



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Handbuch des Wohnungswesens und der Wohnungsfrage

Eberstadt, Rudolf

Jena, 1910

Sechster Teil. Bewegung der Bevölkerung. Ansiedelung.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-81088](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-81088)

Sechster Teil.

Bewegung der Bevölkerung. Ansiedelung.

1. Die Verkehrsmittel.

A. Die Arten der Verkehrsmittel und die Verkehrsanlagen.

§ 51. Die städtischen öffentlichen Verkehrsmittel scheiden sich zunächst in zwangsläufige, die (wie Straßenbahn, Stadtbahn) an einen Schienenweg gebunden sind, und in freiläufige, die (wie Omnibus, Kraftwagen, Droschke) sich unabhängig von Schienengeleisen bewegen. Die zwangsläufigen Verkehrsmittel zerfallen weiter in Straßenbahnen oder genauer Straßendammbahnen, die regelmäßig die Oberfläche einer Straße benutzen, und in Stadtbahnen, die unabhängig von der Straßenoberfläche, sei es oberhalb oder unterhalb derselben, geführt werden (Hochbahnen bzw. Untergrundbahnen). Die neuere Technik hat hier weitere Scheidungen bewirkt, zunächst innerhalb der Untergrundbahnen; man unterscheidet Unterpflasterbahnen, die in geringer Tiefe unmittelbar unter dem Straßenpflaster angelegt werden, und Tiefbahnen, die in einer großen Tiefe von 20 Metern und darunter gebohrt werden (Londoner Röhrenbahnen, einzelne Teile der Pariser und der New-Yorker Stadtbahn). Endlich werden neuerdings auch die Straßenbahnen auf Teilstrecken unterhalb der Straßenoberfläche geführt, durch Straßentunnels, als sog. Unterstraßenbahnen (Subways).

Die Aufgaben der städtischen Verkehrsmittel sind ferner verschieden gemäß dem von ihnen bedienten Verkehrsbereich. Der städtische Verkehr bewegt sich teils als Binnenverkehr zwischen einzelnen Straßen und Bezirken, teils als Außenverkehr auf großen Strecken; er bedarf deshalb verschieden gestalteter Verkehrsmittel für den Verkehr innerhalb einzelner Bezirke und für die weiteren Entfernungen nach den Außenbezirken und Vororten.

Ausbau und Organisation der Verkehrsmittel bilden ein Hauptstück des städtischen Wohnungswesens. Für die befriedigende Gestaltung der städtischen Wohnverhältnisse ist die Schaffung geeigneter

Verkehrsmittel die unerläßliche Voraussetzung. Gleichviel, welche Ziele wir in der Wohnweise anstreben, so stehen immer die Verkehrsfragen an wichtiger Stelle. Keine Bodenpolitik ohne Verkehrspolitik. Aber die Erfahrung zeigt, daß die Verkehrsmittel allein einen günstigen Einfluß auf das Wohnungswesen nicht auszuüben vermögen. Ich glaube, wir müssen den Satz auch umkehren und zur Ergänzung sagen: keine Verkehrspolitik ohne Bodenpolitik.

Es ist uns wenig geholfen, wenn die Anlage von Verkehrsmitteln nichts weiter bewirkt, als daß die innenstädtischen Wohnungszustände nach den Außenbezirken und Vororten übertragen werden. Wo das geschieht, ist eben — mögen die Verkehrsanlagen noch so gut sein — die Bodenpolitik eine fehlerhafte. Die neuzeitliche Technik, die eigentlich vor allem durch die Schaffung vortrefflicher Verkehrsmittel charakterisiert wird, gewährt uns eine reichliche Möglichkeit, günstige Formen der städtischen Besiedelung auszubilden. Gleichzeitig finden wir bei richtiger Bodenpolitik in dem Steigen des Bodenwerts vom Ackerland zur Baustelle auch die Geldmittel für den Bau von Verkehrslinien, wo etwa ein Zuschuß für Bau und Betrieb nötig werden sollte.

Öffentliche Verkehrsmittel für gemeinsame Personenbeförderung — Omnibus — wurden in den europäischen Großstädten schon in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts eingeführt (1819 Paris, 1829 London). Mit der Anlage zwangsläufiger Straßenbahnen — Trambahnen, zunächst mit Pferdebetrieb — ist Amerika vorangegangen (1832 New York—Harlemlinie). In Berlin wurde die erste Straßenbahn, Linie Berlin—Charlottenburg, 1865 erbaut. In London wurde ein von dem Amerikaner Francis Train im Jahre 1861 gelegtes Trambahngleis als unpraktisch bald wieder entfernt. Seit dem Ende der 80er Jahre erfolgte allgemein die Umwandlung des Pferdebetriebes der Straßenbahnen in elektrischen Betrieb, und eine weitere Ausdehnung des inzwischen schon zu großer Bedeutung angewachsenen Verkehrsmittels war die Folge.

Die Ausbildung der von der Straße unabhängigen Verkehrslinien ist zuerst in England, und zwar in London unternommen worden. Straßendammbahnen waren im Innenbezirk von London, als dem Verkehr hinderlich bis in die neuere Zeit nicht zugelassen; der Nahverkehr der Eisenbahnen, obwohl stark ausgebildet und bis in die Mitte der City vorgeschoben, konnte den Bedürfnissen nicht genügen, so daß der Plan einer Untergrundbahn 1861—1863 verwirklicht wurde. Die erste Hochbahn wurde in Neuyork im Jahre 1878 dem Verkehr übergeben. Die Berliner Hochbahn wurde im Jahre 1902, die Wiener Stadtbahn 1898—1899 eröffnet. In Elberfeld-Barmen wurde 1901 als eigenartige Form des städtischen Verkehrsmittels die zum großen Teil über dem Bett der Wupper gebaute, auf eisernen Stützen ruhende Schwebebahn angelegt (von E. Langen), die sich gut bewährt.

Wo eine Untergrundbahn nicht unter das öffentliche Straßenland geführt werden kann, sondern private Grundstücke unterfahren muß, werden die Kosten der Anlage stark erhöht. In London ist man des-

halb zu dem System der Tiefbahnen übergegangen, die in einer großen Tiefe von ca. 70 Fuß angelegt werden. Die Bodenbeschaffenheit — fester Untergrund — ist in London der Anlage von tiefen Tunneln günstig. Die Fahrgäste werden durch Aufzüge hinab- und hinaufbefördert. Auch in Paris sind Teile der Stadtbahn (Kreuzungsstrecken) als Tiefbahnen angelegt.

Für den städtischen Verkehr sind ferner der Nahverkehr der Eisenbahnen und die Kleinbahnen von großer Bedeutung. Die Eisenbahnen vermitteln auf ihren Lokallinien den Verkehr mit den städtischen Außenbezirken und Vororten. Bei einer richtigen Fahrpreispolitik können indes die Eisenbahnen die Möglichkeit gewähren, daß die in der Stadt beschäftigten Personen ihren ständigen Wohnsitz auf dem Lande unverändert beibehalten und selbst aus größeren Entfernungen nur für ihre Berufstätigkeit nach der Stadt fahren. —

Die in der Nähe von Großstädten und in Industriebezirken angelegten Kleinbahnen dienen gleichfalls dem Zweck, die in der Umgebung ansässigen oder wohnhaften Arbeiter nach der Stadt oder nach einem Industriebezirk zu befördern. Die neuere großstädtische Entwicklung hat zu dem Bau von Städtebahnen geführt, die zwischen Großstädten eine häufige Fahrgelegenheit mit kontinuierlicher Zugfolge bieten und dem zwischenstädtischen Verkehr dienen. In Nordamerika haben sich die Städtebahnen zu engeren Verbindungen von Großstädten entwickelt in dem Gebiet von Chicago, Philadelphia u. a. (Wittig, Weltstädte, S. 55). In England haben Bahnen im Umkreis der Großstädte, wie Liverpool und Manchester, den Betrieb und die Zugfolge von Städtebahnen. In Deutschland ist der Bau von Städtebahnen begonnen mit der Linie Cöln—Bonn. Weiter wird vorbereitet Cöln—Düsseldorf.

Mit Bezug auf die städtische Besiedelung lassen sich im System des Verkehrswesens zwei Ziele unterscheiden: Die Verkehrsmittel können zunächst aus dem Gesichtspunkt betrieben werden, daß das Verkehrsbedürfnis innerhalb der städtischen Ansiedelung befriedigt und die Ausbreitung der Wohnbevölkerung nach den Außenbezirken ermöglicht und erleichtert wird. Es ist dies die den Verkehrsmitteln allgemein gestellte Aufgabe, die sich aus der Anlage und der Ausdehnung der Städte von selbst ergibt. Die Verkehrspolitik kann aber weiter dahin streben, der Bevölkerung, die ihren Erwerb in der Stadt sucht, die vollständige Übersiedelung nach der Stadt selbst zu ersparen und ihr den Wohnsitz auf dem Lande zu erhalten. Von der Wahrnehmung ausgehend, daß das Wachstum der Städte zu einem erheblichen Teil durch die vom flachen Lande abwandernden und einen höheren Gelderwerb suchenden Volksteile bewirkt wird, kann die Verkehrspolitik versuchen, durch billige und geeignete Eisenbahnverbindungen der ländlichen Überschußbevölkerung die regelmäßige Fahrt nach einem städtischen Arbeitsort und zugleich die Beibehaltung des Wohnorts auf dem Lande zu ermöglichen. Das System ist insbesondere in Belgien ausgebildet worden.

Die belgische Verkehrspolitik und die mit ihr verbundene Bodenpolitik verfolgen das dreifache Ziel: Festhaltung des Systems des Einfamilienhauses, Erleichterung des Eigentumserwerbs von Kleinhäusern, Zerteilung der Bevölkerung, indem den gewerblichen Arbeitern durch billige Verkehrsmittel die Beibehaltung oder die Wahl des Wohnsitzes außerhalb des Beschäftigungsortes ermöglicht wird. S. die Einzelheiten unten § 64.

In der Technik der städtischen Verkehrsmittel im engeren Sinne sind seit 1860, dem Beginn der neuesten Periode des Städtebaues, große Fortschritte gemacht worden, die sich insbesondere während der letzten Jahrzehnte zu einer hohen Vervollkommnung der Verkehrsanlagen gesteigert hat. Zunächst wurden die städtischen Schnellverkehrsmittel mit Dampf betrieben; ein neuer Abschnitt in dem Ausbau der städtischen Verkehrsanlagen begann mit der Einführung der elektrischen Betriebskraft.

„Der Fortfall der Rauchentwicklung in erster Linie, die Verteilung der Antriebskraft auf die einzelnen Wagen, die die Lokomotive entbehrlich macht, schnelleres Anfahren und Anhalten, Freiheit in der Zugbildung, leichter Wechsel in der Kraftstärke und damit die Möglichkeit, größere Steigungen und engere Kurven zu nehmen, sind Vorzüge, durch die die elektrische Schnellbahn ein der Eigenart der Stadtverhältnisse sich anpassendes und mit ihr verwachsendes Element der Neuzeit geworden ist und sich unter den städtischen Einrichtungen das Bürgerrecht erworben hat“ (Wittig, Die Weltstädte und der elektrische Schnellverkehr, Berlin 1909, S. 6). Bei den Untergrund- und Röhrenbahnen würde im übrigen die Dampfkraft entweder unmöglich sein oder für die Fahrgäste eine Qual und eine gesundheitliche Schädigung bedeuten. Für die oberirdisch geführten Stadtbahnen spielen indes wirtschaftliche Erwägungen eine Rolle, und Kemmann (Londoner Verkehr, Berlin 1909, S. 39) weist darauf hin, daß mit einigen Ausnahmen „keine der Londoner Dampfbahnen, die in ihrer Wahl frei war, den Weg zur Elektrisierung für gangbar befunden hat“.

Neuerdings befindet sich das Verkehrswesen der weiträumigen Städte Englands und Amerikas wiederum in einer Umbildung, indem der Grundsatz des „rapid transit“ weiter durchgeführt wird. Der Verkehr von den Außenbezirken nach dem Stadttinnern soll allgemein (auf zahlreichen Einzelstrecken ist dies schon jetzt erreicht) als Schnellverkehr organisiert werden. Zu diesem Zweck werden die örtlichen Verkehrslinien (ganz abgesehen von dem gesondert geführten Betrieb der Fernlinien) viergeleisig ausgebaut; auf dem einen Geleisepaar verkehren die Züge, die jede einzelne Stadtbahnstation bedienen; auf dem zweiten Paar laufen die örtlichen Schnellzüge, die den Schnellverkehr von der Stadtmitte nach den Außenbezirken besorgen. Die neue Stadtlängsbahn von Newyork ist bereits nach diesem System angelegt. In London sind die Vorortslinien der Eisenbahnen längst viergeleisig ausgebaut. Vorortsschnellzüge, für das Wohnungswesen von höchster Bedeutung, laufen auf allen Vorortslinien bis zu den Endbahnhöfen in der Stadtmitte. Die Meinung der maßgebenden technischen und administrativen Kreise geht gegen-

wärtig dahin, daß Schnellverkehrslinien von der Stadtmitte Londons auch nach solchen Bezirken gebaut werden sollen, die bis jetzt keine, oder nur eine spärliche städtische Besiedelung aufzuweisen haben, und daß für den Betrieb solcher Linien nötigenfalls eine zeitweilige Beihilfe aus öffentlichen Geldern gewährt werden solle (Royal Commission Report, Vol. I, p. 14 und 78). — Während bei den Straßenbahnen angenommen wird, daß der vorteilhaft zu bedienende Verkehrsbereich etwa 12 Minuten Umkreis zu beiden Seiten der Linie umfaßt, ist bei den rasch fahrenden Schnellzügen und Schnellverkehrsmitteln der Verkehrsbereich naturgemäß ein sehr viel ausgedehnter. —

Das Bedürfnis nach Verkehrserleichterungen ist in den engräumig gebauten Großstädten kein geringeres als in den weiträumigen. Man dürfte vielleicht theoretischerweise vermuten, daß die Zusammenpferchung der Menschen eine Wegeersparnis bedeute. In Wirklichkeit ist dies indes keineswegs der Fall. Wohnstätte und Arbeitsstätte fallen heute für die Mehrzahl der Bevölkerung vollständig auseinander, in Berlin ganz ebenso wie in London oder Chicago. Die Bewohner der Mietskaserne in unseren Großstädten sind gezwungen, für Erwerb und Haushalt Wege zurückzulegen, ganz ebenso wie die Bewohner von Camdentown oder Hampstead.

Vergleichsziffern für Großstädte mit verschiedener Bebauungsdichte gibt der Bericht der Königlichen Kommission für das Londoner Verkehrswesen vom Jahre 1905 (a. a. O. S. 6):

Beförderungsziffern der örtlichen Verkehrsmittel (Stadtbahnen, Straßenbahnen, Omnibusse) auf das Jahr und auf den Kopf der Bevölkerung berechnet.

