

DIE STADT BRESLAW  
UND DIE EINGEMEINDUNG  
IHRES ERWEITERUNGS GEBIETES







8 2 109

# DIE STADT BRESLAU

# DIE GEMEINDUNG UND IHRES ERWEITERUNGS GEBIETES

# DENK SCHRIFT DES MAGISTRATS

BRESLAU  
OKT. 1925

STADTRAT DR. FUCHS  
STADTBAUDIREKTOR BEHRENDT

3169.



BIBLIOTEKA INSTYTUTU  
HISTORII ARCHITEKTURY SZTUKI  
I TECHNIKI

1176 n BI-12

~~150.~~



---

# I N H A L T

I. Die bisherige Entwicklung, Bevölkerungsdichte und Weich- bildsenge . . . . .	Seite 1
II. Der Flächenbedarf der Stadterweiterung als Grundlage für die Vergrößerung des Stadtgebietes . . . . .	Seite 8
III. Die Gegenvorschläge des Landkreises und ihre Undurch- führbarkeit . . . . .	Seite 19
IV. Die Einheitsgemeinde als allein möglicher Träger der Stadterweiterung . . . . .	Seite 35
V. Anhang . . . . .	Seite 55

---



# I. BISHERIGE ENTWICKLUNG

## BEVÖLKERUNGSDICHTE UND WEICHBILDSENGE

**D**ie Stadt Breslau, in ihren ersten Anfängen in das frühe Mittelalter zurückreichend, hat seit ihrer Zerstörung und Neugründung nach dem Mongoleneinfall in Schlesien (1241) rasch einen verhältnismäßig bedeutenden räumlichen Umfang und eine für ein mittelalterliches Gemeinwesen beträchtliche Bevölkerungszahl, vor allem aber eine wirtschaftlich führende Stellung im deutschen Osten erlangt. Entstehung und Entwicklung der Stadt an ihrer jetzigen Stelle weisen auf die Bedeutung ihrer Lage am Oderstrom und an der Kreuzung wichtiger Handelswege, einem bevorzugten Flußübergang hin. Fortifikatorische Gründe – Breslau ist auch heute noch Festungsstadt –, der Schutz der hier zusammenströmenden Wasserläufe und die den Flußübergang erleichternde Inselbildung der Oder werden die Stadtgründung begünstigt haben. Unter ihren Landesherren, den Piastenherzögen, den böhmischen Königen aus dem Hause Luxemburg und anderen Häusern und den österreichischen Herrschern, schließlich seit Mitte des 18. Jahrhunderts unter preußischer Herrschaft, hat die Stadt eine glanzvolle Entwicklung genommen, von der ihre kirchlichen und Profanbauten, vor allem der stolze, 1328 begonnene Rathausbau Zeugnis ablegen. Handel und Gewerbe haben ungeachtet mancher Rückschläge einen ständigen Aufschwung erfahren und mit dem 19. Jahrhundert ist Breslau eine bedeutende Industriestadt geworden. Bereits um die Mitte des 14. Jahrhunderts umfaßt die Stadt das Gebiet der jetzigen Altstadt innerhalb der am Anfange des 19. Jahrhunderts in einen Promenadengürtel verwandelten Befestigungsanlagen. Vorstädtische Siedlungen entstanden auf den ehemaligen Viehweiden, im Westen (Polinke-Äcker, Zehndelberg, Bürgerwerder, der jetzt noch so benannten „Viehweide“), im Süden (Schweidnitzer Anger, Teichäcker, Lehmgruben) und im Norden (Stadtelbing). Ursprünglich durch landesherrliches Privileg (1272) dem Stadtrecht unterstellt, standen zwar diese Vorstädte, seit sie gegen Ausgang des Mittelalters allmählich Dorfverfassung erhielten, rechtlich in lockerem Zusammenhang mit der Stadt, doch blieben sie als „Ratsvorstädte“ im Gegensatz zu den rein ländlichen Dörfern und den unter geistliche Jurisdiktion des Bischofs und Domkapitels, der Klöster und Stifter gelangten Stadtteilen und Vororten (Dominsel, Sandinsel, Bleichen, Clarenwerder, Vincenzelbing, Matthiaselbing, Tschepine, Siebenhufen usw.) unter Ratshoheit. Durch die in großem Umfange von der Stadt erworbenen Stadtlandgüter – u. a. 1318 Scheitnig, Grüneiche, Morgenau, 1351 Kawallen, 1425 Friedewalde, 1505–1538 Ransern, 1544 Haasenau und Voigtswalde, 1550 Riemberg, Jaeckel, Hauffen, 1552 Herrnpotsch –, von denen viele noch heute städtischer Grundbesitz sind, wurde der Herrschaftsbereich der Stadt bis weit über das Gebiet hinaus erweitert, das heute von der Stadt als eigentliches Stadterweiterungsgebiet in Anspruch genommen wird. Dazu kam, daß die Stadt Breslau vom 15.–17. Jahrhundert als Verwalterin der sogenannten „Hauptmannschaft“ die landesherrliche Regierungsgewalt im Fürstentum Breslau (den Landkreisen Breslau, Neumarkt und Namslau) ausübte.

Während äußerlich der nach dem 7jährigen Kriege durchgeführte Umbau der Festungswerke wenigstens einen Teil der Vorstädte mit der Stadt vereinigte, führte die Zersplitterung der teils städtischer teils geistlicher Hoheit unterstehenden Gebietsteile der Stadt zu schweren Mißständen, die im 18. Jahrhundert die Vereinheitlichung des Wohlfahrts- und Gesundheits- sowie vor allem des Polizeiwesens immer dringender geboten erscheinen ließen und bei Beginn des 19. Jahrhunderts eine teilweise Vereinheitlichung der Polizeigewalt und des Polizeistrafrechts zum Ergebnis hatte. Mit der Einführung der Städteordnung vom 19. November 1808 vollzog sich dann die völlige Vereinigung von Stadt und Vorstädten.

Rasch ist die Bevölkerung Breslaus gewachsen; um 1400 zählte die Stadt bereits 20000, um 1600 etwa 40000 Einwohner, am Anfange des 19. Jahrhunderts (1806) etwa 66000 Einwohner; vierzig Jahre später erreichte die Bevölkerungszahl 100000, 1861 etwa 145000 und 1871 rd. 214000 Einwohner.

Die Einwohnerzahlen Breslaus haben sich dann in folgender Weise entwickelt:

**Geschichtliche Entwicklung**

**Die Zahl der Einwohner ist auf rd. 575000 angewachsen**

Jahreszahl:	Einwohnerzahl:	durchschn. Zunahme pro Jahr Einwohner:	Abnahme im Ganzen:
1871	213 907		
1880	281 535	7 514	
1885	309 263	5 545	
1890	345 330	7 214	
1895	382 813	7 496	
1900	428 575	9 153	
1905	473 460	8 977	
1910	514 979	8 304	
1913	543 426	9 482	
1918	507 215		36 211
1919	536 758	29 543	
1920	546 762	10 004	
1921	556 633	9 871	
1922	563 007	6 374	
1923	561 644		1 363
1924	571 571	9 927	
30. Juni 1925	575 133	$\frac{1}{2}$ Jahr = 3 562	

Nach den vorläufigen Ergebnissen der Volkszählung vom 16. Juni 25 (vergl. die Zusammenstellung auf Seite 65 des Anhangs) beträgt die Einwohnerzahl Breslaus 550 186. Der Unterschied dieser Zahl gegen die durch Fortschreibung gewonnene und in der vorstehenden Zusammenstellung aufgeführte von 575 133 Einwohnern erklärt sich aus dem Umstande, daß ein immerhin wesentlicher Teil der Bevölkerung zur Zeit der Zählung in Breslau nicht anwesend war. Dieser Unterschied im Ergebnis der Zählung gegen das Ergebnis der Fortschreibung, der auch bei den übrigen Großstädten festzustellen ist, tritt erfahrungsgemäß bei allen Zählungen in die Erscheinung und nimmt bei Sommerzählungen einen verhältnismäßig größeren Umfang an. Das endgültige Volkszählungsergebnis, das auf Grund der sogenannten Wohnbevölkerung aufgestellt wird, wird voraussichtlich mit der durch Fortschreibung gewonnenen Zahl annähernd übereinstimmen, so daß die gegenwärtige Bevölkerung Breslaus zu rund 575 000 angenommen werden kann. Gegen die Zählung im Jahre 1910 ist demnach eine Zunahme von rd. 60 000 oder 11,6% zu verzeichnen. Diese Zunahme übersteigt den in der Zusammenstellung auf Seite 65 des Anhangs errechneten Durchschnitt von 23 preußischen Großstädten (7,4%); wenn sie geringer ist als in anderen Großstädten, so ist das darauf zurückzuführen, daß in diesen kürzlich vollzogene Eingemeindungen ein rascheres Anwachsen der Einwohnerzahl zur Folge gehabt haben, sowie ferner darauf, daß die nach dem Kriege eingetretene Wohnungsnot in Breslau in ganz besonderem Grade wirksam geworden ist und auf den Zuzug hemmend eingewirkt hat.

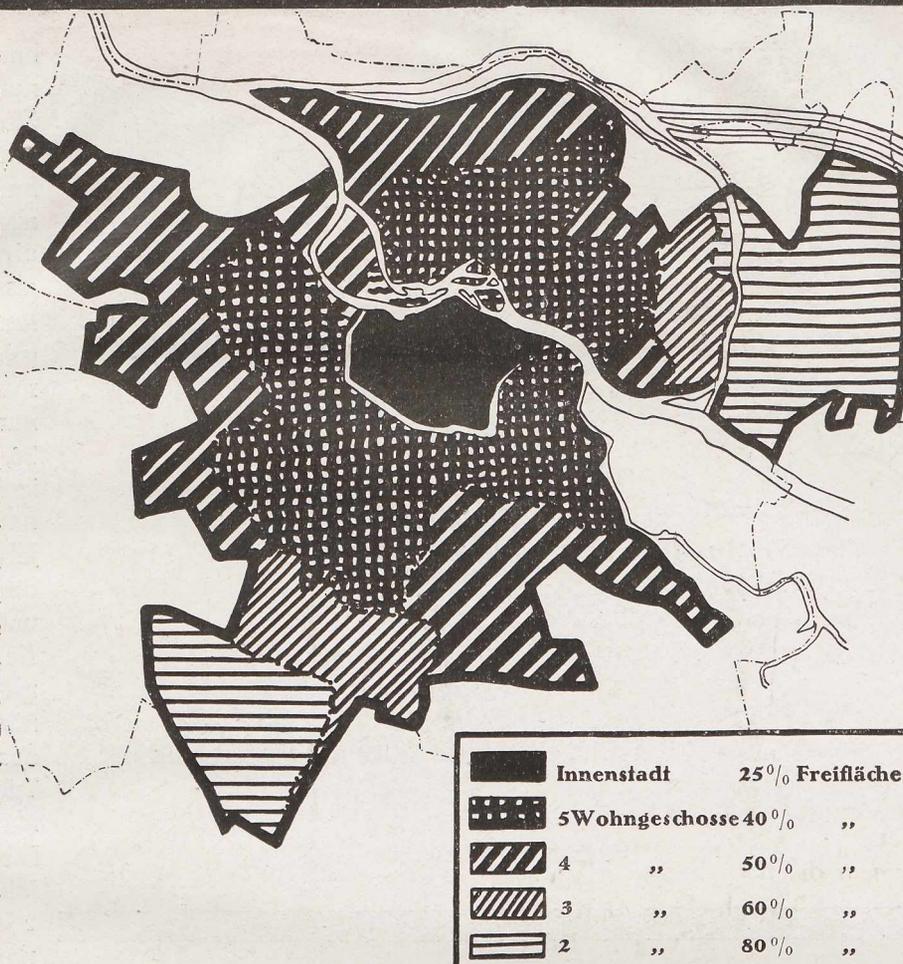
Der Einwohnerzahl von 575 000 steht die außerordentlich beschränkte Weichbildfläche von nur 4920 ha gegenüber. Welchen Grad dieses Mißverhältnis erreicht, zeigt die Zusammenstellung auf Seite 66 des Anhangs, in der die Stadtgebiete und Einwohnerzahlen in 46 deutschen Großstädten aufgeführt sind. Wie sich aus Spalte 4 dieser Zusammenstellung ergibt, beträgt die Breslauer Wohndichte, bezogen auf die Gesamtfläche des Stadtgebietes, nicht weniger als das Dreifache des Durchschnitts der übrigen untersuchten 45 Großstädte, von denen keine auch nur annähernd die Breslauer Zahl von 116 Einwohnern je ha erreicht. Ebenso erschreckend ist die Breslauer Bevölkerungsdichte, bezogen auf die bebaute Fläche des Stadtgebietes (vergl. Spalte 5 der Zusammenstellung). Auch sie erhebt sich mit 381 Einwohnern je ha ganz gewaltig über die Durchschnittszahl aller übrigen (219). Noch wesentlich ungünstiger erscheinen die Verhältnisse, wenn die einzelnen Stadtviertel betrachtet werden. Nach den

**Der geringe Umfang d. Weichbildes steht in krassem Mißverhältnis zur Einwohnerzahl**

Abbildung 1. Die Dichtigkeit der Bebauung im Stadtgebiet

statistischen Angaben vom Jahre 1910, die den inzwischen noch wesentlich verschlimmerten heutigen Zuständen keineswegs entsprechen, war die Bevölkerungsdichte in einzelnen Stadtteilen die unten (vergl. Zusammenstellung) angegebene.

Die Ursache dieser ganz übermäßig starken Zusammendrängung ist darin zu suchen, daß der weit überwiegende Teil des bebauten Stadtgebietes mit 4 und 5-geschossigen Wohngebäuden bei nur 50 bis 25% Freifläche bedeckt ist (vergl. Abbildung 1). Nur auf kleineren Flächen im Süden und Nordosten ist eine weniger dichte und hohe Bebauung (mit 2 und 3 Geschossen und 80 bzw. 60% Freifläche) zu verzeichnen. Diese übertriebene Ausnutzung der Bauflächen ist u. a. eine Folge der Grund- und Bodenpreise, die sich infolge der immer nur in ungenügendem Umfange vollzogenen Eingemeindungen auf einer ungesunden Höhe gehalten haben.



Stadtteil:	ha Bauland ohne Straßen und sonstige öffentliche Freiflächen:	Einwohner:	Einwohner auf 1 ha:
Nikolai-Vorstadt	9,37	9 469	1 022
Oder-Vorstadt	7,39	5 940	808
Scheitniger Vorstadt	8,09	6 958	869
Ohlauer Vorstadt	13,23	7 738	722
Süd-Vorstadt	18,27	10 733	589

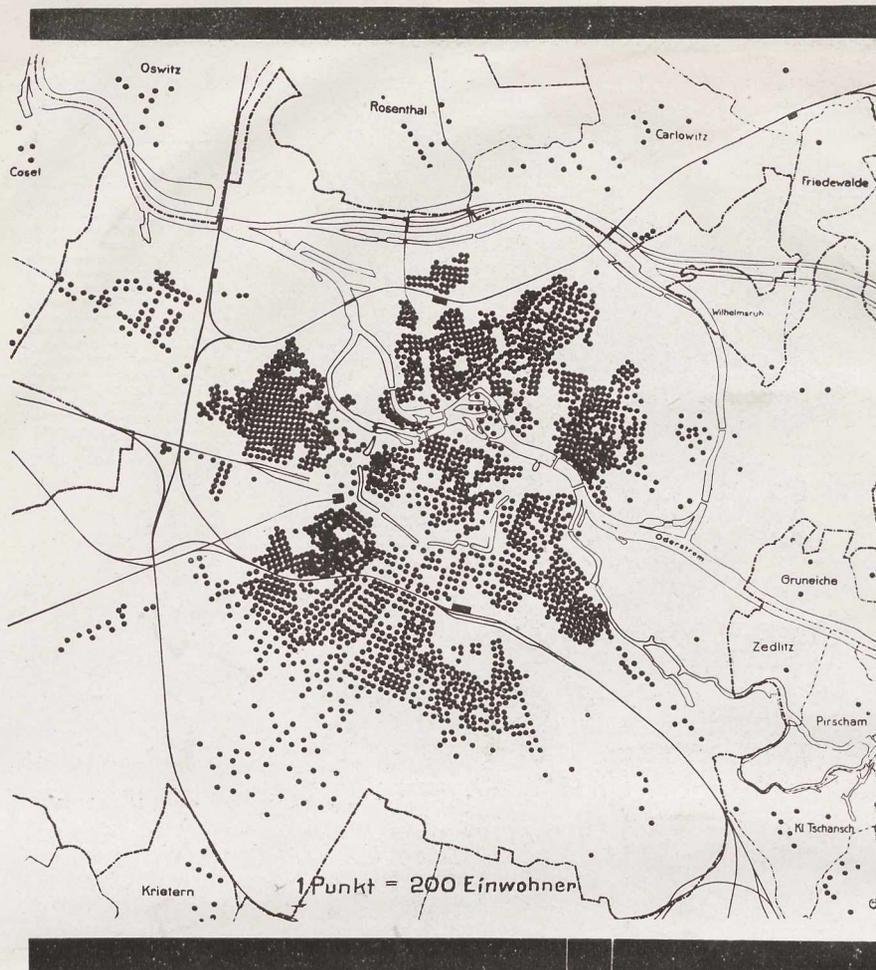
Die übertriebene Dichte der Besiedlung wird durch die Abbildung 2 veranschaulicht, aus der auch die verhältnismäßig sehr geringe Entwicklung der Breslauer Vororte deutlich wird (vergl. hierzu ferner Abbildung 3, in der die Bevölkerungsvorgänge in den Vororten der nächsten Breslauer Umgebung vom Jahre 1871–1910 dargestellt sind).

Für das Mißverhältnis zwischen der Fläche des Stadtgebietes und der Zahl der Bevölkerung ist ferner die Gegenüberstellung der Breslauer Verhältnisse mit denen von Köln und Frankfurt a. M. bezeichnend, die in Abbildung 4 gegeben ist.

Neben der hohen und dichten Bebauung hat das Ueberwiegen der Kleinst- und Zwergwohnungen die Zusammendrängung auf kleinem Raume noch wesentlich verstärkt. Nach der Zählung vom Jahre 1916 waren von tausend Wohnungen im Durchschnitt 731 Kleinstwohnungen mit nur 1 und 2 heiz-

**Die Zusammendrängung der Bevölkerung und die Mängel des Wohnwesens haben in Breslau einen so hohen Grad erreicht, wie in keiner anderen deutschen Großstadt**

**Abbildung 2. Die Wohndichte in Breslau und seiner näheren Umgebung nach dem Stande vom 1. Dezember 1912**



baren Räumen, 213 Mittelwohnungen mit 3 bis 4 heizbaren Zimmern und nur 56 Wohnungen mit mehr als 4 heizbaren Räumen. Im Jahre 1916 bestanden 22,4% aller Breslauer Wohnungen aus nur einem heizbaren Raum, wozu als Nebenräume nur dunkle Gasse oder unheizbare Kammern gehörten, und von 1000 Wohnungen besaßen in Breslau 190 nur einen Wohnraum (in Berlin 76, Bremen 46, Halle 25, sogar in Essen nur 24). Von allen vorhandenen Wohnungen lagen im Jahre 1910 in Breslau 1923 im 5. oder einem höheren Stockwerk und nicht weniger als 3109 im Keller. Kein Wunder, daß diese mangelhaften Wohnungs-Verhältnisse die Sterblichkeitsziffern überaus ungünstig beeinflussten und die Tuberkulose in erschreckendem Maße begünstigten. Auf 1000 Lebendgeborene hatte Breslau im Jahre 1923 168 im Alter bis zu 1 Jahr Verstorbene zu verzeichnen und steht damit an erster Stelle

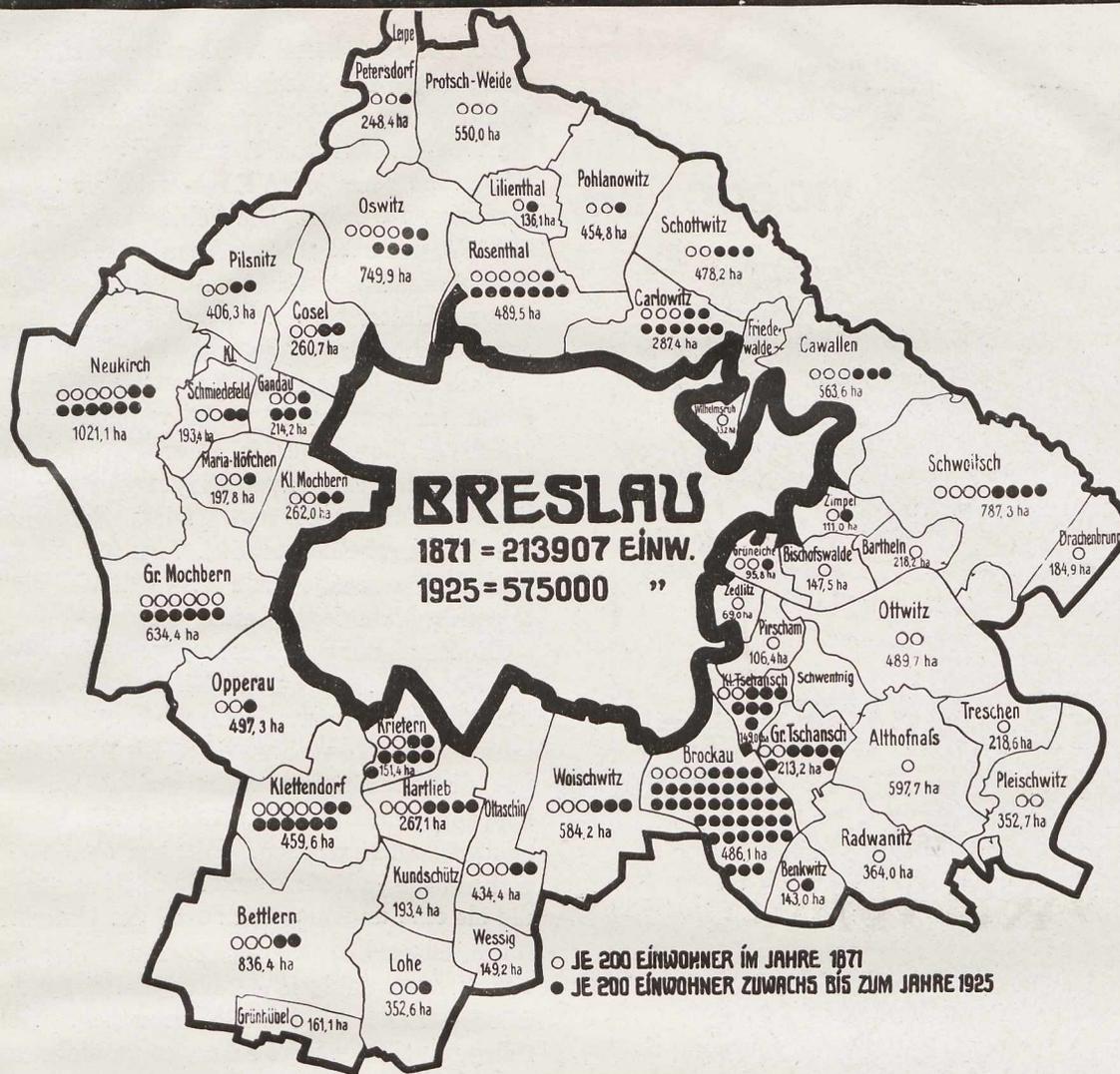
unter allen Großstädten (Berlin nur 123). Ähnlich lagen die Verhältnisse im Jahre 1924, in dem Breslau an bis zu 1 Jahr alt Gestorbenen mit 130, dagegen Berlin nur mit 95 beteiligt ist. Noch düsterer wird das Bild, wenn man die Breslauer Behausungsziffern mit anderen Städten in Vergleich setzt. Zwar wurden im Jahre 1910 in Berlin die Grundstücke durchschnittlich von 75,9 Personen bewohnt, aber schon an zweiter Stelle steht wieder Breslau mit 51,4, weit hinten folgen Dresden mit 33,0, Frankfurt a. M. mit 20,0 und Köln mit nur 17,3. Mehr noch als durch diese durchschnittlichen Behausungsziffern wird der ungeheure Notstand durch die folgende Feststellung gekennzeichnet:

Es bewohnten nach der Wohnungszählung vom 1. Dezember 1916:

**130000 Breslauer Einwohner müssen aus überbelegten und vollständig ungesunden Wohnungen umgesiedelt werden**

a) 1 nicht heizbaren Raum . . . . .	156	Wohng.	392 Bewohn.
b) 1 heizbar. Raum mit je 3-10 Bewohn. normale Belegung . . . . .	8696 (8696 · 2)	„ mit —	36 420 17 392
c) 1 heizbar. Raum mit 1 sonst. Wohnraum mit je 4-10 Bewohnern belegt normale Belegung . . . . .	9378 (9378 · 3)	„ mit —	47 126 28 134
d) 1 heizbar. Raum m. 2 sonst. Wohnräumen mit je 4-10 Bewohnern belegt normale Belegung . . . . .	999 (999 · 3)	„ mit —	5 379 2 997
e) 1 heizbar. Raum mit 3 und mehr sonst. Wohnräumen mit je 5-10 Bewohnern belegt normale Belegung . . . . .	60 (60 · 4)	„ mit —	401 240
			= 19 028 „
			= 18 992 „
			= 2 382 „
			= 161 „
		Seitenbetrag	40 955 Bewohn.

Abb.3. Breslau und die Vororte seiner näher. Umgebung



			Übertrag:	40 955 Bewohn.
f)	2 heizb. Räume mit je 4–10 Bew. belegt . . . . .	7930	Wohng. mit	40 731 Bewohn.
	normale Belegung . . . . .	(7930 3)	„ —	23 790 „
				= 16 941 „
g)	2 heizb. Räume m. 1 sonst. Wohnraum			
	mit je 5–10 Bewohnern belegt . . . . .	6986	„ mit	41 933 Bewohn.
	normale Belegung . . . . .	(6986 · 4)	„ —	27 944 „
				= 13 989 „
h)	2 heizb. Räume m. 2 sonst. Wohnräum.			
	mit je 5–10 Bewohnern belegt . . . . .	936	„ mit	5 713 Bewohn.
	normale Belegung . . . . .	(936 · 4)	„ —	3 744 „
				= 1 969 „
i)	2 heizb. Räume mit 3 u. mehr sonst.			
	Wohnraum m. je 6–10 Bewohn. belegt	83	„ mit	602 Bewohn.
	normale Belegung . . . . .	(83 · 5)	„ —	415 „
				= 187 „
k)	3 heizb. Räume mit je 6–10 Bewohnern			
	belegt . . . . .	295	„ mit	2 065 Bewohn.
	normale Belegung . . . . .	(295 · 5)	„ —	1 475 „
				= 590 „
l)	3 heizb. Räume m. 1 sonst. Wohnraum			
	mit je 7–10 Bewohnern belegt . . . . .	980	„ mit	7 673 Bewohn.
	normale Belegung . . . . .	(980 · 6)	„ —	5 880 „
				= 1 793 „
				zusammen: 76 424 Bewohn.

Abbildung 4. Vergleichende Gegenüberstellung v. Weichbildern verschiedener Städte



Innerhalb der Stadtgrenzen stehen nur noch 500 ha Bauland zur Verfügung

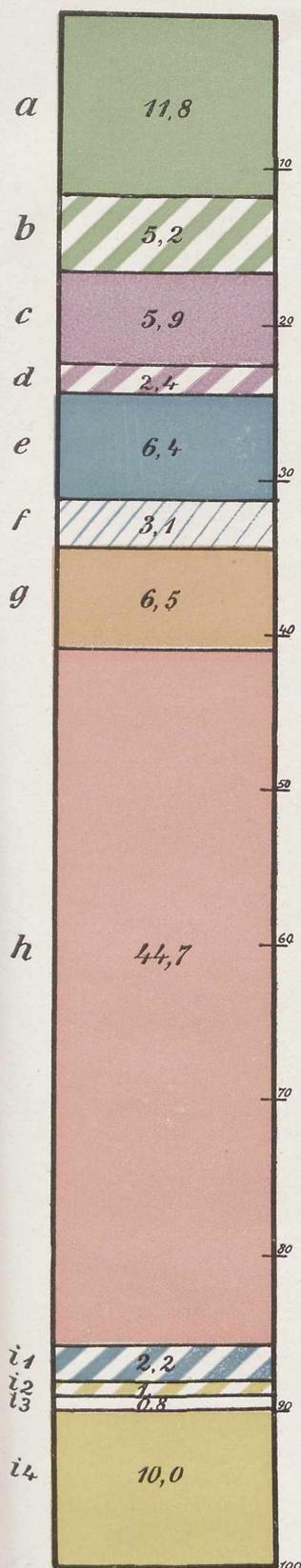
Bei der vorstehenden Berechnung sind die Bestimmungen der Breslauer Wohnungsordnung zugrunde gelegt worden, wonach für jeden Erwachsenen ein Flächenraum von 8 qm vorhanden sein soll. Die Größe eines jeden Raumes ist zu 16 qm angenommen worden. Die Fehlerquelle, die dadurch entsteht, daß eine größere Anzahl der Räume dieses Flächenmaß nicht erreicht, wird dadurch ausgeglichen, daß ein Unterschied zwischen Kindern und Erwachsenen nicht gemacht worden ist.

Nach dem Ergebnis der Zusammenstellung waren somit im Jahre 1916 nicht weniger als 76 424 Breslauer Einwohner in einer den elementarsten gesundheitlichen Anforderungen widersprechenden Enge zusammengedrängt. Diese Zahl hat sich inzwischen erheblich erhöht. Eine für die heutigen Verhältnisse maßgebende Zahl läßt sich auf Grund folgender Ueberlegung ermitteln:

Die Breslauer Bevölkerung betrug im Jahre 1916 rd. 500 000 Einwohner. Sie beträgt heute rund 575 000 Einwohner. Demnach Zugang rd. 75 000 Einwohner. Vom Jahre 1916 bis zum Jahre 1919 hat die Bautätigkeit völlig geruht, seitdem sind bis zum 31. Dezember 1924 6085 Wohnungen neu geschaffen worden. Hiervon sind 1654 Notwohnungen in Kellern und Dachböden abzuziehen, die als eine angemessene Form der Unterbringung nicht angesehen werden können. Der Zuwachs an ordnungsmäßigen Wohnungen beträgt demnach  $6\ 085 - 1\ 654 = 4\ 231$  Wohnungen. Bei einer Belegungsziffer von 4 Personen je Wohnung sind daher als angemessen untergebracht anzusehen  $4\ 231 \cdot 4 = 16\ 924$  Personen. Der Rest des Bevölkerungszuwachses seit 1916 mit  $75\ 000 - 16\ 924 = 58\ 076$  Personen vermehrt die oben errechnete Zahl von 76 424 Personen auf insgesamt 134 500 Personen. Es sind somit wenigstens rund 130 000 Breslauer Einwohner heute als so mangelhaft behaust anzusehen, daß ihre Umsiedlung in gesundheitlich einwandfreie und normal zu belegende Quartiere als eine dringende Notwendigkeit anerkannt werden muß.

Der Plan Abb. 5, der mit der zugehörigen Zusammenstellung die Flächenverteilung innerhalb der Weichbildgrenzen nach ihrer Zweckbestimmung verdeutlicht, läßt erkennen, daß an reinem Bauland nur noch 499 ha verfügbar sind. Er zeigt ferner das außerordentliche Ueberwiegen der bereits bebauten Teile des Stadtweichbildes, die geringe Ausdehnung der Grüngelände und ihrer bescheidenen Erweiterung

# ZUSAMMENSTELLUNG DER FLÄCHEN INNERHALB DER WEICHBILDGRENZEN



	ha	Prozent
a) Die Größe der Grünflächen (öffentliche Park- u. Gartenanlagen, Sport- und Spielplätze, Dauerschrebergärt., Begräbnisplätze) . . . . .	580	11,8
b) Größe der innerhalb des Weichbildes unbedingt noch zu schaffenden Grünflächen, die zur Deckung d. Bedarfs für die jetzige Bevölkerung und für die noch auszubauenden Stadtviertel erforderlich sind . . . . .	257	5,2
c) Größe des von der Industrie besetzten Geländes . . . . .	291	5,9
d) Größe des für Erweiterung und Neuanlage von Industrien vorgesehenen Geländes . . . . .	110	2,2
e) Größe der Wasserflächen . . . . .	314	6,4
f) Größe des Überschwemmungsgebiets . . . . .	153	3,1
g) Größe d. von Eisenbahnen belegten Gebietes . . . . .	319	6,5
h) Größe des bebauten Wohngebietes einschl. Flächen der Straßen, Plätze und Wege	2 195	44,7
i) Unbebautes Gelände: . . . . .		
1. wegen tiefer Lage und hoh. Grundwasserstands als Siedlungsgelände ungeeignet . . . . .	112	2,2
2. Gelände im Industrieschatten . . . . .	51	1,0
3. Baulücken . . . . .	39	0,8
4. Reines Bauland . . . . .	499	10,2
Größe der Weichbildfläche	4 920 ha	100

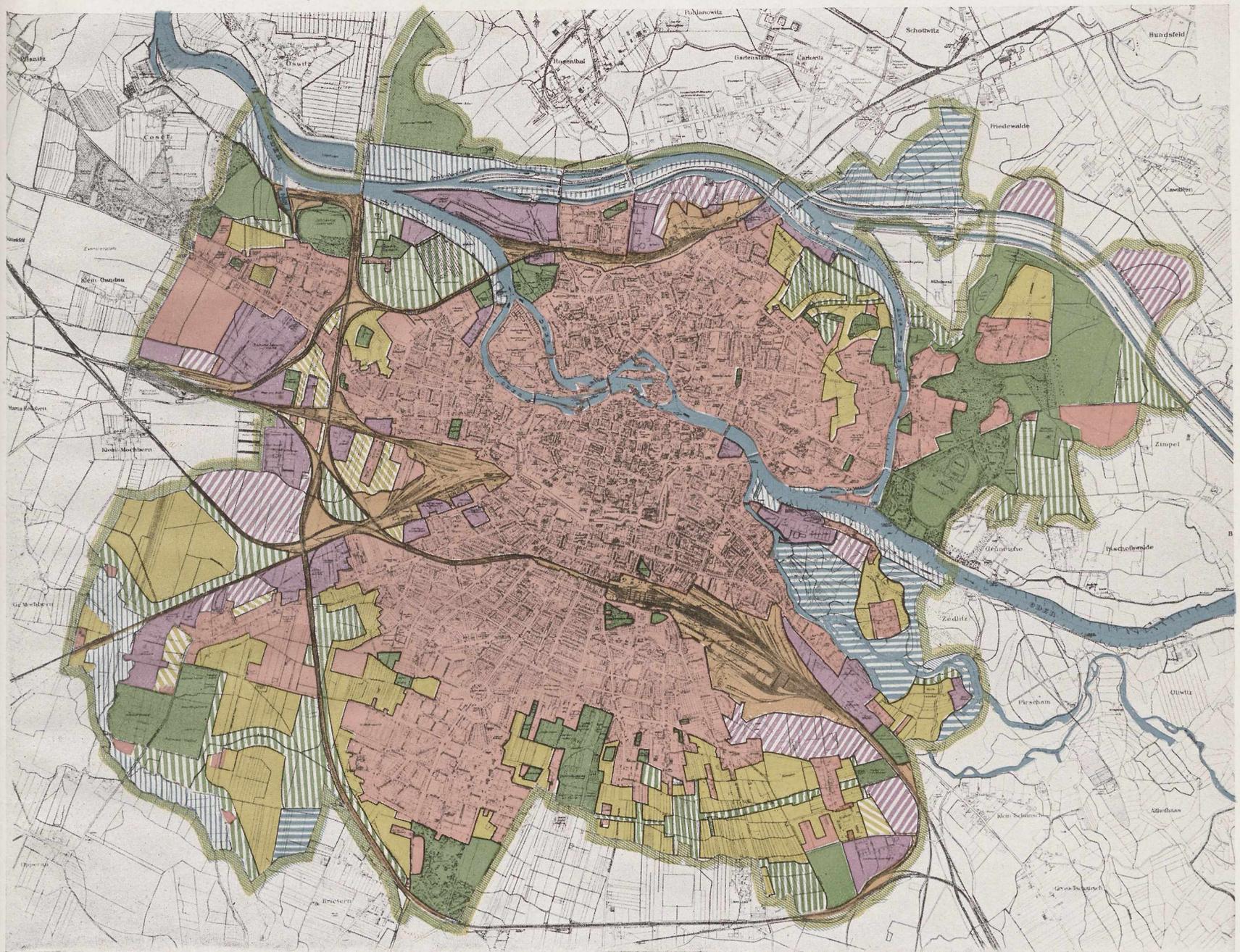


ABBILDUNG 5.

PLAN DES GEGENWÄRTIGEN ZUSTANDES DER STADT  
 BRESLAU MIT KENNZEICHNUNG DER FLÄCHEN NACH IHRER  
 ZWECKBESTIMMUNG UND VERWENDUNGSFÄHIGKEIT

und gibt ein deutliches Bild der ungesunden und für die Dauer nicht mehr tragbaren Zustände, die sich in Breslau als Folge der Entwicklung der letzten 50 Jahre herausgebildet haben.

Schon um die Mitte des 19. Jahrhunderts waren die eingetretenen Schwierigkeiten infolge des zu engen Weichbildes und des Wachstums der Stadt über ihre Grenzen so groß, daß der Magistrat die Eingemeindung einer Anzahl von Vororten für erforderlich hielt. Sie wurde zwar zunächst von der Stadtverordnetenversammlung wegen der großen mit ihr verbundenen Lasten wiederholt abgelehnt (1850 und 1864), gelangte aber doch 1868 zur Durchführung und vermehrte das Gebiet der Stadt um Gabitz, Höfchen, Neudorf, Lehmgruben und Huben mit 14553 Einwohnern. Erst im Jahre 1897 folgte die Eingemeindung von Pöpelwitz und Kleinburg, 1904 die Einverleibung der Dörfer Leerbeutel, Morgenau, Dürrgoy und Herdain und 1911 die Eingemeindung von Gräbchen. Alle diese Erweiterungen des städtischen Weichbildes, deren im öffentlichen Interesse begründete Notwendigkeit heute niemandem zweifelhaft sein wird, sind nur nach langen, oft Jahrzehnte dauernden Kämpfen gegen den Landkreis zustande gekommen. Jeder Verringerung seines Herrschaftsbereichs und vor allem der damit verbundenen Minderung seiner Steuerkraft hat der Landkreis hartnäckigsten Widerstand entgegengesetzt, ein Widerstand, der regelmäßig erst überwunden werden konnte, wenn sich die Stadt schließlich zu weitgehender finanzieller Entschädigung des Landkreises bereitfand, finanzielle Opfer, die sie, obwohl ohne Rechtsgrund, in ihrer Zwangslage bringen mußte, da sie auf eine wirksame Unterstützung der Staatsregierung sonst nicht zu rechnen hatte. Im Jahre 1911 kam der Magistrat dem Wunsche des Landkreises nach, die Eingemeindungsfrage auf einen längeren Zeitraum hinaus zu regeln, und stellte ein den unterdessen gewachsenen Bedürfnissen entsprechendes umfassendes Eingemeindungsprogramm auf, das sich zunächst auf 22 Gemeinden und Gutsbezirke erstreckte, im Verlaufe der Verhandlungen mit Regierung, Landkreis und Vororten noch eine erhebliche Erweiterung erfuhr. Der Landkreis bekämpft auch das neue Eingemeindungsverlangen der Stadt – von einigen unbedeutenden Zugeständnissen (Wilhelmsruh, Zimpel, Grüneiche, Bischofswalde, Klein Mochbern, Klein Tschansch sowie den nördlich der Güterumgehungsbahn gelegenen Teilen der Gemeinden Oltaschin und Woischwitz) abgesehen – mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln. Die inneren Gründe seines Widerstandes haben sich nicht geändert, aber die Methode des Kampfes ist eine andere geworden. Bekämpfte man früher die Großstadt und ihr Wachstum unter dem Gesichtswinkel des alten Gegensatzes ländlicher und städtischer Interessen, der ja in Wirklichkeit auch die Stellung der politischen Körperschaften, vor allen Dingen des preußischen Abgeordnetenhauses beherrschte, so erscheinen die Kampfmittel jetzt im Gewande neuer städtebaulicher Theorien. Und so hat der Landkreis in einer von ihm vorgelegten Denkschrift <sup>1)</sup> den Nachweis unternommen, daß moderne städtebauliche Anschauungen und Pläne, wie er sie vertrete und zur Durchführung bringen werde, die Eingemeindungspolitik der Stadt überflüssig machen. Im Folgenden wird gezeigt werden, wie wenig dem Landkreis dieser Nachweis gelungen ist und wie dringlich für Breslaus Entwicklung die Durchführung der Eingemeindungspolitik ist, die in den meisten anderen Großstädten – Berlin, Köln, Frankfurt a. M., Leipzig, Dresden – bereits mit Erfolg zu einem vorläufigen Abschluß gebracht ist und der Stadterweiterung der nächsten Jahrzehnte freie Bahn geschaffen hat.

**Die früheren Eingemeindungen sind – immer zu spät und in ungenügendem Umfange – nur nach jahrzehntelangen Kämpfen gegen den Landkreis zustande gekommen**

**Auch das neue Eingemeindungsverlangen wird vom Landkreise mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln bekämpft**

<sup>1)</sup> „Denkschrift des Landkreises Breslau zur Frage der Eingemeindung von Vorortgemeinden in die Stadt Breslau“ vom März 1925.

---

# II. DER FLÄCHENBEDARF

## DER STADTERWEITERUNG ALS GRUNDLAGE DER VERGRÖSSE- RUNG DES STADTGEBIETES

**D**ie Zahlen, nach denen die Stadt Breslau nicht nur als die bei weitem am dichtesten besiedelte, sondern auch als die eingengtste Großstadt Deutschlands erwiesen ist, sprechen deutlich genug. Sie zeigen, daß die dritte Großstadt Preußens mit ihrer starken wirtschaftlichen Entwicklung und ihrem stetigen Wachstum innerhalb ihres Weichbildes keinen Raum mehr findet, weder um ihre in unwürdigen Quartieren zusammengedrängten Bewohner und ihren normalen Bevölkerungszuwachs in gesunder und angemessener Weise unterzubringen, noch um sich für ihre wirtschaftliche Entwicklung die notwendige Bewegungsfreiheit schaffen zu können.

Heute ist die Stadt trotz ihren seit der Stadtgründung gegebenen natürlichen Beziehungen zur Oder von den noch nutzbaren Ufern des Stromes und den kanalisierten Schiffahrtswegen abgedrängt. Die Folge ist, daß innerhalb der Gemarkung der an 600 000 Einwohner zählenden Stadt brauchbares Industriegelände mit Bahn- und Wasseranschluß in nennenswertem Umfange überhaupt nicht mehr vorhanden ist. Berühren, ja überschreiten doch die Wohngebiete im Norden, Westen und Osten bereits die Weichbildgrenzen! Gerade diese Abdrängung der Stadt von ihrer Lebensader – die Rolle, die früher die innere Stromoder gespielt hat, kommt jetzt natürlich vor allem den für Breslau geschaffenen künstlichen Wasserstraßen zu – zeigt vielleicht am deutlichsten, wie alle überkommenen Weichbildgrenzen mit fortschreitender Entwicklung und räumlicher Ausdehnung einer Stadt widersinnig und zweckwidrig werden. Den gleichen Beweis liefern zahlreiche Tatsachen, die selbst der Landkreis nicht wird in Abrede stellen können, Tatsachen, denen sämtlich gemeinsam ist, daß wichtige Glieder des Großstadtorganismus längst über die Weichbildgrenzen hinaus gewachsen sind oder außerhalb des Weichbildes haben untergebracht werden müssen: Grundwasserversorgungs- und Entwässerungs-(Riesel)-Anlagen (Pirscham, Althofnaß, Oswitz, Ransern, Weidenhof), Häfen- und Werftanlagen (Kosel), Parkwälder und Erholungsgrünflächen (Kosel, Zedlitz, Pirscham), Sport- und Spielplätze (Oltaschin, Grüneiche), Friedhöfe (Kosel, Oswitz, Pohlanowitz), Verschiebebahnhöfe (Brockau, Klein-Mochbern), Pflegeanstalten (Herrnprotsch, Weidenhof), Rennbahnen (Grüneiche, Hartlieb), Flughäfen (Klein-Gandau). Das Gelände des größten und bedeutendsten Breslauer Industrieunternehmens der Linke-Hofmann-Lauchhammer-Aktiengesellschaft wird von der Weichbildgrenze in zwei Teile geschnitten.

Früher hat man geglaubt und glaubt es vielleicht heute noch, durch eine ablehnende Haltung gegenüber Eingemeindungsansprüchen die dem allgemeinen Volkwohl vermeintlich abträgliche Großstadtentwicklung hemmen zu können. Durch die Beobachtung der mit der Vermehrung und dem Anwachsen der Großstädte verbundenen Schäden, mit der Wahrnehmung des gesundheitlichen Niederganges der Bevölkerung wuchs die Abneigung, immer weitere Gebiete rein ländlichen Charakters dem städtischen Ausdehnungsbedürfnis preiszugeben. Mit dieser Politik ist das Gegenteil von dem erreicht worden, was man erstrebte. Die elementaren Kräfte der innerdeutschen Bevölkerungsbewegung, die, eine Folge unaufhaltsamer wirtschaftlicher Vorgänge, den Großstädten immer neue Menschenmassen zuführten, haben sich weder bannen noch schwächen lassen. Aber die naturwidrige Einengung ist daran mitschuldig, daß die Städte statt in die Breite in die Höhe gewachsen sind. Die getürmten steinernen Quartiere mit ihren bodenfremd gewordenen unzufriedenen Bewohnern sind mit eine Folge jener verfehlten Auffassung. Niemand kann sich wundern, daß die aus dieser Entwicklung entsprungenen Schäden gewachsen, daß die Großstädte so zu Herden einer den Staat verneinenden und bedrohenden Gesinnung geworden sind.

