und durch die Schaffung einer Ein- und Verkaufszentrale als gemischtwirtschaftlichen Unternehmens gefördert. Heute hat die Gemeinde ein Reinvermögen von nahezu 6 Millionen Goldmark gegenüber einem Hundertstel dieses Betrages vor Beginn dieser Boden- und Industrialisierungspolitik und gehört steuerlich zu den bestgestellten Kleingemeinden Brandenburgs. Auf Grund dieser Erfolge hat Velten ein neues ganz großes Projekt ins Auge gefaßt und sich zu diesem Zwecke an der gemeinnützigen Siedlungs- und Kriegerheimstätten-A.-G. Berlin-Pankow beteiligt. Diese kaufte das Gut Pinnow (250 ha) und den Falkenhagener Forst (1000 ha) und es wird nun im Einvernehmen mit der Nachbargemeinde Heringsdorf ein zu beiden Gemeinden gehöriges Gebiet von 4000 ha unter Mitwirkung von Professor Brix für Industrie- und Wohnzwecke erschlossen.

Unser besonderes Interesse verdient der Plan, der im Vorjahre für eine große Industrieansiedlung innerhalb des Städtegebietes von Lübeck aufgestellt wurde. Ungefähr 5 km von den bisher überbauten Stadtteilen entfernt sind an der Trave große Industriegebiete erschlossen. Ein Hochofenwerk und zahlreiche Fabriken sind bereits angesiedelt. Wie aus dem beigefügten Uebersichtsplan hervorgeht, sind von vornherein große Grünflächen reserviert. Die überwiegende Mehrzahl der Bevölkerung soll in Einfamilienhäusern mit kleinen Gärten untergebracht

werden, nur an den Verkehrsstraßen und -plätzen soll mehrstöckig gebaut werden. Für die Bewohner, welche keinen Hausgarten bekommen, werden Dauerkleingärten vorgesehen.

Die Errichtung von Trabantenstädten hat bei den neueren Stadterweiterungsprojekten eine erfreuliche Berücksichtigung gefunden. Bruno Taut hat diesen Gedanken bei seinen Vorschlägen für Groß-Magdeburg, Wolf bei seinen Plänen für Groß-Dresden und May bei seinem Wettbewerbsentwurf für Groß-Breslau



Eine neue Industriestadt (für 50.000 Einwohner geplant) als Trabantenstadt von Lübeck.

angewendet. Ueberdies tritt der Landkreis Breslau in einer sehr interessanten Denkschrift (Verfasser Landrat Bachmann und Architekt May) für die Schaffung von Trabantenstädten ein und der Landkreis hat bereits Grundankäufe vorgenommen und läßt Pläne ausarbeiten, um den Gedanken zu verwirklichen.

Bei dieser Gelegenheit darf ich auf einen Vorschlag hinweisen, den ich 1918 in einer bei E. Diederichs erschienenen Schrift „Friedensstadt“ der Oeffentlichkeit unterbreitete. Als damals, ebenso wie das heute

geschieht, das Problem eines deutschen Nationaldenkmales viel erörtert wurde, regte ich an, kein totes Monument aufzurichten, sondern als ein lebendiges Erinnerungsdenkmal eine große Gartenstadt mit dem Namen „Friedensstadt“ zu gründen. Der Name sollte zum Ausdruck bringen, daß der großen Masse des deutschen Volkes auch im Kriege als Ziel die Verteidigung und Weiterentwicklung friedlicher Kulturarbeit vor Augen stand. „Friedensstadt“ sollte der lebendige Ausdruck des in weiten Bevölkerungskreisen erstarkenden Willens werden, über alles Trennende hinweg zu einer Zusammenfassung aller kulturellen, sozialen und wirtschaftlichen Kräfte des deutschen Volkes zu gelangen.

Nach den angestellten Berechnungen würden für eine solche Stadtgründung nur 10—15 Millionen Mark als Gründungskapital aufzubringen sein. Das ist das Zweieinhalbfache von den Kosten des Niederwalddenkmales, ungefähr gerade so viel, wie die Kosten von 2—3 Stunden Kriegführung.