New York	Berlin	Paris	London
300	270	200	170—200

Das Verkehrsbedürfnis in Berlin, der intensivst gebauten unter diesen Großstädten, würde danach mindestens ebenso groß sein als das der extensiv gebauten Großstädte. Berlin übertrifft nach den obigen Ziffern in dem örtlichen Verkehrsanspruch das weiträumige London und reicht fast an New York heran. Dieses Ergebnis würde sich auch ohne jede statistische Ziffer herausgestellt haben. Denn eine Großstadt von der Einwohnerzahl Berlins kann nicht in ihrem Umfang beschränkt bleiben, auch wenn man die Mietskaserne zehnstöckig erbaute; eine solche Stadt hat ihre spezialisierten Geschäfts- und Fabrikviertel und ihre nach Klassen getrennten Wohnbezirke, gleichviel wie sie im übrigen gebaut sein mag. Der Bewohner einer solchen Stadt muß sich der Verkehrsmittel bedienen mindestens in dem gleichen Maße wie der Bewohner einer weiträumig gebauten Großstadt.

Auch in der Beförderungszeit steht die intensiv gebaute Stadt sicherlich nicht besser da als die extensiv gebaute. Die Zeit, die ein Berliner gebraucht, um an seine Arbeitsstätte zu gelangen, dürfte durchschnittlich auf mindestens 45 Minuten, im einzelnen noch viel höher, zu veranschlagen sein (Clemens Heiß, S. 111).

Die Entwicklung der reinen Stadtbahnen in London und Paris der Stadt- und Vorortsbahnen in Berlin ergibt sich aus folgender Zusammenstellung (Tabelle 25).

Für London geben die Ziffern der Tabelle 25, so gewaltig sie sind, noch keine irgendwie zureichende Vorstellung von den schnellfahrenden Bahnlagen des Stadtverkehrs. Es fehlen nämlich in der

Tabelle 25.

	Betrieb eröffnet	Länge in km	Baukapital		Von Straße bis Bahnsteig m	Betriebs- kraft	Auf 1 km Doppelgl. beförderte Personen Mill.	Einnahmen auf 1 Person Pf.
			insgesamt in M.	auf 1 km Doppel- gleis Mill. M.				
	Jahr							
Metropolitan Railway	1861/68	58,6	225 470 000	7,1	3—4	elektrisch	1,6	
District Rail- way	1868/84 1905	20,9	157 280 000	8,8				
City and South London	1890	10,1	49 000 000	4,8	22	elektrisch	1,9	16
Waterloo and City	1898	2,4	12 100 000	5,0	23		1,9	15,2
Central London	1900	10,4	77 400 000	7,5	30	elektrisch	4,3	16,5
Great Northern and City	1904	5,6	40 800 000	7,0	18	elektrisch	2,1	14,5
Baker Street and Waterloo	1906	8,4	71 260 000	8,5	19,5	elektrisch		16,6
London im Betriebe	1861 bis 1906	116,4	633 310 000					
ferner im Bau 20,0 km; in Vorbereitung 37,5 km								
Paris Linie 1, 2, 3	1900	36,22	108 140 000	3,7	5—15	elektrisch	4,0	12
ferner im Bau 36,4 km; in Vorbereitung 7,7 km								
Berlin Stadtbahn	1884	12,1	68 129 000	5,6	7	Dampf	3,3 (1902)	6,7
Hoch- u. Unter- grundbahn	1902	11,2	34 200 000	3,0 ¹⁾	3,75	elektrisch	3,1	12,4

1) Durchschnittlich für Hoch- und Untergrundbahnstrecken der Stammlinie Warschauer Brücke bis Station Knie. — Zum Vergleich seien hier noch die den obigen Spalten 1—9 entsprechenden Ziffern für den Betrieb einer Schwebbahn mitgeteilt:

Elberfeld-Barmen Schwebbahn	1901/03	13,3	15 300 000	1,15	4,8	elektrisch	1,0	10,5
--------------------------------	---------	------	------------	------	-----	------------	-----	------

Tabelle vollständig die Stadtlinien und Vorortslinien der großen Eisenbahngesellschaften, die in umfassendster Weise den Stadtverkehr besorgen. Die in und bei der City mündenden Eisenbahnen (Liverpoolstreet, Fenchurchstreet, Cannonstreet usw.) sind z. T. als regelrechte Stadtbahnen anzusehen, die auf ihren Ortsgeleisen dem Verkehr der von ihnen durchschnittenen dicht bevölkerten Stadtbezirke dienen. Die Eisenbahngesellschaften sind es ferner, von denen in der Hauptsache der mächtige Vorortsverkehr von Greater London geleistet wird. Die Ziffern der von den Eisenbahngesellschaften betriebenen eigentlichen Stadtlinien wären also der obigen Zusammenstellung hinzuzurechnen, wenn sich ein Bild der schnellfahrenden Stadtverkehrsmittel für London ergeben soll. Für das Wohnungswesen der arbeitenden Klassen kommt dem Stadt- und Vorortsverkehr der Eisenbahngesellschaften, die die billigen Wohnbezirke bedienen, eine große Bedeutung zu.

Mit den Londoner Stadtlinien der Tabelle 25 läßt sich die Berliner Stadtbahn nicht ohne weiteres vergleichen, da sie zum Teil dem Vororts- und Fernverkehr dient und eine Scheidung zwischen Stadt-, Vororts- und Fernverkehr hier nicht möglich ist. Die Berliner Stadtbahn ist eher den in der Tabelle nicht enthaltenen Linien der Londoner Eisenbahngesellschaften gleichzustellen. Als eine den Londoner Linien unserer Tabelle gleichstehende Anlage ist dagegen die Berliner Hoch- und Untergrundbahn zu betrachten, der künftig die von der städtischen Verwaltung zu bauende Nord-Südbahn hinzutreten wird. Würde man die Stadtlinien unserer Tabelle auf die Einheit von 1 Million Einwohner umrechnen, so ergeben sich für

London	Paris	Berlin
25,7 km	15 km	8,7 km

Stadtbahnstrecke auf 1 Million Einwohner im Jahre 1905. Dieser Vergleich ergibt indes ein unzutreffendes und für London, trotz der hohen Ziffer, noch immer ungünstiges Bild, da, wie oben bemerkt, in London die Stadtverkehrslinien der Eisenbahnen in unserer Tabelle fehlen, während für Berlin die Stadtbahnlinie eingerechnet ist. —

Während der großstädtische Verkehr rasch fahrende und rasch fördernde Verkehrsmittel verlangt, die unabhängig von der Straße sind, ist doch das an die Straße gebundene Verkehrsmittel in der Großstadt keineswegs entbehrlich, sondern es behält auch bei dem bestgestalteten Schnellverkehr seine besondere Bedeutung. Der großstädtische Verkehr innerhalb der Straßen gebraucht die für diesen Zweck geeigneten Verkehrsmittel (Straßenbahn, Kraftwagen, Omnibusse), die eine von dem Schnellverkehr völlig verschiedene Aufgabe zu erfüllen haben. Die seitherige Entwicklung hat bewiesen, daß die unabhängig von der Straße geführten Schnellverkehrslinien (Stadtbahnen, Eisenbahnen usw.) nicht die Wirkung haben, den Verkehr von der Straße wegzuziehen, sondern daß nach wie vor ein Bedürfnis für die an die Straße selbst gebundenen Verkehrsmittel bestehen bleibt. Im einzelnen zeigt es sich sogar, daß die Straßenverkehrsmittel durch den Ausbau der unabhängig von der

Straße angelegten Linien nicht nur keine Beeinträchtigung erleiden, sondern u. U. einen Zuwachs des Verkehrs empfangen. Fehlerhaft dagegen ist die Ordnung des Verkehrswesens, die den Straßenbahnen diejenigen Leistungen zuweist, die der Schnellverkehr zu erfüllen hat.

„Auch auf mittlere Entfernungen wird die Straßenbahn der Eisenbahn bei mäßigen Fahrpreisen vielfach vorgezogen: auf Entfernungen von 8—10 km tritt sie noch siegreich gegen die Eisenbahn auf und sogar auf Strecken von 13—16 km vermögen durchlaufende Straßenbahnlinien in breiteren Straßen, in denen schneller gefahren werden darf, den Eisenbahnen standzuhalten.“ (Kemmann, der Londoner Verkehr, Berlin 1909, S. 33).

Auf die Einheit von 1 Million Einwohner zurückgeführt, ergeben sich an Straßenbahnstrecken für das Jahr 1905 in

London	Paris	Berlin
67,5 km	106,0 km	116,6 km

Straßenbahn auf je 1 Million Einwohner. Auch dieser Vergleich aber zeigt nicht die richtigen Verhältnisse; denn da er nur die Streckenlänge an sich berücksichtigt, gibt er kein zutreffendes Bild von der verschiedenartigen Bedeutung und Benutzung der Straßenbahnen in den drei Großstädten. Berlin besitzt nicht nur der Streckenlänge nach das größte Straßenbahnnetz, sondern den Straßenbahnlinien fällt hier, infolge ihrer Lage, der größte Teil des städtischen Verkehrs überhaupt zu. Die Berliner Straßenbahnstrecken führen durch die Hauptverkehrsstraßen der Innenstadt und werden in einer nahezu ununterbrochenen Wagenfolge befahren, während die Straßenbahnen in London erst in den letzten Jahren in der Innenstadt zugelassen wurden und auch in Paris nur einen Teil der innenstädtischen Straßen befahren. In Berlin bildet die Straßenbahn das Hauptverkehrsmittel innerhalb der Großstadt; in London dagegen besorgte seither die Straßenbahn den Verkehr der äußeren Bezirke und dringt erst in neuerer Zeit auf einzelnen Strecken in den inneren Stadtkern ein.

Unter den neuerdings in die inneren Bezirke von London eingeführten Straßenbahnlinien, ist eine Linie zu erwähnen, die auf ihrer Hauptverkehrsstraßen durchkreuzenden Teilstrecke als „Unterstraßenbahn“ unterhalb des Straßendamms eingebaut wurde. Das Londoner County Council, das die meisten der Londoner Straßenbahnen betreibt und sie zu einer großen Bedeutung entwickelt hat, benutzte die Durchlegung einer neuen Straße, des „Kingsway“, um eine Verbindung zwischen dem nördlichen und südlichen Straßenbahnnetz mittelst eines Straßentunnels herzustellen. Die Straßenbahn tritt am Thames Embankment in einen Tunnel, unterfährt die großen Verkehrsadern des Strand und High Holborn und steigt jenseits dieser Straße mittelst einer Rampe zur Straßenoberfläche empor, von wo die Bahn als Straßendambahn nach Kingscross weiterführt.

Für den örtlichen Verkehr in Berlin vergleiche die folgende Tabelle 26. Bemerkenswert ist ein Vergleich zwischen den Jahren 1882 und 1905 hinsichtlich der Bevölkerungsvermehrung und des Verkehrszuwachses. Die Steigerung des Verkehrs ist in einem Umfang erfolgt, der über das

Maß der Bevölkerungszunahme weit hinausgeht, auch wenn wir, was selbstverständlich erforderlich ist, das Wachstum der Nachbar- und Vortortsgemeinden für die Steigerung des Berliner Verkehrs berücksichtigen. Die an die Straße gebundenen Verkehrsmittel zeigen die stärkste Entwicklung. Die neueren Verkehrsmittel haben übrigens nicht vermocht, die alten, wie den Omnibus und selbst nicht den Torwagen, zu verdrängen.

Tabelle 26.

Jahr	Pferde- droschken	Kraft- droschken	Torgagen	Omnibus	Beförderte Personen				Bevölke- rung
					Omnibus	Straßen- bahn	Stadt- und Ringbahn	Hoch- und Unter- grundbahn	
1865	2260		358	192	—	—	—	—	657 678
1866	2423		316	208	12 502 337	960 551	—	—	665 632
1872	3907		282	130	12 654 105	2 517 645	—	—	864 255
1882	4128		313	134	13 696 560	65 218 792	9 347 850	—	1 196 205
1895	7190		232	362	37 414 505	164 350 565	65 166 797	—	1 678 924
1902	8085		114	726	78 670 498	342 775 474	77 268 634	18 800 000 ¹⁾	1 911 665
1903	—		—	—	80 824 765	367 950 417	97 623 724	29 628 545	1 946 130
1904	—		—	—	93 452 837	394 559 854	110 713 991	32 091 230	1 988 809
1905	8692		112	906	111 457 043	419 535 376	124 631 616	34 529 325	2 043 385
1906	8315	801	94	965	134 966 214	443 118 016	138 525 187	37 805 884	2 091 299

B. Die technische und wirtschaftliche Gestaltung der städtischen Verkehrsmittel.

§ 52. Der Grundsatz, daß jede Verkehrsleistung von dem Benutzer nach ihrem vollen Kostenwert bezahlt werden müsse, wird im Verkehrswesen nicht allgemein und nicht unbedingt durchgeführt. Weder bei dem Postwesen, noch bei dem Eisenbahnwesen beruhen die Tarife darauf, daß die einzelne Verkehrsleistung streng nach den verursachten Kosten zu berechnen sei. Die neuzeitliche Behandlung des Verkehrs geht vielmehr davon aus, daß weder den allgemein wirtschaftlichen, noch den sozialen Interessen gedient sei, wenn für die Tarifierung des Verkehrs lediglich der Kostenaufwand zugrunde gelegt wird. Wenn dieser Grundsatz auf die Güterbewegung und die Briefbeförderung Anwendung findet, so ist er in noch höherem Grade bei der Personenbeförderung zu berücksichtigen. Wir sind gewohnt, die Anstalten für das Verkehrswesen aus sozialen Gesichtspunkten zu betrachten, die, bei richtiger Auffassung, zuletzt doch mit den wirtschaftlichen Interessen der Gesamtheit zusammenfallen.

Trotz dieser Erwägungen ist es notwendig, bei der Anlage der städtischen Verkehrsmittel die wirtschaftlichen Gesichtspunkte im Auge zu behalten. Post und Eisenbahn bedienen größere, im Staatsverband stehende Gesamtheiten, die in ihrem größeren Kreis die Mittel für den

1) Eröffnung Februar 1902.

Ausgleich der verschiedenartigen Interessen finden. Die Stadt dagegen verfügt nur über ein beschränktes Gebiet. Wenn hier die Verkehrsmittel die auf die örtlich begrenzte Leistung verwendeten Kosten nicht decken, so wird es selten gelingen, die Fehlbeträge durch Verteilung auf einen weiteren Kreis hereinzubringen. Sind die mit Verlust arbeitenden Verkehrsmittel durch private Unternehmer gebaut, so trägt das Privatkapital den Schaden und wird sich für den Bau neuer Unternehmungen nur schwer bereit finden. Ist die Stadt Unternehmerin oder muß sie anderen Unternehmern Zuschüsse leisten, so fällt der Verlust auf die städtischen Finanzen und muß von den Steuerzahlern getragen werden.

„Ernste Mahnungen in dieser Richtung sind vor allem von London gekommen, wo der meisterhaften technischen Ausführung der drei neuen Röhrenbahnen trotz befriedigender Tarife ein entsprechender wirtschaftlicher Erfolg versagt blieb. Die Zukunft der Schnellbahnentwicklung ist in erster Linie eine Frage der Wirtschaftlichkeit.“ Wittig, Weltstädte, S. 73. Wenn man dem letzten Satz auch nicht in allen Folgerungen zustimmen kann, so bedarf er doch der Hervorhebung.