**Die jetzigen Weichbildsgrenzen tragen den natürlichen Lebensbedingungen der Stadt keine Rechnung**

**Die Entwicklung der Stadt hat die Weichbildsgrenzen längst überschritten**



In Breslau haben großstädtische Wachstumsfragen bei dem mangelnden Verständnis der rein agrarischen Umgebung für die Erfordernisse städtischer Wirtschaft von jeher noch mehr als im Westen unter kurzsichtiger Behandlung gelitten. Immer ist die Eingemeindung von Vorortsbezirken dem Anwachsen der städtischen Bevölkerung nachgehinkt, statt ihm voranzueilen. Immer ist die Einengung des städtischen Weichbildes erst dann – und in unzureichendem Maße – gelockert worden, wenn der Bedarf an Bauland übergroß geworden war. Bis dahin hatten sich die Bodenpreise infolge der Beschränkung des Angebots innerhalb des alten Weichbildes künstlich gesteigert und in den neu hinzutretenden Gebieten ihnen angepaßt. Einer gesunden Wohnungspolitik waren auf diese Weise von vornherein die Voraussetzungen entzogen. Will man diese Fehler der Vergangenheit mit ihren unseligen Folgen vermeiden, so müssen in Zukunft Stadterweiterungsfragen unter gänzlich veränderten Gesichtspunkten betrachtet und entschieden werden.

Die neue Auffassung, die hier Platz greifen muß, läßt sich nicht besser kennzeichnen als mit den Worten der Kölner Denkschrift zur Frage der Einverleibung der Gemeinde Worringen: „Große Städte sind aus wirtschaftlichen, industriellen, handelspolitischen und kulturellen Gründen nötig, bei den furchtbaren Lasten, die uns auferlegt sind, heute mehr wie je. Sie müssen aber so gestaltet werden, daß sie keine Gefahr mehr für den Gesamtorganismus des Volkes bilden. Das kann nur geschehen durch eine möglichst weiträumige Bebauung, welche das Stadtgebilde in ländliche Siedlungen planvoll auflöst. In diesen Siedlungen müssen in gesunder Mischung Landwirtschaft als Hauptberuf Treibende mit den in Handel, Handwerk, Gewerbe und Industrie Tätigen vereint wohnen, damit auch diese letzteren hierdurch und durch Besitz und Pflege von Gärten usw. mit dem Erdboden vertraut und verwachsen bleiben. Um das zu erreichen, muß man den Großstädten große Flächen geben, und man muß sie ihnen frühzeitig geben, noch ehe eine planlose Entwicklung planvolle Gestaltung unmöglich macht. Tut man dies nicht, so fördert man nicht nur eine zu starke Bebauung des alten städtischen Weichbildes mit seinen oben gekennzeichneten üblen Folgen, sondern man verhilft auch einer Reihe von planlosen Ansiedlungen zur Entstehung, die, nach kleinen Gesichtspunkten angelegt, den großen Aufgaben nicht gerecht werden können, welche die Konzentrierung so vieler Menschen mit sich bringt.“

**Man muß den Städten große Flächen geben und man muß sie ihnen frühzeitig geben ehe eine planlose Entwicklung planvolle Gestaltung unmöglich macht**

**Das Großstadt-Problem eine Flächenfrage**

So betrachtet, wird das Großstadtproblem zu einer Flächenfrage. Die Feststellung der erforderlichen Grundflächen, die nicht mehr an den Bedürfnissen der früheren Erweiterungsmethoden gemessen werden können, ist die erste Vorbedingung alles städtebaulichen Schaffens, aller zielbewußten Großstadtreform. Denn erst die Feststellung des voraussichtlichen Flächenbedarfs an der Hand eines Aufteilungsplanes, d. h. auf siedlungstechnischer Grundlage, ermöglicht die richtige Umgrenzung des Gebietes, dessen Zusammenfassung erforderlich ist, um den gekennzeichneten Zielen durch praktische Arbeit näher kommen zu können. In diesem Sinne hält der Erlaß des Ministers für Volkswohlfahrt vom 12. Oktober 1922 (–II 1 Nr. 291–) es mit Recht für geboten, daß über Eingemeindungsfragen nur an der Hand von Unterlagen entschieden wird, die über die geplante Erschließung der Erweiterungsgebiete Klarheit schaffen und die Notwendigkeit der Weichbildvergrößerung durch städtebauliche Erfordernisse erweisen. In der gleichen Erkenntnis hat die Stadt Breslau es für notwendig gehalten, für die bedeutungsvolle Lösung ihrer Eingemeindungsfrage siedlungstechnische Unterlagen von unanfechtbarer Beschaffenheit zu gewinnen.

In Gemeinschaft mit ihren Vororten hat sie den Generalsiedlungsplan zur Aufgabe eines allgemeinen öffentlichen Wettbewerbes gemacht, an dem sich zahlreiche deutsche Städtebauer und Baukünstler – darunter die namhaftesten – mit Entwürfen beteiligt haben. Aus dem Wettbewerb ist, wie dies bei der Schwierigkeit und Vielgestaltigkeit der Aufgabe kaum anders zu erwarten war, zwar kein Entwurf hervorgegangen, der als eine unmittelbar verwertbare Lösung in ganzem Umfange anzusprechen wäre. Die restlose Klarstellung und allseitige Beleuchtung hat aber dem aus den anerkanntesten deutschen Fachleuten zusammengesetzten Preisgericht eine erschöpfende Beurteilung aller entscheidenden Fragen ermöglicht. Durch ein ausführliches Gutachten der Preisrichter wurden aus der Fülle der Anregungen eine Reihe von Plangedanken ausgesondert, deren weitere Verarbeitung eine einwandfreie Lösung versprach. Sie sind in dem auf Seite 9 wiedergegebenen Aufteilungsplan zusammengestellt mit der Absicht, das Ergebnis des Wettbewerbes und des Preisgerichtsurteils in den wesentlichsten Zügen festzulegen, als eine maßgebende Unterlage für die erste wichtige Entscheidung der Flächenfrage.

Insoweit als sich aus diesen Grundgedanken bestimmte Flächenforderungen für die verschiedenen Zwecke und die Umgrenzung des Gesamtgebietes folgerichtig ergeben, erhebt der in den nachstehenden Ausführungen erläuterte Plan Anspruch auf Beweiskraft.

Im übrigen wird, ganz abgesehen von der Elastizität, die die Anpassung an eine über einen langen Zeitraum erstreckte Entwicklung ohnehin erfordert, erst eine weitere Bearbeitung zu gewissen abschließenden Ergebnissen führen können.

Maßstab für die Schätzung zukünftiger Entwicklungen und Bedürfnisse kann nur die voraussichtliche Gestaltung der Einwohnerzahl sein. Die Übersicht auf Seite 2 ergibt, daß Breslaus Einwohnerzahl vom Jahre 1871 bis zum Jahre 1913 in ständig wachsender Zunahme gestiegen ist. Der Rückgang während der Kriegsjahre 1914 bis 1918 um 36 211 Einwohner ist schon im Laufe des Jahres 1920 ausgeglichen worden und die Ziffern von 1919 bis 1924 zeigen wieder eine durchschnittliche Zunahme von jährlich etwa 10 726 Köpfen. Ein Beweis dafür, daß die gleichen lebendigen Triebkräfte sich wieder regen und daß mit ihnen für die Zukunft gerechnet werden muß. Eine Weiterführung der Kurve im Sinne der Vorkriegsentwicklung würde schon bis zum Jahre 1950, also innerhalb eines immerhin absehbaren Zeitraumes, eine Einwohnerzahl von 950 000 bis 1 000 000 ergeben. Tatsächlich ist die überwiegende Mehrzahl der Wettbewerbsteilnehmer, denen die Einschätzung der zukünftigen Entwicklung an der Hand ausführlicher statistischer Unterlagen nach freiem Ermessen überlassen war, von dieser Zahl ausgegangen. Auch das Preisgericht hat die Annahme als zutreffend anerkannt. Überschauf man die bisherige Entwicklung und zieht die erreichte Zahl von 575 000 Einwohnern in Betracht, so wird man bei aller Unsicherheit, der solche Schätzungen naturgemäß unterworfen sind, doch jedenfalls eine Vorsorge nicht für übertrieben erachten können, die auf einen weiteren Zuwachs von rund 350 000 Köpfen abgestellt wird. Gleichgiltig, ob dieser Zuwachs bis zum Jahre 1950 oder erst später erreicht wird.

Denn die Fragen, um die es sich hier handelt, sind wie Professor Schumacher treffend bemerkt<sup>1)</sup>, keine Fragen des „Tempo“. „Es handelt sich um die Vorbereitung auf ein Schicksal, das in unbekanntem Tempo, aber sicher heranrückt und dem man nur gerecht werden kann, wenn schon seine ersten Erscheinungen noch vor ihrem Sichtbarwerden in die Bahn gelenkt werden, die als Zukunftsbahn betreten werden soll.“

Neben dem zu erwartenden Bevölkerungszuwachs ist aber weiter zu berücksichtigen, daß eine Zusammendrängung der Bewohner, wie sie das gegenwärtige ausgebaute Stadtgebiet aufweist, auf die Dauer schlechterdings nicht ertragen werden kann.

Nach den Darlegungen auf den Seiten 4 und 5 sind rd. 130 000 Einwohner in gesundheitlicher und sittlicher Hinsicht derart unzulänglich untergebracht, daß ihre Überführung in bessere Wohnverhältnisse zu den wichtigsten Aufgaben schon der nächsten Zukunft gezählt werden muß.

Dazu kommt die allmählich fortschreitende Ausbreitung der Geschäftsstadt, die später ebenfalls in beachtlichem Umfange den Ersatz verloren gehenden Wohnraumes erfordern wird. Auf diese Weise wird sich innerhalb eines absehbaren Zeitraumes ein weiterer Wohnungsbedarf für etwa 15 000 Köpfe ergeben.

Es werden daher für wenigstens  $350\ 000 + 130\ 000 + 15\ 000 = 495\ 000$  Einwohner neue Wohngebiete zu schaffen sein, während für die Bemessung der Arbeitsgebiete mit einem Zuwachs von etwa 300 000 Köpfen zu rechnen ist.

Es wurde schon hervorgehoben, daß zum Ausgleich der übertriebenen Besiedlungsdichte des jetzt bebauten Gebiets in den Erweiterungsbezirken eine wesentlich niedrigere und in der Ausnutzung der Bauflächen erheblich beschränktere Bebauung vorgesehen werden muß. Die zur Anwendung gelangenden Wohnformen werden einer allmählichen Abstufung der Wohndichte vom bestehenden Stadtkern nach außen Rechnung tragen müssen. Dabei wird bei der weiteren Bearbeitung eine Untergliederung in eine reichere Zahl verschiedenartiger Bauweisen und eine Abstufung auch in senkrechter Richtung zu den Hauptverkehrsstraßen erforderlich werden. Für den Zweck des vorliegenden Planes genügt jedoch eine schematische Zusammenfassung in einige wenige Gruppen mit durchschnittlicher Besiedlungsdichte. Die letztere bewegt sich zwischen zwei Grenzen. Als obere Grenze wird für die zukünftige Erweiterung die Siedlungsdichte der jetzigen Bauklasse IV (3 Wohngeschosse, 6/10 Freifläche) mit rd. 300 Einwohnern je ha Nettobauland anzunehmen sein. Für die untere Grenze wird die Größe eines Rentengutes von 1250 qm einen Anhalt bieten können. Als Zwischen-

**Eine geeignete Grundlage für die Entscheidung der Flächenfrage ist durch das Ergebnis des Wettbewerbs zur Erlangung eines Flächenaufteilungsplanes für Breslau und sein Erweiterungs-Gebiet gewonnen**

**A. Der voraussichtliche Bevölkerungszuwachs**

**Für einen absehbaren Zeitraum muß mit einem Bevölkerungszuwachs von 350 000 Köpfen gerechnet werden**

**Für 495 000 Einwohner sind neue Wohngebiete erforderlich**

**B. Die Wohnformen, der Flächenbedarf der Wohngebiete und die Grundsätze ihrer Anordnung**

<sup>1</sup> Schumacher - Köln „Die rechtzeitige Eingemeindung eine Vorbedingung für Großstadtreform“ D. Bauztg. 56. J. Nr. 36 (vergl. Anhang)

stufe wird die zweigeschossige Bauweise in der Form von Ein- und Mehrfamilienhäusern mit Gartenlandzulage von wenigstens 200 qm je Wohnung gewählt.

Danach ergeben sich (vergl. hierzu die Einzelnachweisungen auf Seite 64 des Anhanges) die folgenden 3 Wohnformen mit den zugehörigen durchschnittlichen Besiedlungsziffern:

a) Wohnform I:

Einstöckige Einfamilienhäuser (gegebenenfalls mit ausgebautem Dachgeschoß) mit Stallung und größeren Gärten, rd. 40 Einwohner je ha Nettobauland.

b) Wohnform II:

Zweigeschossige Ein- und Mehrfamilienhäuser mit Gartenlandzulage, rd. 125 Einwohner je ha Nettobauland.

c) Wohnform III:

Dreigeschossige Mittelhäuser, rd. 300 Einwohner je ha Nettobauland.

Die Wohnform I ist für die entfernt liegenden Außengebiete jenseits der Lohe und Weistritz, außerdem im Norden für Petersdorf, im Osten für Drachenbrunn, im Süden für Oltaschin vorgesehen worden, während die Wohnform II für den überwiegenden Teil des Erweiterungsgebietes, in der Hauptsache für die mit den Gewerbegebieten verbundenen Wohnbezirke angenommen wurde. Die Wohnform III schließlich wird die Ergänzung der vorhandenen Lücken im jetzigen Stadtkörper und die Ueberleitung zu den niedriger und weitläufiger bebauten Außenzonen bilden müssen.

Die ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse werden voraussichtlich noch auf lange Zeit die Schaffung neuer Verkehrseinrichtungen außerordentlich erschweren. Umsomehr wird bei der örtlichen Ausweisung der Wohngebiete auf die vorhandenen Verkehrsmittel und ihren nur schrittweise zu fördernden weiteren Ausbau Rücksicht zu nehmen sein.

Die vorhandenen Freiflächen für Sport-, Wanderung und Gartenbetätigung bleiben im näheren Stadtgebiet wesentlich hinter den neuzeitlichen Anforderungen zurück. Es sind hier vorhanden:

a) Promenaden- und Parkanlagen von insgesamt 245 ha oder rd. 4,5 qm je Einwohner,

b) Sport- und Spielplätze von insgesamt rd. 28 ha oder rd. 0,5 qm je Einwohner,

c) Dauerkleingartenland rd. 20,7 ha oder rd. 0,36 qm je Einwohner.

Außerdem in Baulücken, auf Privatbesitz sowie auf öffentlichen Grünflächen Kriegsgemüseland, mit dessen dauernder Erhaltung jedoch nicht zu rechnen ist. Die neue Planung wird daher eine umfangreiche Ergänzung der völlig unzureichenden Grünflächen vorsehen müssen. Für das an Naturreizen arme Breslau wird, zumal im Hinblick auf die ungesunde Bevölkerungsdichte der völlig unaufgelockerten Wohnquartiere des jetzigen Stadtgebietes, an Promenaden- und Parkanlagen sowie für Sport- und Spielplätze eine Fläche von insgesamt 10 qm auf den Kopf der Bevölkerung zu fordern, Kleingartenland für etwa 1/20 der innerhalb des Hochbaugebietes wohnenden Familien mit je etwa 250 qm Fläche bereitzustellen sein. Für Friedhöfe ist bei 40jähriger Belegungsdauer für je 100 000 Einwohner eine Friedhofsfläche von 40–50 ha erforderlich, für das ganze Erweiterungsgebiet unter dieser Annahme somit eine Fläche von 450 ha.

Demnach wären insgesamt an Freiflächen notwendig:

a) zur Ergänzung des Innengebietes Kleingartenland . . . . .	rd. 100 ha
fehlende Spielplatzfläche . . . . .	„ 120 „
b) für die neu zu schaffenden Wohngebiete . . . . .	485 000 · 10 = „ 485 „
c) Friedhöfe . . . . .	„ 450 „
d) für die vorhandenen Einwohner der Vororte . . . . .	57 000 · 10 = „ 57 „
e) 20 Vereins-Sportanlagen je 5 ha . . . . .	„ 100 „
f) Krankenhäuser und Heilanstalten . . . . .	„ 100 „
g) Licht-, Luft- und Freibadeanlagen . . . . .	„ 88 „

zusammen rd. 1500 ha,

die im Plan vorgesehen sind.

Die Erörterung der Bevölkerungszunahme war erforderlich, um der Aufgabe einerseits unentbehrliche Voraussetzungen zu schaffen und ihr andererseits ungefähre Grenzen zu bestimmen. Durch die Erläuterung der anzuwendenden Wohnformen und des Grünflächenbedarfs ergaben sich die Elemente, aus denen die Plangebilde sich zusammensetzen.

### C. Der erforderliche Umfang der Grünflächen

Entscheidend für den Flächenbedarf nach Umfang und Lage wird nunmehr die Art und Weise dieses Zusammensetzens, das ist die Struktur des zukünftigen Planes und die Verteilung der Wohn- und Arbeitsgebiete, wie sie sich aus natürlichen Wachstumsbedingungen ergeben muß.

Ähnlich anderen Großstädten hat auch Breslau in den letzten 100 Jahren die ursprüngliche geschlossene Form seines Stadtplanes bewahrt. Nahezu konzentrisch legen sich die Erweiterungsgebiete um die Altstadt. (Vergl. Abbildung 7.) Kein bedeutungsvoll entwickelter Vorort, der eine dezentrale Ablenkung nach irgend einer

Richtung hätte begünstigen können. Dazu von außenher die Umschnürung des Weichbildes durch den Landkreis, die immer nur in Fällen der Not ventilartig gelockert wurde. Schließlich — teils Ursache, teils Wirkung — das Fehlen jeder weiter ausgreifenden Neigung in der Gestaltung der Außenverkehrsanlagen. Noch bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts führte der Schifffahrtsweg der Oder wie seit den Tagen der Stadtgründung unmittelbar am Stadtkern vorüber. Kreisförmig in engem Abstand umlagern ihn noch heute die Sammelpunkte des Güterverkehrs, die Bahnhöfe Ost, West und Odertor sowie der Stadthafen. Dicht um das bisher ausgebaute Gebiet legt sich der Ring der Güterumgebungsbahn. Nirgends Raum zu ausreichender Erweiterung, aber überall deutlich spürbar das Mißverhältnis zwischen dem Bedürfnis einer weiter wachsenden Stadt von nahezu 600 000 Einwohnern und den auf erhebliche Bevölkerungszunahme nicht berechneten Anlagen.

Wie es sicher ist, daß bei einem weiteren Wachstum das zentrale Schema bei der Ausweisung neuer Wohngebiete unbedingt verlassen werden muß, so unterliegt es keinem Zweifel, daß die zukünftigen Sammelpunkte des Wasser- und Eisenbahnverkehrs vom jetzigen Stadtkörper energisch abgerückt werden müssen. Sie bilden die natürlichen Ansatzstellen der zukünftigen Entwicklung.

Ihre durch gegebene Voraussetzungen eindeutig bestimmte Lage ist daher für die Struktur der Stadterweiterung und ihren Raumbedarf entscheidend.

Daß bereits seit längerer Zeit Wirkungskräfte am Werke sind, um die bisherige Kreisform des Stadtplanes zu durchbrechen, wird deutlich erkennbar an dem in neuerer Zeit unternommenen Vorstoß nach Südosten in der Richtung auf das oberschlesische Industrieviertel im Zuge der alten Handelswege, die zu den für die Wirtschaftsstellung Breslaus besonders wichtigen Gebieten Südost-Europas führen. Hier ist der einflußreiche, allen neuzeitlichen Erfordernissen entsprechende Verschiebehof Brockau entstanden und hat in der kurzen Zeit seines Bestehens seinen Güterverkehr in Empfang und Abgang bis zum Jahre 1914 bereits auf  $\frac{1}{3}$  der gleichzeitigen Beanspruchung des verkehrsreichsten Bahnhofs Ost gebracht. Die rasche Entwicklung des Vorortes Brockau, dessen Einwohnerzahl in 5 Jahren von rd. 700 auf 5000 stieg, läßt erkennen, daß hier Triebe eines Wachstums vorhanden sind, die nur einer weiteren Begünstigung zur vollen Entfaltung

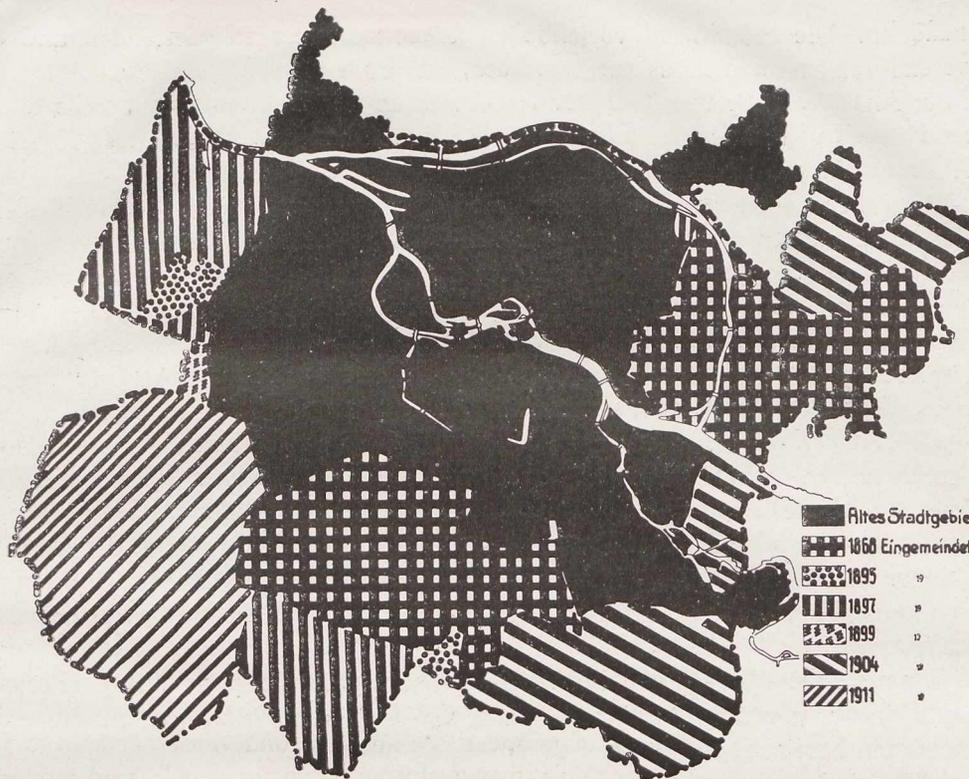


Abb. 7. Die Breslauer Eingemeindungen bis 1911

#### D. Die Struktur des Planes und die Verteilung der Wohn- und Arbeitsgebiete

#### Der südöstliche Raum

## Der nordwestliche Raum

bedürfen. Die Möglichkeit vorteilhaften Gleisanschlusses ist vorhanden und die jüngsten Grundbesitzveränderungen machen es zur Gewißheit, daß auch Handel und Gewerbe die günstigen Vorbedingungen ihrer Ansiedlung in unmittelbarer Nachbarschaft der Bahnanlagen bereits erkannt haben. Hier ist mit zweifelloser Sicherheit das Entstehen eines ansehnlichen Gewerbegebietes vorauszusehen und damit einer der Ansatzpunkte zukünftiger Siedlung.

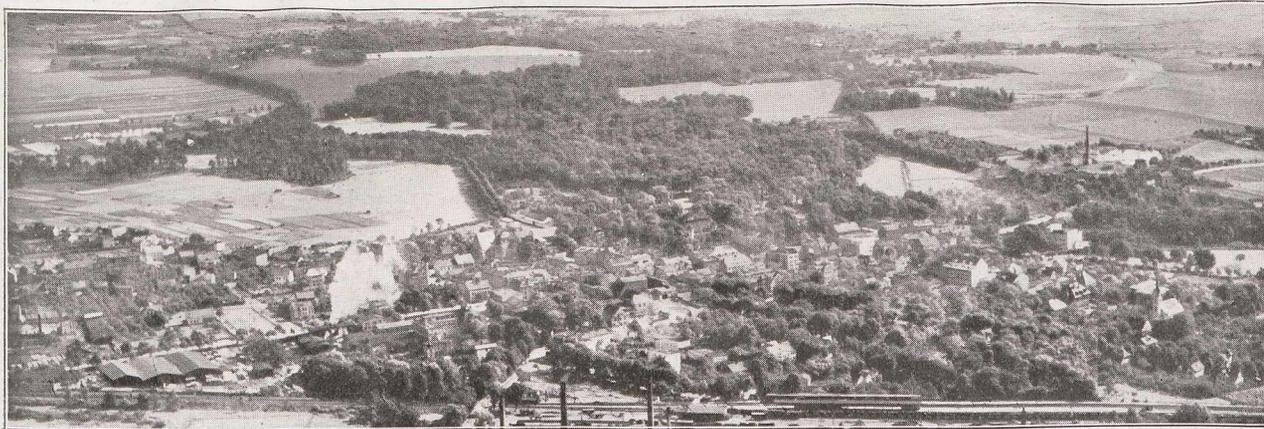
Die Lebensader Breslaus ist der uralte Verbindungsweg zwischen dem Westen und den Südostländern, der durch die Stationen Hamburg—Berlin—Krakau—Lemberg bezw. Budapest und Wien bezeichnet wird. Dem südöstlichen Arm dieser Lebensader entspricht ihre Verzweigung auf der Westseite der Stadt, wo nicht weniger als vier Haupteisenbahnstrecken einmünden. Die Wichtigkeit der Südost—Nordwestlinie steigert sich durch den gleichgerichteten Zug des Oderstromes, der den unmittelbaren Schiffsverkehr zur Ostsee vermittelt. Für Breslau als Umschlagplatz ist der Wasserverkehr auf der unteren Oder bedeutsamer als der des Oberlaufs, der gegenwärtig, und vorraussichtlich auch für die Zukunft, durch den Oderhafen Cosel beherrscht wird. Der Verkehr im Unterwasser konnte die Stadt als Endhafen der freien Oderschiffahrt bisher bequem erreichen. Neuerdings ist jedoch durch den Bau des Ranserner Wehres und die Einführung einer neuen Staustufe eine Erschwerung eingetreten, die eine Verlegung der Umschlagstelle stromab zur Folge haben muß. Aus der Lage des Ranserner Wehres, der gebotenen Schonung der links der Oder gelegenen Waldgebiete und dem Verlauf der hochwasserfreien Uferlinie ergibt sich eine einzige Stelle als geeignet für den neuen Hafen, der eindeutig nur dicht unterhalb von Klein-Masselwitz seinen Platz finden kann. (vergl. Abbildung).

Wie nahe diese Entwicklung bevorsteht, erhellt aus der Tatsache, daß ein Projekt zur Anlage eines Hafens bei Klein-Masselwitz und zur Erschließung der benachbarten Gebiete im Einvernehmen mit den beteiligten Behörden bereits vor längerer Zeit aufgestellt worden ist und Vorarbeiten erheblichen Umfanges schon geleistet sind. Die Fertigstellung ist lediglich durch die wirtschaftlichen Schwierigkeiten der letzten Jahre hintangehalten worden.

Eine nachdrückliche Verschiebung des wirtschaftlichen Schwerpunktes in nordwestlicher Richtung ist hiernach als Folge der veränderten Bedingungen der Oderschiffahrt schon für die nächste Zukunft zu erwarten.

Diese Entwicklungsrichtung wird in hohem Grade verstärkt durch die Notwendigkeit, die westlichen Sammelpunkte des Eisenbahn-Güterverkehrs weiter von der Stadt abzurücken. Sie werden schon heute durch den Ausbau ihrer Umgebung so umschlossen, daß die unmittelbar bevorstehende Erweiterung des Verschiebebahnhofes Klein-Mochbern nur noch den Bedürfnissen eines immerhin absehbaren Zeitraumes genügen kann. Ist im Südosten durch den Verschiebebahnhof Brockau auch für eine fernere Zukunft in ausreichender Weise vorgesorgt, so fehlt im Westen das entsprechende Gegenstück. Das Ziel muß ein neuer leistungsfähiger Verschiebebahnhof sein, der den Bedürfnissen eines gesteigerten Güterverkehrs zu genügen imstande ist, wie ihn die weitere Entfaltung der Handelsbeziehungen mit sich bringen muß, auf die die Bedeutung Breslaus sich gründet. Die Lage dieses künftigen westlichen Verschiebebahnhofes wird einmal durch die Führung der erweiterten westlichen Güterumgehung bestimmt, die ebenfalls als eine unbedingt zu lösende Zukunftsaufgabe anzusehen ist, sodann durch die notwendige Beziehung zu dem bei Klein-Masselwitz vorzusehenden Umschlaghafen nebst dem in seiner Nachbarschaft zu entwickelnden Groß-Handelsgebiet. Aus diesen Zusammenhängen ergibt sich als geeignete Stelle für die Anlage dieses westlichen Verschiebebahnhofes der Raum zwischen den Liegnitzer und Reppener Fernstrecken westlich Schmiedefeld. Der Umfang der Flächen, die für diese Anlagen frei zu halten sind, kann nicht leicht überschätzt werden. Das Anwachsen der Bevölkerung und ihre Verteilung auf einen weiten Raum als Folge der gesundheitlichen Forderungen muß Bedürfnisse des Personenverkehrs mit sich bringen, denen die innerstädtischen Bahnhöfe in ihrem jetzigen Zustande auf die Dauer keineswegs genügen. Ihre Umgestaltung setzt eine Entlastung voraus, die nur die Verlegung der dem Güterverkehr dienenden Anlagen und ähnlicher Einrichtungen bringen kann. Der so gegebene Raumbedarf wird vermehrt durch die Anforderungen von Handel und Gewerbe, deren Stapelplätze im Anschluß an die Anlagen des Güterverkehrs ihren gegebenen Platz finden müssen.

Schon seit langem ist eine Entwicklung nach Westen und Nordwesten in der Richtung des Stromlaufs deutlich erkennbar. Hier haben unterhalb Cosel die bedeutenden gewerblichen Anlagen von Cäsar Wollheim ihren Platz gefunden. Ebenfalls im Westen haben die günstigen Anschlußmöglichkeiten der zahlreich einmündenden



**Abbildung 8. Ideales Siedlungsgebiet im Weistritztal**

Fernstrecken die Ansiedlung der größten Breslauer Industrieunternehmen begünstigt. Für das Übergreifen der gewerblichen Besiedlung auf die westlichen Vororte sind die steigenden Einwohnerzahlen von Neukirch, Gandau und Schmiedefeld bezeichnend. Ähnlich wie im Osten nach Brockau streckt sich im Westen die Stadt am Strom entlang. Gestützt auf die hierher zu verweisenden Großanlagen des Güterverkehrs zu Wasser und zu Lande muß im Nordwesten der Stadt ein zweites wichtiges Lebenszentrum der künftigen Erweiterung entstehen. Man wird dieser Entwicklung nachgeben, ja sie fördern müssen, obschon sie für das Planganze nicht ohne einen gewissen Nachteil bleiben kann. Dieser Nachteil entspringt der Lage der gewerblichen Ansiedlungen in der Richtung des vorherrschenden Westwindes, der Rauch und Abgase über die Stadt treibt. Man mag das beklagen, vermeiden läßt es sich nicht; denn die einmal gegebenen und unveränderlichen Bedingungen des Wasser- und Bahnverkehrs und die damit verknüpften Entwicklungsneigungen werden sich immer stärker erweisen als die Machtmittel einer zwangsweisen Regelung. Man kann hoffen, daß die gerade in Schlesien in raschem Fortschreiten begriffene Elektrisierung der Bahnen die schädlichen Wirkungen sehr erheblich einschränken wird. Sodann aber wird man darauf bedacht sein müssen, die zukünftigen Wohnsiedlungen an solche Stellen zu verweisen, an denen sie vor der ungünstigen Einwirkung dieser stromab orientierten Wirtschaftsentwicklung geschützt sind.

In diesem Zusammenhange gewinnt das weiter westlich – also vor dem Winde – belegene Gebiet des waldgeschützten Weistritztals (vergl. Abb. 8) erhöhte Bedeutung. Hier sind in den schon heute gut entwickelten Ortschaften Goldschmieden, Deutsch Lissa, Stabelwitz und Herrnprotsch bei sehr beachtenswerten landschaftlichen Reizen ideale Bedingungen für gesunde Wohnsiedlungen gegeben. Diese Gebiete müssen daher – auch dies ein wichtiger Gedanke, den der Wettbewerb gezeitigt hat – als unentbehrliche Ergänzung dem westlichen Entwicklungszentrum und dem Planganzen angegliedert werden.

Der nordöstliche Raum war bisher nur gekennzeichnet durch die Einmündung der Zubringerlinie von Polen-Rußland über Öls. Hier haben sich jedoch in neuerer Zeit Veränderungen vollzogen, die für die Stadtentwicklung ausschlaggebende Bedeutung gewinnen. Durch den Bau des Schiffahrtskanals zwischen Bartheln und Carlowitz sind dem Schiffsverkehr nach und von der oberen Oder neue Wege gewiesen und umfangreiche Gebiete in günstiger Wasserlage erschlossen worden. Die Gunst der Lage wird verstärkt durch die jüngst dem Verkehr übergebene neue Bahnstrecke Schottwitz-Cawallen-Schwoitsch-Drachenbrunn-Meleschwitz, die überdies die Verbindung mit den oberschlesischen Eisenbahnlinien vermittelt. Hier ist die einzige Stelle in der engeren Umgebung Breslaus, an der sich schon heute Wasser- und Eisenbahnverkehrswege auf längere Strecken berühren. Hier sind daher für die Ansiedlung des Großgewerbes ideale Vorbedingungen gegeben, und hier bestehen mit der Möglichkeit eines ergänzenden Ausbaues der Eisenbahnanlagen und der Wasserstraßen gleich günstige Bedingungen für die Erschließung weiterer umfangreicher Gebiete nördlich von Carlowitz und Rosenthal.

Die Auffassung der Wettbewerbsteilnehmer, die fast ausnahmslos hier die Unterbringung der Großgewerbebetriebe vorgeschlagen haben, ist durch die seitherigen Vorgänge rascher bestätigt worden als man damals annahm. Die inzwischen erfolgte Ansiedlung bedeutender Werke an dem kanalisiertem Schiffahrtsweg der Breitenbachfahrt zeigt, daß die planmäßige Entfaltung dieses dritten wichtigen Lebenszentrums der erweiterten Stadt nicht mehr als eine Aufgabe der Zukunft betrachtet werden kann, sondern ihrer alsbaldigen Lösung zudrängt.

### Der nordöstliche Raum

Jedes der drei Zentren bedarf zu seiner Entwicklung eines zusammenhängenden Gebietes, das genügend Bewegungsfreiheit bietet, um die Arbeits- oder Gewerbebezirke einerseits und das dazu gehörige Wohnland andererseits unterzubringen, die Verkehrsbeziehungen und die Grünzusammenhänge regeln zu können. Der Flächenbedarf dieser Räume ergibt sich unter Berücksichtigung der in den Abschnitten A und B erörterten Gesichtspunkte aus der „Logik des Planes“ nunmehr in folgender Weise:

Von den auf 350 000 Köpfe geschätzten Bevölkerungszuwachs (vergl. Seite 11) entfallen auf:

a) den südöstlichen Raum . . . . .	rd. 35 000 Einwohner
b) „ nordwestlichen Raum . . . . .	„ 140 000 „
c) „ nordöstlichen Raum . . . . .	„ 125 000 „
	zusammen rd. 300 000 Einwohner

In den Plan sind (vergl. den Einzelnachweis auf Seite 67 des Anhangs) vorgesehen:

a) für den südöstlichen Raum 290 ha Nettobauland mit . . . . .	36 250 Einwohner
b) für den nordwestlichen Raum 1215 ha Nettobauland mit . . . . .	137 000 „
c) für den nordwestlichen Raum 1486 ha Nettobauland mit . . . . .	128 500 „
	zusammen 301 750 Einwohner

Unter Berücksichtigung der erforderlichen Auflockerung durch öffentliche Grünanlagen und der landwirtschaftlichen Nutzung zu erhaltende Freiflächen ergibt sich aus den vorstehenden zahlenmäßigen Gegenüberstellungen als notwendiger Flächenbedarf für die planmäßige Entwicklung der um gegebene Arbeitszentren zu gruppierenden Erweiterungsgebiete (vergl. die eingelebte Karte am Schluß dieser Denkschrift):

a) im Südosten:

der Raum zwischen der Ohleniederung und der westlichen Gemeindegrenze von Brockau mit den Gemeinde- oder Gutsbezirken von Klein Tschansch, Groß Tschansch, Radwanitz, Benkwitz und Brockau,

b) im Nordwesten:

der Raum zwischen der Oder und den südlichen Gemeindegrenzen von Klein Mochbern, Maria Höfchen und Neukirch bzw. der Liegnitzer Eisenbahn und der Weistritz mit den Gemeinde- oder Gutsbezirken von Deutsch Lissa, Marschwitz, Herrnprotsch, Stabelwitz, Neu Stabelwitz, Goldschmieden, Neukirch, Groß und Klein Masselwitz, Pilsnitz, Cosel, Schmiedefeld, Klein Gandau, Maria Höfchen, Groß und Klein Mochbern,

c) im Nordosten:

der Raum zwischen der jetzigen Stadtgrenze, der Weideniederung und der Posener Eisenbahn unter Hinzunahme von Hundsfeld, umfassend die Gemeinde- oder Gutsbezirke von Weidenhof, Protsch-Weide, Leipe-Petersdorf, Pohlanowitz, Schottwitz, Lilienthal, Carlowitz, Rosenthal, Friedewalde-Cawallen, Hundsfeld, Schwoitsch, Drachenbrunn, Wilhelmsruh, Zimpel, Grüneiche, Bischofswalde und Bartheln.

Für einen weiteren Teil der Bevölkerung, dessen Arbeitsstätten örtlich weniger gebunden sind, oder dem nach Beruf und wirtschaftlicher Lage eine stärkere räumliche Trennung von Arbeitsstätte und Wohnung erträglich oder erwünscht sein kann, kommen die südlichen und südwestlichen Erweiterungsgebiete in Betracht, deren ertragreicher Boden die Gartenkultur begünstigt und die daher für die Errichtung weiträumiger Flachbausiedlungen besonders geeignet sind. Dies sind (vergl. hierzu den Nachweis der erforderlichen Flächen auf Seite 67 des Anhangs) die Bezirke von Groß Mochbern, Opperau, Klettendorf, Bettlern, Krietern, Hartlieb, Oltaschin südlich der Zobtenbahn und Woischwitz. Sie werden bei 1288 ha Nettobauland rd. 77 000 Einwohner aufnehmen.

Der Rest des Wohnungsbedarfs soll auf den noch im Weichbilde verfügbaren Siedlungsflächen untergebracht werden, auf denen nach dem im Anhang (Seite 68) gegebenen Nachweis rd. 102 000 Einwohner Platz finden. Das im Plane vorgesehene Erweiterungsgebiet umfaßt demnach zusammen mit den innerhalb des Stadtweichbildes noch verfügbaren Flächen Wohnbezirke für insgesamt  $301\,750 + 77\,000 + 102\,000 = \text{rd. } 480\,750$  Einwohner und deckt damit noch nicht einmal völlig den auf Seite 11 nachgewiesenen Bedarf (von 495 000 Einwohnern).

Nach den bisherigen Darlegungen gründet sich die Ausweisung der Flächen ausschließlich auf siedlungs-technische Notwendigkeiten. Die Angliederung der aufgeführten Gemeinde- und Gutsbezirke ist als ein unbedingtes Erfordernis zur Unterbringung eines bescheiden geschätzten Bevölkerungszuwachses und zur Befriedigung einer nicht mehr aufzuschiebenden Wohnungsreform zahlenmäßig nachgewiesen. Die Führung der Plangrenzen und damit die Form des Plangebietes ergab sich aus der Berücksichtigung ganz be-

**Das sich aus dem Flächenbedarf ergebende einzugemeinende Stadterweiterungsgebiet**

stimmter Entwicklungskeime und aus der notwendigen Struktur des Plan-Ganzen, wie sie durch die Lage der Arbeits- und Verkehrssammelplätze bedingt wird. Die so entstehende Form bedarf jedoch unbedingt noch einer Abrundung, wenn die einheitliche Entwicklung nicht unter Zerreißungen und Einsprengungen leiden soll, die die organischen Zusammenhänge gefährden müßten.

Eine tunlichst geschlossene Führung der zukünftigen Stadtgrenze ist daher schon aus allgemeinen Erwägungen geboten. Die Ergänzung des Plangebietes zu einer abgerundeten Form wird aber im vorliegenden Falle auch aus besonderen örtlichen Gesichtspunkten notwendig.

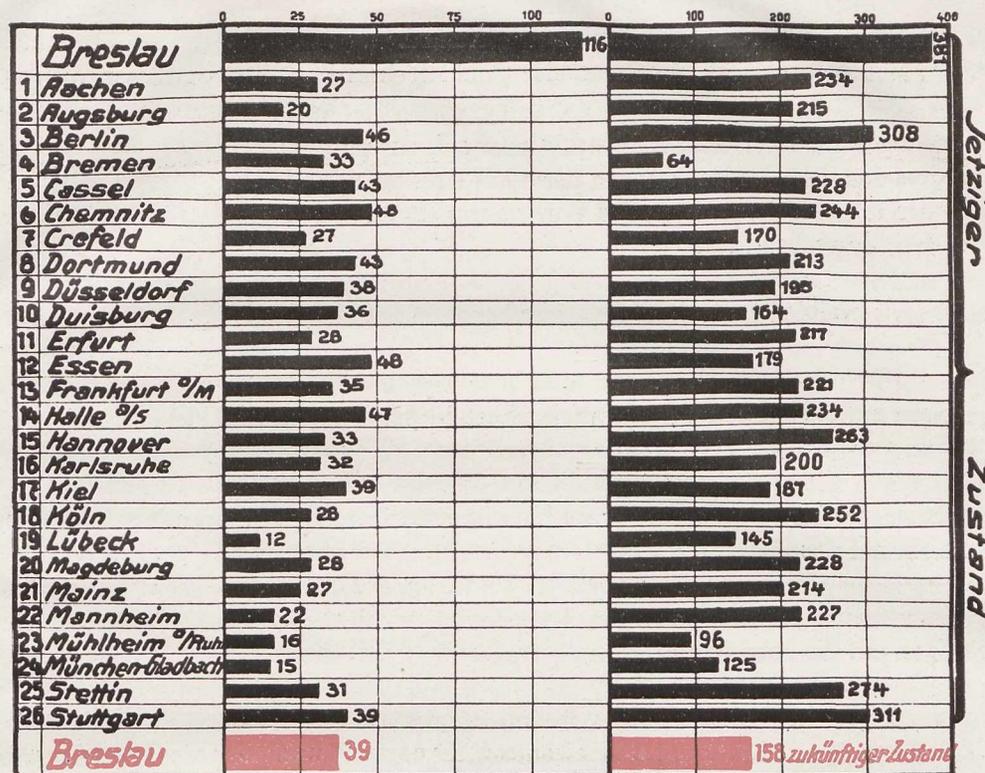
Wenn die Niederungsgebiete der oberen und unteren Oder und Ohle ihrer Natur nach als eigentliches Siedlungsland nicht angesprochen werden können und ihre Zugehörigkeit zum Planganzen daher mit dem unmittelbaren Flächenbedürfnis an Wohnland oder von Gewerbegebieten nicht zu begründen ist, so sind es doch nicht minder wichtige Lebensbedürfnisse der Gesamtsiedlung, die ihre Einbeziehung erfordern. Beide Gebiete dienen als landschaftlich bevorzugte, weit in den Stadtkörper eindringende Freiflächen in hervorragender Weise der Erholung der städtischen Bevölkerung. Die Waldungen von Muckerau und Pilsnitz, Oswitz, Ransern und Riemberg einseits und Lanisch, Treschen andererseits, der Stromlauf selbst als Träger des Wasserverkehrs und als Gelände des Wassersports sind für Wanderung, Spiel und Leibesübung hoch bedeutsam und schlechthin unentbehrlich. Dazu kommt, daß weite Ländereien an der unteren Oder bei Oswitz und Ransern, sowie oberhalb bei Wüstendorf und Steine der städtischen Abwasserbeseitigung, die Niederungen des Oberlaufs der städtischen Wasserversorgung dienen, und auf diese Weise aufs engste mit den lebenswichtigsten Anlagen der Stadt verknüpft sind. Schließlich befindet sich der weit überwiegende Teil der hier in Frage kommenden Ländereien in städtischem Eigentum. Zwingende Gründe genug, um eine Einbeziehung auch dieser Flächen zu rechtfertigen, die zur Lösung und Regelung der inneren Beziehungen des Ganzen nicht zu entbehren sind. Sie umfassen die Bezirke von Muckerau, Oswitz und Ransern im Nordwesten, von Wüstendorf, Steine, Zedlitz, Lanisch, Pirscham, Althofnaß, Ottwitz, Treschen und Pleischwitz im Osten.

