



Abb. 1. New York, Park Avenue. Darunter die Grand Central Eisenbahn.

Städtebau und Wohnungswesen in den Vereinigten Staaten.

Bericht über eine Studienreise.

Alle Rechte vorbehalten.

Von Dr.-Ing. **Walter Curt Behrendt**, Oberregierungsrat im Preußischen Ministerium für Volkswohlfahrt.

Vorwort.

An den Internationalen Städtebaukongreß, der vom 20. bis 25. April 1925 in New York stattfand^{*)}, schloß sich eine Studienreise an, welche die Teilnehmer mit den wichtigsten Großstädten des amerikanischen Ostens bekannt machte. Die Reise führte von New York über Washington nach Philadelphia und Baltimore, von dort über Pittsburg nach Chicago, Detroit und Buffalo, von wo auch ein Ausflug zu den Niagarafällen unternommen wurde. Von Buffalo wurde über Boston die Rückfahrt nach New York angetreten.

Die Reisegesellschaft wurde in allen Städten von Behörden, von öffentlichen und privaten Gesellschaften in der gastlichsten Form empfangen. Ueberall war durch kurze, orientierende Vorträge, durch Aushang von Karten und Planmaterial Gelegenheit geboten, einen raschen und ausreichenden Ueberblick über Wesen und Eigenart, Anlage und Entwicklung der Städte zu gewinnen. Ueberall wurde zur Ergänzung des Augeneindrucks ein reichhaltiges, gedrucktes Studienmaterial überreicht und alle nur gewünschten mündlichen Auskünfte erteilt. Ueberall waren mannigfache Besichtigungen vorbereitet. Durch Bereitstellung von Automobilen und Bequemlichkeiten jeder Art war Vorsorge dafür getroffen, daß den Besuchern ein möglichst geschlossener Ueberblick gegeben wurde.

^{*)} Der Kongreßbericht, enthaltend alle die den Vorträgen zugrundegelegten Referate, ist inzwischen erschienen (532 S.) und von der International Federation for Town and Country Planning and Garden Cities, London W C 1, 3 Grays Inn Place, zu beziehen.

Nur durch diese dankenswerte Vorsorge der Gemeinden und privaten Gesellschaften war es möglich, daß bei der großen Ausdehnung der Städte und der dadurch bedingten Entfernungen so umfassende und vielseitige Eindrücke gewonnen werden konnten. Bei der Kürze der Zeit — insgesamt standen für die Rundreise nur 14 Tage zur Verfügung, so daß die Eisenbahnfahrten fast immer im Schlafwagen zurückgelegt werden mußten — ergab es sich, daß die Beobachtungen oft nur flüchtig sein konnten und vielfach mehr in die Breite als in die Tiefe gingen, daß sie überdies mehr zufällig als systematisch betrieben werden konnten. Unter diesen einschränkenden Voraussetzungen wollen auch die Betrachtungen gewertet werden, die in dem nachstehenden Reisebericht zusammengefaßt sind.

Einleitung.

Man reist nach der Neuen Welt erfüllt von dem Wunsch und der neugierigen Erwartung, einen Blick in die Zukunft zu tun. Man weiß und hat es immer aufs neue von Augenzeugen bestätigt erhalten: von allen industrialisierten Ländern hat Amerika die Methoden der kapitalistischen Wirtschaftsweise nicht nur am weitesten entwickelt, es hat, ungehemmt von allen geschichtlichen Ueberlieferungen, auch am entschlossensten und rücksichtslosesten die Folgerungen aus den neuen Wirtschaftsmethoden gezogen. Nirgends sind ähnliche Beispiele eines kühnen und unerschrockenen Unternehmungsgeistes anzutreffen, nirgends ist das freie Spiel der Kräfte zielbewußter und hemmungsloser entwickelt, nirgends sind die Grenzen der mechanisierten Produktion weiter und konsequenter aus-

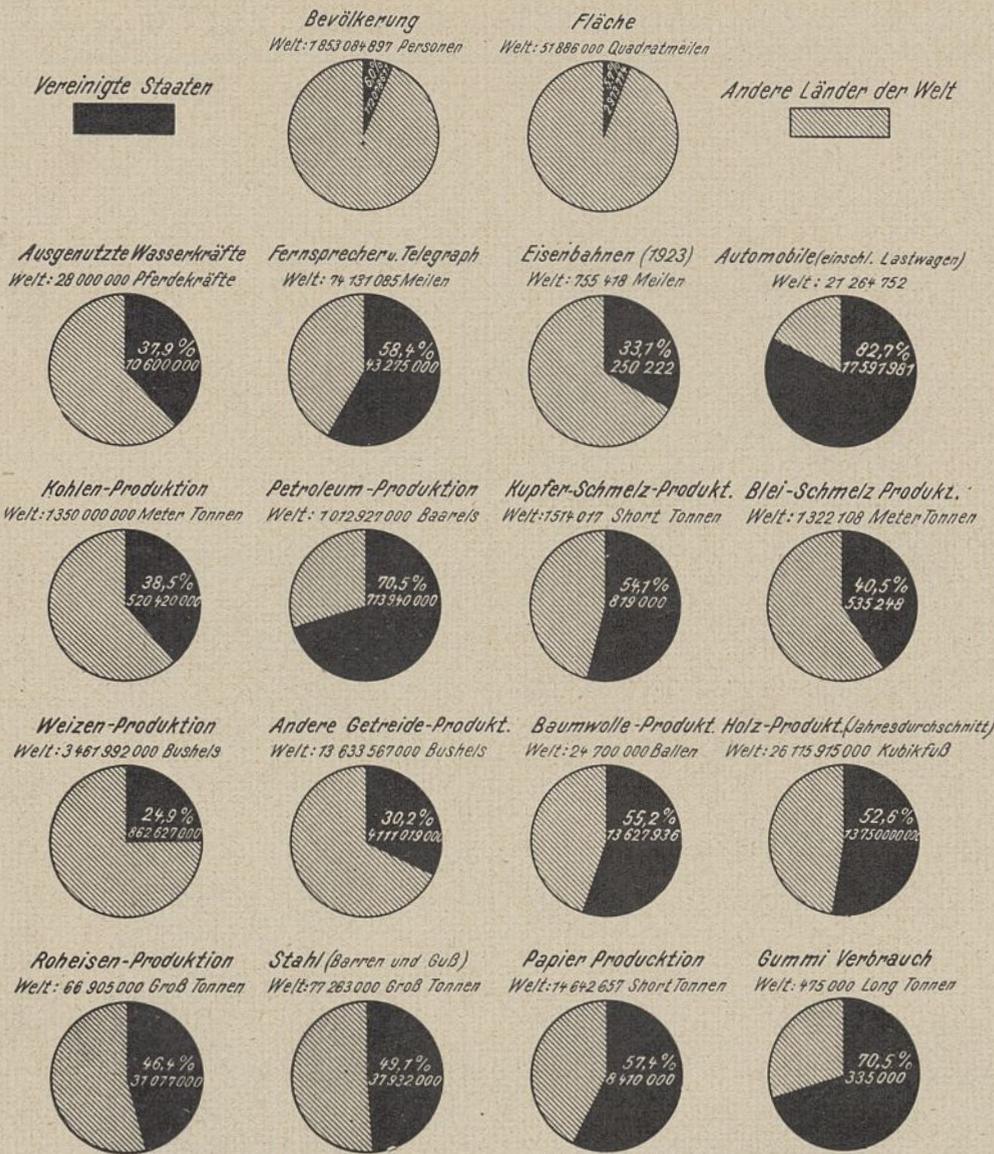


Abb. 2. Wirtschaftliche Lage der Vereinigten Staaten und der Welt im Jahre 1924.

gedehnt worden als in diesem Lande. Die besten, die zähesten und tatkräftigsten Menschen aller Rassen und Völker, die als Auswanderer in dem Lande der unbegrenzten Möglichkeiten zusammenströmten, sind diesem Entwicklungsprozeß dienstbar gemacht worden. Sie haben

Gesamtbevölkerung. Die Union zählt 68 Großstädte, unter denen sich 12 Riesenstädte mit über 500 000 Einwohnern befinden¹⁾. Die meisten dieser pilzartig aufgeschossenen Städte sind mit unerhörter Schnelligkeit gewachsen und haben sich im Laufe von knapp hundert Jahren

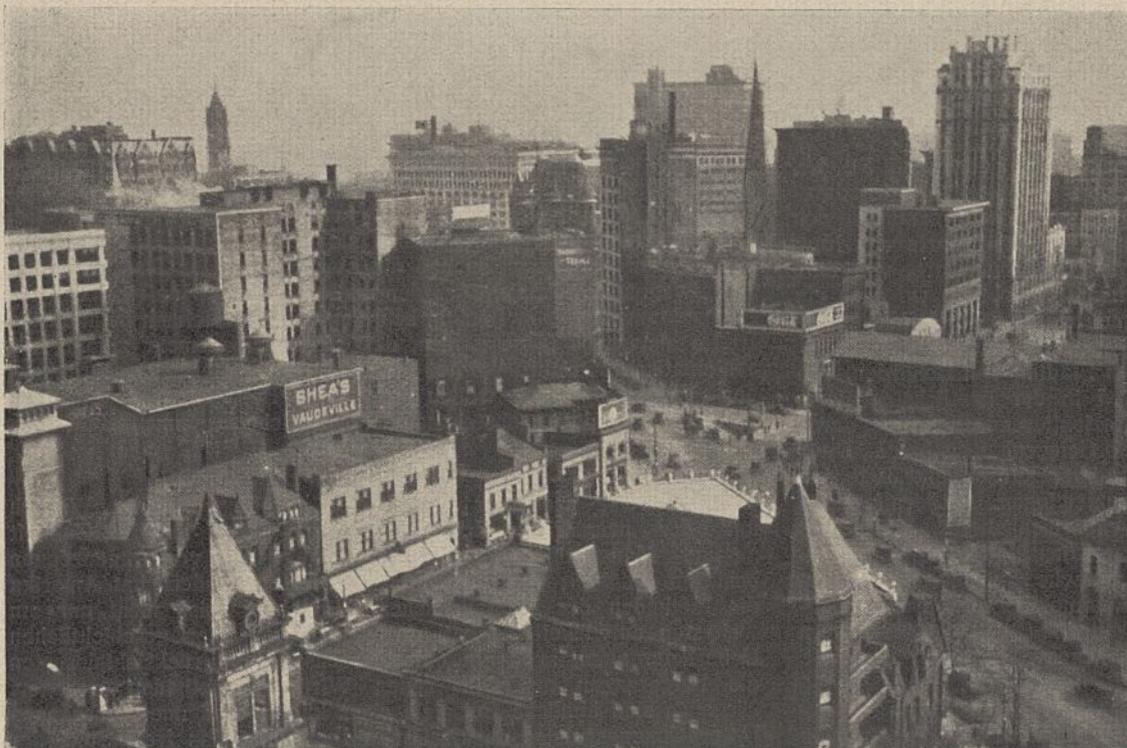


Abb. 3. Buffalo, typisches Durcheinander der Bebauung.

als Pioniere der Arbeit, gestützt auf die reichsten natürlichsten Hilfsquellen, in kaum hundert Jahren dieses Land zu dem gemacht, was es heute ist: das fortgeschrittenste und reichste Industrieland der Welt (Abb. 2).

Der Vorsprung, den Amerika in der Entwicklung der kapitalistischen Wirtschaft gewonnen hat, darf als ausgemacht gelten, und dieser Vorsprung wurde in einem Tempo gewonnen, das außer allem Vergleich steht. Die erholsame Muße der Ueberfahrt bietet willkommenen Anlaß, die vorzüglich ausgewählte Amerikaliteratur der Schiffsbibliothek gibt günstige Gelegenheit, sich noch einmal die Zahlen über die Zunahme und Verteilung der Bevölkerung zu vergegenwärtigen, in denen dieser unbändige Wachstumsprozeß sich widerspiegelt. Kein anderes Land der Erde hat im Laufe des 19. Jahrhunderts eine ähnlich rasche und starke Zunahme der Bevölkerung zu verzeichnen, kein anderes Land hat auch ein derart übersteigertes Wachstum und ein schnelleres Aufblühen der Großstädte erlebt wie Amerika.

Die erste Volkszählung, die im Jahre 1790 stattfand, zu einem Zeitpunkt also, wo die junge, neu-englische Kolonie des Ostens sich eben ihre Unabhängigkeit erkämpft und in ihrer staatlichen Existenz gefestigt hatte, ergab für den jungen Staat eine Gesamtbevölkerung von 3,93 Millionen. Im Jahre 1870 war die Bevölkerung bereits auf 38,6 Millionen angewachsen, und nach der letzten Volkszählung des Jahres 1920 beträgt die Einwohnerzahl der Vereinigten Staaten 105,7 Millionen. Die Bevölkerung hat sich somit in 130 Jahren um das 26fache vermehrt. Vergleichsweise betragen die Bevölkerungsziffern für Deutschland um 1800 24,5 Millionen, 1850 35 Millionen, 1920 65 Millionen.

Parallel mit dieser außer jedem Vergleich stehenden Bevölkerungszunahme geht ein schnelles und ununterbrochenes Anwachsen der städtischen Bevölkerung. Der Anteil der städtischen Bevölkerung, der bei der ersten Volkszählung des Jahres 1790 noch 3,4 vH betrug, war bis 1870 bereits auf über ein Fünftel gestiegen und beträgt nach dem Zensus von 1920 bereits mehr als die Hälfte (51,4 vH) der

Gesamtbevölkerung. Die Union zählt 68 Großstädte, unter denen sich 12 Riesenstädte mit über 500 000 Einwohnern befinden¹⁾. Die meisten dieser pilzartig aufgeschossenen Städte sind mit unerhörter Schnelligkeit gewachsen und haben sich im Laufe von knapp hundert Jahren aus dorfählichen Siedlungen zu Millionenzentren entwickelt. Chicago, bis 1832 noch ein Dorf, ist bis zum Jahre 1920 zu einer Riesenstadt von 3,2 Millionen Einwohnern angewachsen, die ein Gebiet von 900 qkm bedeckt. Ein besonders charakteristisches Beispiel dieser treibhausartigen Entwicklung bildet Detroit, die jüngste unter den amerikanischen Großstädten, die sich im letzten Jahrzehnt zum Zentrum der amerikanischen Automobilindustrie entwickelt hat. Um 1810, zur Zeit der Gründung, betrug die Einwohnerzahl dieser Stadt etwas über anderthalb Tausend, 1860 war sie auf rund 46 000 angewachsen, 1910 war die halbe Million erreicht und 1923 die erste Million bereits beträchtlich überschritten (Abb. 3). Mit diesem Wachstumstempo steht Detroit unter den amerikanischen Städten außer jeder Konkurrenz, und mit seiner heutigen Einwohnerziffer ist es jetzt hinter New York, Chicago und Philadelphia an die

¹⁾ K. Hassert, Die Vereinigten Staaten von Amerika, Tübingen 1922, S. 82.

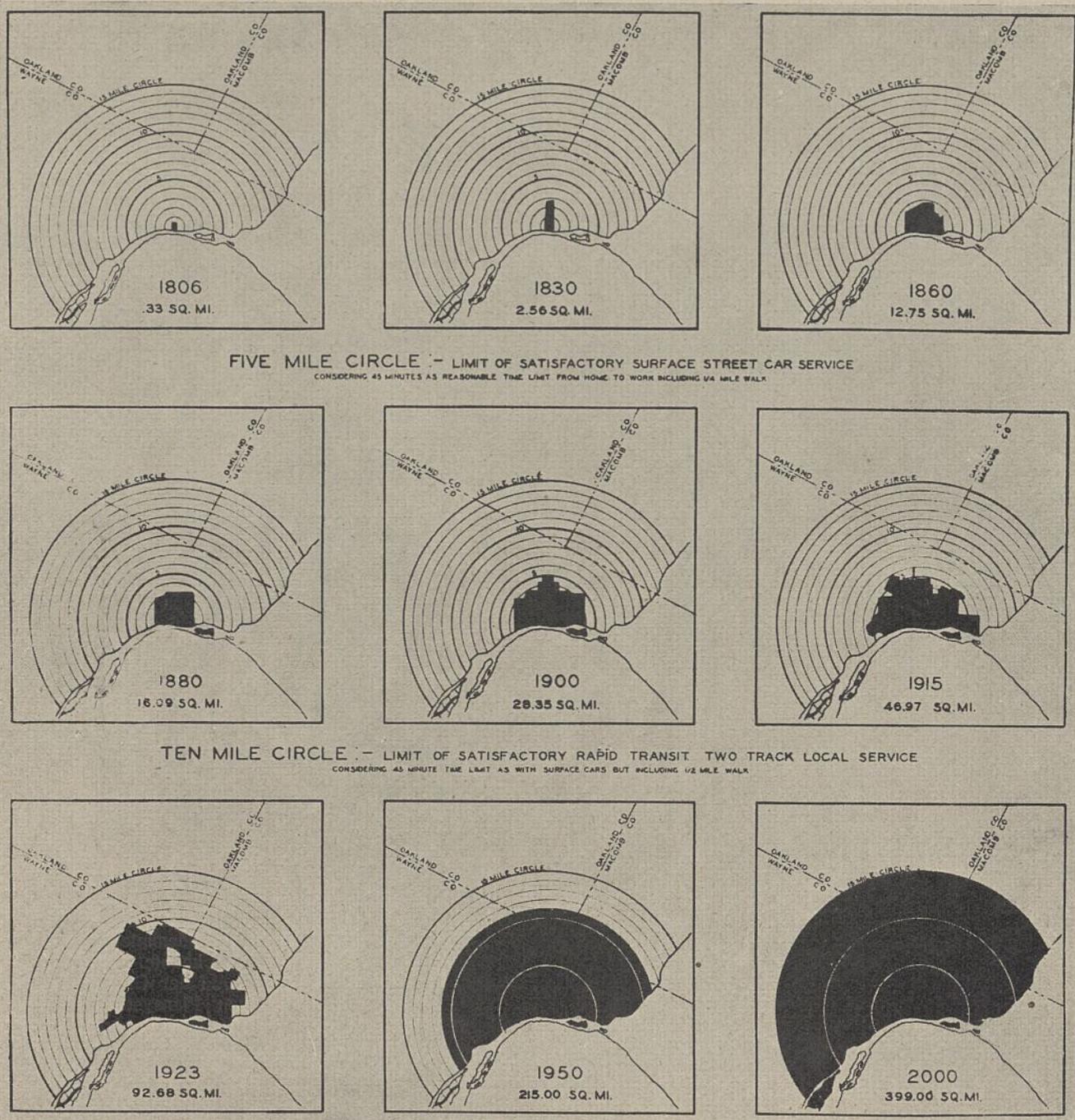


Abb. 4. Wachstum von Detroit von 1806 bis 1923.

vierte Stelle unter den Großstädten Amerikas gerückt. Um 1800 betrug die Einwohnerzahl New Yorks rund 80 000, heute beherbergt diese Riesenstadt in ihren Grenzen etwa den neunten Teil der Gesamtbevölkerung der Vereinigten Staaten, durch ihren Hafen flutet nahezu die Hälfte der amerikanischen Ausfuhr, mehr als vier Fünftel aller Geldgeschäfte des Landes werden hier erledigt, und der Wert der an diesem Platz erzeugten Güter beträgt etwa ein Siebtel des gesamten Produktionswertes des Landes.

Solchen Ziffern hat Europa nichts Gleichwertiges gegenüberzustellen. Sie bestätigen indessen nicht nur den Vorsprung der amerikanischen Entwicklung, sie deuten auch darauf hin, daß in der Neuen Welt die Probleme, die uns in der Alten beschäftigten, in verschärftem Maße vorhanden sind und in einer zugespitzteren Form hervortreten müssen. Auch in Europa sind die Städte durch das gefällartige Zusammenströmen der Bevölkerung in den Zentren des Handels und der Industrie, das die neue wirtschaftliche Entwicklung mit sich brachte, nach Zahl und Größe unablässig gewachsen. Dieses ungesunde, in Maß und Tempo übersteigerte Wachstum hat die meisten Großstädte bereits in eine äußerst gefährliche Lage gebracht. Mehr und mehr behindert, ja geradezu gelähmt durch ihre übersteigerte Größe und Ausdehnung, sind sie heute in vielen Fällen kaum noch imstande, ihre wirtschaftliche und soziale Funktion ordnungsmäßig zu erfüllen. Und wenn man in Europa angesichts dieser ernststen und bedenklichen Lage bereits von einer Krisis der Großstadt zu sprechen beginnt, so darf man füglich erwarten, diesen kritischen Zustand in schärferer Ausprägung in den amerikanischen Städten anzutreffen, wo der Wachstumsprozeß in einem unvergleich-



Abb. 5. New York, typische Miethausstraße.

lich viel schnelleren Tempo und überdies noch ungehindert durch historische Bindungen vor sich gehen konnte.

Erfüllt von dem Bewußtsein, daß das Großstadtproblem unter den großen sozialen Problemen unserer Zeit an vorderster Stelle



Abb. 6. Pittsburg, Kirche zwischen Wolkenkratzern.

steht, durchdrungen von der Ueberzeugung, daß für die Lösung dieses ernststen und schwerwiegenden Problems die besten Kräfte eingesetzt werden müssen, wenn anders der Menschheit wieder gesunde und natürliche Arbeitsbedingungen gewonnen werden sollen, reist man nach den Vereinigten Staaten, um dieses Problem in seiner schärfsten Ausprägung kennen zu lernen, um die Versuche zu studieren, die ein mächtiges und tatkräftiges Volk zu seiner Lösung unternommen hat, um an diesen Versuchen zu lernen und, wenn möglich, Schlüsse für die Zukunft daraus zu ziehen.

I. Städtebau.

1. Das Stadtbild. Die Vorstellung, die man gemeinhin mit dem Bilde der amerikanischen Stadt verbindet, ist entweder gewonnen nach jener Art von photographischen Aufnahmen, wie sie, einem Sensationsbedürfnis zu dienen, häufig in illustrierten Tagesblättern und Wochenschriften veröffentlicht werden: malerische, von irgendeinem unzugänglichen Standpunkt aufgenommene Stadtansichten, geschickte Fliegerbilder von Wolkenkratzern, die den beabsichtigten Eindruck des Ungewöhnlichen nicht verfehlen. Oder diese Vorstellung gründet sich auf jene großartigen Pläne für den Ausbau der sogenannten bürgerlichen Zentren (civic centres), die die meisten amerikanischen Städte aufgestellt und zum Teil auch durchgeführt haben: imposante städtebauliche Anlagen, wo mit strenger axialer Bindung eine stattliche Reihe öffentlicher Monumentalbauten zu feierlichen Gruppen von repräsentativer Wirkung zusammengestellt sind.

Anlagen, die gewöhnlich als Kraftproben für den schöpferischen Geist des amerikanischen Städtebaues und zugleich als Musterleistungen großgearteter bürgerlichen Baugesinnung gepriesen werden.

So geschickt jene Ausschnitte gewählt, so charakteristisch diese Pläne für die repräsentativen Bestrebungen des amerikanischen Städtebaues sein mögen, sie sind nicht die eigentlich entscheidenden Teile, durch die das Gesamtbild der amerikanischen Städte bestimmt wird. Die Wirklichkeit entspricht nicht dem malerisch-reizvollen noch den repräsentativ-monumentalen Bilde, das man nach solchen Ausschnitten in der Vorstellung trägt. Das Bild der amerikanischen Großstädte zeigt unverkennbar die Spuren raschen und überhasteten Wachstums. Seit der Mitte des 18. Jahrhunderts etwa, als die Städte, gefördert durch eine neue Blüte von Handel und Gewerbe, sich immer schneller auszuweiten begannen, kam für die Stadterweiterung das berüchtigte Schachbrettschema mit seiner rechtwinkligen Blockaufteilung in Aufnahme. Mit diesem Aufteilungssystem glaubte man den Anforderungen des Verkehrs und Handels am besten Rechnung zu tragen. Im übrigen entsprach es den Bedürfnissen nach schneller Lösung der gestellten Aufgabe in vollkommenster Weise. Sobald die Grenzen der neuen Stadterweiterung festgelegt waren, genügte beinahe ein Tag, um den neuen Stadtplan fertigzustellen. Die Geschwindigkeit, mit der solche Pläne ausgelegt, die Leichtigkeit, mit der das Gelände aufgeteilt werden konnte, entsprach der Hast der Entwicklung und rechtfertigt insoweit wenigstens die Einführung dieses starren Schemas, das den natürlichen Geländebeziehungen und der Art der Bodennutzung wenig Rechnung tragen konnte.

Auf der Grundlage dieses schematischen Plansystems wurden die neuen Stadtgebiete, ohne Rücksicht auf die topographischen Bedingungen des Geländes und die alten natürlichen Wegführungen, der Bebauung erschlossen. Und diese alten Fluchtlinien sind vielfach im Innern der Städte bis auf den heutigen Tag unverändert beibehalten worden, trotz der vollständig veränderten Bau- und Verkehrsbedürfnisse der Gegenwart. Das Wolkenkratzer Viertel von New York, auf der Südspitze von Manhattan, erhebt sich auf einem Stadtplan, der im

Jahre 1811 aufgestellt wurde, zu einer Zeit, als die schmalen Straßen noch beiderseits mit dreigeschossigen Reihenhäusern besetzt waren.

Diese historische Entwicklung erklärt die gefährliche Zusammenballung des Verkehrs und viele andere Schwierigkeiten, unter denen die amerikanischen Großstädte namentlich im Bezirk ihrer City heute zu leiden haben. Da es auch sonst bis in die neueste Zeit hinein an regulierenden Vorschriften für die Bebauung fehlte, so hat sich die neuere Entwicklung der Städte fast ausschließlich unter dem Einfluß einer ungezügelter Bodenspekulation vollzogen. Für die Gestaltung des Stadtbildes sind diese Entwicklungsgrundlagen wenig günstig gewesen. Die Vorherrschaft des Rechteckplanes, der für den amerikanischen Städtebau zu einer Art Tradition geworden ist, macht das Bild der Städte in vielen Teilen öde und langweilig. In den älteren Wohnvierteln gleitet die Bebauung an den geraden, endlosen Straßen gleichförmig in trostloser Eintönigkeit dahin (Abb. 5). Andererseits hat das Fehlen regulierender Bauvorschriften vielfach zu einem unbeschreiblichen Durcheinander der Bebauung geführt. In den Geschäftsvierteln wechseln Warenhäuser mit Fabrikbauten, Autogaragen und Kinotheatern. Zwischen Bahnhöfen, Schuppen und Lagergebäuden schieben sich Parkflächen für Automobile; kleine, biedermeierisch bescheidene Gotteshäuser stehen erbarmungswürdig eingekeilt, zwischen turmhohen Bureaubauten (Abb. 6); elegante Warenhäuser und vornehme Hotels erheben sich in der nächsten Nähe schäbiger Holzbuden und abbruchreifer Häuser mit bretterschalten Fenstern; auf jeder leeren Eckbaustelle machen sich die aufdringlichen, grell

bemalten Gasolinstationen breit; alle Dächer sind dicht besetzt mit Aufbauten aller Art, mit Scharen von Schornsteinen, Oberlichtern, Entlüftungsrohren und Wassertanks (Abb. 7), und an jeder Stelle, die nur irgend dem Auge erreichbar ist, ragen hohe Plakatwände auf und riesige Eisengerüste für Lichtreklame, die während der Nacht das bunte Feuerwerk ihrer Glühlampen auf die Straße hinabsenden (Abb. 9 und 10). Und diese üble, verdorbene Gischt brandet in breiter Woge gegen die hohen, kahlen Brandmauern der Wolkenkratzer, die einzeln oder in ganzen Rudeln dazwischen sich auftürmen: ein unbeschreibliches Chaos von niederziehender, lähmender, beleidigender Häßlichkeit (Abb. 3 und 11).