Ein verkehrspolitisches Programm besitzt indes eine Stadt erst dann, wenn sie die sozialen und allgemeinen Ziele in die Behandlung des Verkehrswesens einbezieht. Wo man die Ausnutzung der für die städtische Bevölkerung unentbehrlichen Verkehrsmittel lediglich nach Gesichtspunkten des privatwirtschaftlichen Gewinns betreibt, entstehen — hier liegen in Deutschland genügend Erfahrungen vor — die schädlichsten Zustände. Eine gesunde Verkehrspolitik muß darauf ausgehen, die sozialen und die wirtschaftlichen Anforderungen im Verkehrswesen zu vereinigen. Nicht zu übersehen ist hinsichtlich der Ansprüche an Wirtschaftlichkeit, daß in England bei privaten Verkehrsanlagen eine Kapitalverzinsung von $3\frac{1}{2}$ und selbst 3% als ausreichend angesehen wird, während in Deutschland in solchem Fall $4\frac{1}{2}$ — 5% beansprucht werden. Bei den Vergleichen zwischen Deutschland und England wird dieser Umstand regelmäßig außer acht gelassen.

Für das wirtschaftliche Ergebnis der Verkehrsanlagen kommen insbesondere in Betracht: 1. die Baukosten, 2. die Betriebseinnahmen, 3. die eventuell zu leistenden Zuschüsse und die Nebenerträge.

Beginnen wir mit dem dritten Punkt, so finden wir, daß eine notwendige städtische Verkehrslinie häufig nur dann angelegt werden kann, wenn für den Bau Zuschüsse geleistet werden, und daß auch der Betrieb oft längere Zeit Zuschüsse erfordert. Die Zuschüsse, sei es für den Bau oder für den Betrieb, können aufgebracht werden: a) durch die Grundbesitzer, deren Gelände die neue Verkehrslinie auf-

schließt; b) durch die bauende bzw. betriebführende Gesellschaft selbst, wenn sie an der Linie mittelbar oder unmittelbar ein Interesse hat; c) durch einen öffentlichen Verband, eine Gemeinde oder andere Körperschaften.

Zu den Punkten a und c ist Näheres kaum zu bemerken. Der Fall b — Bau oder Betrieb von Linien, die zur Zeit verlustbringend sind — findet sich auch in Deutschland öfter bei Erwerbsgesellschaften. In England und Amerika, wo die Verkehrslinien der baulichen Entwicklung der Städte regelmäßig weit voraufgehen, sind derartige Fälle noch häufiger. Vgl. die Erleichterungen, die für den Vorstadtverkehr in dem weiteren Verkehrsbereich von Groß-London gewährt werden; Kemmann, Londoner Verkehr, 1909, S. 31; und hierzu die Bemerkung: „Einige fremde Bahnen, z. B. in Irland sind in dieser Richtung so weit gegangen, daß sie den Bewohnern neuer Häuser von einem bestimmten Steuerwert in der Nähe ihrer Linien auf eine gewisse Zeitdauer völlig kostenlose Zeitkarten verabfolgt haben.“

Der zweite Faktor, die Betriebseinnahme, kann allerdings zum voraus nur veranschlagt, nicht nach seinen tatsächlichen Ergebnissen bestimmt werden. Wohl aber können wir für die Anlage eines städtischen Verkehrsmittels wesentliche vorgängige Feststellungen treffen, welche Einnahme erforderlich ist, damit eine Verkehrslinie einen wirtschaftlichen Ertrag liefert. Hiernach bestimmt sich wiederum die Wahl unter den für die Ausführung anzunehmenden Verkehrsmitteln.

Die Untersuchungen von Rich. Petersen haben berechnet, wie a) die Verkehrsdichte, b) das Anlagekapital und c) die Fahrpreiseinnahmen in ein Verhältnis zu bringen sind, damit ein bestimmtes wirtschaftliches Ergebnis aus einer Verkehrslinie erzielt wird. „Bei einem Verkehr von 3 Millionen Reisenden auf das Kilometer Bahnlänge und einem Anlagekapital von 3 Millionen Mark für das Kilometer Bahnlänge ist zu 5% Verzinsung des Anlagekapitals eine Durchschnittseinnahme erforderlich von etwas mehr als 13 Pfennigen. Bei dem gleichen Verkehr und einem Anlagekapital von 6 Millionen Mark für das Kilometer Bahnlänge muß die Durchschnittseinnahme etwas größer sein als 18 Pfennige. Beträgt der Verkehr aber nur eine Million Reisende auf 1 Kilometer Bahnlänge, so würde ein Anlagekapital von 6 Millionen Mark für das Kilometer eine Durchschnittseinnahme von etwa 43 Pfennigen von jedem Reisenden nötig machen“ (Petersen, Aufgaben des großstädtischen Verkehrs, Berlin 1908, S. 40).

Die Dichtigkeit des Verkehrs, die auf einer Stadtbahn zu erreichen ist, hat erfahrungsgemäß gewisse, wenn auch weit gezogene Grenzen. „Am höchsten steht die Pariser Stadtbahn mit 5,3 Millionen Reisenden auf einen Kilometer Bahnlänge; doch sind die Verhältnisse in Paris aus bestimmten Gründen (insbesondere mangelnder Wettbewerb der Straßenbahn auf den Hauptlinien) mit denen an anderen Orten nicht zu vergleichen. Am nächsten kommt die Central Londonbahn mit 4,3 Millionen

Reisenden auf das Kilometer Bahnlänge (inzwischen heruntergegangen auf 3,5 Millionen), dann die Hoch- und Untergrundbahnen auf der Manhattan-Halbinsel in New-York mit einem Durchschnitt von 3,2 Millionen Reisenden. Sämtliche übrigen Stadtbahnen haben einen geringeren Verkehr als 3 Millionen Reisende für einen Kilometer Bahnlänge als Durchschnitt des ganzen Netzes“ (Petersen a. a. O. S. 41). Die Berliner Hochbahn erzielt bei einer Staffelung der Fahrpreise in zwei Wagenklassen mit Fahrpreisen von 10 bis 40 Pfennigen eine Durchschnittseinnahme (einschließlich der Flachbahn) von 12 Pfennigen auf den Fahrgast. Die in den verschiedenen Städten gemachten Erfahrungen werden von Petersen dahin zusammengefaßt:

„Für die deutschen Verhältnisse kommen wir zu dem Ergebnis, daß alle Schnellbahnunternehmungen auf eine dem üblichen Zinsfuß angemessene Rente verzichten müssen, die eine höhere Durchschnittseinnahme als etwa 13 Pfennige brauchen, d. h. Bahnen, die ein Anlagekapital von annähernd 6 Millionen Mark auf das Kilometer Bahnlänge erfordern, werden auf lange Jahre hinaus eine Verzinsung ihres Kapitals nicht aufbringen können“ (a. a. O. S. 43).

Hiermit gelangen wir zu dem ersten der oben S. 336 genannten Faktoren, den Baukosten. Als Durchschnitte für die Anlagekosten städtischer Verkehrsmittel lassen sich etwa angeben:

Für ein Kilometer Doppelgleis	
Straßenbahnen mit Oberleitung	200—400 000 M.
„ „ „ Unterleitung	500 000 „
Damm- und Einschnittbahnen	1—1,15 Mill. „
Hochbahnen	3 Mill. „
Untergrundbahnen	6 Mill. „

Bei den für den städtischen Schnellverkehr in Betracht kommenden Verkehrsmitteln — Hochbahn und Untergrundbahn — zeigt sich ein weiter Unterschied. Der Bau von Untergrundbahnen (die innenstädtischen Strecken überschreiten den obigen Durchschnitt bedeutend) ist so kostspielig, daß niedrige Tarife, wie sie das Interesse der Bevölkerung und des Wohnungswesens verlangt, hier kaum möglich sind oder die Gewährung von Zuschüssen fordern, die die Gesamtheit belasten. Von der Wahl der Verkehrsmittel hängen also in hohem Maße die Leistungen ab, die das Verkehrswesen für die städtische Bevölkerung und für die Boden- und Wohnverhältnisse bieten kann.

Vgl. hierzu Wittig, Weltstädte, S. 75: „Man wird also die teuerste Form der Schnellbahn, die Untergrundbahn, mit wirtschaftlichem Erfolg nur bei dichtestem Verkehr in Anwendung bringen dürfen, bei mäßigerem Verkehr aber weniger kostspielige Ausführungen wählen müssen, also Hochbahnen und Schwebbahnen und in Außengebieten Einschnittbahnen und Dammbahnen.“ — In Groß-Berlin ist dagegen neuerdings seitens der beteiligten Gemeinden die Absicht ausgesprochen

worden, lediglich Untergrundbahnen zu bewilligen und keine Hochbahnen zu gestatten, da die Hochbahnen angeblich einem Stadtteil den Anstrich der Vornehmheit nehmen. Gegen diese Auffassung werden wesentliche Einwendungen vorgebracht. Die hohen Anlagekosten der Untergrundbahnen verbieten einen billigen Tarif, wie er zur befriedigenden Gestaltung des Wohnungswesens erforderlich ist. Als Verkehrsmittel ist die Hochbahn, wo ihre Anlage möglich ist, der Untergrundbahn vorzuziehen. Daß ein Stadtteil durch das oberirdische Beförderungsmittel verunziert oder benachteiligt werde, ist endlich kaum zutreffend; die Erfahrung zeigt, daß die Hochbahn auf die Wertentwicklung der von ihr durchzogenen Straßen im allgemeinen günstig einwirkt. Vgl. gegen den „Untergrundbahn-Fanatismus“ H. Dietzsch, Kommunale Rundschau II, Nr. 15 und 16.

Gegenüber den Kosten der Stadtbahnen mit eigenem Bahnkörper sind die Baukosten der Straßendammbahnen sehr niedrig (vgl. oben S. 338). Schon aus diesem Umstand ergibt sich, daß der Straßenbahn dauernd ein weites Feld im Stadtverkehr bleibt und daß sie den eigentlichen Stadtbahnen vielfach ergänzend zur Seite treten kann. Insbesondere für die Leitung des Verkehrs in den Außenbezirken und für die Aufschließung neuen Baugeländes wird die billig angelegte Straßenbahnlinie stets wichtige Leistungen für das Wohnungswesen zu erfüllen haben. Eine geringe Bebauungsdichte ist schon hinreichend, um die Anlage einer Straßenbahnlinie zu ermöglichen. Nach den von Paul Möller angestellten Berechnungen genügt bereits eine landhausmäßige Bebauung mit Grundstücken von $\frac{1}{6}$ ha für jede Familie, um die Betriebskosten einer Straßenbahnlinie zu decken.

Für die Leistungsfähigkeit des städtischen Verkehrswesens kommen ferner in Betracht das System der städtischen Ansiedelung und die Grundsätze der Linienführung der Verkehrseinrichtungen. Das System der Stadtanlage und des Bebauungsplanes kann der Verkehrsentwicklung günstig oder ungünstig sein. Der Verkehr stellt bestimmte Anforderungen an die Technik des Städtebaues.

Der städtische Verkehr im weitesten Sinne bedarf der Berücksichtigung in der Straßenführung. S. oben S. 195 und die Abb. 29 und 30. Die günstigsten Bedingungen für die Entwicklung des Verkehrs sind dann gegeben, wenn in dem System der Stadtanlage die Längslinie — Verkehrslinie — betont wird; vgl. auch meine Städtischen Bodenfragen S. 111 und hier oben § 29 fg.

Hinsichtlich der Linienführung der Verkehrseinrichtungen bestehen bei den Stadtverwaltungen und bei Städtebauern im einzelnen noch unzutreffende Anschauungen. Für Stadtbahnen wird die Ringlinie immer noch öfter als geeignete Form des großstädtischen Verkehrsmittels betrachtet.

„In städtischen Körperschaften pflegen Stadtbahnprojekte meistens zunächst in Form von Ringlinien aufzutreten. Ein Musterbeispiel dafür, wie man die Linienführung einer Stadtbahn nicht machen soll, bildet die Wiener Stadtbahn“ (Petersen, Personenverkehr, Berlin 1908, S. 49). Vgl. hierzu Kemmann, Londoner Verkehr S. 23: „Die in der Ringschleife verkörperte Auffassung, daß der Großstadtverkehr eine Zusammenfassung der Einführungspunkte des Fernverkehrs durch örtliche Schnellbahnen erfordere, hat sich als völlig verfehlt erwiesen; mit diesem Prinzip ist jetzt durch Röhrenbahnen gründlichst aufgeräumt, bei denen im Gegensatz zur Ringbahn Gewicht darauf gelegt wird, von den Einführungspunkten auf radialem Wege nach dem Stadttinnern gelangen zu können.“ —

Für die Stadterweiterung und das Wohnungswesen von großer und bisher ungenügend beachteter Bedeutung sind, wie oben S. 133 dargelegt, die Eisenbahnanlagen, deren Bahnhöfe, Dämme und Fahrgeleise häufig rücksichtslos das Stadterweiterungsgelände sperren und zerschneiden. Hier erscheint eine Wandlung des seither befolgten Systems und eine Anpassung an die Bedürfnisse der Stadterweiterung erforderlich.

Die wohnungspolitischen Mittel, die uns die neuzeitliche Technik des Verkehrswesens in die Hand gibt, sind von großer Tragweite, und an sie knüpft sich zum guten Teil die Aussicht auf eine Besserung der städtischen Wohnweise. Gerade auf diesem Gebiete aber haben unsachliche Interessen und Gegnerschaften in den deutschen Großstädten lange Zeit die Fortschritte gehindert, und auch heute sind noch Widerstände zu überwinden.

Vgl. über die ältere Berliner Auffassung meine „Berliner Kommunalreform“ (1892, Städt. Bodenfragen, S. 34f.). Die damaligen Anschauungen auf dem Gebiete des Verkehrswesens sind zum Glück aus der Stadtverwaltung verschwunden, und man mag sich kaum erinnern, welche Meinungen zu jener Zeit die Herrschaft besaßen. Die Hindernisse, die die heutige Verkehrspolitik in Berlin findet, gehen in ihrer Grundlage auf die damalige Zeit zurück, und man kann nur wünschen, daß sie vollständig beseitigt werden.

Die Einrichtungen für den städtischen Verkehr müssen der Entwicklung vorausgehen und nicht ihr nachfolgen. Eine richtige Verkehrspolitik wird auch die doppelte Eigenschaft erkennen, die den neuzeitlichen Verkehrsmitteln innewohnt. Die Verkehrsmittel haben zunächst dazu gedient, die Bevölkerung nach den Städten in Bewegung zu setzen. Bei richtiger Verkehrs- und Bodenpolitik werden sie, wie das Beispiel Belgiens zeigt, dazu dienen, die Seßhaftigkeit und die Ansässigmachung der Bevölkerung zu fördern.

Literatur.

Rud. Eberstadt, Städtische Bodenfragen. Berlin 1894.