Der so in großen Zügen entwickelte Plan für die Erweiterung des Stadtkörpers beansprucht in den ansehnlichen Ausmaßen, wie sie die veränderte Einstellung des Wohnwesens fordert, eine Fläche von insgesamt rd. 27 300 ha. d. h. dem rd. 5,5 fachen des jetzigen Stadtgebietes.

Davon entfallen:

1. auf Bauland . . . . . 6 200 ha.
  2. auf Gebiete für Handel und Gewerbe, für Eisenbahnanlagen sowie für Straßen und Plätzen rd. 3 100 „
- Seitenbetrag 9 300 ha.

Abb. 9. Bevölkerungsdichte in 26 deutschen Großstädten



Einwohner auf den ha      a) bezogen auf die Größe des Weichbildes      b) bezogen auf die Größe der bebauten Fläche

	Übertrag	9 300 ha.
3. auf öffentliche Grünflächen und Kleingärten rd.		1 500 „
4. auf Nutzgrün einschl. der Rieselfelder, auf Niederungsgebiete, Gewässer, Waldungen usw. rd.		16 500 „
	zusammen rd.	27 300 ha.

Die zukünftige Gesamtbevölkerung setzt sich zusammen:

a) aus den jetzigen Bewohnern der Stadt Breslau mit	575 000	Einwohnern
b) den jetzigen Bewohnern der Vororte mit	57 000	„
c) dem Zuwachs mit	350 000	„
	und würde damit betragen insgesamt	982 000 Einwohner

Hieraus ergibt sich die Siedlungsziffer bezogen auf das Gesamtgebiet

$$\text{mit } \frac{982\,000}{27\,300} = \dots \text{ rd. 36 Einwohner je ha,}$$

bezogen auf die bebauten Flächen (einschließlich Hofräumen und Hausgärten)

$$\text{mit } \frac{982\,000}{6\,200} = \dots \text{ rd. 158 Einwohner je ha.}$$

Demgegenüber beträgt die durchschnittliche Besiedlungsdichte des gegenwärtigen städtischen Weichbildes, bezogen auf das Gesamtgebiet

$$\frac{575\,000}{4\,920} = \dots \text{ rd. 116 Einwohner je ha,}$$

bezogen auf die bebauten Flächen

$$\frac{575\,000}{1\,500} = \dots \text{ 381 Einwohner je ha.}$$

Die Gegenüberstellung läßt die Bedeutung der neuen Planung für die Gesundung des Wohnwesens erkennen. Sie zeigt aber auch, daß die Ausweisung der neuen Stadtgrenze den Rahmen des Angemessenen nicht überschreitet. Nahezu sämtliche Teilnehmer des Wettbewerbes haben annähernd den gleichen Grad der Auflockerung für geboten erachtet und das Preisgericht hat sich ihrer Auffassung ohne Einschränkung angeschlossen. Daß dieser Anspruch auf Erweiterung des Stadtgebietes immer noch in bescheidenen Grenzen verbleibt, wird durch die in Abbildung 8 wiedergegebene graphische Darstellung erwiesen. Sie zeigt, daß durch die mit dem Plan erstrebte Reform nur die gleichen Verhältnisse erzielt werden, deren sich die Mehrheit der deutschen Großstädte bereits jetzt erfreut (vergl. hierzu auch die Zusammenstellung auf Seite 66 des Anhangs).

**Die künftige Besiedlungsdichte**

**Durch die mit dem Plan erstrebte Reform werden nur die gleichen Verhältnisse erzielt, deren sich die Mehrheit der deutschen Großstädte bereits jetzt erfreut**

# III. GEGENVORSCHLÄGE

## DES LANDKREISES UND IHRE UNDURCHFÜHRBARKEIT

**W**enn der Wettbewerb seinerzeit in Gemeinschaft mit dem Landkreis Breslau veranstaltet wurde, so ist die Darstellung des letzteren zwar richtig, daß in dieser Gemeinsamkeit, die übrigens nicht einer Anregung der Stadt, sondern des Landkreises entsprang<sup>1)</sup>, ein Vorzeichen gegenseitiger Verständigung erblickt wurde. Aber doch keineswegs in dem Sinne, daß damit nun von vornherein auf eine „wesentliche Änderung der beiderseitigen Hoheitsbezirke“ verzichtet worden wäre<sup>2)</sup>). Sollte doch gerade erst der Wettbewerb eine Klärung der Grenzen herbeiführen, an denen sich in Zukunft die beiderseitigen Sphären zu scheiden haben würden, eine Frage, an der beide Teile in gleichem Maße interessiert waren. Diese Grenzführung konnte strittig sein, solange der Umfang des für die Entwicklung der Stadt erforderlichen Erweiterungsgebietes nicht feststand, und dieses Gebiet ließ sich nur an der Hand von siedlungstechnischen Unterlagen ausweisen, die der Wettbewerb liefern sollte und geliefert hat. Umso befremdlicher, daß in dem Augenblick, in dem sich die Stadt anschickt, aus dem so gewonnenen Material die entsprechenden Folgerungen zu ziehen, der Landkreis die Zuverlässigkeit und Richtigkeit dieser Unterlagen bestreitet, die im engsten Einvernehmen mit ihm gewonnen wurden. Solange diese Abgrenzung der beiderseitigen Hoheitsgebiete nicht vollzogen ist, entbehrt auch die Klage des Landkreises über seine angebliche Ausschaltung aus der Mitarbeit an den städtischen Siedlungsplänen<sup>4)</sup> der Begründung. Denn innerhalb der zukünftigen Stadtgrenzen werden die Interessen des Landkreises ausscheiden, und erst außerhalb können sich die Gesichtspunkte ergeben, die im Sinne einer über weitere Gebiete zu erstreckenden Landesplanung eine gemeinsame Regelung erfordern.

In der Denkschrift des Landkreises zur Eingemeindungsfrage wird nun der Versuch gemacht, die auf dem Wettbewerbsergebnis fußenden Grundgedanken der städtischen Pläne als den neueren Anschauungen des Städtebaues nicht entsprechend darzutun. Sie trügen dem Gesichtspunkt der „Dezentralisation“ nicht genügend Rechnung und versagten damit gegenüber einer Forderung, die in weiten Kreisen als grundlegend anerkannt sei<sup>5)</sup>.

Zur Unterstützung dieser Kritik bringt die Denkschrift neben den eigenen auf diese Gedankengänge abgestellten Darlegungen im Anhang eine Reihe von Äußerungen, die alle die „Dezentralisation“ als das Mittel zur Milderung oder Beseitigung der Schäden befürworten, die die bisherige Entwicklung der Groß- und Riesenstädte mit sich gebracht habe.

Diese vom Landkreis zitierten Bundesgenossen teilen zwar alle die gleiche „großstadtfeindliche“ Gesinnung, zerfallen aber im übrigen in zwei völlig getrennte Lager. Die eine Gruppe will die Großstadt als eine natürliche oder notwendige Erscheinungsform unseres Wirtschaftslebens grundsätzlich überhaupt nicht anerkennen. Ihre Entwicklung wird vielmehr nur auf verkehrte und verfehlte Maßnahmen zurückgeführt (Filene, Blum). Die zweite, weniger verneinend, sucht die Lösung des Großstadtproblems in einer Zerlegung des Siedlungsbildes in getrennte oder aufgelöste Siedlungskörper, durch die allzu dichte und nachteilige Zusammenballungen vermieden werden sollen (Unwin, May).

Beide Gruppen erstreben „Dezentralisation“, verbinden aber mit diesem Wort ganz verschiedene Begriffe.

In dem einen Falle – bei den radikalen Großstadtverneinern – handelt es sich dabei um eine dezentrale Umgestaltung und Verteilung der großstädtischen Lebens- und Wachstumsquellen, der Industrie und des Verkehrs, über ganze Provinzen und Länder.

**Das Ergebnis des Wettbewerbs muß die Grundlage für die künftige Abgrenzung der Hoheitsbezirke von Stadt- und Landkreis bilden**

<sup>1)</sup> Schreiben des Vorsitzenden des Kreis Ausschusses an den Magistrat vom 1. 2. 20. <sup>2)</sup> Landkreis-Denkschrift, Seite 4. <sup>3)</sup> Im Antwortschreiben des Magistrats vom 18. 8. 1920 wird ausdrücklich betont, daß das Endziel nicht in der Beschaffung des Generalplanes, sondern in seiner Durchführung erblickt werden müsse, und daß diese nur verwirklicht werden könne durch eine Einverleibung der Erweiterungsgebiete in den Gemeindebezirk der Stadt Breslau. <sup>4)</sup> Landkreis-Denkschrift, Seite 4. <sup>5)</sup> Landkreis-Denkschrift, S. 12.

Der Industrie soll durch planmäßige Verlegung an den Gewinnungsort der Bodenschätze, durch verbesserte Produktionsmethoden, die örtliche Verbindung der gewerblichen Erzeugung mit der landwirtschaftlichen Nebenbeschäftigung der Arbeiter ermöglicht werden. Sie soll auf diese Weise von den Großstädten losgelöst und über weitgedehnte Bezirke verteilt, „dezentralisiert“ werden. Der Verkehr, der infolge angeblich falscher Eisenbahnpolitik ganz unnötiger Weise auf einzelne bestimmte Punkte eingestellt sei, möge durch Umlegung der bestehenden Bahnlinien umgestaltet werden. Dann würden an Stelle einiger weniger begünstigter Knotenpunkte zahlreiche neue Zentren kleineren und weniger beunruhigenden Umfangs entstehen, die „Riesenstädte“ infolge dieser Art von „Dezentralisation“ verschwinden<sup>1)</sup>.

Dieser „Dezentralisation der Wirtschaft“ mit ihren sehr weitgehenden Forderungen einer grundsätzlichen Umgestaltung steht als etwas völlig Verschiedenes die Dezentralisation der großstädtischen Siedlungsform gegenüber, die die zweite Gruppe anstrebt. Sie verneint keineswegs die Daseinsberechtigung oder Notwendigkeit größerer Menschenanhäufung in bestimmten wirtschafts-geographisch ausgezeichneten Gebieten, sie begreift die Großstadt als eine Erscheinung, die mit der Entwicklung des naturalistisch-technischen Zeitalters naturgeworden und funktionell verknüpft ist. Sie glaubt jedoch, die sozialen Schäden und die Gefahren für die Volksgesundheit, die die bisherige Entwicklung der Großstadt mit sich gebracht habe, abmildern oder beseitigen zu können durch eine auf den technischen Fortschritt des Verkehrs gestützte weiträumige Art der Besiedlung, durch die Anordnung von trabantenartigen Nebenzentren, die das ursprüngliche Wirtschaftszentrum, die Mutterstadt, in gewissem Abstände umgeben. Auch hierbei wird an eine Art von wirtschaftlicher Dezentralisation gedacht. Denn neben den reinen „Wohntrabanten“ sollen an geeigneten Stellen sogenannte „Wirtschaftstrabanten“ entwickelt werden. Das berührt jedoch keineswegs den grundlegenden und Wesensunterschied der beiden Begriffe der „Dezentralisation“, dessen Klarlegung hier versucht wird. Denn auch die „Wirtschaftstrabanten“ sollen auf das wirtschaftsgeographisch beherrschende Zentrum der Mutterstadt eingestellt und von ihr abhängig bleiben, während der Grundgedanke der Großstadtverneiner auf einen „Abbau“, auf eine Ableitung der Kraftquellen hinausläuft.

Man muß diese beiden entgegengesetzten Anschauungen, die in der Denkschrift des Landkreises vielfach sich überschneidend durcheinanderlaufen, klar voneinander sondern. Es wird sich sodann zeigen – und das soll durch die späteren Darlegungen erwiesen werden – daß in der Kernfrage ein sachlicher Unterschied zwischen den Plänen der Stadt und den Vorschlägen des Landkreises nicht besteht. Auch diese bedeuten offenbar keineswegs eine grundsätzliche Verneinung der Großsiedlung an sich. Denn ob nun das vorgeschlagene System in kommunalpolitisch einheitlicher Form gedacht ist oder nicht, es kann keinem Zweifel unterliegen, daß es in siedlungstechnischer Beziehung jedenfalls als eine Einheit mit enger Verbundenheit aller seiner Glieder aufgefaßt werden muß. Auch der Landkreis erstrebt nur eine Gesundung der Großstadt vermittels einer dezentralisierten Siedlungsform. Gegenstand der Meinungsverschiedenheit ist lediglich die, für praktische Folgerungen allerdings ausschlaggebende Frage, bis zu welchem Grade eine solche dezentralisierte Gestaltung des Siedlungsgebildes Groß-Breslau in absehbarer Zeit möglich und zweckdienlich sein kann.

Dieser strittige Punkt tritt jedoch in der Denkschrift des Landkreises leider keineswegs so deutlich zutage. Wenn die berüchtigte „Wasserkopfbildung“<sup>2)</sup> bekämpft, wenn dargetan wird, ein Zuwachs an gewerblichen Betrieben müsse nach den besser geeigneten oberschlesischen Gebieten abgelenkt werden<sup>3)</sup> und ähnliches mehr, so können solche Ausführungen den Eindruck erwecken, als ob dennoch an eine künstliche Wachstumsbeschränkung der Großstadt Breslau gedacht wird.

Die Kampfansage gegen die Großstadt ist ja neuerdings überall dort zum beliebten Schlachtruf geworden, wo man, in romantischen Auffassungen befangen, Ursache und Wirkung miteinander verwechselt. Man verschließt die Augen vor der – ob nun willig oder nicht – hinzunehmenden Tatsache, daß die Erscheinung der Großstadt in großen kulturellen und Entwicklungsvorgängen verwurzelt ist, mit denen sie entsteht und verschwindet. Die Sehnsucht nach dem ländlichen oder Kleinstädtidyll, von der Schumacher<sup>4)</sup> sagt, daß sie „ebenso charakteristisch für unsere Zeit ist wie die Unfähigkeit, sie zu ertragen“, hat weder im Altertum noch auch – trotz Rousseaus Mahnruf „zurück zur Natur“ in der Neuzeit dieses schicksalhafte Geschehen zu beeinflussen vermocht. Alle darauf gerichteten Versuche haften am Symptom.

<sup>1)</sup> Landkreis-Denkschrift S. 27/28/Blum. <sup>2)</sup> Landkreis-Denkschrift Seite 22. <sup>3)</sup> Landkreis-Denkschrift Seite 14. <sup>4)</sup> Köln. Entwicklungsfragen einer Großstadt von Fritz Schumacher Dr. ing. h. c. unter Mitwirkung von Wilhelm Arnitz Seite 23.

**Eine künstliche Beschränkung  
großstädtischen Wachstums ist  
undurchführbar**

Die bewußte Umstellung der hier wirkenden Kräfte scheidet an den ehernen Notwendigkeiten technischen und wirtschaftlichen Entwicklungsablaufs. Nicht die Beseitigung der Großstadt, nur ihre gesunde und zweckmäßige Gestaltung kann Gegenstand unseres Strebens und Beginnens sein.

Diese ins Allgemeine gehenden Erörterungen könnten aus Anlaß einer praktischen Stadterweiterungsfrage unangebracht oder überflüssig erscheinen, wenn nicht auch in diesem Falle der Kampftruf romantischer Utopisten die Gemüter beunruhigte und die sachliche Beurteilung der Frage erschwerte. Immer wieder erblickt man in natürlichen Entwicklungsvorgängen Krankheitserscheinungen und empfiehlt zu ihrer Heilung die gleichen schon erwähnten ungeeigneten Mittel, die Umordnung der Fernverkehrsanlagen zur Begünstigung neuer Wirtschaftszentren und die Umsiedlung der in der Großstadt bisher heimischen Industrien.

Kann eine Umordnung des Fernverkehrs für Breslau ernsthaft ins Auge gefaßt werden? Breslau verdankt seine beherrschende Stellung seiner Lage im Schnittpunkt uralter Handelsstraßen. Die Schienenwege sind diesen vorgezeichneten Verkehrslinien gefolgt. In dem Maße, in dem der technische Fortschritt der Verkehrsmittel, der Bau und Betrieb der Eisenbahnen den Gütertausch beschleunigte und belebte, ist das Verkehrszentrum Breslau gewachsen. Der sichere Blick der einstigen Stadtgründer, die gerade diese Stelle wählten, hat sich bis heute bewährt. Glaubt man im Ernst, die Gunst der wirtschaftsgeographischen Lage der „Randstadt“ Breslau durch ein umgestaltetes Bahnnetz ersetzen zu können? Wo liegen die „Knotenpunkte“<sup>1)</sup>, von denen in jeder „Bucht“, also auch in der Breslauer „Randbucht“ mehrere vorhanden sein sollen? Wo sind die Stellen latent keimenden Lebens, die wie durch einen Zauberspruch durch bloße Umordnung der Verkehrswege blühender Entwicklung zugeführt werden können? Und selbst wenn diesem Gedanken eine gewisse Berechtigung nicht abzuspochen, wenn die Kritik an den Grundsätzen, nach denen unsere Eisenbahnsysteme gestaltet wurden, berechtigt wäre, praktische Auswirkung können solche Vorschläge nur noch in Ländern gewinnen, die entweder jung und in der Entwicklung begriffen den Aufbau ihres Eisenbahnnetzes noch vor sich haben oder die, wie Amerika, über unbeschränkte Mittel verfügen, um erkannte Mißstände ohne alle Rücksicht auf die Kosten zu beseitigen.

Auch wenn unser Bahnnetz fehlerhaft wäre, der Gedanke einer Umlegung gehört aus wirtschaftlichen Gründen in Deutschland und ganz besonders in Schlesien ins Reich der Utopie. Für einen nicht abzusehenden Zeitraum werden die Bahnanlagen in jedem Falle als unveränderliche, sogenannte „starre Elemente“ der Stadt- und Landesplanung betrachtet werden müssen, so unbequem dem Planbearbeiter dies in vielen Fällen auch erscheinen mag. Und damit wird man die – im Vergleich mit anderen Knotenpunkten bescheiden – begünstigte Lage Breslaus im Schnittpunkt zahlreicher Schienenwege als eine nicht ablenkbare, auch für die Zukunft fortwirkende Quelle lebendigen Wachstums anzusehen haben.

In ähnlicher Weise als unveränderlich und gegeben muß die Struktur der Breslauer Industrie gelten. Alle diejenigen, die mehr oder weniger schlagwortartig die Umsiedlung der Industrie als das Mittel zur Auflösung der Großstädte anpreisen – und zu diesen gehören auch die Verfasser der Landkreisdenschrift<sup>2)</sup> – übersehen oder verkennen, daß der große Prozeß des Standortwechsels der Industrien auf Grund der technisch-wirtschaftlichen Entwicklungsvorgänge des letzten Jahrhunderts im wesentlichen abgeschlossen ist. Die Schwerindustrie ist in den Bergbaugebieten angesiedelt, die Textilindustrie in großem Umfange in ländlichen Bezirken dezentralisiert – insbesondere aus Breslau so gut wie verschwunden. Fast gänzlich hat sich hier die Sonderung der von der Großstadt unabhängigen von den ihrer Natur nach auf sie angewiesenen Betrieben bereits vollzogen, und zwar lange, ehe in Kreisen theoretisierender Städtebauer der Gedanke einer zwangsweisen Umsiedlung auftauchte. Auch die teils bereits im Gange befindliche, teils in ihren ersten Anfängen merkbare oder erwartete Umgestaltung unserer Energiewirtschaft – Elektrifizierung unserer Wasserkräfte, Umstellung unserer Kohlewirtschaft auf flüssige Brenn- und Betriebsstoffe – wird schwerlich auf die Struktur und Entwicklung von Breslaus Gewerbe und Industrie irgend einen hemmenden Einfluß üben, zumal übrigens gerade der Ausbau der Wasserkräfte der Oder von der Stadt mit größtem Nachdruck und Erfolg selbst betrieben und der Entwicklung der Stadtwirtschaft nutzbar gemacht worden ist. Alle Ausführungen des Landkreises zu dieser Frage sind abwegig und beruhen auf Unkenntnis der wirkenden Kräfte wie der besonderen Breslauer Verhältnisse. Hier gibt es keine schwerindustriellen Unternehmungen, die in den Rohstoffgebieten zweckmäßiger untergebracht werden und ihren vom Lande stammenden, für Gartenbau und

**Nicht die Beseitigung der Großstadt, nur ihre gesunde und zweckmäßige Gestaltung kann Gegenstand unseres Strebens und Beginnens sein**

**Eine Umordnung des Fernverkehrs mit dem Ziel eines „Abbaus“ der Großstadt ist für Breslau unmöglich**

**Eine Abwanderung der in Breslau heimischen Industrie kann nicht in Frage kommen**

<sup>1)</sup> Landkreis-Denschrift Seite 28 (Blum)    <sup>2)</sup> Landkreis-Denschrift S. 13/14.

Viehzucht geeigneten ungelerten Arbeitern in Gartenstädten und -Dörfern die für sie wirtschaftlich und gesundheitlich beste Wohnform bieten könnten, wie etwa im Ruhrgebiet, im Waldenburger Bergland oder in Oberschlesien.

Die in Breslau heimischen Hauptgewerbe sind, ähnlich wie in Berlin, die mechanische Industrie der Maschinen, des Wagenbaus, der Metallbearbeitung, der Holzbearbeitung und das Bekleidungs-gewerbe. Das ist keine zufällige Verteilung. Sie beruht auf zwingenden wirtschaftlichen Gründen. Die mechanische Industrie beschäftigt hochgelern-te Arbeiter, deren Nachwuchs sich nicht auf dem Lande, sondern aus der Großstadt rekrutiert. Ihre Betriebe sind viel mehr als die der auf Vorrat arbeitenden Schwerindustrie dem Wechsel der Konjunktur unterworfen und daher auf den Arbeitsmarkt der Großstadt angewiesen. Der Landkreis freilich weist auf die Wirtschaftskrisen der letzten Jahre hin, die in allen Produktionszweigen ziemlich gleichmäßig Erwerbslosigkeit hervorgerufen hätten, so daß die ausgleichende Wirkung des großen Arbeitsmarktes versagt habe. Damit sei seine Entbehrlichkeit für alle Industrien schlechthin erwiesen. Schon die Tatsache, daß hier zwischen den verschiedenen Industrien mit ihren ebenso verschiedenartigen Lebensbedingungen keinerlei Unterscheidungen gemacht werden, ist bezeichnend. Bedarf es noch des Hinweises, daß die Ausnahmeerscheinungen der letzten schweren Wirtschaftsjahre nicht verallgemeinert werden dürfen?

In ähnlicher Lage wie die mechanische Industrie befindet sich das in Breslau vorwiegend vertretene Bekleidungs-gewerbe. Es ist mindestens in der gleichen Weise den Schwankungen des Absatzes unterworfen und unterliegt außerdem den raschen Veränderungen der Mode. Auch ihm ist der großstädtische Arbeitsmarkt und zwar in der Hauptsache der weibliche Arbeitsmarkt nicht entbehrlich.

Dazu kommt, daß die Lebensbedingungen beider Gewerbe-zweige, der mechanischen und der Bekleidungs-industrie, einander ergänzen.

Die günstige Gelegenheit zur Frauenarbeit erleichtert und verbilligt die Produktion der Maschinenindustrie, indem sie das Familieneinkommen des Maschinenarbeiters steigert, dessen Angehörige im Bekleidungs-gewerbe lohnende Beschäftigung finden. Eine Umsiedlung gerade dieser Gewerbe von der Großstadt aufs Land oder in die kleinen Städte ist undenkbar. Das großstädtische Sammelbecken geschulter Arbeitskräfte ist für diese Gewerbszweige ebensowenig zu entbehren wie der großstädtische Wohnungsmarkt, der die Freizügigkeit der Arbeitskräfte ermöglicht.

Es ist auch unrichtig, wenn der Landkreis behauptet, die Abwanderung der gleichartigen Berliner Industrie habe bereits eingesetzt<sup>1)</sup>. Richtig ist nur, daß hier eine Wanderung vom Stadtinnern an den Rand des Stadtgebietes stattgefunden hat und teilweise noch im Gange ist. Denn die mechanischen Fabriken können sich nur „soweit vom Zentrum entfernen, als ihre Arbeiterschicht im Tagesverkehr nachkommen kann.“<sup>2)</sup> Und ebenso darf der Abstand der Arbeiterwohnstätten eine gewisse, durch die Leistungsfähigkeit der Verkehrsmittel und ihre Tarife gezogene Grenze nicht überschreiten.

Diese Gedankengänge führen zu den Kernfragen.

Wenn die Lebensquellen großstädtischer Entwicklung nicht abgeleitet oder umgestellt werden können, wenn es feststeht, daß insbesondere für Breslau nach seinen auf absehbare Zeit unveränderlichen Wirtschaftsbedingungen ein „Abbau“ nicht in Betracht zu ziehen ist, dann kann nur die Frage der Dezentralisation im engeren Sinne, das Maß der Auflockerung und die Art des Überganges vom Gebilde der städtischen Siedlung zum platten Lande der Erörterung unterliegen.

Der Angelpunkt dieser Fragen ist der Verkehr.

Es ist bezeichnend, daß die Denkschrift des Landkreises von der technischen und wirtschaftlichen Entwicklung der Stadtverkehrsmittel alles erwartet und auf diese ihre Forderungen einer sehr weitgehenden Dezentralisation (bis 30 km) stützen zu können glaubt, während der in ihrem Anhang zitierte bekannte Verkehrstechniker Professor Blum vor einer Überschätzung gerade dieser Möglichkeiten aufs eindringlichste warnt.

Der Landkreis führt aus<sup>3)</sup>:

„Der Trabant, d. h. die Kleinstadt, die in vieler Hinsicht mit dem Großstadtkern durch enge Beziehungen verbunden ist, wird nur dann die Voraussetzungen, geeigneter Teil der neuen Großstadt zu werden, erfüllen, wenn durch Schnellverbindungen der notwendige Konnex zwischen Mutterstadt und Tochterstadt hergestellt

<sup>1)</sup> Landkreis-Denkschrift S. 15. <sup>2)</sup> Oberbaurat Dr. ing. R. Heiligenthal „Wirtschaftliche Grundlagen der Dezentralisation“. <sup>3)</sup> Landkreis-Denkschrift S. 16.

**Das Maß der Dezentralisation ist durch die Leistungsfähigkeit der Verkehrsmittel bedingt**

ist.“ Und weiter: „Heute, wo die tatsächliche Entfernung der Stadterweiterungskörper vom Kern infolge der Vervollkommnung der modernen Verkehrsmittel gänzlich in den Hintergrund getreten ist gegenüber der relativen Entfernung, bildet ein Abstand der Siedlungsgebiete von 20–30 km von der Innenstadt selbst für die Ansiedlung solcher Großstädter, die täglich im Stadtkern zur Arbeit gehen müssen, kein unüberbrückbares Hindernis mehr.“

Demgegenüber Blum<sup>1)</sup>:

„Den Verkehr mit den „Trabantenstädten“, die ja möglichst weit draußen liegen und möglichst locker gebaut sein sollen, müssen Schnellbahnen übernehmen. Schnellbahnen sind aber unsinnig teure Anlagen; sie sind als Hochbahnen fünfzehnmal, als Tiefbahnen dreißigmal so teuer wie Straßenbahnen! Kein Wunder, daß sich auch in den reichen Zeiten vor dem Krieg die meisten Schnellbahnen nicht rentiert haben. Nun aber, da wir so verarmt sind, müssen wir uns darüber Rechenschaft ablegen, daß wir nicht in der Lage sind, Schnellbahnen von nennenswerter Ausdehnung zu schaffen; und über diese Erkenntnis dürfen wir uns auch mit noch so schönen Redensarten und noch so schönen (aber falschen!) Berechnungen nicht hinwegtäuschen lassen. Wir müssen vielmehr erkennen und bekennen, daß hier eine technische Unmöglichkeit vorliegt, mögen auch Laien noch so viel davon faseln, daß der Technik nichts unmöglich wäre.“

Und über den Kraftwagenverkehr:

„Hier können wir ja noch nicht einmal ahnen, was er uns für Kosten bereiten wird für all die „Doppelstraßen“, „schienenfreien Kreuzungen“, „Autodämme“, „Durchbrüche“ und „Verkehrsplätze“, von denen die Laien ebenfalls so begeistert schreiben, ohne sich von den finanziellen Auswirkungen irgend welche Rechenschaft zu geben.“

Der Blumschen Auffassung ist durchaus zuzustimmen. Daß Schnellbahnen für Breslauer Verhältnisse auf absehbare Zeit überhaupt nicht erörterungsfähig sind, bedarf keines Beweises. Es ist eine unbestreitbare und unbestrittene Tatsache, daß sie erst bei Städten von über 1 Million Einwohnern (in Deutschland nur Berlin und Hamburg) wirtschaftlich möglich werden. Aber auch der Kraftwagen hat sich durchaus noch nicht als das preiswerte Beförderungsmittel erwiesen, als das er so oft gepriesen wird. Seine Unterhaltungs- und Betriebskosten außerhalb der gepflegten städtischen Straßen, d. h. auf Überlandstrecken, sind jedenfalls noch sehr hoch. Schon jetzt – also ohne die mit Sicherheit zu erwartende hohe Straßenunterhaltungssteuer – würden die Fahrpreise bei größeren Entfernungen eine nur für Wenige tragbare Höhe erreichen. Bei durchschnittlich halb besetzten Wagen muß mit etwa 3–4 Pfennig je Personenkilometer, also bei 25 km Entfernung mit 0,80 bis 1,00 Mk. für die einfache Fahrt gerechnet werden. Eine Familie, von der 3 Glieder täglich nach und von der Stadt fahren müssen, hätte also monatlich etwa 125–150 Mk. Fahrkosten aufzuwenden.

Selbst bei den von der Landkreisdenschrift ebenfalls empfohlenen und im Betriebe jedenfalls viel billigeren Benzintriebwagen würden sich die Fahrkosten auf größere Entfernungen (20 bis 25 km) immer noch viel zu hoch stellen. Legt man den gegenwärtigen Hamburger Vororttarif zugrunde, dessen Einführung für Breslau von der Reichsbahnverwaltung bisher immer abgelehnt worden ist und der auch für Hamburg als nicht mehr auskömmlich erachtet wird, so würden die Fahrkosten bei Verwendung ermäßigter Monatskarten monatlich immer noch 21 bis 24 Mk. bei der Fahrt nur eines Familienmitgliedes 11,25 bis 13,50 Mk. betragen. Eine Übersicht über das Verhältnis von Fahrkosten und Miete bei 25 km Entfernung von der Stadt gewährt die folgende Zusammenstellung:

	Arbeiterfamilie		Mittelstandsfamilie	
	1 Person	3 Personen	1 Person	3 Personen
A. Bahnfahrt:				
Monatliche Fahrkosten nach Hamburger Vororttarif bei Verwendung von Monatskarten mit Arbeiter- u. Schüler-Ermäßigung in RM. . . . .	11,25	20,09	13,50	23,65
Miete monatlich in RM. . . . .	25,—		40,—	
Monatliche Fahrkosten in Hundertteilen der Miete . . . .	45,—	83,6	33,75	59,13

**Die Entwicklung von mehr als 10 km entfernten Trabantenstädten ist für Breslau aus verkehrstechnischen u. wirtschaftlichen Gründen unmöglich**

<sup>1)</sup> Landkreis-Denschrift S. 27.

	Arbeiterfamilie		Mittelstandsfamilie	
	1 Person	3 Personen	1 Person	3 Personen
B. Kraftwagenfahrt:				
Monatliche Fahrkosten bei Ausschluß der Sonntage in RM.	46,80	140,40	46,80	140,40
Monatliche Fahrkosten in Hundertteilen der Miete . . .	186,40	561,—	117,60	351,—

Danach würden die Aufwendungen für Beförderung in 25 km entfernten Orten je nach der Zahl der beförderten Familienmitglieder und der Art des benutzten Verkehrsmittels (Trieb- oder Kraftwagen) 45 bis 561% der Miete ausmachen, die bei für die Wirtschaft tragbaren Löhnen und Gehältern von der Mehrheit der Bevölkerung aufgebracht werden kann.

Angesichts dieser Zahlen läßt sich die Behauptung, die Beförderungskosten würden durch niedrige Bodenpreise der entfernteren Vorortgebiete ausgeglichen, nur mit völliger Sachkenntnis erklären.

Wenn es noch eines Beweises bedarf, so sei er durch die folgende Berechnung gegeben:

1 qm rohen Baulandes koste in einem 25 km entfernten Vorort . . . . . 0,30 M.,  
in einem durch Straßenbahn erreichbaren Erweiterungsgebiet . . . . . 1,— M.

Unter Zugrundelegung einer Grundstücksfläche von 500 qm für eine Wohnung würde die Ersparnis an Grunderwerbskosten dann

$$500 \cdot 1,00 - 500 \cdot 0,30 = 350 \text{ M.}$$

betragen. Die Baukosten einer Zweizimmerwohnung einschl. der sogenannten Erschließungskosten (Straßenanlagen usw.) sollen nur mit 9000 M. angesetzt werden. Dann beträgt die Minderausgabe für Grunderwerb und damit die Ermäßigung der Miete rd. 3,9%.

Diese Ermäßigung steht in gar keinem Verhältnis zu den Mehrkosten, um die das Wohnen in 25 km entfernten Ortschaften durch die Ausgaben für Beförderung verteuert werden würde.

Dazu kommt ferner, daß der Kraftomnibus sich nur für einen gleichmäßigen, keinesfalls aber für einen Verkehr zwischen Wohn- und Arbeitsstätte eignet, der zu bestimmten Tageszeiten außerordentlich stark anschwillt. Zur Bewältigung der Verkehrsspitzen, die das vier- bis sechsfache des Tagesdurchschnitts betragen, reicht der Kraftomnibus nicht aus. Hierzu sind nach wie vor Züge auf Gleisbahnen unentbehrlich.

Wenn die Triebwagen sich hinsichtlich dieses Spitzenverkehrs etwas günstiger stellen, so steht ihrer umfangreicheren Verwendung für Breslau die starke Belastung der meisten Eisenbahnstrecken und Bahnhöfe hindernd im Wege. Die Einführung eines stärkeren Triebwagenverkehrs würde eine Trennung des Vorortverkehrs vom Fernverkehr und damit den viergleisigen Ausbau zahlreicher Strecken nötig machen. Dafür aber fehlen für absehbare Zeit die Mittel und, selbst wenn sie aufgebracht werden könnten, die Möglichkeit, sie durch entsprechende Erträge zu verzinsen; denn gerade das vom Landkreis vorgeschlagene Stadterweiterungssystem mit der völligen Freihaltung der näheren Stadtumgebung und der Anordnung weit vorgeschobener Vorortsiedlungen muß die an sich gegebenen wirtschaftlichen Erschwernisse für die Verkehrsanlage noch gewaltig steigern.

Je entwickelter ein Verkehrsnetz, um so eher ist es in der Lage, die Belastung durch die erfahrungsgemäß immer unrentablen Außenstrecken zu tragen, die Fehlbeträge der letzteren durch erhöhte Erträge der Innenstrecken auszugleichen. Ein auf 10 km Radius wirtschaftlich arbeitendes Verkehrssystem wird Außenstrecken bis zu 20 km Entfernung leichter vortreiben können, als eins, daß sich nur auf 5 km Radius erstreckt. Was dem heutigen noch ganz unentwickelten Breslauer Verkehrsanlagen unmöglich ist, kann für die entwickelteren in Zukunft möglich werden, wenn diese Entwicklung zu größerem Umfang mit fortschreitender kontinuierlicher Besiedlung der Außengebiete allmählich vor sich geht. Diese allmähliche Entwicklung zu einem höheren Grade der Leistungsfähigkeit würde durch den Trabantenvorschlag des Landkreises, der das besiedelte Stadtgebiet mit geringen Ausnahmen auf seinen jetzigen Umfang von etwa 5 km (im Norden 3 km!) Radius beschränken will, völlig unterbunden sein. Die Überspringung eines unbesiedelten Freiraumes von 15–25 km Breite, der zwischen der Mutterstadt und ihren Tochtorsiedlungen eingeschaltet werden soll, ist jedenfalls für das in dieser Weise auf den heutigen kleinen Entwicklungsraum künstlich beschränkte und damit zur Stagnation verurteilte Breslauer Verkehrssystem eine wirtschaftliche Unmöglichkeit. Den Vor-

schlägen des Landkreises fehlt das Augenmaß für die hier immerhin noch recht bescheidenen örtlichen Verhältnisse, die an denen eigentlicher Riesenstädte wie Berlin, London, Paris oder der amerikanischen Großstadtgebilde nicht gemessen werden dürfen<sup>1)</sup>. Diese, nicht Provinzhauptstädte von dem Umfang und der Bedeutung Breslaus, hat der internationale Städtebaukongreß bei seiner Tagung in Amsterdam im Auge gehabt, als er die These aufstellte, daß die Erweiterung derartiger Stadtgebilde mittels Trabantenstädten eine Möglichkeit bieten könne (nicht müsse!), die Nachteile übergroßer Siedlungskörper zu mildern.<sup>2)</sup>

Die Achtmillionenstadt London ist erst in jüngster Zeit imstande gewesen, Gartenvorstädte wie Hampstead und neuerdings Welwyn in einem Abstand von 34 km zu entwickeln. Daran mag man ermessen, ob und wann Breslau in die Lage kommen kann, Orte in 20–30 km Entfernung wie Obornigk, Trebnitz und Zobten für die Unterbringung seines Bevölkerungszuwachses in Anspruch zu nehmen! Dabei darf ein wesentlicher Gesichtspunkt nicht außer Acht gelassen werden. Sicherlich ist das Wohnen in den genannten Orten für einen Teil der an Breslau beruflich Gebundenen schon heute möglich und wird im Laufe der Zeit mit der fortschreitenden Verbesserung des Vorortverkehrs auf den Bahnstrecken voraussichtlich noch erleichtert werden. Es wird aber solange lediglich für einen verschwindenden Bruchteil, und zwar nur der wohlhabenden Kreise in Frage kommen, als die Tarife eine Benutzung der Verkehrsmittel durch die Minderbemittelten ausschließen. Eine Verbilligung der Eisenbahntarife in dem hierfür notwendigen Umfange, d. h. eine Herabsetzung der Fahrpreise auf einen Stand, der hinter dem heutigen schon kaum mehr haltbaren Sätzen des Hamburger Vororttarifs noch wesentlich zurückbleiben müßte, ist sicherlich unmöglich. Daß auch vom Kraftomnibus oder Triebwagen eine Verbesserung nicht zu erwarten ist, wurde oben nachgewiesen. Die Unterbringung der ganz wenigen Wohlhabenden kann aber für die Lösung des eigentlichen Problems überhaupt nicht ins Gewicht fallen. Sind doch bei der Zusammensetzung der Breslauer Bevölkerung nur rund 5,6% imstande, sich eine Wohnung von mehr als 4 Zimmern zu leisten, geschweige denn für eine bessere Befriedigung des Wohnbedürfnisses die oben errechneten Fahrkosten in einer Höhe bis zum sechsfachen Mietbetrage aufzubringen!

Aber alle diese Erwägungen berühren nach der Auffassung der Landkreisdenschrift nur die später zu erwartende Entwicklung.<sup>3)</sup> Der Landkreis vertritt die Ansicht, daß der Bevölkerungszuwachs der nächsten 30 Jahre innerhalb des jetzigen Stadtweichbildes unter Hinzunahme unmittelbar anschließender ganz geringfügiger Erweiterungsgebiete untergebracht werden kann. Damit sei das Problem für ein Menschenalter als gelöst anzusehen. Allen Einwendungen gegen das vorgeschlagene System einer übertriebenen Dezentralisation würden die Verfasser vermutlich mit dem Hinweise begegnen, daß dieses System ja nur die fernliegende Zukunftsentwicklung regeln soll und bis zum Ablauf einer solchen Frist technische Umwälzungen eintreten können, die die heute bestehenden Schwierigkeiten verschwinden lassen. Daß die Aussichten dafür überaus gering sind, ist jedem Sachkundigen bekannt. Gerade hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung des Verkehrswesens sind die oben angeführten pessimistischen Darlegungen eines unserer führenden Verkehrsfachmänner (Professor Blum) außerordentlich bezeichnend.

Aber – wie solche Zukunftsentwicklungen beurteilt werden mögen – wesentlich wichtiger ist die Frage, ob sie überhaupt abgewartet werden können.

In diesem Zusammenhange interessiert allein, daß der Landkreis das Breslauer Stadterweiterungsproblem für die nächsten 30 Jahre einfach verneinen zu können glaubt und die verblüffende Lösung gefunden haben will, den gesamten in dieser Zeitspanne zu erwartenden Bevölkerungszuwachs ohne nennenswerte Vergrößerung des Stadtweichbildes innerhalb der Weichbildgrenzen unterzubringen. Merkwürdig, daß der Landkreis die Veranstaltung des bei dieser Auffassung ganz überflüssigen Wettbewerbs überhaupt anregte, der ja nach der damals vertretenen Ansicht<sup>4)</sup> für eine planmäßige Ansiedlung des Bevölkerungszuwachses gerade in den Vorortgebieten Unterlagen schaffen sollte!

Noch merkwürdiger, daß keiner der Wettbewerber, keiner der doch gewiß sachkundigen Städtebauer im Preisgericht, diesen jetzt empfohlenen anscheinend so naheliegenden Ausweg gefunden hat!

Das Wettbewerbsprogramm enthielt die ausdrückliche Bedingung, daß die Pläne nur auf den voraussichtlichen Bevölkerungszuwachs bis zum Jahre 1950 abzustellen seien. Wenn es möglich war, diese Aufgabe innerhalb eines so eng umgrenzten Gebietes zu lösen, wie es der Landkreis nunmehr für völlig aus-

**Der Bevölkerungszuwachs der nächsten 30 Jahre kann innerhalb der jetzigen Stadtgrenzen und des vom Landkreis vorgeschlagenen „Abrundungsgebietes“ nicht Platz finden**

<sup>1)</sup> Vergl. hierzu den Schluß des im Anhang wiedergegebenen Aufsatzes von Verbandsdirektor Dr. Schmidt-Essen: „Ein Beitrag zur Frage der Satellitstädte.“ <sup>2)</sup> Landkreis-Denschrift S. 16. <sup>3)</sup> Landkreis-Denschrift S. 22. <sup>4)</sup> Schreiben des Landrats vom 1. Februar 1920.

reichend erachtet, dann waren ja sämtliche Wettbewerbspläne, die ausnahmslos die Erweiterung auf einen Raum von etwa 10 km Radius erstreckten, also auch der damalige Entwurf eines der Verfasser der Denkschrift, abwegig! Warum dann die sorgfältigen Prüfungen und Erwägungen, in welcher Weise die Verkehrs- und Versorgungsbedürfnisse eines so weitgedehnten Erweiterungsgebietes angemessen und zweckdienlich befriedigt werden könnten? Man hätte mit Kanonen nach Spatzen geschossen und sich unsterblich blamiert?

Nun, zur Ehre des Deutschen Städtebaus und des Preisgerichts kann festgestellt werden: Die Dinge liegen anders. Die Voraussetzungen, auf denen die Berechnung der Landkreisdenschrift sich aufbauen, und damit die Berechnung selbst wie ihr überraschendes Ergebnis sind unrichtig.

Zunächst die Schätzung des künftigen Bevölkerungszuwachses.

Wenn der Landkreis ein Anschwellen der Bevölkerungsziffer infolge der Vermehrung industrieller Unternehmungen in der Nähe der Stadt in Abrede stellt und dies mit der künftigen „Dezentralisation“ und der angeblich bereits festzustellenden Abwanderung der Industrien aus den Großstädten begründet, so ist hierzu das Erforderliche bereits oben gesagt worden.

Nur auf eine Tatsache sei in diesem Zusammenhange noch hingewiesen:

Als der Wettbewerb veranstaltet wurde, glaubte man allgemein, in dem in nur 5 km Abstand von der Stadtmitte belegenen etwa 60 ha umfassenden Gebiet zwischen dem neuen Schiffahrtskanal (Breitenbachfahrt) und der Eisenbahn Schottwitz–Meleschwitz einen für Jahrzehnte hinreichenden Vorrat an Industriegelände zu besitzen. Diese Gelände sind seitdem von einem einzigen großen Unternehmen erworben und zu einem erheblichen Teil mit umfangreichen Werken bereits bebaut worden. Daß auch der Rest der erworbenen Ländereien den gleichen Zwecken zugeführt wird, ist nur eine Frage der Zeit. Ein schlagenderer Beweis für die Neigung zu weiterer industrieller Entwicklung der Stadt kann kaum erbracht werden.

Der Landkreis freilich bestreitet auch in diesem Falle den wirtschaftlichen Zusammenhang dieser erschlossenen Industriegebiete mit der Stadt Breslau. Bei der Wahl gerade dieses Geländes hätten lediglich gute Eisenbahn- und Wasserverbindungen den Ausschlag gegeben, für deren Vorhandensein die Stadt ein Verdienst für sich nicht in Anspruch nehmen könne. Die Behauptung geht fehl; denn die Stadt hat einen Beitrag von 4 Millionen Mark zu den Kosten dieser neugeschaffenen Wasserverbindungen übernommen und kann sich daher ein Verdienst an ihrer Entstehung mit vollem Recht zuschreiben.

Aber die Frage des „moralischen Verdienstes“ kann in diesem Zusammenhang wohl ausscheiden. Die günstigen Vorbedingungen für die Ansiedlungen des Unternehmens waren eben an dieser Stelle in höherem Grade vorhanden als an irgend einer andern auf dem flachen Lande oder in einer Kleinstadt. Gerade dieser Vorzug günstiger Vorbedingungen, der der keineswegs zufälligen Lage der Großstädte entspringt, ist es ja, der die Ansiedlung bestimmter gewerblicher Unternehmungen in ihrer Nähe fördert und immer fördern wird. Das sind die „schicksalhaften“ Gegebenheiten, wie sie Schumacher bezeichnet<sup>1)</sup>, die sich durch keine noch so schöne Theorie vom „Abbau der Wasserköpfe“ verschieben oder beseitigen lassen. Sie und nicht – wie man glauben machen will – die Großmachtgelüste ehrgeiziger Oberbürgermeister sind die Quellen, aus denen das lebendige Wachstum der Städte gespeist wird.