Es kommt hinzu, daß sich das Stadtbild ständig wandelt und infolge des sprunghaften Wachstums der Bevölkerung dauernder Umformung und Veränderung unterworfen ist. Durchschnittlich ist in jedem der letzten Jahre eine Stadt von etwa 500 Gebäuden auf Manhattan Island niedergerissen und dafür eine andere von gleichem Umfang neu errichtet worden. In den Geschäftsvierteln der Stadt haben wir an belebter Verkehrsstraße den Abbruch von Häusern beobachtet, die eine Lebensdauer von zehn, allenfalls fünfzehn Jahren erreicht haben, und zwar von Häusern solidester Konstruktion, die in den edelsten und teuersten Materialien hergestellt waren (Abb. 12). Unter solchen Umständen ist die Arbeit des Architekten wenig dankbar, so lohnend der Beruf als Geschäft auch sein mag. Im übrigen kann sich in solchem Chaos auch die beste Einzelleistung nicht behaupten. Auch die guten Bauten, die in dem geistvollen Plan und in der Sorgfalt des Details der Lehre der Ecole des Beaux Arts alle Ehre machen — und es gibt deren eine überraschend stattliche Anzahl — sind dazu verurteilt, in der Brandung unterzugehen, wie die meisten öffentlichen Gebäude und die Turmhäuser in der Masse verschwinden.

Alle diese Umstände wirken zusammen, um dem Bilde der amerikanischen Städte den Stempel des Provisorischen und Unfertigen auf-



Abb. 7. New York. Wolkenkratzerchaos.

zudrücken (Abb. 13). Selbst New York, die am meisten europäische der amerikanischen Städte, ist in diesem Sinne über das kolonialhafte Aussehen seines Stadtbildes noch nicht hinaus gelangt. Auch diese Stadt trägt in vielen Teilen heute noch den unverkennbaren Charakter von Wildwest. Wie viel mehr gilt das für Pittsburg oder Chicago und die jüngeren Städte, die, wie etwa Detroit, auf eine kaum fünfzigjährige Entwicklung zurückblicken.

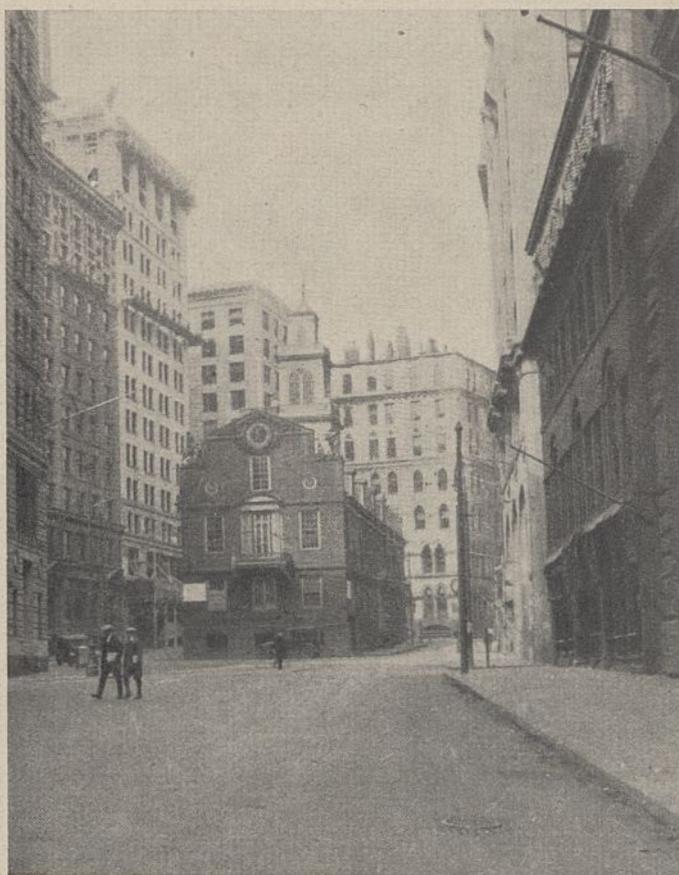


Abb. 8. Boston, Old State House zwischen Wolkenkratzern.



Abb. 9. New York, Riesenplakat und Eisengerüste für Lichtreklame.



Abb. 10. New York, Lichtreklame am Oberen Broadway (Theaterviertel).

2. Wolkenkratzer. Der Exponent dieses ungeordneten und ungebändigten Wachstums ist der Wolkenkratzer. Entstanden in New York und dort angeblich erzwungen, weil die schmale Spitze von Manhattan Island, auf der sich die Geschäftsstadt zusammendrängt, eine Ausbreitung nicht zuließ und der erforderliche Bureau-raum daher nur durch Stockwerkshäufung gewonnen werden konnte, hat sich der Wolkenkratzer nach und nach auch in anderen Städten eingebürgert, und heute ist es das Hochhaus, das überall dem Bilde der amerikanischen Städte die charakteristische Note gibt.

Lage der Geschäftsstadt im spitzen Mündungswinkel zweier Ströme sich noch am ehesten mit den örtlichen Bedingungen New Yorks vergleichen ließe, sondern ebenso in allen anderen amerikanischen Großstädten, wo andere als spekulative Gründe für die Einführung dieses Bautyps kaum maßgebend gewesen sein können.

In aufschlußreicher Weise wird diese Seite des Hochhausproblems beleuchtet in einem Bericht, den die National Association of Building Owners and Managers kürzlich über die Ursachen vorzeitigen Veraltens von Bureauhäusern erstattet hat²⁾. Dieser Bericht,

für die Beurteilung des Problems darum besonders wertvoll, weil er aus dem Lager der Grundstückseigentümer stammt und somit die Auffassung der unmittelbar interessierten Kreise darlegt, gibt nicht nur lehrreichen Aufschluß über die unverhältnismäßig kurze Lebensdauer der Bureauhochhäuser, deren Einrichtungen meist schon sehr bald als veraltet empfunden werden, er bringt auch den eindeutigen Beweis dafür, daß diese Bauweise, einmal zugelassen, sich zwangsläufig weiter potenzieren und zu immer neuen Stockwerkshäufungen führen muß. Und er enthält damit eine ernsthafte und sehr beachtenswerte Warnung gegenüber den Bestrebungen jener Kreise, die immer wieder einer, wenn auch begrenzten und regulierten Zulassung des Hochbaues in den deutschen Großstädten das Wort reden.

Nach den Erfahrungen jener Gesellschaft muß ein Gebäude, um als nutz-

²⁾ „The Effect of Obsolescence on the Useful and Profitable Life of Office Buildings“ by Earle Shultz.



Abb. 11. New York, das untere Geschäftsviertel (Downtown) aus der Vogelschau.

bringende Anlage für ein Geschäftshausgrundstück zu gelten, mindestens den gleichen oder einen größeren Wert haben als das Grundstück, auf dem es errichtet ist. Es folgt also daraus, daß der Gebäudewert im gleichen Verhältnis mit dem Bodenwert steigen muß. Infolge des sprunghaften Wachstums der Städte steigen aber die Bodenwerte in den Geschäftshausvierteln außerordentlich schnell, so daß der Durchschnittswert eines Gebäudes in der Regel nur im ersten Jahr seines Bestehens gleich dem Wert des Bodens ist, auf dem es steht. Die fortschreitende Wertsteigerung des Bodens vermindert damit im Laufe der Zeit den Wert des Gebäudes oder den Wert, den das Gebäude als Kapitalanlage darstellt, und zwar so weit, daß es als unrentabel anzusehen ist. Dann ist der Zeitpunkt gekommen, wo das Gebäude abgerissen und durch einen Neubau ersetzt werden muß, der einen höheren, zumindest den gestiegenen Bodenwerten gleichkommenden Kapitals-

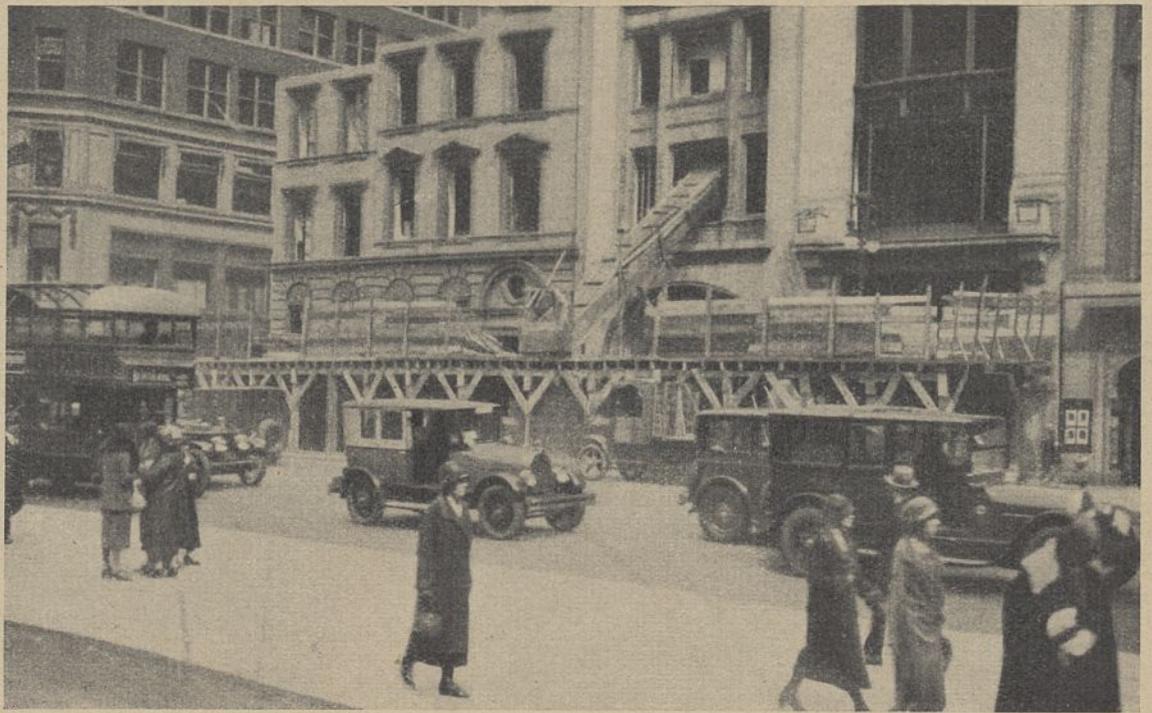


Abb. 12. New York, Fünfte Avenue. Abbruch neuer Häuser.



Abb. 13. New York, Neues Miethausviertel River Side.

wert darstellen muß. Dieser erhöhte Bauwert wird dadurch erzielt, daß die Höhe der Gebäude abermals gesteigert, daß die Anzahl der Geschosse wiederum vermehrt wird!

Nach den Ergebnissen der angeführten Untersuchung, die neben den Ursachen auch das Tempo des Veraltens von Bureauhäusern zu ergründen bemüht ist, zeigt sich, daß der Bodenwert nach 50 Jahren durchschnittlich auf das Sechsfache gestiegen ist. Auf Manhattan ändern sich die Bodenwerte infolge des unvergleichlichen Wachstumstempos der Riesenstadt sehr viel schneller, so daß die Gebäude hier oft ihren Wert verlieren, ehe sie überhaupt irgendwelche sichtbaren Zeichen von Abnutzung aufweisen. Nach einer Eingabe des Vorsitzenden der New Yorker Steuerbehörde waren einzelne Gebäude in Manhattan bereits nach fünf Jahren in diesem Sinne „veraltet“, so daß sie eine unrentierliche Belastung des Baugrundes darstellten. Diese Umstände bilden mit eine der Ursachen für die ständige Umgestaltung, in der sich das Stadtbild befindet.

Um beiläufig auch einen zahlenmäßigen Begriff von der Steigerung der Bodenwerte in den amerikanischen Städten zu geben, seien hier ein paar Angaben aus der mir zugänglich gewordenen Literatur angeführt³⁾. In Boston haben sich die Boden-



³⁾ G. B. L. Arner, Landvalues in New York City, New York 1922. Report of New York Commission of Housing and Regional Planning, March. 6, 1925.

Abb. 14. New York, Blick vom Woolworth Building Broadway abwärts.

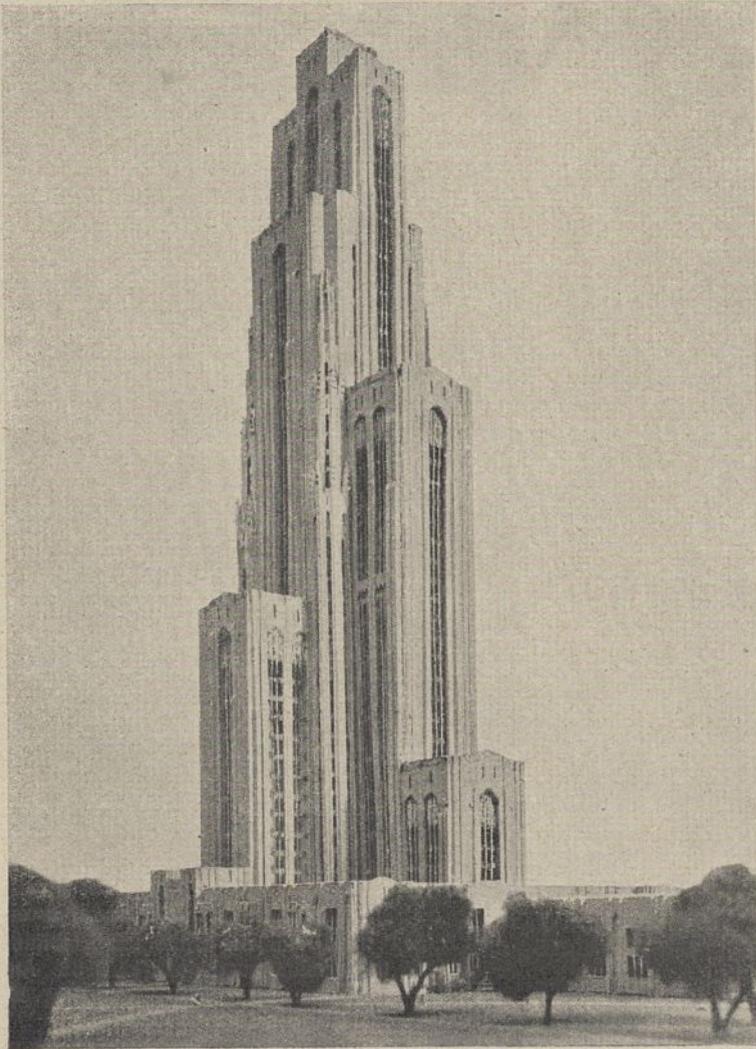


Abb. 15. Pittsburg, Cathedral of Learning. Modell.

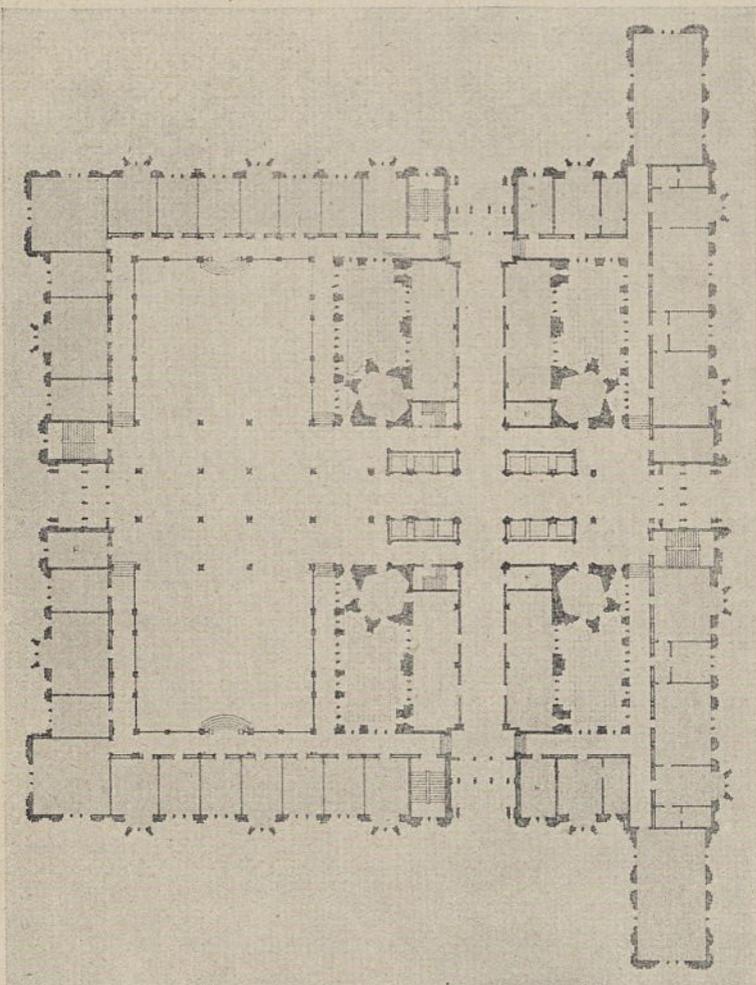


Abb. 17. Pittsburg, Cathedral of Learning. Erdgeschoß.

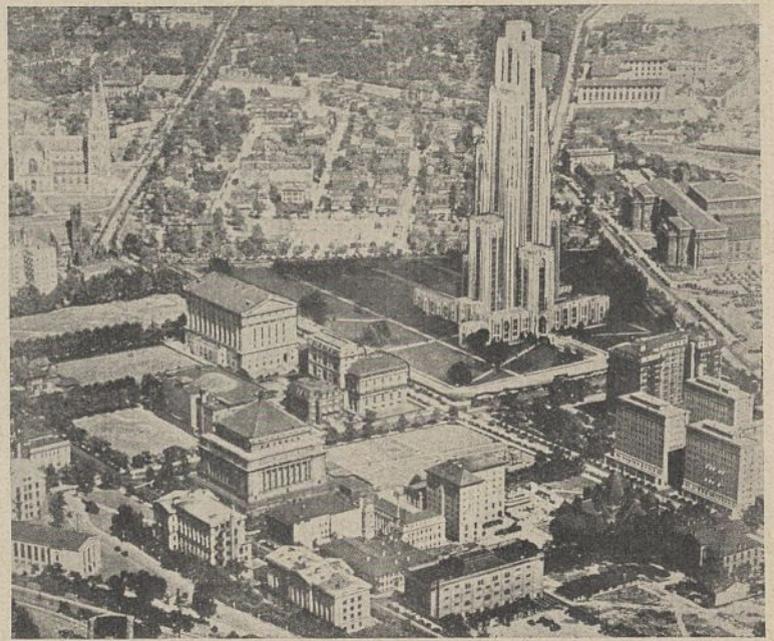


Abb. 16. Pittsburg, Cathedral of Learning in der Umgebung.

werte während der letzten 30 Jahre etwa verdoppelt. Auf Manhattan haben sie sich seit dem Jahre 1800 siebenmal, seit 1850 dreieinhalbmal verdoppelt, und zwar sind sie von 25 Millionen Dollar im Jahre 1800 auf 250 Millionen Dollar im Jahre 1850 gestiegen. Für das Jahr 1900 wird der Bodenwert auf 2—2,5 Billionen Dollar geschätzt, für 1906 auf 3,4 Billionen Dollar. Der durchschnittliche Wertzuwachs betrug zwischen 1800 und 1900 jährlich rd. 5 vH. In Brooklyn haben sich die Bodenwerte in rd. 100 Jahren mehr als achtmal verdoppelt. Sie sind von 1,8 Millionen Dollar im Jahre 1800 auf 650 Millionen Dollar im Jahre 1906 gestiegen. In Chicago sind die Steuerwerte des Bodens von 1880 bis 1922 um 1235 vH gestiegen bei einer gleichzeitigen Bevölkerungszunahme von 437 vH. In Omaha stiegen die Bodenwerte in 30 Jahren um 538 vH bei einer Bevölkerungszunahme von 135 vH und in den letzten 10 Jahren um weitere 136 vH, während gleichzeitig die Bevölkerung nur um 27 vH gewachsen ist.

Diese ungeheure Aufblähung der Bodenwerte ist es, die den Wolkenkratzer hat entstehen lassen. Sie hat eine hemmungslose Bodenspekulation entfesselt, die durch eine immer weiter getriebene Stockwerkshäufung jene imaginären Werte zu realisieren bestrebt war. Mag sein, daß dabei zu Anfang auch der Wunsch nach einer auf-

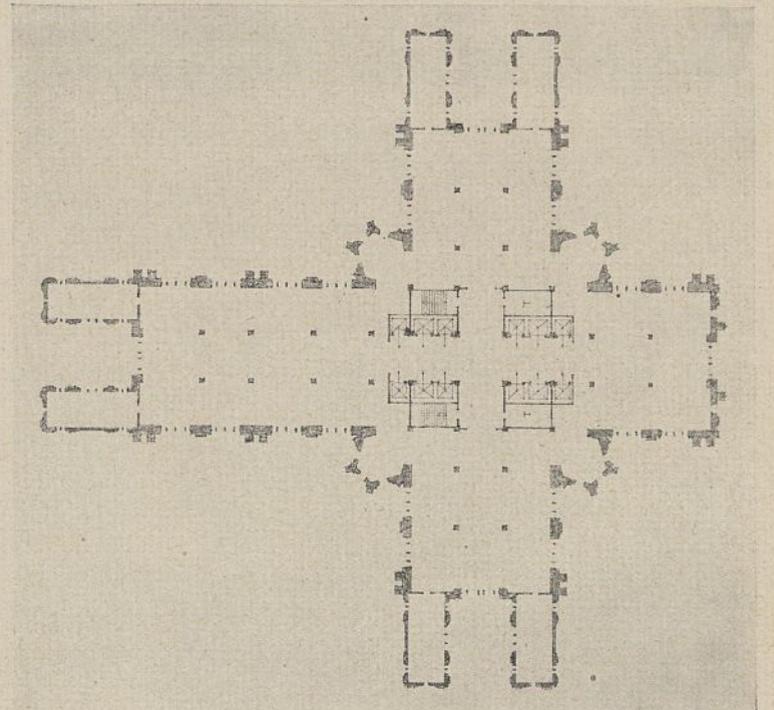


Abb. 18. Pittsburg, Cathedral of Learning. 5. bis 10. Geschoß.

Gesamtfläche rund 260 Quadratfuß, Frontlänge einschl. der Flügelbauten 360 Fuß. Die vier untersten Geschosse enthalten Klassenräume und Hörsäle. Im Erdgeschoß liegt das große Studentenfoyer (190×70 Fuß, durch 2 Geschosse gehend).

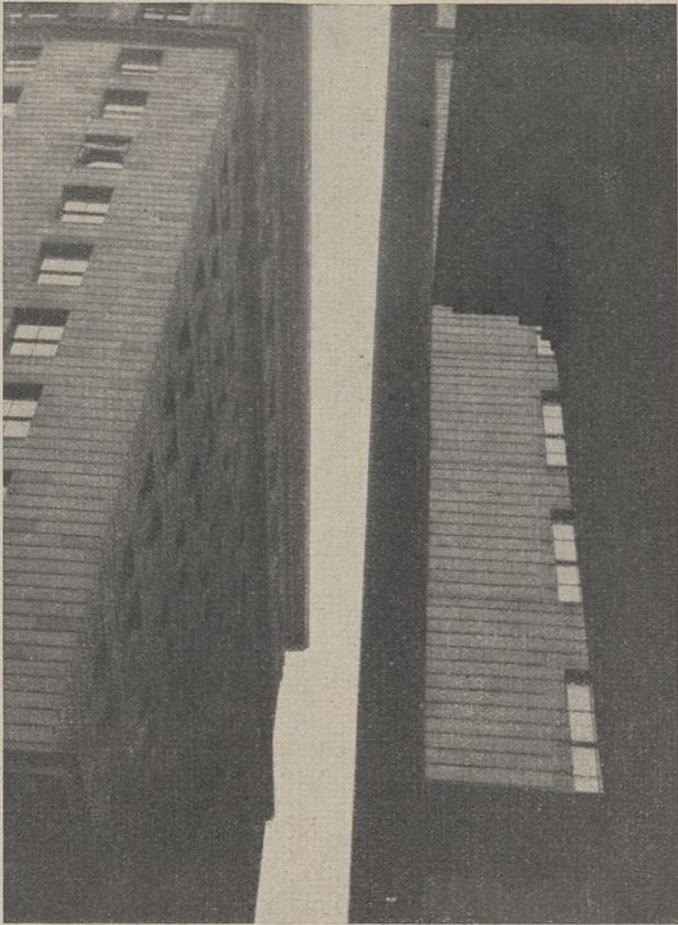


Abb. 19. Philadelphia, Luftraum einer Hochhausstraße.

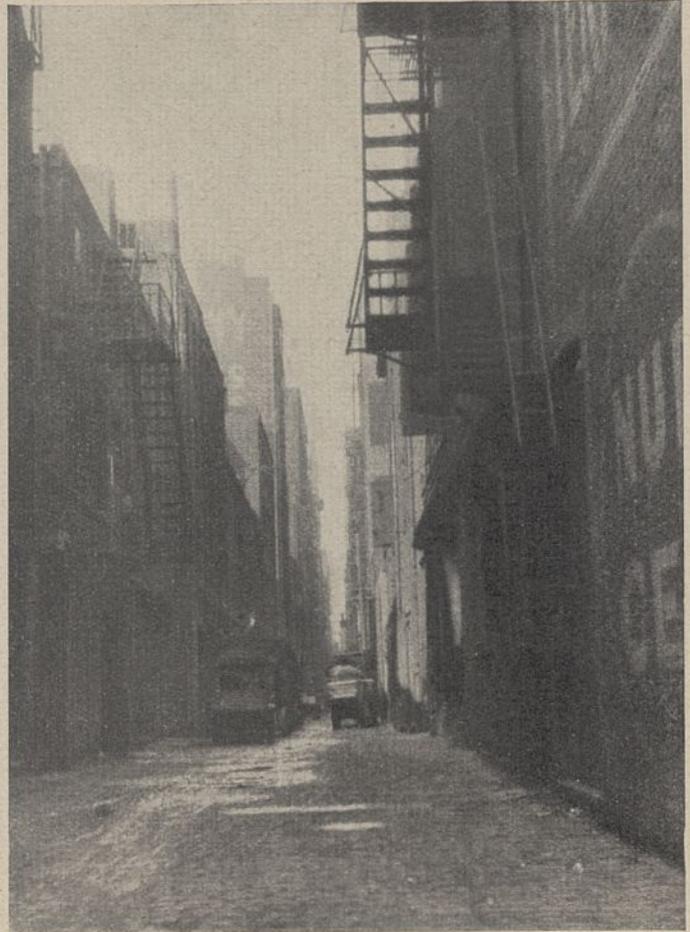


Abb. 20. Pittsburg, Hinter den Wolkenkratzern.



Abb. 21. Pittsburg, Hinter den Wolkenkratzern.

fallenden und eindringlichen Reklame mit im Spiele war, und daß dieser Wunsch den Plan hat reifen lassen, durch Errichtung von Riesenhäusern, die durch das Ungewohnte ihres Maßstabes verblüffen, ein wirksames Mittel für Advertisements zu schaffen. Sicherlich hat auch hier das Streben nach dem „räumlich Großen“ mitgesprochen, das in diesem Lande der magnificent distances, wie Friedrich Ratzel bemerkt hat, den fehlenden Sinn für wahre Monumentalität ersetzt, und das in den drei populären, den Inbegriff aller Wertung bildenden Superlativen „the biggest, the largest, the most expensive“ seinen beredten Ausdruck findet (Abb. 14).

Um auch aus neuester Zeit ein charakteristisches Beispiel für diese expansive, nachhaltig auf Reklamewirkung bedachte Bausucht anzuführen, mag in diesem Zusammenhang das sonderbare Projekt für einen Wolkenkratzer Erwähnung finden, den man in Pittsburg für die Zwecke einer Universität errichten will. In diesem Projekt für eine „Cathedral of learning“, die in dem Viertel der Carnegiestiftungen errichtet werden soll, mischt sich in höchst naiver Weise eine banale Reklamesucht mit einem sentimentalen Kulturehrgiz. Das Gebäude, das auf eine Bausumme von 10 Millionen Dollar veranschlagt ist, wird mit 52 Geschossen eine Höhe von 105 m erreichen. Neben den erforderlichen Hörsälen und Bibliotheksräumen wird es Werkstätten, Laboratorien und Erholungsräume enthalten und insgesamt Raum für 12 000 Studenten bieten (Abb. 15 bis 18).