Arthur Mülberger, Eisenbahnreform in Württemberg. Tübingen 1896.

- G. Pinkenburg*, *Berliner Verkehrsverhältnisse*. Berlin 1898.
- Paul Möller*, *Wohnungsnot und Grundrente*. *Conrads Jahrbücher* 1902, Bd. LXXVIII, S. 32.
- G. Schimpff*, *Die elektrischen Lokalbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika*. *Zeitschrift für Kleinbahnen*, Bd. X, S. 527f. Berlin 1903.
- Clemens Heiß*, *Wohnungsreform und Lokalverkehr*. Göttingen 1903.
- Ernst Hirschberg*, *Berliner Statistik*, H. 1. Berlin 1903.
- M. Hamburger*, *Denkschrift über die Beziehungen zwischen Berlin und seinen Nachbarorten, im Auftrage des Magistrats verfaßt*, 1903.
- G. Kemmann*, *Entwicklung der städtischen Schnellbahnen*. Separatabdruck aus der *Deutschen Bauzeitung*. Berlin 1904.
- Royal Commission on London Traffic*, Vol. I. London 1905.
- E. Mahaim*, *Entwicklung der schnellen und billigen Verbindungen*. *Zeitschrift für Wohnungswesen* 1907, Bd. VI, H. 3, S. 29f.
- R. Petersen*, *Personenverkehr und Schnellbahnprojekte in Berlin*. Berlin 1907.
- G. Kemmann*, *Bericht über die Tunnelentwürfe der Großen Berliner Straßenbahn*. Berlin 1908.
- Ders.*, *Die Tunnelentwürfe der Großen Berliner Straßenbahn, Replik*. Berlin 1908.
- Fr. Krause*, *Entwurf für neue Verkehrswege in Berlin*. Berlin 1908.
- Mattersdorf*, *Die Berliner Straßenbahn-Verkehrsnot*. Berlin 1908.
- P. Wittig*, *Die Untergrundbahn nach Westend*. Berlin 1908.
- Rich. Petersen*, *Die Aufgaben des großstädtischen Personenverkehrs und die Mittel zu ihrer Lösung*. Berlin 1908.
- Ders.*, *Zeichnerische Darstellung von Ertragsberechnungen für wirtschaftliche Unternehmungen der Städte*. Berlin 1909.
- Ekkehard*, *Lasciate ogni speranza*. Berlin 1909.
- P. Wittig*, *Die Weltstädte und der elektrische Schnellverkehr*. Berlin 1909.
- G. Kemmann*, *Der Londoner Verkehr*. Berlin 1909.
- Eberstadt, Möhring und Petersen*, *Groß-Berlin, Ein Programm für die Planung der neuzeitlichen Großstadt*. Berlin 1910.

2. Ansiedelung durch Rentengutsbildung.

§ 53. Rentengüter sind solche Grundstücke, die — im Gegensatz zu der Bodenleihe des Erbbaurechts — zu dauerndem Eigentum besessen werden und mit einer festen Geldrente belastet sind. Zunächst für die landwirtschaftlichen Verhältnisse eingeführt, wird die Institution des Rentengutes neuerdings auf dem Gebiet des Wohnungswesens zur Ansässigmachung von Industriearbeitern benutzt.

Bestrebungen, die den Erwerb kleiner und mittlerer Bauerngüter fördern und hierbei im Interesse der wenig bemittelten Käufer an die Stelle des Kapitalzahlungsprinzips das Rentenzahlungsprinzip setzen wollten, traten in Preußen seit den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts mehrfach hervor. Nachdem die durch das Ansiedelungsgesetz für Pommern und Westpreußen (vom 26. April 1886) ermöglichte Form der Schaffung von Bauerngütern, die dem Erwerber gegen eine feste Jahresrente überlassen werden, sich gut bewährt hatte, wurde die Regierung durch den Landtag ersucht, einen Gesetzentwurf einzubringen, der die Ein-

richtung des Rentengutes allgemein auf die Monarchie ausdehnen sollte. Die Ergebnisse waren die Rentengesetze von 1890 und 1891. Regelmäßig entsteht das Rentengut dadurch, daß ein großes Gelände in kleine und mittlere Güter zerlegt wird. Der Erwerber des Rentengutes leistet nur eine Anzahlung von 25%, während der größte Teil ($\frac{3}{4}$) des Kaufpreises in der Weise aufgebracht wird, daß ein staatliches Institut — die Rentenbank — den Betrag in Rentenbriefen auszahlt; der Käufer des Rentengutes hat diese Briefe mit einer Tilgungsrente von 4% zu verzinsen, durch die nach 60 Jahren die Schuld getilgt wird. Das Rentengut hat sich als ein gutes Mittel der inneren Kolonisation für landwirtschaftliche Gebiete erwiesen.

Die Übertragung der Einrichtung des Rentengutes von der landwirtschaftlichen auf die industrielle Bevölkerung erschien angezeigt und durchführbar. Daß dem Industriearbeiter die Selbstmachung und der Erwerb von Grundbesitz selber erwünscht und von Vorteil ist, zeigt in größerem Maßstab das Beispiel Belgiens. Die ersten Versuche gingen von derjenigen Stelle aus, die für die Ansiedelung von Industriearbeitern mit großem Erfolge tätig ist; es ist der von Pastor v. Bodelschwingh geleitete Verein Arbeiterheim in Bielefeld. Bis zum Jahre 1903 waren 22 Grundstücke des Vereins von der Generalkommission Münster versuchsweise als Rentengüter behandelt worden.

Im Jahre 1905 war das preußische Landwirtschaftsministerium in Verhandlungen eingetreten, die den Zweck hatten, die Begründung von Rentengütern unter Inanspruchnahme von Rentenbankkredit zur Selbstmachung von Industriearbeitern zu ermöglichen. Als grundsätzliche Erfordernisse wurden festgestellt: 1. die Mindestgröße des Rentengutes solle 0,125 ha betragen; 2. die Gründung müsse ausgehen von Kommunalverbänden, gemeinnützigen Vereinen oder Arbeitgebern; spekulative Interessen bei der Aufteilung von Grundstücken sollten ausgeschlossen sein. Am 8. Januar 1907 erging ein gemeinschaftlicher Erlaß der preußischen Ministerien der Finanzen und der Landwirtschaft, der die Grundsätze für die Errichtung kleiner Rentengüter allgemein bestimmt. Rentengüter im Sinne der Ministerialverordnung sind „Einfamilienhäuser nebst einem Garten von $\frac{1}{8}$ ha = rund $\frac{1}{2}$ Morgen Größe, die nicht gegen Barzahlung des Kaufpreises, sondern im wesentlichen gegen Übernahme einer festen Geldrente gezahlt werden“. Das Rentengut wird vom Staat mit $\frac{3}{4}$ des Stellenwertes (d. i. Boden und Bauwert zusammengenommen) beliehen, wenn für das letzte Viertel eine langfristige Hypothek nachgewiesen wird; andernfalls wird das Darlehen in Höhe von $\frac{2}{3}$ des Stellenwertes gegeben. Der Rest von $\frac{1}{4}$ bzw. $\frac{1}{3}$ ist seitens des Rentengutkäufers zu beschaffen und wird, soweit die eigenen Mittel des Käufers nicht ausreichen, regelmäßig durch die Landesversicherungsanstalten gegeben. Vgl. den Abdruck des Ministerialerlasses im Anhang Nr. III.

Auf Grund dieser Bestimmungen ist bereits in den Jahren 1907 und 1908 die Errichtung von Rentengütern für Industriearbeiter mehrfach vorgenommen worden. Im November 1907 wurde seitens des preußischen Staates zwischen Weidenau und Siegen ein Gelände von

300 Morgen Umfang angekauft, das durch die Generalkommission Münster zu Einfamilienhäusern für Industriearbeiter unter Zugabe eines Gartens von $\frac{1}{2}$ Morgen Größe aufgeteilt wird. In Eidelstedt (Holstein) wurde von dem gemeinnützigen Bau- und Sparverein ein Gelände von 33 ha erworben, das zu Rentengütern verwendet wird; das Baukapital — 4500 bis 5000 M. für das Haus — wird seitens der Rentenbank in Stettin gegeben. — Die Stadt Lennep hat im Jahre 1908 mit der Errichtung von Rentengütern begonnen, die in erster Reihe an Industriearbeiter abgegeben werden sollen. Die Häuser kosten einschließlich $\frac{1}{2}$ Morgen Grund und Boden 6000 M.; als Darlehen geben die Preußische Rentenbank 4500 M. und die Rheinische Landesversicherungsanstalt 750 M., so daß der Käufer nur eine Anzahlung von 750 M. zu leisten hat. Für Verzinsung und Tilgung sind jährlich 210 M. aufzubringen, wogegen der Käufer nach einer Reihe von Jahren schuldenfreies Eigentum erhält. — Die Bergwerksgesellschaft Trier hat auf der Zeche Radbod bei Hövel eine Arbeiterkolonie angelegt, in der Rentengüter errichtet und mit Einfamilienhäusern nach den Entwürfen von K. Siebold-Bethel-Bielefeld ausgestattet werden. Der Preis des Rentenguts einschließlich Grund und Boden beträgt rund 6000 M., die in den zuvor geschilderten Formen aufgebracht werden. Die Durchführung des Unternehmens erfolgt durch die Generalkommission Münster und unter Leitung des Regierungsrats Bäumer. — Der Kreis Königsberg in der Neumark und der Landkreis Dortmund haben die Errichtung von Arbeiterrentengütern beschlossen. — Von erheblichen Fortschritten der Rentengutbildung wird aus Schleswig-Holstein berichtet; beim Abschluß des Jahres 1908 betrug die Gesamtzahl der Rentengüter in der Provinz 98 mit 1664 ha Größe und 1921 604 M. Grundstücksbeleihung des Staates. In Neumünster ist durch die Bemühungen des Regierungsrats Dr. Rintelen das Unternehmen einer gartenstadtmäßigen Rentengutssiedelung (Frühjahr 1910) gesichert. — In der Provinz Hannover hat, nachdem das Reichsversicherungsamt als Aufsichtsbehörde die Beleihung von Rentengütern beanstandet hatte, die Landesversicherungsanstalt veranlaßt, daß die Kreiskommunalverwaltungen die Vermittlung übernehmen und die von der Landesversicherungsanstalt empfangenen Gelder ihrerseits den Rentengutserwerbem als Darlehen (2. Hypotheken) gewähren. — Durch private Tätigkeit sind Rentengüter für Arbeiter und Handwerker in Freiwalde bei Maldeuten (Westpreußen) von Ernst Hildebrandt errichtet worden; die einzelnen Stellen kosten rund 3500 M. (Die obigen Angaben sind nach Zeitungsberichten zusammengestellt).

Die $3\frac{1}{2}$ %igen Rentenbriefe unterliegen zurzeit einem Kursverlust von 7—9 %, der gleich einer Verteuerung des Rentengutskredits wirkt. Durch Ministerialerlaß vom 23. November 1908 ist verfügt worden, daß nach Wahl des Empfängers statt der $3\frac{1}{2}$ %igen Papiere mit 4 % verzinsliche Rentenbriefe ausgegeben werden können, wodurch indes der — allerdings an sich recht niedrige — Rentengutskredit in gleicher Weise verteuert wird. Zur Beseitigung der Schwierigkeit ist von verschiedenen Seiten der Vorschlag gemacht worden, daß die Landesversicherungsanstalten die Rentenbriefe in Pfand nehmen und dem An-

siedler ein — durch die verpfändeten Briefe gegen jeden Verlust gesichertes — Darlehen geben sollten.

Vgl. über diese Vorschläge Riechert, *Die Kleinsiedelungen der Königlichen Generalkommission zu Bromberg*, Berlin 1908; Fürstenberg, *Die Rentengutsanlage Weidenau*, *Zeitschr. für Wohnungswesen*, VIII, 1910, S. 124; siehe auch Hecker, *Wohnungsfrage*, S. 108 fg.

Um die Verzinsung und Tilgung der Hypothek von einem vorzeitigen Todesfall unabhängig zu machen, wird den Arbeitern, die ein Haus oder Grundstück ankaufen, der Abschluß einer Hypothekar-Lebensversicherung empfohlen. Die Versicherung kann auf den Todesfall oder auf den Erlebensfall abgeschlossen werden, in der Weise, daß das Kapital entweder schlechthin im Fall des Ablebens des Versicherten oder beim Erreichen eines bestimmten Lebensalters (z. B. 60. Lebensjahr) fällig wird. Bis Ende 1909 waren im Rheinland 103 Versicherungen mit einer Versicherungssumme von 529 292 M. abgeschlossen worden (Lindecke, *Mitteilungen des Rheinischen Vereins*, 1910, S. 3). Siehe unten § 60, Tätigkeit des Rheinischen Vereins zur Förderung des Arbeiterwohnungswesens.

Literatur.

- H. Linschmann*, *Die Wirkungen der preußischen Rentengutsgesetzgebung*. *Landwirtschaftl. Jahrbücher* 1905, H. 1.
- Anwendung des Rentenbankkredits zur Selbsthaftmachung von Industriearbeitern*. *Zeitschrift für Wohnungswesen* 1905, Bd. III, S. 293.
- H. Mewes*, *Lebensversicherung und Hypothekentilgung*. *Zeitschrift für Wohnungswesen* 1907, Bd. IV, S. 225.
- B. Sering*, Art. „Rentengut“ in *Elsters Wörterbuch der Volkswirtschaft*, 2. Aufl., Bd. II, S. 712. Jena 1907.
- Riechert*, *Die Kleinsiedelungen der Königlichen Generalkommission zu Bromberg*, 2. Aufl. Berlin 1908.
- Herm. Hecker*, *Die Wohnungsfrage und das Problem architektonischen Gestaltens*. Aachen 1909.
- Fürstenberg*, *Die Rentengutsanlage der Arbeiterwohnungsgenossenschaft in Weidenau*. *Zeitschrift für Wohnungswesen* 1910, Bd. VIII, S. 105f.
- Lindecke*, *Die Hypothekentilgung mit Hilfe der Lebensversicherung*. *Mitteilungen des Rheinischen Vereins für Kleinwohnungswesen* 1910, Bd. VI, S. 1f.

3. Gartenstädte. Landhaussiedelungen. Feiertagshäuschen.

§ 54. Als Gartenstadt wird eine Form der Siedelung bezeichnet, die die Vorzüge des städtischen Zusammenwohnens und der hieraus entspringenden gesellschaftlichen und geschäftlichen Vorteile vereinigen will mit einer dem Landleben angenäherten Wohnweise. Zugleich soll die städtische Grundrente, insoweit sie durch die Gründung und das Wachstum der Städte gesteigert wird, der Allgemeinheit zufließen. Die Anlage der Stadt soll, wie der Name besagt, den Charakter einer in Gartenpflanzungen hineingebauten städtischen Siedelung tragen. Dem

Landbau und Gartenbau bleibt ein erheblicher Teil des Bodens vorbehalten. Die Gewerbetätigkeit ist keineswegs ausgeschlossen, wird jedoch in besondere hierfür geeignete Bezirke verwiesen.