Auch in diesem Falle übrigens hat der großstädtische Arbeitsmarkt bei den maßgebenden Entscheidungen offenbar eine nicht unwichtige Rolle gespielt; und zwar nicht nur im Hinblick auf den späteren Betrieb, sondern auch auf die Errichtung der Werke, die nur mit Hilfe der in der Großstadt verfügbaren Arbeitermassen in der erstaunlich kurzen Frist von 9 Monaten geschaffen werden konnten. Auch was, abgesehen von diesen Gedankengängen in der Landkreis-Denkschrift über die bisherige und zukünftige Bevölkerungsentwicklung von Breslau ausgeführt wird, kann als zutreffend nicht anerkannt werden. Die Darstellung des Geburtenrückganges von 1914–1924 ist übertrieben<sup>2)</sup>. Sie wird im übrigen um so belangloser, als die Einflüsse des Krieges und der Nachkriegszeit auf diese Vorgänge bereits merkbar zu schwinden beginnen. Die Geburtenziffern der letzten Zeit zeigen, wie die nachstehende Zusammenstellung erweist, ein stetiges und erhebliches Anwachsen:

	1923	1924	1925 (1. Vierteljahr)
Geburten:	8725	9584	2755
Geburtenüberschuß:	1120	1974	850

<sup>1)</sup> Schumacher-Köln, Eingemeindung eine Vorbedingung für Großstadtreform, vergl. Anhang. <sup>2)</sup> Landkreis-Denkschrift Seite 15. In Wirklichkeit sind die Geburten nicht von 29 je 1000 Einwohner auf 15, wie der Landkreis angibt, sondern von 24 auf 17,2 zurückgegangen.

Muß ja auch der Landkreis schließlich anerkennen, daß der Weltkrieg mit seinen starken Schwankungen in der Bevölkerungsbewegung eine erhebliche Fehlerquelle bildet und daß daher die Schätzung des künftigen Zuwachses in der Hauptsache nur auf die Entwicklungszahlen der Vorkriegszeit gestützt werden kann. Er kommt damit zu dem Ergebnis, daß bei einer Zunahme von jährlich 8000 Köpfen in 30 Jahren eine Zahl von 240 000 erreicht sein würde, und daß alle Erwägungen über eine Erweiterung der Stadt auf dieser Zahl fußen müßten. Man kann bei der Prüfung der Zahlen in der Zusammenstellung auf Seite 2 zu der Auffassung kommen, daß diese Schätzung — zumal im Hinblick auf die den angenommenen Durchschnitt (8000) wesentlich übersteigende Zunahme der letzten Jahre (1919—1924 jährlich im Durchschnitt 10 720) — erheblich zu tief greift. Ist doch auch zu beachten, daß die stetig anwachsende Grundzahl ein wesentlich stärkeres Ansteigen des Geburtenanteils mit sich bringen muß, sobald erst die hemmenden Einflüsse der Wohnungsnot überwunden sein werden. Aber es ist zuzugeben, daß alle Berechnungen dieser Art zu völlig zuverlässigen oder beweisbaren Ergebnissen nicht führen können. Es soll daher die vom Landkreis errechnete Zahl von 240 000 als Zuwachs der nächsten 30 Jahre — wenn sie auch als richtig nicht anzuerkennen ist — nicht angefochten werden. Umso nachdrücklicher ist der vermeintliche Nachweis der Unterbringungsmöglichkeit auf den im Weichbilde vorhandenen oder durch die vorgeschlagene Abrundung zu gewinnenden Flächen<sup>1)</sup> als fehlerhaft und in den Voraussetzungen unrichtig zu bestreiten.

Die Fehler sind die folgenden: (vergl. den Nachweis auf Seite 68 des Anhangs)

1. Die errechneten Bauflächen umfassen zum erheblichen Teil Gebiete, die für andere Zwecke (Krankenanlagen, Schrebergärten, Sportplätze, Industrie) bestimmt, für eine Bebauung mit Wohnhäusern nicht in Frage kommen oder bereits bebaut sind. Sie verringern sich nach Ausscheidung dieser Abgänge von insgesamt 1087 ha auf 855 ha.
2. Der Abzug für Straßen und Plätze mit 15% ist zu gering bemessen, insbesondere wenn die erforderliche Durchsetzung der Wohngebiete mit Grün berücksichtigt wird. Er muß auf wenigstens 20% erhöht werden. Die verbleibenden Nettobaulandflächen verringern sich damit von insgesamt 950 ha auf 703 ha.
3. Die Besiedlungsdichte ist mit 250 Einwohnern je ha Nettobauland viel zu hoch angenommen. Schon der Hinweis, daß diese Ziffer vom Landkreis ganz wahllos auch auf die noch auszubauenden Flächen in den bereits bestehenden Landhausvierteln (Kleinburg—Leerbeutel) angewandt wird, in denen die Wohndichte 100 Einwohner je ha Nettobauland bei weitem nicht erreicht, zeigt ihre Unhaltbarkeit. Die Annahme dieser Besiedlungsziffer würde die Abkehr von dem schon seit Jahren beschrittenen Wege bedeuten, die Wohndichte der Außengebiete als Ausgleich gegen die unerhört enge Besiedlung der früher ausgebauten Stadtviertel durch zweigeschossige weiträumige Bebauung abzusinken. Die seit Kriegsende entstandenen und noch im Ausbau begriffenen Wohngebiete weisen nur die folgenden Zahlen auf:

	je ha Nettobauland
a) im Nordosten (Zimpel), zweigeschossiger Gruppenbau . . . . .	115 Einwohner
b) Gräbschen (Siedlung Eichborngarten), zweigeschossiger Gruppenbau mit dreigeschossiger Bebauung der Haupt- und Randstraßen . . . . .	130 „
c) Pöpelwitz, zweigeschossiger Gruppenbau mit drei- und viergeschossiger Überleitung zu den höher bebauten benachbarten Vierteln (Frankfurterstraße) . . . . .	170 „

Noch weit abwegiger ist die vom Landkreise eingestellte Siedlungsziffer von 250 Einwohnern je ha für die sogenannten „Abrundungsgebiete“.

Hier haben sich, so in Grüneiche und Bischofswalde, bereits Landhausviertel mit geräumigen Gärten herausgebildet, die eine Besiedlungsdichte von nur 40—60 Einwohner je ha Nettobauland aufweisen. In ganz ähnlicher Art wird die Besiedlung von Wilhelmsruh durch die dortige Baugenossenschaft geplant. Es wäre völlig verfehlt und würde den berechtigten Widerstand der dort schon Ansässigen hervorrufen, wollte man den Charakter dieser Gartenvorstädte durch die vom Landkreis vorgeschlagene engräumige Besiedlung mit 250 Einwohnern je ha zerstören.

Die unter 1 bezeichneten Irrtümer sind durch die bereits erwähnte genaue Gegenüberstellung auf Seite 68 des Anhangs im Einzelnen nachgewiesen. Dort ist ferner unter Berichtigung des unter 2 erwähnten Fehlers und unter Zugrundelegung von abgestuften und den örtlichen Anforderungen angemessenen Siedlungs-

<sup>1)</sup> Landkreis-Denkschrift Seite 18—22.

ziffern, die Zahl der im Weichbilde und in dem vom Landkreis vorgeschlagenen Abrundungsgebiet unterzubringenden Einwohner bei insgesamt 703 ha Fläche auf rund 130 000, d. h. auf rund 185 Einwohner je ha Nettobauland, berechnet worden.

Diese Zahl, und nicht die vom Landkreis vermeintlich nachgewiesene von 240 000, stellt die Höchstgrenze dar, die bei der Besiedlung der noch unbebauten Teile des Weichbildes und der unmittelbar angrenzenden vom Landkreis für die Eingemeindung zugestandenen Gebiete bei Wahrung sozialhygienischer Gesichtspunkte und unter Berücksichtigung örtlicher Gegebenheiten erreicht werden könnte. Und dies umsomehr, als das der Stadt als Abrundung zugewiesene Areal zum überwiegenden Teil das Überschwemmungsgebiet der Oder umfaßt, also für Siedlungszwecke unbrauchbar ist.

Aber auch diese Berechnung erlaubt nun nicht etwa den Schluß, daß die bezeichneten Gebiete noch einen Bevölkerungszuwachs von 130 000 Einwohnern aufnehmen können. Ein Blick auf die Spalten 4 und 5 der Zusammenstellung auf Seite 66 des Anhangs zeigt, daß die Breslauer Wohndichte die aller anderen deutschen Großstädte in einer geradezu erschreckenden Weise überflügelt. Daß eine weitere Verdichtung schlechthin ausgeschlossen ist, bedarf danach keines Beweises mehr. Die ganze Ungeheuerlichkeit des Vorschlages der Landkreis-Denkschrift kommt zur Geltung, wenn man bedenkt, daß danach noch weitere 170 000 Menschen in diese Enge hineingepfercht werden sollen!<sup>1)</sup> Die Zahl der Einwohner je ha der Gesamtfläche würde damit von 112 noch auf 120 steigen, auf die bebaute Fläche bezogen nur auf 326 sinken und damit immer noch erheblich höher bleiben als die nach Breslau nächst ungünstigste Berliner Siedlungsdichte.

Auf Seite 4—6 ist nachgewiesen worden, daß rund 130 000 Breslauer Einwohner in völlig menschenunwürdiger Weise untergebracht sind. Sie müssen in wohnungshygienisch einwandfreie Bezirke umgesiedelt werden. Und diese Umsiedlung muß unbedingt in längstens einem Menschenalter vollzogen sein, wenn nicht noch eine weitere Generation unter diesen Schäden des Wohnwesens in nicht mehr zu verantwortender Weise an Leben und Gesundheit leiden soll. Mit der fortschreitenden Besiedlung der Außenbezirke muß daher gleichzeitig eine Entlastung der überbevölkerten Innenquartiere betrieben werden. Demnach ergibt sich aus der Gegenüberstellung von 130 000 Bewohnern, die der Aussiedlung bedürfen und von 130 000 Bewohnern, die in freien Teilen des Weichbildes und im „Abrundungsgebiet“ noch angesiedelt werden können, daß auf den Flächen, die der Landkreis zur Eingemeindung freigeben will, für den eigentlichen Bevölkerungszuwachs von 240 000 Köpfen (nach Annahme des Landkreises) nicht ein Quadratmeter verfügbar ist.

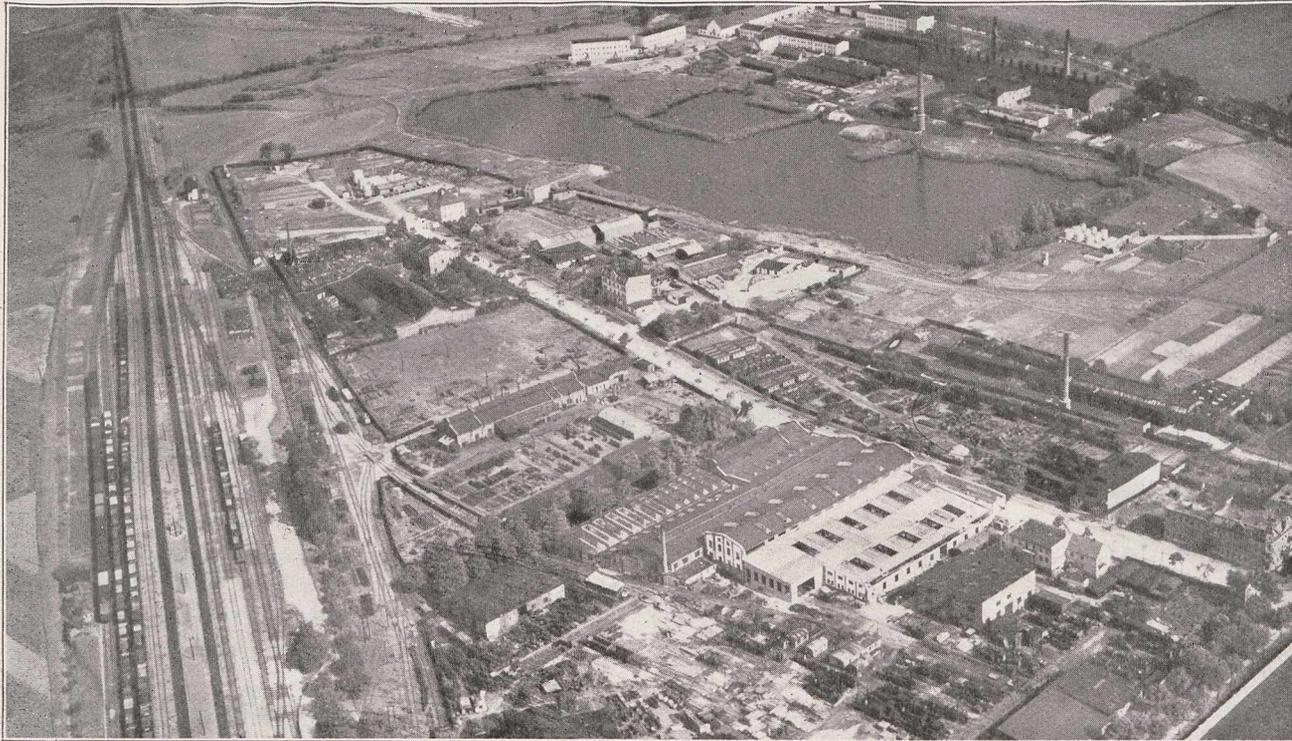
Das Problem löst sich also doch nicht so einfach wie der Landkreis vermeint. Die bequeme dreissigjährige Zwischenlösung versagt. Die Aufgabe der Stadterweiterung im Großen kann nicht mehr, wie der Landkreis es möchte, einer fernen Zukunft überlassen werden, die die jetzt unerfüllbaren Blütenträume vielleicht einmal reifen ließe. Sie will heute gelöst sein, und zwar unter Einstellung auf heutige oder wenigstens absehbare Möglichkeiten. Und sie kann nur gelöst werden, wenn man die wirkenden Kräfte richtig erkennt, klug nutzt und zielbewußt leitet, nicht, wenn man sie, wie der Landkreis es will, zum „höheren Ruhm“ eines abstrakten Systems gewaltsam erwürgt. „Selbst wenn es“ — im Sinne des Bebauungsplanes — „noch so erwünscht erscheint, kann er nicht durch städtebauliche Dispositionen erreichen, daß Nebenzentren wirklich entstehen, dazu gehören zahlreiche außer seiner Macht liegende weitere Willenskräfte, die, wenn sie nicht in Aktion treten, seine Absichten verstümmeln.“<sup>2)</sup>

Im Plane des Landkreises (vergleiche Abbildung 12 auf Seite 30) fallen die bevorzugtesten Gebiete, die gegebenen Ansatzpunkte industriellen und wirtschaftlichen Lebens in die Freizone, mit der die Mutterstadt von den wohlabgerundeten Tochterstädten getrennt werden soll. Die Flächen im Nordosten an der Breitenbachfahrt, wo die gewaltigen Gieschewerke im Betriebe sind, werden ebenso übergangen wie die westlichen gewerblich entwickelten Vororte. Schmiedefeld mit seinen zahlreichen gewerblichen Niederlassungen (vergleiche Abbildung 10 auf Seite 29) Cosel mit der Werft von Cäsar Wollheim sind im Plane des Landkreises ebensowenig mehr zu finden wie die ebenfalls heute noch sehr lebendigen Ortschaften Neukirch, Goldschmieden (vergleiche Abbildung 11 auf Seite 29) und Stabelwitz. Sie alle sollen offenbar als Opfer der „Grünzone“ verschwinden oder jedenfalls an jeder weiteren Entwicklung gehindert werden, was nach dem Satze „Stillstand

<sup>1)</sup> Landkreis-Denkschrift S. 20, vergl. hierzu Anhang S. 63. <sup>2)</sup> Köln, Entwicklungsfragen einer Großstadt von Fritz Schumacher, Dr. ing. h. c. unter Mitwirkung von Wilhelm Arntz, Köln 1923.

**Die noch ungebauten Teile der Stadt und das vom Landkreis zugestandene Abrundungsgebiet können nur noch die Einwohner aufnehmen, die aus überbevölkerten Quartieren umgesiedelt werden müssen**

**Im Plane des Landkreises werden die vorhandenen wichtigsten Ansatzpunkte der Entwicklung übergangen u. dafür Nebenzentren vorgeschlagen, denen die unentbehrlichen Voraussetzungen des Wirtschaftslebens fehlen**

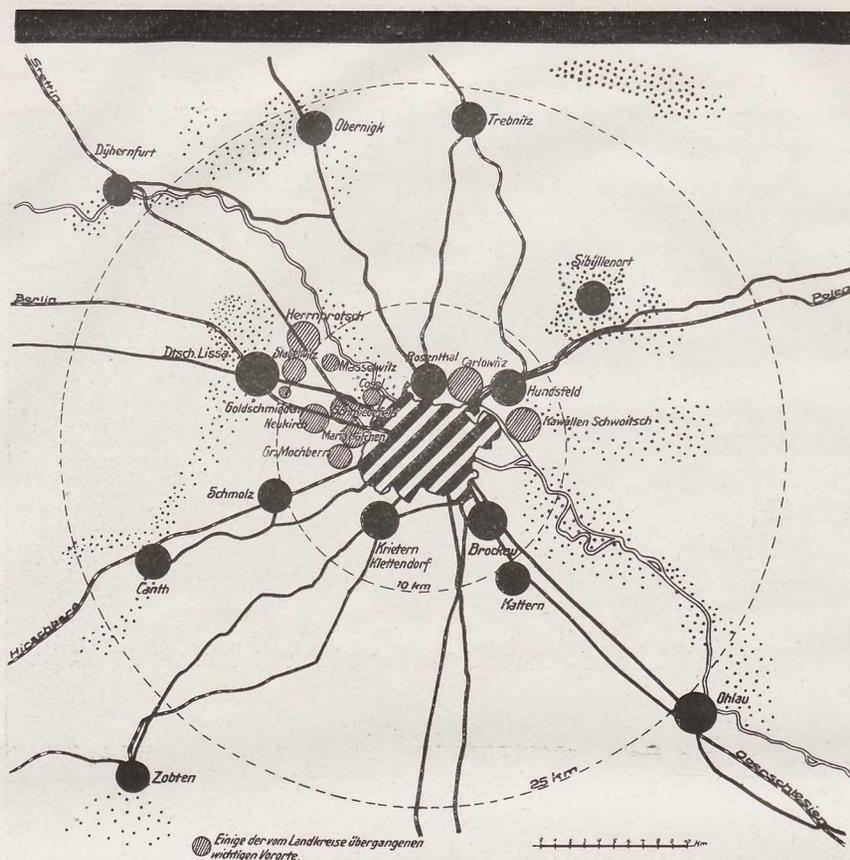


**Abb. 10.** Schmiedefeld, ein Industriegebiet in 6 km Abstand von der Stadtmitte, das nach den Plänen des Landkreises verschwinden soll



**Abb. 11.** Goldschmieden, eine vom Landkreis ebenfalls übergangene Gewerbe- und Wohnsiedlung

Abb. 12. Der Vorschlag des Landkreises nach Abb. 10 auf Seite 14 der Landkreis-Denkschrift mit Eintragung der übergangenen wichtigen Vororte



ist Rückschritt“ dasselbe bedeutet. Allerdings werden diese in der Denkschrift so lebhaft befürworteten weitgehenden Dezentralisierungspläne, mit denen alle in der näheren Nachbarschaft der Stadt gelegenen Ansatzpunkte übersprungen werden sollen, sehr eigenartig durch die Tatsache beleuchtet, daß der Landkreis recht emsig bemüht ist, gerade diese Vororte seinerseits zu entwickeln.

Nach den Erklärungen des Herrn Vorsitzenden des Kreisausschusses vor dem Kreistage sind Bebauungspläne beispielsweise für Cawallen und Schwoitsch sowie für das Gut MariaHöfchen, das der Kreis eigens zu Siedlungszwecken erworben hat, bereits aufgestellt. Der Kreis selbst stellt sich also auf diese einzig mögliche Lösung ein, die er bei den städtischen Plänen als fehlerhaft und unsocial bekämpft. Bezeichnenderweise soll auch Herrnpotsch nach

dem Plane des Landkreises seine Daseinsberechtigung verlieren. Hier handelt es sich um ausgedehnten städtischen Grundbesitz auf halbem Wege nach Obernigk, also in sehr viel günstigerer Verkehrslage zur Stadt. Hier sind also besonders glückliche Vorbedingungen für die Entstehung eines Wohnvororts vorhanden. Sollte das Todesurteil für das arme Herrnpotsch mit seinen umfangreichen städtischen Anlagen etwa darauf zurückzuführen sein, daß hier die Eingemeindungsansprüche der Stadt in ganz besonders hohem Grade gerechtfertigt sind? Dickens schildert im „Bleakhouse“ eine Dame, die die Fürsorge für afrikanische Negerkinder zu ihrem Steckpferde gemacht und dabei jeden Sinn für die Anforderungen des realen Lebens eingebüßt hat. „Sie sah nichts Näheres als Afrika“. In ähnlicher Weise scheint der Landkreis, in der Theorie seines Plans befangen, im Umkreise Breslaus auch nichts „Näheres“ als 25 km weit ab liegende Punkte erkennen zu können – oder etwa erkennen zu wollen?

Und welcher Art sind diese Punkte? Es ist an sich gewiß denkbar, daß in solchem 25 km Abstände vom Großstadikern Nebenzentren von gewisser Eigenbedeutung entstehen, wenn – und darauf kommt es an – die wirtschaftsgeographischen Voraussetzungen dafür vorhanden sind. Eine den Verkehr begünstigende Knotenpunktlage, ein gut schiffbarer Wasserweg in Berührung mit Eisenhahnanschlüssen, das Vorkommen von Bodenschätzen, kurz die sogenannten „Standortvorzüge“ für die Ansiedlung von Handel und Gewerbe können solche Punkte in der weiteren Umgebung der Großstädte sehr wohl mit wirtschaftlichen Impulsen beselen und zu lebendigem Wachstum befähigen<sup>1)</sup>. Im Ruhrgebiet, im mitteldeutschen Industrieviertel und

<sup>1)</sup> „Man kann der Industrie und dem Gewerbe nicht durch willkürliche Plandispositionen ihre Pflanzstätten vorschreiben. Sie folgen den günstigsten Bedingungen wirtschaftsgeographischer Natur, die sich mit am stärksten in Wasserwegen oder in Bodenschätzen ausdrücken; dann erst kommen die Schienenwege in Betracht. Nur wo man diese Bedingungen vorfindet oder sie zu erzeugen vermag, kann man mit Dezentralisierungsabsichten anknüpfen. Bei den meisten Großstädten ersten Ranges aber sind diese unübertrefflichen Gegebenheiten der Natur, die durch tausend Mittel von Menschenhand verstärkt sind, gerade der tiefere Grund ihres Daseins. Deshalb werden sie Magneten bleiben. Selbst wenn man in ihrem Weichbild jede Gelegenheit wahrnimmt, dezentralisierende Kräfte im Sinne von Trabantenstädten zu unterstützen, wird man dadurch nicht der Notwendigkeit überhoben, für das Weiterwachsen der eigentlichen Mutterknolle eine lebensfähige Form zu finden. Hier liegt das Problem. Man kommt nicht darum herum, es anzufassen; es läßt sich nicht dadurch lösen, daß man es umgeht.“ (Köln. Entwicklungsfragen einer Großstadt von Fritz Schumacher, Dr. ing. h. c., unter Mitwirkung von Wilhelm Arntz, S. 22.)

an zahlreichen anderen Stellen des Deutschen Reiches sind derartige Entwicklungsvorgänge zu beobachten. Solche entlegeneren Nebenzentren sind durchaus geeignet, einen Abzweig des Lebensstromes in sich aufzunehmen, der die Großstadt befruchtet, und zwar um so eher, je mehr sie imstande sind, eine gewisse Selbständigkeit zu wahren und ihre Bewohner vom Wohn- und Arbeitsmarkt der Großstadt wie von ihren kulturellen Einrichtungen unabhängig zu machen. Denn nur auf diese Weise sind bei Abständen von 25 km und mehr die oben erörterten unüberwindlichen Schwierigkeiten vermeidbar, die sich den engeren Beziehungen zur benachbarten Großstadt auf den Gebieten der Berufsarbeit, der Erziehung oder des Einzelhandels in der technischen Unmöglichkeit der Verkehrsvervollkommnung und Verbilligung entgegenstellen.

Bei kleineren Abständen von etwa 10–15 km wird diese Selbständigkeit und Unabhängigkeit gerade an der Leistungsfähigkeit der Verkehrsmittel scheitern. Innerhalb solcher Radien wird die Zweckmäßigkeit von Gemeinschaftseinrichtungen, werden die erleichterten Verkehrsbeziehungen die einheitliche Verschmelzung von Siedlungsgebilden aller Art mit der Kernstadt unvermeidlich herbeiführen. Andererseits sind in Abständen von 20–30 km, wie sie der Landkreis im Sinne hat, Nebenzentren, die einer Entlastung der Großstadt Breslau dienen könnten, indem sie in erheblichem Grade von ihr unabhängig bleiben und sich vor dem „Trabantenschicksal“ bewahren, – vielleicht mit alleiniger Ausnahme von Dyhernfurth und Ohlau – schlechterdings nirgends vorhanden.

Wie ein „Turm“ – so hat Oberbaurat Arntz in einem gelegentlich des Preußischen Städtetages in Köln gehaltenen Vortrage die Situation überaus treffend und anschaulich charakterisiert – erhebt sich Breslau völlig unvermittelt aus den weiten rein agrarischen Flächen der niederschlesischen Ebene. An keiner Stelle seiner Umgebung zeigen sich etwa ähnlich wie vielerorten in West- oder Mitteldeutschland Verzweigungen des fruchtbringenden Lebensstromes, der nur an dieser einen Stelle in gewaltiger Wirkung emporquillt. Die landschaftlichen Vorzüge von Sibyllenort, Obernigk und Trebnitz oder Zobten werden die reine Wohnsiedlung besser Bemittelter, wie schon ausgeführt, immer begünstigen. Diese Vorzüge können aber die fehlenden „Standortsvorzüge“ wirtschaftlicher Art nicht ersetzen, die allein eine stärkere selbständige Entwicklung hervorzurufen vermögen. Die überwiegende Zahl der vom Landkreis vorgeschlagenen „Trabanten“ kann daher für eine Entlastung Breslaus in nennenswertem Umfange sicherlich niemals in Frage kommen. Und auch Ohlau oder Dyhernfurth werden, wenn überhaupt, erst in einer noch sehr fernliegenden Zukunft in der Lage sein, dieser Aufgabe zu dienen.

Bedarf es noch weiterer Darlegungen, um zu beweisen, daß die alsbaldige Lösung der Breslauer Stadterweiterungsfrage auf dem vom Landkreis empfohlenen Wege nicht zu finden ist? Vierzig Wettbewerbsteilnehmer – darunter die namhaftesten Sachverständigen – haben sich mit dieser Frage beschäftigt. Sie alle sind ausnahmslos zu Vorschlägen gekommen, die den bestehenden Stadtkörper durch eine der Leistungsfähigkeit der Verkehrsmittel und sonstigen Wirtschaftsbedingungen angepaßte dezentralisierte Besiedlungsform auf etwa 10 km Radius erweitern.

Auch der Verfasser des städtebaulichen Teils der Landkreis-Denkschrift selbst hat, als er noch unberührt vom Streit um die Eingemeindungsfrage die Unbefangenheit wahrte, seinen Wettbewerbsentwurf (Abb. 9) auf den gleichen durchaus richtigen<sup>1)</sup> Grundsätzen aufgebaut, die er jetzt bekämpft. Kein Wort seines Erläute-

<sup>1)</sup> Richtig, indem auch durch diesen Entwurf die Erweiterung auf ein nicht übertrieben großes Gebiet begrenzt wurde. Falsch war nur die akademische und schematische Ausgestaltung der einzelnen Siedlungskörper zu selbständigen kleineren Stadtgebilden, die in dieser Form in so geringem Abstände von der „Mutterstadt“ unmöglich entwickelt werden können.

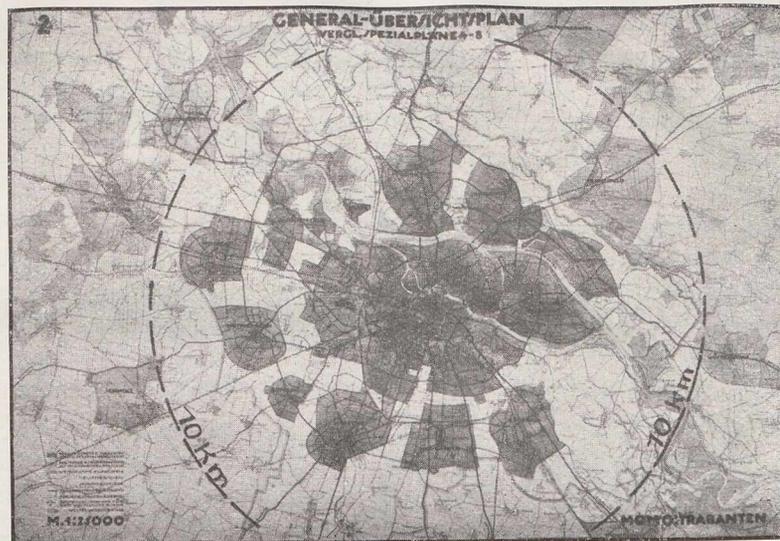


Abb. 13. Der Wettbewerbsentwurf des Architekten May erstreckte die Erweiterung nur auf einen Raum von 10 km Radius

**Die Bedingungen des Wettbewerbs, die den neuzeitlichen Gesichtspunkten des Städtebaus in vollem Umfange Rechnung tragen, würdenden Vortrag der vom Landkreis jetzt vorgeschlagenen Plangedanken auch damals schon ermöglicht haben**

**Der aus dem Wettbewerbsergebnis entwickelte Plan verfolgt in gleicher Weise wie der des Landkreises eine weitgehende Auflockerung**

rungsberichts läßt erkennen, daß er die vermeintliche Beschränkung des Wettbewerbs auf einen bestimmten Gebietsumfang als Fessel empfunden hätte, durch die – wie nunmehr behauptet wird – die dem Wesen der „Trabantenidee“ entsprechende weiträumige Entfaltung seiner Arbeit verhindert worden wäre<sup>1)</sup>.

Diese Fessel bestand auch keineswegs. In § 1 der Wettbewerbsbedingungen war den Bewerbern ausdrücklich aufgegeben, auch außerhalb des umschriebenen Wettbewerbsgebietes die Grundzüge der künftigen Plangestaltung – wenn auch mit geringerer Ausführlichkeit – zu bearbeiten. Als wichtigere hier zu beachtende Ortschaften waren im Programm Deutsch-Lissa, Herrnprotsch, Dyhernfurth, Obernigk, Trebnitz, Sybillenort, Ohlau, Kottwitz, Canth und Schmolz, also nahezu alle diejenigen namentlich hervorgehoben, die nach den Vorschlägen des Landkreises zu Ansatzpunkten der erweiterten Trabantenentwicklung gemacht werden. Die Bahn war demnach für diese Vorschläge auch damals schon frei. Dem gegebenen Hinweise sind auch zahlreiche Bewerber gefolgt, die die durch das Preisgerichtsurteil gutgeheißene Ansicht vertraten, daß der ursprüngliche Rahmen der geplanten Stadterweiterung – beispielweise um die günstig gelegenen Gebiete von Deutsch-Lissa und Hundsfeld – zu vergrößern sei. Den Bewerbern war ferner im § 3 freigestellt, durch Sonderbearbeitungen nach ihrer Wahl Vorschläge zu machen, die über die eigentlichen Forderungen des Wettbewerbsprogramms hinausgingen. Es ist zum mindesten erstaunlich, wie angesichts dieser Tatsachen in der Landkreisdenkschrift behauptet werden kann, „die räumliche Begrenzung des Wettbewerbsgebietes habe die weitere Entwicklung der Großstadt im seitherigen Sinne gleichsam als gegebene Tatsache unterstellt“, für den Vortrag neuer Gedanken keinen Spielraum gelassen und auf diese Weise eine „ideale Lösung“ verhindert<sup>2)</sup>.

Ebenso irreführend ist die Darstellung, als bedeuteten die Ergebnisse des Wettbewerbs und damit die städtischen Pläne eine weitere Entwicklung der Großstadt im „seitherigen“ – soll heißen überlebten – Sinne<sup>3)</sup>. Wie aus den Darlegungen des Abschnitts II sowie den zugehörigen zeichnerischen Darstellungen und Berechnungen hervorgeht, soll das zukünftige Stadterweiterungsgebiet in einer Weise aufgeteilt und besiedelt werden, die den Grundsätzen neuzeitlichen Städtebaus im weitesten Umfange Rechnung trägt, wobei freilich neuzeitlicher Städtebau und „Trabantenlösung im Sinne der Landkreis-Denkschrift“ nicht, wie das dort geschieht, gleichzusetzen sind. Jeder Sachkenner weiß, daß diese Ideen, zumal in der im vorliegenden Fall stark übertriebenen und reichlich akademisch anmutenden Form keineswegs als allgemein gültig anerkannt sind. Es kann kaum notwendig erscheinen, hier nochmals hervorzuheben, daß zwischen der bisher üblichen enganschließenden und zusammenhängenden Form der Stadterweiterung und der nunmehr in Aussicht genommenen weit aufgelockerten und dünnen Besiedlung der Außenbezirke ein grundlegender Wesensunterschied besteht.

Die Behauptung, nach dem Willen der Stadt solle „auf verhältnismäßig engen Raum“ eine Bevölkerung von rund 1 Million Köpfen „zusammengedrängt“ werden<sup>4)</sup>, wird durch die Tatsache genügend beleuchtet, daß der städtische Entwurf nicht weniger als 66% des Plangebiets (für das Erweiterungsgebiet ist die Verhältniszahl noch wesentlich höher) völlig unbesiedelt läßt. Diese Flächen sollen, soweit sie nicht für Dauerkleingärten, öffentliche Grünanlagen und für die Leibesübung der Bevölkerung verwandt werden, der landwirtschaftlichen Nutzung erhalten, also rein ländliches Gebiet bleiben.

Von den besiedelten Flächen sind noch weitere 10% von der Bebauung völlig freigehalten und auf das ha Nettobauland bezogen, bewegt sich die Wohndichte zwischen 40 und 125 Einwohnern (vergl. damit die vom Landkreis empfohlene Wohndichte von 250 Einwohnern je ha). Damit ist eine ausgesprochen weiträumige gartenstadtmäßige Wohnweise in vorwiegend zweigeschossigen Gebäuden mit geräumigen Gärten umschrieben. Der städtische Plan verfolgt auf diese Weise eine weitgehende Auflösung des großstädtischen Siedlungsbildes, zwar keine wirtschaftliche, aber eine siedlungstechnische „Dezentralisation“ im Sinne sozialer Reform, die sich ihrem Wesen nach von den Plänen des Landkreises in nichts unterscheidet. Hier wie dort in sich abgeschlossene, von Freiland und Nutzgrün umzogene, Siedlungsgebilde beschränkten Umfanges, die die Kernstadt „trabantenmäßig“ umlagern. Auch hier die Möglichkeit zur Entfaltung eines gewissen Eigenlebens innerhalb der einzelnen Bezirke bei strenger Bindung aller Glieder an den Gesamtorganismus.

<sup>1)</sup> Landkreis-Denkschrift Seite 12/13. <sup>2)</sup> Landkreis-Denkschrift Seite 12. <sup>3)</sup> Die Abbildung 9 auf Seite 14 der Landkreis-Denkschrift, die die städtischen Pläne darstellen soll, täuscht (vergl. hierzu die Ausführungen auf Seite 63 des Anhangs). <sup>4)</sup> Landkreis-Denkschrift Seite 12.

Aber der Grad dieser Auflockerung, das Maß der „Dezentralisation“ wird im Gegensatz zum Landkreise bei den städtischen Plänen durch technische Möglichkeiten und wirtschaftliche Erwägungen bestimmt, die auch das Preisgericht bei seiner Entscheidung und gutachtlichen Äußerung lebhaft beschäftigt haben.

Das Preisgerichtsurteil, das den Rahmen der zunächst ins Auge zu fassenden Stadterweiterung absteckte, hat eine Lösung wie die vom Landkreis vorgeschlagene bewußt vermieden, nicht weil sie eine den Mitgliedern des Kollegiums etwa noch unbekannte Neuerung im Städtebau darstellt, sondern weil das Maß und die Art der damit empfohlenen „Dezentralisation“ die Breslauer Bedürfnisse weit übersteigt, den gegebenen Verhältnissen nicht gerecht wird und an wirtschaftlichen Unmöglichkeiten scheitern muß<sup>1)</sup>.

Das Urteil der ersten deutschen Fachkenner, das sozialhygienische Forderungen und wirtschaftliche Gesichtspunkte zum wohlwogenen Ausgleich brachte und damit der städtischen Verwaltung eine brauchbare Grundlage für eine gedeihliche Weiterarbeit geschaffen hat, bleibt auch durch die Kritik des Landkreises unerschüttert.

Erst in jüngster Zeit hat Dr. Martin Wagner<sup>2)</sup> auf die schwere Krisis hingewiesen, die dem Städtebau drohe, wenn er wie bisher weiter den unentbehrlichen engen Zusammenhang mit der Wirtschaft vernachlässige und unbekümmert um die hier tiefer zu verfolgenden Vorgänge mehr oder weniger lebensfremden Idealen nachjage. Auch bei der für Breslau zu treffenden Entscheidung sollte diese Mahnung nicht überhört werden. Sie ist besonders beherzigenswert angesichts der Einflüsse, die von den für nicht Sachkundige immerhin äußerlich bestechenden Ideen des Landkreises um so eher ausgehen können, als sie in das Gewand sozialer Wohlfahrtsfürsorge gekleidet sind.

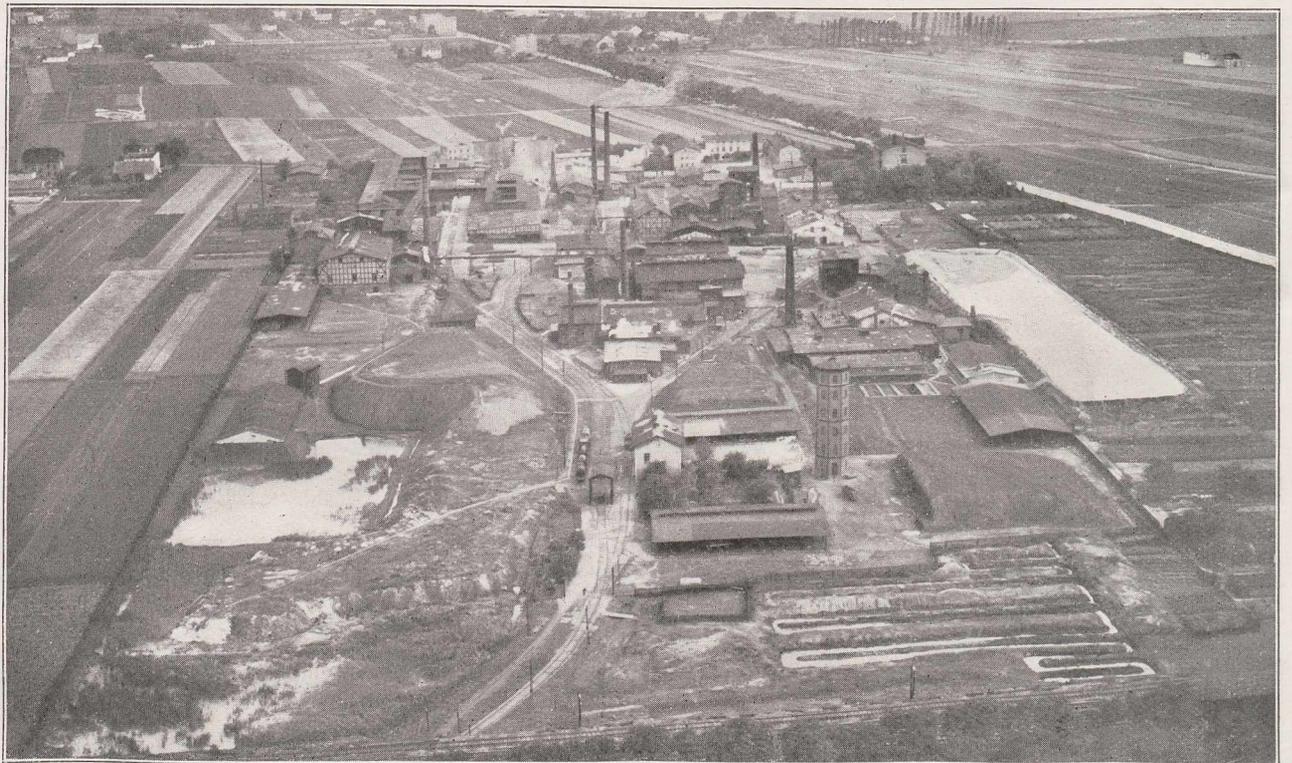
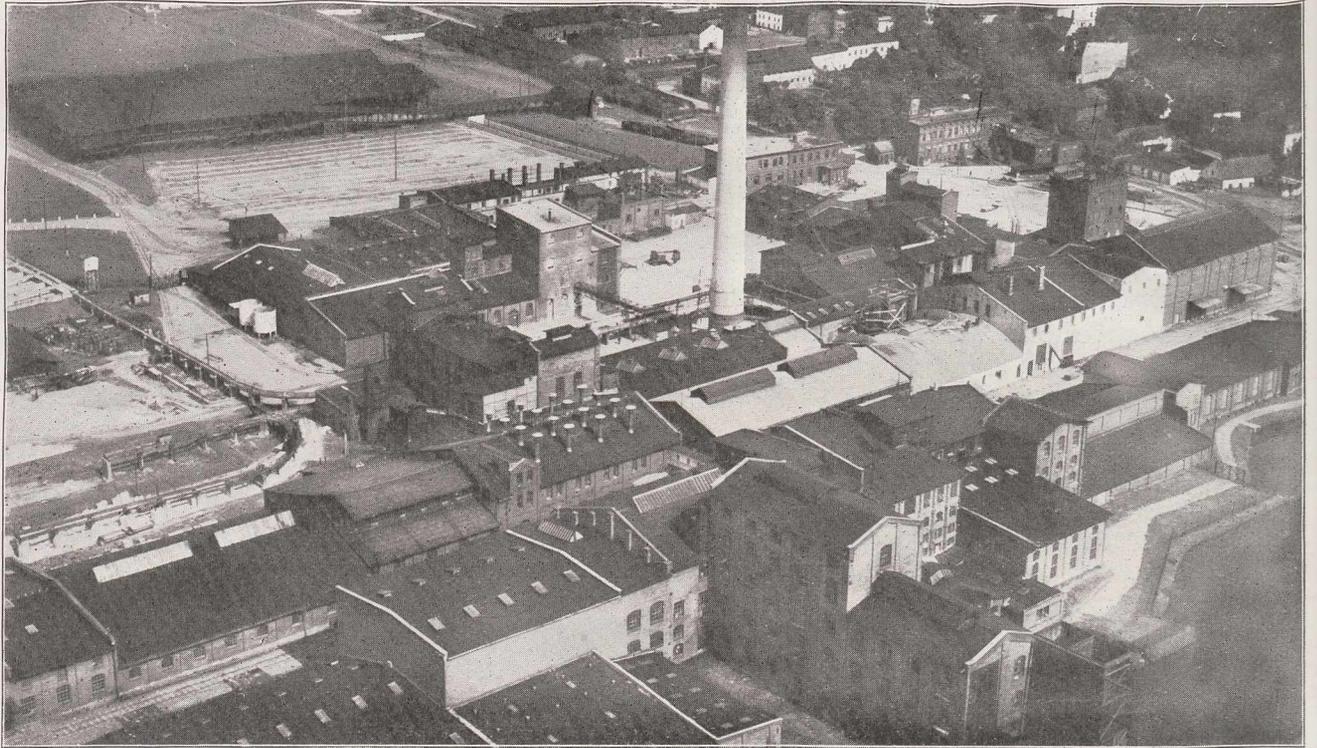
Der Herr Vorsitzende des Kreisausschusses des Landkreises Breslau hat auf einem Kreistage erklärt, der Generalsiedlungsplan der Stadt sei für ihn „tot“. Die Erklärung ist bezeichnend für die immer betonte Bereitwilligkeit zu sachlicher Mitarbeit. Eine solche Einstellung des Landkreises wird die Lösung des Problems gewiß nicht fördern. Dieser totgesagte Plan wird sich allein als möglich, zweckmäßig und lebendig erweisen. Nicht der Stadt Breslau zuliebe, sondern im Interesse des Volks- und Staatswohls, um des Schicksals einer Million Staatsbürger willen wird er durchzuführen sein.

**Das Urteil des Preisgerichtes hat eine Lösung wie die vom Land-Kreis vorgeschlagene vermieden, weil das Maß und die Art der damit empfohlenen Dezentralisation die Breslauer Bedürfnisse weit übersteigt, den gegebenen Verhältnissen nicht gerecht wird und an wirtschaftlichen Unmöglichkeiten scheitern muß**

<sup>1)</sup> Vergl. hierzu die Ausführungen von Verbandsdirektor Dr. Schmidt-Essen über das „Vergreifen im Maßstabe“ (Anhang Seite 55)

<sup>2)</sup> Dr. Martin Wagner: „Die Krisis im Städtebau“, Bauwelt Jahrgang 1925, Heft 30, vom 13. Juli 1925.