Es ist charakteristisch für das ungeordnete, von keinerlei städtebaulichen Maßnahmen kontrollierte Wachstum der amerikanischen Städte, daß man den Bau von Hochhäusern, abgesehen von den üblichen feuerpolizeilichen Sicherungen und baukonstruktiven Vorschriften, zunächst ohne jede Beschränkung zuließ. Denn Demokratie bedeutet in diesem Lande der Freiheit, daß der Starke und Reiche, wenn es ihm seine Kraft und Mittel gestatten, ungehindert dem Schwachen und Armen Luft, Licht und Atemfreiheit rauben kann. Man behielt daher auch trotz der gesteigerten Bauhöhe unbedenklich die alten Fluchtlinienpläne bei und dachte nicht einmal daran, wenigstens die Straßenbreiten, die für eine höchstens dreigeschossige Bebauung gedacht waren, in ein angemessenes Verhältnis zu den neuen Bebauungshöhen zu setzen. So kommt es, daß in den Wolkenkratzerquartieren von New York Straßen von 10–12 m Breite zwischen turmhohen Mauern von 60 und mehr Metern Höhe hindurchführen. Gleich engen Schluchten ziehen sich diese schmalen Gassen durch das zerklüftete Steingebirge. Kein Sonnenstrahl erreicht den Grund dieser engen Schluchten (Abb. 19). Eine dumpfe, stickige Luft stagniert in ihren Höhlen. Die Arbeitsbedingungen in diesen Bureauhäusern sind demgemäß die denkbar schlechtesten. In den unteren Geschossen kann nur bei künstlichem Licht gearbeitet werden. Und die Ver-

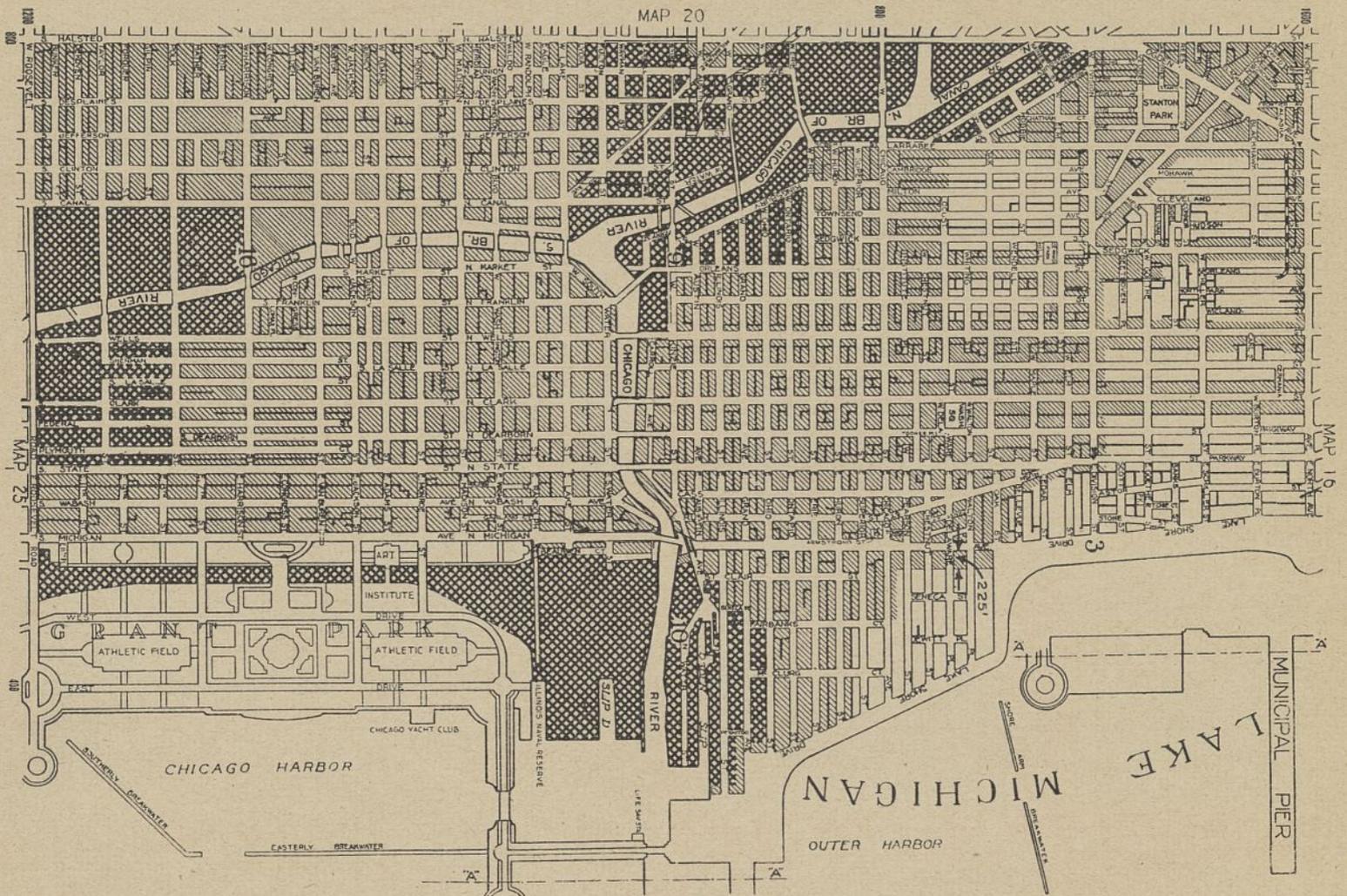


Abb. 22. Chicago, Ausschnitt aus dem Zonenplan (Geländennutzung).
Der Plan zeigt die schmalen Alleys in den jetzt von Hochhäusern besetzten Blocks des Loop Distrikts.

hältnisse sind in anderen Städten nicht besser. In Chicago führen in den Blocks innerhalb des Loop, zwischen den Rückfronten der Hochhäuser, schmale schmutzige Gassen von knapp 5 m Breite hindurch, auf denen der Kehricht und Abraum der Riesenhäuser, zu großen Bergen gehäuft, der Abfuhr harret. Der beengte Luft-raum wird durch das wirre Eisengestänge der äußeren Feuer-treppen (Abb. 20 u. 21) noch weiter vermindert: es sind die alten Alleys, die Wirtschaftswege der kleinen niedrigen Wohnhäuser, die hier ehemals gestanden haben, und sie sind in ihrer Breite unverändert beibehalten worden, als auf diesen Bauplätzen die Wolkenkratzer emporwuchsen (Abb. 22).

Stellt man sich diese ungünstigen Begleiterscheinungen des Hochhauses vor Augen und nimmt man hinzu, daß neuerdings auch die Wirtschaftlichkeit überhoher Häuser mehrfach in Frage gezogen wird⁴⁾, so wird man verstehen, daß die Begeisterung für den Wolkenkratzer in den letzten Jahren stark nachzulassen beginnt.

Was die architektonische Gestaltung der Wolkenkratzer betrifft, so hat sich im kurzen Laufe seiner Geschichte bereits ein mehrfacher Wandel in der Auffassung dieser Bauaufgabe vollzogen. Es lassen sich bis heute vier verschiedene Perioden unterscheiden, in denen jeweils andere künstlerische Gesichtspunkte für die Lösung dieser Aufgabe bestimmend waren. Zuerst wurde das Hochhaus architektonisch wie ein gewöhnliches Haus behandelt, das sich von dem üblichen Typus nur durch seine veränderten Abmessungen unterschied. Die Hochhäuser wurden behandelt als vergrößerte Renaissancepaläste und ihre Fronten demgemäß nach dem gebräuchlichen Schema mit Säulen, Pilastern und Ornamenten dekoriert. So entstanden jene überladenen Steinkolosse mit aufeinander getürmten Säulenreihen und Tempelarchitekturen, die bei allem Reichtum und selbst gelegentlicher Sorgfalt des Details, in ihrer maßstäblichen Wirkung, trotz ihrer absoluten Größe, etwas Kleineliches behalten. Als dann später der Wunsch nach Reklamewirkung die Bauhöhe immer weiter hinauftrieb, als der Bauehrgeiz sich stärker entfaltete und erst in der Errichtung des „höchsten Gebäudes der Welt“ sich völlig befriedigt zu sehen vermeinte, entstand der reine Turm-

hausbau: auf dem Sockel eines vielgeschossigen Hochhauses steigt in schlankem Aufbau ein Turm zu beträchtlicher Höhe empor. Das letzte und gelungenste Beispiel dieses Turmhaustyps stellt das bekannte Woolworth Building dar, das mit seinen 55 Geschossen bis zur Turmspitze eine Höhe von 244 Meter erreicht. Diese Idee ist inzwischen zugunsten des kubisch-geschlossenen Blocks wieder aufgegeben worden. Der Wolkenkratzer wird nun als Würfel behandelt und in großen Dimensionen architektonisch gegliedert, die dem optischen Maßstab Rechnung tragen. Durch Zusammenfassung der drei oder vier unteren Geschosse wird ein Sockel von normaler Haushöhe gebildet, und dieser Sockel erhält, als der allein in der Straßenflucht sichtbare Teil des Gebäudes, eine reiche und repräsentative architektonische Ausbildung. Die sämtlichen über diesem Sockel aufsteigenden Geschosse sind einheitlich in einer architektonisch neutralen Zone zusammengefaßt, deren glatte Fläche allein durch den lebhaften Rhythmus der zahlreichen Fensterreihen gegliedert ist. Diese glatte, flächenhafte Behandlung entspricht durchaus auch der konstruktiven Funktion der Wand, die hier nicht mehr tragende Mauer ist, sondern eher eine schützende Haut darstellt, die über das Tragergerippe der Eisenkonstruktion gespannt ist (Abb. 23). Nach oben bildet ein stark ausladendes, tief schattendes Gesims die kräftige Abschlußlinie dieses einfach gegliederten Aufbaues. Die gute, maßstäblich große Wirkung dieses neuen Hochhaustyps kann man überall in den amerikanischen Städten, am eindrucksvollsten in New York an den neuen Miethausblocks in Park Avenue beobachten (Abb. 24 und Abb. 1, S. 29).

Eine vierte und bisher letzte Form des Wolkenkratzers hat sich unter dem Einfluß der neuen Zonenordnung herausgebildet, nach deren Bestimmungen die vorgeschriebenen Höchsthöhen nur dann überschritten werden dürfen, wenn die oberen Teile des Gebäudes entsprechend hinter die Baufucht zurückgesetzt werden. Diese bei wachsender Höhe mehrfach gestaffelten Rücksprünge (set backs) ergeben mannigfache Möglichkeiten für die Gestaltung des Aufbaues, für die Gruppierung der Baumassen und für die Bildung charaktervoller Umrißlinien. Diese Möglichkeiten sind von den Architekten vielfach mit bestem Erfolg genutzt worden, und die Ergebnisse dieser Versuche deuten darauf hin, daß auf diesem Wege vielleicht der endgültige Typ des Hochhauses gefunden werden wird. Ein ausgezeichnetes Beispiel dieser neuen Lösungsversuche bildet das Shelton Club Hotel in New York, das nach Plänen von Arthur L. Harmon errichtet ist (Abb. 25).

⁴⁾ Ueber diese Frage hat der Architekt George C. Nimmons im Journal of the American Institute of Architects im November 1922 eingehende Berechnungen veröffentlicht, die sich auf seine vielseitigen Erfahrungen im Hochhausbau stützen. Ein Auszug aus diesem Aufsatz ist veröffentlicht in der „Bauwelt“ vom 14. Dezember 1922.

Es ist nicht zu leugnen, daß das Bild der amerikanischen Städte dem Wolkenkratzer ganz besondere und ungewohnte Wirkungen verdankt. Man begegnet in den Wolkenkratzervierteln bisweilen überraschenden Architekturbildern von imponierender Größe und hohem malerischen Reiz. Allerdings sind diese Bilder stets mehr das Ergebnis zufälliger Verknüpfungen als bewußter und planmäßiger städtebaulicher Gestaltung. Wenn über dem lebensvollen und bewegten Hafenbild des Hudson, über der einheitlichen Grundlinie einer unabsehbaren Reihe von Piers die mächtige Silhouette von Downtown sich aus dem Nebel löst, so scheint in diesem, in Form und Maßstab gleich ungewohnten Stadtbilde der Traum einer ausschweifenden Architektenphantasie Gestalt gewonnen zu haben. Und der verklärende Zauber des Lichts, der Rauch und Dunst über dem Wasser, der alle Einzelheiten der Architektur verschwinden läßt, geben dem Bilde dieser monumentalen Turmhausstadt einen starken malerischen Reiz. Wenn aber die bindende Kraft des Nebels erlischt, wenn sich die Masse der Turmhäuser zu einer ungeordneten Kompanie von hohen und niedrigen, großen und kleinen Einzelgebäuden auseinanderzieht, dann verschwindet auch die malerische Wirkung dieses Stadtbildes, und es bleibt nichts als der ungeordnete Aufbau dieser riesigen Wasserfront in der erschreckenden Häßlichkeit seiner Einzelheiten (Abb. 26). Jene malerischen Wirkungen erklären die Bewunderung, die das Hochhaus, vor allem in Kreisen der Architekten, gefunden hat. Die meisten von ihnen aber würden vermutlich durch den Anblick der Wirklichkeit von ihrer Verehrung geheilt werden, zu der sie gewöhnlich nur durch die interessanten und malerischen Photographien von Wolkenkratzern verführt werden.

Im übrigen ist der Wert des Wolkenkratzers für das Stadtbild wesentlich beeinträchtigt durch den Umstand, daß sich das Hochhaus ohne Beschränkung über das ganze Stadtgebiet ausbreiten konnte und auch jetzt noch, nachdem die regulierenden Vorschriften der Zonenordnung in Kraft getreten sind, zumindest für ganze Straßen und Viertel gleichmäßig zugelassen ist. Damit ist der Reiz des Einmaligen und Ungewöhnlichen und der Reklamewert des Hochhauses ebenso gemindert, wie sein architektonischer Wert, den es durch den gesteigerten Maßstab im Rahmen des Stadtbildes und der

Stadtsilhouette haben könnte. Die Häufung des Typs verflacht das Charakteristische seiner Erscheinung, und die monumentale Wirkung, die das Hochhaus, isoliert und planmäßig auf bestimmte, besonders geeignete Punkte der Stadt verteilt, ausüben könnte, ist durch die häufige Wiederholung vollständig aufgehoben. Der Turm, einst sinnfälliger Ausdruck einer gottgeweihten, zuhöchst gesteigerten Baukraft und darum immer erfüllt vom Sinn des Denkmals, gleichgültig ob heilig oder profan, ist hier vollständig seiner symbolischen Bedeutung entkleidet, seines architektonischen Wertes beraubt und zu dem fragwürdigen Zweck herabgewürdigt, die Verwaltungsbürokratie jener unpersönlichen Weltmacht zu beherbergen, die restlos und zwangsläufig umgetrieben, unablässig neue, wenn auch noch so nichtswürdige Bedürfnisse erfinden muß, um ihrem angesammelten Kapital neue Betätigungsfelder zu eröffnen.

3. Zonung. Es hat langer Zeit bedurft, bis sich im Lande der Freiheit, wo jedem das gleiche Recht zusteht, die Anschauung durchgesetzt hat, daß im Interesse des Gemeinwohls gewisse gesetzliche Beschränkungen der Privatrechte unerlässlich sind. Erst als in den Städten, angesichts der wachsenden Verkehrsschwierigkeiten und der gesundheitlichen Schäden, die eine extrem-individualistische Bauweise zeitigt hatte, die Zustände unerträglich geworden waren, fand man die Kraft zu dem Entschluß, der drängenden Forderung nach einer verschärften öffentlichen Kontrolle der Bebauung nachzugeben. Nach einer Kontrolle, die über die bisher üblichen konstruktiven und feuerpolizeilichen Vorschriften und auch über die gelegentlich schon bestehenden Höhenbeschränkungen⁵⁾ hinausging.

Das gesetzliche Instrument, das die Amerikaner zur Ausübung dieser Kontrolle gewählt haben, ist die Zonenbauordnung (zoning). Und sie sind bei der Wahl dieses Systems zugestandener-

⁵⁾ Boston darf für sich den Ruhm in Anspruch nehmen, als erste unter den amerikanischen Städten solche Höhenbeschränkungen bereits im Jahre 1898 für gewisse Teile des Stadtgebiets eingeführt zu haben. Im Jahre 1904 wurde das Stadtgebiet in zwei Bezirke eingeteilt: in den Geschäftsvierteln wurde die Höchsthöhe auf 37,5 m festgesetzt (1923 erhöht auf 46,5 m), in den Wohngebieten auf 24 bzw. 30 m.

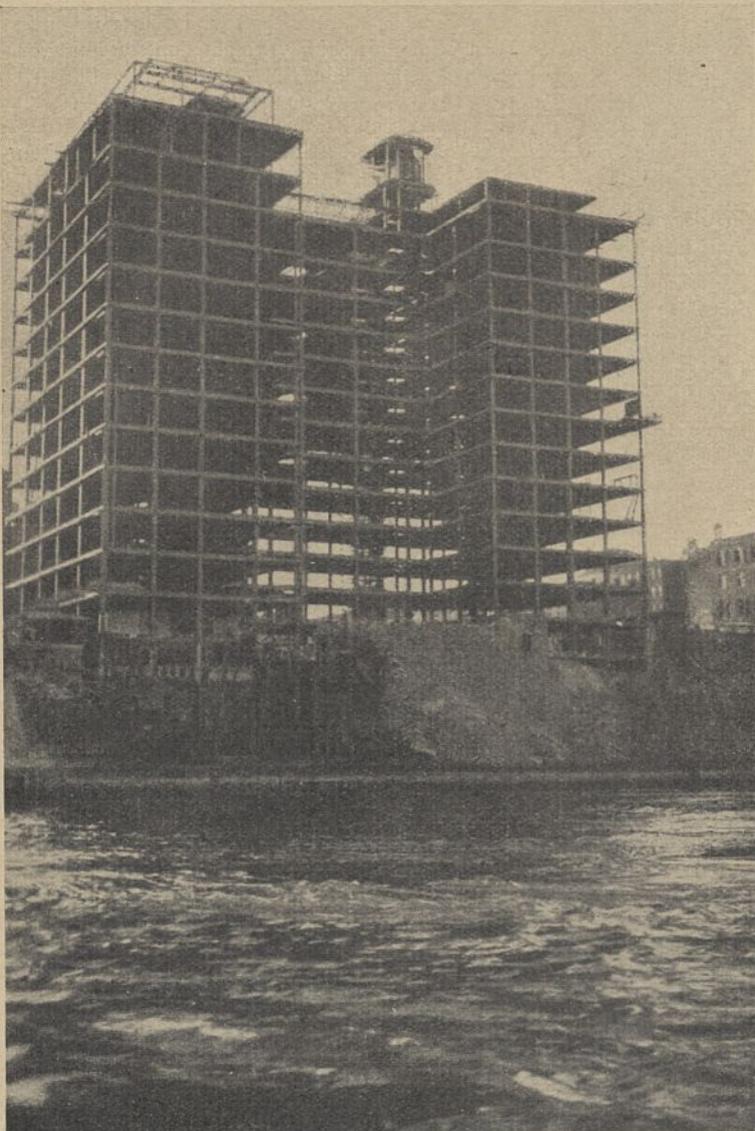


Abb. 23. New York, Rohbau eines Hochhauses am East River. Eisenkäfigkonstruktion.

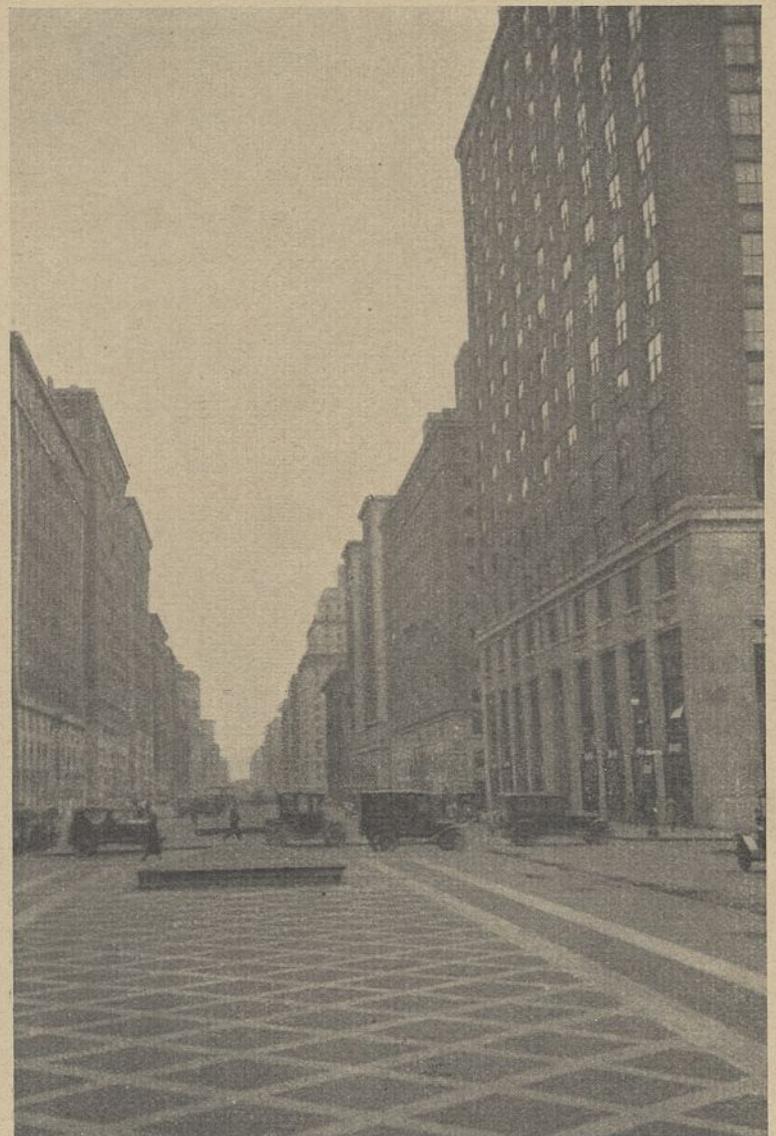


Abb. 24. New York, Park Avenue. (Siehe Abb. 1.)

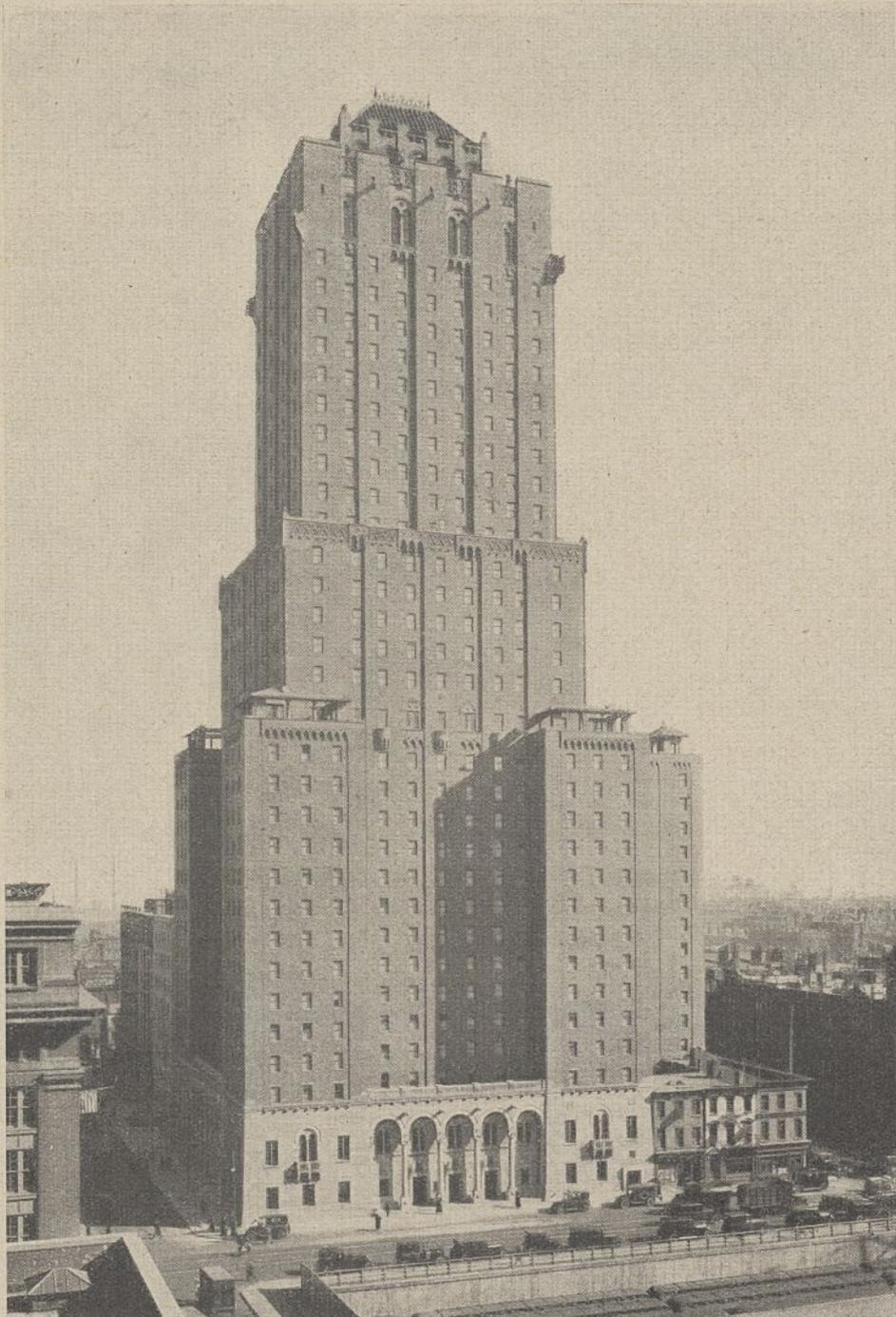


Abb. 25. New York, Shelton Club Hotel an der Lexington-Avenue.
Architekt: Arthur L. Harmon.

maßen den Anregungen und Erfahrungen des deutschen Städtebaues gefolgt. Die Zonenordnung wahrt auf der Basis polizeilicher Gewalt das öffentliche Interesse durch Einführung von Höhenbeschränkungen, durch Regelung der Bebauungsdichte und durch Vorschriften über die Nutzungsart der Grundstücke. Die Zonenordnung hat staatliche Gesetzeskraft. Sie rechnet unter die gesetzlichen Bestimmungen zur Wahrung der öffentlichen Ordnung, Gesundheit, Sicherheit und allgemeinen Wohlfahrt und wird, wie diese, von den ordentlichen Gerichten überwacht. Juristisch gilt sie als besondere Art der „police power“, deren Repräsentant die staatliche Gesetzgebung ist, die in diesem Falle ihre Rechte an die Gemeindebehörden delegiert. Gegen die Anwendung der Zonenbestimmungen kann in einzelnen Fällen Berufung bei einer besonderen Berufungsinstanz eingelegt werden.