Um die Zusammendrängung der Menschen zu vermeiden und die Weiträumigkeit der Bebauung dauernd zu erhalten, soll die Gartenstadt planmäßig für die Aufnahme einer bestimmten Anzahl von Bewohnern angelegt, also in ihrer Größe begrenzt werden. Ist die verfügbare Fläche ausgebaut, so wird eine neue Gartenstadt gegründet. — Es ist vielleicht nicht allgemein bekannt, daß bereits der griechische Städtebau eine Begrenzung des Stadtumfangs kannte und ihr in seiner Bevölkerungspolitik und Koloniegründung Rechnung trug; vgl. S. 16. Doch ist zu bemerken, daß die griechischen Städte vorwiegend eine von der Landwirtschaft lebende Bevölkerung umfaßten, für die sich — insbesondere bei der damaligen Technik des Ackerbaues — der gegebene Nahrungsspielraum nicht unbegrenzt vermehren ließ. Für eine industrielle Bevölkerung liegt ein Zwang zu ähnlichen Beschränkungen nicht oder zurzeit nicht vor.

Die Bezeichnung „Gartenstadt“ soll, wie die Träger der Bewegung nachdrücklich hervorheben, nur auf solche Unternehmungen angewandt werden, die nach den eingangs dargelegten Grundsätzen als selbständige Siedelungen und auf genossenschaftlicher Grundlage unter Ausschluß jeder privatgewerblichen und spekulativen Absicht angelegt werden; siehe Zeitschr. „Die Gartenstadt“, III, Sept. 1909, S. 85. Wird eine gartenmäßige Siedelung im Anschluß an eine bereits bestehende Stadt angelegt, so bezeichnet man sie als Gartenvorstadt.

Im Jahre 1896 veröffentlichte Theodor Fritsch eine Schrift „Die Stadt der Zukunft“. Der Gedankengang des Verfassers geht dahin, daß eine Stadt, auf der Grundlage des genossenschaftlichen Bodeneigentums gegründet, planmäßig in der Weise angelegt werden könne, daß die Nachteile der großstädtischen Besiedelung vermieden würden. Im Gegensatz zu dem heutigen System der Stadtanlage sollte die neue Stadt mit der Bebauung in den Außenbezirken beginnen und allmählich mit größerem Wachstum schrittweise bis zu einem Stadtkern vorrücken, der die bevorzugten Monumentalbauten enthalte. Der Stadtplan stellt etwa die Hälfte eines Kreises oder einen Fächer dar. Im zuerst zu bebauenden Außenbezirk ist das Gelände für Fabriken und Industriebetriebe bestimmt; daran schließt sich stadteinwärts der Bezirk für Arbeiterwohnungen, während die folgenden inneren Ringe zu Bebauung mit hochwertigeren Häusern dienen sollen, bis der für die öffentlichen Gebäude vorbehaltene Mittelpunkt erreicht ist. Fritsch teilt eine Reihe von Grundplänen für die neue Stadtanlage mit und erörtert im einzelnen die Vorteile einer städtischen Bebauung, die das Bodeneigentum der Gemeinschaft erhält, dagegen die Grundstücke für den Privatbesitz mit langfristiger Pacht (dem Erbbaurecht entsprechend) veräußert.

Die Gartenstadtbewegung selbst hervorgerufen zu haben, ist das Verdienst von Ebenezer Howard, dessen Buch „Garden Cities of

to-morrow im Jahre 1902 (als dritte Auflage einer älteren Schrift „To-morrow“) erschien. Howard stellt die Vorzüge und die Nachteile des Landlebens und der städtischen Siedelung in knappen Skizzen einander gegenüber und gelangt zu dem Ergebnis, daß die Gartenstadt nach den oben angegebenen Grundsätzen als die neuzeitliche Form der Stadtanlage zu erstreben sei. Wegen der Erfolge in England s. § 63.

In Deutschland ist die Gründung von Gartenstädten bereits an mehreren Stellen in die Wege geleitet worden. In Königsberg i. Pr. ist eine Arbeitergartenstadt in Rathshof angelegt, die gartenmäßige Ansiedelungen für Arbeiter durch genossenschaftliche Vereinigung herstellt. Die Häuser werden nach Entwürfen von Fritz Bleyer auf Erbbauland errichtet. Die Genossenschaft baut insbesondere drei Haustypen, Form I im Bauwert von 5500—6500 M., Form II 8000—10000 M., Form III 12000—17000 M. (Zentralblatt der Bauverwaltung 1909, S. 250). — In Nürnberg ist im September 1908 eine Genossenschaft zur Anlage einer Gartenstadt begründet worden. Der Stadtmagistrat hat sich hier mit einer Einlage von 20000 M. beteiligt. Der Ankauf eines geeigneten Geländes steht vor dem Abschluß. In Ausführung begriffen ist die Gartenstadt Hellerau bei Dresden, 3½ km von der Stadtgrenze gelegen. Das Gelände der Gartenstadt umfaßt eine Fläche von ca. 140 ha, für die R. Riemerschmied einen trefflichen Bebauungsplan entworfen hat. Die Vorbereitung des ganzen Unternehmens erfolgt durch die Deutschen Werkstätten für Handwerkskunst in Dresden, die einen Teil ihres Betriebes in die neue Gartenstadt verlegen werden. Das Gelände wurde zu 1,50 M. für den Quadratmeter von den einzelnen Vorbesitzern erworben. Die Aufteilung soll in der Weise bewirkt werden, daß je ein Bezirk für Kleinhäuser, für Landhäuser und für die vorerwähnten Werkstätten ausgeschieden wird, während zwei weitere Bezirke der späteren Verwendung und den Zwecken der Allgemeinheit vorbehalten bleiben. Für die Bautätigkeit sind (von dem Allg. sächs. Baugesetz abgesehen) keine Einzelbestimmungen getroffen; dagegen unterliegt jeder Bau der vorgängigen Beurteilung durch eine Kommission, der Th. Fischer, H. Muthesius, R. Riemerschmied und O. Gassmann angehören. Dem Bau von Kleinwohnungen in der Form des Einfamilienhauses wird besondere Aufmerksamkeit zugewandt; Musterbeispiele nach dem von Riemerschmied für die Münchener Ausstellung 1908 erbauten Vorbild eines Kleinhauses sind in der Ausführung begriffen. Für gewerbliche Zwecke soll Gelände vorteilhaft abgegeben werden, wobei sich die Gartenstadt nach dem Beispiel der Stadt Ulm ein Wiederkaufsrecht für den Fall späterer Veräußerung vorbehält.

In Straßburg-Stockfeld wird eine Gartenvorstadt (s. oben) durch die gemeinnützige Baugenossenschaft unter Mithilfe der Stadtverwaltung angelegt. Die Siedelung ist für die Aufnahme von 400 Häusern mit rund 800 Wohnungen und eine Bevölkerung von etwa 4000 Bewohnern berechnet.

Durch die Deutsche Gartenstadtgesellschaft (Sekretär Hans Kampffmeyer-Karlsruhe) ist die Gartenstadtbewegung seit 1909 in weitere Kreise getragen worden. Die Zeitschrift der Gesellschaft unterrichtet über die Fortschritte in der Begründung und Durchführung neuer Unternehmungen. Genossenschaften zur Anlage von Gartenstädten sind nach

Berichten seit Anfang des Jahres 1910 begründet worden in Hüttenau a. d. Ruhr, Erlangen, Fischbach b. Nürnberg, Feucht, Hof a. S., Fürth i. B., Magdeburg, Berlin, Hamburg. Die Errichtung von Bauten wird gemeldet von der Einfamilienhaussiedelung Katzwang bei Nürnberg und von der Gartenstadt Ansbach. — Wegen der unter Benutzung der Rentengutsbildung begründeten Gartenstadt Neumünster s. oben S. 343.

Eine wirkungsvolle Darstellung der Gartenstadtbestrebungen gibt v. Berlepsch-Valendas in seiner (gemeinsam mit Architekt Hansen bearbeiteten) Schrift „Die Gartenstadt“ München-Perlach. Zur Anlage einer Gartenstadt wird das gut geeignete Waldgebiet des Perlacher Forstes südlich von München vorgeschlagen; zwei Siedelungen von je 90—100 ha Umfang, günstige Verbindungen durch bereits bestehende Bahnlinien bietend — im Verhältnis zu dem Gesamtumfang des Forstes eine kleine Fläche — sollen in der Form der Gartenstadt bebaut werden. Die Veröffentlichung v. Berlepschs enthält den klar durchdachten Bebauungsplan der beiden Siedelungen, die Einzelausarbeitung eines Teils der Straßen und der öffentlichen Plätze; ferner ansprechende Entwürfe für Kleinhäuser im Reihenaubau. Der Text der Schrift behandelt in eindrucksvoller Weise die Mißstände und die Reformaufgaben auf dem Gebiet des Wohnungswesens.

Weitläufig angelegte und mit freistehenden, von Gärten umgebenen Einfamilienhäusern bebaute Siedelungen sind in Deutschland bereits mehrfach vorhanden. Es sind hier zunächst die von Krupp angelegten Arbeiterkolonien zu nennen, die, wie Altenhof und die neue Siedelung Margaretenhof, als gartenmäßige und mit trefflichen landschaftlichen Wirkungen ausgestattete Anlagen anzusprechen sind (vgl. unten § 57). In neuerer Zeit ist man dazu übergegangen, landhausmäßige Siedelungen in vorhandene Wälder und unter Erhaltung des Waldbestandes hinein-zubauen.

Zu den durch Eingliederung in ältere Waldbestände entstandenen Siedelungen zählt die Villenkolonie Buchschlag, auf hessischem Gebiet in der Nähe von Frankfurt a. M. errichtet. Die Wohnungsgesellschaft Buchschlag hat das Gelände von der Großherzoglich hessischen Domänenverwaltung erworben und leitet die Besiedelung als gemeinnütziges Unternehmen. Die Häuser sind künstlerisch angelegt und stehen im Preise von rund 14000 M.

Ein großes Waldgelände ist in der Nähe von Mülheim a. d. Ruhr, im Mittelpunkt des rheinischen Industriebezirks, zur Anlage einer Waldhaussiedelung erworben worden. Das Gelände hat einen Umfang von 1612 Morgen und ist seinerseits wieder von größeren Waldungen umgeben, die ein zusammenhängendes Waldgebiet von 20000 Morgen bilden. Zur Ausführung des Unternehmens wurde die Broich-Speldorfer Wald- und Gartenstadt-Aktiengesellschaft in Mülheim a. d. Ruhr gegründet, die in der neuen Siedelung eine Stätte der Kräftigung und der Erholung schaffen will. Das Gebiet der Siedelung ist eingemeindet in die Stadt Mülheim a. d. Ruhr, die durch Übernahme eines Teils des Aktienkapitals auch finanziell und organisatorisch an dem Unternehmen beteiligt ist. Die Aufteilung des Bodens soll in der Weise erfolgen,

daß eine übermäßige Stückelung der Grundstücke verhindert wird und die einzelnen Besitzflächen nicht unter 1—2 Morgen heruntergehen. Der Kaufpreis des Bodens beträgt je nach der Lage 2500—5000 M. für den Morgen, so daß für den Gesamtpreis von 15 000—20 000 M. ein Landhaus mit 1—2 Morgen Bodenfläche erworben werden kann. — In Hösel, zwischen Düsseldorf und Essen, ist (nach dem „Städtebau“ 1908, Bd. V, S. 150) ebenfalls eine Waldsiedelung im Entstehen begriffen. —

Die „Feiertagshäuschen“ verdanken ihre Einführung dem in England gegebenen Beispiel. In England besteht die weitverbreitete Sitte, daß der Großstädter auf dem Lande ein Grundstück erwirbt oder pachtet und hier ein kleines Häuschen errichtet, in dem er die Sonn- und Feiertage und wohl auch seine Sommerferien verbringt. Die Bezeichnung dieser Häuschen ist week-end cottage, da der Engländer sie am Ende der Woche — von Sonnabend nachmittag bis Montag früh — benutzt. Die Baulichkeiten sind von äußerster Einfachheit und sollen lediglich den Rahmen abgeben für einen völlig ungezwungenen, der Erholung und Kräftigung gewidmeten Landaufenthalt. Die Aufnahme des Brauchs dieser „Feiertagshütten“ oder „Lufthütten“ — der Name sollte richtigerweise schon die Einfachheit der Bauten ausdrücken — ist in Deutschland neuerdings mehrfach empfohlen worden.

Vielseitige Anregungen sind in dieser Hinsicht durch einen von der Zeitschrift „Die Woche“ im Jahre 1906 veranstalteten Wettbewerb gegeben worden. Die 21 mit Preisen bedachten und weitere 100 angekaufte Entwürfe wurden in zwei Sonderheften veröffentlicht. Eine Anzahl der Entwürfe wurde mit Hilfe der Deutschen Ansiedelungsbank in Finkenkrug bei Berlin ausgeführt und der allgemeinen Besichtigung zugänglich gemacht.

In England ist die Sitte der Benutzung eines Feiertagshäuschens in allen Volksschichten verbreitet. Die hierbei verwendeten Baulichkeiten sind — auch bei den besser gestellten Klassen — häufig gänzlich anspruchslos und von geringem Wert. Oft werden alte ausgemusterte Eisenbahnwagen, Reisewagen, Tropenzelte, Blockhäuser und ähnliches zu Zwecken der Feiertagserholung benutzt.

Versuche mit zerlegbaren Häusern sind neuerdings mehrfach gemacht worden. Die Terrastgesellschaft m. b. H. Groß-Lichterfelde bei Berlin (Vorstand Baumeister Lilienfeld) beschäftigt sich mit der Lieferung zerlegbarer Gebäude, deren Kosten erheblich geringer angegeben werden, als die eines massiven oder Fachwerkgebäudes. — In den Bodelschwingschen Arbeitslosenkolonien sind Terrastbauten auf Pachtland zur Ausführung gelangt. — Zerlegbare Kleinhäuser sind in Belgien nach den Angaben von Abbé Gruel, Verhandlungen des VII. Internationalen Wohnungskongresses, Lüttich 1906, S. 208 ff., in Benutzung. Vgl. Erman, Jahrbuch der Bodenreform 1908, Bd. IV, S. 278.