Abb. 14 und 15. Klettendorf  
und Woischwitz. Die Bilder  
zeigen deutlich das Übergrei-  
fen der gewerblichen Ansied-  
lung auf die Vororte. Von „un-  
berührtem dörflichen Eigen-  
leben“<sup>1)</sup> kann hier gewiß nicht  
gesprochen werden



<sup>1)</sup> Landkreis-Denkschrift Seite 9.

# IV. DIE EINHEITSGEMEINDE

## ALS ALLEIN MÖGLICHER TRÄGER DER STADTERWEITERUNG

**W**enn der Landkreis vermeint, alle in den nächsten 30 Jahren etwa auftretenden Bedürfnisse könnten durch die Eingemeindung einiger Abrundungsbezirke befriedigt werden, so ist es in diesem Sinne gewiß nur folgerichtig, daß in seiner Denkschrift die Frage der Verwaltungsorganisation für die außerhalb der zugestandenen neuen Weichbildgrenzen verbleibenden Gebiete mit keinem Worte berührt wird. Aber es wurde bereits nachgewiesen, daß diese bequeme Voraussetzung nicht zutrifft. Eine Entwicklung der im Gegensatz zu anderen Großstädten noch stark zurückgebliebenen Breslauer Vororte ist aus den dargelegten Gründen schon für die nächste Zukunft nicht nur unvermeidbar, sondern dringend geboten. Nach den Erfahrungen, die bei ähnlichen Vorgängen allerorten gemacht worden sind, entsteht daher die Gefahr einer planlosen und ungerichteten Gestaltung, die Gefahr, daß nach engen oder eigensüchtigen Gesichtspunkten und mit unzureichenden Mitteln verfahren wird, daß die wirkenden Kräfte nicht zusammengefaßt sondern zersplittert werden, daß ein unvollkommenes, ja mangelhaftes Gebilde heranwächst, das den zu erfüllenden Aufgaben weder nach der wirtschaftlichen noch nach der sozialhygienischen Seite gerecht zu werden vermag. Nur eine zweckdienliche Organisation kann diese Gefahren hintanhaltend, die im vorliegenden Falle in besonders beunruhigender Weise drohen. Zeigt doch schon die bisherige Entwicklung der Breslauer Vororte Erscheinungen schwerer Erkrankung! Hier herrscht vielfach keineswegs mehr jene idyllische Unberührtheit, die die Denkschrift des Landkreises als durchweg vorherrschend feststellen möchte. Überall im Norden, Osten und Westen hat die Industrie mangels geeigneter Ansatzstellen im Stadttinnern über die Weichbildgrenzen hinausgegriffen (vergl. Abb. 10, 11, 14–17). Und an vielen Stellen hat die ungesund beeinflusste bauliche Entwicklung Formen angenommen, die das gewiß nicht erfreuliche Bild der Großstadt in abschreckender und grotesker Weise noch verzerren (vergl. Abb. 18, 19/21, 23/24). Zahlreiche Mietskasernen, die an Übelständigkeit denen der mangelhaftesten städtischen Quartiere nicht nur nicht nachstehen, sondern sie bei dem Fehlen aller Gesundheitseinrichtungen (Wasserversorgung) Abwässerbeseitigung) noch übertreffen, ragen als Merkzeichen unbehüteten Wachstums aus ihrer niederen Umgebung. Als unüberwindbare Hindernisse einer vernünftigen Zukunftsgestaltung bleiben sie Zeugen für die Unterlassungssünden des Landkreises, der nichts getan hat, um dieser wilden Entwicklung zu steuern. Noch heute gilt in den Vororten eine Bauordnung, die die Forderung einer Freifläche bei der Bebauung von Grundstücken überhaupt nicht kennt, die sich mit einem für Feuerlöschzwecke ausreichenden Hofraum begnügt und mit drei Vollgeschossen und einem weitgehenden Ausbau des Dachgeschosses eine Ausnutzung gestattet, die das hier angebrachte Maß weit übersteigt.

Noch heute fehlt es an der planmäßigen Regelung der Besiedlung durch Fluchtlinien. Die wenigen förmlich festgestellten Pläne, unter der Herrschaft der gekennzeichneten unzureichenden Bauordnung entstanden, sind wahre Muster einer verfehlten Geländeaufteilung, und nirgends im Vorortgebiet besteht ein Ortsstatut auf Grund des § 12 des Fluchtliniengesetzes, um die Ansiedlung dort zu verhindern, wo die Voraussetzungen für den Anbau noch fehlen.

Kein Wunder, daß der von der Großstadt ausstrahlende Entfaltungsdrang, innerhalb der Gemarkung durch strenge baurechtliche Bestimmungen gebändigt, in den Vororten völlig ungefesselt seine wildesten Blüten treibt und dort Zustände schafft, die auch nach vollzogener Eingemeindung – wie z. B. in Gräbschen oder Herdain – durch jahrzehntelange Arbeit noch nicht überwunden werden können. Ein beklagenswertes Beispiel völligen Versagens bietet unmittelbar vor der Stadtgrenze die nur 3 km von der Stadtmitte entfernte sogenannte „Siedlung“ Rosenthal (Abb. 22). Hier sind erst in jüngster Zeit durch verständnisloses und unberatenes Vorgehen Zustände geschaffen worden, die sich nur als chaotisch bezeichnen lassen. Eines der wichtigsten städtischen Erweiterungsgebiete ist hier für unabsehbare Zeit unrettbar verdorben. Vergebens hat die Stadt gegen dieses außerhalb ihrer Machtsphäre entstehende Unheil angekämpft. Taten- und – infolge mangelnder Vorsorge – machtlos hat der Landkreis es geschehen lassen müssen.

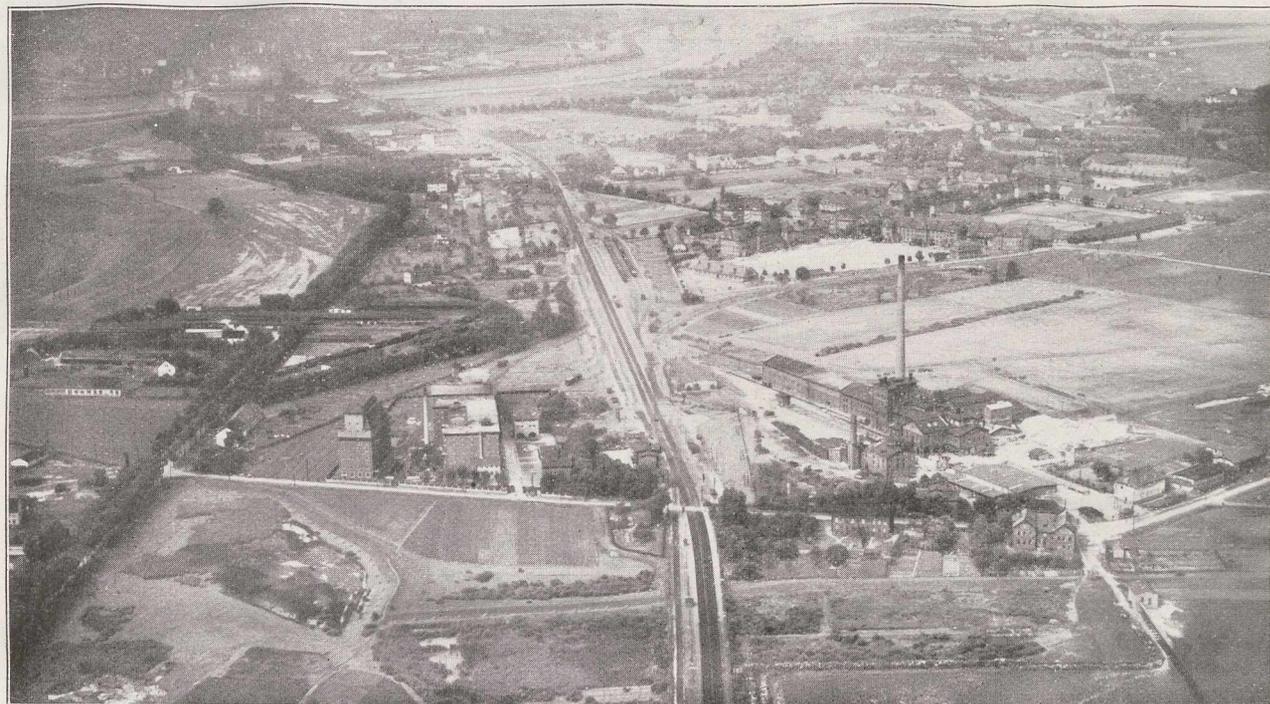
**Die Gefahr eines planlosen Wachstums der Vororte kann nur durch eine einheitliche Organisation wirksam bekämpft werden**

**Schon die bisherige Entwicklung zeigt Erscheinungen schwerer Erkrankung**

**Der Landkreis hat nichts getan, um der wilden Bebauung zu steuern**

**Vergebens hat die Stadt gegen dieses außerhalb ihrer Machtsphäre entstehende Unheil angekämpft**

**Abb. 16 u. 17. Schottwitz-  
Carlowitz und Rosenthal.  
Zwei weitere Beispiele für  
das Ausstrahlen städtischer  
Entwicklung in das Vorort-  
gebiet**





**Abbildung 18. Wilhelmsruh.** Das Bild zeigt die Verschandelung eines Landhausviertels durch Mietskasernen, die der Landkreis in unmittelbarer Nachbarschaft des städtischen Parks in Scheitnig und des dort entstandenen bevorzugten Wohnviertels (Leerbeutel) zugelassen hat.

Bei solchen Mißerfolgen ist die Behauptung des Landkreises schwer verständlich, er habe „alles getan, um die Bedenken der Stadtverwaltung bezüglich der Aufschließung seiner an die Stadt angrenzenden Gebiete zu zerstreuen!“<sup>1)</sup> Sie erscheint seltsam auch im Hinblick auf die zahlreichen Fälle, in denen die Organe des Landkreises versagt haben. Wirkt doch der Stolz auf die eigenen Leistungen eigenartig, wenn beispielsweise in einer Gemeinde der Vorsteher an der Aufgabe, eine Fluchtlinie im Gelände zu vermerken, scheitert und dann bei einem von der Vertrauensstelle des Landratsamts, der Schlesischen Heimstätte, selbst geleiteten Gemeindeneubau eine meterweise Überschreitung der Fluchtlinie festgestellt werden muß, die eine später notwendige Verbreiterung der Straße für Generationen unmöglich macht!

Immer von neuem zeigt sich, daß der Landkreis diesen Aufgaben nicht gewachsen ist, die sich an keiner Stelle des Kreisgebietes in der Art und dem Umfange ergeben wie in den von der großstädtischen Bauentwicklung berührten Breslauer Vororten. Aber gerade hier glaubt er trotz der erwiesenen Unzulänglichkeit der bisherigen Methode an einen befriedigenden Erfolg gemeinsam mit der Stadt geleisteter Arbeit. Er hält die Polizeiverordnung, die von dem Herrn Regierungspräsidenten unter dem 8. Februar 1924 als Zwischenlösung und Notmaßnahme nur erlassen wurde, um den nachgerade unhaltbar gewordenen Verhältnissen in den Vororten wenigstens insoweit zu steuern, als es nach der gegenwärtigen Rechtslage möglich ist, offenbar für eine ideale Lösung. Sie hat zur Folge, daß mit jedem einzelnen Baugesuch nicht weniger als drei verschiedene Amtsstellen in Bewegung gesetzt werden, daß bei jedem ernsteren Einwand gegen den Bauplan zeitraubende Ortstermine in großem Kreise von Vertretern des Regierungspräsidenten, der Gemeinde, des Landkreises und der Stadt abgehalten werden, daß für die Baulustigen eine unerträgliche Rechtsunsicherheit und bei den beteiligten Behörden ein geradezu lächerlicher Leerlauf eintritt. Letzten Endes werden dann bei aller Mühe und allem überflüssigen Schreibwerk unter maßloser Verzögerung bestenfalls lahme Kompromisse erzielt, die der Sache nicht dienen. Wie mit dieser mangelhaften Organisation, die schon den jetzigen bescheidenen Anforderungen in keiner Weise gewachsen ist, die großen Aufgaben bewältigt werden sollen, die sich aus einer wirklich lebhaften Bautätigkeit zukünftig ergeben müssen, ist nicht auszudenken. Aber das sind die Zustände, die der Landkreis verewigt sehen will, und die sich verewigen werden, wenn nicht eine für das gesamte Einflußgebiet gleiche Rechtsgrundlage und eine Stelle geschaffen wird, die die baulichen Vorgänge innerhalb der Vorortgebiete nach einheitlichem Willen zielbewußt zu regeln und zu leiten vermag.

Für die Erreichung der Ziele, die hier in Frage stehen, kann der Flächenaufteilungsplan für das gesamte Kreisgebiet, den die Denkschrift des Landkreises als Beweis seiner verständnisvollen Einstellung hervorhebt<sup>2)</sup>, schlechterdings garnichts bedeuten. Es mag dahingestellt bleiben, ob bei den rein agrarischen Verhältnissen des Kreisgebietes, in dem weder mit einem stärkeren Bevölkerungszuwachs noch mit einer größeren Zusammenballung zu rechnen ist und bei denen wirtschaftliche Verschiebungen oder Veränderungen erheblichen Ausmaßes überhaupt nicht in Frage stehen, die Notwendigkeit für einen solchen Aufteilungsplan vorliegt. Die regelnde Wirkung einer über weitere Grenzen zu erstreckenden Landesplanung wäre wahrscheinlich

**Auch die bisherige Methode gemeinsamer Arbeit von Stadt und Landkreis hat völlig versagt**

**Der Flächen-Aufteilungsplan des Kreisgebietes kann die planmäßige Entwicklung der Breslauer Vororte nicht fördern**

<sup>1)</sup> Landkreis-Denkschrift Seite 8. <sup>2)</sup> Landkreis-Denkschrift Seite 8.

Abb. 19. Cosel



Abb. 20. Groß Tschansch



Abb. 21. Klein Tschansch



Die Bilder geben Beispiele der überaus unglücklichen baulichen Entwicklung, die mangels einer zweckdienlichen Bauordnung in den Vororten Platz gegriffen hat



Abbildung 22. Rosenthal. Die „wilde Siedelung“ im Gutsbezirk Rosenthal, die in 3 km Abstand von der Stadtmitte trotz fortgesetzten Einspruches der Stadt in den letzten Jahren entstanden ist. Die grobe städtebauliche Veranstaltung wird sich für einen sehr langen Zeitraum nicht ausgleichen lassen

ungleich wichtiger für die Zusammenhänge zwischen Breslau und den gewerblich entwickelten oder entwicklungsfähigen Punkten der Kreise Waldenburg, Neumarkt (Maltsch), Öls, Ohlau und Brieg, oder den landschaftlich bevorzugten Gebieten der Kreise Schweidnitz (Zobten) und Trebnitz. Innerhalb des Breslauer Landkreises können für einen derartigen Plan lediglich die Breslauer Vorortgebiete Bedeutung gewinnen. Die Entwicklung dieser Gebiete ist aber im Gegensatz zu anderen Landesteilen, in denen vielfach auch in der Nähe von Großstädten Triebkräfte eines selbständigen Wachstums am Werke sind, ausschließlich durch ihre Lage und ihre Beziehung zur Stadt Breslau bedingt. Eine eigene Entwicklungstendenz außerhalb dieser Zusammenhänge ist nirgends wahrzunehmen. Soweit es nicht schon der Fall ist, werden diese Gebiete in Zukunft mit der Stadt eine untrennbare Einheit bilden. Die Planung ist daher hier völlig abhängig von siedlungs-, verkehrs- und gesundheitstechnischen Gesichtspunkten, die sich aus den wirtschaftsgeographischen und soziologischen Bedingungen der Stadt Breslau ergeben. Die zahlreichen und vielfältigen Beziehungen und Verknüpfungen, die hier teils als Hemmungen, teils als Triebkräfte zu werfen sind, können nicht von außen, sondern nur von innen her erkannt werden. Die verwickelten Fragen der Wasserversorgung und Entwässerung, des Wasser- und Landverkehrs, der Boden und Grünflächenpolitik, des Bau- und Fluchtlinienrechts usw. erfordern eine Kenntnis und Erfahrung, die nur durch enge Zusammenarbeit mit den städtischen Organen gewonnen werden kann und einen Blick, der durch die Verkettung mit dem wirtschaftlichen und kommunalen Leben der Stadt geschult ist. Alle diese Voraussetzungen sind bei einer Bearbeitung der Planung durch die Kreisverwaltung nicht gegeben. Eine Fühlungnahme mit den zuständigen städtischen Stellen kann das Fehlen eigener Kenntnisse und lebendiger Anschauung nicht ersetzen<sup>1)</sup>.

Dies übersieht der Landkreis, wenn er glaubt, die Planbearbeitung und baugesetzliche Regelung für die Vorortgebiete in gemeinsamer Arbeit mit der Stadt durchführen zu können. Meinungsverschiedenheiten, Reibungen, Hemmungen und Unvollkommenheiten wären die unvermeidliche Folge einer derartigen unzweckmäßigen Doppelorganisation. Diese Aufgabe gehört unbedingt in die Hand der Breslauer Stadtverwaltung, die auf Grund ihrer bestehenden Einrichtungen, auf Grund des bei ihr bewahrten Materials vermöge ihrer geschulten Organe und nicht zuletzt ihrer überragenden finanziellen Leistungsfähigkeit allein zu dieser Lösung berufen ist.

Die Denkschrift des Landkreises verkündet freilich, mit dem Erscheinen des Städtebaugesetzes müsse die Stadt „ihre ehrgeizigen Pläne endgültig begraben“<sup>2)</sup>. Seltsame Erwartungen muß wohl der Landkreis an

<sup>1)</sup> Vergl. Denkschrift des Rates der Stadt Leipzig „Die Stadt Leipzig und die Eingemeindungsfrage“: „Auch sachlich ist keine andere Stelle zur Ausarbeitung eines das Stadtgebiet und seine Umgebung umfassenden Bebauungsplanes mehr berufen als das Stadterweiterungsamt der Stadt Leipzig, denn zur Aufstellung eines solchen Planes ist die eingehendste Kenntnis aller Zweige der städtischen Verwaltung, des städtischen gewerblichen und industriellen Lebens und aller anderen Wirtschaftsgebiete der Stadt unbedingtes Erfordernis. Diese Voraussetzungen sind sicher, aber auch nur dann restlos gegeben, wenn die Bearbeitung des Generalbebauungsplanes in die Hände der Stadtverwaltung gelegt wird. Nur von der Stadt aus, die das Zentrum des Verkehrs und das Herz aller Siedlungen in einem weiten Umkreis ist, kann eine planmäßige Erweiterung ausgehen, sie allein kann und muß über die Bebauung ihres eigenen Gebietes entscheiden und ihr in erster Linie liegt die Aufgabe ob, darauf hinzuwirken, daß angrenzende Nachbargebiete unter Wahrung dieser Interessen sich dem Gefüge der Stadt anpassen.“ <sup>2)</sup> Landkreis-Denkschrift Seite 8.

**Die Aufgabe der Plangestaltung und baurechtlichen Regelung in den Erweiterungsgebieten gehört in die Hand der Breslauer Stadtverwaltung, die auf Grund ihrer bestehenden Einrichtungen, auf Grund des bei ihr bewahrten Materials, vermöge ihrer geschulten Organe und nicht zuletzt ihrer überragenden finanziellen Leistungsfähigkeit allein zu dieser Lösung berufen ist**

**Kein Städtebaugesetz kann das Stadterweiterungs-Problem lösen**

dieses Städtebaugesetz knüpfen, dessen Entwurf unterdessen von der preußischen Regierung vorgelegt worden ist. Neben der Zusammenfassung und Ergänzung des bestehenden Rechts auf dem Gebiete der Baufluchtliniengesetzgebung, der ästhetischen Vorschriften auf dem Gebiete der Baupolizei, der Bestimmungen über Baudispense, über Enteignung, Grenzberichtigung, Zwangstausch, Umlegung von Grundstücken, Entschädigungen und Anliegerbeiträge, den neuen Vorschriften über die Einführung von Baulastenbüchern enthält der Gesetzentwurf allerdings einige Vorschläge, die geeignet sein mögen, Mängel zu beseitigen, die einer gesunden Stadterweiterung – auch über die eigenen Weichbildgrenzen hinaus – im Wege standen. Es sollen künftig als vorbereitende Pläne und neben den eigentlichen Fluchtlinienplänen Flächenaufteilungspläne vorgesehen werden, die es den Gemeinden ermöglichen, in großem Rahmen die Erschließung ihrer Feldmark für die Besiedlung im voraus festzulegen. Daneben sind Bestimmungen getroffen, die die Festsetzung solcher zwischengemeindlicher Pläne erleichtern, und ferner ist in dem Entwurfe als Fortschritt zu buchen, daß die Gutsbezirke in das Fluchtlinienverfahren einbezogen worden sind. Nach dem Entwurfe können in Flächenaufteilungsplänen die Flächen als land- oder forstwirtschaftlich genutzte Flächen (Nutzgrünflächen), Kleingartenland, Spiel- und Sportplätze, Friedhöfe, Park- und Gartenanlagen und Verkehrsflächen unter Berücksichtigung des Wohnungsbedürfnisses, der Gesundheit und Ernährung der Bevölkerung, des zu erwartenden Verkehrs und der Bedürfnisse einer industriellen Entwicklung festgesetzt werden. Eine andere Nutzung der Flächen als die im Flächenaufteilungsplan bestimmte soll, soweit nicht gewisse Ausnahmen zugelassen sind, unzulässig sein, und es ist insbesondere infolgedessen in den Nutzgrünflächen nur die Errichtung von Bauten, die land- und forstwirtschaftlichen Zwecken dienen, einschließlich der zugehörigen Wohnbauten gestattet; im Kleingartenland nur die Errichtung von Lauben, Gerätehäusern und sonstigen der Kleingartenwirtschaft dienenden baulichen Anlagen, in öffentlichen Park- und Gartenanlagen, auf Spiel- und Sportplätzen, Friedhöfen und Flughäfen nur die Errichtung von baulichen Anlagen und nur in solchem Umfange, als sie zu Zwecken dienen sollen, die mit der Flächenbenutzung in Verbindung stehen; auf Industrie- und Verkehrsflächen soll nur die Errichtung von gewerblichen Anlagen mit Nebengebäuden zugelassen sein. Die sich hiernach ergebenden ungeheuer einschneidenden Eigentumsbeschränkungen treten nach dem Entwurfe ein, ohne daß dem Betroffenen die Möglichkeit eines Einspruchs gegeben ist. Nur dem Regierungspräsidenten steht ein Einspruchsrecht gegen den Flächenaufteilungsplan zu. Daß solche, einer weitgehenden Enteignung ohne Entschädigung gleichkommende Bestimmungen, bei denen man zweifeln kann, ob sie mit Artikel 153 der Reichsverfassung vereinbar sind, Gesetz werden könnten, wird niemand annehmen, der die bisherige Gesetzgebungsarbeit des preußischen Landtages mit den Bestimmungen des Entwurfs vergleicht. Aber selbst wenn die diesbezüglichen Vorschriften des Entwurfs Gesetz würden – mit der Festsetzung von Flächenaufteilungsplänen, denen übrigens der Nachteil einer allzugroßen Starrheit anhaften würde, während gerade für die Stadtentwicklung die größtmögliche Elastizität des Rahmens gefordert werden muß, in dem sie sich vollziehen soll, ist die gesunde Stadterweiterung wirklich nicht gewährleistet und ebensowenig mit der weiteren Aufstellung von Baustufen- und Baufluchtlinienplänen. Eine umsichtige Planung ist gewiß die Voraussetzung dafür, daß die Entwicklung nicht wieder in unglückliche Bahnen gelenkt wird. Ihr Wert erschöpft sich im wesentlichen in Negativen: Vermag sie doch zu verhindern, daß Flächen, die nach der Absicht des Städtebauers dauernd land- oder forstwirtschaftlich oder als Kleingartenland genutzt werden sollen, der Bebauung anheimfallen, daß Gelände für Spiel- und Sportplätze, für Friedhöfe, Park- und Gartenanlagen nicht in genügendem Umfange oder nicht an der richtigen Stelle, wo sie sich am besten in die Stadtplanung einfügen, frei gelassen werden, daß Flächen bebaut werden, die für den Verkehr freigehalten werden müssen, daß Industrie- und Wohngebiete in jenem unerfreulichen Durcheinander entstehen, das jetzt zu einem wesentlichen Mißstande der Großstadt gehört. Aber die Planung bleibt stets nur eine Planung, und der Städtebauer vermag nicht das Zauberwort zu sprechen, das dieses Wunschbild in einen lebendigen Organismus verwandelt. Und nur von einer Stelle können die Kräfte ausgehen, die den Flächenaufteilungsplan und mit ihm die Besiedlung, der er doch lediglich als Mittel dienen soll, lebendig zu machen vermögen, von einem lebendigen und lebenskräftigen Gemeinwesen, wie es die Stadt ist, der ein Expansionstrieb stets naturgegeben sein wird und die dieser Expansion, wenn sie ihre Bevölkerung nicht verkümmern lassen will, zu ihrer Verwirklichung verhelfen muß. Ist es damit getan, daß in einem Flächenaufteilungsplan Flächen für Kleingartenland Spiel- und Sportplätze, Friedhöfe, Park- und Gartenanlagen, Automobilstraßen, Flugplätze usw. vorgesehen sind, oder

Abb. 23 u. 24. Carlowitz und Rosenthal. Die Bilder zeigen das beklagenswerte Eindringen der Mietskaserne in die Vororte



ist es nicht vielmehr die Hauptsache, diese Kleingärten, diese Spiel- und Sportplätze, die Friedhöfe, die Park- und Gartenanlagen, Automobilstraßen und Flugplätze usw. wirklich zu schaffen? Gelände müssen gekauft oder zum mindesten gepachtet, für ihre Zweckbestimmung durch umfangreiche und leider auch kostspielige Erdbewegungen hergerichtet, Anpflanzungen angelegt, Zubehör-Baulichkeiten errichtet werden. Will und kann dies der Landkreis tun? Finanziell würde es ihm noch nicht einmal gelingen, auch nur eine dieser Teilaufgaben zu lösen, geschweige denn die Aufgaben in ihrer Gesamtheit. Aber der Landkreis als öffentliche Körperschaft würde ja auch mit Recht einwenden, daß er mit solchen Einrichtungen nicht für seine Bevölkerung, sondern die Bevölkerung der Stadt sorgen würde und daß dies doch nicht seine Aufgabe sei – ein Einwand, der durchaus als berechtigt anzuerkennen ist.

Mit der Aufstellung von Flächenaufteilungsplänen und selbst auch mit der Verwirklichung der in diesen Flächenaufteilungsplänen niedergelegten städtebaulichen guten Absichten, die wir beim Landkreis ohne weiteres unterstellen wollen, ist doch aber das Besiedlungsproblem überhaupt noch nicht gelöst. Der Entwurf des Städtebaugesetzes sagt, daß alle Flächen, die in den Flächenaufteilungsplänen nicht ausdrücklich für die oben angeführten Zwecke (Nutzgrünflächen, Kleingartenland usw. usw.) festgesetzt sind, als Wohngebiete gelten. Diese Wohngebiete zu entwickeln ist schließlich die Hauptaufgabe der Stadterweiterung, da es, wie wir oben dargelegt haben, gilt, einen Bevölkerungszuwachs von 350 000 unterzubringen und zugleich auch eine Umsiedlung von etwa 145 000 Köpfen aus der eingeengten Innenstadt vorzunehmen. Wie man nun auch in städtebaulicher Hinsicht hierbei vorgehen mag, in jedem Falle ist eine Fülle von Aufgaben zu lösen, die Voraussetzung einer dichteren Besiedlung der in Frage kommenden Gebiete ist. Dies sind vor allem die Verkehrs- und die Versorgungsfragen. Was die Verkehrsfragen anlangt, so ist bereits oben (S. 22–24) dargelegt, daß allein aus verkehrstechnischen Gründen eine so exzentrische Besiedlung, bei der die künftigen Siedlungskerne mit Absicht auf mehr als 15 km von der Stadt abgerückt werden, scheitern muß. Die Schaffung geeigneter Verkehrsverbindungen ist der Stadt vermöge ihrer Straßenbahn zum großen Teil mit verhältnismäßig geringen Verlängerungen der vorhandenen Strecken über ihre jetzigen Endpunkte hinaus möglich. So könnten insbesondere ohne irgend welche technische Schwierigkeiten und mit nicht allzu hohen Aufwendungen Tschansch–Brockau, Kleffendorf, Opperau, Schmiedefeld–Deutsch-Lissa, Kosel, Rosenthal–Pohlanowitz, Carlowitz, Schottwitz–Hundsfeld, Schwoitsch an den Verkehr angeschlossen werden. Andere Ortschaften werden durch einen Kraftwagenverkehr an das Verkehrsnetz anzuschließen sein, soweit Einrichtungen für einen größeren Massenverkehr nicht getroffen zu werden brauchen. Freilich wird auch ein solcher Verkehr bei der bekannten Unrentabilität aller Vorortstrecken nur von einem sehr leistungsfähigen Unternehmen eingerichtet werden können, wie es das städtische Verkehrsunternehmen ist. Es ist für die Bewertung praktischer Verkehrspolitik, für das Mißverhältnis zwischen „Wollen“ und „Können“ des Landkreises bezeichnend, daß der Landkreis in seiner Denkschrift den Typ eines modernen Personenautobus abgebildet<sup>1)</sup> – das städtische Verkehrsunternehmen unterdessen diesen Autobus eingeführt hat.

Nicht anders ist es um die Versorgungsfragen bestellt, die vom Landkreis – freilich leider nur auf dem Papier – spielend gelöst werden. Die Landkreisdenkchrift verweist darauf, daß der Landkreis auch ohne Mitwirkung der Stadt bereits mit Elektrizität versorgt sei.<sup>2)</sup> Es trifft dies für einen erheblichen Teil des einzugemeindenden Landkreisgebietes zu. Aber einen Anlaß, hierauf besonders stolz zu sein, hat der Landkreis ganz gewiß nicht, ist doch die Elektrizitätsversorgung nicht von ihm geschaffen, sondern einer leistungsfähigen Privatunternehmung übertragen, die dem Kreis lediglich eine Beteiligung in der Form einer Aktienminorität gewährt hat. Im Endergebnis fließt also der Hauptanteil des Gewinns nicht, wie bei öffentlich-rechtlichen Unternehmungen, den sie betreibenden öffentlichen Körperschaften, sondern den privaten Aktionären zu, eine Form der Elektrizitätsversorgung, die vom kommunalen Standpunkte heute ganz gewiß nicht als vorbildlich angesehen werden wird, ganz abgesehen von den Nachteilen, mit denen die Auslieferung der Versorgung an ein einem großen Elektrizitätskonzern angehörendes privates Unternehmen auch sonst noch verbunden ist.

Die Gasversorgung des Kreises und damit des künftigen Stadterweiterungsgebiets schreitet, wie die Landkreisdenkchrift mitteilt, „rüstig vorwärts“. <sup>3)</sup> Der Landkreis hat die Lösung dieses Problems zunächst dadurch in Angriff genommen, daß er ein kleines, altes Werk der Gemeinde Krietern – ohne Bahnanschluß –

<sup>1)</sup> Landkreis-Denkchrift S. 23, <sup>2)</sup> Landkreis-Denkchrift S. 6, <sup>3)</sup> Landkreis-Denkchrift Seite 6.

## Die einheitliche Lösung der Verkehrs- und Versorgungsfragen als Grundvoraussetzung der Stadterweiterung

### Verkehr

### Elektrizitätsversorgung

### Gasversorgung

erworben hat, und er beabsichtigt es angeblich auszubauen, um die südlich der Stadt gelegenen Vororte mit Gas zu versorgen. Neue Konzessionsverträge auf die Dauer von 50 Jahren sind deshalb nach einer auf dem Kreistage gemachten Mitteilung mit den Gemeinden Klettendorf und Hartlieb, Groß-Mochbern, Opperau und Oltaschin abgeschlossen und ein entsprechender Abschluß mit der Gemeinde Woischwitz und dem Gute Hartlieb angebahnt. Aber im Norden hat die Stadt bereits die Ferngasversorgung der Stadt Hundsfeld ausgeführt und versorgt mit diesem Leitungsstrange auch die nördlichen Gemeinden (Carlowitz, später Schottwitz usw.). Ebenso sind Verträge über die Ferngasversorgung von Deutsch Lissa-Goldschmieden von der Stadt abgeschlossen, so daß auch die Gasversorgung der westlichen Vororte durch die Stadt erfolgen dürfte. Im Osten besteht in Brockau ein altes, kleines, unzulängliches Gaswerk einer privaten Unternehmung. Es liefert minderwertiges Gas zu teurerem Preise als das Breslauer Werk, und die in Frage kommenden Gemeinden werden auf ihren Wunsch nach Ablauf der bestehenden Konzessionsverträge an die Breslauer Gasversorgung angeschlossen werden.<sup>1)</sup> Nach dem Stande der Technik sind kleinere Gaswerke, insbesondere solche, die nicht einmal Gleisanschluß an die Reichsbahn besitzen, sondern ihre Kohlen noch mit Auto oder sonstigem Fuhrwerk von der Bahn zum Werk transportieren lassen müssen, vollständig unwirtschaftlich. Die Entgasung in großen Werken ermöglicht auch eine bis zu 15% bessere Ausnutzung der Rohstoffe gegenüber den Arbeitsmethoden kleinerer Werke.<sup>2)</sup> So ist es nicht verwunderlich, daß sich der Gedanke einer Konzentration der Gaserzeugung in möglichst großen Werken und der Verteilung des Gases auf weitem Raum durch Ferngasleitungen nach Lösung des technischen Problems der Ferngasversorgung längst durchgesetzt hat. Den Landkreis hindert das nicht, eine solche kleine, unwirtschaftlich arbeitende Gasanstalt zu erwerben, und zu betreiben, und er hat bis vor einiger Zeit sogar ernstlich den Plan der Errichtung weiterer solcher Gasanstalten erwogen. Letzten Endes wird die Bevölkerung den Schaden einer solchen Gasversorgungspolitik in der Form höherer Gaspreise oder geringerer Überschüsse der Gaswerke zu tragen haben. Den Landkreis scheint dies nicht zu bekümmern, glaubt er doch offenbar durch seine Maßnahmen auf dem Gebiete der Gasversorgung die städtische Versorgungspolitik wirksam zu durchkreuzen!

Über die Wasserversorgung des zukünftigen Stadterweiterungsgebiets hüllt sich die Denkschrift – wohl nicht ganz ohne Absicht – in Schweigen. Eine Versorgung mit Wasser in ausreichender Menge und einwandfreier Beschaffenheit ist gewiß eine der Grundvoraussetzungen jeder dichteren Besiedlung, und gerade die Wasserversorgungsverhältnisse liegen nun im Gebiet der Breslauer Vororte außerordentlich schwierig und ungünstig. In seinem Verwaltungsbericht für das Jahr 1924 erwähnt der Landkreis, daß er auch die Versorgung der Umgebung von Breslau mit Trinkwasser ins Auge gefaßt habe, die preußische geologische Landesanstalt in Berlin sei damit beschäftigt, ein eingehendes Gutachten über die auf diesem Gebiete bestehenden Möglichkeiten aufzustellen. Die Stadt ist über diese Möglichkeiten bei der außerordentlichen Bedeutung der Trinkwasserversorgung für die städtische Bevölkerung und mit Rücksicht darauf, daß doch diese Trinkwasserversorgung nach dem Übergange zur Grundwasserversorgung nur aus geeigneten Gebieten außerhalb der Stadt gewonnen werden konnte, wohl unterrichtet.

## Wasserversorgung

<sup>1)</sup> Die Brockauer Gasgesellschaft hat sich ihren Absatz in Brockau durch langfristigen Vertrag gesichert, von dessen Fesseln die Gemeinde Brockau vergeblich sich zu befreien versucht hat. Untersuchungen haben ergeben, daß die Beschaffenheit des in Brockau erzeugten Gases mehr als 20% schlechter als die des Gases der Breslauer Werke war, während der Preis meist über dem Breslauer Preise lag. Die Gasabnehmer in Brockau zahlen in Wirklichkeit einen etwa 30% höheren Preis als die Breslauer.

<sup>2)</sup> Wenn beispielsweise in nicht allzuweiter Entfernung etwa im Umkreis von 30 km mehrere kleine Werke liegen, deren Tageserzeugung im einzelnen weniger als 3000 cbm beträgt (Ortschaften von 3000 bis 5000 Einwohnern, also etwa Krieftern, Brockau erzielen keine höheren Absätze), so ist jedes dieser Werke auf Horizontalöfen angewiesen. Die Gas-Selbstkosten einer derartigen Horizontal-Ofenanlage sind aber um mindestens 50% höher als die Erzeugungskosten bei Verwendung moderner Vertikalöfen. Letztere sind aber eben nur bei großen Werken anwendbar. Dazu kommt, daß die Erfassung und Ausnutzung der Nebenprodukte bei Verwendung großer Ofeneinheiten eine viel intensivere ist, als bei kleinen, und daß jedes kleine Werk eine mindestens 50% Ofenreserve besitzen muß, die beim großen Werk in diesem Umfange in Fortfall kommt, da die größeren Öfen eine viel bessere Anpassungsfähigkeit an die Verschiedenheiten der Gasabgabe im Wechsel der Jahreszeiten besitzen. Es gehen also bei der Anhäufung von kleinen Werken der Volkswirtschaft große Werte verloren, die durch zentrale Fabrikation erhalten blieben. Die großen Werke sind daher den kleinen wesentlich überlegen: Sie sparen an Rohmaterialien und schaffen in den Nebenerzeugnissen sonst verlorengewende Werte. Hinzu kommt, daß gerade der Kapitaldienst für die Fabrikation den größten Teil der Gaserzeugungsselbstkosten ausmacht, während das Anlagekapital für die Verteilungsleitungen nur einmal aufzuwenden ist und in 30 Jahren abgeschrieben werden kann. Auch vom rein volkswirtschaftlichen Standpunkte ist es bei der gegenwärtigen Wirtschaftslage und Kapitalarmut der deutschen Wirtschaft verfehlt, kleinere Werke zu betreiben oder gar neu zu errichten.

Die südlichen und westlichen Vororte stehen auf diluvialen und tertiären Gebieten, die nur äußerst geringe alluviale Wasser führende Einschiebungen von geringer Mächtigkeit aufzuweisen haben und die nicht umfangreich genug sind, um aus ihnen größere Ortschaften oder deren mehrere gleichzeitig mit Wasser versorgen zu können. Es bliebe also nichts übrig, als in diesen Orten Brunnen von mindestens 40 bis 50 und mehr Meter Tiefe anzulegen, um Wasser aus dem Tertiär zu erhalten. Neben den außerordentlich hohen Kosten, die diese Tiefbrunnen erforderten, würde das gewonnene harte Wasser der landwirtschaftlichen Bevölkerung des Versorgungsgebietes unerwünscht sein und bei der Verwendung in der Industrie zuvor enthärtet werden müssen. Die nördlichen und östlichen Vororte stehen zwar zum Teil auf alluvialen, Wasser enthaltenden Gebieten; dieses Wasser ist jedoch so stark eisen- und manganhaltig, daß es ohne Führung über verwickelte und schwierig zu bedienende Enteisungs- und Entmanganungsanlagen nicht als Trink- und Gebrauchswasser verwendet werden kann. Die in den meisten Ortschaften vorhandenen Flachbrunnen geben mangelhaftes und besonders in trockenen Sommern unzulängliches Wasser. Bei Vereinigung mehrerer Ortschaften zu einem Versorgungsgebiet würden die Zuführungs- und Verteilungsleitungen infolge ihrer unverhältnismäßig großen Länge bedeutende Kosten verursachen. Nur wenige Vororte – Deutsch-Lissa, Carlowitz und Brockau – haben eigene Zentralwasserversorgungsanlagen, nur die von Deutsch-Lissa ist einwandfrei und ausbaufähig. Bei dieser Sachlage würde die Eigenversorgung der um Breslau liegenden Vororte mit Wasser überaus hohe Kosten verursachen, die auf mehrere Millionen zu veranschlagen sind. Wer wird diese Kosten tragen können? Die einzelnen Vorortgemeinden? Der Landkreis? Ganz anders liegen die Dinge bei dem Anschluß der Vororte an die Zentralwasserversorgung der Stadt Breslau. In diesem Falle können die Ortschaften in kürzester Zeit eine hygienisch einwandfreie und für alle Bedürfnisse ausreichende Wasserversorgung erhalten. Einige Ortschaften würden an die auszubauende Wasserversorgungsanlage von Deutsch-Lissa anzuschließen sein.

Die gegenwärtigen Mißstände auf dem Gebiete der Wasserversorgung der Vororte sind so groß, daß sie allein die Dringlichkeit der Eingemeindung begründen. In den in Frage kommenden Ortschaften – von den wenigen genannten mit zentraler Versorgung abgesehen – befinden sich gegenwärtig wohl einige seichte Brunnen, die aber bei langanhaltender Trockenheit vollkommen versagen; sie enthalten nur Sickerwasser, das einen Teil des in nächster Umgebung auftretenden Niederschlagswassers darstellt und das in vielen Fällen sehr mangelhaft filtriert ist und zahlreiche Verunreinigungen enthält. Insbesondere ist die Gefahr der Beimengung von Wasser aus den Düngergruben usw. bei den in den Vororten noch vorhandenen landwirtschaftlichen Betrieben gegeben. Es ist deshalb nur zu verständlich, daß in diesen Ortschaften epidemische Krankheiten, wie z. B. Typhus usw. auftreten müssen und auch tatsächlich auftreten. Auf besondere Glücksumstände ist es zurückzuführen, daß aus den bisher aufgetretenen Einzelfällen Epidemien noch nicht entstanden sind. Ein derartiger, die Gesundheit der Großstadtbevölkerung bedrohender Zustand kann unmöglich weiter bestehen bleiben; er muß mit größter Beschleunigung beseitigt werden. Es liegt dies nicht nur im Interesse der Stadt, sondern noch in weit höherem Maße in dem der Vorortgemeinden, deren Wohl, wie der Landkreis bei jeder Gelegenheit gern hervorhebt, ja allein Richtschnur der Landkreispolitik ist.

Auch die gerade in den letzten Jahren aufgetretenen großen Brände in Schmiedefeld, Rosenthal, Lilienthal und die Schwierigkeiten, die sich infolge des in diesen Vororten bestehenden Wassermangels für eine wirksame Feuerlöschfähigkeit ergaben, zeigen deutlich, welche unerträglichen Zustände entstehen, wenn industriell sich entwickelnde Vororte nicht die Versorgungseinrichtungen erhalten, deren sie nicht nur zu ihrer Entwicklung, sondern auch im Sicherheitsinteresse unbedingt bedürfen. Es ist daher auch nur zu verständlich, daß besonders gefährdete Teile von Vororten mit feuergefährlichen Industrien, wie z. B. die an das städtische Weichbild angrenzenden Teile von Oltaschin, Woischwitz, Schmiedefeld nach dem Wasseranschluß verlangen, der ihnen erst mit der Eingemeindung gewährt werden kann.

### Entwässerung

Nicht viel anders steht es mit der Frage der Entwässerung. Ein Teil der Vororte mit vorwiegend ländlichem Charakter, in denen der landwirtschaftliche Betrieb noch vorherrscht, wird besonderer Entwässerungsanlagen nicht bedürfen. Anders solche Vororte, in denen eine vorstädtische Entwicklung bereits eingesetzt hat und auch nicht mehr aufzuhalten ist. Hier haben sich in vielen Orten, z. B. Tschansch, Rosenthal, Oswitz außerordentliche Übelstände entwickelt, indem vielfach Jauche in die Straßengräben übertritt. Einige Vororte verfügen über besondere Entwässerungs- und Kläranlagen, die aber nur bei Deutsch-Lissa und Carlowitz den

Bedürfnissen genügen, im übrigen jedenfalls bei dichter Besiedlung der Ortschaften unzulänglich sind. Auch hier wird für die meisten der Ortschaften, für die sich überhaupt das Bedürfnis der Kanalisation ergibt, nur der Anschluß an das städtische Kanalnetz in Frage kommen.