Für die mancherlei öffentlichen Gebäude und gemeinnützigen Einrichtungen, die in der Stadt erforderlich werden, wären Sonderstiftungen anzustreben, um der Stadt ihren vorbildlichen Charakter von vornherein zu geben. So könnte zum Beispiel das Rathaus durch die deutschen Städte gestiftet werden, eine Volksschule durch die deutsche Lehrerschaft, eine Mittelschule durch die Mittelschullehrer, eine Gasanstalt durch die Kohlen- und Eisenindustrie, Pflanzmaterial für den Volkspark durch die deutsche Gärtnerschaft, ein Stadion durch die Sportvereine u. dgl. Für den Staat würde es ja keinen Mehraufwand bedeuten, wenn er seine Baukredite zum Bau von Wohnungen der Friedensstadt anstatt für andere Siedlungen gewährt. Selbstverständlich sollte die Stadt nicht ein Vergnügungsort für reiche Müßiggänger, sondern eine Stadt der Arbeit werden. Im Industrieviertel sollten größere und kleinere Industriebetriebe angesiedelt werden, wie sie ohnedies ständig neu entstehen oder aus dem Innern der Großstädte hinausverlegt werden,

und der breite Grüngürtel soll Gärtnern und Landwirten gute Produktions- und Absatzbedingungen bieten. „Friedensstadt“ sollte so ein Sinnbild der Versöhnung von Stadt und Land werden.

Eine Reihe bekannter Industrieller, Volkswirte, Sozialpolitiker, Arbeiterführer, Städtebauer, Gartenarchitekten, Künstler und Schriftsteller hatten sich öffentlich für den Plan eingesetzt. Die braunschweigische Regierung war bereit, in der Nähe der Stadt Braunschweig ein äußerst günstig gelegenes Gelände zur Verfügung zu stellen und die Verwirklichung des Planes in jeder Weise zu unterstützen. — Doch der unglückliche Ausgang des Krieges zwang dazu, die Werbearbeit einzustellen.

Jetzt, wo wieder von den verschiedensten Seiten der Gedanke eines Reichsgedächtnisdenkmals erörtert wird, scheint es mir angezeigt, erneut auf diesen Vorschlag hinzuweisen und ich hoffe, daß recht viele sich dem Urteil Richard D e h m e l s anschließen: „Der Plan, eine deutsche Musterstadt zu schaffen, ist jeder Unterstützung wert. Das würdigste Denkmal der Vergangenheit und Gegenwart ist ein Vorbild für die Zukunft, das dem Volk und der Menschheit zeigt, was unsere besten Arbeitskräfte in gemeinsamer Arbeit Höchstes zu bauen vermögen.“

Doch genug davon! Sehr viel zahlreicher als die wirtschaftlich mehr oder minder selbständigen Gartenstädte (mit einem eigenen Industriegebiete und landwirtschaftlichem Grüngürtel) sind die Gartenvorstädte, die ihr Dasein der Gartenstadtbewegung verdanken, nicht nur in England, sondern auch in Deutschland und anderen Ländern. In Dänemark, Schweden, Rußland, Italien, Schweiz, Spanien, Holland und Oesterreich sind zahllose Gartenvorstädte geschaffen worden. Die „Deutsche Gartenstadtgesellschaft“ darf für sich das Verdienst in Anspruch nehmen, daß durch die von ihr ins Leben gerufenen genossenschaftlichen Gartenvorstädte der Kampf gegen die früher den Wohnungsmarkt beherrschende Mietskaserne zugunsten des Einfamilienhauses mit Garten entschieden wurde.

Neuerdings hat die industrielle Entwicklung dazu geführt, daß der Städtebau weit über die politischen Grenzen der einzelnen Stadtgebiete hinausgreifen mußte und zur Landesplanung wurde. In Amerika (New York) und England sind zahlreiche Ueberlandpläne ausgearbeitet worden, die sich über die Fläche ganzer Provinzen erstrecken. Auch in Holland sind derartige Pläne in Vorbereitung.