Eine kurze zusammenfassende Uebersicht über die Aufgaben und Ziele der Zonung geben die nachstehenden Leit-

sätze, die vom City Planning Board in Boston aufgestellt sind:

1. Durch die Zonung wird das Stadtgebiet in bestimmte Bezirke eingeteilt. Diese Einteilung regelt auf der Grundlage der vorhandenen Bedingungen und künftigen Bedürfnisse die Form und Nutzung der Neubauten.
2. Die Zonung sieht besondere Geschäftsbezirke in geeigneter Lage vor, in denen die Anlage von Fabrikbetrieben unzulässig ist.
3. Die Zonung weist das erforderliche Industriegelände aus, wo gute Verkehrsgelegenheiten durch Eisenbahnanschluß, Wasserwege und Ausfallstraßen bestehen und Erweiterungsmöglichkeiten für die Industrien ohne Zerstörung anderer kostspieliger Bauanlagen gegeben sind.
4. Die Zonung weist besondere Gelände aus, die von jedweder Baubeschränkung frei sind und den Zwecken der Schwerindustrie sowie für Anlage von Lagerhäusern, Hochöfen usw. vorbehalten bleiben.
5. Die Zonung regelt die Bauhöhe entsprechend der Gebäudenutzung mit dem Ziel, eine ausreichende Zufuhr von Luft und Licht zu sichern, die Bevölkerungsverdichtung zu vermindern und Verkehrshäufungen zu vermeiden.
6. Die Zonung sieht örtliche Geschäftsviertel vor in bequemer nachbarlicher Lage zu den Wohnvierteln, wo die erforderlichen Läden einheitlich zusammengefaßt sind.
7. Die Zonung sucht die Behaglichkeit, Annehmlichkeit und Ruhe der Wohnbezirke zu erhalten durch Anschluß von Läden, öffentlichen Garagen, Wäschereien, Fabrikbauten und anderen Geschäfts- oder Industrieanlagen.
8. Die Zonung sieht einheitliche Fluchtlinien in den Wohnbezirken vor, um den Wohnungen eine ausreichende Luft- und Lichtzufuhr zu sichern und ihre bequeme Zugänglichkeit zu gewährleisten.
9. Die Zonung schreibt in den Vorstadtbezirken Seiten- und Hinterhöfe für jedes Gebäude vor, um eine ausreichende Lichtzufuhr zu sichern. Sie regelt die Bebaubarkeit der Grundstücke durch Festsetzung der Ausnutzungsquoten.
10. Die Zonung erstrebt die Erhaltung reiner Flachbaubezirke, indem sie die Wohnhäuser bestimmter Typen jeweils auf besondere Bezirke beschränkt.

Aus diesen Leitsätzen geht hervor, daß die Zonenordnung ein ausführliches Programm zu einer planmäßigen organischen Stadtgestaltung umfaßt, wie es in ähnlicher Weise in Deutschland bei der



Abb. 26. New York, Wasserfront am Hudson.

Abb. 27. Boston, Zonenplan.
1. Höhenstufung.

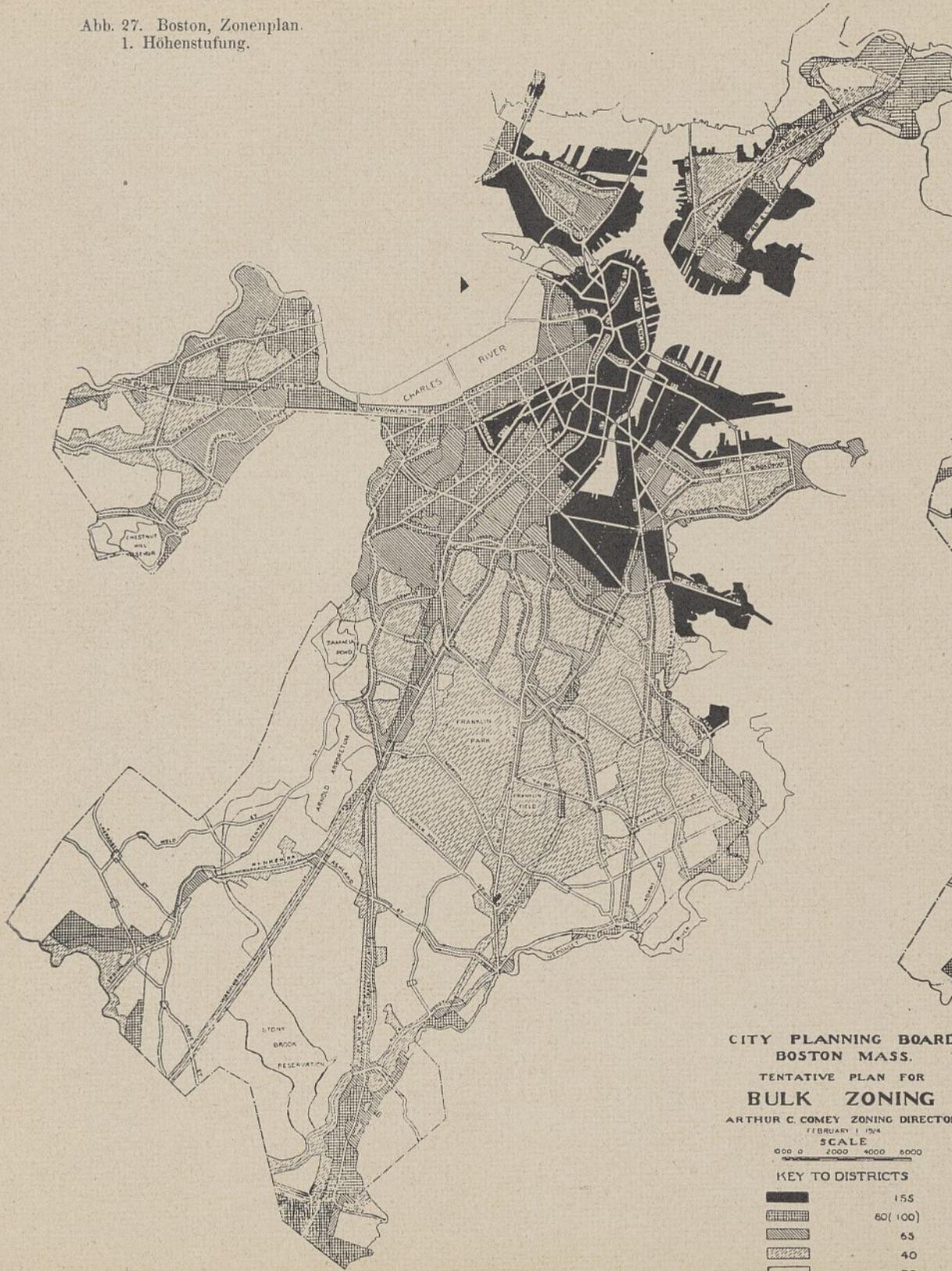


Abb. 28. Boston, Zonenplan.
2. Geländennutzung.



Walter Curt Behrendt, Städtebau und Wohnungswesen in den Vereinigten Staaten.

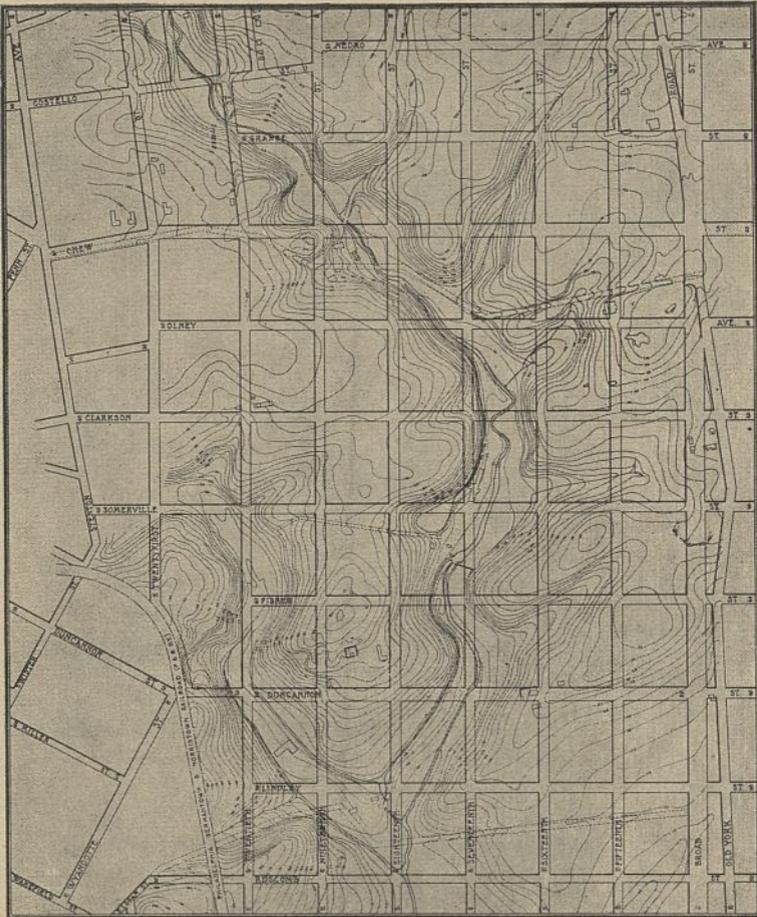


Abb. 29. Erste Stufe: Das Schachbrettsystem.

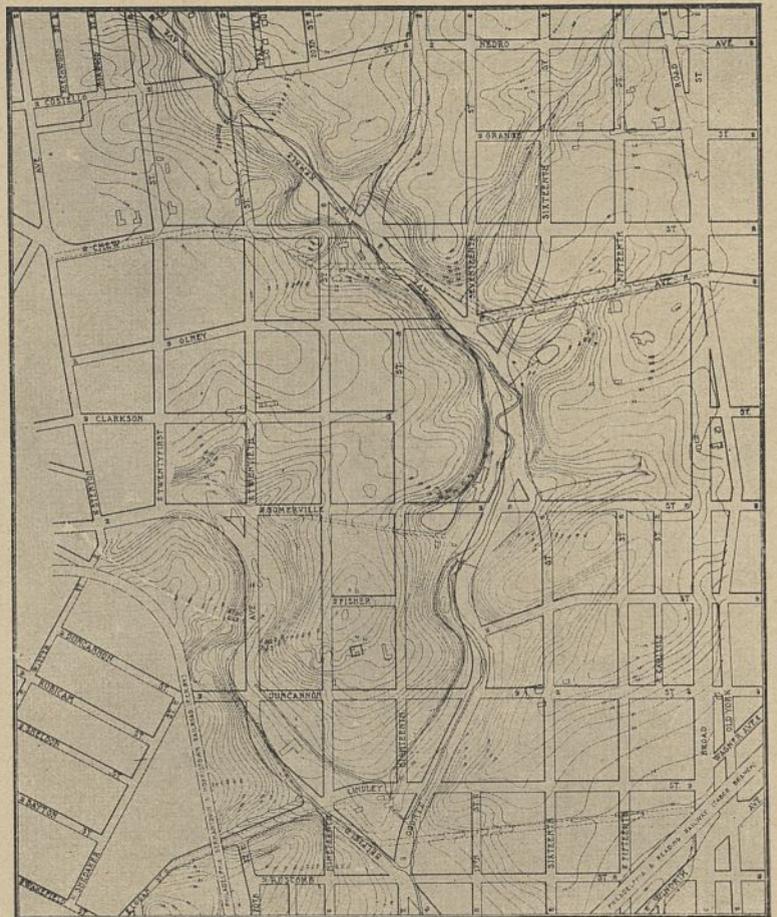


Abb. 30. Zweite Stufe: Der Bruch mit dem Schachbrettsystem.

Aufstellung der gesetzlichen Generalbebauungspläne verfolgt wird. Und die Amerikaner haben daher recht, wenn sie mit der Einführung der Zonengesetzgebung eine neue Epoche ihres Städtebaues einleiten (Abb. 29 bis 34). Denn damit war der erste Schritt getan, das Wachstum der Städte dem blinden Walten des Zufalls zu ent-

ziehen. Die Zonenordnung sucht der Zusammendrängung der Bevölkerung entgegenzuwirken, die Besiedlung zu regeln, die erforderlichen Freiflächen sicherzustellen und die planmäßige Entwicklung des Gemeinwesens für die nächste Zukunft vorzubereiten.

Auf der Grundlage solcher Zonenordnungen (zoning ordinances) haben bereits sehr viele Städte umfassende Zonenpläne aufgestellt.

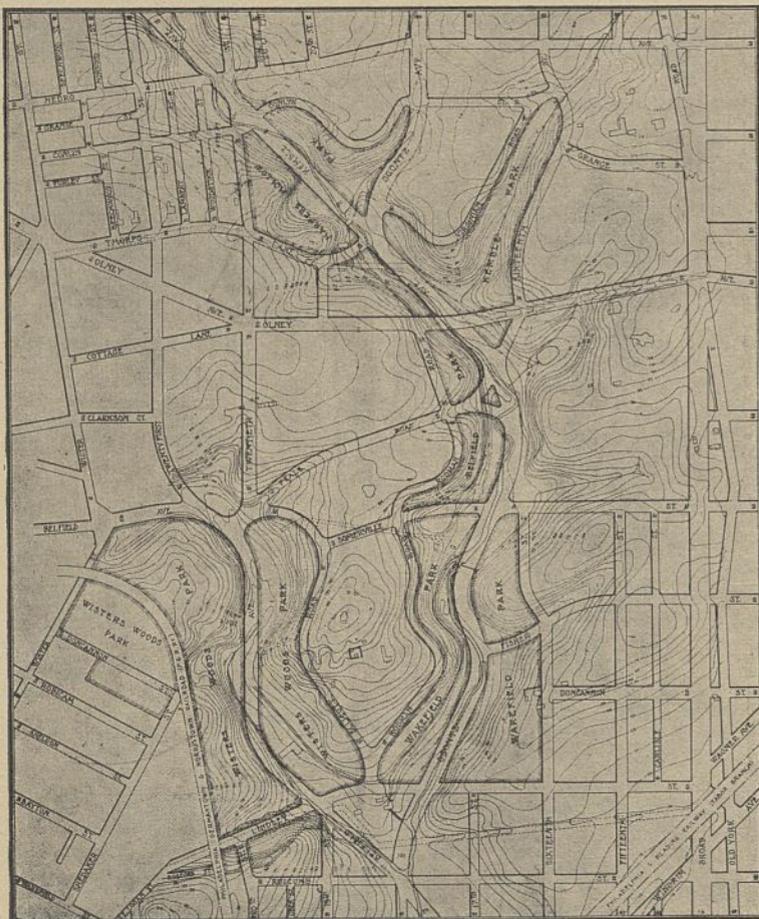


Abb. 31. Dritte Stufe: Einführung des Parksystems.

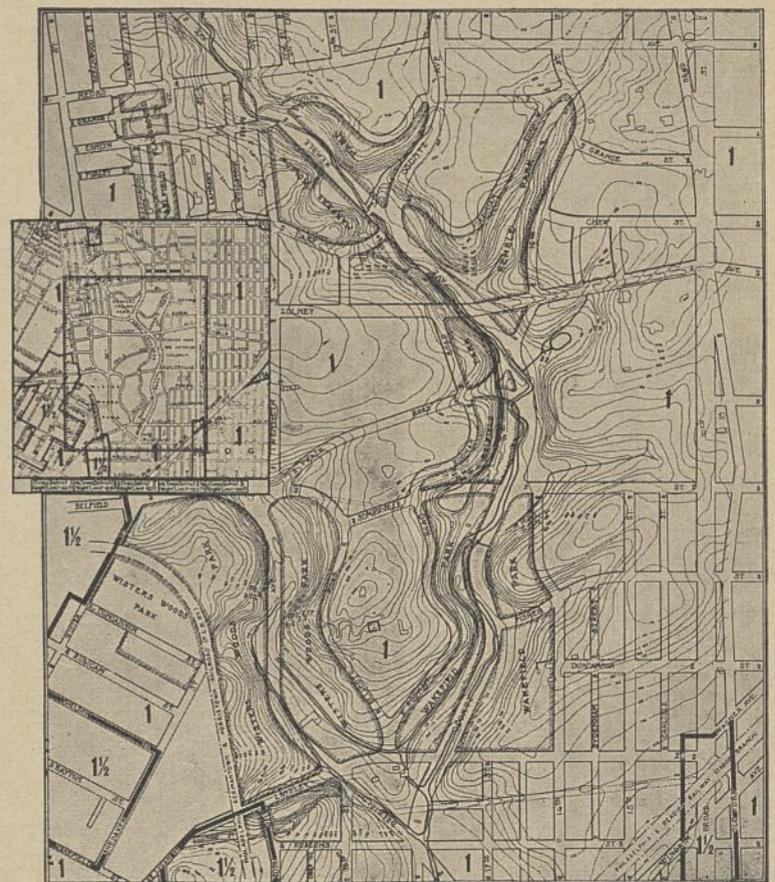


Abb. 32. Vierte Stufe: Einführung der Zonung. 1. Höhenstufung.

Abb. 29-32. Entwicklungsstufen des amerikanischen Städtebaues.

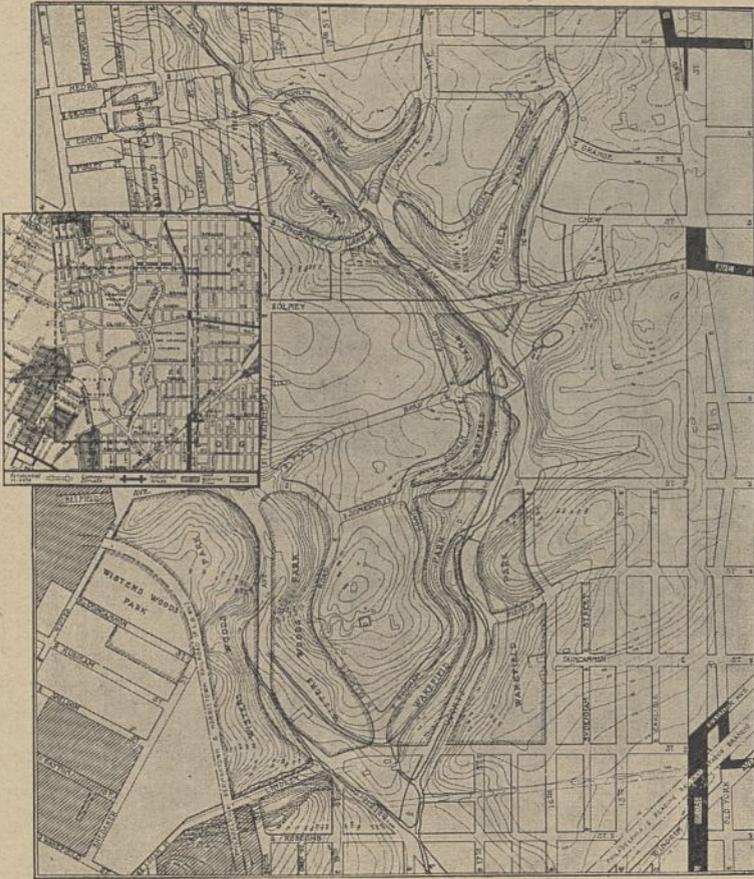


Abb. 33. Vierte Stufe: Einführung der Zonung. 2. Geländeutzung.

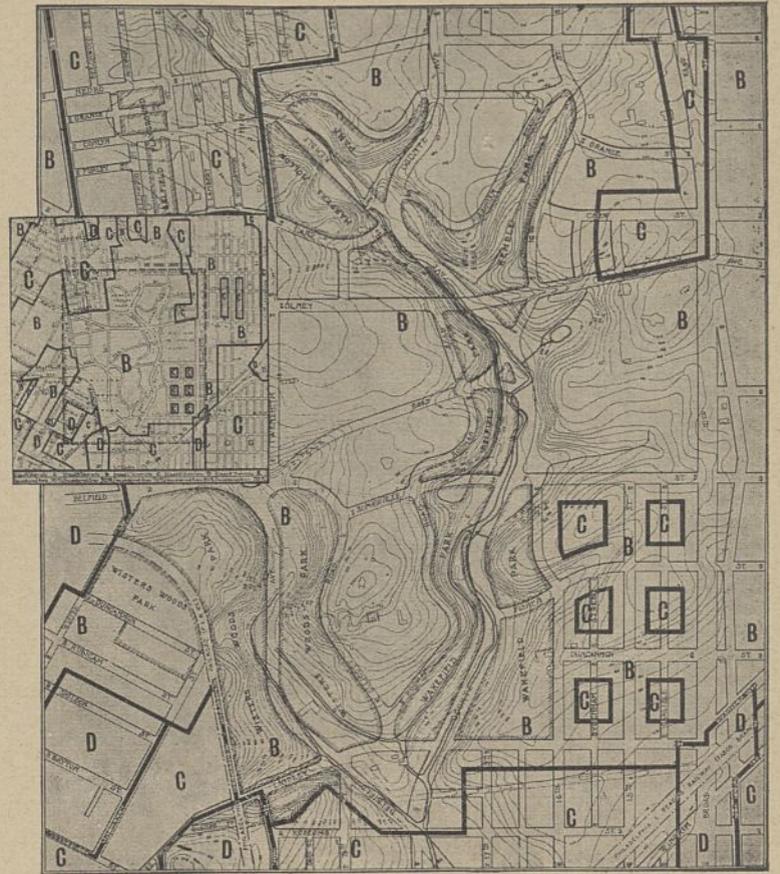


Abb. 34. Vierte Stufe: Einführung der Zonung. 3. Bauklassen.

Abb. 33 und 34. Entwicklungsstufen des amerikanischen Städtebaues.

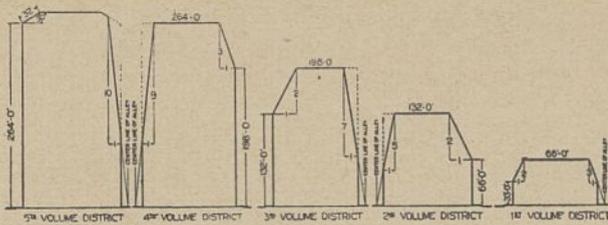


Abb. 35. Chicago, Zonenordnung. Rücksprünge und Höchsthöhen innerhalb der 5 Bauklassen.

In diesen Plänen sind die verschiedenen Wohn-, Geschäfts- und Industriebezirke für das Stadtgebiet ausgewiesen und die Verteilung der Bauklassen straßen- und blockweise eingetragen. (Zonenpläne für Boston vgl. Abb. 27 u. 28.)

Ob der praktische Wert solcher bis ins Detail durchgeführten Pläne der gewaltigen, auf umfangreiche statistische Voruntersuchungen gegründeten Arbeit entspricht, mag zweifelhaft sein, da die fluktuierende Entwicklung sehr häufig durchgreifende Änderungen dieser Pläne erforderlich machen wird. Das Vorhandensein solcher Pläne aber bedeutet ohne Zweifel einen bedeutenden Fortschritt gegenüber dem bisherigen, jeder Kontrolle entzogenen Wachstum der Städte.

Was die Höhenbeschränkungen betrifft, so ist in New York und anderen Großstädten im Bezirk der City die zulässige Höchsthöhe auf das Zweieinhalbfache der Straßenbreite festgesetzt, wobei einzelne Teile der Gebäude bei Innehaltung gewisser Rücksprünge hinter der Baulucht noch höher geführt werden können. In mehrfacher Abstufung geht die Höchsthöhe in den Außenbezirken dann bis auf ein Viertel der Straßenbreite herunter (für Chicago vgl. Abb. 35).

Als erste unter den amerikanischen Städten hat New York im Jahre 1916 eine Zonenordnung eingeführt (Abb. 36 u. 37). Seitdem hat die Bewegung zahlreiche Anhänger gewonnen, und nach den Angaben der Division of Building and Housing of the United States, Department of Commerce, konnten sich am 1. Januar 1925 320 Gemeinden mit einer Gesamtbevölkerung von rd. 25 Millionen der Wohltaten der Zonenordnung erfreuen. Wie auf allen Gebieten, so hat man auch hier durch eine ausgedehnte populäre Propaganda versucht, diese Wohltaten weiten Bevölkerungskreisen in anschau-



Abb. 36. New York, gezonter Bezirk. Villenviertel.



Abb. 37. New York, Beispiel der Zonung: Großgarage in einem Miethausviertel.

licher Weise vor Augen zu führen und die öffentliche Meinung damit für den städtebaulichen Fortschritt zu gewinnen (Abb. 38).

Ueber das praktische Ergebnis der Zonung sind die Meinungen im übrigen sehr geteilt. Die Auffassung der Architektenkreise geht aus einem Bericht hervor, den der Ausschuß für Städtebau des American Institute of Architects kürzlich erstattet hat. Nach diesem Bericht werden die unstrittig guten Absichten der Zonenbauordnung vielfach dadurch zunichte gemacht, daß eine zu große Zahl von Bauklassen vorgesehen wird. Eine so weit getriebene Abstufung der Bebaubarkeit hat zur Folge, daß die Grundstücke in der Regel ihrer bisherigen Nutzung erhalten bleiben und damit die Grundstückswerte stabilisiert werden. Der angeführte Bericht ist boshaft genug, darauf die Popularität zurückzuführen, deren sich die Zonung auch in den Kreisen der Grundstückinteressenten zu erfreuen hat.

4. Das Automobil. Wenn es richtig ist, daß die Stärke und der Umfang des Straßenverkehrs wesentlich abhängig sind von der zulässigen Bauhöhe und der Bebauungsdichte, so dürfte man mit Recht erwarten, daß die regulierenden Bestimmungen der Zonenbauordnung auch zu einer Erleichterung der sich mehrenden Verkehrsschwierigkeiten beitragen würden. Die Beschränkung der Gebäudehöhe auf das 2—2½fache der Straßenbreite, wie sie die Zonenbestimmungen der amerikanischen Städte für die innerstädtischen Bezirke vorsehen, stellt einen Versuch dar, die Abmessungen der Gebäude in ein erträgliches Verhältnis zur Fassungskraft der Straße zu setzen. Auch in dieser Beziehung aber wird der praktische Erfolg der Zonenordnung nur gering eingeschätzt. In einer Studie

über die New-Yorker Verkehrsverhältnisse, die von der Russel Sage Foundation vor kurzem veröffentlicht worden ist, wird über den Einfluß der Zonung folgendes ausgeführt:

„Die New-Yorker Zonenordnung vom Jahre 1916 geht, wie anzunehmen ist, in der Beschränkung der Bauhöhe soweit, als es mit Billigung der Öffentlichkeit überhaupt möglich war. Dieses Gesetz hat nach vielen Seiten segensreich gewirkt. Es ist aber zu bezweifeln, ob es auch die Verkehrsbedingungen irgendwie erleichtert hat. Eine Verschärfung der Zonenregulierung bis zu dem Grade, der eine tatsächliche Abhilfe für die Verkehrsschwierigkeiten bedeuten würde, dürfte kaum irgendwelche Unterstützung der öffentlichen Meinung finden.“

Dieses Urteil ist beachtenswert, nicht nur weil es den praktischen Wert der Zonung so gering veranschlagt, es bestätigt im Grunde auch die Vermutung über die Motive, die nach dem oben angeführten Bericht des American Institute of Architects bei der Aufstellung der Zonenordnungen bestimmend sind.

Von den ungeheuren Menschenmengen, die infolge der dichten Bebauung täglich in den Geschäftsvierteln zusammenströmen, gibt dieselbe Studie der Russel Sage Foundation, die zurzeit mit den Vorarbeiten für einen Generalbebauungsplan für Größer-New York beschäftigt ist, wenigstens für New York einen zahlenmäßigen Begriff. Danach wird die Zahl der Menschen, die täglich während der Geschäftsstunden in dem südlich der 59. Straße gelegenen Teil von Manhattan zusammenströmen, auf 2 941 700 angegeben. Davon sind 982 000 Passanten oder in diesem Bezirk Wohnende, der Rest muß sich alltäglich zweimal, am Morgen und nach Geschäftsschluß für einige Zeit in eine Art Paket verwandeln lassen, um willenlos, getragen von einem reißenden Verkehrsstrom, nach der Arbeitsstätte und zurück zur Wohnung befördert zu werden. Welche Anspannung an Nervenkraft diese tägliche Prozedur erfordert, welche Einbuße an Arbeitslust und Arbeitsfähigkeit diese Fahrten in überfüllten Zügen mit sich bringen, wird nur der ermesen, der einmal während der Hauptverkehrsstunden (rush hours) Gelegenheit gehabt hat, die fortreibende Gewalt dieses Verkehrsstromes zu beobachten und den rücksichtslosen Angriff seiner Brandung am eigenen Leibe zu erfahren. Aber so schwierig es sein mag, diesen gewaltigen, täglich zweimal flutartig anschwellenden Strom von Menschen zu kanalisieren, viel schwieriger ist es, der steigenden Flut der „Maschinen“ Herr zu werden — mit machine bezeichnet der Amerikaner in der Umgangssprache sein Auto —, die unablässig den Raum der Straße erfüllt.