In den Großstädten, insbesondere in den Städten mit gedrängter Bauweise, sucht man dem Bedürfnis nach Freiflächen dadurch entgegenzukommen, daß der arbeitenden Bevölkerung Gelegenheit zur Pachtung

von Gartenland gegeben wird. Die Vereine für Schrebergärten (genannt nach dem Leipziger Arzt Dr. Schreber, der sich durch Bestrebungen für Volksgesundheitspflege auszeichnete), die Gesellschaft vom roten Kreuz und andere Vereine betätigen sich auf diesem Gebiete. In Kiel soll schon im Jahre 1820 städtisches Gelände zu Kleingärten verpachtet worden sein. Im Jahre 1830 waren bereits $2\frac{1}{2}$ ha in kleinen Teilstücken vergeben, und die Stadt hat seitdem ständig die zu Kleingärten verpachteten Gelände vergrößert. Im Jahre 1908 waren 3580 Kleingärten auf einem Gesamtgebiet von 375 ha vorhanden, die einen Pacht'ertrag von rund 67000 M. einbrachten. Vorzugsweise sind es Arbeiter, Kleingewerbetreibende und Unterbeamte, die die Gartenstücke pachten. Die Pächter bilden eine Vereinigung, die gelegentliche Zusammenkünfte und meist jährlich eine kleine Ausstellung der in den Gärten gezogenen Erzeugnisse veranstaltet (Zeitschrift „Das rote Kreuz“, 26. Oktober 1908). Die Stadt Wiesbaden hatte im Jahre 1908 63 Kleingärten an Arbeiter verpachtet. — In den Außenbezirken der Großstädte werden vielfach Ländereien, deren Bebauung in absehbarer Zeit zu erwarten steht und die deshalb nicht mehr Gegenstand eines bäuerlich-landwirtschaftlichen Betriebs bilden, mit kurzfristiger Kündigung als Kleingärten verpachtet. Häufig übernimmt ein Generalpächter das ganze Gelände von dem Bodenbesitzer und verpachtet es in kleinen Teilstücken, die bei der städtischen Bevölkerung der umliegenden bebauten Bezirke sehr gesucht sind. Es entstehen dort die sog. „Laubenkolonien“. Die Pächter betreiben auf ihrem Pachtland Gartenbau und Gemüsezuucht und errichten leichte Holzbaulichkeiten für den Aufenthalt während der Feierstunden. — Der Förderung der Kleingartenbestrebungen dient eine von dem Zentralausschuß der deutschen Arbeitergartenvereine herausgegebene Zeitschrift. Die Zeitschrift unterrichtet insbesondere über die Anlage und Pflege von Kleingärten sowie über die genossenschaftlichen Formen der Pachtung und Verwaltung von Gartenland. — Wegen der künstlerischen Gestaltung und der Vorbilder für Gartenanlagen ist insbesondere auf die Arbeiten von Schultze-Naumburg zu verweisen.

Literatur.

- Theodor Fritsch, Die Stadt der Zukunft. Leipzig 1896.*
Franz Oppenheimer, Großgrundeigentum und soziale Frage. Berlin 1898.
Paul Schultze-Naumburg, Kulturarbeiten, Bd. II, Gärten. München 1904.
Ebenezer Howard, Gartenstädte in Sicht; mit einem Geleitwort von Franz Oppenheimer und B. Kampffmeyer. Jena 1906.
Alfons Fischer, Gartenstadt und Gesundheit. Berlin 1907.
Sommer- und Ferienhäuser aus dem Wettbewerb der „Woche“, mit Einleitung von H. Muthesius, Erste und zweite Folge. Berlin 1907.
H. Muthesius, Landhaus und Garten. München 1907.
Bericht der Broich-Speldorfer Wald- und Gartenstadt-Aktiengesellschaft. Mülheim a. d. Ruhr 1907.
Wolf Dohrn, Die Gartenstadt Hellerau. Jena 1908.
Bleyer, Die Gartenstadt Rathshof. Zentralblatt der Bauverwaltung 1909, Bd. XXIX, S. 250.
v. Berlepsch-Valendàs und Hansen, Die Gartenstadt München-Perlach. München 1910.

Zeitschriften.

Gartenstadt, Mitteilungen der Deutschen Gartenstadtgesellschaft, herausgegeben von Bernh. Kampffmeyer, Berlin-Rehfelde.

Der Arbeiter- und Schrebergarten, Zeitschrift für Kleingartenbestrebungen. Leipzig.

4. Ländliches Wohnungswesen.

§ 55. Das alte Verhältnis, wonach der Eigentümer für seine eigenen Zwecke und für seinen eigenen Gebrauch den Hausbau einrichtete (oben S. 260), ist zwar auf dem Lande noch in weit größerem Umfang erhalten als in den Städten. Immerhin breitet sich auch auf dem Lande der Bau für fremde Rechnung und durch gewerbliche Herstellung stets weiter aus. Im Bereich des Einflusses der Städte und der Industrie werden städtische Bau- und Wohnverhältnisse auf das Land übertragen. Die Voraussetzungen, die das Wohnungswesen in den Kreis der öffentlichen Interessen ziehen und das Eingreifen der Verwaltungstätigkeit erfordern, sind auch hier gegeben.

Allerdings werden grundlegende Unterschiede zwischen dem städtischen, insbesondere dem großstädtischen, und dem ländlichen Wohnungswesen immer bestehen bleiben. Wir haben allgemein drei Maßstäbe, die wir — wenn von der Preisbildung der Wohnung hier abgesehen wird — bei der Beurteilung der Wohnverhältnisse anwenden können: 1. die Anlage der Wohnung; 2. der Zustand und die Instandhaltung der Wohnung; 3. die Umgebung der Wohnung und die Lebensweise der Bewohner.

Die größten Unterschiede zwischen Stadt und Land sind in dem Punkt 3 begründet. Die ländliche Bevölkerung, insbesondere das heranwachsende Geschlecht, kommt durch örtliche und berufliche Verhältnisse in Berührung mit frischer Luft. Gute Luft ist ebenso kräftigend wie gute Nahrung; der ständige Aufenthalt in verdorbener Luft ebenso schädlich wie Aufnahme verdorbener Nahrung. Der gute Kräftestand der ländlichen Bevölkerung beruht zum großen Teil auf der — wenn auch zeitweilig durch Stubenaufenthalt unterbrochenen — Einatmung stärkender Luft. Für das Wohnungswesen aber, mit dem wir es hier zu tun haben, wirken diese Umstände wiederum in engstem Zusammenhang zurück auf unseren Punkt 1, die Wohnungsanlage. Die ländliche Bevölkerung stellt an die Luft- und Temperaturverhältnisse innerhalb der Wohnung ganz andere Anforderungen als die städtische. Von den Technikern und Hygienikern werden in der Behandlung des ländlichen Wohnungswesens diese Gegensätze häufig übersehen.

Die alte bodenständige Bauweise, die aus den Erfahrungen der ländlichen Verhältnisse hervorgegangen ist, zeigt niedrige Stuben, breite Wand- und Mauerflächen, kleine Fenster, Bedachung durch einen

schlechten Wärmeleiter. Diese Ausgestaltung des Bauernhauses entspricht den für das Land gegebenen Voraussetzungen. Es scheint ein physiologisches Gesetz zu bestehen, demzufolge Menschen, die sich lange oder ständig in frischer Luft aufhalten, das ausgesprochene Bedürfnis haben, in Räumen zu wohnen und zu schlafen, die für städtische Begriffe eng und unzureichend sind. Während der Städter — zum mindesten der sich wenig in freier Luft aufhaltende — hohe Räume und breite Fenster liebt, bevorzugt die ländliche Bevölkerung niedrige Räume und kleine Fenster. Die Bauweise und die Raumabmessungen des Bauernhauses sind nicht die Folge geringerer Ansprüche an die Wohnung, sondern sie ergeben sich lediglich aus dem Bedürfnis nach Wärme, das der Aufenthalt in freier Luft hervorbringt und das die Landbevölkerung in der Gestaltung der Wohnungsanlage zu befriedigen sucht.

Das überlieferte Wohnbedürfnis einer wohlhabenden Landbevölkerung, die sich keine Annehmlichkeiten zu versagen braucht, läßt sich gut beobachten in den Vierlanden bei Hamburg, einem Landbezirk, dessen Bauernstand zu dem reichsten in Deutschland zählt. Der vierländische Hofbauer verfügt in seinem alten sächsischen Bauernhaus über Räume von hoher Kostbarkeit und anerkanntem Kunstwert. Die Stuben sind niedrig. Die Betten sind in der Wand in einer kastenähnlichen Vertiefung untergebracht, die ein Städter kaum als Schlafräum benutzen würde; aber was mehr ist — die vor dem Bett angebrachten Holzschieber und Vorhänge werden des Nachts häufig verschlossen. Ähnliche Beobachtungen ergeben sich bei den Schiffsmannschaften, die sich den Tag über in freier Luft aufhalten und des Nachts gern in engen Räumen schlafen, deren Luken und Türen obendrein geschlossen werden. Hohe Räume finden sich auch in der Berliner Mietskaserne, während der englische Arbeiter, der sich viel in der freien Luft bewegt, niedrige Räume bevorzugt.

Die Übertragung hygienisch-technischer Anforderungen von städtischen auf ländliche Wohnverhältnisse erscheint nicht gerechtfertigt. Nicht minder eindringlich aber ist vor der Auffassung zu warnen, als ob, eben mit Rücksicht auf die Eigenart der ländlichen Lebensweise, der Zustand der Wohnungen selbst dort etwas Gleichgültiges wäre. Die Anforderungen an die Bauweise sollen allerdings in Stadt und Land verschieden sein; die Bedeutung schlechter Wohnzustände aber ist in beiden Fällen die gleiche. — Auch für das ländliche Wohnungswesen ist übrigens wie bei dem städtischen zu unterscheiden zwischen der normalen Wohnweise der Hauptmasse der Bevölkerung und den unternormalen und Verfallwohnungen, an denen es auch auf dem Lande nicht fehlt. Dem Hauptteil der Bevölkerung zureichende Wohnverhältnisse zu bieten, ist in den ländlichen Bezirken schon aus dem Grunde eine wichtige sozialpolitische Aufgabe, weil die Abwanderung der länd-

lichen Bevölkerung durch schlechte Wohnungszustände beschleunigt, durch Schaffung befriedigender Wohnungszustände dagegen — wie die Erfahrung ergibt — verhindert wird.

Der Zusammenhang zwischen dem Wohnungswesen und der Entwicklung ländlicher Bezirke kann schwerlich besser erläutert werden, als in den Worten des Zentralwohnungsinspektors für Bayern (Bericht, München 1910, S. 16): „Als erfreuliche Folge der sich bessernden Wohnungsverhältnisse auf dem Lande bzw. auf den großen landwirtschaftlichen Gütern kann laut Bericht des Bezirksamts Regensburg festgestellt werden, daß sich ein vermehrter Andrang von inländischen Arbeitern zu den bisher ausschließlich mit Saisonarbeitern aus Russisch- und Österreichisch-Polen besetzten Arbeitsstellen bemerkbar macht.“ — Vgl. hierzu Sohnrey: „Wegweiser für ländliche Wohlfahrt und Heimatpflege“, 3. Aufl., Berlin 1908, S. 218, über die Bedeutung schlechter Wohnverhältnisse auf dem Lande; siehe ferner die Ausführungen von Riechert, hier unten S. 356.

Der hohe Wert, der nach der bautechnischen und künstlerischen Seite dem ländlichen Wohnungswesen zukommt, wird in der Gegenwart in seiner Bedeutung erkannt und in steigendem Maße gewürdigt. Während der zweiten Hälfte des ausgehenden Jahrhunderts waren auf dem Lande, gleichwie in den Städten, tiefgreifende Veränderungen des Bauwesens eingetreten. Die Eigenart der ländlichen Bauweise wurde in weiten Gebieten Deutschlands zerstört. Bauformen, die in technischer Hinsicht unzweckmäßig, ungeeignet und unwirtschaftlich, in künstlerischer Hinsicht mehr als anfechtbar waren, drangen in die ländlichen Bezirke ein. Seit den neunziger Jahren machte sich eine Gegenbewegung geltend, die sich die Erhaltung und Wiedereinpflanzung heimatlicher Bauformen zum Ziel setzte und in unermüdlicher Arbeit große Erfolge erreicht hat. Weit rascher und wirkungsvoller als auf städtischem Gelände, wo der Bodenpreis und die mit ihm verknüpften Einrichtungen den besseren Bauformen entgegenstehen, konnten in den ländlichen Bezirken die bautechnischen und künstlerischen Reformbestrebungen sich Geltung verschaffen.

Bei der dem ländlichen Bauwesen gewidmeten Arbeit sind Verbände, Vereine, Behörden und Einzelpersonen in gleichem Maße beteiligt. Der deutsche Verein für ländliche Wohlfahrt und Heimatpflege, Vorsitzender Ministerialdirektor Dr. Thiel, bildet den Mittelpunkt für alle die ländliche Bevölkerung betreffenden Fragen; der Geschäftsführer des Vereins, Professor Heinr. Sohnrey, hat sich durch die von ihm herausgegebenen Veröffentlichungen auf dem Gebiet der Ansiedelung und des Bauwesens hohe Verdienste erworben. Die Architekten- und Ingenieurvereine des deutschen Sprachgebietes haben in fünfzehnjähriger Arbeit ein Werk fertiggestellt, das „Das Bauernhaus im deutschen Reiche und in seinen Grenzgebieten“ behandelt. In den einzelnen deutschen Städten und Landesteilen ist seitdem eine große Zahl von

Veröffentlichungen erschienen, die die Beispiele alter ländlicher Bauweise sammeln und Vorbilder für neuzeitliche ländliche Bauten geben; s. unten Literaturnachweis. Wegen der Vereine für Heimatschutz vgl. oben S. 281. Äußerst rege ist die Beteiligung der staatlichen Verwaltungs- und Baubehörden, in deren Tätigkeit neue und treffliche Grundsätze für die Pflege ländlicher Bauweise hervortreten. S. oben S. 281/282 und die unten folgenden Angaben.

Für die Kenntnis der künstlerischen und kulturellen Bedeutung der ländlichen Bauformen haben in hervorragender Weise die Schriften von Paul Schultze-Naumburg gewirkt. Mit seinem mehrbändigen Werk *Kulturarbeiten* (München 1904) hat Schultze-Naumburg eine unerschöpfliche Quelle künstlerischer Anregung erschlossen und auf weite Kreise den nachhaltigsten Einfluß ausgeübt. Größere Gebiete des ländlichen Bauwesens haben Rob. Mielke, Prof. Jessen-Berlin, Oskar Schwindrazheim bearbeitet.

Gegenüber den in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstandenen Verhältnissen im ländlichen Bauwesen war ferner nach der bautechnischen Seite der Nachweis zu führen, daß befriedigende ländliche Bauformen den minder guten Formen wirtschaftlich überlegen und die vorteilhafteren sind. Es mußte gezeigt werden, daß die Ansprüche, die die Neuzeit in wohnungspolitischer und sozialer Hinsicht an das ländliche Bauwesen stellt, durch eine den örtlichen Bedingungen angepaßte Bauweise am besten erfüllt werden.

Unter den Technikern, die an der Lösung dieser Aufgabe gearbeitet haben, ist Oberbaurat K. F. L. Schmidt-Dresden zu nennen, der durch seine Schriften und durch die von ihm ausgeführten Bauten die bautechnische Überlegenheit der kleinen selbständigen Hausformen und der heimatlichen Bauweise erwiesen hat; s. Literaturverzeichnis und hier oben S. 86. Aus der Zahl der im ländlichen Kleinhausbau tätigen Architekten sind Ernst Kühn-Dresden, Hch. Tessenow-Dresden, H. Wagner-Bremen, Korfs zu erwähnen. Die auf Veranlassung des hessischen Ernst Ludwig-Vereins in Darmstadt 1908 errichtete Wohnungskolonie brachte eine Reihe von ländlichen Kleinbauten, die wirtschaftlich vorteilhaft und zugleich in ihrer Anlage — durch Prof. Wienkoop, Georg Metzendorf, Prof. Olbrich, Jos. Rings, Mahr und Prof. Walbe — der heimatlichen Bauweise und Volkskunst angepaßt waren. Vgl. ferner die in § 57 erwähnten ländlichen Siedelungen der Großindustrie. Für die Pflege ländlicher Bauweise im Rheinland wirkt die technische Abteilung des Rheinischen Vereins für Kleinwohnungswesen unter Leitung des Architekten Dr. Hecker.