Am weitesten ist dieser neue Gedanke im Ruhrkohlengebiete verwirklicht. Durch ein besonderes Gesetz wurde hier im Jahre 1920 das ganze gewaltige Industriegebiet das 2390 km² und 4,000 000 Menschen umfaßt, zu einem Siedlungsverband zusammengeschlossen. Seine Aufgabe ist die Förderung der Siedlungstätigkeit und in diesem Rahmen eine großzügige Grünflächenpolitik. Unter der ausgezeichneten Leitung des Verbandsdirektors Dr. Ing. S. Schmidt wurden im Verbandsplan 1430 Grünflächen mit einer Gesamtfläche von 1410 km² der Verbauung entzogen. Der Verband führt Wiederaufforstungen mit rauchharten Hölzern (Rotbuche, Platane, amerikanische Eiche, Pappel u. dgl. m.) durch und läßt sich auch die Förderung des Kleingartenwesens angelegen sein.

Andere Ueberlandplanungen sind im Mitteldeutschen Braunkohlengebiet, im Bezirk Düsseldorf, im Rhein-mainischen Städtekrans, in dem wichtigen Wirtschaftsgebiet um Hamburg und auch an anderen Stellen in der Durchführung oder Vorbereitung begriffen.

Diese städtebauliche Entwicklung eröffnet den Gartenarchitekten Ausblicke auf gewaltige Aufgaben. Die letzten zwei Jahrzehnte ließen aus dem Landschaftsgärtnern den Gartenarchitekten werden. Die künftige Entwicklung wird den Gartenarchitekten zum Landschaftsgestalter erheben. Aber das Wort wird dann einen anderen Klang haben. Man wird dabei nicht an Menschen denken, die sich mit dem vergeblichen Versuch abmühen, die Schönheit der großen freien Natur kleinlich auf engem Rahmen zu kopieren, sondern an Männer, die nicht nur das Innere der

Städte mit Grün durchdringen, sondern auch die gewaltigen Gebiete im Umkreise der Städte, ja ganze Provinzen landschaftlich gestalten. Da wird es sich nicht allein um Gärten und Parks handeln, sondern alle nur erdenkbaren Grünflächen, Sportplätze, Friedhöfe, Kleingärtenanlagen, Gärtnereien, Felder, Wiesen und Wälder werden planvoll in Verbindung gebracht und in ihrer landschaftlichen Wirkung gesteigert werden.

Neben dem Städtebauer, dem Architekten, dem Verkehrsingenieur ist auf Grund seiner Kenntnisse und Fähigkeiten auch der Gartenarchitekt berufen, an den größten Aufgaben schöpferisch mitzuarbeiten, die je eine Zeit auf dem Gebiete menschlichen Siedlungswesens gestellt hat.

Jeder dem die Lösung dieser Aufgaben am Herzen liegt, helfe der Deutschen Gartenstadt-Gesellschaft, durch Erwerb der Mitgliedschaft und durch tätige Mitarbeit ihre Ziele zu verwirklichen.

Auszug aus der Satzung der Deutschen Gartenstadt-Gesellschaft E. V.

Zweck:

Die Deutsche Gartenstadt-Gesellschaft ist eine Propaganda-Gesellschaft. Sie erblickt ihr Hauptziel in der Gewinnung des Volkes für die Begründung von Gartenstädten.

Eine Gartenstadt ist eine planmäßig gestaltete Siedlung auf wohlfeilem Gelände, das dauernd in einer Art Obereigentum der Gemeinschaft erhalten wird, derart, daß jede Spekulation mit dem Grund und Boden dauernd unmöglich ist. Sie ist ein neuer Stadtypus, der eine durchgreifende Wohnungsreform ermöglicht, für Industrie und Handwerk vorteilhafte Produktionsbedingungen gewährleistet und einen großen Teil seines Gebietes dauernd dem Garten- und Ackerbau sichert.