Die ständig steigende Zahl der Automobile bildet heute den kritischen Punkt im Verkehrsproblem der amerikanischen Städte.

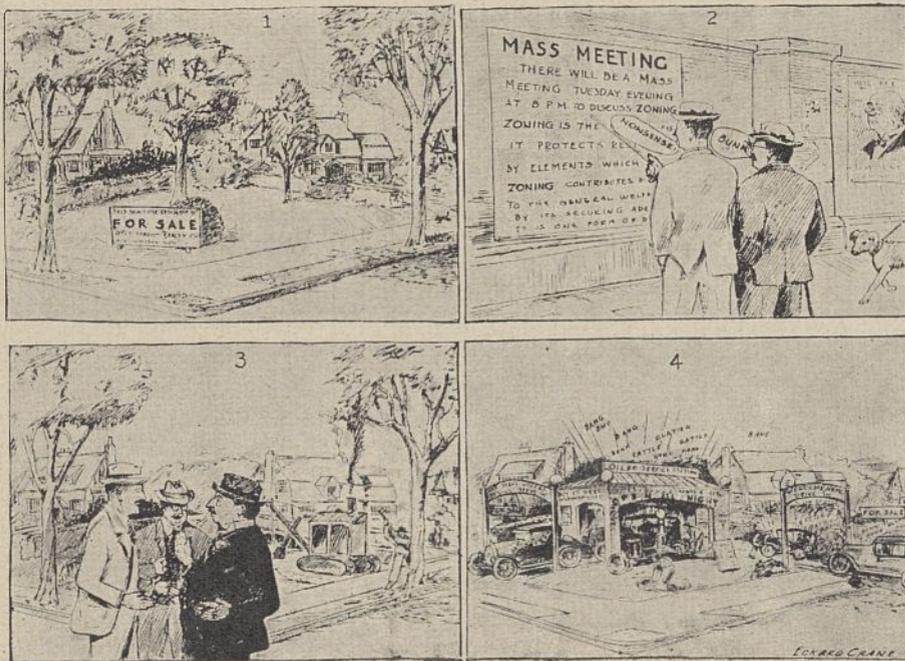


Abb. 38. Amerikanische Propaganda für Einführung der Zonung.

„Unwillkommene Nachbarschaft.“ Geschichte eines Eckgrundstücks in einer ungezonten Stadt in vier Bildern: 1. Eckgrundstück in ruhiger Wohngegend verkäuflich. 2. Nachbarbesitzer auf dem Wege zur Stadt verhöhnen Aufruf zur Massenversammlung, die zur Einführung der Zonung auffordert. 3. Käufer hat das Eckgrundstück an eine Gasolinengesellschaft zur Errichtung einer Automobilfüllstation verpachtet. Da ohne Zonengesetz jeder das Recht hat, sein Eigentum nach seinen Wünschen zu verwenden, ist Einspruch gegen Errichtung ruhestörender Betriebe vergeblich. 4. Lärm und Geruch der Gasolinestation zwingen die Nachbarn zum Verkauf ihrer Grundstücke. Die Erfahrung macht sie zu eifrigsten Förderern des Gesetzentwurfs für eine Zonenordnung, die wenige Monate später angenommen wird. Sie kaufen sich in jungfräulichem Vorortgebiet neu an, wo sie unter dem Schutz der Zonung vor ähnlicher Invasion bewahrt sind.

Es ist nützlich, sich dieses Problem einmal in Zahlen zu vergegenwärtigen. Nach den amtlichen Registrierungslisten, die an Hand der ausgegebenen Automobilmummern aufgestellt werden, gab es in den Vereinigten Staaten:

Im Jahr	Automobile
1895	300
1900	13 824
1905	77 988
1910	468 497
1915	2 445 666
1920	9 231 941
1924	17 726 507

Aus dieser Zusammenstellung kann man Maß und Tempo der Zunahme ermessen. Gegenwärtig (1925) kommt im Durchschnitt bereits auf jeden sechsten Einwohner der Vereinigten Staaten ein Auto. Während in Groß-New York 1924 etwa jeder zehnte Einwohner ein Automobil hatte, entfiel in Detroit bereits auf jeden fünften Einwohner ein Wagen, so daß durchschnittlich bereits jede Familie ihr eigenes Auto besaß und somit die ganze Einwohnerschaft im Notfall in Automobilen aus der Stadt hinausbefördert werden konnte. In Los Angeles ist die Zahl der Automobile so groß, daß auf jeden zweiten Einwohner ein Wagen entfällt, und im Staate Pennsylvania ist in den drei Jahren von 1921 bis 1924 die Zahl der Automobile 22 mal schneller gewachsen (um 87 v H) als die Bevölkerung von Pittsburg (um 4 v H).

Die starke Verbreitung, die das Automobil in den Vereinigten Staaten gefunden hat, ist begründet vor allem durch die außerordentlich weiträumige Besiedlung des Landes. Auf dem flachen Lande und in den weiten, abseits der Eisenbahn gelegenen landwirt-

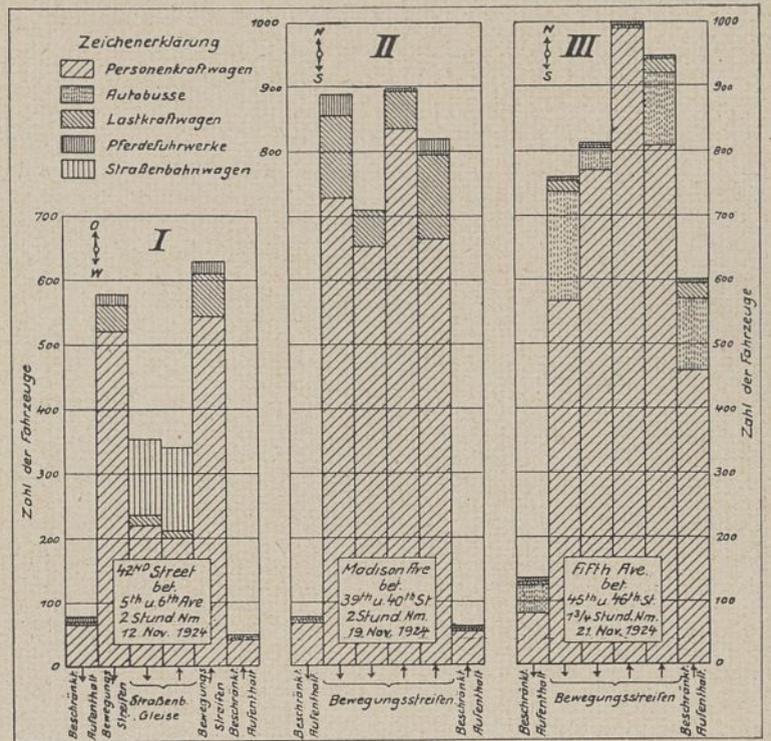


Abb. 39a. Einfluß der Straßenbahn und des Autobusses auf die Verteilung des Straßenverkehrs in New York. Die Straßenbahn (I) behindert den Verkehr sehr stark. Der Autobus (II) dagegen weniger.



Abb. 40. Pittsburg, parkierende Automobile an einer Kaistraße.

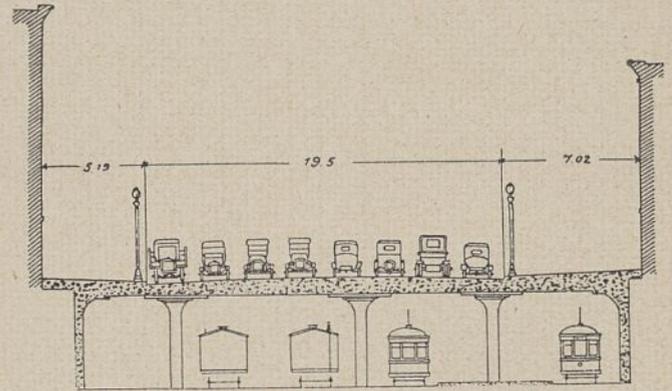


Abb. 39b. Zweigeschossige Straße in Rochester. Straßenbahn und Lastverkehr im Untergeschoß.
Abb. 39a und b aus: „Deutsche Bauzeitung“.

schaftlichen Bezirken ist das Automobil das ausschließliche und allgemein benutzte Verkehrsmittel. Diesem Bedürfnis Rechnung tragend, ist das ganze Land mit einem ausgedehnten Netz von Automobilstraßen überzogen. In geradem Zuge führen Meilen und Meilen dieser betonierten und asphaltierten Autostraßen durch das Land. Hart und erbarmungslos zerreißen ihre kahle Fahrbahn die Landschaft, messerscharf durchschneidet sie Feld und Wald. Riesige Plakawände besäumen diese Straßen, zahlreiche Warnungstafeln weisen auf gefährliche Kurven oder auf nahende Kreuzungsstellen der Eisenbahn, die hierzulande meist noch in Straßenhöhe überführt wird. Grell gestrichene Gasolinstationen, die sich in raschem Abstand folgen und zahlreiche Picknickplätze mit Obstbuden und fliegenden Buffets für Eisgetränke bilden am Rande dieser Straßen Etappe.

Daß das flache Land den stärksten Anteil an der Benutzung des Automobils hat, geht aus nachstehender Tabelle hervor, die die Verhältnisziffer für die Verbreitung des Automobils in Gemeinden verschiedener Größe zeigt. Danach entfielen auf je 1000 Personen:

in	Automobile
Farmen und Gemeinden unter 1000 Einwohnern	69,8
Städten mit 1000 bis 5000 Einwohnern . . .	230,0
„ „ 5000 „ 25 000 „ . . .	150,3
„ „ 25 000 „ 100 000 „ . . .	119,6
„ „ über 100 000 „ . . .	84,3

Die Popularisierung des Automobils in den Vereinigten Staaten wird unterstützt durch eine außerordentliche Verbilligung der Produktion, die durch weitgehende Typisierung erzielt worden ist. Es genügt, in diesem Zusammenhang an die Leistung Henry Fords zu erinnern, dessen Name für die Typisierungsbestrebungen und die weitgehende Anwendung des Taylorsystems geradezu zu einem Be-

griff geworden ist. Wir haben die Fordwerke in Detroit besichtigt, die dank einer scharfsinnigen, man möchte fast sagen, teuflisch genialen Organisation ihre Tagesleistung auf 7000 Stück zu steigern vermögen. Die Montage eines Wagens erfolgt auf einem laufenden Band (conveyor) und nimmt etwa eine halbe Stunde in Anspruch. Durchschnittlich alle 3½ Minuten rollt ein fertiger Wagen in den Fabrikhof. Der Preis für eine zweisitzige Limousine beträgt etwa 325 Dollar. Und wenn die Lebensdauer eines solchen Wagens erfahrungsgemäß auch gering ist und mit hohen Amortisationsquoten gerechnet werden muß, so ist die Anschaffung durch günstige Kaufbedingungen doch so erleichtert, daß das Automobil in den Vereinigten Staaten auf dem besten Wege ist, ein echtes Volksverkehrsmittel zu werden. Das drückt sich auch in der wachsenden Zahl der Garagebauten aus. Im Jahre 1923 entfiel, wenn man vom Wohnungsbau absieht, der größte Teil der Baugesuche auf Privatgaragen. Der Anteil betrug 34 bis 35 v H der Gesamtzahl aller Neubauprojekte.)

Das Problem, vor das die Städte durch die ungeheure und anhaltende Vermehrung der Automobile gestellt sind, ist vor allem ein quantitatives und erschöpft sich im Augenblick in der bänglich ernstesten Frage, woher der Raum genommen werden soll, um der wachsenden Zahl der Wagen geeignete Verkehrs- und — was nicht minder wichtig ist — auch Abstellmöglichkeiten zu schaffen.

In welchem Maße der Straßenraum durch das Automobil in Anspruch genommen wird, ergibt sich daraus, daß ein amerikanischer Straßenbahnwagen etwa den Raum von 2½ Automobilen erfordert. Man hat nun beobachtet, daß während der Hauptverkehrszeiten ein Straßenbahnzug im Durchschnitt 77 Personen befördert, ein Auto-

4) The Building Situation. Special Report Nr. 29. National Industrial Conference Board. New York, S. 21.



Abb. 41. New York, Autorampenstraße am Zentralbahnhof.



Abb. 42. Pittsburg, parkierende Automobile auf bracher Eckbaustelle.

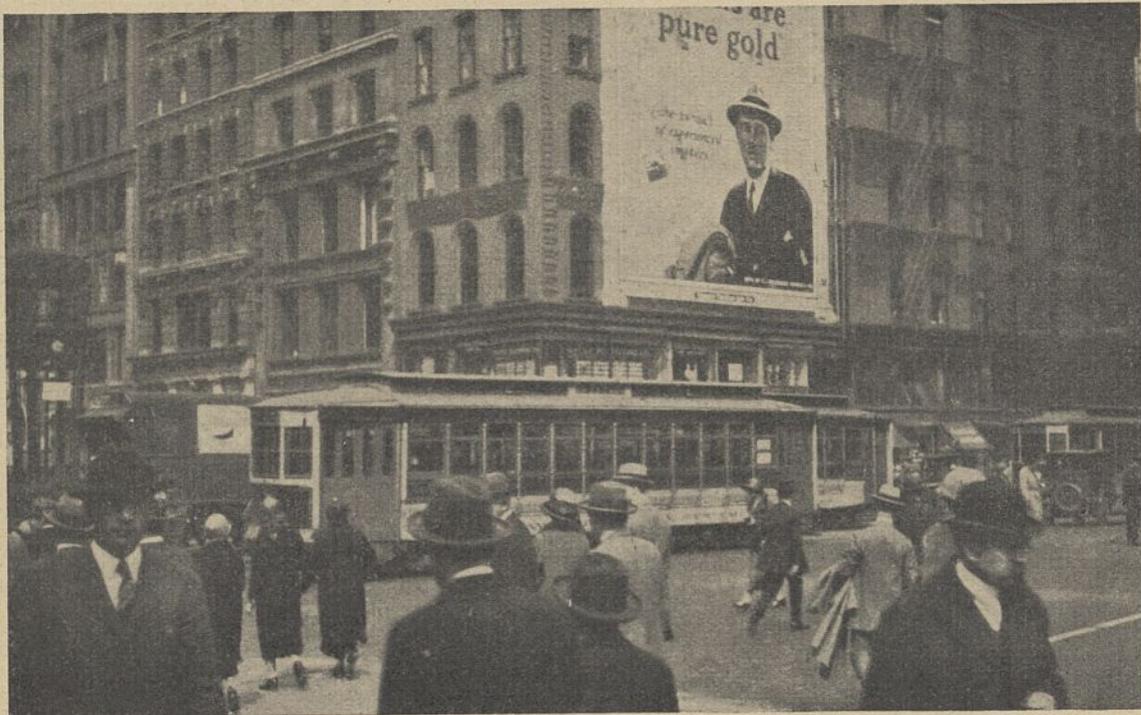


Abb. 43. New York, Verkehrsregelung Ecke 5. Avenue und 24. Strasse.

mobil dagegen nur 1,67. Daraus ergibt sich, daß das Automobil für die Einheit der beförderten Person rund 18,5 mal mehr Straßenraum erfordert als die Straßenbahn (Abb. 39). Da die Erweiterung und Vermehrung des Straßenraums mit einer derart verstärkten Inanspruchnahme nirgends hat Schritt halten können, mußte man zu künstlichen Hilfsmitteln greifen und ein umfassendes System von Verkehrsregulierungen ausbilden, um den breiten Doppelstrom der Automobile in beiden Richtungen der Straße in Fluß halten zu können. Man hat in den Hauptstraßen Verkehrstürme errichtet, die auf die Länge mehrerer Blocks den Quer- und Durchgangsverkehr regulieren (Abb. 43). Man hat einzelne Straßen als Einbahnstraßen (one way streets) ausgesondert, die nur in einer Richtung befahren werden dürfen, und man hat endlich einzelne Straßen ausschließlich dem Lastverkehr, andere dem privaten Automobilverkehr vorbehalten. Dank diesem kunstvoll durchgebildeten Regulierungssystem wickelt sich der Automobilverkehr in den belebten Straßen verhältnismäßig ruhig und sicher ab. Es wird allen Besuchern amerikanischer Städte auffallen, wie selten, trotz des starken Verkehrs, von der Hupe Gebrauch gemacht wird, die eigentlich nur benutzt wird, wenn man überholen will. Nicht geringen Anteil an der glatten Bewältigung dieser schwierigen Verkehrsverhältnisse hat aber auch die vorbildliche Erziehung des Publikums²⁾ und die bewunderungswürdige Sicherheit der Fahrer, wobei zu beachten ist, daß die Besitzer und Besitzerinnen ihren Wagen meist selbst steuern.

Ein derart mechanisiertes Regulierungssystem hat freilich nur die Bedeutung eines Kompromisses. Es kann nicht als eine Lösung des Verkehrsproblems betrachtet werden, denn der Nutzungswert des Automobils wird damit, zumindest in den inneren Stadtgebieten, stark herabgemindert. Das automatische Stocken des Verkehrs bedingt häufiges Halten und Warten. Das System der Einbahnstraßen nötigt zu zeitraubenden Umwegen, so daß man, namentlich bei kurzen Entfernungen, oft sein Ziel schneller zu Fuß erreicht. Man hat daher mehrfach die Anlage von Doppelstraßen erwogen, um den Fuß- und Wagenverkehr vom Automobilverkehr zu trennen, und Projekte dieser Art sind in Chicago (Michigan Avenue) und in New York am neuen Zentralbahnhof verwirklicht worden, wo der gesamte Automobilverkehr von und zum Bahn-

²⁾ In Detroit tragen die Automobilomnibusse an der Außenseite in großen Lettern die Aufschrift „Courtesy will prevent accidents“. Am Rathaus ist über dem Haupteingang ein riesiges Schild angebracht mit der Inschrift „Will you be your brothers killer? Detroit demands decent driving.“

hof über eine besondere Rampenstraße geleitet wird (Abb. 41).

Noch viel schwieriger aber ist die Aufgabe zu lösen, für die unzähligen Wagen, die während der Geschäftszeit im Innern der Stadt zusammenströmen, genügenden Raum zum Halten und Warten (parking) zu schaffen.

Bei einem zwanzigstöckigen Bureaugebäude, das einen Block von 60×120 m einnimmt, hat man eine durchschnittliche Tagesfrequenz von 2136 Automobilen herausgerechnet. Von diesen Wagen gehören etwa drei Fünftel Leuten, die in dem Gebäude beschäftigt sind. Sie müssen daher tagsüber untergestellt werden. Rechnet man die durchschnittliche Länge eines Wagens mit 4,5 m, so würden sie, hintereinander aufgestellt, eine Reihe von rund 6055 m Länge ergeben. Die Gesamtlänge der Gebäudefronten beträgt aber auf allen vier Seiten nur 360 m. Zum Parkieren würden diese Wagen eine Fläche von rd. 140 530 qm benötigen, d. h. etwa die doppelte Grundfläche des untersuchten Gebäudes.

Um den gesteigerten Raumbedürfnissen zu genügen, wird jeder nur irgend verfügbare Platz im Stadtgebiet zum Parkieren ausgenützt. Öffentliche Plätze, Seitenstraßen, die vom Verkehr weniger berührt werden, Kaiflächen an Flußufern und unbebaute Grundstücke werden von den Gemeinden zum Aufstellen der Autos freigegeben (Abb. 40 u. 44). Jede brache Baustelle wird in Verbindung mit einer provisorisch errichteten Gasolinstation als Parkplatz ausgenutzt

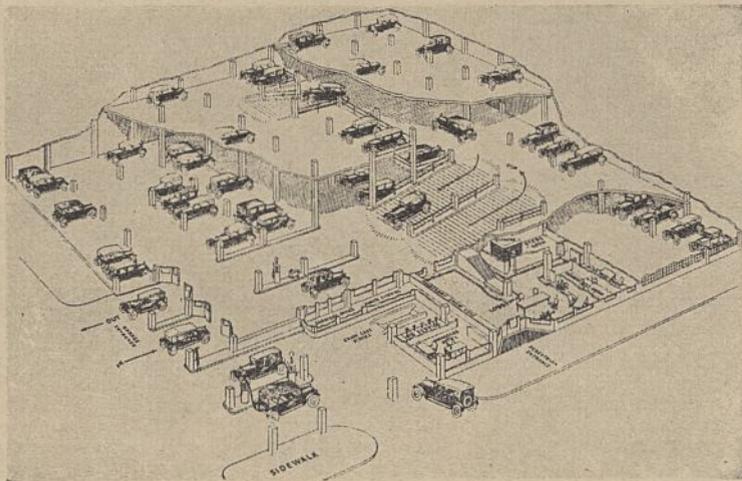


Abb. 45. Rampengarage, perspektivischer Schnitt.

(Abb. 42). Und in Detroit werden jetzt sogar Wohnhäuser im Innern der Stadt abgerissen, da die unbebauten Grundstücke, wenn sie als Parkplätze für Automobile benutzt werden, einen höheren Gewinn abwerfen. Der Preis für das Einstellen der Wagen schwankt zwischen 30 und 50 Cents und ist unabhängig von der Dauer, wird aber sowohl bei der Einfahrt wie bei der Ausfahrt erhoben. Auf öffentlichen Plätzen ist die Zeit für das Parkieren begrenzt. Sie schwankt, je nach den örtlichen Bedingungen, zwischen 20 Minuten und zwei Stunden. Ihre Innehaltung wird peinlich genau von der Verkehrspolizei kontrolliert.

Da die für solche Zwecke verfügbaren Flächen innerhalb der Stadtgebiete beschränkt sind, und der Vorrat sich rasch erschöpfen muß, so hat man neuerdings versucht, diesem Problem durch den Bau von Großgaragen näherzukommen. Solche vielgeschossigen Garagen werden jetzt in großer Zahl durch private, ausschließlich für diese Zwecke gegründete Unternehmungen in den amerikanischen Städten errichtet. Und mit der Betrachtung dieses neuen Gebäude-



Abb. 44. Buffalo, öffentlicher Platz mit parkierenden Automobilen.

typs, der mit der Ausbreitung des Automobils entstanden ist, wollen wir dieses vielleicht akuteste Problem des amerikanischen Städtebaues verlassen, das hier nur mehr andeutend und umschreibend als erschöpfend behandelt werden konnte.

Die Großgarage wird in den Vereinigten Staaten vorzugsweise als Rampengarage gebaut, da dieser Typ erfahrungsgemäß eine stärkere Ausnutzung der Grundflächen und ein leichteres Rangieren der Wagen ermöglicht als die Aufzuggarage. Am meisten verbreitet fanden wir ein System der Rampengarage, das auf dem Prinzip der versetzten Stockwerke beruht. Das Gebäude ist durch eine Mittelmauer in zwei Teile zerlegt. In der einen Hälfte des Gebäudes liegt die Oberkante des Fußbodens jeweils um eine halbe Geschoßhöhe höher als in der andern Hälfte. Dieser Höhenunterschied wird im Innern des Gebäudes durch kurze Rampen mit verhältnismäßig schwacher Steigung überwunden. Diese Konstruktion zeichnet sich durch große Einfachheit und Uebersichtlichkeit aus. Sie ermöglicht dem Fahrer eine freie Aussicht auf das vor ihm liegende Geschoß, und sobald er die Mitte der Rampe erreicht hat, vermag er nicht nur die ganze Geschoßfläche, sondern zugleich auch die Hälfte der nächsten Rampe zu übersehen (Abb. 45 u. 46).

5. Durchbrüche. Die ungeheure Verdichtung des Verkehrs, die durch die rasche und unvorhergesehene Zunahme des Automobils hervorgerufen wurde, hat die amerikanischen Städte völlig unvorbereitet getroffen. Ihre gegenwärtige Situation ist treffend gekennzeichnet, wenn in den Berichten der Verkehrsausschüsse ausgeführt wird, daß gewissermaßen auf die ursprüngliche, zuerst mit zwei- und dreistöckigen Häusern besetzte Stadt im Laufe weniger Jahrzehnte acht bis zehn neue Städte aufgepfropft worden sind. Da das

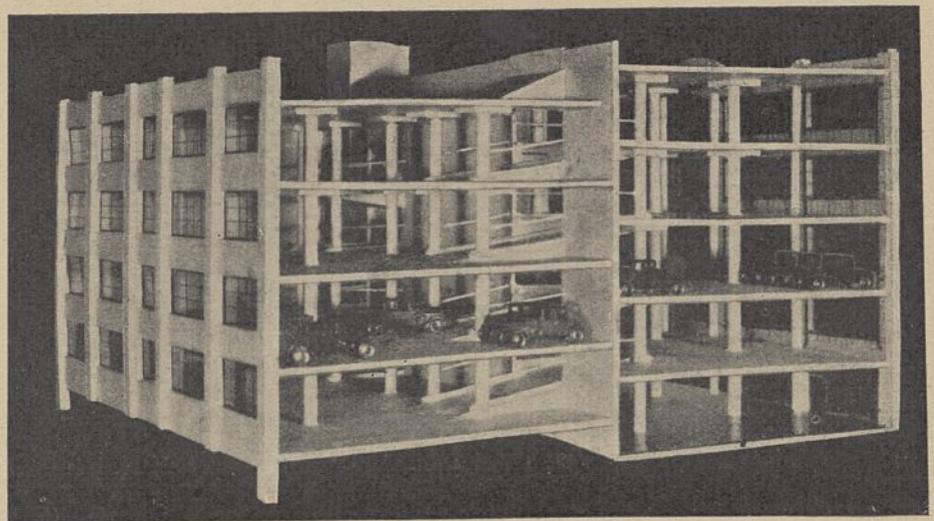


Abb. 46. Modell einer Rampengarage.

alte Straßennetz in keiner Weise den Verkehrsbedürfnissen dieser verzehnfachten Stadt genügt, muß man, um im Innern Luft zu schaffen, zu Gewaltmaßnahmen greifen: man hilft sich mit großen Straßenerweiterungen und radikalen Durchbrüchen.

In allen Städten, die wir besucht haben, waren solche durchgreifende Pläne zu einer Umgestaltung des Citybezirks sowie zur Durchführung großer Ausfallstraßen (Abb. 47) teils in Vorbereitung, teils bereits in Ausführung begriffen. Bei der Verwirklichung dieser Pläne scheut man weder vor den hohen Kosten noch vor irgendwelchen technischen Schwierigkeiten zurück. Die rücksichtslose Entschlossenheit, mit der zurzeit der Kern der amerikanischen Städte gleichsam durchgepflügt wird, kennzeichnet den draufgängerischen Unternehmerteil der Amerikaner. Großzügig werden ganze Viertel niedergelegt, unbekümmert um die Frage, wo die hier hausende Bevölkerung ein neues Unterkommen findet. In Philadelphia machte der große Durchbruch von Spring Garden-Street den Abbruch von 187 Gebäuden notwendig, wodurch nicht weniger als 295 Familien ihre Wohnungen verloren, ohne daß von öffentlicher Stelle irgendetwas für ihre anderweitige Unterbringung geschah.