Ein Kulturwerk von hoher Bedeutung stellt die Bautätigkeit der Ansiedelungskommission für Posen und Westpreußen dar. Für die ländliche Bauweise, insbesondere auch für die kleinen Bauformen ist hier treffliches geleistet worden. Vgl. das von Paul Fischer herausgegebene Sammelwerk, das die Zeichnungen ausgeführter Bauten enthält für Bauerngehöfte mit einer Wirtschaft im Umfang von $2\frac{1}{2}$, 5, 10—25 ha, für Landhandwerker, Arbeiterhäuser, Gemeindebauten, Dorfkrüge. —

In den Darlegungen der Vertreter einer zweckmäßigen ländlichen Bauweise wird noch eine Anzahl allgemeiner Ursachen genannt, die bei der Einführung ungeeigneter Bauformen mitgewirkt haben und unter denen die folgenden eine Hervorhebung verdienen: Verdrängung der in alter und örtlicher Überlieferung geschulten Handwerksmeister durch Baumeister, die in ihrer Ausbildung keine zureichende Kenntnis der Anforderungen der ländlichen Bauweise empfangen hatten und die ihnen geläufigen städtischen Bauformen auf das Land übertrugen (K. F. L. Schmidt, Kunst auf dem Lande S. 166); Nachahmungssucht der ländlichen Bevölkerung selber, die die städtische Bauart für vornehmer hielt (Walli, Dezentralisation S. 148); ungeeignete Vorschriften und Anforderungen der Bau- und Feuerpolizei, die bei ihren Regelungen des ländlichen Bauwesens in verschiedenen Richtungen fehlgriff (Kühn, Kunst auf dem Lande S. 69, Schmidt a. a. O. S. 157 u. 162, Sohnrey, Wegweiser S. 466 u. 469). Vgl. hierzu Sohnrey: „Nicht der Zug nach der Stadt ist das erste und ursächlichste, sondern der Verfall des ursprünglichen Volkstums und die damit eingetretene Verödung der Dorfheimat ist in erster Linie schuld an dem Schwinden des Heimgefühls in unserem Landvolke“ (Kunst auf dem Lande S. 233).

In der verwaltungstechnischen und bautechnischen Behandlung des ländlichen Wohnungswesens sind zu unterscheiden die rein ländlichen (agrarischen) Bezirke und die durch Stadtnähe und Industrialisierung beeinflussten (gemischten) Landbezirke. Die ländlichen Industriebezirke gewinnen in Deutschland eine von Jahr zu Jahr steigende Bedeutung. Die Einschlebung der Industrie in ländliche Bezirke vollzieht sich nach einer doppelten Richtung, bei der nach dem Standort der Industrie und dem Wohnort der Arbeiter zwei Formen zu scheiden sind:

1. Unmittelbare Verbreitung der Industrie durch Ansiedelung von Industriebetrieben auf dem flachen Lande. Zahlreiche große Betriebe haben in einzelnen Gegenden seit langer Zeit ihren Sitz auf dem Lande (Bergwerke, Hütten, Ziegeleien, Steinbrüche, Zementwerke u. a. m.). Andere Unternehmungen, insbesondere der Fabrikindustrie angehörend, verlegen in neuerer Zeit ihre Betriebe auf das flache Land wegen günstigerer Produktions- oder Arbeitsbedingungen.

2. Mittelbare Verbreitung der Industrie durch Ansiedelung von Arbeitern, die in benachbarten oder in städtischen Industriebetrieben beschäftigt sind. Große Massen von Arbeitern nehmen ihren Wohnsitz in dem näheren oder entfernteren Umkreis der Industrieanlagen. Die Ortschaften in der Umgebung der Industriebezirke ändern hierdurch vielfach ihren ursprünglichen Charakter und wandeln sich zu sog. „Industriedörfern“, deren Bewohnerschaft zum großen Teil aus Industriearbeitern besteht. In großer Zahl bewahren ferner die Arbeiter ihren Wohnsitz auf dem Lande und begeben sich täglich oder in wöchentlichen und längeren Abschnitten zur Arbeitsstelle.

Zu den Wohnverhältnissen der ländlich-industriellen Bevölkerung vergleiche die Jahresberichte des hessischen Landeswohnungsinspektors. — Die Beziehungen zwischen Wohnort und Arbeitsort der Bevölkerung und ihre Bedeutung für das Wohnungswesen werden für das Großherzogtum Baden untersucht von P. F. Walli, Die Dezentralisation der Industrie und der Arbeiterschaft, Karlsruhe 1906: „Die Industrie Badens verteilt sich über das ganze Land hin, sie blüht in den Städten wie auf dem Lande, und ihr Arbeiterheer wohnt zum größeren Teil auf dem Lande. Die Industrie gibt der landwirtschaftlichen Bevölkerung die Möglichkeit zur intensivsten Ausnutzung der Arbeitskräfte aller Familienmitglieder, so daß nur dadurch die Mehrzahl der für Baden typischen Kleinbauern sich erhalten kann“ (s. a. a. O. S. 3).

Die Entwicklung der gemischten ländlichen Bezirke stellt der Verwaltung, der Volkswirtschaft und der Technik Aufgaben, die nicht minder bedeutsam sind als die des rein städtischen Wohnungswesens. Die Gebiete des Wohnungswesens, die es zu behandeln gilt, sind die gleichen wie bei den städtischen Wohnverhältnissen, wenn auch im einzelnen die Gesichtspunkte gemäß den örtlichen Voraussetzungen andere sein müssen. In Betracht kommen insbesondere die Grundlagen der Bauweise, die Straßenanlage, der Straßenbau und die Straßenführung, die Geländeaufteilung, die Hausformen, die Gestaltung der Bodenbewertung und endlich die Ansiedelung.

Wegen der einzelnen technischen und volkswirtschaftlichen Materien vergleiche die betreffenden Abschnitte des Handbuchs. Im Mittelpunkt des Wohnungswesens steht die Hausform. Das Ziel der wohnungspolitischen Maßnahmen bildet die Erhaltung und Herbeiführung einer wirtschaftlich günstigen Bauweise und die Fernhaltung schlechter Bauformen. Es bedarf, nach den hier vertretenen Anschauungen, kaum der Hervorhebung, daß für diese Zwecke nicht etwa negative Maßnahmen, wie baupolizeiliche Verbote, so notwendig sie sind, genügen; sondern daß in erster Reihe die positiven Grundlagen einer richtigen Bodenentwicklung und zweckmäßigen Bauweise geschaffen werden müssen. Hierher gehören: Niedrighaltung der Bodenpreise; einfache Straßenanlagen, zweckentsprechende, dem Kleinhausbau angepaßte Bauordnungen, geeignete Ausbildung der Techniker und der Verwaltungsbeamten; tüchtige Schulung des Baugewerbes und Darbietung von guten Vorbildern.

Für die befriedigende Gestaltung des Bauwesens in ländlich-industriellen Gebieten haben insbesondere einzelne Großindustrielle in den von ihnen geschaffenen Siedelungen und Wohnungsbauten gewirkt; vgl. § 57. Das Verdienst dieser neuen Anlagen tritt um so deutlicher hervor, wenn man mit ihnen die häufig in unmittelbarer Nachbarschaft entstandenen „Industriedörfer“ oder die nach dem System der Stockwerkshäufung errichteten Werkwohnungen vergleicht.

Bezüglich der wirtschaftlichen und sozialen Bedeutung der Wohn- und Ansiedlungsformen vgl. Gretzschel über den günstigen Einfluß eines — wenn auch nur kleinen — Grundbesitzes für die ländlich angesiedelte Arbeiterbevölkerung (Jahresbericht der Großh. Hess. Landeswgs.-Insp.

1908, S. 6); hier oben S. 352 (Bergmann) und unten § 58 (Siebold) und § 64, Nr. IV; ferner die Ausführungen von Walli, Dezentralisation: „Kommen in einen Ort Mietskasernen, so steigert sich dort der Bodenpreis und damit steigen die Mieten. Ein weiterer Nachteil ist, daß in einer Mietskaserne auf dem Lande jeder landwirtschaftliche Nebenerwerb unmöglich ist. Bewohner einer Mietskaserne haben keinen Raum für ihre landwirtschaftlichen Geräte und Früchte, keine Verschläge für ihre Schweine, Ziegen und Hühner. Ja, die Wohnungen der ländlichen Mehrfamilienhäuser sind sogar, weil vielfach aus alten Einfamilienhäusern geschaffen, ungesunder wie die in der Stadt. Jetzt haben die Dörfer keine Anziehungskraft mehr, da die Zuziehenden ja doch leben müssen wie in der Stadt. Die enge Verbindung zwischen Landwirtschaft und Industrie, die, wenigstens für die arbeitenden Elemente, die auf dem Lande wohnen geblieben sind, größtenteils dort noch besteht, wird durch das Aufkommen der Mehrfamilienhäuser auf dem Lande vernichtet. Die Arbeiterschaft dort lebt wie städtische Arbeiterschaft, sie wird es vorziehen, in die Städte zu ziehen. Die mit dem Aufschließen der Mietskaserne steigenden Grundstückspreise werden die Industrie abhalten, sich weiter zu dezentralisieren, da ja gerade der billige Bodenpreis für die Fabrikanlage und die u. a. wegen der Billigkeit der Mietpreise niederen Löhne die Industriellen zur Ansiedlung auf dem Lande bewogen haben. — Die Arbeiterschaft zieht fort vom Land in die Städte, die Industrie zentralisiert sich, beide Bewegungen fördern sich gegenseitig. Das ist die Gefahr, die das Aufkommen der Mietskaserne auf dem Lande uns bringt“ (a. a. O. S. 143).

Die Verbindung der Einrichtungen für die industriell und landwirtschaftlich tätige Bevölkerung zeigt sich in dem Institut des Rentenguts, das der Ansiedelung der industriellen und der landwirtschaftlichen Arbeiter dienstbar gemacht worden ist.

Für das Rentengut bei rein landwirtschaftlichem Erwerb werden sich allerdings z. T. andere Abmessungen ergeben, als bei den Stellen für den vorwiegend industriell beschäftigten Arbeiter. Über die Frage der Stellengröße des Rentenguts bei landwirtschaftlichen Arbeitern und die allgemeine soziale Bedeutung der Ansiedelung vergleiche die beachtenswerte Darlegung von Riechert, „Kleinsiedelungen“: „Aus dem Kreise des Großgrundbesitzes heraus wird für möglichst kleine Stellen eingetreten, damit die Ansiedler von dem benachbarten Großgrundbesitzer, der ihnen Pachtland, Weide, Stroh und Kartoffeln als Deputat geben kann, abhängig und somit gewissermaßen gezwungen werden, dem betreffenden Besitzer ihre Arbeitskraft zur Verfügung zu stellen. So richtig die Rechnung nun auf Seiten des Arbeitgebers ist, so ist doch zu befürchten, daß dann das Ziel der Selbsthaftmachung, zufriedene, auf ihrer Scholle selbsthafte Arbeiter zu schaffen, nicht erreicht wird. Ich halte es für geradezu verhängnisvoll für die Landwirtschaft, daß ihre Vertreter in der Mehrzahl nicht von dem Gedanken loskommen können, daß ein möglichst abhängiger landwirtschaftlicher Arbeiter ihnen am nützlichsten ist. Die Entwicklung läßt sich nun einmal nicht zurückschrauben, und so verliert die Landwirtschaft Jahr für Jahr gerade ihre besten

Kräfte; denn wenn auch andere Faktoren dabei mitwirken, der Hauptgrund für die Landflucht ist nicht der höhere Lohn in der Stadt — der ja für den ungelerten Arbeiter tatsächlich nur scheinbar höher ist —, sondern das Gefühl der Abhängigkeit und Unfreiheit als Instleute. Soll die Selbsthaftmachung deshalb dem Arbeiter wirklich das Gefühl der Freiheit und Unabhängigkeit geben und ihn dauernd mit der Scholle verknüpfen, so darf auf der anderen Seite nicht dafür gesorgt werden, daß die alte Abhängigkeit bestehen bleibt“ (a. a. O. S. 15). —

Zur Förderung des Arbeiterwohnungswesens auf dem Lande empfiehlt W. Mewes „die Bildung besonderer Baugenossenschaften oder Gesellschaften auf gemeinnütziger Grundlage für gewisse gleichartige und in sich abgegrenzte Bezirke, vielleicht die Kreise“ (Zeitschr. f. Wohnungsw. 1908, Bd. VI, S. 172 f.).

In den ländlichen Bezirken treten die seitens der öffentlichen Verbände — Staat, Gemeinde, Körperschaften — errichteten Bauten in ihrer Umgebung besonders bemerkbar hervor; Kirche, Schule, Pfarrhaus, Rathaus werden sich meist schon durch ihre Größenverhältnisse inmitten der ländlichen Bauten scharf abheben und häufig dem Ortsbild ein bestimmtes Gepräge geben. Die oben S. 352 erwähnten Bestrebungen suchen darauf hinzuwirken, daß die Ausführung dieser größeren Bauwerke sich in die Landschaft und die ländlichen Verhältnisse gut einfügt. — Doch auch die kleineren Bauten, die durch Staat und Gemeinde auf dem Lande vielfach errichtet werden, vermögen in hohem Maße, je nach ihrer Planung, günstig oder ungünstig zu wirken.

Die Bautätigkeit der Staatsbehörde hat diesen Kleinbauten auf dem Lande neuerdings eine gesteigerte Aufmerksamkeit zugewendet. Durch einzelne Verwaltungszweige ist hier geradezu Mustergültiges geleistet worden.

Zu den ländlichen Bauwerken größeren und kleineren Umfangs, die notwendigerweise allgemein bemerkt werden müssen, zählen die Baulichkeiten der Eisenbahnverwaltung. Für die Bauten der preußischen Staatsbahnen hat der Ministerialerlaß vom 31. August 1906 die Anwendung neuer Gesichtspunkte — die Verwendung zweckmäßiger Grundrisse mit einer gefälligen Gestaltung des äußeren Aufbaues — empfohlen. Bei der Ausführung der größeren und kleineren Gebäude wird seitdem seitens der preußischen Staatsbahnen die ältere Schablone verlassen und eine der Landschaft und Örtlichkeit angepaßte Bauweise gewählt. Für die Empfangsgebäude von Bahnhöfen im Direktionsbezirk Kassel wurden in jüngster Zeit in größerer Zahl Bauten erstellt, die treffliche Beispiele schlichter und zweckmäßiger Ausgestaltung bieten. Im einzelnen gelangten hierbei als Figureschmuck Wappenhalter und örtliche Charaktertypen zur Verwendung. S. die Veröffentlichung (Entwürfe von Landbauinspektor Holtmeyer und Bildhauer H. Sautter) Zentralbl. der Bauverwaltung 1908, Bd. XXVIII, S. 630 f. Eine Sammlung von Entwürfen zu Kleinwohnungsbauten für Eisenbahnangestellte wurde von

Holtmeyer herausgegeben; s. unten § 56, S. 370. Unter den kleinen Bauwerken seien ferner die neuen Streckenwärterhäuschen, u. a. auf der Linie Stralsund-Bergen, genannt.