Können hiernach Verkehrs- und Versorgungsfragen im Stadterweiterungsgebiet allein von der Stadt und nicht vom Landkreis gelöst werden, so mag weiter an die Aufgaben der eigentlichen Siedlungspolitik im engeren Sinne – Wohnungsbaupolitik – erinnert werden. Eine solche Wohnungsbaupolitik stellt an die Leistungsfähigkeit einer Gemeinde unter den gegenwärtigen Verhältnissen die allerhöchsten Anforderungen. Es gilt hierbei zunächst geeignetes Siedlungsgelände zu erwerben, da die Siedler, insbesondere auch die gemeinnützigen Siedlungsunternehmungen nicht über hierzu ausreichende Mittel verfügen. Der Kreis berichtet in seinem Verwaltungsbericht für das Jahr 1924, daß er 795 Morgen, davon 650 Morgen reines Bauland – übrigens bezeichnenderweise zum größten Teile in Gegenden, die nach dem Trabantenentwurf garnicht entwickelt werden sollen! – erworben hat. Bei dem Versagen der Bodenpolitik der Einzelgemeinden – nur ganz wenige Gemeinden verfügen über eigenen Grundbesitz in bescheidenem Umfange – ist ein solches Vorgehen des Landkreises gewiß zu begrüßen, mag es vielleicht auch nicht ganz eigener Initiative entsprungen, sondern dem Landkreise hierbei in erster Reihe daran gelegen sein, die städtische Grunderwerbpolitik, in der er den Vorläufer der Eingemeindungspolitik erblickt, zu durchkreuzen. Hat doch der Vorsitzende des Kreis-ausschusses auf einem Kreistage das besondere Augenmerk der Versammlung auf die städtische Grunderwerbpolitik hingelenkt und ausgesprochen, die städtische „Interessen- und egoistische Machtpolitik könnte dazu führen, daß die Kommunen die Bodenpreise steigern.“ Demgegenüber sei festgestellt, daß die städtischen Grunderwerbungen zu wesentlich niedrigeren Preisen als die des Landkreises erfolgt sind und daß erst in jüngster Zeit wieder der Landkreis Grundstücke, die der Stadt angeboten waren, zu einem etwa um die Hälfte höheren Preise erworben hat, als er der Stadt angemessen erschien. Hiernach wird der Landkreis allerdings zu prüfen haben, ob seine Bodenpolitik, die gern solche Objekte sucht, bei denen ein städtisches Interesse – meist fälschlich – vermutet wird, nicht in der Tat geeignet ist, preissteigernd zu wirken. Ein wirksamer mäßigender Einfluß auf die Bodenpreise kann erfahrungsgemäß nur dann geübt werden, wenn durch die Eingemeindung das Stadterweiterungsgebiet in möglichst weitem Umfange der Besiedlung erschlossen und nicht durch unzulängliche und zu späte Weichbildserweiterung das Siedlungsland künstlich knapp gemacht und damit verteuert wird, wie es die Geschichte der Breslauer Stadterweiterung leider immer wieder gezeigt hat. Die Durchführung einer umfassenden Bodenpolitik erfordert nun gewiß die Bereitstellung großer Mittel. Schweren Herzens hat sich die städtische Verwaltung entschlossen, um ihre Bodenpolitik nicht zum Erliegen zu bringen, die hierfür notwendigen Mittel im Haushaltplane bereitzustellen, obwohl sich hierdurch eine Steigerung der finanziellen Belastung der Bürgerschaft ergibt. Bedauerlicherweise läßt sich die Denkschrift nicht darüber aus, wie der Landkreis dieses Finanzproblem zu lösen gedenkt. An die Aufnahme von langfristigen Anleihen für Grunderwerbzwecke ist bei der unerträglich hohen Zinsbelastung gegenwärtig und auf absehbare Zeit nicht zu denken. Kurzfristige Kredite dürfen nach den Grundsätzen einer gesunden Finanzpolitik, es sei hier an den Erlaß des Herrn Ministers des Innern vom 1. VIII. 1925 – IVa. I. 491 / I. E. 1. 3593 – erinnert, nicht in Anspruch genommen werden. Der Landkreis wird also wohl oder übel, wenn er die so tatkräftig begonnene Bodenpolitik wird fortsetzen wollen, entsprechende Beträge in seinem Haushaltsplan vorsehen, das heißt, die Kreissteuern entsprechend erhöhen müssen.<sup>1)</sup> Es wird nicht uninteressant sein, wie sich hierzu, falls der Landkreis diesen Weg beschreitet, die Vertreter der überwiegenden Teile des Kreises stellen, die – von rein agrarischer Struktur – an der Besiedlung und Entwicklung der Vororte nicht das geringste Interesse haben. Und nun zum Wohnungsbau selbst, der gegenwärtig und noch auf lange Zeit hinaus nur mit Hilfe von öffentlichen Mitteln zu finanzieren ist, die im wesentlichen aus der Hauszinssteuer fließen. Das eigene Aufkommen des Kreises ist gering und wird schwerlich mehr als die Erbauung von jährlich etwa 50 Wohnungen ermöglichen. Hohe Überweisungen aus dem staatlichen Wohnungsfürsorgefonds, wie sie der Landkreis für das Jahr 1925 zugesichert erhalten hat, werden die Erbauung von vielleicht weiteren 160

## Boden- und Wohnungsbau- politik

<sup>1)</sup> Der Landkreis wird künftig schwerlich damit rechnen können, daß ihm bei einem Haushaltsvoranschlag – für 1924 – von rund 2,5 Millionen in den Einnahmen und Ausgaben allein aus Steuern Mehreinnahmen von rund 933 000 Rmk., darunter nicht weniger als 467 000 Rmk. aus der Grunderwerbssteuer zufließen, ein Einnahmezunahme, der übrigens gerade bei der Grunderwerbssteuer unmittelbar mit der Bewegung auf dem Terrainmarkt zusammenhängen dürfte, die sich als Folge der Nähe und Entwicklung der Großstadt ergeben hat. Mit diesen Mehreinnahmen hat der Landkreis seine Geländeankäufe finanziert.

Wohnungen ermöglichen. Soll damit das Wohnungsbauproblem der sich – mit oder ohne Trabanten – erweiternden Großstadt gelöst werden? Dabei betonen Landkreis und Vorortgemeinden in gleicher Weise, daß die so erstellten Wohnungen den im Landkreise vorhandenen Wohnungslosen zugute kommen müßten. Dieser Wohnungszuwachs trägt also nicht einmal irgendwie zur Behebung der furchtbaren städtischen Wohnungsnot bei. Es zeigt dies, wie die unter der Flagge „Förderung der Dezentralisation der großstädtischen Bevölkerung“ von der Staatsregierung gern gesehene Bevorzugung von Vorortgemeinden bei der Verteilung von Mitteln aus dem staatlichen Wohnungsfürsorgefonds durchaus nicht immer zu dem mit solchen Zuweisungen erstrebten Ziele – Umsiedlung der Bevölkerung aus der Stadt auf das Land – führt. Nur in engster Verbindung mit dem Ausbau des Verkehrs- und Versorgungswesens ist eine dezentralisierte Ansiedlung größerer Bevölkerungsmassen wirklich durchführbar. Allein die Stadt kann sie durchführen, indem sie mit dem Übergewicht ihrer Hauszinssteuermittel die einer solchen Dezentralisation dienenden Bauvorhaben an erster Stelle unterstützt.

Ist nachgewiesen, daß Verkehrs- und Versorgungsfragen und die Fragen der Grunderwerbs- und Wohnungsbaupolitik nur einheitlich für das ganze Stadterweiterungsgebiet gelöst und nur von einer Stelle, der Mutterstadt aus wirksam gefördert werden können, so ergibt sich das Gleiche für alle anderen Zweige kommunaler Wirtschaft und Verwaltung. Beispielsweise mag auf Erbauung, Unterhaltung und Betrieb von Häfen, Ladestellen, Lagerhäusern hingewiesen werden. Niemand wird behaupten wollen, daß dies eine Aufgabe des Landkreises ist, dessen Wirtschaftsschwerpunkt doch gewiß in der Landwirtschaft und nicht in der Erzeugung, Verarbeitung und im Handel mit Rohstoffen, Industrieprodukten usw. liegt, zumal immer wieder darauf hingewiesen werden muß, daß der Landkreis an sich rein agrarischer Wirtschaftsstruktur ist und nur an den Rändern der Großstadt die industriellen Ausstrahlungen aufgenommen hat, die als Folge des zu engen städtischen Weichbildes eintreten mußten. Auch andere Einrichtungen sind zu erwähnen, wie insbesondere die städtische Feuerwehr – der Landkreis besitzt von den freiwilligen Feuerwehren seines Bezirks abgesehen lediglich eine Überlandmotorspritze, die von der städtischen Feuerwehr mit bedient wird –, die für einen wirksamen Feuerschutz des Stadterweiterungsgebiets gerade im Hinblick auf die dort zum Teil vorhandenen feuergefährlichen industriellen Anlagen schlechterdings unentbehrlich ist. Die Einrichtungen des Vieh- und Schlachthofes und des Marktwesens kommen gleichfalls dem gesamten Gebiete zugute, mag auch von einer strengen Durchführung des Schlachthauszwanges in den Vorortgebieten zunächst noch abgesehen werden. Auf dem Gebiete des Schulwesens, des Wohlfahrts- und Gesundheitswesens, auf dem Gebiete der Kunst und Wissenschaft besitzt die Stadt in ihren Mittel- und höheren Schulen, ihren gewerblichen und kaufmännischen Berufsschulen, Handelsschulen, Frauenberufsschulen, Handwerker- und Kunstgewerbeschule und anderen Schuleinrichtungen, in Museen, Bibliotheken, Theater, in ihren Arbeits- und Armenanstalten, den Krankenanstalten, Heilstätten, Erholungs- und Versorgungsanstalten, Anstalten zur Krankenbeförderung, dem chemischen Untersuchungsamt usw. zahlreiche Einrichtungen, die gleichfalls schon aus finanziellen Gründen weder von den Einzelgemeinden noch vom Landkreise geschaffen und unterhalten werden können. Auf allen diesen Gebieten ergibt sich das gleiche Bild: Die Stadt und allein die Stadt ist in der Lage, das Stadterweiterungsgebiet zu erschließen und so zu entwickeln, daß seine Einrichtungen den vielfältigen wirtschaftlichen und kulturellen Bedürfnissen der Bevölkerung eines großen Gemeinwesens entsprechen. Baudirektor Professor Schumacher, der Sachverständige, auf den sich die Begründung des Städtebaugesetzesentwurfs besonders beruft, selbst Preisrichter in dem Wettbewerb Groß-Breslau, kommt in einem an das Stadterweiterungsamt gerichteten Schreiben vom 8. Juni 1920 zu dem Ergebnis, daß er „eine wirklich ersprießliche städtebauliche Entwicklung in wichtigen Verkehrs- und Siedlungsfragen nur dadurch gewährleistet sehe, daß der betreffende Komplex durch Eingemeindung unter einheitliche Führung gebracht wird.“

Zu der gleichen Schlußfolgerung kann man auch auf anderem Wege gelangen. Nicht nur daß die Stadt all' die Einrichtungen bereits besitzt, mit denen die Vorortgebiete erst versehen werden müssen. Auch die Durchführung dieser Einrichtungen erfordert einen Verwaltungsapparat und insbesondere einen technischen Apparat, der weder dem Landkreis noch den Vorortgemeinden zur Verfügung steht. Ob es sich um die Siedlungstätigkeit im engeren Sinne, den Wohnungsbau handelt, ob um die Ausdehnung des Verkehrswesens, die Wasserversorgung oder Abwässerbeseitigung usw. – auf jedem dieser Gebiete steht der städtischen Verwaltung ein besonderer Stab von Verwaltungs- und technischen Beamten zur Seite, die nicht nur als

**Häfen, Feuerwehr u. andere  
Einrichtungen**

**Der städtische Verwaltungs-  
und technische Apparat ist für  
die Durchführung der Stadt-  
erweiterung unentbehrlich**

Spezialisten auf ihrem Gebiete umfassende Erfahrungen besitzen, sondern auch mit den örtlichen Verhältnissen und den Bedürfnissen, die die wachsende Großstadt mit sich bringt, genau vertraut sind. Auch hier verkennt wieder der Landkreis das eigene Leistungsvermögen auf diesem ihm fremden Arbeitsgebiete. Der gerade in jüngster Zeit immer lauter erhobene Ruf nach größerer Sparsamkeit der öffentlichen Wirtschaft dürfte überdies zur Genüge darauf hinweisen, daß es nicht angehen kann, zur Lösung all dieser Aufgaben einen doppelten technischen Apparat einzurichten und zu unterhalten.

Wird der Nachweis der Unentbehrlichkeit eines umfangreichen Stadterweiterungsgebiets für die Bedürfnisse der Stadt und Stadtentwicklung geführt, so pflegt nie der Einwand zu fehlen, warum denn die Stadt dieses Stadterweiterungsgebiet im Wege der Eingemeindung auch kommunalpolitisch mit dem eigenen Weichbild vereinigen wolle. Die Stadt möge ihre Politik doch ruhig außerhalb der Grenzen des eigenen Weichbildes weiter verfolgen: Straßen und Straßenbahn bauen, Wasser-, Gasversorgung, Kanalisation herstellen, ihre Hauszinssteuermittel zur Erbauung von Siedlungen in den Vororten zur Verfügung stellen, durch ihre Berufsfeuerwehr einen uneingeschränkten Feuerschutz und Löschhilfe gewähren usw. usw. Vielleicht werden solche Erwägungen auch noch dadurch bestärkt, daß die Vororte ja in der Tat an zahlreichen Großstadteinrichtungen, insbesondere auf dem Gebiete des Schul- und Gesundheitswesens, Einrichtungen zur Förderung von Kunst und Wissenschaft, ohnehin teilnehmen. Aber nur eine sehr oberflächliche Betrachtung des Problems läßt eine solche Lösung überhaupt erörterungswert erscheinen. Bei Verwirklichung aller ihrer Absichten würde die Stadt in jedem Falle von dem guten Willen und dem Verständnis der Einzelgemeinde abhängen. Bei Abneigung der Einzelgemeinde würde sie mit ihrem Widerstand zu rechnen haben, ein Widerstand, der umso eher eintreten würde, als gelegentlich Einzelinteressen gegenüber dem Gesamtinteresse zurücktreten müssen. Auch der Landkreis wird nicht behaupten können, daß sich unter den gegenwärtigen Verhältnissen jede Gemeinde lediglich von dem Gesichtspunkte der Förderung des öffentlichen Gesamtwohls leiten läßt. Die Anlegung eines Parks, eines Industriebahnhofs, eines größeren Kleingartengeländes usw. könnte nicht nur als gegen die Interessen der Einzelvorortgemeinde verstößend behindert, sondern insbesondere auch durch Maßnahmen einer Nachbargemeinde, die etwa industrielle Unternehmungen in unmittelbare Nachbarschaft von Erholungsflächen legt, vereitelt werden. Wenn aber selbst diese Schwierigkeiten durch Aufstellung eines einheitlichen Geländeaufteilungsplans, eines Generalsiedlungsplans, der übrigens auch den Einzelgemeinden und Gutsbezirken von einer übergeordneten Stelle aufgenötigt werden müßte, – der Entwurf des Städtebaugesetzes sieht hierfür die Bildung eines besonderen Siedlungsausschusses vor – behoben werden würden, so ergibt sich die Unmöglichkeit der Durchführung jenes Gedankens aus der Betrachtung der finanziellen Seite des Siedlungsproblems, die schon wiederholt gestreift worden ist. Die erste Voraussetzung für die Durchführung der Stadterweiterung ist ein finanziell leistungsfähiger Träger. Diesem Träger der Besiedlung kann aber unmöglich zugemutet werden, nur Lasten zu übernehmen; er muß diese Lasten wenigstens zum Teil durch die Vorteile ausgleichen, die ihnen gegenüberstehen. Diese Lasten, meint der Landkreis, fielen „nicht erheblich ins Gewicht.“<sup>1)</sup> Vielleicht zeigt nichts so sehr, wie völlig der Landkreis die finanzielle Seite des Problems der Stadterweiterung verkennt. Ob es sich um den Ausbau des Straßen- und Verkehrsnetzes, um Wasser- und Gasversorgung, Abwässerbeseitigung, Grunderwerb für Spiel- und Sportflächen, Friedhöfe usw. handelt, auf allen Gebieten sind Aufwendungen von Millionen von Mark notwendig, um die Stadterweiterung durchzuführen. Die Siedlungspläne des Landkreises und der Stadt unterscheiden sich in dieser Hinsicht nur dadurch, daß die Verwirklichung der Pläne des Landkreises infolge der teuren Verkehrsmittel noch höhere Aufwendungen beanspruchen würde. Kann eine Stadt nun solche Aufwendungen unter Belastung der Steuerkraft ihrer Bevölkerung verantworten, wenn nicht zugleich durch die Erweiterung des Stadtgebiets und die damit verbundene Stärkung der Steuerkraft wenigstens ein teilweiser Ausgleich geschaffen wird? Nur ein teilweiser Ausgleich; denn es ist selbstverständlich, daß die in ihrer Entwicklung zurückgebliebenen Vorortgebiete, die mit all' den Einrichtungen erst zu versehen sind, die die Muttergemeinde bereits besitzt, auf Jahre hinaus verhältnismäßig höhere Aufwendungen erfordern, als sie für die Fortentwicklung des alten Weichbildes notwendig sind. Weiter kommt aber noch hinzu, daß durch die städtischen Anlagen in den Vororten erst der Wert des Grund und Bodens erhöht wird, und es ist wohl nur billig, daß diese Werterhöhung in der Form eines wachsenden Steuerertrages dem zufließt, der sie herbeigeführt hat. Schließlich darf auch nicht vergessen

**Die Stadt kann die Erschließung des Stadterweiterungsgebiets nicht auf kommunalpolitisch fremdem Gebiet betreiben**

<sup>1)</sup> Landkreis-Denkschrift S. 6.

**Die Bildung eines Zweckverbandes zur Durchführung der Stadterweiterung kommt für Breslau nicht in Frage**

werden, daß bei einer kolonisatorischen Tätigkeit der Stadt im Gebiete der Vororte im Zusammenhang mit der ohnehin in allen Großstädten allmählich vor sich gehenden Umwandlung der „City“ von der Wohnstadt zur Geschäftsstadt den steigenden Lasten der kolonisatorischen Tätigkeit, den ständig wachsenden Aufgaben, die von der Stadt insbesondere als Verkehrsmittelpunkt im Interesse des gesamten Siedlungskörpers erfüllt werden müssen (z. B. Anpassung der Straßen der Innenstadt an den wachsenden Verkehr, Straßendurchbrüche usw.), eine fortdauernde Schwächung der Steuerkraft infolge Abwanderung der steuerkräftigen Bevölkerung und vor allem kein Zuwachs an neuer steuerkräftiger Bevölkerung gegenüberstehen würde. Von keinem Kommunalverbande wird aber billigerweise verlangt werden können, daß er eine Politik treibe, die ihn letzten Endes finanziell so schwächen müßte, daß er nicht einmal mehr die eigenen ständig wachsenden Aufgaben zu erfüllen in der Lage sein würde.

Ist auf diesem Wege das erstrebte Ziel einer gesunden Stadterweiterung nicht zu erreichen, so wird die Bildung eines Zweckverbandes zwischen Stadt, Landkreis und Vorortgemeinden empfohlen, um auf diese Weise einen leistungsfähigen Träger für die mit der Durchführung der Stadterweiterung verbundenen Aufgaben zu schaffen. Der Landkreis hat jedenfalls früher stets auf die Möglichkeit der Bildung eines solchen Zweckverbandes zur Vermeidung der Eingemeindung der Vorortgebiete hingewiesen, in der Denkschrift allerdings diesen Einwand nicht entwickelt. Es mag dahingestellt bleiben, ob der Landkreis selbst nicht mehr von der Zweckverbandslösung als einer Abhilfe gegenüber den Eingemeindungsbestrebungen der Stadt überzeugt ist, oder ob er diesen Gedanken lediglich deshalb nicht verfolgt hat, weil er es grundsätzlich vermieden hat, darauf einzugehen, wie und von wem die mit der Stadterweiterung verbundenen Aufgaben eigentlich erfüllt werden sollen. Praktische Bedürfnisse machen zweifellos die Vereinigung kommunaler Körperschaften zu besonderen öffentlich-rechtlichen Verbänden zwecks gemeinsamer Durchführung von Aufgaben zweckmäßig. Hierbei kann es sich um Aufgaben verschiedenster Art handeln, solche auf dem Gebiete des Schulwesens, auf dem Gebiete der öffentlichen Gesundheitspflege und sozialen Fürsorge, des Bau- und Fluchtlinienwesens, wirtschaftlicher Betriebe. Besondere gesetzliche Bestimmungen haben in Preußen die Bildung von Wegeverbänden, Gesamtschulverbänden, Feuerlöschverbänden ermöglicht, und darüber hinaus ist durch das Zweckverbandsgesetz vom 19. Juli 1911 (Gesetzsammlung Seite 115) die Bildung von Zweckverbänden allgemein geregelt. Für die Erfüllung gemeinsamer Einzelaufgaben würde die Bildung eines solchen Zweckverbandes sehr wohl erwogen werden können,<sup>1)</sup> gleichgültig ob dabei etwa an die Vereinheitlichung der Erwerbslosenfürsorge, die Schaffung von Feuerlöscheinrichtungen oder andere Aufgaben gedacht würde. Im vorliegenden Falle handelt es sich aber nicht darum, daß irgend eine Einzelaufgabe von der Stadt mit einer der Vorortgemeinden gemeinsam zu lösen ist, sondern es gilt dies in Wirklichkeit von der Gesamtheit all' der vielfältigen oben geschilderten Aufgaben, die eine Stadterweiterung mit sich bringt. Es gilt für das Schulwesen wie für das Gesundheitswesen, für die Erwerbslosenfürsorge wie für alle anderen Gebiete sozialer Fürsorge, für die Lösung der Versorgungsfragen wie für das Verkehrswesen, für den Wohnungsbau wie für die Beschaffung von Kleingartenland, Spiel- und Sportplätzen. Es ist klar, daß ein Zweckverband, der alle diese Aufgaben umfassen würde, letzten Endes auf ein Haar einem großstädtischen Kommunalverbande gleichen müßte. Gegenüber einem solchen Kommunalverbande aber würden ihm schwere Nachteile anhaften: Der Zweckverband würde zunächst eine eigene Verfassung und Verwaltung erhalten müssen, die neben den Organen der vorhandenen öffentlichen Körperschaften – Stadt, Landkreis, Vorortgemeinden, Gutsbezirke – aufzuziehen sein würden, mögen auch im einzelnen die Beamten und Angestellten dieses Zweckverbandes, einer neuen öffentlichen Körperschaft, wenigstens zum Teil infolge Personalunion mit den Beamten und Angestellten der einzelnen vorhandenen kommunalen Körperschaften identisch sein. Aber schon die Verfassungsfrage würde zu ernststen Schwierigkeiten führen. Der Zweckverband hat als ausführende Behörde den Verbandsvorsteher, als beschließende Körperschaft den Verbandsausschuß, in den die einzelnen Mitglieder des Verbandes ihre Abgeordneten entsenden. Für die Anzahl der Abgeordneten ist grundsätzlich das Verhältnis der Einwohnerzahl oder der Maßstab ihrer Beteiligung an den Aufgaben des Zweckverbandes oder ihre Besteuerung bestimmend, doch soll die Zahl der Abgeordneten jedes Verbandsmitgliedes „der Regel nach“ (§ 12 a. a. O.) unter der Hälfte aller bleiben. In unserem Falle würde dies bedeuten, daß die Stadt Breslau trotz ihres

<sup>1)</sup> „Städte, Landgemeinden usw. können behufs Erfüllung einzelner kommunaler Aufgaben jeder Art miteinander zu Zweckverbänden . . . . . verbunden werden . . .“ Zweckverbandsgesetz von 19. Juli 1911, § 1.

Übergewichts von 575 000 Einwohnern durch die etwa 50 000 Einwohner der Vororte im Stadterweiterungsgebiet jederzeit majorisiert werden könnte.<sup>1)</sup> Daß die Stadt einen solchen Weg nicht beschreiten kann, bedarf allerdings wohl kaum weiterer Ausführung. Einem Zwang, sich einem solchen Zweckverbande anzuschließen, ist die Stadt aber nicht unterworfen, da die zwangsweise Bildung von Zweckverbänden nur insoweit zulässig ist, als es sich neben dem Vorhandensein eines öffentlichen Interesses um allen Beteiligten gesetzlich obliegende Aufgaben handelt. Dies trifft aber für den größten Teil der oben geschilderten Aufgaben der Stadterweiterung und insbesondere die allerwichtigsten nicht zu. Daß für Breslau etwa wie seinerzeit für Groß-Berlin oder für den Ruhrsiedlungsverband ein besonderes Zweckverbandsgesetz erlassen werden sollte, ist gewiß nicht anzunehmen. Aber auch, wenn in einem solchen Gesetze die Verfassung und insbesondere die Zusammensetzung der Vertretungskörperschaft, wie dies z. B. beim Ruhrsiedlungsverband geschehen ist, in billiger Weise geregelt werden sollte, so ergibt sich wiederum als Folge, daß die Stadt ihrem natürlichen Übergewicht entsprechend eben auch in diesem Zweckverbande das Übergewicht haben müßte. Dann ist wieder nicht einzusehen, wozu eine besondere öffentliche Körperschaft geschaffen wird, während etwa vorhandene Sonderinteressen der Bevölkerungsminoritäten in den Vororten sehr wohl in einer kommunalen Körperschaft, der Stadtverordnetenversammlung, zur Wirkung gebracht werden können. Aber der Zweckverbandsgedanke in seiner Anwendung auf die Breslauer Stadterweiterung würde praktisch schon an der Finanzierung des Verbandes scheitern. Dem gewaltigen Aufgabengebiete des Zweckverbandes müßten auch entsprechende öffentliche Mittel gegenüberstehen. Woher sollen sie entnommen werden? Eigenes Vermögen würde der Zweckverband zunächst nicht haben. Anleihekredit würde er gleichfalls schwerlich genießen, wenn nicht die Einzelmitglieder als Garanten auftreten, was wieder neben dem Beschlusse des Zweckverbandsorgans in jedem Falle besondere Beschlüsse der einzelnen öffentlichen Körperschaften erfordern würde. Nach dem Gesetz ist die Erhebung von Gebühren und Beiträgen (§ 17 Abs. 2 a. a. O.) — nach dem Ruhrsiedlungsverbandsgesetz vom 5. Mai 1920 (G.-S. S. 286 ff.) auch von Steuern zur Deckung der Verbandsaufgaben zulässig<sup>2)</sup>. Von dieser Möglichkeit müßte also der weitgehendste Gebrauch gemacht werden, und die Bewohner der Vorortgemeinden würden bald merken, daß sich ihre Abgabenlast gewaltig, nicht nur unter dem Druck der jetzt zur Erhebung gelangenden Kreis- und Gemeindesteuern, sondern daneben noch unter der Einwirkung der zur Erhebung gelangenden Zweckverbandsgebühren, Beiträge, Steuern und Umlagen steigern würde. Und hierzu noch der komplizierte Apparat, der mit der Finanzierung der Zweckverbandstätigkeit und mit der eigenen Finanzwirtschaft des Verbandes notwendig würde. Unschwer ist festzustellen, daß ein solches Zweckverbandsgebilde in Wirklichkeit Utopie ist, weil, wo ein so gewaltiger Aufgabenkreis der Stadt und den Vorortgemeinden gemeinsam ist, vor allem eben die Finanzen gemeinsam geregelt und verwaltet werden müssen. Die Verschiedenheit der Besteuerung innerhalb der Städte und ihrer Vororte hat bekanntlich schon vor dem Kriege zu vielfachen Beschwerden Anlaß gegeben. In der Regel lagen die Verhältnisse so, daß die Vororte verhältnismäßig geringe Steuern und Abgaben gegenüber der Großstadt erhoben. Die Gründe dieser geringeren Steuerlast lagen meist auf der Hand: Es wurde eben für öffentliche Zwecke wesentlich weniger geleistet, und die geringere Abgabenlast in den Vororten prägt sich heute in dem Fehlen von Wasserversorgung und Kanalisation, öffentlichen Grünanlagen, Gemeindegrundbesitz, geringeren Leistungen auf dem Gebiete des Wohlfahrts-, Gesundheits- und Schulwesens usw. nur zu deutlich aus. Inzwischen hat sich in finanzieller Beziehung das Bild wesentlich insofern verschoben, als gegenwärtig die Steuerlast in den Breslauer Vororten zumeist ebenso groß, in vielen Vororten größer als in der Stadt Breslau ist. Auch dieser Zustand ist durchaus nicht befriedigend und eine Erhöhung der

<sup>1)</sup> Was die Stadt dann zu erwarten hätte, lassen die Forderungen erkennen, die von einzelnen Gemeinden bei Gelegenheit von Eingemeindungsverhandlungen erhoben worden sind. Hat doch z. B. eine Vorortgemeinde — neben Straßenbahn, Wasserversorgung und anderem — allein Straßenherstellungen verlangt, die einen Kostenaufwand von über 600 000 RM. erfordern würden, obwohl die gesamten haushaltplanmäßigen Ausgaben der Gemeinde für Straßenbau, Straßenunterhaltung und -Beleuchtung sich nur auf rund 14 000 RM. belaufen, die Gemeinde selbst auch schwerlich in der Lage sein würde, aus eigener Kraft für den fraglichen Zweck einen wesentlich höheren Betrag aufzubringen.

<sup>2)</sup> Fehlbeträge sind auf die Verbandsmitglieder umzulegen, wobei es übrigens schlechterdings unmöglich sein würde, einen auch nur einigermaßen billigen Maßstab für die Umlage zu finden; denn die Beteiligung der einzelnen Mitgliedsgemeinden an den Zweckverbandsaufgaben ist ganz verschieden zu bewerten. Das Interesse an der Erbauung unrentabler Straßenbahn-Vorortstrecken, an Wasserversorgungsanschluß usw. haben doch z. B. fast ausschließlich die Vororte und nicht die Stadt. Bei anderen Zweckverbandsaufgaben — Grundbesitzerwerb — ist kaum abzuwägen, inwieweit ihre Erfüllung im Interesse der Stadt oder mehr der Vorortgemeinden liegt.

Schwierigkeiten ist umso mehr zu besorgen, wenn das kommunale Zuschlagsrecht zur Reichseinkommensteuer in Wirkung treten wird, was zur Folge haben könnte, daß die Einkommensteuerbelastung von Arbeitnehmern von gleichem Wohnsitz wegen Verschiedenheit der kommunalen Zugehörigkeit der Betriebsstätte verschieden hoch ausfällt. Für Breslau und sein Vorortgebiet sind diese Schwierigkeiten von ganz besonderer Bedeutung, weil die Arbeitnehmer in großem Umfange teils in der Stadt arbeiten, ihren Wohnsitz aber in Vorortgemeinden haben, teils in den in den Vorortgemeinden belegenen Betriebsstätten tätig sind, aber in der Stadt wohnen. Bei der vielfach das Existenzminimum nicht übersteigenden Lohnhöhe würde eine solche Verschiedenheit der Einkommensbesteuerung, die vor dem Kriege zwar als Mißstand empfunden, aber allenfalls noch hingenommen werden konnte, schlechterdings unerträglich sein. Auch die Verschiedenheit der Gewerbesteuerzuschläge in der Muttergemeinde und den benachbarten, mit der Muttergemeinde jedenfalls wirtschaftlich schon jetzt eine Einheit bildenden Vorortgemeinden führt nicht nur zu einer unbilligen Verschiedenheit der steuerlichen Belastung sonst unter gleichen Verhältnissen arbeitender wirtschaftlicher Betriebe, sondern auch volkswirtschaftlich oft zu dem unerwünschten Ergebnis, daß Industrien sich nicht an den ihren natürlichen Bedingungen nach günstigsten Stellen, sondern dort festsetzen, wo sie auf eine besonders günstige steuerliche Behandlung rechnen zu können glauben. Nicht weniger bedenklich ist die Verschiedenheit der Grundsteuerzuschläge wegen ihrer Rückwirkung auf die Mieten: Bei gleichem Lohneinkommen wird infolge dieser Verschiedenheit ein ungleich großer Bruchteil des Einkommens für die Wohnungsmiete beansprucht. Daneben hat aber die getrennte Verwaltung der Grundsteuer durch jede Gemeinde noch einen weiteren schwerwiegenden Nachteil; denn die Grundsteuer bildet gegenwärtig meist das Rückgrat der Finanzen kleinerer Gemeinden und es muß sich infolgedessen gegen jede Herabminderung der Grundsteuer ein Widerstand geltend machen, der sich nach Wiedereinführung der Einkommensteuerzuschläge wieder um so stärker auswirken wird, als der Minderertrag der Grundsteuer naturgemäß durch erhöhte Einkommensteuerzuschläge eingebracht werden muß. Eine Minderung des Grundsteuerertrages ist aber wiederum nicht zu vermeiden, wenn in den Vorortgebieten eine der Auflockerung der Bebauung entsprechende Herabsetzung der Bauklassen vorgenommen wird. Gerade an dieser Schwierigkeit ist auch der Zweckverband Groß-Berlin gescheitert und es berichtet Heiligenthal, der an leitender Stelle des Verbandes tätig war, hierüber: „Als stärkstes Hindernis einer Sanierung der baulichen Entwicklung der näheren Vororte erwies sich mehr und mehr der Umstand, daß eine einheitliche Finanzverwaltung und damit die Möglichkeit eines Lastenausgleichs fehlte.“ Auch gerade diese Seite des Problems zeigt, wie die Eingemeindung der Vorortgebiete die einzig mögliche Lösung der vorhandenen und noch entstehenden Schwierigkeiten darstellt, sind doch alle früheren Versuche, durch gesetzliche Regelung einen billigen Lastenausgleich zu erzielen — es sei hier nur an das schwerfällige, oft vergebliche Verfahren nach § 53 des Kommunalabgabengesetzes erinnert — gescheitert. Man verweise nicht auf das Beispiel solcher Zweckverbände, die sich bewährt haben. Im Gebiet des Ruhrsiedlungsverbandes war die Zweckverbandslösung allerdings die einzig mögliche, und es wird sicher auch sonst Gebiete geben, bei denen in der Tat die vielfach widerstrebenden Interessen der einzelnen kommunalen Körperschaften nur durch einen Zweckverband zum Ausgleich zu bringen sind. Ein typisches Beispiel dafür ist sicher der Ruhrsiedlungsverband, der nicht weniger als 27 Stadt- und Landkreise, darunter eine ganze Anzahl von Großstädten umfaßt. Aber ein Blick in die geographischen und wirtschaftlichen Verhältnisse des Ruhrbezirks und ein Blick auf Breslau und sein Stadterweiterungsgebiet zeigt, daß es sich hier überhaupt nicht um Vergleichbares handeln kann. Im Ruhrrevier eine Fülle von Siedlungszentren, durch die Lage der Bodenschätze bedingt, oft dicht aneinander stoßend mit vielfach sich überschneidenden Interessensphären, großen Städten, die all' ihre kommunalen Einrichtungen in vollkommenstem Umfange besitzen, hochentwickelte industrielle Landgemeinden, völlig mit Bergbau und Industrie durchsetzte Landkreisgebiete, in denen die Landwirtschaft längst Bergbau und Industrie hat weichen müssen — und in Breslau: eine Großstadt mitten in rein agrarischem Gebiet und lediglich ein Übergreifen der Industrie auf ein Gebiet mit einem Radius von kaum 12 km vom Stadtkern gemessen und schon durch die Lage und die Beziehungen zur Stadt als Teil der Breslauer Wirtschaft gekennzeichnet; anstelle hochentwickelter Städte und großer industrieller Landgemeinden eine Anzahl von Vororten bescheidenen und bescheidensten Umfanges, von denen auch nicht eine einzige das Zentrum einer eigenen Entwicklung abzugeben vermag. Was im Ruhrgebiet schon mit Rücksicht auf die Fülle bedeutender Siedlungszentren unmöglich ist, die Lösung aller Schwierigkeiten durch Bildung eines einheitlichen Kommunal-

verbandes, ist für Breslau die gegebene Lösung, weil hier natürliche Schwierigkeiten nicht im Wege stehen und lediglich versucht wird, solche Schwierigkeiten künstlich zu schaffen.<sup>1)</sup> Auch an den Zweckverband Groß-Berlin muß gedacht werden, der im Jahre 1920 der Einheitsgemeinde Groß-Berlin hat weichen müssen. Über seine Wirksamkeit sagt Heiligenthal im Anschluß an eine eingehende Würdigung der Verbandstätigkeit:

„Aus allem ergibt sich, daß das Zweckverbandsgesetz für Groß-Berlin vom 19. Juli 1911 keine genügende Grundlage für die bauliche Ausgestaltung Groß-Berlins bot. Ein Zweckverbandsgesetz, das allen Ansprüchen genüge, müßte derartig weitgehende Befugnisse auf den Verband übertragen, daß sich der dadurch geschaffene Zustand von einer Eingemeindung nicht wesentlich unterscheiden würde.“

Von den Groß-Berliner Vorortgemeinden sagt der Landkreis — wohl unter Berufung auf Landrat zur Nieden<sup>2)</sup>, daß eine Anzahl von ihnen schon wieder die Ausgemeindung erstrebe. Demgegenüber stellt ein Bericht über „Berlin im Jahre 1924“<sup>3)</sup> folgendes fest:

„Mehr und mehr sind in diesem Jahre auch die Wiederausgemeindungsbestrebungen zur Ruhe gekommen, die, eifrig unterstützt von den beteiligten Restkreisen, zu einer Reihe von Loslösungsanträgen beim Landtag geführt hatten. Doch erklärte sich neuerdings eine wachsende Mehrheit der Einwohnerschaft der Ortsteile selbst, aus denen die Lostrennung von Berlin gefordert worden war, für ein Verbleiben bei der Stadt. Immer stärker bricht sich die Überzeugung Bahn, daß auch die kleineren Randgemeinden von ihrer Zugehörigkeit zu Berlin letzten Endes nur Vorteile haben werden.“

Auch der zuständige Landtagsausschuß hat intolgedessen nach eingehenden Beratungen die Ausgemeindungsanträge abgelehnt, und es besteht kein Zweifel, daß die endgültige Entscheidung des Landtages in dem gleichen Sinne ausfallen wird.

Bezeichnend ist übrigens, daß die Begründung des Entwurfs eines Städtebaugesetzes bei der Erläuterung der Neuerungen auf dem Gebiete der Erleichterung zwischengemeindlicher Pläne bemerkt: „Die schwerfällige Verbandsbildung ist fallen gelassen.“ Von dem Zweckverband als Allheilmittel der Durchführung gemeinsamer Aufgaben auf dem Gebiete des Stadterweiterungswesens scheint man also auch dort abgekommen zu sein und will an seine Stelle unter Verzicht auf Bildung eines besonderen Trägers lediglich einen Ausschuß setzen, dessen Tätigkeit allerdings geeignet wäre, das Verfahren bei der Aufstellung von Siedlungsplänen, die das Gebiet mehrerer Gemeinden oder Gutsbezirke umfassen, überaus kompliziert und schwerfällig zu gestalten. Noch weniger kann es freilich gelingen, die Gesamtheit der Wachstumsfragen eines durch veraltete politische Grenzen zerschnittenen Siedlungskörpers dadurch zu lösen, daß man solche Ausgleichsorgane mit „unparteiischem Vorsitzenden“ schafft, die berufen sein sollen — zur Vermeidung der gern als „veraltet“ hingestellten Eingemeindung — „nachbarliche Gegensätze“ zum Ausgleich zu bringen. In Wirklichkeit sind nämlich nachbarliche Gegensätze in einem solchen einheitlichen Siedlungskörper von Natur garnicht vorhanden, sondern lediglich durch die politischen Verwaltungsbezirksgrenzen künstlich geschaffen. Es ist daher ein Irrweg, wenn man die Schwierigkeiten wieder durch künstliche, in Wirklichkeit die Selbstverwaltung erdrosselnde Ausgleichsinstanzen beheben will, anstatt die Mängel dadurch zu beseitigen, daß man die politischen Grenzen den natürlichen anpaßt.

Bei der Bekämpfung der Eingemeindungspolitik der Städte pflegen die Landkreise gern zu betonen, daß ihr Widerstand gegen die Eingemeindung an erster Stelle im Interesse der Vorortgemeinden geleistet werde, denen ihre Selbständigkeit gewahrt werden solle. So beklagt der Landkreis in beredten Worten das Los der bereits in früheren Jahren „der Eingemeindung zum Opfer gefallen Vororte“.<sup>4)</sup> Die Selbständigkeit der Vororte hat aber schon unter der jetzigen Landgemeinde- und Kreisverfassung enge Grenzen, und die Kreislasten bringen den Vorortgemeinden häufig recht unerfreuliche Überraschungen hinsichtlich der zur Deckung der Kreisumlagen notwendig zu erhebenden Gemeindesteuern. Auch ist nicht zu verkennen, daß die kommunale Tätigkeit des Kreises in einer ständigen Ausdehnung begriffen ist, wobei insbesondere auf die in jüngster Zeit verstärkte Tätigkeit des Landkreises auf dem Gebiete des Wohlfahrtswesens, der sozialen Fürsorge, des Siedlungswesens usw. verwiesen werden kann. Gerade auch die Befugnisse der Gemeinden auf dem Gebiete des Baufluchtlinien- und Bauordnungswesens würde der Landkreis nach Inkrafttreten des Städtebau-

**Die Eingemeindung schließt eine dezentralisierte Verwaltung des Stadterweiterungsgebiets nicht aus**

<sup>1)</sup> Vgl. Schmidt-Essen „Der Neubau“, Heft 13 vom 10. Juli 1924 S. 158/159: „Maßnahmen, welche durch die außergewöhnlichen Umstände des Ruhrbezirks gerechtfertigt werden, lassen sich nicht verallgemeinern; der Siedlungsverband auf kleinere Verhältnisse übertragen, bedeutet nur eine Behinderung der gemeindlichen Initiative.“ <sup>2)</sup> Landkreis-Denkschrift S. 9, 25. <sup>3)</sup> Berliner Wirtschaftsberichte Nr. 38/1924. <sup>4)</sup> Landkreis-Denkschrift S. 8.

gesetzes an sich ziehen müssen, wenn er seine Trabantensiedlungspläne weiter verfolgen wollte, übrigens ein schwerer Eingriff in die Selbstverwaltung der Gemeinden, die gerade nur in der Form der Einheitsgemeinde behauptet werden kann. Dessenungeachtet ist sich die Stadt darüber klar, daß das Siedlungsproblem der Großstadt mit der Eingemeindung der Stadterweiterungsgebiete nicht gelöst ist, sondern daß es gilt, diesem Erweiterungsgebiete unter Durchbrechung der üblichen zentralisierten Form eine in weitestmöglichem Umfange dezentralisierte Verwaltung zu geben. Selbst die bestehende Städteordnung bietet hierfür eine geeignete Grundlage. Es ist beabsichtigt und in einer Reihe von Eingemeindungsverträgen bereits vorgesehen, daß in den Außenbezirken Deputationen auf Grund des § 59 der Städteordnung eingesetzt werden, denen die örtliche Verwaltung unterstellt werden soll und die in Wirklichkeit sich nicht sehr wesentlich von den bestehenden Gemeindevertretungen unterscheiden werden. Selbstverständlich müssen die großen, das Gesamtgebiet angehenden Fragen, wie Bau- und Fluchtlinienwesen, Verkehr, Wasser- und Gasversorgung, Abwässerbeseitigung usw. und ebenso die Finanzen zentral verwaltet werden.

Dies braucht aber nicht zu hindern, Angelegenheiten von lediglich lokaler Bedeutung auch lokalen Instanzen zur Erledigung zu übertragen, was schon im Interesse der Entlastung der Zentralverwaltung zweckmäßig sein wird. Es ist erwogen, für diese Außenbezirke gesonderte Haushaltspläne aufstellen zu lassen, in deren Rahmen dann die Bezirksorgane über die bereitstehenden Mittel auch zur Erledigung ihrer laufenden Aufgaben verfügen können. Auf diese Weise wird auch das Interesse der ortsangesessenen Bevölkerung an der Verwaltung und an der Entwicklung des Gebietsteiles wachgehalten, und es wird die örtliche Sachkenntnis der schon jetzt in der Verwaltung dieser Gebiete tätigen Kräfte weiter für das öffentliche Wohl nutzbar gemacht. Damit schwindet auch der vielfach gegen Eingemeindungen geltend gemachte Einwand, daß mit der Eingemeindung die Gemeinden von der Großstadt verschlungen würden und daß so das Verbundensein der Bevölkerung mit ihrer Gemeinde zum Schaden der Allgemeinheit gelöst würde. Wo Vorortbezirke allmählich mit der Stadt verwachsen, wird sich von selbst mit der Zeit eine völlige Verschmelzung der Verwaltungseinrichtungen und die Ausschaltung solcher besonderer örtlicher Instanzen ergeben, wie dies die früher eingemeindeten Gebiete zeigen. Im übrigen kann gerade bei der Eingemeindung des Breslauer Stadterweiterungsgebietes der Einwand der Zerstörung selbständigen Gemeindelebens am wenigsten gemacht werden, weil mehr als 50 % des gesamten Stadterweiterungsgebietes Gutsbezirken zugehörig sind. Bei den Gemeinden handelt es sich aber überwiegend um solche, in denen der bäuerliche Besitz zum erheblichsten Teile verdrängt ist und in denen die Interessen der industriellen Arbeitgeber und Arbeitnehmer aus schlaggebend sind, deren Arbeitsstätte sich vielfach nicht im Bezirk der Wohnsitzgemeinde, sondern in Breslau oder in einem der anderen Vororte befindet. Ein selbständiges gemeindliches Leben irgend einer ausgeprägten Eigenart ist infolgedessen auch regelmäßig nicht vorhanden, der Typ des Großstadt-Vororts vorherrschend.

Von dem Eingemeindungsgebiet befinden sich nicht weniger als 4692 ha, d. i. 20 % im Eigentum der Stadt bzw. sind der Stadt vertraglich gesichert. Es sind dies vor allem die Gelände, deren die Stadt für ihre Grundwasserversorgung, ihre Entwässerung bedarf, die als Parkwälder, Spiel- und Sportflächen, als Flugplatz, Friedhöfe für die städtische Bevölkerung unmittelbar nutzbar gemacht sind. Der Anspruch der Stadt, diese Gebiete auch in kommunalpolitischer Beziehung angegliedert zu erhalten, um Herr im eigenen Hause zu sein, wird gewiß nicht als unbillig angesehen werden können.