Mit Vorliebe werden diese Durchbrüche in der Form breiter Diagonalstraßen ausgeführt, die rücksichtslos durch die vorhandene Bebauung hindurchgetrieben werden. Dadurch ergeben sich bei dem herrschenden Rechteckschema spitze Ecken und wenig günstige Blockaufteilungen. Das nüchterne Planschema läßt, trotz aller Größe der Maßstäbe, bedeutende städtebauliche Wirkungen kaum aufkommen, so sehr man bemüht ist, den neuen Straßenzügen durch axiale Platzierung von monumentalen Bauten wirksame architektonische Abschlüsse zu schaffen. Ein charakteristisches Beispiel eines derartigen diagonalen Straßendurchbruches größten Maßstabes ist der Fairmount Parkway in Philadelphia, der in einer Länge von nahezu 2 km in einer wechselnden Breite von 40 bis 75 m vom Herzen der Stadt, vom Stadthaus, in geradem Zuge zu den großen Parkanlagen von Shuylkill River geführt ist, und nach seiner Vollendung, flankiert von zahlreichen öffentlichen Gebäuden, eine monumentale Prachtstraße darstellen wird, wie sie dem städtebaulichen Ideal der Amerikaner und dem Repräsentationsbedürfnis der Städte entspricht (Abb. 48 bis 51).

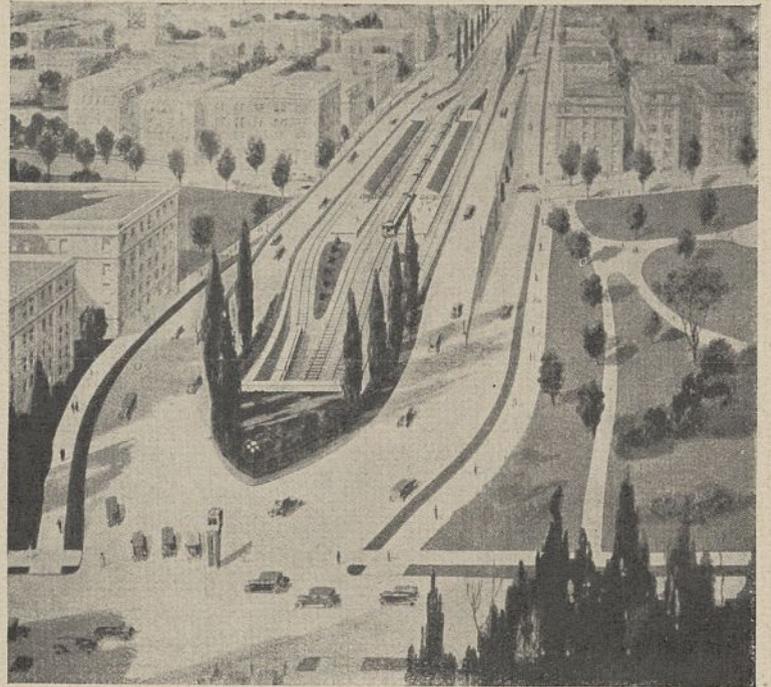


Abb. 47. Detroit, Kreuzung einer Querstraße mit einer Ausfallstraße mit viergleisiger Schnellverkehrsline.

Die Aufwendungen, die solche gewaltsamen Eingriffe in die innerstädtische Bebauung erfordern, gehen in die Millionen Dollar. Die Mittel werden teils von den Städten selbst durch Ausgabe besonderer Obligationen aufgebracht, teils von privaten Gesellschaften, vor allem von den Eisenbahngesellschaften, die von den geplanten Straßenerweiterungen und Verkehrsverbesserungen unmittelbaren wirtschaftlichen Vorteil haben. Mit naivem Stolz wird immer wieder

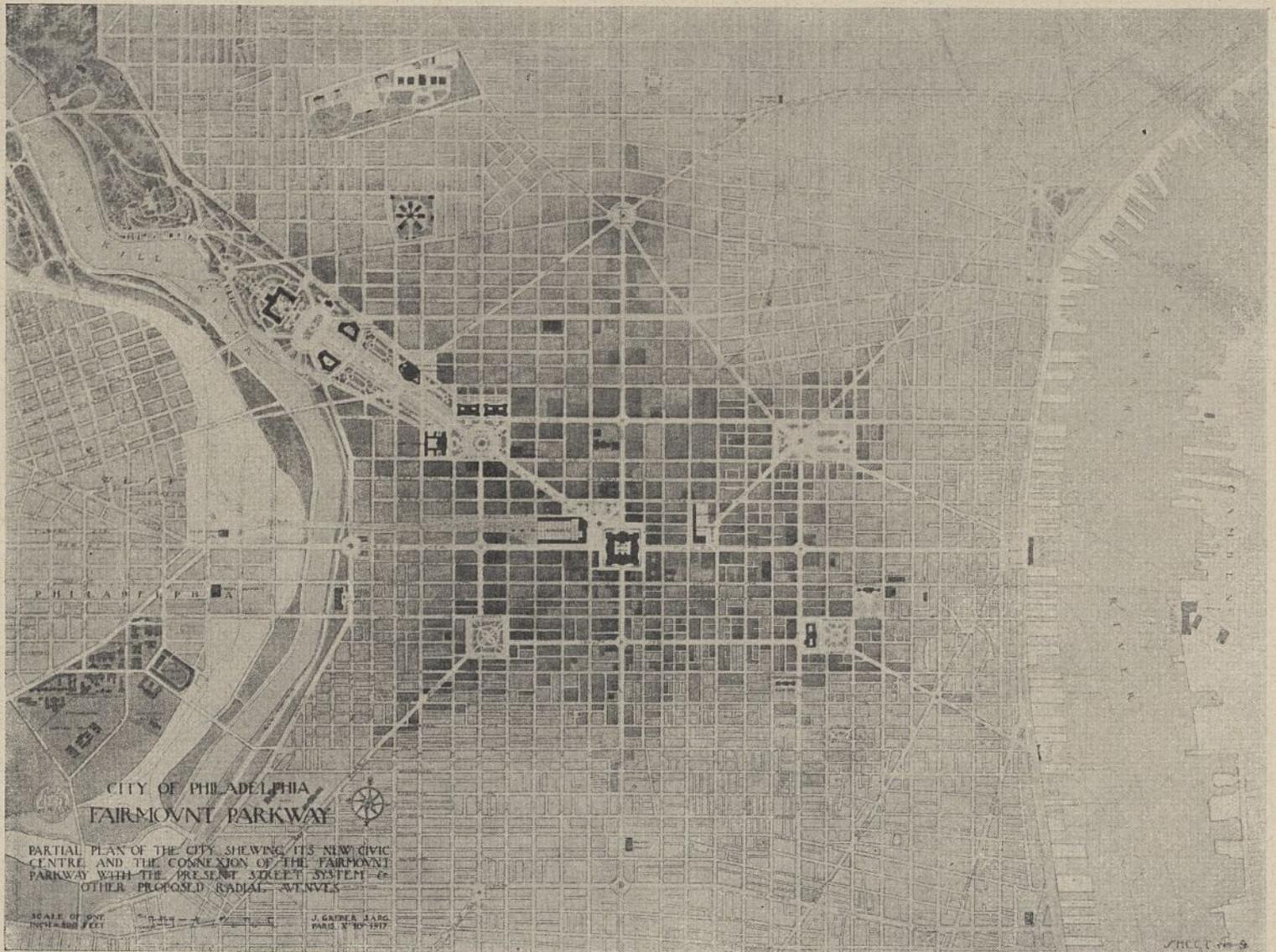


Abb. 48 Philadelphia, Stadtplan mit dem Durchbruch des Fairmount Parkway.

darauf hingewiesen, daß die beträchtlichen Ausgaben, die für die Zwecke solcher Sanierungen erforderlich sind, um ein Vielfaches wieder eingebracht werden durch die ungeheuren Wertsteigerungen, die der städtische Boden damit erfährt. Das für die Straßenerweiterungen erforderliche Land wird den Eigentümern enteignet gegen eine Entschädigung, die dem gegenwärtigen Taxwert der Grundstücke zuzüglich gewisser Prozente entspricht. Boston führt zurzeit zur besseren Verbindung der Geschäftstadt mit den Bahnhöfen und dem Ufer des Charles River eine große Durchbruchstraße von 30 m Breite und mehr als 3 km Länge aus, deren Gesamtkosten auf rd. 33 Millionen Dollar geschätzt wird (Abb. 52). Für die benötigte Grundfläche ist in dieser Summe der gegenwärtige Schätzungswert zuzüglich 25 v H in Ansatz gebracht.

Eine großzügige Umgestaltung der inneren Stadt, die nicht nur in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht, sondern auch künstlerisch gewertet, als städtebauliche Leistung uneingeschränkte Bewunderung verdient, hat Chicago während der letzten 10 Jahre ins Werk gesetzt. Dieses Sanierungswerk bildet einen Teil jenes großen Stadtplanes, den Daniel H. Burnham in Verbindung mit anderen Architekten im Jahre 1909 für Chicago aufgestellt hat.³⁾ Dieser großartige Plan sieht, soweit er die Umgestaltung der City und die Behebung der Verkehrsschwierigkeiten innerhalb des Loop-Distriktes betrifft, die Anlage von vier breiten Umgehungsstraßen vor, die das Herz der Stadt begrenzen und eine Umleitung des Verkehrs um die überbesetzten Straßen des Geschäftsbezirks ermöglichen. Von diesem riesigen Projekt ist die Verbreiterung der südlichen Grenzstraße, der Roosevelt Road, von 20 auf 32 m und der Ausbau der Michigan Avenue zu einer breiten Verkehrsstraße im Zuge des Seeflusses bereits durchgeführt.

Die Michigan Avenue ist in ihrem oberen Teil auf rund 42 m verbreitert worden. Die Straße ist zweigeschossig ausgebaut und das obere Niveau soweit gehoben, daß es etwa in Höhe des ersten Geschosses der ursprünglichen Bebauung liegt. Die Oberstraße dient dem leichten Boulevardverkehr, die untere Straße ist ausschließlich dem schweren Lastverkehr vorbehalten. Die Straße überquert mit einer ebenfalls zweigeschossigen Klappbrücke von 70,5 m Länge und 27 m Breite den Chicago River und ist an beiden Brückenköpfen platzartig erweitert. Man empfängt den stärksten Eindruck von dieser Großkonstruktion, wenn sich die beiden gewaltigen Flügel der Brücke rasch und spielend leicht bis weit über die Höhe eines Berliner Miethauses emporheben, um dem regen Schiffsverkehr des Stromes Durchlaß zu bieten. Die Brückeneingänge sind von vier kleinen, mit reichem bildhauerischen Schmuck gezierten Brückenhäuschen flankiert, für deren Errichtung von privater Seite ein Betrag von 100 000 Dollar gestiftet worden ist. Mögen die Stifter bei ihrer Opferbereitschaft vielfach auch nur von Reklamesucht geleitet sein und von dem Wunsche, von sich reden zu machen — in Chicago sind die Mittel zum Neubau



Abb. 49. Philadelphia, Fairmount Parkway, Zustand vor dem Durchbruch 1907.



Abb. 50. Philadelphia, Fairmount Parkway, Zustand nach dem Durchbruch 1919.

³⁾ Vgl. Dr. Werner Hegemann, Der neue Bebauungsplan für Chicago, Berlin o. J.

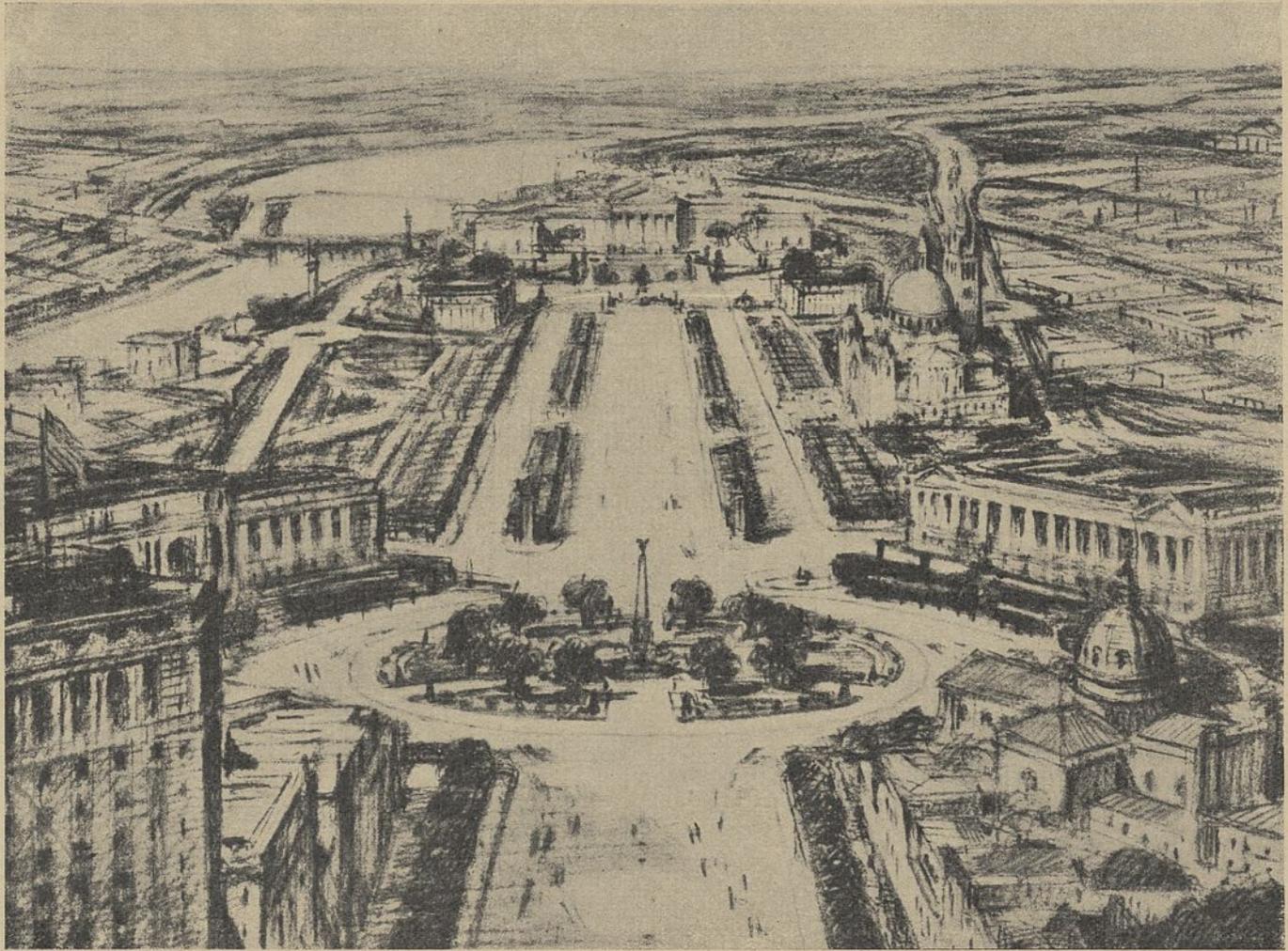


Abb. 51. Philadelphia, Fairmount Parkway mit Blick auf das Museum. Architekt: Jacques Gréber.

eines Museums von dem Besitzer eines großen Warenhauses gestiftet worden, das jetzt seinen Namen trägt — so bekunden solche Stiftungen andererseits doch auch den regen Anteil, den die Bürgerschaft an dem großen Werk der Stadtverschönerung nimmt. Um diese Anteilnahme zu wecken und zu erhalten, wird von den mit der Durchführung des Planes betrauten Stellen eine unermüdliche Propaganda durch Aufrufe, Vorträge und Presseveröffentlichungen betrieben. Ueber die neue Brücke geht jetzt täglich ein Verkehr von 73 000 Fahrzeugen. Die Baukosten betragen rd. 16 Millionen Dollar. Sie wurden zur Hälfte von der Stadt aufgebracht, zur Hälfte von den Anliegern auf Grund des Wertzuwachses ihrer Grundstücke, der auf insgesamt 100 Millionen Dollar geschätzt wird. (Einzelne Grundstücke stiegen durch die Sanierung von 55,5 Dollar auf 1110 Dollar pro Quadrat-

meter). Dieser Wertzuwachs bedeutet für die Stadt eine jährliche Mehreinnahme an Steuern von rd. 4 Millionen Dollar, so daß sich ihr Anlagekapital schnellstens bezahlt gemacht hat.

Mit der Umgestaltung der South Water Street, die bei unserem Besuch in vollem Gange war, wird jetzt auch für die Nordseite des Loop-Bezirks eine neue, den gegenwärtigen Bedürfnissen entsprechende Verkehrsstraße geschaffen. Die South Water Street diente bisher als Markt für den Lebensmittel-Großhandel, der hier seinen Sitz hat, und sie war durch den starken Frachtverkehr, der sich tagsüber hier entwickelte, so in Anspruch genommen, daß sie für den öffentlichen Durchgangsverkehr kaum mehr benutzt werden konnte (Abb. 53). Die Straße wird zurzeit unter Niederlegung der an den

Chicago River grenzenden Blöcke zu einer breiten, zweigeschossigen Uferstraße ausgebaut (Abb. 54). Die obere Straße erhält eine Breite von 33 m. Sie soll für jede Art leichten Verkehrs nutzbar sein und auch als Promenade dienen. Nach der Wasserseite wird sie durch eine Balustrade abgeschlossen. In kurzen Abständen führen von hier Treppen zu der Uferstraße hinab, die ausschließlich dem schweren Lastverkehr vorbehalten ist. Sie öffnet sich in breiten Rundbögen gegen eine schmale Kai- oder Ladestraße, die in einer Breite von 7,5 m unmittelbar am Flußufer entlang geführt ist. Mit dem Ausbau dieser neuen Uferstraße wird sich am Chicago River ein eindrucksvolles Stadtbild entwickeln. Die Straße soll mit Hochhäusern für Hotel- und Bureauzwecke bebaut werden, die dem belebten Fluß einen wirksamen architektonischen Rahmen schaffen (Abb. 55 u. 56).

6. Parksysteme. Das Parksysteem bildet heute einen integrierenden Bestandteil jedes modernen Stadtplanes. Der Gedanke, die Grünanlagen innerhalb des Stadtgebietes planmäßig so zu verteilen, daß sie sich untereinander zu einem einheitlichen

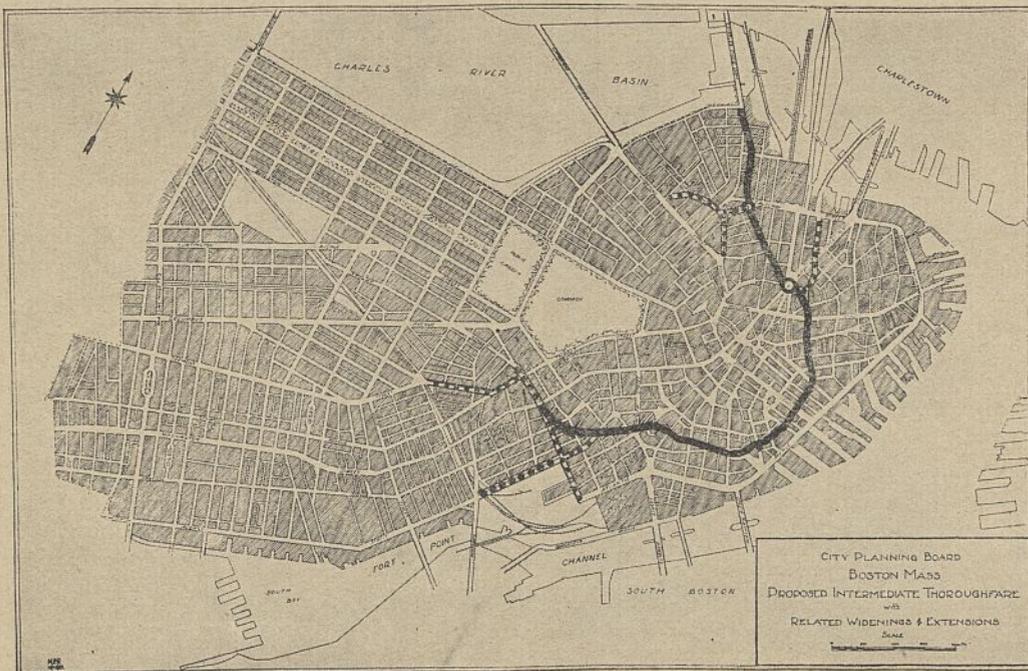


Abb. 52. Boston Projekt für einen innerstädtischen Straßendurchbruch.



Abb. 53. Chicago, South Water Street, Lebensmittelmarkt

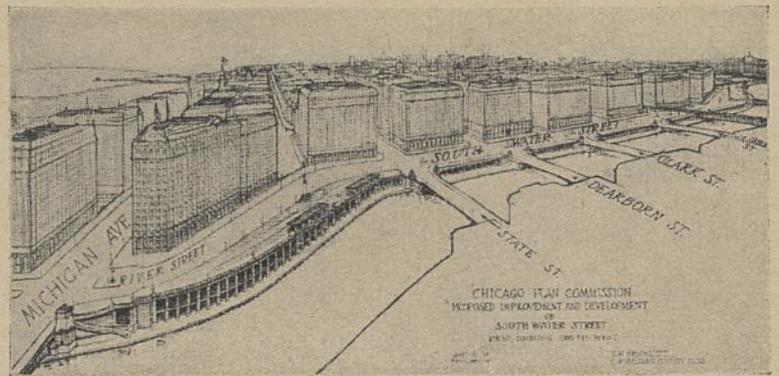


Abb. 54. Chicago, Projekt für den zweigeschossigen Ausbau der South Water Street.



Abb. 56. Chicago, South Water Street, jetziger Zustand.



Abb. 55. Chicago, South Water Street, Zustand nach dem Umbau (Projekt).

Parksystem zusammenschließen, ist amerikanischen Ursprungs, und er hat von dort Eingang in die städtebauliche Praxis auch der Alten Welt gefunden. Diese Idee ist offensichtlich entstanden aus dem Widerstand gegen die Verdichtungstendenzen der Großstadtentwicklung und die gesundheitlichen Gefahren, die der Bevölkerung durch die übermäßige Zusammendrängung erwachsen. Dieser Gefahren ist man sich meist erst spät bewußt geworden. Darum ist die Idee auch verhältnismäßig jung. Die Not erst hat sie reifen und praktisch werden lassen. In dem Bericht, mit dem im Jahre 1811, als New York weniger als 90 000 Einwohner hatte, der neue Stadtplan für Manhattan Island vorgelegt wurde, finden sich folgende charakteristischen Sätze:

„Es mag überraschend sein, daß so wenig Freiflächen vorgesehen sind und daß die für die Beschaffung von frischer Luft und zum dauernden Schutz der Gesundheit vorgesehenen Gebiete so klein sind. Wenn die Stadt New York am Ufer eines so schmalen Flusses wie die Seine oder die Themse gelegen wäre, so wäre sicher eine große Anzahl von freien Flächen notwendig gewesen. Aber die breiten Meerarme, die Manhattan Island umschließen, begünstigen seine Lage nicht nur was den Handel, sondern auch was Gesundheit und Erholung betrifft. Wenn dieserhalb, aus den gleichen Gründen, die Grundstückswerte so ungewöhnlich hoch sind, so erscheint es angezeigt, den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit größeren Einfluß einzuräumen, als es unter andern Umständen nach den Geboten der Klugheit und des Pflichtgefühls notwendig wäre.“

Diese Grundsätze der Wirtschaftlichkeit, denen man damals eine so ausschlaggebende Bedeutung glaubte einräumen zu müssen, haben dazu geführt, daß New York, das in dem schmalen Raum von Manhattan Island zu den dichtest besiedelten Gebieten der Erde gehört, heute vollständig unzureichend mit Freiflächen versorgt ist, deren eine Bevölkerung, die zum größten Teil in überfüllten Mietskasernen untergebracht ist, in besonderem Ausmaß bedarf. Der einzige größere Park auf Manhattan, der 1853 angelegte Zentralpark, bildet trotz seines beträchtlichen Umfangs doch nur eine sehr bescheidene Oase in dieser riesigen Steinwüste, um so mehr, als er seiner Lage nach mehr den besseren Wohnvierteln zugute kommt und überdies in neuerer Zeit so stark in den Automobilverkehr hineingezogen worden ist, daß die Sträucher und Bäume, die zwischen seinen breiten Asphaltstraßen wachsen, unter den schädlichen Einwirkungen des Gasolins bereits abzusterben beginnen.

New York nimmt indessen in dieser Hinsicht eine Ausnahmestellung unter den amerikanischen Städten ein und erweist sich hier wie in der Entwicklung seines Wohnungswesens als auffallend rückständig. Anderwärts ist man umsichtiger gewesen und hat die Schaf-

fung großer einheitlicher Parksysteme rechtzeitig in Angriff genommen. Und neuerdings entfalten die amerikanischen Städte einen ehrgeizigen Wettstreit untereinander in dem Bestreben, ihre Bewohner

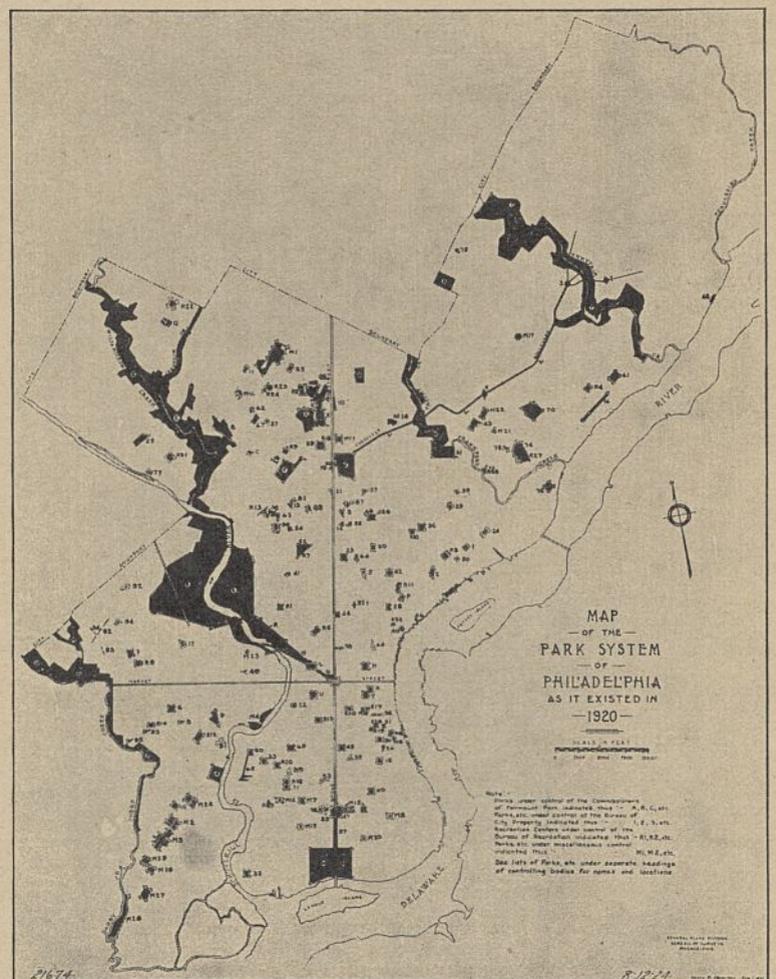


Abb. 57. Philadelphia, Parksystem 1920.