Als erfreuliche Beispiele der ländlichen Bauweise, in denen sich die Zweckmäßigkeit mit einer ansprechenden Formgebung vereinigt, sind die Bauten des Preußischen Ministeriums für Landwirtschaft, Domänen und Forsten, Abb. 68 bis 74, zu bezeichnen. Die Gebäude bieten zwei allgemein beachtenswerte Lösungen für den ländlichen Wohnungsbau. Das Gebäude der Abb. 68/69 wirkt durch die gut erwogenen

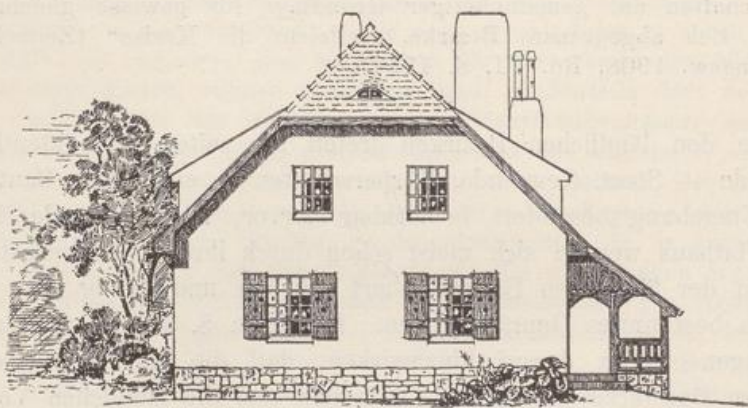


Abb. 68. Försterwohngebäude.
(Preuß. Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten.)

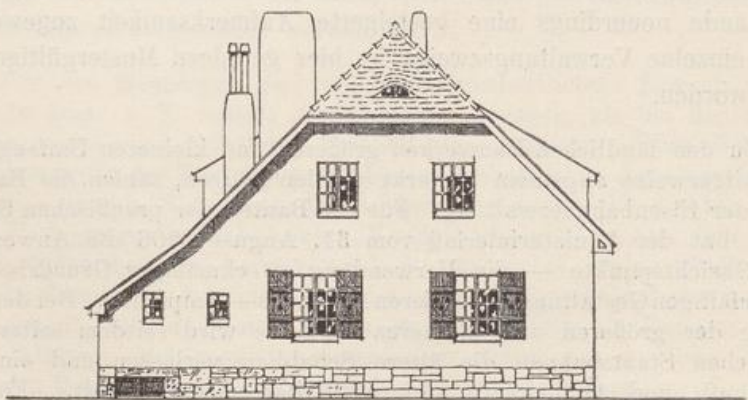


Abb. 69.

Abmessungen und die ruhige Gliederung der Mauerflächen. Die seitliche Herabziehung des Daches erscheint gleich vorteilhaft für die äußere Erscheinung wie für die innere Raumgestaltung des Hauses. Der Grundriß weist die sorgfältige Durcharbeitung auf, die sich aus dem Studium der praktischen Bedürfnisse ergibt.

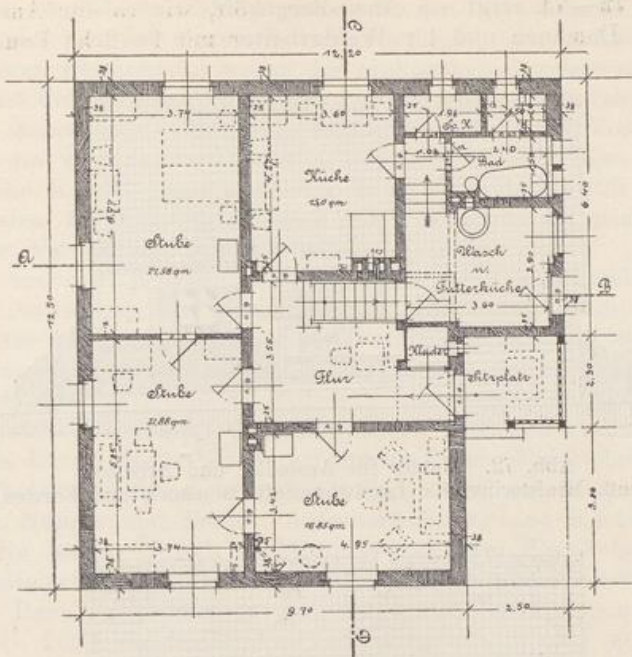


Abb. 70. Grundriß zu Abb. 68. Erdgeschoss.

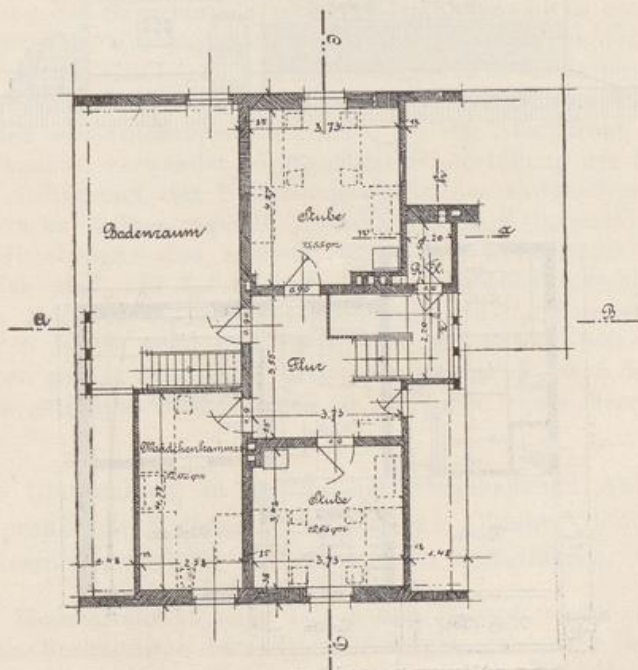


Abb. 71. Dachgeschoss.

wird (Architekt Baurat Steinicke). Nächst der äußeren Gestaltung verdient auch hier der Grundriß Aufmerksamkeit; die Einteilung bedarf der genaueren Betrachtung wegen der praktischen Gruppierung und Ausnutzung und der für die Wohnräume wie für die Wirtschaftsräume gleich günstigen Anordnung. Zugleich ist, trotz der engen Verbindung im einzelnen, ein vollständiger Abschluß zwischen beiden Teilen des Hauses erzielt. Die Kosten des Hauses der Abb. 72 betragen (für Ostpreußen und Schlesien) 3800 M., ungerechnet die Kosten für Materialanfuhr, die seitens der Verwaltung geleistet wird.

Die von dem preußischen Ministerium für Landwirtschaft herausgegebene Anweisung für Domänenbauten (Nachtrag 1905) enthält an Vorlagen für häufiger vorkommende Gebäude im Landwirtschaftsbetrieb: Entwurf für ein Vierfamilienhaus, bestehend aus vier selbständigen Wohnungen (oben S. 227), die im Erdgeschoß Stube, Kammer und Küche, im Dachgeschoß Kammer, Räucherzimmer und Bodenraum enthalten; ferner zwei Entwürfe für Wanderarbeiterkasernen. Die kleinere Kaserne, für 31 Arbeiter berechnet, enthält im Erdgeschoß getrennte Aufenthaltsräume für Männer und Frauen, Aufseherwohnung und Küche; im Dachgeschoß die beiden großen Schlafräume und zwei Krankenzimmer. Ein zweiter Entwurf ist für die Belegung mit 75 Wanderarbeitern berechnet.

Die Baupolizeiordnungen für das platte Land zeigen noch meist die oben S. 266f. erörterten Anschauungen. Unter den neueren ländlichen Baupolizeiordnungen ist zu erwähnen die B.-O. für die Landgemeinden des Regierungsbezirks Stade vom 3. April 1908. Die B.-O. bestimmt, daß in jeder Gemeinde ein Bauschöffnamt zu bilden ist, bestehend aus dem Gemeindevorsteher und zwei weiteren Mitgliedern. Vor der Erteilung der Bauerlaubnis ist das Bauschöffnamt zu hören. Kleinbauten, bestehend aus Erdgeschoß und Dachgeschoß, werden besonders behandelt und genießen folgende Erleichterungen: Für die Kellerumfassungswände genügt ein Stein Mauerstärke, wenn der Baugrund oder die Kellerdecke keinen wesentlichen Schub ausübt, bei der Ausführung mindestens Zementkalkmörtel verwendet wird und die Hinterfüllung des Mauerwerks erst nach Auführung der Umfassungswände des Erdgeschosses erfolgt. $\frac{1}{2}$ Stein starke, balkentragende, massive und in Kalkzementmörtel ausgeführte Mittelwände sind zulässig, wenn jede freitragende Länge des Balkens das Maß von 4,2 m und die Geschoßhöhe einschließlich der Decke das Maß von 3,3 m nicht übersteigt, die $\frac{1}{2}$ Stein starke Wand nicht über 5 m frei steht und die Balken nur gering belastet werden. Für Treppen genügt eine lichte Breite von 80 cm zwischen den Wangen. Auf abseits gelegenen Grundstücken ist eine nicht feuersichere Bedachung zugelassen. —

Eine Umwandlung in den seither festgehaltenen Anforderungen wird der preußische Ministerialerlaß vom 11. Oktober 1909, betreffend Baupolizeiverordnungen für das platte Land herbeiführen.

Der Ministerialerlaß will, daß in den Bauordnungen auf die wirtschaftlichen Verhältnisse besondere Rücksicht genommen werde. Dies darf indes nicht in der Weise geschehen, daß in Einzelfällen von den baupolizeilichen Vorschriften dispensiert wird; sondern die Bauordnungen

sind so zu gestalten, daß sie in ihren Grundsätzen mit den wirtschaftlichen Zwecken im Einklang stehen. Die baupolizeilichen Vorschriften sind derart abzufassen, daß jede unnötige Verteuerung des Baues vermieden wird. Insbesondere sind die baupolizeilichen Anforderungen verschieden zu gestalten gegenüber Kleinbauten und gegenüber den großen Hausformen. Der im Anhang Nr. II abgedruckte Erlaß unterscheidet ferner Gemeinden mit rein ländlichen Verhältnissen von solchen mit städtischer oder industrieller Entwicklung, für die im einzelnen Sonderbauordnungen zu erlassen sind. Wegen der allgemeinen Ziele der baupolizeilichen Regelungen vgl. oben S. 275 f.

In der badischen Landesbauordnung behandelt eine Reihe von Bestimmungen die ländliche Bauweise. In höheren und rauheren Gebirgsgegenden (Schwarzwald) wird das Strohdach unter bestimmten Vorschriften zugelassen. Die weiche Bedachung wird auch in dem preußischen Ministerialerlaß vom 11. Oktober 1909 besprochen; s. Anhang II. Mit Bezug auf das hierbei erwähnte Gernentzische Strohdach vgl. Zentralblatt der Bauverwaltung 1908 S. 325 und 374, 1909 S. 293, 323, 359, 444 und 623. Anweisungen zur Herstellung des Gernentzischen Strohdachs sind im Verlag des Verschönerungsvereins Worpswede-Bremen erschienen.

Literatur.

a) Bearbeitungen:

- Schultze-Naumburg*, *Kulturarbeiten*, Bd. III, *Dörfer und Kolonien*. München 1904.
Ernst Kühn, *Der neuzeitliche Dorfbau*, Sammlung I u. II. Leipzig.
Kunst auf dem Lande mit Beiträgen von *R. Mielke*, *H. Lutsch*, *E. Kühn*, *P. Jessen*,
L. F. K. Schmidt, *C. Schwindrazheim*, herausgegeben von *Heinrich Sohnrey*
 1905.
Behandlung von Entwürfen und Bauausführungen für Kgl. Preuß. Domänen, nebst
Anhang: Anweisung für Domänenbauten. Berlin 1897 und 1905.
A. Schubert, *Anleitung zur Ausführung ländlicher Bauten mit besonderer Berücksichtigung von Kleinbauernhöfen*. Bonn 1906.
Karl Siebold, *Viventi satis*. Bielefeld 1906.
P. F. Walli, *Die Dezentralisation der Industrie und der Arbeiterschaft im Großherzogtum Baden*. Karlsruhe i. B. 1906.
L. F. Karl Schmidt, *Entwürfe für Kleinwohnungen in Stadt- und Landgemeinden*, hervorgegangen aus einem Wettbewerb, veranstaltet auf Anregung des Königl. Ministeriums des Innern vom Sächs. Ingenieur- und Architektenverein. Dresden 1907.
Wilh. Mewes, *Die Förderung des Arbeiterwohnungswesens auf dem Lande*. Zeitschr. f. Wohnungsw. VI, 1908, S. 172 f.
Riechert, *Die Kleinsiedelungen der Königl. Generalkommission zu Bromberg*. Berlin 1908.
Heinrich Sohnrey, *Wegweiser für ländliche Wohlfahrts- und Heimatpflege*, 3. Aufl. Berlin 1908.

b) Sammlungen von Vorlagen:

- Ansiedelungsbauten in den Provinzen Posen und Westpreußen*, im Auftrage der Königl. Ansiedelungskommission Posen herausgegeben von *Paul Fischer*. Halle 1904.

*Das Bauernhaus im deutschen Reiche und seinen Grenzgebieten, herausgegeben vom Verband deutscher Architekten- und Ingenieurvereine mit Einleitung von **Dietrich Schäfer**. Dresden 1906.*

*Niedersächsische Bauformen, herausgegeben vom Verein für niedersächsisches Volkstum, bearbeitet von **K. Schäfer**. Bremen 1906.*

Preisgekrönte Entwürfe zu Bauern- und einfachen Bürgerhäusern für den Regierungsbezirk Minden und Fürstentum Schaumburg-Lippe, herausgegeben von der Königl. Regierung Minden. Bielefeld 1906.

Ph. Kalm, Heimatlische Bauweise: preisgekrönte Anleitung zur Ausführung ländlicher Bauten. Wiesbaden 1909.

A. Holtmeyer, Entwürfe zu Kleinwohnungen, auf Anregung des allg. Verbandes der Eisenbahnvereine herausgegeben. Wiesbaden 1909.

*Ländliche Kleinwohnungen für den Landkreis Bonn. Entwürfe von **Bloemers, Bopp, Brantzky, Klotzbach, Kreis, Metzendorf**, herausgegeben vom Kreisausschuß Düsseldorf 1909.*

Ferner: die § 60 unter C angegebenen Veröffentlichungen.