Prüft man die Denkschrift des Landkreises auf ihre sachlichen gegen die Eingemeindung ins Feld geführten Gründe, so findet man, daß das Gewicht sachlicher Gründe durch Unterstellungen, Vorwürfe, Anklagen ersetzt ist, bei denen der Leser erwägen mag, ob sie geeignet sind, eine sachliche Auseinandersetzung zu fördern. So wird von dem Dogma gesprochen, nach dem „der Landkreis dem Großstadtmoloch zum Opfer fallen“ müsse, von der „Miniarbeit der Stadtverwaltung“, von der „brutalen Machtpolitik“ der Stadt, von den „reichsten Wirtschaftsgebieten“, deren der Landkreis „beraubt“ werde, dem „ungeheuren Gewinn“, welcher der Stadt aus dem erstrebten Gebietszuwachs zufließen würde, von den „ehrgeizigen Plänen“ der Stadt, von den „traurigen Erfahrungen“ der früher „der Eingemeindung zum Opfer gefallen Vororte“, von den „idealen Beweggründen“, die von der Stadt „vorgeschützt“ würden, „an die doch niemand glaubt“, von der „Politik der Wasserkopfbildung“, von den „papiernen Versprechungen“, mit denen die Stadt nicht „geizt“.<sup>1)</sup> Gerade was die Politik des Versprechens anlangt, hätte der Landkreis vielleicht seine Vorwürfe besser unterlassen

<sup>1)</sup> Landkreis-Denkschrift S. 1, 6, 8, 10, 12.

**Der fünfte Teil des Stadterweiterungsgebietes ist städtischer Grundbesitz**

**Die kreisfiskalischen Interessen sind die Triebfeder des Widerstandes gegen die Eingemeindung**

sollen, besteht doch seine Taktik, mit der er die Vororte zu gewinnen und jedenfalls gegen die Stadt einzunehmen sucht<sup>1)</sup>, im wesentlichen in Versprechungen auf dem Gebiete des Verkehrs, der Versorgung mit Gas, Wasser usw., des Wohnungsbaus, Versprechungen, die der Landkreis zu halten nicht in der Lage ist. Oder es werden Einrichtungen geschaffen, die sich, wie dies die vorhandenen Beispiele zeigen, bei dichter Besiedlung der Vororte als unzulänglich erweisen müssen und die ohnehin großen Schwierigkeiten vermehren. Die Frage,<sup>2)</sup> woher die Stadt die Kenntnis nehme, daß der Kreis bei der Versorgung seiner Gebiete mit den Errungenschaften der Stadt vor einer unmöglichen Aufgabe stehe, ist nur allzu leicht mit einem Hinweis auf die Finanzkraft, auf den Haushaltplan des Kreises<sup>3)</sup> und auf die Leistungen zu beantworten, die der Kreis auf den fraglichen Gebieten bisher zu verzeichnen hat. Demgegenüber mag nur nebenher bemerkt werden, daß die von der Stadt den Vorortgemeinden gegebenen Zusagen als vertragliche Verpflichtungen der Stadt festgelegt werden, während es die Stadt regelmäßig abgelehnt hat, Leistungen zu versprechen, für deren Erfüllung sie eine Gewähr in den nächsten Jahren nicht übernehmen könnte.

Warnend erinnert der Landkreis die Vorortgemeinden, als deren uneigennütziger Berater er gern auftritt, an die Enttäuschungen früher in Großstädte eingemeindeter Vororte, insbesondere auch an die angeblich trüben Erfahrungen der nach Breslau bereits eingemeindeten Ortschaften. Gewiß sind immer Unzufriedene vorhanden, denen die bisherige Entwicklung des einen oder anderen Stadtteiles nicht genügt. Sie beschuldigen die Stadt, für diese Ortsteile nichts getan zu haben. Demgegenüber ist festzustellen, daß für Dürrgoy und Herdain allein bis zum Jahre 1914 nicht weniger als 257 000 M. für Gas- und Wasserversorgung sowie Kanalisation, 82 000 M. für Pflasterungen und seit 1914 u. a. noch weitere 35 000 M. für Pflasterarbeiten, 34 000 M. für Kanalisation und 137 000 M. für Erweiterung der Gas- und Wasserversorgung und außerdem noch rd. 52 000 GM. für die Elektrizitätsversorgung von Herdain allein außer rd. 5000 GM. für Beleuchtung aufgewendet worden sind. Der Ausbau des Wasserrohrnetzes in Herdain und Dürrgoy hat bis Ende des Jahres 1924 mehr als 117 000 M. erfordert. Ferner ist mit einem Kostenaufwande von rund 400 000 M. die Straßenbahn nach Dürrgoy verlängert und zur Verbesserung der Straßenbahnverkehrsverhältnisse im Interesse von Herdain bis 1924 124 000 GM. aufgewendet worden. Wenn die Entwicklung von Gräbschen, für das bis 1918 etwa 870 000 M. aufgewendet worden sind und in dem übrigens eine blühende, große, mit Gas, Wasser und Elektrizität versorgte, an die Kanalisation angeschlossene, gartenstadtähnliche Wohnkolonie entstanden ist, im übrigen noch nicht in dem Maße fortgeschritten ist, wie dies gewiß erwünscht sein mag, so ist dies in der Tat in der Hauptsache darauf zurückzuführen, daß die von der Stadt bereits im Jahre 1895 angestrebte Eingemeindung erst im Jahre 1911 durchgesetzt werden konnte. Infolge des bereits im Jahre 1914 mit dem Kriege eingetretenen allgemeinen wirtschaftlichen Stillstandes ist es daher nicht überraschend, daß die Entwicklung weitere Fortschritte nicht machen konnte. Wie wären aber ohne die Eingemeindung die genannten Vororte auch nur je in der Lage gewesen, Aufwendungen von ähnlicher Höhe zu machen? Wie hätten sie sich Gas-, Wasserversorgung und Kanalisation selbst schaffen können? Kann es deshalb wirklich ins Gewicht fallen, wenn in dieser oder jener Vorstadt die Pflasterung einer Straßenstrecke nicht allen Wünschen entspricht<sup>4)</sup>, wo auf der anderen Seite diese Vorstädte und ihre Bewohner auf dem Gebiete des Armen- und Schulwesens usw. aller Vorteile teilhaftig geworden sind, die eine Zugehörigkeit zur Großstadt mit sich bringt!

Aber wofür kämpft der Landkreis eigentlich? Für die von der Eingemeindung bedrohten Vorortgemeinden? Für sie treibt er seine Fürsorge jedenfalls in sehr eigenartiger Form. Hat er doch z. B. der Gasversorgung einzelner Vorortgemeinden durch die Stadt Breslau dauernde Hindernisse bereitet, durch die das Zustandekommen der Versorgung verzögert wird. Anderen Vororten ist der Widerstand gegen die Eingemeindung nahegelegt, obwohl sie durch Anschluß an die Straßenbahn, Wasserversorgung usw. zweifellos ganz bedeu-

<sup>1)</sup> Bald sind es Hauszinssteuerhypothenen in überreichem Umfange, bald Pflasterungen, bald steuerliche Vorteile, die in Aussicht gestellt werden, in einem Falle sogar Förderung der Bildung einer kreisfreien Stadt (!)

<sup>2)</sup> Landkreis-Denkschrift S. 6.

<sup>3)</sup> Es schließt der Haushaltplan für 1925 in Einnahmen und Ausgaben ab beim Landkreis mit rd. 3,3 Millionen RM., bei der Stadt mit rd. 72,7 Millionen RM. Mit dieser Kritik wird keineswegs ein Vorwurf gegen die Kreisverwaltung erhoben, die im Rahmen des Möglichen geleistet haben mag, was geleistet werden konnte. Die Kreisverwaltung sollte nur die Grenzen nicht verkennen, die nun einmal der Befähigung eines seinem ganzen Wesen nach auf die Bedürfnisse des platten Landes zugeschnittenen Kreiskommunalverbandes gezogen sind.

<sup>4)</sup> Die Landkreis-Denkschrift (S. 8) spricht von dem „trotzlosen Zustand der Straßen an fast allen Ausgängen der Stadt“, eine Behauptung, die den Tatsachen nicht entspricht. Die wenigen noch mangelhaften Straßenstrecken werden noch in diesem und im nächsten Jahre neu hergestellt.

tenden Nutzen erlangen würden. Es ist zu begrüßen, daß der Landkreis daher wenigstens in seiner Denkschrift unbeabsichtigt den Kern seines Widerstandes gegen die Eingemeindung aufdeckt: Die finanzielle Schwächung des Kreises. Wir vermögen nicht nachzuprüfen, ob die vom Landkreise angegebenen Zahlen über den hohen Anteil des Steueraufkommens aus dem Stadterweiterungs- und Eingemeindungsgebiet zutreffend sind. Ihre Richtigkeit mag unterstellt werden. Aber gerade diese Zahlen sprechen gegen den Landkreis. Bestätigen sie doch die Richtigkeit der so oft in Eingemeindungsfällen von der eingemeindenden Stadt aufgestellten Behauptung, daß die einen Stadtkreis umgebenden Landkreise zwar den Hauptanteil ihrer Steuerkraft aus dem Vorortgebiet mit städtischer Entwicklung ziehen, das Steueraufkommen aber dann in der Hauptsache nicht zugunsten des Vorortgebiets, sondern des ländlichen Teils des Kreises verwenden. Wäre es anders, so würde den Landkreis die Abtrennung der Vororte vom Kreiskommunalverband finanziell unberührt lassen, da ja der geringeren Steuerkraft auch entsprechend verringerte Aufgaben und Leistungspflichten gegenüberstehen würden. Aber der Landkreis sagt selbst, daß die Lasten, von denen er im Eingemeindungsfalle befreit würde, nur den vierten Teil seines Steuerausfalls ausmachen. Deutlicher können die Gründe wirklich nicht ausgesprochen werden, aus denen das Breslauer Vorortgebiet so mangelhaft entwickelt ist; denn der Landkreis hat sich eben gern der Steuerkraft dieses Gebiets bedient, seine Entwicklung aber vernachlässigt, und so kommt es, daß bei jeder der bisherigen Eingemeindungen von Vororten die Stadt unter schweren Opfern das nachholen mußte, was vor Jahren und Jahrzehnten aus eigenen Steuermitteln der Vorortgemeinden und des Kreises hätte geschaffen werden müssen. „Machtpolitik“ macht der Landkreis der Stadt zum Vorwurf; die eigene egoistische kreisfiskalische Politik hätte er nicht klarer darlegen können, als dies in der Denkschrift geschehen ist. Sollte wirklich durch die Verringerung des Kreisgebiets die finanzielle Leistungsunfähigkeit des Kreises eintreten, was unter Berücksichtigung der Verringerung seines Aufgabenkreises und seines dann nur noch ländlichen Charakters bestritten werden muß,<sup>1)</sup> so würde die Aufteilung des Kreisrestgebietes unter die benachbarten Kreise (Neumarkt, Trebnitz, Öls, Ohlau, Schweidnitz) sicher das Staatswohl nicht im geringsten berühren. Der Kreis stellt im Gegensatz zu Stadt und Dorf kein organisches Siedlungsgebilde dar; er ist nichts anderes als ein willkürlich geschaffener Verwaltungsbezirk, der weder wirtschaftlich zusammenhängt, noch einen einheitlichen Charakter hinsichtlich seiner teils städtischen teils ländlichen Bevölkerung aufweist.<sup>2)</sup> Es kann also gewiß nicht angehen, die Fortentwicklung eines organischen Siedlungskörpers abzuschneiden, um einen Verwaltungsbezirk, der doch nicht Selbstzweck ist, unberührt zu erhalten.

### **Die Eingemeindung des Stadterweiterungsgebiets ist Gebot des Staatswohls**

Die Stadt und ihre natürlichen Grenzen wachsen auch ohne Vergrößerung der politischen Grenzen. Auch für den Landkreis sind die Kreisgrenzen durchaus nicht geheiligt, wenn es sich für ihn etwa um die Einverleibung von Teilen der Nachbarkreise (Deutsch-Lissa, Hundsfeld) handeln würde. Zu welchen Mißständen die zu späte Vereinigung eines Vorortgebiets mit der wachsenden Großstadt führt, hat die Entwicklung unserer Großstädte in den letzten Jahrzehnten vor dem Kriege gezeigt. An uns ist es, aus den Fehlern der Vergangenheit zu lernen.

Die Staatsregierung aber wird zu erwägen haben, daß es im Interesse des Staatsganzen liegt, wenn die zweite Hauptstadt Preußens, von der einst die Erneuerung des preußischen Staates ihren Ausgang nahm, Raum für ihre Entwicklung erhält, wie sie ihn benötigt, um ihre Stelle als Vorburg deutscher Wirtschaft und Kultur im Osten zu behaupten.

<sup>1)</sup> Der Landkreis würde auch nach der Abtretung noch immer einen Gebietsumfang von etwa 50 900 ha und eine Bevölkerungszahl von 45 000 Einwohnern behalten, womit er zahlreichen anderen an Großstädte angrenzenden Landkreisen an Umfang und Bevölkerung überlegen wäre. Übrigens betont auch die von der Regierung dem Landtag vorgelegte Denkschrift über die geplante Verwaltungsreform ausdrücklich, daß, wo die für die Leistungsfähigkeit des Kreises zu fordernde Größe nicht gegeben sei, durch Änderung der Kreisgrenzen die erforderlichen Voraussetzungen zu schaffen seien.

<sup>2)</sup> Vergl. die Denkschrift des Rates der Stadt Leipzig „Die Stadt Leipzig und die Eingemeindungsfrage“.

# A N N H A N N G

1. EIN BEITRAG ZUR FRAGE DER SATELLIT-STÄDTE  
VON VERBANDS-DIREKTOR DR. SCHMIDT, ESSEN<sup>1)</sup>

2. DIE RECHTZEITIGE EINGEMEINDUNG, EINE VORBE-  
DINGUNG DER GROSSSTADT-REFORM. VON BAU-  
DIREKTOR PROFESSOR DR. H. C. SCHUMACHER<sup>2)</sup>

3. AUS „DER NEUE ENTWURF EINES PREUSS. STÄDTE-  
BAUGESETZES“ VON PROF. DR. H. C. SCHUMACHER<sup>3)</sup>

4. STADTBAURAT WOLF, DRESDEN: DIE DENKSCHRIFT DES  
LANDKREISES BRESLAU ZUR EINGEMEINDUNGSFRAGE<sup>4)</sup>

5. STELLUNGNAHME DES STÄDTEBAULICHEN AUSSCHUSSES  
DES B.D.A. BEZ. SCHLESSEN ZUM PROBLEM GROSS BRESLAU<sup>5)</sup>

6. BERECHNUNGEN UND ZUSAMMENSTELLUNGEN

## 1. EIN BEITRAG ZUR FRAGE DER SATELLIT-STÄDTE

V O N V E R B A N D S D I R E K T O R D R. S C H M I D T / E S S E N .

**D**ie Tatsache, daß unsere Großstädte vielfach nicht nur häßlich und ungesund, sondern auch verschwenderisch gestaltet worden sind, verschwenderisch nicht nur im engeren Sinne der Volkswirtschaft, sondern auch in ihrem weiteren Sinne infolge der allgemeinen Schädigung der Volksgesundheit, haben zu einer großen Unzufriedenheit mit dieser Stadtform geführt. Gegenmaßnahmen mußten daher ergriffen werden. Scheunenviertel wurden beseitigt, Parks wurden angelegt, die Bekämpfung der Volkskrankheiten tatkräftig in Angriff genommen, die Haus- und Wohnungsform geändert und allgemein die Stadthygiene gefördert, aber die Wohnungsfrage blieb bis heute ungelöst. Um ihrer Herr zu werden, erscholl der Kampfruf: „Fliehet aus der Großstadt, geht in die Gartenstädte!“ Eine Vereinigung zur Förderung der Gartenstadtbewegung wurde tätig. Sie fand wohl die körperliche Form der Gartenstadt, konnte dieser aber keine eigene Seele, keine eigenen Lebensbedingungen, keine eigene Verwaltungsform geben, weil die finanzielle Seite der Frage nicht gelöst werden konnte. Aus der Gartenstadt wurde eine Vorstadtform und es ist nicht zu verwundern, daß die Antwort einer privaten Kommission, die der Premierminister Lloyd George 1919 nach Belgien und Deutschland sandte, um ihm über errichtete hervorragende Gartenstädte zu berichten, lautete: „There are no garden cities in Belgium or Germany to be imitated“.

Es war nämlich in Deutschland wie in England der Begriff Gartenstadt zu einem Schlagwort und Gemeingut geworden, das als Gartenstadt, Gartendorf mit den lieblichsten Namen verwirklicht wurde, um irgend welche Spekulationspläne, oft

wildesten Art zu unterstützen. Die Lasten des Unternehmens fielen später meistens den Gemeinden zu, weil es nicht genügende Unterstützung fand; denn die Menschenmassen, deren Existenz innerhalb eines komplizierten Wirtschaftslebens mit den bestehenden Städten verfilzt ist, können nicht kurzerhand eine Ortsveränderung vornehmen, so wie etwa der Einzelne in ein Häuschen im Grünen zieht. Ja, im ganzen gestattet das Wirtschaftsleben häufig, diese Ortsänderung nicht ohne das Risiko der Selbstvernichtung.

Dieser Entwicklungsgang brachte den ersten Träger der Gartenstadtbewegung dazu, den Begriff Gartenstadt klar zu umreißen. Hiernach ist eine Gartenstadt eine für gesundes Wohnen und für Industrieansiedlung bestimmte Stadt mit einem Stadtplan; ihr Umfang muß ein volles Ausmaß für gesellschaftliches Leben liefern, aber nicht mehr; sie ist umgeben von einem ländlichen Gürtel; der ganze Grund und Boden muß im öffentlichen Eigentum stehen oder in Obhut für die Gemeinschaft gehalten werden. Also eine Gartenstadt ist weder ein Dorf noch eine Vorstadt und das beste Beispiel hierfür ist wohl Letchworth in England. In ihrer vervollkommensten Nachahmung wurde 1920 die Satellit-Stadt Welwyn bewußt gegründet.

Das neue Wort Satellit-Stadt ist jetzt ebenso wie früher das Wort Gartenstadt zum Schlagwort geworden, welches zum Schaden der Sache allzuoft an untauglicher Stelle Verwendung findet, ohne zu bedenken, daß wir Satellit-Städte in den verschiedensten Teilen unseres Landes bereits hatten, denn im allgemeinen ist jede Stadt, die von einer anderen, größeren mehr oder weniger abhängig ist, eine Satellit-Stadt, insbesondere

<sup>1)</sup> Deutsche Bauztg. Nr. 85, 1925 <sup>2)</sup> Deutsche Bauztg. Nr. 36, 1922 <sup>3)</sup> Zentralblatt der Bauverw. Nr. 35, 1925 <sup>4)</sup> Deutsche Bauztg. Nr. 75, 1925 <sup>5)</sup> Ostf. Bauztg. Nr. 7, 1925

sind es die Städte in der Nähe der Großstädte. Diese Frage der Satellit-Stadtbildung wird zurzeit im Land- und Stadtbezirk Breslau viel erörtert und es scheint mir erwünscht zu sein, zu diesem Sonderfalle Stellung zu nehmen.

Die Denkschrift des Landkreises Breslau bekämpft die Wasserkopfbildung, d. h. die Zusammenballung großer Menschenmassen auf kleinem Raum, weist (S. 13) auf die erschreckend hohe Zahl der Lungenerkrankungen hin, erklärt, die Stadt Breslau wolle, auch nach erfolgter Eingemeindung, die Fehler der Vergangenheit wiederholen, wie der Breslauer Generalsiedlungsplan sofort erkennen lasse (S. 12), es müsse daher ohne eine sich zunächst noch im seitherigen Sinne auswirkende Stadterweiterung zu plötzlich und zu gewaltsam abzuschneiden, erwogen werden, wie Maßnahmen vorbereitet werden könnten, um den im Rahmen einer gesunden Großstadtgrenze nicht mehr unterzubringenden Bevölkerungszuwachs anderweitig so anzusiedeln, daß nicht nur die seitherigen Schäden der Großstadt vermieden, sondern aus solcher Ansiedlung möglichst der Kernstadt sowie den neuen Siedlungsgebieten Vorteile erwachsen (S. 15). Sie ist schließlich der Auffassung, daß der durch das Wettbewerbsprojekt „Trabanten“ vorgeschlagene Weg in besonderem Maße geeignet sei, dem Grundsatz jedes gesunden Städtebaus zu seinem Rechte zu verhelfen. Dazu wird (S. 14) eine Planskizze von Groß-Breslau gegeben, worin Breslau als geschlossene Kernstadt gezeigt ist mit dezentralen Wohn- und Wirtschaftstrabanten, die durchweg an verkehrstechnisch und gesundheitlich besonders geeigneten Stellen gelegen sind. Es sind darin 14 solcher Trabanten angegeben, wovon 4 zwischen 6–8 km, weitere 4 etwa 12 km, 3 etwa 20 km vom Stadtkern entfernt und die letzten 3 etwas außerhalb des 25 km-Kreises liegen. Die bildliche Darstellung dieser Trabanten konnte in dem kleinen Maßstabe nur schematisch als Kreisscheibe gegeben werden, was nicht einwandfrei sein dürfte, aber für diese Betrachtung unwesentlich ist. Der Begriff Trabant oder genauer gesagt „Trabantenstadt“ ist in Deutschland neu. Er ist unmittelbar aus dem englischen Wort „Satellit town“ übertragen. Geprägt wurde dieses Wort von dem Amerikaner G. R. Taylor in dem Buche *Satellite cities*, New York 1915. Taylor beschreibt darin lediglich das Bestreben besonderer amerikanischer Industrien bei Chicago und St. Louis, der gedrängten Großstadt zu entfliehen und sich als Fabrikantenstädte, die für die Arbeitnehmer besonderer Art erbaut wurden, anzusiedeln. Taylor zieht hieraus keinerlei Schlüsse, sondern betont nur die Vorteile dieses Systems für die Bewohner und die Industrie dieser gut geplanten Gemeinden.

Führende Engländer haben dann diesen Gedanken in die englische Gartenstadtbewegung hineingetragen. C. B. Purdon gibt in seinem Buche „the building of satellite towns, London 1925“ folgende Erklärung:

„By a satellite town is therefore meant a town in the full sense of the word, a distinct civic unit with its own corporate

life, possessing the economic, social and cultural characteristics of a town in these present times and while still maintaining its own identity in some sort of relation of dependence upon a great city. The term does not mean a village, because a village is essentially not a town; neither does it mean a suburb or any form of community which is absorbed, or in process of absorption, into another community. The word „satellite“ is used in a pseudoastronomical sense: that is to say, of a body that is under the influence of a more powerful body but physically distinct.“

oder zu Deutsch:

„Unter einer Satellit-Stadt versteht man eine Stadt, in dem wahren Sinne des Wortes, also eine deutliche bürgerliche Einheit mit ihrem eigenen korporativen Leben, die die charakteristischen wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Merkmale einer Stadt der heutigen Zeit besitzt, und, während sie ihre eigene Identität behauptet, in einer gewissen Art von abhängiger Beziehung von einer Großstadt ist. Dieser Begriff ist kein Dorf, wie ein Dorf dem Wesen nach keine Stadt ist. Man versteht auch darunter keine Vorstadt, oder irgend eine Gemeindeform, die bereits von einer anderen Gemeinde absorbiert oder in dem Absorbierungsprozeß begriffen ist. Das Wort „Satellit“ ist in einem übertragenen astronomischen Sinne gebraucht, der einen unter dem Einflusse eines mächtigeren Körpers stehenden, aber körperlich getrennt bleibenden Körper bedeutet.“

Zur weiteren Klärung des Wesens und der Lage der Satellit- oder Trabantenstadt dienen folgende Beispiele:

Eine der Satellit-Städte Taylors ist: Gary, Indiana, im Jahre 1906 von der United States Steel Corporation 20 Quadratmeilen groß am Michigan-See angelegt, etwa 26 Meilen oder 26.1,6=41,6 km vom Zentrum Chikagos entfernt. Sie hatte 1920 rund 55000 Einwohner. In Detroit, Michigan, der Heimat der bedeutendsten Ford'schen Werke ist infolge des außerordentlichen Wachstums dieser Stadt die Satellit-Bildung gescheitert. Der äußerste südliche Zipfel des Landkreises Breslau dürfte etwa 24 km vom Stadtkern entfernt sein.

Die Gartenstadt Letchworth in England, an die kleine Stadt Haldock westlich angegliedert, liegt 24,5 Meilen oder etwa 39,2 km von London entfernt. Die 1920 mit 250 000 £ gegründete erste Satellit-Stadt Welwyn liegt ebenso wie Letchworth an einer Hauptbahnlinie nach London in 20 Meilen oder 32 km Entfernung von London, das ist etwa die Entfernung zwischen Zobten und Breslau.

Aus diesen Beispielen geht zunächst einmal gegenüber den Breslauer Verhältnissen die doch recht bedeutende Entfernung von der Mutterstadt hervor. Die Ursache hiervon ist nicht nur in der stärkeren Fernwirkung der Weltstadt London zu suchen, sondern liegt in der Absicht, rein landwirtschaftlich zu bewertenden Grund und Boden möglichst nicht im Kleinbesitz aufzusuchen. Dies ist nach Ansicht von Ebenezer Howard, des besten Kenners der Verhältnisse, erste Vorbedingung, weil die finanzielle Zunahme

des Bodenwertes die finanzielle Grundlage des Unternehmens bilden muß. Und die zweite, es darf keine ältere Ansiedlung vorhanden sein wegen der stark begründeten rechtlichen Interessen, die zu stören zeitraubend, teuer, mindestens aber unbillig wäre. Diese beiden Grundsätze hat die Erfahrung ergeben.

Man erkennt schon hieraus, daß die Bildung von Satellit-Städten schwierig sein dürfte und weiß ja auch, daß, wenn früher Fürsten und Bischöfe Städte gründeten, sie die Plätze sehr sorgfältig absuchten und ihre Entwicklungsbedingungen auf das gewissenhafteste prüften, außerdem aber mindestens den Kern der Anlage aus eigenen Mitteln erbauten. An die Stelle dieser Gründer ist heute die Großindustrie oder der Bergbau getreten, wie nicht nur das oben gegebene amerikanische Beispiel, sondern auch die Stadtgründungen der letzten vier Jahrzehnte im nördlichen Ruhrkohlenbezirk zeigen.

Es muß nämlich unbedingt ein Träger des Risikos vorhanden sein. Deshalb mußten auch die begeisterten Idealisten von Letchworth Garden City ihre Aktionäre volle 20 Jahre warten lassen, bis sie ihre 5 v. H. Dividende erhielten und zwar erst dann, nachdem der Bahnhof von der Eisenbahngesellschaft, Schulen von der Schulverwaltung der Grafschaft, der Friedhof ebenfalls von dieser und Straßen (1911) sowie Kanäle (1912) nebst ihrer Unterhaltung in die öffentliche Hand übergegangen waren, ebenso die Müllabfuhr und alles, was sonst wohl zum zivilisierten Leben gehört.

Deshalb fordern die englischen Fachleute vor Gründung einer Satellit-Stadt nach all den andern bereits genannten Vorbedingungen ein vorweg aufzubringendes Aktienkapital von 10—15 Mill. M. und vor allem langfristige und keine kurzfristigen Darlehen vom Staat. Denn es ist ohne weiteres klar, wenn auch der gesunde Instinkt des Menschen der so ideal gedachten Gründung der Garten- oder Satellitstadt außerordentlich freundlich gegenübersteht, so gehört doch nicht nur ein ungeheurer Wille, sondern auch eine starke Macht und die Tat dazu, die erstaunliche Gleichgültigkeit der Menge aufzurütteln und unter Gewährung ausschlaggebender Vorteile die Kräfte und Einzelwillen in die gewollten Bahnen zu lenken, sowie rechtlich und wirtschaftlich begründete Interessen, die der Allgemeinheit schädlich sind, umzugestalten.

Was alles zu der Neubildung eines geordneten Gemeinwesens gehört, in dem Menschen wohnen sollen, die Kultur und die aus ihr sich ergebende Zivilisation kennen, ist schon gestreift. Im ganzen handelt es sich um den Bau von Straßen und anderer noch kostspieligerer Verkehrsmittel; dann um den Bau von Häusern, denn keine Industrie kann angelockt werden, wenn sie nicht schon größtenteils von Arbeitskräften bewohnt, vorhanden sind; Schulen, Kirchen, Kanäle und Versorgungsleitungen, sowie Versorgungswerke für Wasser, Gas, Elektrizität sind zu stellen, Friedhöfe, Polizei, Krankenanstalten, Müllabfuhr, Abwasserreinigung, alles wird verlangt, alles muß eingerichtet werden, sonst entsteht von vornherein ein kranker Organismus. Und zu allem diesem

sind große Kapitalien erforderlich, die zum Teil lange Zeit amortisations- und zinslos liegen müssen, weil die leistungsfähige Steuerquelle fehlt. Hierzu kommt noch eins. Unsere ganze Gesetzgebung ist zurzeit auf das Wachsen der Großstädte eingerichtet. Man denke neben allem anderen insbesondere an den Wohnungsbau und die Hauszinssteuer, die nicht zu solchen Gründungen fließen wird. Also die Satellit-Stadt bedarf einer gesetzlichen Unterstützung, aber auch einer gesetzlichen Begrenzung ihres Wachstums, damit sie nicht wieder zu dem werde, was sie vermeiden will.

Aus allen diesen Ausführungen folgt einmal, daß die Idee der Lösung des Landkreises Breslau in der von ihm vorgeschlagenen Form, Trabantenstädte zu gründen, selbst für Den, der gern diese Idealgründung verwirklicht sehen möchte, nicht angebracht ist. Im Gegenteil muß gerade Derjenige der mit ganzem Willen die Bildung der wirklichen Trabantenstädte fördert, vor einem Lösungsversuch in dieser Form als an ungeeigneter Stelle warnen. Die Trabantenstadt ist eine Mittelstadt nach Art der Gartenstädte mit überwiegendem Einfamilienhaus, die an geeigneter Stelle eine entsprechend beschränkte Zahl von gewerblichen oder industriellen Anlagen erhält, um dem überwiegenden Teil der Bevölkerung Arbeit zu geben, der andere Teil der Bevölkerung findet Arbeit in dem landwirtschaftlichen Gürtel, der dieses Gemeinwesen umgibt, wo auch rationelle Viehzucht getrieben wird, oder es wird in der entfernten Mutterstadt Verdienst und kulturelle Ergänzung gesucht, denn die Großstädte behalten Anziehungskraft und Einfluß, da sie die Träger der Kultur sind und bleiben. Aus diesem Grunde kann man auch ihr Wachstum nicht plötzlich an einer politischen Grenze aufhören lassen, die keine wirtschaftliche Grenze ist, sondern dies darf nur an einer wohl überlegten Wirtschaftsgrenze geschehen. In diesem Sinne ist auch wohl die Beschränkung in der Denkschrift des Landkreises aufzufassen, daß Maßnahmen vorbereitet werden müssen, den nicht mehr im Rahmen einer gesunden Großstadtgrenze sich ergebenden Bevölkerungszuwachs einwandfrei anzusiedeln, „ohne eine sich zunächst noch im seitherigen Sinne auswirkende Stadterweiterung zu plötzlich und zu gewaltsam abzuschneiden.“

Die neue Grenze wird am zweckmäßigsten durch einen „wirtschaftlichen Nutzungsplan“, wie er den Eingemeindungen im Ruhrkohlenbezirk zugrunde gelegt worden ist, festgelegt. Hierdurch wird nicht eine neue Zufallsgrenze zweier politischer Gebiete, sondern eine in der wirtschaftlichen Entwicklung begründete gefunden.

Der Ausgangspunkt, sowohl der Landkreisverwaltung wie der Stadtverwaltung Breslau, ist, eine Verbesserung der Lebensbedingungen der bestehenden und zukünftigen Bevölkerung ihres Landesteiles zu erreichen zum Wohle des Volkes. Hierfür läßt sich sicher eine für beide Teile gute Lösung finden, aber es muß alsbald planmäßig, durch Verordnung, und durch die Tat

das Notwendigste veranlaßt werden. Hierbei kann auch an einer oder der anderen Stelle die Satellitstadtbildung versucht werden, falls man nicht glaubt, in der Art der Kreisplanbildung die Lösung finden zu können, was m. E. sicherlich möglich sein wird. Aber der Kreis muß sich klar sein, daß die leistungsfähige Satellitstadt nach der heutigen Gesetzgebung dem Kreise verloren geht.

Die Durchführung des Trabantenstadtplanes in der vorgeschlagenen Form ist ein Versuch am ungeeigneten Objekt,

der den guten Gedanken nur diskreditieren könnte. Es liegt offenbar eine Verwechslung des Maßstabes vor, eine Verwechslung, die einstmals einem bekannten Städtebauer nach dem Studium der großen Haußmannschen Durchbrüche in Paris in sehr kleinem Maßstab dazu verführte, seine Stadterweiterung in großem Umfange mit sehr ungünstig zu bebauenden dreieckförmigen Baublöcken zu bedecken; eine Verwechslung des Maßstabes, die heutzutage noch sehr Vielen passiert, die k. H. amerikanische Verhältnisse nach Deutschland übertragen wollen.

## 2. DIE RECHTZEITIGE EINGEMEINDUNG, EINE VORBEDINGUNG DER GROSSSTADT-REFORM

VON BAUDIREKTOR PROFESSOR DR. H. C. SCHUMACHER.

**I**n diesen Tagen hat der preußische Landtag, wie bereits mitgeteilt, beschlossen, die Bürgermeisterei Worringen, ein Gebiet von 5617,7 ha, das sich linksrheinisch in ungefähr 12 km Länge und durchschnittlich 5 km Breite am Rhein entlang nach Norden erstreckt, in die Stadt Köln einzugemeinden. Das mag im ersten Augenblick als ein Vorgang unter vielen ähnlichen Vorgängen erscheinen, hat aber doch vielleicht, wie der ungewöhnlich heiße Kampf, der um diese Eingemeindung entbrannte, bereits andeutet, seine besondere Bedeutung.

Diese Bedeutung liegt darin, daß, wenn unsere großen Städte aus dem Elend ihrer bisherigen Entwicklung heraus wirklich in neue Zukunftsbahnen einlenken wollen, viele unserer bisherigen Vorstellungen über Eingemeindung sich praktisch ändern müssen. Hier hat in entscheidender Weise die Zukunftsidee über die Gegenwarts-Schwierigkeiten den Sieg davongetragen.

Eine noch völlig ländliche Gemeinde, an deren Grenze, wie oft hervorgehoben wurde, „noch kein Schlot raucht“, wurde aus Gründen des Arbeiter-Siedlungswesens trotz des energischsten und geschicktesten Gegenkampfes des Landkreises an die Stadt abgegeben. Die Gegenseite machte geltend:

1. Köln braucht solches Siedlungsland überhaupt nicht.
2. Wenn es solches Land braucht, kann es das auch anderwärts in seinen eigenen Grenzen finden.
3. Zum Mindesten sind seine Ansprüche viel zu früh.
4. Wenn man sie aber gelten läßt, genügt auch ein Zweckverband.

Alle diese Einwände berühren Lebensfragen der Reformbewegung unserer Großstadt-Entwicklung.

Köln stellt sich auf folgenden Standpunkt. Die Berechtigung der Ansprüche auf das einzugemeindende Gebiet läßt sich an Ort und Stelle überhaupt nicht erweisen. Sie geht hervor und kann nur hervorgehen aus der unabweisbaren Logik eines Generalbebauungsplanes. Für Eingemeindungen muß entscheidend sein, ob diese Logik stichfest ist oder nicht.

Wenn die großen Züge der städtebaulichen Absichten Kölns Manchem etwas überraschend hervortreten scheinen, so muß man sich klar machen, daß die Stadt erst seit dem Fall ihrer Festungswerke die Möglichkeit besitzt, die Fragen ihrer Zukunfts-Entwicklung frei in die Hand zu nehmen; bis dahin steckten sie im zwangsläufigen Joch der Festungsanforderungen. Köln war gezwungen, sich nach dem verhängnisvollsten Schema eines Stadtaufbaues zu entwickeln, nämlich dem ringförmigen Schema; seine ganze Zukunftsphantasie konnte sich nur in Ringen bewegen.

Daraus entspringen alle seine Leiden und seine vielen Hemmungen. Alle die großen Pläne, mit denen es jetzt die Öffentlichkeit beschäftigt, sind verschiedene Phasen des Kampfes gegen diese Leiden und Hemmungen. Köln war unter dem Einfluß der historischen Umwallungs-Entwicklung linksrheinisch eine Stadt geworden, in die keine Grünzüge eine Entlüftung bringen. Durch zwei große Pläne suchte ihr Oberbürgermeister, Dr. Adenauer, im letzten Augenblick diese Gefahr zu bannen.

Für das Gebiet des inneren Rayons ist auf Grund eines neuen Reichsgesetzes an Stelle des alten Bebauungsplanes ein neuer aufgestellt worden, der auf dem Weg einer gewaltigen Umlegung nahe dem Kern der Stadt einen Grünzug von 7,5 km schafft. Er greift ein in das Gebiet des äußeren Rayons, der durch Aufhebung der Festungs-Eigenschaft Bauland zu werden drohte. Der zweite große Plan will diesen ganzen ungeheuren Gürtel von 40 km Länge auf dem Weg der Enteignung zu einem Grüngürtel machen. Damit wird ein großes Entlüftungssystem für die gefährdete Stadt vorbereitet. Der kritische Augenblick der Entfestigung, der bodenpolitisch eine schnell verstreichende Gelegenheit zu bodenreformerischem Vorgehen gibt, wird dazu benutzt.

Aber was nutzt der Stadt das beste Belüftungssystem, wenn die Luft, die sie zu seiner Bedienung zur Verfügung hat, verdorben ist. Damit berühren wir Kölns zweite große Gefahr. Von dem Einfluß der herandrängenden Braunkohlenlager mit ihren Schloten, gegen

die ein Bewalden jenes äußeren Rayongürtels schließlich die einzige Abwehr bildet, soll in diesem Zusammenhang nicht gesprochen werden. Neben diesem von außen kommenden Feind war Köln selbst unter dem Druck der Festungsringe gezwungen, diese Gefahr heraufzubeschwören. Für die weitere Entwicklung seiner linksrheinischen Industrie stand ihm am Strom kein Fuß breit Boden mehr zur Verfügung, es mußte ein weiteres Industriegebiet suchen längs einer Gürtelbahn, die nahe dem äußeren Rayon im großen Viertelkreis den Westen der Stadt umzieht, um vor Allem die Frechener Braunkohle an den Rhein zu bringen. Man kann es als eine Art tragischen Geschicks bezeichnen, daß Köln sehenden Auges diesen Industriekranz, dessen Dünste die Westwinde über die Stadt treiben, vorbereiten mußte.

Mit dem Fall der Festungs-Eigenschaft war dieser böse Bann gebrochen. Es gab den Ringpanzer nicht mehr. Und die dritte befreiende Tat, die daraus geboren werden konnte für die Zukunft der Stadt, verdichtete sich im Plan des neuen großen Industriegebietes, das auf dem Gelände des alten Exerzierplatzes am Rhein in unmittelbarer Verbindung mit dem künftigen Hafengebiet geplant wurde. Der gefährliche Industrie-Ring wird nun gleichsam zu einem Ballen zusammengeschoben und fort aus dem Westen an den Rhein gerückt.

Damit ist nicht nur die Gefahr seiner Lage beseitigt, sondern der Industriebezirk ist auch dahin gekommen, wohin er gehört; er ist nicht nur in Verbindung mit der Bahn gebracht, sondern zugleich in Verbindung mit der Wasserstraße. Der einzige technisch mögliche Punkt ist der hierfür ausersehene; bisher war er aber durch Rayonbestimmungen für die Bebauung ausgeschlossen. Es galt nun, ihn zu besetzen, sobald die neue Schicksalswendung das gestattete. Diese entscheidende Tat konnte man aber nur dann verantworten, wenn man dabei zugleich ein viertes großes Problem anpackte, die Eingemeindung Worringens.

Es ist heute ganz unmöglich geworden, nur große Arbeitszentren – es handelt sich um ein Gebiet von 423 ha – zu planen, ohne zugleich die Frage der Unterbringung der Arbeiter zu lösen, die damit im Zusammenhang steht. Wir haben erkannt, daß der Fluch, der auf der Entwicklung unserer bisherigen Großstädte ruht, zum sehr wesentlichen Teil aus dieser Unterlassungssünde entspringt.

Dieses neue Arbeitszentrum wird aber sehr erhebliche Arbeitermassen in Bewegung halten. Mit 50 000 ist die Zahl nicht zu hoch gegriffen. Das bedeutet, wenn man die Familienmitglieder mitrechnet, etwa 163 000 Menschen. Und da nun nicht nur Arbeiter ganz unter sich wohnen können, sondern schon durch ihre Bedürfnisse mit allerlei anderen Berufsständen gemischt werden, so handelt es sich wohl um rund 200 000 Personen, für deren Wohnungsbedürfnisse im Zusammenhang mit diesem neuen Arbeitsgebiet gesorgt werden muß.

Der benachbarte Hafen wird ebenfalls etwa 10 000 Arbeiter gebrauchen, so daß aus ihm noch die Siedlungsbedürfnisse für 40 000 Personen entspringen mögen. Für diese mag das benachbarte

Gebiet, das innerhalb der jetzigen Kölner Grenzen zwischen Niehl und Longerich noch frei ist, vielleicht gerade ausreichen, wenn man den Rayon unbebaut läßt; für jene 200 000 Personen, die mit dem Industriegebiet zusammenhängen, muß man die Lösung aber im wesentlichen außerhalb der Kölner Grenzen suchen.

Wie muß diese Lösung nun aussehen? Daß man sie sich nur in Flachbau denken kann, ist wohl selbstverständlich, das kleine Haus mit Gartenfleck muß den Grundstock bilden. Aber das genügt nicht. Denkt man sich rings um das Industriegebiet die Gegend überschwemmt mit einem riesigen Ring solcher Arbeiterhäuser, so ist wohl das Elend der Mietskasernen-Viertel ausgeräumt, aber es wäre nicht zu vermeiden, daß sich diese neue Großstadtform feindlich in die friedliche Gegend drängte.

Was wir aber erstreben müssen, ist, daß die Ränder unserer großen Städte nicht mehr versteinerte Kollisionen zwischen zwei entgegengesetzten Welten darstellen, sondern daß diese beiden Welten – Stadt und Land – gleichsam sich verschränkend ineinander greifen und so die Übergänge mehr und mehr verwischt werden. Mit anderen Worten, man muß sich das Ziel setzen, die Wohnstätten dieser Menschenmengen in einzelne kleine Kolonien von etwa 5000–20000 Seelen zu gliedern und diese so ins Land zu betten, daß Acker und Wiese nicht verdrängt werden, sondern sich um diese Siedlungen herumlegen. Nicht nur als Übergangszustand, sondern als Endzustand.

Dafür gebraucht man aber Raum. Rein quantitativ ist das nötig, weil die an sich weite Bebauung umhüllt sein soll durch Freiland, – aber nicht nur aus rein quantitativen Gründen. Man gebraucht auch Raum, um ein solches vielgestaltiges Gebilde in seinen Verkehrsbedingungen, Grünzusammenhängen und Verwaltungsbeziehungen so gliedern zu können, das es lebensfähig ist. Kurz man gebraucht einen in sich zusammenhängenden Raum.

Das alles bietet sich für das neue Arbeitszentrum in Gestalt der Gemeinde Worringen. Ein Teil des Industriegebietes greift schon in sie über. Soll die Struktur des künftigen Köln nicht völlig aus dem Gleichgewicht kommen, so bedarf es hier eines neuen Gebietsteiles, der dem Arbeitszentrum das nötige Wohnland im Sinn jenes neuzeitlichen Siedlungsideales gewährt und das den Körper der Stadt da fortsetzt, wo sein natürliches inneres Wachstum es erfordert: nach Norden, längs dem Rhein.

„Kein Schlot raucht bisher an der Grenze dieses friedlichen Ackerlandes“, sagen die Gegner. Aber er würde hier längst rauchen, wenn der Festungsrayon es nicht bis zu diesem Augenblick verhindert hätte und er wird hier rauchen in kürzester Zeit. Und wenn man sich unter dieser Gewißheit einen Augenblick vorstellt, daß man, zwischen den werdenden Bauten dieses Industriegebietes stehend, hinüberblickt auf dieses friedliche Ackerland, kann es da irgend Jemand geben, der glaubt, daß diese Felder durch eine Verwaltungsgrenze, nämlich die schwer verteidigte Grenze zwischen Stadt- und Land-Kreis, als landwirtschaftliches Gebiet erhalten werden könnten?

Man braucht in Köln nicht weit zu gehen, um zu sehen, was mit ihnen geschehen würde, wenn man die Dinge dem Schutz theoretischer Grenzen überläßt. Ehrenfeld und Nippes sind Monumente der Folgen verspäteter Eingemeindung. Soll man wirklich immer weiter solche Erscheinungen großstädtischer Blutvergiftung eines bisher gesunden Körpers abwarten müssen? Nein, jeder der heute mit wissendem Auge über diese Felder blickt, fühlt eben in ihrer Unberührtheit die Verantwortung zum schleunigen Eingreifen. Er wird vor die große, in ihrer Bedeutung noch nicht genügend gewürdigte Frage gestellt: sind die Erscheinungen des Überganges von industrieller Großstadt zum Land, die wir heute als unabwendlichen Fluch hinzunehmen geneigt sind, wirklich unabwendbar, oder kann man das Stück Erde, dem das Schicksal einer innerlichen Umgestaltung nicht erspart werden kann, einer Form der Umgestaltung zuführen, die in ihrer Art wieder erträglich ist, und die nicht als ein Zufallsgebilde, sondern als ein Ganzes geschaut wurde? Das ist keine Kölner Frage mehr, sondern eine ganz allgemeine Kulturfrage. Man kann auch sagen: eine menschliche Frage oder eine Frage richtig gesehener Heimatschutzes.