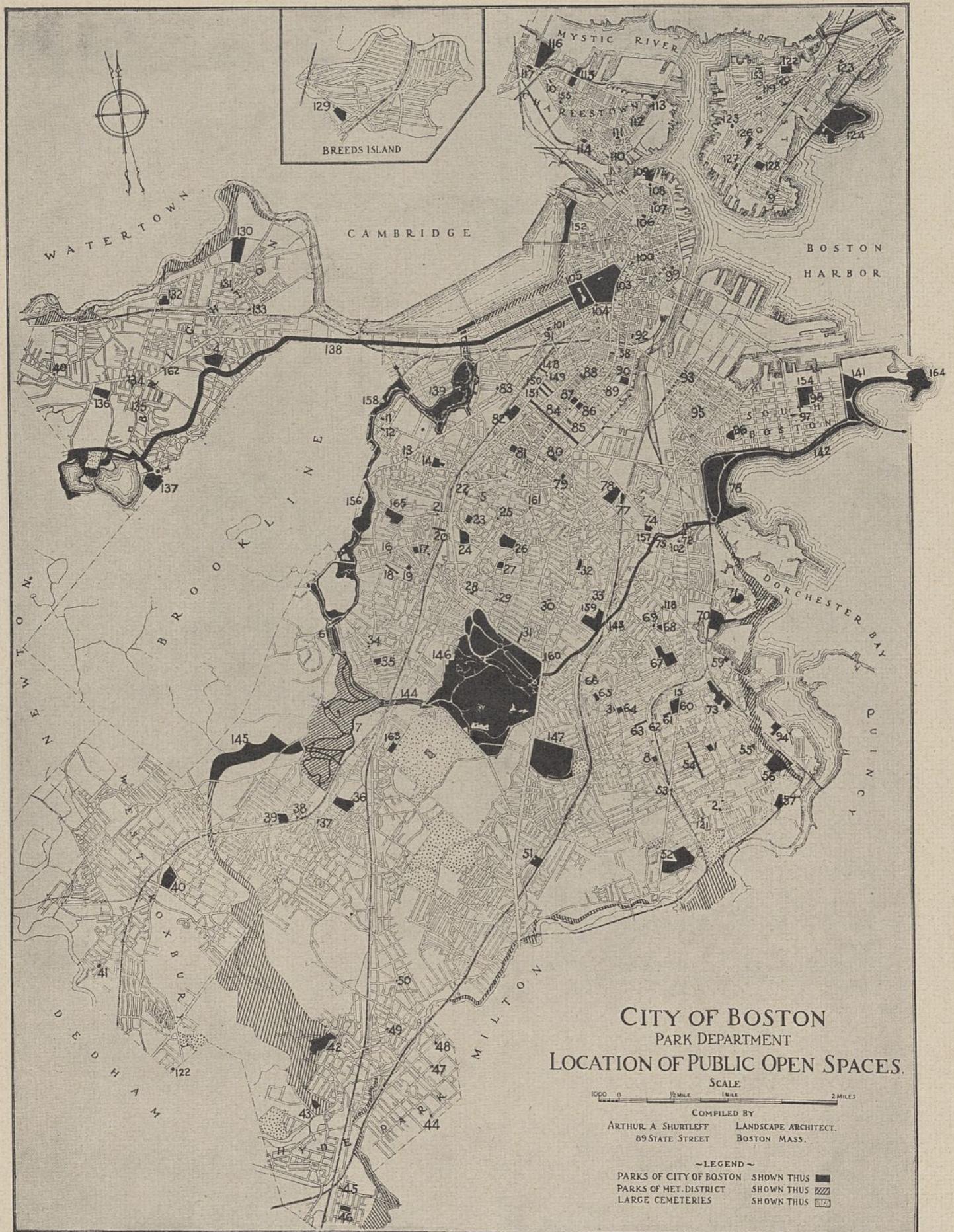


Abb. 58. Boston, Parksistem 1925.

mit ausgedehnten öffentlichen Parkanlagen und vorzüglich ausgestatteten Sport- und Spielplätzen zu versorgen (Abb. 57 u. 58). Was die Amerikaner auf diesem Gebiete geleistet haben, ist als vorbildlich bekannt und hier liegt ohne Zweifel der Höhepunkt ihrer städtebaulichen Leistungen. Und das nicht nur in sozialem, sondern ebenso auch in künstlerischem Betracht. Die Aufgabe ist in den meisten Städten von Anfang an systematisch angefaßt und ihre Lösung nach einem großen organischen Plan tatkräftig und schaffensfreudig betrieben worden. Während die europäischen Großstädte bei der Entwicklung

ihrer Parkanlagen fast immer auf die ausgedehnten Anlagen der alten Hofgärten und fürstlichen Parks zurückgreifen konnten, sind in den amerikanischen Großstädten die Parkanlagen buchstäblich aus dem Nichts geschaffen worden. Bei der Lösung dieser neuen Aufgaben hat die amerikanische Landschaftsgärtnerei den Ruhmestitel erworben, eine freie, selbständige Kunst zu heißen. Wenn man in der amerikanischen Kunst nach eigenen und in eigentlichem Sinne schöpferischen Leistungen sucht, so wird man sie allein in den Werken der neuen Landschaftsgärtnerei finden (Abb. 59 bis 61). Und

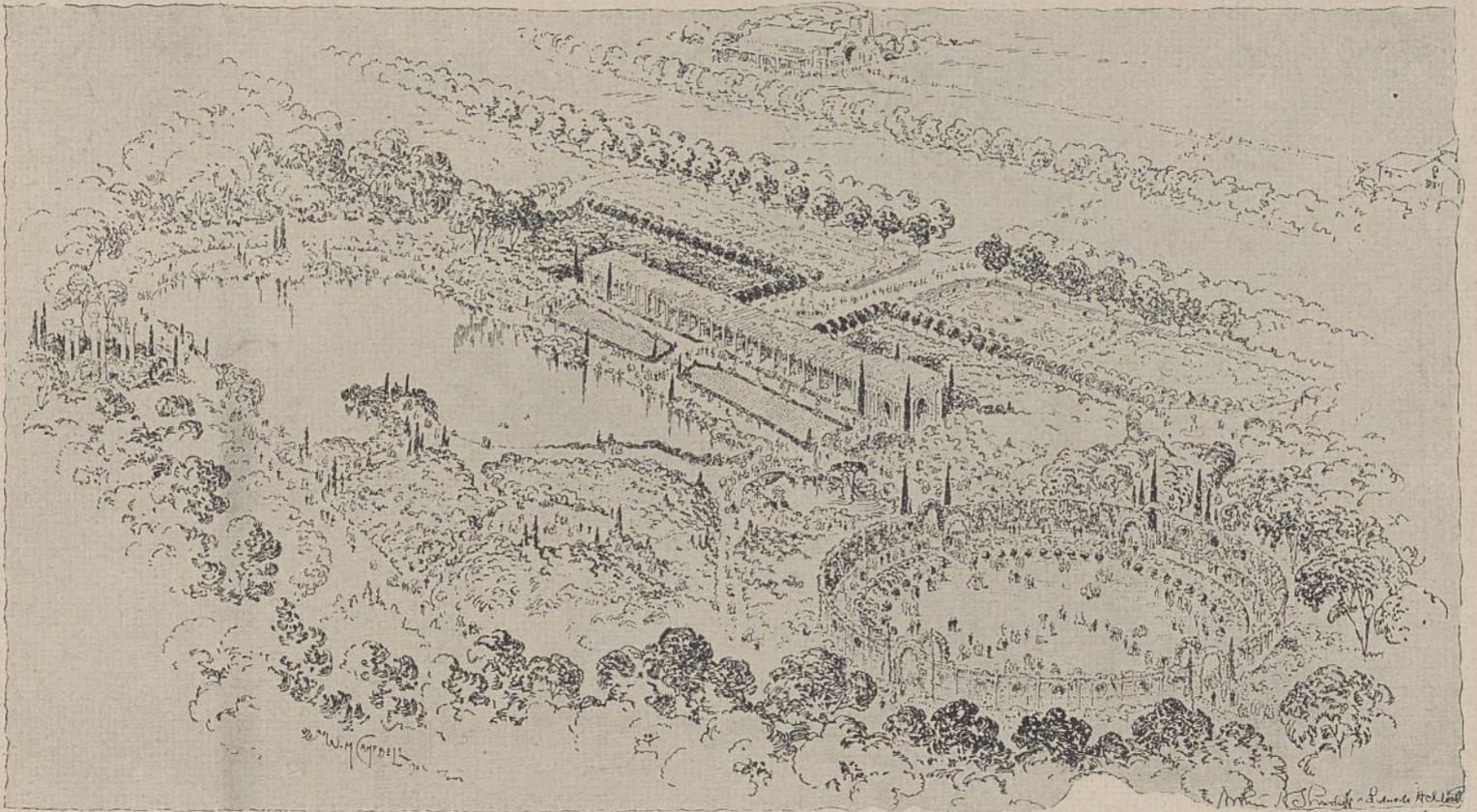


Abb. 59. Boston, Rosengarten im Franklin-Park. Entwurf: Landschaftsarchitekt Arthur A. Shurtleff.

Grundform oval mit versenktem Mittelgrund, der über vier Treppen zugänglich ist. In der Mitte Wasserbassin mit Fontäne. Die Umwallung bildet eine Spalierwand, die mit Kletterrosen berankt ist. Rings um den Garten sind blühende Sträucher und Bäume gepflanzt. Erste Rosenpflanzung 1920, Eröffnung des Gartens Mai 1924. Ueber 7000 Rosen, darunter 84 Varietäten.

will man die Meisterleistungen dieser jungen Kunst bezeichnen, so braucht nur an die Namen der Brüder Olmstedt und ihres Schülers Ch. Eliot erinnert zu werden.

In fast allen Städten sind wir in stundenlangen Fahrten durch solche Parkanlagen geführt worden. Und die Eindrücke, die wir in Washington und Philadelphia, in Boston, Chicago und Pittsburg auf diesen Fahrten empfangen haben, zählen zu den stärksten Erlebnissen unserer Studienreise. Ueberall fanden wir in diesen Anlagen ein sicheres Gefühl für Raum- und Maßstabwirkungen am Werke, das in Verbindung mit einem feinen Natursinn Landschaftsbilder von hervorragender Schönheit geschaffen hat, Schöpfungen, die ohne Vorbehalt den großartigsten Werken der Landschaftsgärtnerei zugerechnet werden müssen. Ueberall hat man sich bemüht, schöne Fernblicke und wirkungsvolle Aussichten zu schaffen. Und gerade in diesem Punkt erweisen sich die amerikanischen „Landschaftsarchitekten“, wie sie sich mit Fug und Stolz nennen, als unübertroffene Meister ihres Faches. Fluß- und Seeufer werden planmäßig der öffentlichen Benutzung erschlossen und zu breiten Uferpromenaden ausgebaut.

Und fast immer ist es in der glücklichsten Weise gelungen, das Werk des Landschaftsgärtners in die gewachsene Natur überzuleiten. Stets ist man bemüht, diese Natur unangetastet in ihrer gewachsenen Schönheit zu erhalten. In Washington sind wir durch das romantische Tal eines Waldbaches gefahren, den die Fahrstraße ohne Ueberbrückung in einer Furt durchquert. So wächst in diesen Parksystemen der amerikanischen Städte die künstliche und natürliche Landschaft zu einer harmonischen Einheit von Bäumen und Wiesen, Hügel und Seen, Flüssen und Wäldern zusammen.

Und diese Parkanlagen verdienen mit vollstem Recht den Namen Volksgärten. Sie sind in der verschwenderischsten Weise mit allen erdenklichen Einrichtungen für Erholung, Unterricht und Volksbildung ausgestattet. In den Franklin-Park von Boston ist ein Zoologischer Garten so eingegliedert, daß er einen Teil des Ganzen bildet und ohne Erhebung besonderer Eintrittsgelder öffentlich zugänglich ist (Abb. 62). Auch der Botanische Garten ist kein selbständig abgeschlossenes Institut, sondern organisch eingefügt in das großstädtische Parksystem. In ausgiebigster Weise ist in diesen Parks vor allem für die

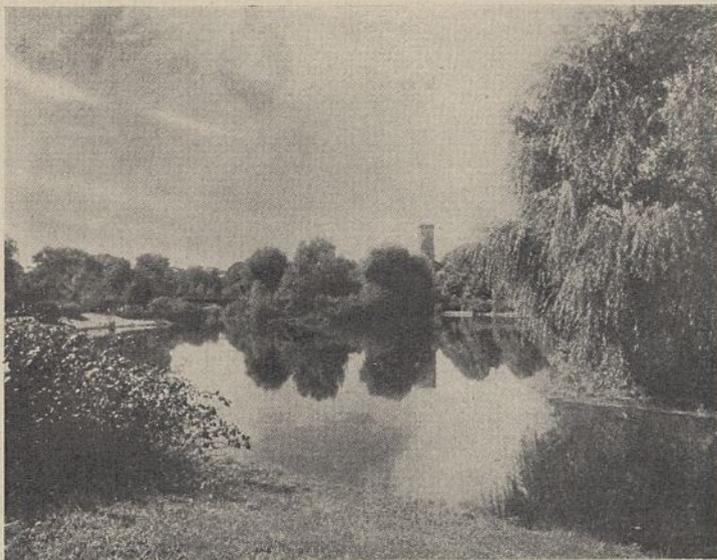


Abb. 60. Boston, Riverway.

In dieser Landschaft ist tatsächlich jeder Strauch neu gepflanzt. Das Ufer ist vollständig künstlich, zwischen Kirchturm und Wasser läuft eine Eisenbahn, die durch Anpflanzungen dem Blick ganz entzogen ist.

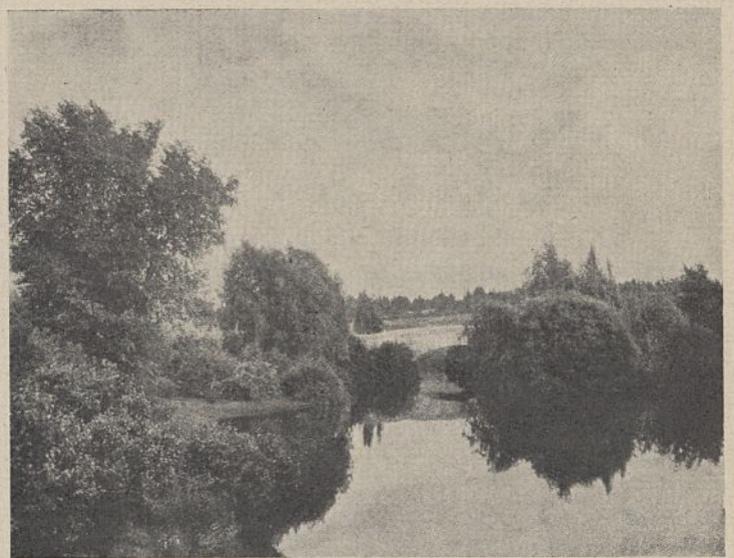


Abb. 61. Boston, Franklin-Park.

Um in den großen Parks den Eindruck der Freiheit, Natürlichkeit und Weiträumigkeit zu bewahren, müssen die notwendigen Straßen und Gebäude möglichst untergeordnet werden.

BOSTON PARK DEPARTMENT
FRANKLIN PARK
GENERAL PLAN FOR ZOOLOGICAL GARDEN

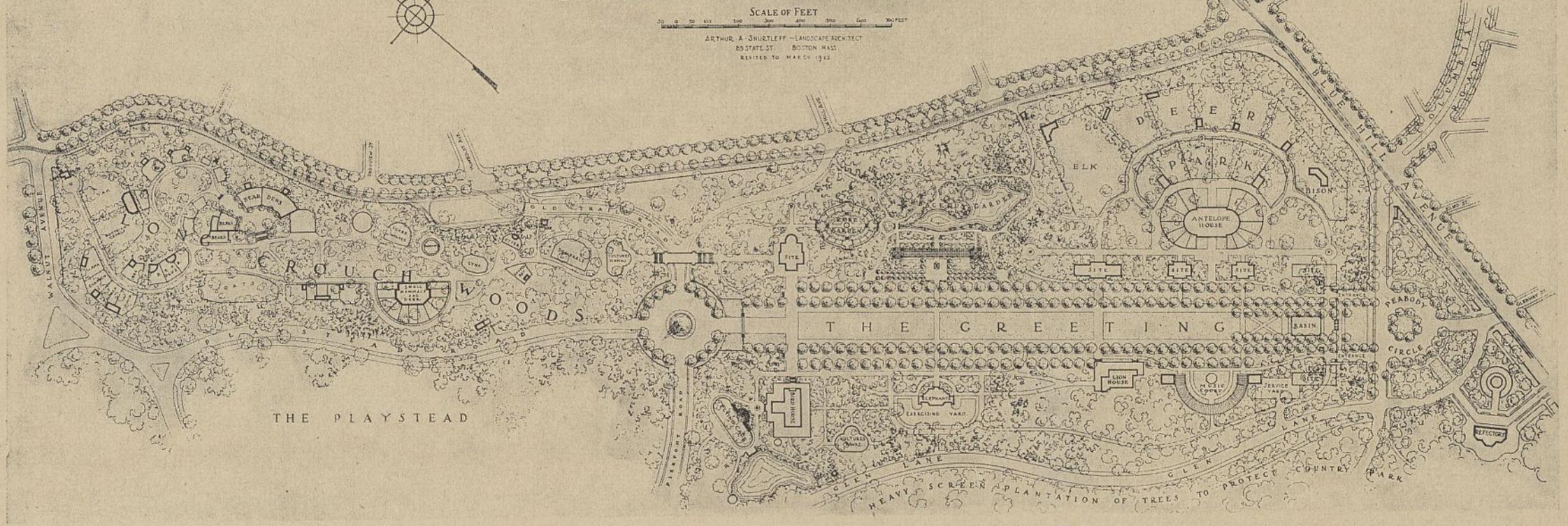


Abb. 62 (oben.)

Boston. Zoologischer Garten im Franklin-Park. Nach Plänen des Landschaftsarchitekten Arth. A. Shurtleff. In Plan wie Anlage gegensätzlich zu dem großen Landschaftspark, der den Tiergarten umrahmt. Niedrige Bauten in ruhigen Farben, so unauffällig als möglich in ihren Tönen, in symmetrischer Gruppierung am Hauptweg, sonst in Anpassung an das bewegte Gelände angeordnet. Die Baumgruppen als raumbildende und trennende Elemente, in regelmäßiger Reihung an der großen Mittelpromenade (Greeting) für Fußgänger-, Reiter- und Equipagenverkehr.

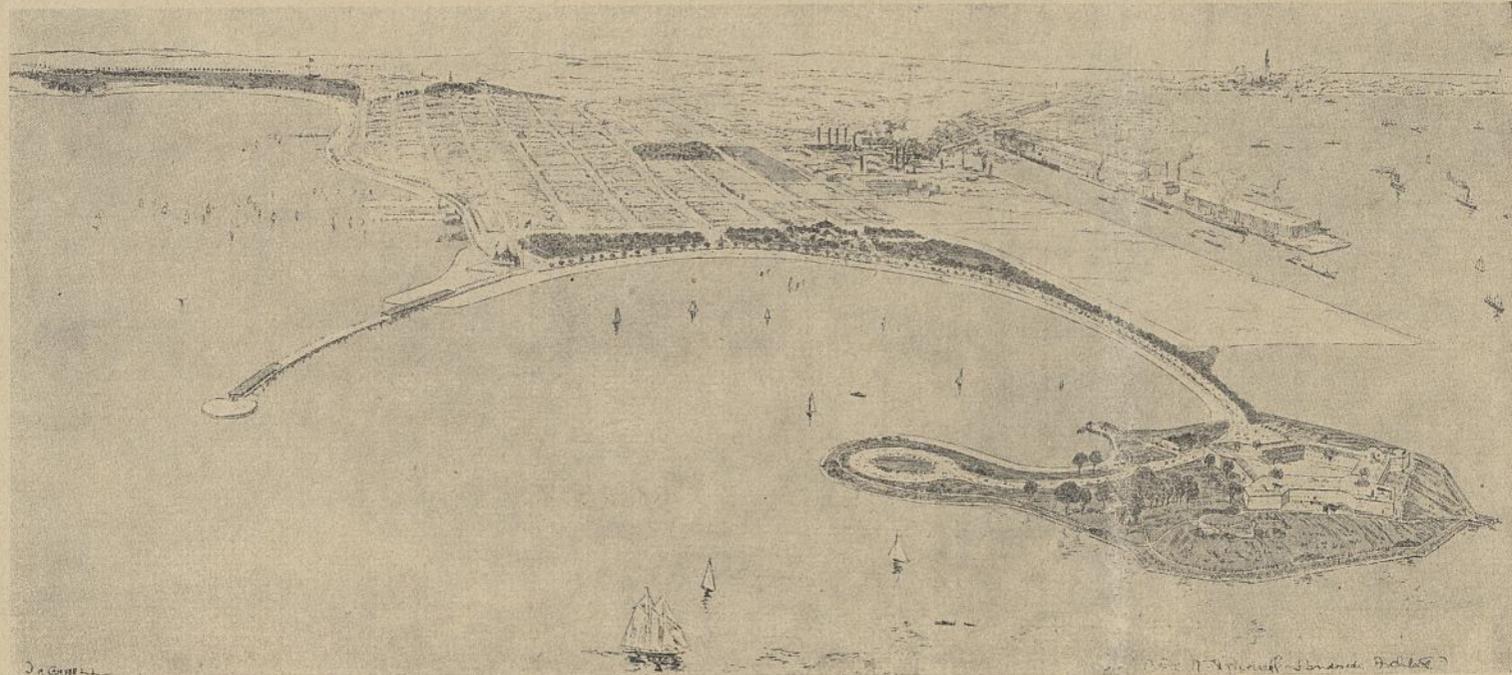


Abb. 63 (unten.)

Boston, Cadle Island. Entwurf für den Ausbau des alten Fort Independence, eines wegen seiner Aussicht auf den Hafen und wegen seiner Seebrise beliebten Ausflugszieles, zu einem Erholungspark mit Autostraße, Uferpromenade und Badestrand. Landschaftsarchitekt Arthur A. Shurtleff, Boston. Die schmalen Grasflächen an der Nord- und Oststraße des Forts sind vom Autoverkehr freigehalten, dem gleichwohl von der Autostraße wie von dem Parkplatz die Aussicht auf die Wasserfläche gesichert bleibt. Das nordwärts auf angeschüttetem Grund sich entwickelnde Industriegebiet ist in die Planung einbezogen.

mannigfachen Bedürfnisse des Sports gesorgt, dem die Großstadtbevölkerung zum Ausgleich gegen die einseitige Bureau- und Werkstattarbeit mit leidenschaftlicher Hingabe huldigt. Riesige Rasenflächen dienen dem Golf- und dem besonders beliebten Baseballspiel, dem eigentlichen nationalen Rasenspiel der Amerikaner. In reichlichem Maße sind Turn- und Spielplätze für Kinder vorgesehen (Abb. 64). An Fluß- und Seeufern sind, wo immer möglich, Freibäder mit breitem Badestrand eingerichtet (Abb. 63) und fast nirgends fehlt in diesen Parkanlagen das große Stadion, in dem die sportlichen Wettkämpfe vor Tausenden von Zuschauern ihren Austrag finden. Wenn man an Sonntagen oder am Nachmittag nach Geschäftsschluß das volkstümliche Treiben in diesen Parkanlagen beobachtet, wenn man sieht, mit welchem Eifer der Amerikaner die hier gebotene Gelegenheit zur Erholung und körperlichen Ertüchtigung ausnutzt, lernt man die soziale Bedeutung dieser Einrichtungen schätzen, deren Entstehung ohne ein gut Teil gesunden Idealismus nicht zu denken ist.



Abb. 64. Chicago, Jackson-Park. Kinderspielplatz.

Zu welchem Ausmaß von Tollkühnheit man sich bisweilen bei diesen Planungen versteigt und welche technischen Bravourstücke bei ihrer Ausführung geleistet werden, zeigt der imposante Lagunenpark, der zurzeit in Chicago an den Ufern des Michigansees in Ausführung begriffen ist (Abb. 65). Dieser Park, der ebenfalls einen Teil des erwähnten Burnhamschen Planes für Chicago bildet, wird auf einem künstlich geschaffenen Gelände angelegt, das unter Ausnutzung der städtischen Müllabfuhr in dem seichten Randwasser des Sees aufgeschüttet wird. Dieser Park wird eine bis zu 180 m breite Lagune einschließen, deren ruhige Fläche dem Wassersport als Betätigungsfeld dienen soll. Nach der Seeseite wird ein ausgedehnter Bade- und Vergnügungsstrand angelegt.

7. Landesplanung. Wo immer man sich in Amerika mit städtebaulichen Problemen beschäftigt, geschieht es unter der Voraussetzung eines weiterfortschreitenden Wachstums der großstädtischen Zentren. Dieses Wachstum wird allgemein noch als ein unvermeidliches Schicksal betrachtet. Und dieses Schicksal wird freudig und mit Stolz bejaht. Das unaufhaltsame Wachstum der Städte wird als Zeichen des Fortschritts gewertet, als gleichnishafter Ausdruck eines wirtschaftlichen Aufschwunges. In allen Berichten der Stadt-

plankommissionen finden sich ausführliche Berechnungen über die voraussichtliche Zunahme der Einwohnerschaft während der nächsten Jahrzehnte, über die zu erwartende Vermehrung der Automobile und andere phantastische Prognosen künftigen Wachstums. Die Russel Sage Foundation hat scharfsinnige Untersuchungen darüber angestellt, welches die städtebaulichen Bedürfnisse für Größer-New York im Jahre 1965 sein werden, wenn die Bevölkerung der Metropole auf schätzungsweise 20 Millionen angewachsen sein wird. Und sie ist ernstlich am Werke, ihre Pläne auf ein Fassungsvermögen einzustellen, das derartigen Ziffern entspricht.