Das Endziel einer fortschreitenden Gartenstadtbewegung ist eine Innenkolonisation, die durch planmäßiges Begründen von Gartenstädten eine Dezentralisation der Industrie und damit eine gleichmäßigere Verteilung des Gewerbelebens über das Land anstrebt. Solche Siedlungen werden das städtische Leben gesünder und vielseitiger gestalten und der sich angliedernden Landwirtschaft die Kulturwerte und das technische Rüstzeug der Stadt, sowie die Vorteile des direkten Absatzes vermitteln.

Die Gesellschaft ist bemüht, derartige Siedlungen durch besondere Gründungsgesellschaften ins Leben zu rufen, öffent-

liche Körperschaften für die Verwirklichung ihrer Ziele zu gewinnen, sowie alle Bestrebungen mit verwandten Zielen zu fördern.

Beitragsleistung:

Der Jahresbeitrag wird durch Selbsteinschätzung bestimmt, beträgt aber bei unentgeltlichem Bezuge der Vereinszeitschrift mindestens 5 M; Mitglieder mit einem jährlichen Beitrag von 20 M aufwärts gelten als Förderer der D. G.-G.; durch die einmalige Zahlung von 100 M wird die dauernde Mitgliedschaft, durch einmalige Zahlung von 1000 M oder durch einen jährlichen Beitrag von 100 M die Eigenschaft eines Stifters erworben. Die Beiträge körperschaftlicher Mitglieder unterliegen besonderer Vereinbarung mit dem Vorstand, betragen aber mindestens 10 M.

Der geschäftsführende Vorstand:

Vorsitzender: Bernhard Kampffmeyer, Belgisch-Gladbach.
Stellvertretende Vorsitzende: Dr. Hans Kampffmeyer, Vorstand des Siedlungsamtes der Stadt Wien.
Oekonomierat Dr. Meyer, Berlin-Dahlem.

Generalsekretär: Adolf Otto, Berlin-Grünau.

Der erweiterte Vorstand:

Vorsitzender des erweiterten Vorstandes, zugleich Ehrenvorsitzender der Deutschen Gartenstadt-Gesellschaft: Oberbürgermeister Dr. Lueken, Kiel.

Prof. Dr. H. Albrecht, Berlin; Stadtbaurat a. D. Berg, Breslau; Baurat Dr. Ed. Bernhard, Berlin; Fabriksbesitzer Fritz Dettmann, Staatsminister a. D., Güstrow i. Meckl.; Verlagsbuchhändler Eugen Diederichs, Jena; Geh. Justizrat Prof. Dr. Erman, Münster i. Westf.; Oberbürgermeister Finke, Grünberg i. Schles.; Geh. Obermedizinalrat Prof. Dr. v. Gruber, München; Stadtrat Dr. ing. Hahn, Kiel; Oberbaurat Dr. ing. R. Heiligenthal, Berlin; Heinrich Kaufmann, Hamburg; Regierungspräsident H. Krüger, Lüneburg; Regierungsbaumeister Gustav Langen, Berlin; Dr. Karl v. Mangoldt, Berlin; Stadtbaurat May, Frankfurt a. M.; Gartenarchitekt Leberecht, Migge, Worpsswede; Geh. Regierungsrat Dr. ing. H. Muthesius, Berlin; Baurat Niemeyer, Oberschles. Heimstätte, Oppeln; Prof. Dr. Franz Oppenheimer, Frankfurt a. M.; Reichskunstwart Dr. Erwin Redslob, Berlin; Geh. Medizinalrat Prof. Dr. Rubner, Berlin; Paul Schirmeister, Berlin; Stadtbaurat a. D. Bruno Taut, Berlin; Direktor H. Vormbrock, Münster i. Westf.; Stadtbaurat a. D. Dr. ing. M. Wagner, Berlin; Prof. Dr. Robert Wilbrandt, Tübingen; Amts- und Gemeindevorsteher Zieger, Velten.

Mitgliederanmeldungen und Beiträge sende man an den Generalsekretär Adolf Otto, Berlin, Grünau.
(Postscheckkonto Berlin 2121. — Fernsprecher Grünau 114.)