Ob man dieses Ziel erreicht, hängt von vielen hundert Einzeldingen ab, die Niemand in sicherer Gewalt hat. Daß man dieses Ziel zu erreichen suchen muß, es bewußt aufstellen und mit allen Mitteln kämpfend verfechten muß, darüber kann kein Zweifel bestehen. Es ist ja nichts Anderes als das Ziel, die unhaltbar gewordene Zukunft unserer Städte aus ihrem Fluch zu lösen.

Aber seltsam, in der Erfahrung des praktischen Lebens, wie sie der heiße Kampf um eine solche Eingemeindung gibt, kann man deutlich erkennen, daß es noch gefährlich viele leitende Menschen gibt, die wohl den theoretischen Idealen und Zielen unserer städtebaulichen Reformgedanken zustimmen, ja sie für fast altbackene Weisheit halten, aber doch stutzen, sobald es heißt, die Folgen dieser Weisheit in Taten umzusetzen.

Was hier in Worringen zu erkämpfen war, wird in nächster Zeit hoffentlich an vielen Stellen Deutschlands zu erkämpfen sein und immer werden drei große und oft schwer sinnfällig entkräftbare Einwände aufgetürmt werden.

Der erste heißt: „Ihr habt ja anderwärts noch unbenutztes Gebiet genug.“ Als ob die Stadt nicht ein lebendiges Gewächs wäre, das nicht an beliebiger Stelle, sondern eben da wachsen muß, wo die quellenden Kräfte, die Kräfte der Arbeit, es erfordern. Man kann Arbeit und Wohnen nicht unabhängig von einander ihren Wachstumsweg nehmen lassen, sie stehen in ganz bestimmten geographischen Zusammenhängen, die umso enger werden, je mehr unsere Verkehrsanlagen sich verteuern. Das Ausfüllen der baulichen Lücken einer verzerrt angefangenen Großstadt-Gegend kann aber vollends nicht das ergeben, was angestrebt werden muß.

Das zweite heißt: „Was Ihr wollt, ist viel zu früh. Im unsinnigen Expansionstrieb der Großstadt überschätzt Ihr die Entwicklung.“ Was wir wollen ist überhaupt keine Tempo-

frage. Vor Allem will Niemand die Entwicklung künstlich anfeuern. Es ist die Vorbereitung auf ein Schicksal, das in unbekanntem Tempo heranrückt, aber sicher heranrückt, und dem man nur gerecht werden kann, wenn schon seine ersten Erscheinungen in die Bahn gelenkt werden, die als die Zukunftsbahn betreten werden soll.

Gerade auf das Fassen der ersten Erscheinungen, die sich regen, kommt es an. Sie bestimmen das Weitere. Ihre Wurzeln reichen tief, weit tiefer, als die unbedeutenden Pflänzchen, die man oben sieht, ahnen lassen. Deshalb gibt es in Fragen der Umstellung des Entwicklungscharakters einer Gegend überhaupt kein „zu früh“, sondern nur ein „zu spät“. Selbst wenn sich lange Zeit hindurch noch nichts besonders Wichtiges zu regen scheint, haben doch die Recht, die sagten: „Jetzt ist es Zeit.“ Organische Umbildungen am Körper einer Großstadt reifen langsam. Da wo man Jahre lang nichts sieht, ist meist schon das Schicksal der Verseuchung entschieden. Gerade so lang muß auch das Schicksal der Rettung entschieden sein, wenn überhaupt von ihr die Rede sein soll.

Das dritte heißt: „Man braucht gar nicht einzugemeinden, Verwaltungsmaßregeln im Sinn eines Zweckverbandes tun es auch.“ Man denkt dabei an das Errichten einiger Wohnungskolonien und meint, das Ziel sei damit im wesentlichen erreicht. Nur wenige machen sich bisher einen vollen Begriff davon, daß „Siedeln“ etwas ganz Anderes bedeutet.

Siedeln ist das Schaffen eines technischen Netzes, das sich über ein natürlich zusammengehörendes Gebiet erstreckt, eines Netzes von Grünanlagen, Verkehrs-Einrichtungen, Straßen, Kanalisationen, Kraft- und Wasserleitungen. Erst innerhalb eines solchen Netzes hat das Entstehen von Wohnungen tiefere Bedeutung. Und zu diesem technischen Netz kommt ein verwaltungstechnisches von nicht minder wichtigem und verwickeltem Gefüge. Ein solches Gewebe richtig zu spannen und zu flechten, ist schon von einem Webstuhl aus schwierig, will man es gar von zwei Webstühlen aus besorgen, so kann das Beginnen nicht gelingen. Selbst bei bestem Willen nicht.

Alles das wird der auf die Gegenwart gerichtete und aus den Symptomen des Gegenwartszustandes seine Beweismittel schöpfende Beurteiler schwer im einzelnen Fall verstehen. Nur wenn wir größere Kreise immer mehr gewöhnen, mit uns die Fragen der Zukunft voraus zu denken, werden rechtzeitige Eingemeindungen dem Zufall erbitterter parlamentarischer Kämpfe entrückt werden. Das aber ist nötig, denn nicht immer liegt es so, daß man die Rolle innerhalb großer Zukunftslinien so deutlich machen kann, wie bei Worringen.

Wenn wir zu diesem besonderen Fall zurückkehren, so können wir sagen, daß für Köln jetzt erst die Früchte gesichert sind, die es aus seiner Entfestigung ernten muß. Wir sagten bereits zu Anfang, daß Kölns Fluch in der konzentrischen Ringentwicklung lag, die sein Festungscharakter ihm auferlegte. Eine solche Entwicklung, auf die sich Tausende von technischen, wirtschaftlichen und geistigen

Beziehungen eingestellt haben, ist nicht so einfach plötzlich zu durchbrechen. Und doch mußte es im Interesse der Stadt ohne Säumen geschehen, weil jedes Verpassen des kritischen Augenblickes der Entfesselung diese Umstellung immer schwerer macht.

Sie wird besiegelt durch die Schaffung des neuen Industriebezirkes, d. h. die Schaffung eines neuen Lebenszentrums hart an der Grenze des bisherigen Kreisgebildes. Zum früheren einzigen Mittelpunkt kommt ein zweiter. Die Macht des Ringes ist durchbrochen, elliptische Wirkungskräfte regen sich. Eine ganz neue Wachstums-Grundform bereitet sich vor, eine gesunde Form, die Form der Heilung. Die Stadt streckt, ihrem verkrüppelnden Panzer entronnen, ihren Körper in die Länge. Am Strom entlang streckt sie sich, wie jeder naive Wachstumswille es aus sich heraus tun würde, denn was lockt etwa im Hinterland? Nach Norden hebt sie ihr junges Haupt. Das alles ist für Köln nur möglich durch

Worringens Eingemeindung. Die zukünftigen Bahnlinien (Köln-Worringen und der Zug der geplanten Düsseldorfer Schnellbahn) und die Stränge der Grünanlagen machen als Nerven und Blutgewebe dieselbe klare gesunde Bewegung mit. Die Grundstruktur des künftigen linksrheinischen Köln ist gesichert als gesundes Gerippe. Möge die Zeit es umkleiden mit gesunder Muskulatur.

Was sich hier als große städtebauliche Bewegungs-Erscheinung in Köln abspielt, ist an sich wichtig genug, es bedarf aber noch mancher weiterer Ausführungen, wenn man es ganz verstehen will. Hier interessiert es uns vor allem, daß in diesem Sonderfall Beziehungen liegen, die von allgemeiner Bedeutung sind, da die Leiden unserer Großstädte sehr ähnlich sind und deshalb ein Stück aus der Krankheitsgeschichte der einen Großstadt Punkte berührt, die für alle Großstädte in näherer oder fernerer Zukunft in Betracht kommen können. —

### 3. AUS „DER NEUE ENTWURF EINES PREUSSISCHEN STÄDTEBAUGESETZES“

EINGEMEINDUNG ODER ZWISCHENGEMEINDLICHE REGELUNGEN  
VON PROFESSOR DR. H. C. SCHUMACHER.

**W**enn es wirklich wahr ist, daß man eine im Großen zielbewußte, im Einzelnen lebensvolle Entwicklung größerer Stadtgebilde nur mit dem Mittel des in vielen Teilen flüssigen Wunschplanes durchführen kann, so ist es zugleich klar, daß dieses Mittel in seinen letzten Vorzügen nur funktioniert innerhalb von Gebieten, die der gleichen Verwaltung unterstehen. Das ließe sich leicht an zahlreichen Einzelheiten erweisen.

Diese Feststellung soll nun nicht etwa bedeuten, daß ich die Bestimmungen des Gesetzes über zwischengemeindliche Regelungen für praktisch wirkungslos halte. Für Gemeinden, die auf vergleichbarer Entwicklungsstufe stehen, werden sie ohne weiteres ihre Wirksamkeit erweisen. Die Schwierigkeit tritt hier — ebenso wie an manchen anderen Stellen des Gesetzes — erst ein, wenn die eine der gesetzlich ganz gleich behandelten Gemeinden eine Großstadt ist. Dann werden vielfach Dinge auftreten, in denen die Großstadt vermöge der Zwänge ihrer vorgeschrittenen Entwicklung so gebunden ist, daß sie ihre Fragen nicht der Abstimmung der ihr gleichgestellten Vertreter kleiner Nachbargemeinden auf dem Wege zwischengemeindlicher Regelung preisgeben kann. Aber auch, wenn es Fälle gibt, wo die in ihrer Art auf möglichst einfache Formel gebrachten zwischengemeindlichen Einrichtungen willkommen sind, glaube ich nicht, daß sie Eingemeindungen in dem Maße ersetzen können, wie man es aus dem Gesetz herauszuhören vermeint. Das liegt ohne weiteres in der anderen (äußeren, nicht etwa inneren) Auffassung von der Rolle des „Flächenaufteilungsplanes“, die im

Vorstehenden angedeutet wurde, begründet. Was für den „Wunschplan“ des eigenen Verwaltungsbereichs reif gemacht werden kann, ist es noch lange nicht für die Festlegung einer zwischengemeindlichen Regelung. Gerade die wichtigsten Fragen werden vielfach an dieser Grenzscheide liegen. Ein kompliziertes Gemeinwesen muß seine bedeutsamsten Fragen oft jahrelang still prüfend vorbereiten, ehe es öffentlich von ihnen sprechen oder auch nur sie Außenstehenden einleuchtend machen kann.

Deshalb kann für die schwierige Entwicklung der Städte eine große Gefahr darin liegen, wenn die Hoheitsverwaltung glaubt, sie für ihre Schwierigkeiten auf zwischengemeindliche Regelungen verweisen zu können, wo Eingemeindungen allein zu helfen vermögen.

Solche Sorgen kann man aus dem Grunde nicht ganz unterdrücken, weil wohl niemand leugnen wird, daß zurzeit in der Auffassung der Frage von der zukünftigen Entwicklung der Großstadt ein gewisser Gegensatz besteht, der Landkreis und Stadtkreis taktisch einander gegenüberstellt.

Man kann vielfach erkennen, daß die Frage der Dezentralisation der Großstadt und die Frage der reformierenden Weiterentwicklung ihres eigenen entstellten Leibes in die Form einer Antithese gebracht wird. Man sagt: die Bestrebungen der Dezentralisation kann der Landkreis übernehmen, deshalb kann man die von der Stadt ausgehenden Bestrebungen der Weiterentwicklung der Mutterknolle, die sie darstellt, entbehren, ja tut unter Umständen ein gutes Werk, wenn man sie unterbindet.

Auch wenn diese Antithese nicht in solch scharfer Form hervor-

tritt, ist schon das Gefühl, daß die beiden Bestrebungen sich gegenseitig überflüssig machen könnten, für das praktische Leben städtebaulicher Arbeit ein Unglück. Angesichts des Zustandes, in dem wir uns gegenwärtig in unseren lebensvollen Städten befinden, sind beide Bestrebungen nebeneinander unerläßlich und gleich notwendig. Selbst wo man glaubt, die künftigen Lebensregungen durch Dezentralisation gleichsam abfangen zu können, muß man auch dem Kerngebilde die Möglichkeit geben, seine verzerrten Züge durch die Art einer reformierenden Weiterentwicklung abzumildern und kann nicht einem unfertigen Gebilde im Augenblick, wo es seine Mängel erkennt, ein Halt zurufen. Das würde neben allem anderen sozial die schlimmsten Folgen haben. In Wahrheit

## 4. DIE DENKSCHRIFT DES LANDKREISES BRESLAU ZUR EINGEMEINDUNGSFRAGE

S T A D T B A U R A T W O L F , D R E S D E N .

Die Schrift ist ein Ausdruck des Kampfes der an der Peripherie einer Großstadt gelegenen Landkreise und Vorortgemeinden gegen das Ausdehnungsbedürfnis der zentralen Mutterstadt, eines Kampfes, der sich heute in Breslau in derselben Weise und in derselben Schärfe abzuspielen scheint, wie er auch bei anderen Großstadt-Eingemeindungen in Deutschland und in anderen Ländern schon so und so oft sich wiederholt hat. An der Hand zahlreicher und schöner Abbildungen, insbesondere von Luftbildaufnahmen aus der Umgebung von Breslau, versucht die Denkschrift nachzuweisen, daß die von der Stadt Breslau angestrebten Eingemeindungswünsche großen Umfanges, die, wie es scheint, von den maßgebenden staatlichen Stellen gefördert werden, lediglich ein Ausfluß einer nicht berechtigten Machtpolitik seien, keineswegs aber einem natürlichen Entwicklungsbedürfnis entsprechen. Architekt May, der verdienstvolle bisherige Direktor der „Schlesischen Heimstätte“ in Breslau, hat sich seinerzeit mit Erfolg am Wettbewerb für einen Generalbebauungsplan für Groß-Breslau 1923 beteiligt, ist also an sich wohl dazu berufen, ein sachverständiges Urteil in dieser wichtigen Frage abzugeben.

Breslau, von altersher ein kraftvoller Eckpfeiler deutscher Arbeit und deutschen Handels im Osten, wird zweifellos in weiterer Entwicklung im wachsenden Maße an Bedeutung für das ganze deutsche Wirtschaftsleben gewinnen und einem weiteren Aufstieg entgegengehen. Die enge Umpanzerung, die sich durch die Bebauung der letzten 50 Jahre um die wundervolle Altstadt von Breslau gelegt hat, führte in der Großstadt Breslau zu so ungesunden Wohnungsverhältnissen, wie nur in wenigen anderen deutschen Großstädten. Die Notwendigkeit einer künftigen dezentralisierten Siedlungsweise ist daher in Breslau ganz besonders dringlich geworden. So war der im Jahre 1921 ausgeschriebene Wettbewerb für einen

ist das aber schon aus wirtschaftsgeographischen Gründen in den meisten Fällen weder theoretisch noch praktisch möglich, so daß das Problem der Sanierung der kranken Mutterknolle genau so wichtig bleibt, wie das Problem ihrer möglichst weitgehenden Entlastung durch Dezentralisation. Beide Aufgaben greifen ineinander. Um die erstere aber vollgültig lösen zu können, wird noch manche Eingemeindung nötig sein. Man darf das Streben nach ihr nicht auffassen als den Versuch der Großstadt, sich imperialistisch auszudehnen, sondern als den Versuch, ihr Wesen ändern zu können. Das ist nur möglich, wenn der Raum, der zur Reformentwicklung zur Verfügung steht, es gestattet.

Generalbebauungsplan für Groß-Breslau von ganz besonderer Bedeutung geworden. Nachdem die Ausschreibung des Wettbewerbs von der Stadt Breslau seinerzeit in Verbindung mit den benachbarten Landkreisen erfolgt ist, mußten wir Wettbewerbs Teilnehmer annehmen, daß auch die praktische Weiterbearbeitung des Generalplanes von der Stadt Breslau im engsten Einvernehmen mit den mitbeteiligten Landkreisen erfolgt. Die Denkschrift zeigt allerdings, daß dies nicht der Fall ist, daß vielmehr die Stadt Breslau die Weiterbearbeitung der Pläne für Groß-Breslau allein vorgenommen hat. Die Gründe hierfür sind mir nicht bekannt, sie mögen wohl in dem Kampfe begründet sein, von dem eingangs gesprochen wurde.<sup>1)</sup> Wie dem aber auch sein mag, für Jeden, der sich mit den städtebaulichen Fragen von Groß-Breslau eingehend befaßt hat, muß Klarheit darüber bestehen, daß die großen Zukunftsaufgaben auf städtebaulichem Gebiete in Breslau befriedigend nur dann gelöst werden können, wenn eine weitgehende Eingemeindung erfolgt. Das Gebiet der Stadt Breslau bleibt heute weit zurück hinter der Fläche des Weichbildes anderer Städte von ungefähr gleicher Einwohnerzahl. Die Verfasser der Kampfschrift werden dem entgegenhalten, daß bei der heute von allen Städtebauern angestrebten künftigen weiträumigen Bebauung an der Peripherie der Großstädte durch Bildung von Trabanten-Vororten (wie sie neben anderen auch May in seinem Wettbewerbsplane für Groß-Breslau vorgeschlagen hat), die Möglichkeit besteht, daß eigene Verwaltungskörper an der Peripherie erhalten bleiben und trotzdem die großen städtebaulichen Belange auch durch geeignete Organisationen (Zweckverband, Siedlungsverband oder Verwaltungsgemeinschaft) durchgeführt werden können: Wer aber in langer, harter Praxis am eigenen Leibe erfahren hat, wie schwer, ja fast unmöglich es ist, eine Reihe von Gemeinden mit ihren sich gegenseitig bekämpfenden Gemeindevertretungen und Gemeinde-

<sup>1)</sup> Vergl. hierzu die Ausführungen auf S. 19 Abs. 1.

parlamenten in großen städtebaulichen Fragen so zusammenzubringen, daß die große Linie des Fortschrittes erreicht wird, — der unter ganz anderen Verhältnissen arbeitende Siedlungsverband Rehrkohlenbezirk kann nicht zum Vergleiche herangezogen werden —, der wird mir zugeben, daß es kaum halbe Arbeit wäre, wenn man versuchen würde, in Groß-Breslau die großen städtebaulichen Fragen ohne Eingemeindungen zu lösen.

So geschickt und energisch daher die Denkschrift den Standpunkt der Landgemeinden wahrnimmt, so kann man ihr doch in großen Zügen nicht folgen. Die zahlreichen Luftbildaufnahmen, die der Denkschrift beigegeben sind, und die den Beweis erbringen sollen, daß die betroffenen Gebiete heute noch so ländlich sind, daß von einer Notwendigkeit der Eingemeindung gar nicht gesprochen werden kann, leiten als kleine Ausschnitte völlig irre. Ob die Denkschrift mit der Behauptung Recht hat, daß die im Generalsiedlungsplan des Breslauer Städteerweiterungsamtes vorgenommene Verteilung der Siedlungsgebiete an der Peripherie der Stadt mit oder ohne Rücksicht auf die Eignung der Gelände erfolgte, kann an der Hand der kleinen Abbildungen, die der Denkschrift beigegeben sind, nicht ohne weiteres beurteilt werden. Die vom Landkreis dem gegenüber gestellte Skizze mit den eingezeichneten Trabantenvororten kann städtebaulich jedenfalls noch viel besser und zweckmäßiger dann durchgeführt werden, wenn größere Eingemeindungen erfolgen.

Die Verfasser der Denkschrift gestehen schließlich der Großstadt Breslau eine geringfügige Stadterweiterung durch mäßige Eingemeindungen zu und bezeichnen in einer Skizze eine dementsprechend vorgeschlagene Grenze des sogenannten „Abrundungsgebietes“. Ich kann den Verfassern der Denkschrift nicht folgen, wenn sie aus diesem Vorschlag weiter den Schluß ziehen wollen, daß — da der Trabanten-Gedanke sich nur allmählich durchsetzen wird — etwa  $\frac{4}{5}$  des geschätzten Bevölkerungszuwachses, sowie die aus dem Stadttinnern anzusiedelnde Bevölkerung noch auf dem seitherigen Kompromißweg angesiedelt werden. Wenn auch sicher die enormen Schwierigkeiten, die sich der Durchführung jedes Generalplanes entgegenstellen, keineswegs unterschätzt werden dürfen, so muß doch gerade vom Standpunkte des praktisch arbeitenden Städtebauers aus mit Nachdruck betont werden, daß auf solchem Wege städtebauliche Taten nicht zu erwarten sind. Ich zweifle nicht daran, daß der verdienstvolle Verfasser des städtebaulichen Teiles der Denkschrift in seiner neuen Tätigkeit als Stadtbaurat von Frankfurt a. M. einen solchen, für die Entwicklung einer zentralen Mutterstadt verhängnisvollen Weg nicht wird beschreiten wollen.

Die der Denkschrift beigegebenen interessanten Aufsätze des Landrats zur Nieden über „Machtpolitik der Großstädte“, von Raymond Unwin: „Die Krise“, von Professor Dr. O. Blum: „Fort mit der Riesenstadt“, von Eduard A. Filehne (Boston): „Das verschwenderische Gebilde“ und von Ernst May: „Stadterweiterung mittels Trabanten“ beweisen — mit Ausnahme des erstgenannten, stark subjektiv eingestellten Aufsatzes — nichts gegen, wohl aber für die Notwendigkeit weitgehender Eingemeindungen.

Die der Denkschrift beigegebenen interessanten Aufsätze des Landrats zur Nieden über „Machtpolitik der Großstädte“, von Raymond Unwin: „Die Krise“, von Professor Dr. O. Blum: „Fort mit der Riesenstadt“, von Eduard A. Filehne (Boston): „Das verschwenderische Gebilde“ und von Ernst May: „Stadterweiterung mittels Trabanten“ beweisen — mit Ausnahme des erstgenannten, stark subjektiv eingestellten Aufsatzes — nichts gegen, wohl aber für die Notwendigkeit weitgehender Eingemeindungen.

## 5. STELLUNGNAHME DES STÄDTEBAULICHEN AUSSCHUSSES DES B.D.A. BEZ. SCHLESISIEN ZUM PROBLEM GROSS BRESLAU<sup>1)</sup>

**H**err Architekt May, Direktor der schlesischen Heimstätte, beschäftigt sich in den Tageszeitungen mit dem Problem Groß-Breslau in einer Form und Einstellung, der im Interesse der Sache von fachlicher Seite entgegengetreten werden muß.

Wenn Herr May schreibt, innerhalb des jetzigen Weichbildes der Stadt können noch 170 000 Menschen angesiedelt werden, so ist das angesichts der Breslauer Wohnverhältnisse und der auch von Herrn May anerkannten Notwendigkeit der Freihaltung der Flächen vor den Toren eine ganz unverständliche Behauptung. Sie könnte allerdings traurige Tatsache werden, wenn nicht baldigst die nötigen Eingemeindungen vorgenommen werden. Tatsächlich sind auf den noch zur Verfügung stehenden Flächen knapp die Menschen unterzubringen, die aus Zentrum und überfüllten Stadtteilen umzusiedeln sind.

Einschnürung und gedrängte Bebauung stehen trotz der gegenteiligen Behauptung von Herrn May stets in Wechselwirkung.

Kleinburg, Gräbschen, Pöpelwitz sind viel zu spät eingemeindet worden. Die neuerliche Einsicht von Herrn May, daß noch mehrere 100 000 Menschen auf stadteigenem Gebiet angesiedelt werden müssen, beendet hoffentlich seine Oppositionspropaganda gegen die notwendigen Eingemeindungen.

Herr May illustriert seine Darlegungen (s. Nr. 319 der B.N.N.) mit 4 Abbildungen, von denen zwei den Plan des Stadterweiterungsamtes darstellen sollen. Entweder kennt Herr May den städtischen Plan, dann muß er wissen, daß die Darstellung irreführend ist, oder er kennt ihn nicht, dann darf er ihn nicht als Gegenbeispiel konstruieren. In Abbildung 3 sind die in sich geschlossenen, von Erholungs- und Nutzgrün umgebenen Siedlungskörper in eine zusammenhängende Bebauung zusammengezogen, die als „endloses Häusermeer“ erscheint und von der aus die Erholungsflächen erst in kürzerer oder längerer Bahnfahrt erreicht werden können. Tatsächlich ist aber im städtischen Plan die Auflockerung größer als zum Beispiel im May'schen Wettbewerbsentwurf und die

<sup>1)</sup> Diese Erklärung bezieht sich auf eine Veröffentlichung, in der Pläne und Gedankengänge der Landkreis-Denkschrift auszugsweise wiedergegeben waren.

Erholungsflächen sind, in nächster Umgebung der jeweiligen Siedlung liegend, unmittelbar zu erreichen.

Die von Herrn May anfänglich propagierte Trabantenidee: geschlossene Wirtschaftskörper in unmittelbarer Stadtnähe war eine verwaltungs- und entwicklungstechnische Unmöglichkeit. Sie ist aufgegeben. Was übrig bleibt, ist eine planmäßige Entwicklung der Vororte, wie sie in fast allen Großstädten seit langem vor sich geht. Nur der Osten ist hierin zurückgeblieben. Daß diese Entwicklung

aufs engste verbunden ist mit der Verkehrsfrage, versteht sich von selbst.

Es ist festzustellen, daß die Ausführungen von Herrn May, ihrer unhaltbaren Behauptungen entkleidet, im Grund auf dasselbe hinauslaufen, was die Stadtverwaltung will.

Der städtebauliche Ausschuß des B.D.A. Bezirk Schlesien  
Effenberger, Heim, Lange, Wahlich.

## 6. BERECHNUNGEN UND ZUSAMMENSTELLUNGEN

### DIE NEUEN WOHNFORMEN UND IHRE DURCHSCHNITTlichen SIEDLUNGSZIFFERN

#### W O H N F O R M I

Grundstücksgröße 1250 qm

Straßen und Plätze: 12,5%

Nettobauland auf 1 ha Rohland: 8750 qm

Bauweise: einstöckige Einfamilienhäuser (gegebenenfalls mit ausgebautem Dachgeschoß) mit Stallung

Auf 1 ha 7 Grundstücke

Wohndichte bei einer Belegungsziffer von 5–6 Köpfen:

rd. 40 Einwohner je ha Nettobauland.

#### W O H N F O R M II

a) Grundstücksgröße: 500 qm

Straßen- und Plätze: 20%

Nettobauland auf 1 ha Rohland: 8000 qm

Bauweise: zweistöckige Einfamilienhäuser nebst Kleintierstall

Auf 1 ha 16 Grundstücke

Wohndichte bei einer Belegungsziffer von 5–6 Köpfen:

rd. 100 Einwohner je ha Nettobauland.

b) Grundstücksgröße: 1000 qm

Straßen und Plätze 20%

Nettobauland auf 1 ha Rohland: 8000 qm

Bauweise: zweistöckige Mehrfamilienhäuser nebst Kleintierstall

Auf 1 ha 8 Grundstücke mit zusammen 32 Wohnungen

Wohndichte bei einer Belegungsziffer von 4–5 Köpfen

rd. 150 Einwohner je ha Nettobauland

Durchschnittliche Wohndichte der Wohnform II:

125 Einwohner je ha Nettobauland.

#### W O H N F O R M III

Grundstücksgröße 625 qm

Straßen und Plätze: 25%

Nettobauland auf 1 ha Rohland: 7500 qm

Bauweise: dreistöckige Mittelhäuser mit je 6 Wohnungen

Auf 1 ha 12 Grundstücke mit zusammen 72 Wohnungen

Wohndichte bei einer Belegungsziffer von 4 Köpfen:

rd. 300 Einwohner je ha Nettobauland.

# VORLÄUFIGE ERGEBNISSE DER VOLKSZÄHLUNG VOM 16. JUNI 1925 IN 23 PREUSSISCHEN GROSSSTÄDTEN

VON DR. RER. POL. CARL ERGANG †, DIREKTOR DES STATISTISCHEN AMTES DER STADT Breslau.

Lfd. Nr.	Preussische Städte mit 100 000 Einwohnern und mehr	Ortsanwesende Bevölkerung am:		Zu (+) oder Abnahme (—)		Stadtgebiet in Hektar		Zahl der Einwohner am 16. Juni 1925 in Hektar	
		1. Dezembr. 1910	16. Juni 1925	über- haupt	v. H.	über- haupt	davon bebaute Fläche	der Gesamt- fläche	der bebauten Fläche
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Berlin . . . . .	3 734 258	3 902 738	+168 480	+ 4,5	87 057	13 028	45	300
2	Köln . . . . .	600 291	690 114	+ 89 823	+ 11,5	25 719	2 837	27	243
3	<b>Breslau</b> . . . . .	<b>512 155</b>	<b>550 186</b>	<b>+ 38 081</b>	<b>+ 7,4</b>	<b>4 920</b>	<b>1 500</b>	<b>112</b> <i>max</i>	<b>368</b> <i>max</i>
4	Frankfurt a./M. . . . .	414 576	457 831	+ 43 255	+ 11,0	13 477	2 132	34	214
5	Essen . . . . .	410 214	462 428	+ 52 214	+ 11,3	9 817	2 714	47	170
6	Hannover . . . . .	381 678	414 392	+ 32 714	+ 10,9	12 681	1 599	33	259
7	Düsseldorf . . . . .	358 728	429 516	+ 70 788	+ 12,0 <i>max</i>	11 159	2 170	39	198
8	Stettin . . . . .	237 402	250 709	+ 13 307	+ 10,6	8 147	934	31	268
9	Duisburg . . . . .	229 483	272 080	+ 42 597	+ 11,9	7 073	1 563	39	174
10	Gelsenkirchen . . . . .	191 378	204 178	+ 12 800	+ 10,7	3 648	957	56	213
11	Barmen . . . . .	187 342	184 760	— 2 582	— 1,4	3 764	850	49	217
12	Halle . . . . .	180 843	192 497	+ 11 654	+ 10,6	4 176	841	46	229
13	Altona . . . . .	172 628	182 165	+ 9 537	+ 10,6	2 120	773	84	236
14	Elberfeld . . . . .	170 195	164 374	— 5 821	— 3,5	3 167	696	52	236
15	Cassel . . . . .	153 196	167 918	+ 14 722	+ 11,0	3 923	737	43	228
16	Bochum . . . . .	136 031	156 363	+ 19 432	+ 11,4	2 743	839	57	186
17	Crefeld . . . . .	129 406	129 674	+ 268	+ 1,0	4 759	770	27	168
18	Erfurt . . . . .	123 548	133 707	+ 10 159	+ 10,8	4 864	625	28	214
19	Mühlheim a. d. Ruhr . . . . .	113 627	125 526	+ 11 899	+ 11,0	7 845	1 310	16	96 <i>min</i>
20	München-Gladbach . . . . .	110 784	114 236	+ 3 452	+ 10,3	7 914	922	14 <i>min</i>	124
21	Wiesbaden . . . . .	109 002	104 662	— 4 340	— 4,0 <i>min</i>	3 607	434	29	241
22	Oberhausen . . . . .	94 667	104 353	+ 9 686	+ 11,0	2 346	808	45	129
23	Münster . . . . .	90 254	104 581	+ 14 327	+ 11,6	6 710	611	16	171
	Alle 23 Städte zusammen:	8 842 536	9 498 988	+656 452	+ 7,4	241 696	39 650	39	239

[Die Zahlen der Spalten 3—5 sind für die lfd. Nr. 2 und 4—23 der Nr. 26 der vom Preussischen Statistischen Landesamt herausgegebenen „Statistischen Korrespondenz“ vom 3. Juli 1925, für lfd. Nr. 1 dem „Statistischen Taschenbuch der Stadt Berlin 1924“, Seite 3 (Spalte 3) und der Nr. 27 des „Gemeindeblatts der Stadt Berlin“ vom 2. Juli 1925 (Spalte 4) entnommen; die Flächenangaben in den Spalten 7 und 8 entstammen einer für den Deutschen Städtetag veranstalteten Umfrage, die übrigen Zahlen und die Summen sind im Statistischen Amt der Stadt Breslau berechnet].

# STADTGEBIETE VON DEUTSCHEN STÄDTEN MIT ÜBER 100 000 EINWOHNERN NACH DEM STANDE VON ENDE 1924

Stadt	Einwohnerzahl Ende 1924 in 1000	Gesamtläche  ha	Auf 1 ha der	
			Gesamtläche (Spalte 3)  entfallen	bebauten Fläche (Spalte 4)  Einwohner
1	2	3	4	5
Berlin . . . . .	4012	87057	46,1	308,0
Hamburg . . . . .	1102	13566	81,2	359,5
Köln . . . . .	715	25719	27,8	252,0
München . . . . .	690	12613	54,7	246,4
Leipzig . . . . .	679	10959	62,0	282,3
Dresden . . . . .	588	10740	54,7	213,0
<b>Breslau</b> . . . . .	<b>572</b>	<b>4920</b>	<b>116,3</b>	<b>381,3</b>
Essen . . . . .	474	9817	48,3	174,6
Frankfurt a. M. . . . .	472	13477	35,0	221,4
Düsseldorf . . . . .	423	11159	37,9	194,9
Hannover . . . . .	422	12681	33,3	263,9
Nürnberg . . . . .	400	9790	40,9	281,5
Stuttgart . . . . .	331	8541	38,8	311,1
Chemnitz . . . . .	330	6830	48,3	244,3
Dortmund . . . . .	321	7489	42,9	212,7
Magdeburg . . . . .	299	10810	27,7	227,7
Königsberg i. Pr. . . . .	274	4428	61,8	251,4
Duisburg . . . . .	257	7073	36,3	164,4
Stettin . . . . .	256	8147	31,4	274,1
Mannheim . . . . .	249	11377	21,9	226,8
Kiel . . . . .	224	5799	38,6	187,3
Gelsenkirchen . . . . .	209	3648	57,3	218,4
Halle . . . . .	197	4176	47,2	234,2
Barmen . . . . .	189	3764	50,2	222,4
Altona . . . . .	189	2180	86,7	244,5
Cassel . . . . .	168	3923	42,8	228,0
Augsburg . . . . .	168	8623	19,5	214,8
Elberfeld . . . . .	167	3167	52,7	239,9
Bochum . . . . .	157	2743	57,2	187,1
Aachen . . . . .	155	5813	26,7	234,5
Braunschweig . . . . .	148	2787	53,1	215,4
Karlsruhe . . . . .	145	4525	32,0	195,9
Erfurt . . . . .	137	4864	28,2	219,2
Crefeld . . . . .	131	4759	27,5	170,1
Hamborn . . . . .	127	2613	48,6	151,2
Mülheim a. R. . . . .	126	7845	16,1	96,2
Saarbrücken . . . . .	124	5139	24,1	188,7
Lübeck . . . . .	121	9990	12,1	145,3
München-Gladbach . . . . .	116	7914	14,7	125,8
Plauen i. V. . . . .	114	3204	36,5	207,3
Ludwigshafen . . . . .	108	2174	49,7	200,0
Mainz . . . . .	108	4038	26,7	213,9
Münster i. W. . . . .	106	6710	15,8	173,5
Oberhausen . . . . .	106	2346	45,2	131,2
Wiesbaden . . . . .	104	3607	28,8	239,6
Buer . . . . .	100	6207	16,1	120,2
Im Durchschnitt der 46 vorgenannten Städte . . . . .			41,3	219,4



# GEGENÜBERSTELLUNG DER IM WEICHBILD UND SOGEN. „ABRUNDUNG“ FÜR WOHNZWECKE VERFÜGBAREN BAUFLÄCHEN UNTER BERICHTIGUNG DER DEM LANDKREIS UNTERLAUFENEN FEHLER<sup>1)</sup>

## A. GRÖßERE BAUFLÄCHEN INNERHALB DES WEICHBILDES B. KLEINERE BAUFLÄCHEN INNERHALB DES WEICHBILDES

Nr. im Plan <sup>2)</sup>	Gebietsbezeichnung	Nach Angabe des Landkreises <sup>3)</sup> ha	Berichtigung der Flächen Wohnform <sup>4)</sup>			Einwohner	Begründung des Abganges
			III ha	II ha	IIa ha		
1	Sauerbrunnen	45,—	35,—				Zu 1. 10 ha werden für einen seit lange geplanten Volkspark gebraucht.
2	Eichborgarten	50,—		29,—			Zu 2. 21 ha werden durch die bereits ausgebaute Siedlung und durch ein städt. Krankenhaus in Anspruch genommen.
3	Gelände nördlich Krietern (im Weichbild Breslau)	56,25		46,—			Zu 3. 10 ha sind wegen ihrer tiefen Lage für Wohnzwecke unbrauchbar und daher für Kleingärten zu verwenden, die in dem ausgebauten südlich. Stadtteil völlig fehlen.
4	An der Hohenzollernstr.	17,50		7,50			Zu 4. Es werden bereits rund 10 ha als Sportplatz benutzt.
5	An der Lohestr.	18,—	18,—				Zu 8. Abzuziehen ist das für einen Kommunalfriedhof bestimmte städt. Gelände, sowie das dort vorgesehene Schrebergartengebiet.
6	An der Menzel- u. Bohrauerstraße	28,—	28,—				Zu 11. Bereits besiedelt.
7	An der Menzel- und Herdainerstraße	22,50	22,50				
8	An der Herdainer- und Strehlener Straße	120,—	75,—				
9	Am Wolfswinkel	19,—		19,—			
10	Nördlich Grüneiche	5,25			5,25		
11	Bei Zimpel	12,—				27,—	
12	Leerbeutel	27,—					
13	Bei Carlowitz	22,50	22,50				
14	Klein Mochbern	72,—		72,—			
Summe		515,—					
ab für Straßen 15% rd.		77,—					
verbleibt Netto-Bauland		438,—					
Summe			201,—	173,50	32,25		
ab für Straßen und Plätze 20% rd.			40,—	34,50	6,25		
verbleibt Netto-Bauland			161,—	139,—	26,—		
			je 300	je 125	je 100		
			Einwohner	Einwohner	Einwohner		
						48 300	
						17 375	
						2 600	
A. Größere Bauflächen zusammen						68 275	

Nr. im Plan <sup>2)</sup>	Gebietsbezeichnung	Nach Angabe des Landkreises <sup>3)</sup> ha	Flächen IIa ha	Einwohner	Begründung des Abganges
16	Gelände am Tschepiner-Platz	26,—			Zu 16. Abzuziehen sind die Flächen für Volksschulen mit Spielplatz, sowie die fiskalisch. Industrieflächen.
17	bei der Siedlung Pöpelwitz	14,—			Zu 17. Scheidet als bereits bebautes Industriegelände aus (vgl. Abbildung 4 der Landkreis-Denksschrift).
18	An der Pöpelwitzerstr.	12,10			Zu 19. Scheidet aus, weil von der Schles. Montan-Gesellschaft als Industriegelände erworben.
19	An der Gräbschener- und Kopischstraße	8,80			Zu 20. 5 ha sind Industriegelände der Fa. Schwerin u. Söhne.
20	Am Gräbschener Friedhofe	13,50			Zu 24. Industriegelände.
21	Am Kürassier-Exerzierplatz	12,—			Zu 25. Erweiterungsgebiet der städt. Gasanstalt.
22	An der Bohrauerstraße	4,50			
23	An der Helmutstraße	10,50			
24	Südlich Güterbahnhof Ost	19,90			
25	An der Gasanstalt b. Dürrgoy	22,50			
26	An der Danzigerstraße	11,80			
27	Beiderseits der Sternstraße	15,40			
28	Matthiasstraße	3,—			
Summe		196,—			
Ab für Straßen 5% rd.		10,—			
verbleibt Nettobauland		186,—			
Summe					
ab für Straßen 10% rd.					
verbleibt Netto-Bauland					
				18 900	
				2 750	
C. IN FORM VON BAUFLÄCHEN VORHANDEN					
Freiflächen rd.		39,—			
				11 700	
Bauflächen A		68 275			Einwohner innerhalb des vorhandenen Weichbildes.
A, B, C		101 625			



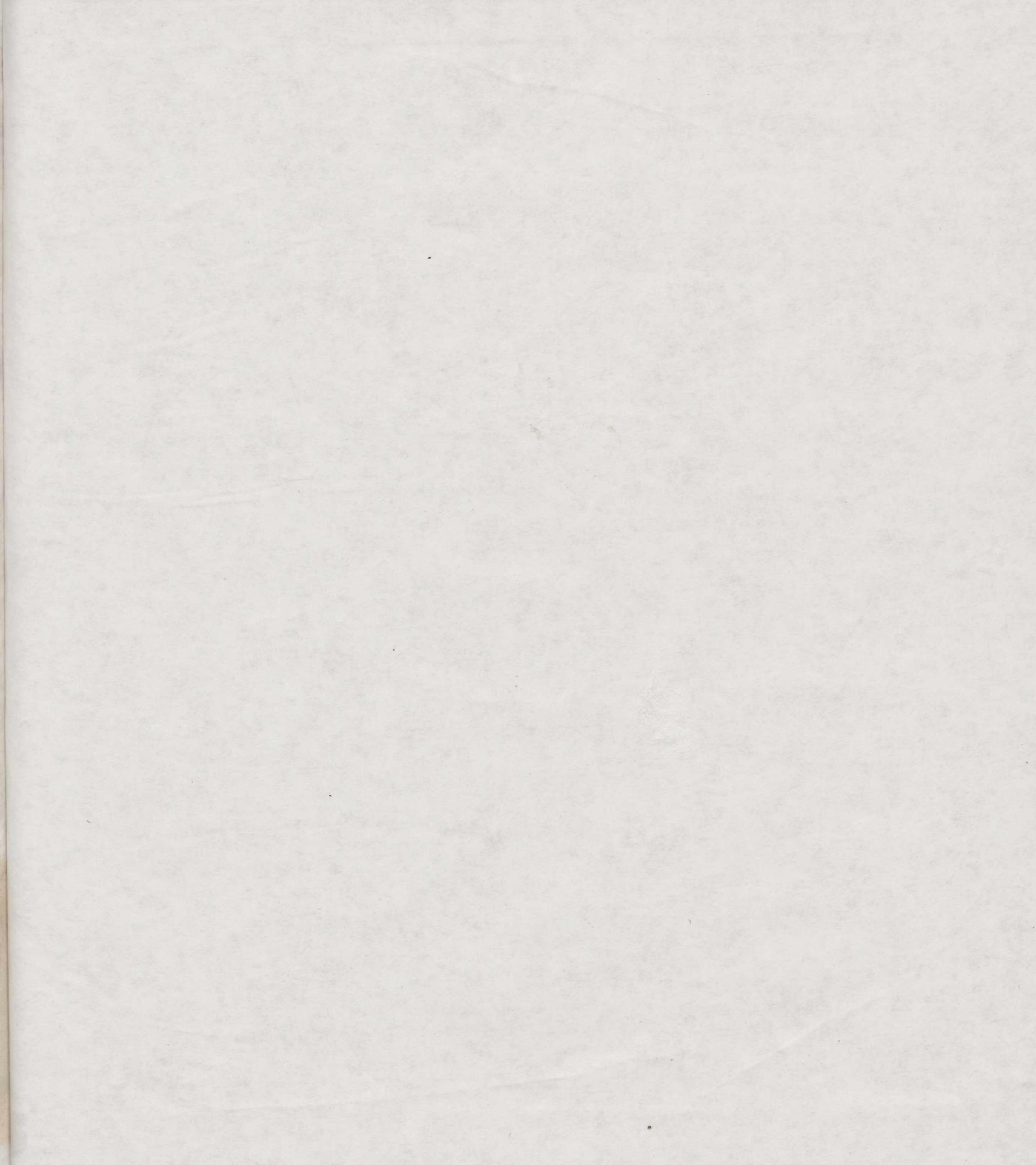
## D. INNERH. DES ABRUNDUNGSGEBIETES VORH.

Nr. im Plan <sup>2)</sup>	Gebietsbezeichnung	Nach Angabe des Landkreises <sup>3)</sup> ha	Berichtigung der Flächen Wohnform <sup>4)</sup>			Einwohner	Begründung
			III ha	II ha	IIa ha		
29	Wilhelmsruh	48,—			42,—		Zu 29. nach A demselben 42 ha.
30	Zimpel	42,—			42,—		
31	Grüneiche, Bischofswalde	88,—			88,—		
32	Klein-Mochbern	16,25		16,25			
33	"	28,50		28,50			
34	Klein-Tschansch	27,—		27,—			
35	Gemarkungsteile von Oltschin u. Woischwitz nördlich der Güterumgehungsbahn	87,25		72,25			Zu 35 bis 38. Rund 10 ha müssen für Grünanlagen (Erweiterung des Südparkes u. ein Bezirks-Stadion) freigehalten werden.
38	Summe	337,—					
Ab für Straßen 15% rd.		50,—					
verbleibt Netto Bauland		287,—					
Summe					144,—	172,—	
ab für Straßen und Plätze 20% rd.					29,—	34,—	
verbleibt Netto Bauland					115,—	138,—	
					je 125	je 100	
					Einwohner	Einwohner	
							14 375
							13 800
Hierzu Flächen A, B, C							28 175
Zusammen							101 625
							129 800
							oder rund 130 000 Einwohner innerhalb d. Weichbildes u. des der Stadt zugedachten Abrundungsgebietes.

<sup>1)</sup> Vergl. hierzu auch den Plan Abb. 5. <sup>2)</sup> Nebenstehend, entnommen aus der Landkreis-Denksschrift (S. 17, Abb. 11). <sup>3)</sup> Seite 18 der Denksschrift des Landkreises <sup>4)</sup> Vergl. S. 18 der Denksschrift des Landkreises.

LUFTBILD - AUFNAHMEN DES  
AÉROKARTOGRAPHISCHEN  
INSTITUTS BRESLAU  
FRIEDRICH DRUCK  
GRASS, BARTH & COMP.  
BRESLAU 1, HERRENSTR. 20











BIBLIOTEKA GŁÓWNA

1176 N

BI-12 16/4