Inzwischen versucht man mit den sich täglich mehrenden Problemen, die das ungebändigte Wachstum mit sich bringen, fertig zu werden, so gut es eben gehen mag. Man hat überall eine annehmbare Lösung für den Augenblick bereit und kümmert sich nicht viel um ihren Dauerwert. Man begnügt sich unbedenklich mit dem Vorläufigen, in dem selbstbewußten Vertrauen auf die sichere Zukunft, die es schon besser machen wird. Ein Amerikaner kennzeichnete gesprächsweise die gegenwärtige Situation des amerikanischen Städtebaues mit den Worten: „Wir stürzen uns mit unbekümmerter Energie auf die nächstliegenden Probleme und sind unternehmend genug, sie für den Augenblick befriedigend zu lösen. Daß wir mit

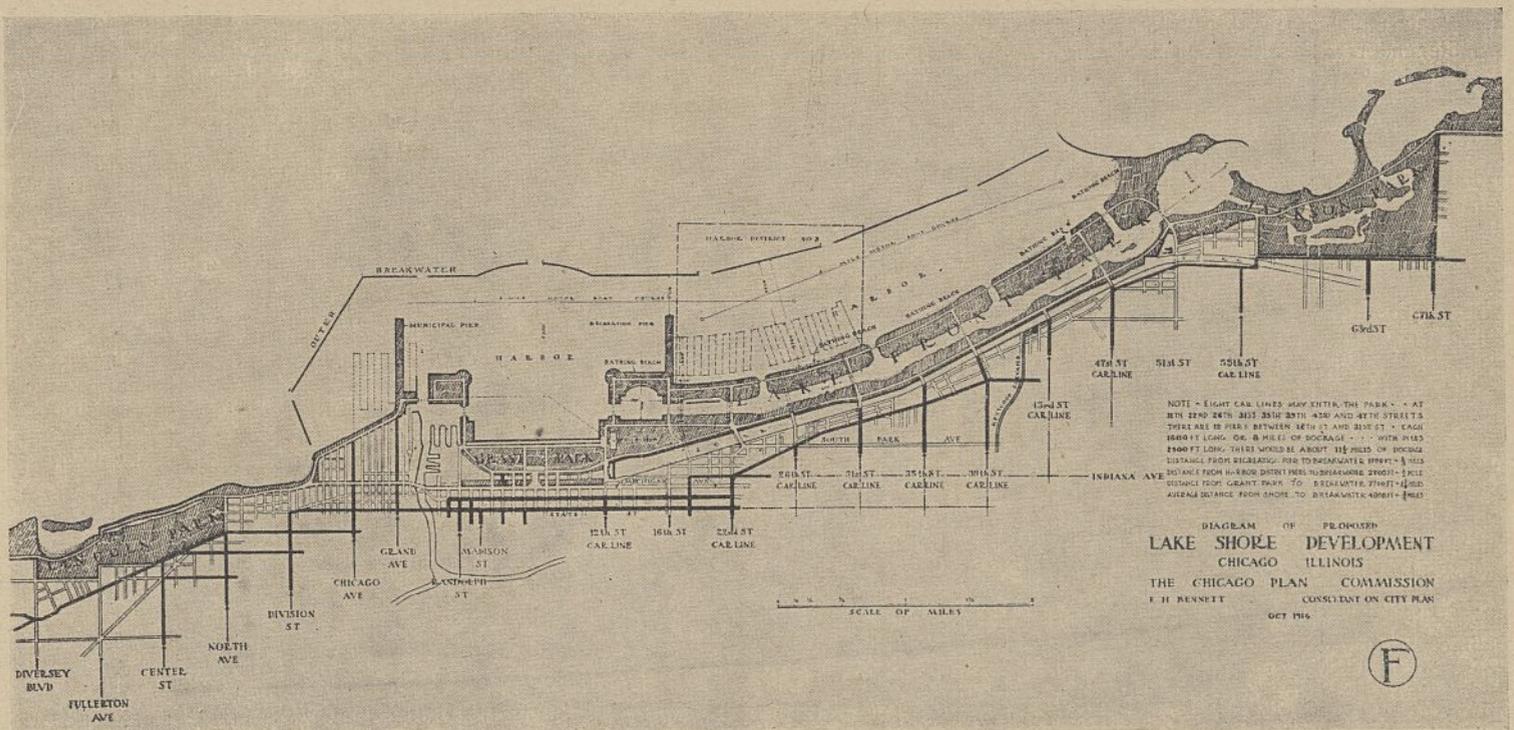


Abb. 65. Chicago, Lagunen-Park.

dieser Lösung zugleich zehn neue Probleme aufwerfen, gibt uns die willkommene Gelegenheit, doppeltes Geld zu verdienen.“

Die kühne und unerschrockene Art, wie die Amerikaner diese Probleme anpacken, verdient höchste Anerkennung. Und die materielle Kraftentfaltung bei diesen städtebaulichen Leistungen ist in jedem Falle bewundernswürdig (Abb. 65). Die Maßnahmen, die zur Abwehr der vielseitigen und ständig sich mehrenden Nöte der Großstadtentwicklung getroffen werden, sind imponierend in ihrer Großzügigkeit, lehrreich in ihren Methoden. Und da hier die Probleme im Vergleich zu unseren Verhältnissen in so vielfach verschärfter Form auftreten, mögen die Lösungsversuche für unsere eigenen Nöte mancherlei wertvolle Anregungen bieten. Aber gerade die zugespitzte und verschärfte Form, in der die Großstadtprobleme in Amerika auftreten, bestätigt aufs neue, daß man in der Einstellung zu diesen Problemen so lange noch auf dem falschen Wege ist, als man auch für die Zukunft mit einem fortschreitenden Wachstum der Städte rechnet. So lange kommen alle diese Lösungen über den Wert eines Notbehelfs nicht hinaus. Sie sind unentbehrlich als mehr oder weniger wirsamer Schutz- und Abwehrmaßnahmen und mögen als solche die ärgsten Mißstände mildern, allzu kraß gewordene Schäden abschwächen, aber sie beseitigen nicht die Wurzel dieser Schäden. Alle diese Lösungsversuche müssen auf die Dauer versagen, weil sie nur Symptome treffen, nicht die Wurzel des Übels selbst. Nicht darauf kommt es an, mit den augenblicklichen Schwierigkeiten, die das übermäßige Wachstum der Großstädte mit sich bringt, im einzelnen Falle fertig zu werden, sondern es gilt die Bevölkerung nach einem umfassenden, alle wirtschaftlichen Kräfte des Landes erfassenden Siedlungsplan so zu verteilen, daß das Wachstum der Großstädte in natürlichen Grenzen gehalten wird und die Auswüchse einer übermäßigen Zusammendrängung der Bevölkerung von vornherein unmöglich gemacht werden.

Auch in den Vereinigten Staaten beginnt diese Erkenntnis allmählich zu dämmern. In dem erwähnten Bericht, den der Städtebau-Ausschuß des American Institute of Architects veröffentlicht hat, finden sich folgende denkwürdigen Ausführungen:

„Wenn eine Krankheit nicht völlig geheilt werden kann, ist es vielleicht besser, die Leiden des Patienten ein wenig zu lindern, als ihm überhaupt keine Hilfe zu bieten. Wenn aber die Städtebauer darauf ausgehen, die Schwierigkeiten und Mißstände zu beheben, die sich in der Anlage wachsender Städte ergeben haben, so werden ihre Anstrengungen vergeblich sein, solange sie nicht die Wurzeln dieser Mißstände beseitigen. Bis jetzt haben sie diese Wurzeln noch nicht berührt. Solange das Dogma besteht, daß alle Städte weiterwachsen müssen, und daß dieses Wachstum sogar zu begrüßen ist, weil es die Bodenwerte erhöht und gewinnbringende Anlagen, wie Untergrundbahnen und private Kapitalanlagen wie Wolkenkratzer begünstigt, solange dieses Dogma unangefochten und vorbehaltlos herrscht, solange ist für das Städtebauproblem kein Ende oder richtiger kein Anfang abzusehen. Nicht Städtebau, sondern Landesplanung ist es, was wir für die Zukunft brauchen.“

Den Fragen der Landesplanung war die diesjährige Internationale Städtebau-Konferenz in New York gewidmet. Und die Vorträge sowie die anschließende Aussprache haben deutlich gezeigt, daß sich ein grundlegender Wandel in den städtebaulichen Auffassungen vorzubereiten beginnt und daß das Städtebauproblem künftig nicht länger mehr für sich allein, sondern daß es in größerem Zusammenhang als ein Teil des gesamten Siedlungsproblems zu betrachten ist. Und wenn diese Auffassung sich durchgesetzt haben wird, wenn die Siedlungsprobleme künftig in erweitertem Rahmen der Landesplanung behandelt werden, so wird auch das Großstadtproblem, wenn nicht ganz verschwinden, so doch viel von seinen Schrecknissen verlieren.

In den Vereinigten Staaten wird die Idee der Landesplanung eine nachhaltige Förderung erhalten durch die junge, unter Führung von Herbert Hoover stehende Bewegung, die dem gefährlichen Raubbau ein Ende machen will, der zurzeit noch mit den natürlichen Hilfsquellen des Landes getrieben wird (Antiwaste Movement¹⁾). Beide Bewegungen ergänzen sich gegenseitig und erstreben im Grunde das gleiche Ziel. Denn die Landesplanung bemüht sich gleichfalls um die Schonung und Erhaltung der natürlichen Hilfsquellen des Landes, Hand in Hand mit der Erhaltung menschlicher Daseinswerte. Die Landesplanung, so charakterisiert Lewis Mumford ihre Aufgaben vom amerikanischen Standpunkt, „erstrebt eine innige Verbindung der entvölkerten ländlichen Bezirke und der übervölkerten Großstädte. Sie erkennt die ungeheure Verschwendung von Zeit und Energie, die durch die unzulängliche Ausnutzung der natürlichen Hilfsquellen eines Bezirks verursacht wird. Sie erstrebt eine planmäßige Landwirtschaft statt der gegenwärtigen Bodenausbeutung, eine dauernde Forstwirtschaft statt der herrschenden Waldverwüstung. Sie erstrebt Seßhaftigkeit an Stelle der jetzigen Zelt-

lager und Nomadensiedlungen, und sie fordert gründliches Bauen an Stelle des kümmerlichen Blendwerks des sogenannten städtischen Fortschritts“.

Vorläufig stecken die eine wie die andere dieser Bewegungen noch in den Kinderschuhen. Der Kreis der Männer, die sich mit ihren Problemen beschäftigen, ist verhältnismäßig klein, und Beispiele praktischer Landesplanung sind daher in den Vereinigten Staaten zurzeit noch kaum zu finden. In neuerer Zeit ist das Problem mehrfach im Zusammenhang mit den Fragen einer besseren Ausnutzung der Wasserkräfte aufgerollt worden. Und gegenwärtig ist der Ausschuß für Wohnungswesen und Landesplanung des Staates New York unter Führung von Clarence S. Stein bemüht, durch einen umfassenden Regionalplan die im Mündungsgebiet des Niagara liegenden Gemeinden vor den Zusammenballungstendenzen der Industrien zu schützen, die sich rings um den Niagarafall zur Ausnutzung seiner Wasserkräfte auszubreiten beginnen. Es handelt sich um ein umfassendes Gebiet, das 18 Gemeinden mit einer Gesamtbevölkerung von nahezu einer Million Menschen umfaßt und heute noch in seinen ländlichen Bezirken einer erstrangigen Obstkultur dient. Diese Gemeinden sollen jetzt zu einer freiwilligen Organisation zusammengeschlossen werden, um eine planmäßige Entwicklung dieses fruchtbaren und industriereichen Landstriches zu sichern.

II. Wohnungswesen.

1. Lage des Baumarktes. In den Vereinigten Staaten fiel der Kriegsausbruch, ähnlich wie in Europa, in eine Periode rückläufiger Baukonjunktur, da sich das Privatkapital infolge verminderter Verdienstmöglichkeiten vom Baumarkt zurückzuziehen begann. Der Rückgang der Bautätigkeit geht in der Union bis ins Jahr 1907 zurück, so daß bereits vor dem Kriege gelegentlich ein Mangel an Wohnungen zu spüren war.¹⁾

Nach dem Eintritt der Vereinigten Staaten in den Krieg wurde die ganze Kraft der Nation dem Kriegsbedarf dienstbar gemacht. Die Bautätigkeit wurde beträchtlich eingeschränkt, die Kredite für die Bauindustrie gesperrt und die gesamten Arbeitskräfte und Rohstoffe des Landes für Heereslieferungen eingespannt. Diese Maßnahmen hatten zur Folge, daß die Bautätigkeit im November 1918, zurzeit des Waffenstillstands, nur noch 4 vH der durchschnittlichen Produktionsziffer der Jahre 1905—1914 erreichte.

Der Wohnungsmarkt verschlechterte sich nach Beendigung des Krieges weiter, obwohl zunächst, und besonders auf dem Gebiete des Industrie- und Geschäftshausbaues, eine gewisse Belebung zu spüren war. Infolge der steigenden Löhne und Materialpreise sowie der hohen Frachtkosten, vor allem auch infolge des Mangels an Kapital, das sich nach wie vor besser rentierlichen Anlagen zuwandte, blieb aber der Bau neuer Wohnungen vollends im Rückstand. Im Jahre 1919 erreichte der Wohnungsbau, nach der Grundfläche berechnet, nur noch 58 vH der Normalziffer, 1920 war er bereits bis auf 37 vH heruntergegangen. Während die normale Jahresproduktion der Vorkriegszeit von amtlicher Seite auf 310 000 Wohnungen geschätzt wird, betrug die Gesamtzahl der im Jahre 1920 errichteten Wohnbauten nur noch 76 813. In New York war die Leerziffer von 5,6 vH im März 1916 auf 2,18 vH im März 1919, auf 0,36 vH im April 1920 und auf 0,15 vH im Februar 1921 gesunken. Aus diesen Ziffern lassen sich Rückschlüsse auf den Grad der Wohnungsnot in den Vereinigten Staaten ziehen.

Der Rückgang der Bautätigkeit hielt bis zum Jahre 1921 an. Erst im folgenden Jahr gelang es, die im Gefolge des Krieges aufgetretene wirtschaftliche Depression zu überwinden. Die allgemeine Erholung der Wirtschaft machte sich alsbald auch in einem starken Aufschwung der Bautätigkeit bemerkbar. Gemessen an den im Baugewerbe investierten Kapitalien, zeigt das Jahr 1922 eine Zunahme von über 42 vH gegenüber dem Vorjahr. Das folgende Jahr, 1923, gestaltete sich dann für das Baugewerbe zu einem ausgesprochenen Rekordjahr. Die neue Blüte des nationalen Wohlstandes belebte die Unternehmungslust und ließ große Bauprojekte reifen. Während man aber für das Jahr 1923 eine starke Belebung der öffentlichen Bautätigkeit und des Geschäfts- und Industriebaues erwartet hatte, blieb die Zahl der Neubauten, entgegen aller Erwartung, auf diesen Gebieten zurück, zeigte dagegen eine außerordentliche Zunahme im Wohnungsbau, der in diesem Jahre seine Höchstleistung erreichte. Auch im folgenden Jahr blieb die Bautätigkeit sehr rege. Eine Uebersicht über Art und Umfang der Bautätigkeit in den Jahren 1919 bis 1923 zeigt die vom National Industrial Conference Board aufgestellte graphische Darstellung (Abb. 66).

¹⁾ Die nachstehenden Ausführungen stützen sich auf eigene Beobachtungen und mündliche Auskünfte; ferner auf den vom Internationalen Arbeitsamt in Genf herausgegebenen Bericht „The Housing Situation in the United States“, Genf 1925; auf die Berichte der Commission of Housing and Regional Planning des Staates New York sowie auf Veröffentlichungen des National Industrial Conference Board.

¹⁾ Vgl. Julius Hirsch, Das amerikanische Wirtschaftswunder. Berlin 1926, S. 64 u. Anh. I, S. 263.

Die Verschlechterung des Baumarktes nach dem Kriege hatte, wie angedeutet, ihre Hauptursache in dem raschen Steigen der Baustoffpreise und Arbeitslöhne. Die Preise für Baustoffe hatten zu Anfang 1920 ihren höchsten Stand erklommen; der Index betrug zu dieser Zeit 350 (1914 = 100). Zu Anfang des Jahres 1924 betragen die Preise für Zement das Doppelte, für Backsteine das Zweieinhalbfache, für Fensterglas sogar das Dreifache, für Fußbodenholz nahezu das Fünffache der Friedenspreise. Während unseres Besuches (Mai 1925) wurden in den Großstädten für 1000 Backsteine 25 bis 27 Dollar bezahlt.

Die Bauarbeiterlöhne sind von 1914 bis 1918 langsam gestiegen, und zwar im ganzen um 28,5 vH. Nach einer Durchschnittsberechnung des National Industrial Conference Board, die für 17 verschiedene Baugewerbe in 23 Städten vorgenommen wurde, waren die Stundenlöhne über den Stand von Juli 1914 gestiegen:

- im Juli 1919 40,2 vH
- im Juli 1923 97,8 vH
- im Mai 1924 108,0 vH

Im Mai 1924 betragen die durchschnittlichen Stundenlöhne im Baugewerbe 146 Cent gegenüber 56 Cent in andern Industrien. In New York, wo die höchsten Löhne gezahlt werden, erhält der Bauhandwerker im Durchschnitt einen Grundlohn von 10,50 Dollar pro Tag. Maurer und Putzer bekommen eine tägliche Zulage von 2 Dollar und oft mehr zu dem vereinbarten Satz von 12 Dollar täglich. In einigen Städten sind die Löhne jetzt durch eine Vereinbarung auf 2 Jahre hinaus festgelegt, so daß Aussicht auf eine Stabilisierung der Baukosten besteht.

Während in der Zeit von 1914 bis 1920 die Lebenshaltungskosten schneller gestiegen sind als die Löhne, hat sich das Verhältnis von 1920 ab umgekehrt (Abb. 66). Zu Anfang 1924 lagen die Tariflöhne der Gewerkschaften etwa 100 vH über dem Stand von 1914, während der Lebenshaltungsindex etwa 60 vH betrug. Die Lohnpolitik der Gewerkschaften ist auf die Erzielung von „decent wages“ gerichtet, worunter eine Entlohnung verstanden wird, die es dem Arbeiter ermöglicht, 1. gesund zu wohnen, 2. seinen Kindern eine gute Erziehung zu geben und 3. Geld auf die Sparkasse zu tragen.

Die Entwicklung der Baukosten nach dem Kriege ist in der Kurventabelle (Abb. 68) dargestellt. Dabei sind die Baukosten errechnet aus dem Durchschnitt der Löhne und Materialpreise, wobei beide mit je 50 vH in Ansatz gebracht sind. Aus dieser Tabelle ergibt sich, daß die Baustoffpreise seit 1914 zunächst viel stärker gestiegen sind als die Bauarbeiterlöhne und die gesamten Baukosten. Erst mit dem Rückgang der Preise nach dem Krisenjahr 1921 beginnen die drei Kurven sich wieder zu nähern. Von der Mitte des Jahres 1922 ab liegen die Baustoffpreise wieder höher als die Löhne. Zu Anfang 1924 beginnen die Baustoffpreise zu fallen, während die Löhne steigen, bis beide eine gemeinsame Höhe erreicht haben, die um rund 100 vH über dem Stand von 1914 liegt. (Indexziffer März 1925: 202,8.) Damit liegen die Baukosten aber nur um 30 vH außerhalb des allgemeinen Preisniveaus, wobei zu bemerken ist, daß der Umfang der Bautätigkeit zurzeit einhalbmal größer ist als im Durchschnitt der letzten zehn Jahre.

Während der Mangel an Baustoffen durch die erhöhte Leistungsfähigkeit der Industrien und durch vermehrte Einfuhr nachgelassen hat, konnte der Mangel an gelernten Arbeitern, die während des Krieges vielfach in andere Gewerbe abgewandert sind, bisher noch nicht völlig behoben werden. Die Arbeiterfrage ist augenblicklich der entscheidende Faktor bei der Preisbildung im Baugewerbe, und zwar nicht nur, weil die Löhne den wesentlichen Teil der Baukosten ausmachen, sondern

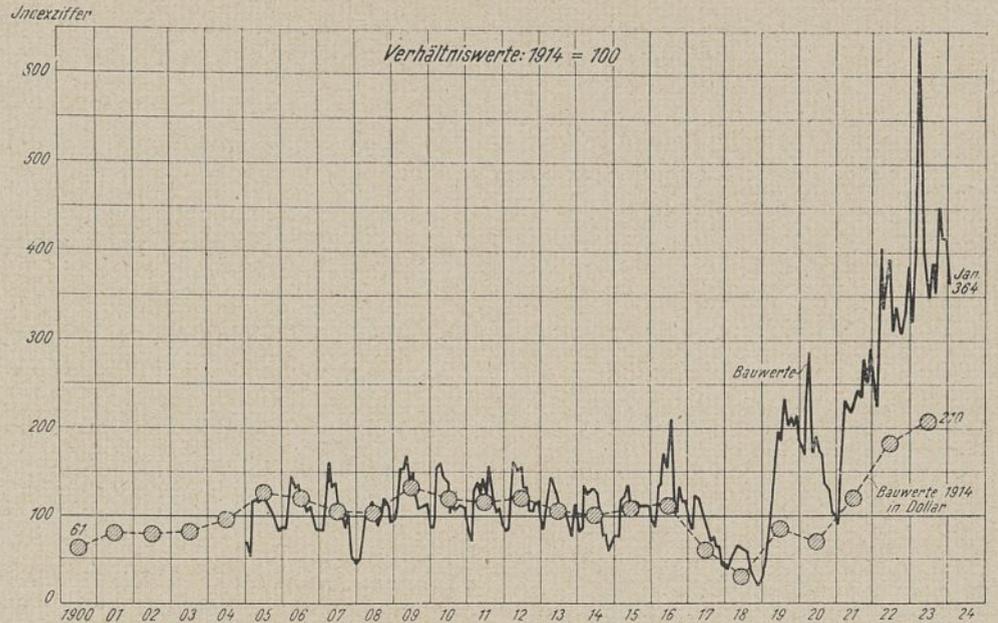


Abb. 64. Bautätigkeit in den Vereinigten Staaten in den Jahren 1900 bis 1924.

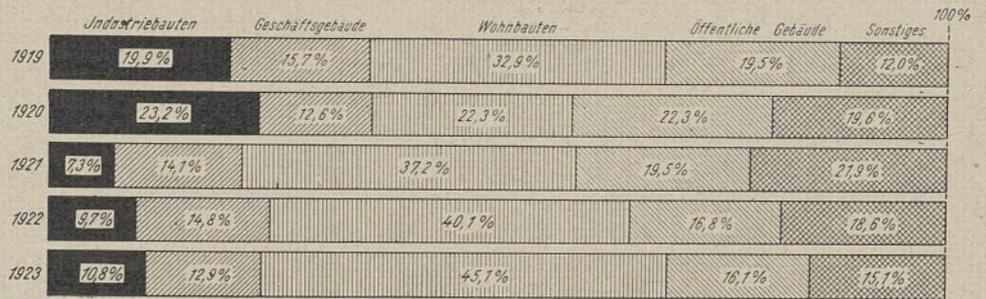


Abb. 65. Verteilung der Bautätigkeit nach Gebäudearten 1919 bis 1923.

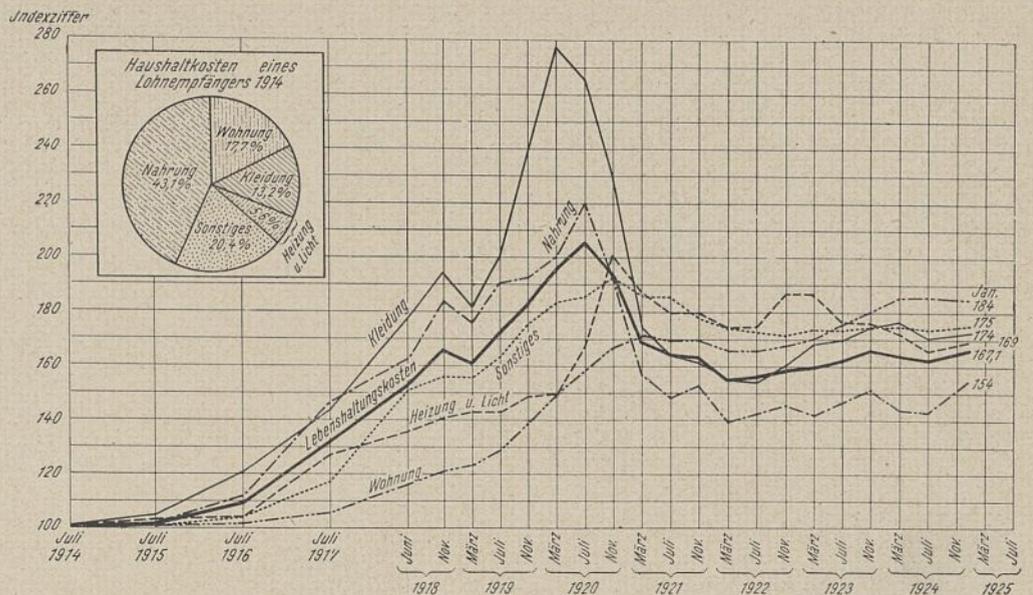


Abb. 66. Veränderung in den hauptsächlichsten Ausgabeposten der Lebenshaltung in den Jahren 1914 bis 1925. Juli 1914 = 100.

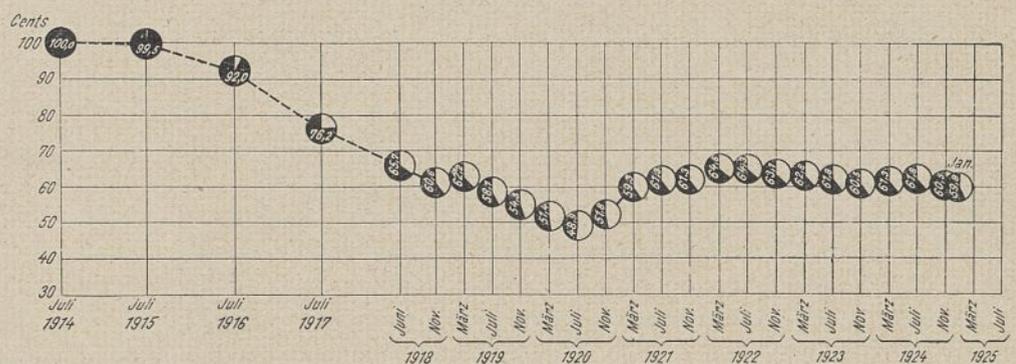


Abb. 67. Kaufkraft des Dollars nach den Lebenshaltungskosten.

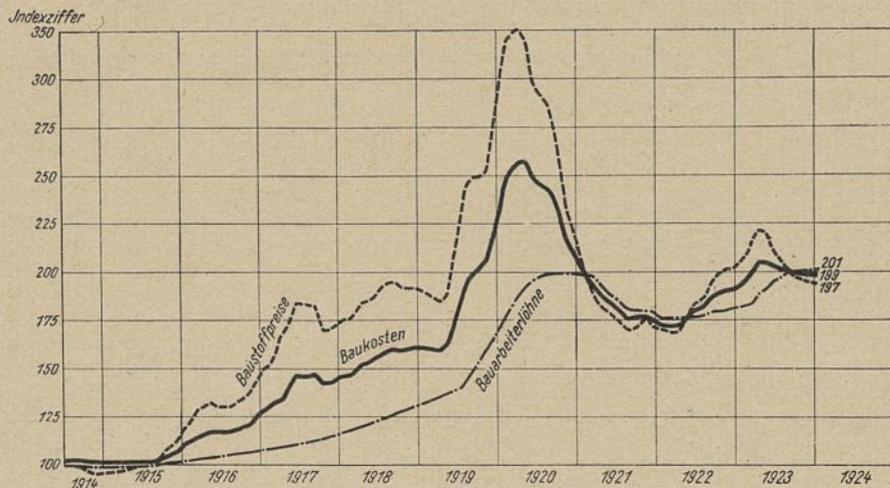


Abb. 68. Veränderung der Baukosten in den Jahren 1914 bis 1924.
Juli 1914 = 100.

auch weil, nicht zuletzt infolge der Einwanderungsbeschränkung, ein ausreichendes Angebot an Arbeitern fehlt.

Die vorstehenden Angaben über die Veränderung der Baukosten bedürfen, um eine richtige Beurteilung und einen Vergleich mit außer-amerikanischen Verhältnissen zu ermöglichen, noch eine Ergänzung durch einige Angaben über die veränderte Kaufkraft des Dollars, wie sie in der nachfolgenden Tabelle enthalten sind.

Kaufkraft des Dollars:	
Zeit	Dollarwert
Juli 1914	1,000
Juli 1917	0,762
Juni 1918	0,657
November 1918	0,606
März 1919	0,623
Juli 1919	0,581
Juli 1920	0,489
Juli 1921	0,613
Juli 1922	0,643
Juli 1923	0,618
Juli 1924	0,618

Während die Baukosten etwa auf das Doppelte gestiegen sind, hat sich die Kaufkraft des Dollars nicht ganz auf die Hälfte vermindert (vgl. auch Abb. 67).

2. Maßnahmen zur Bekämpfung der Wohnungsnot. Im Vergleich zu den europäischen Wohnungsverhältnissen der Nachkriegszeit hat Amerika zwar einen Wohnungsmangel, nicht aber eine eigentliche Wohnungsnot gehabt. Wenn auch ein starker Rückgang und für einige Zeit sogar ein völliger Stillstand des Wohnungsbaues eingetreten war, so haben sich die Zustände doch keineswegs so weit zugespitzt, um, wie in den meisten europäischen Ländern, weitgehende Beschränkungen der Freizügigkeit und der Unverletzlichkeit der Wohnung notwendig zu machen. Immerhin war die Lage ernst genug, um ein Eingreifen der Regierung und die Einleitung von staatlichen Abwehrmaßnahmen zu erfordern. Diese Notstandsmaßnahmen waren einmal darauf gerichtet, das private Unternehmertum durch Gewährung von Steuerbefreiungen für Neubauten zur Errichtung von neuen Wohnungen anzureizen. Zum andern sah sich die Regierung gezwungen, die Mieter durch den Erlaß von Mieterschutzbestimmungen vor spekulativer Ausbeutung durch die Hausbesitzer zu bewahren.

Ehe wir auf diese Maßnahmen näher eingehen, ist auf den grundlegenden Unterschied der Auffassungen hinzuweisen, der in Fragen der Wohnungspolitik zwischen Amerika und Europa besteht. Dieser Unterschied der Auffassungen ist begründet in dem Unterschied der sozialpolitischen Anschauungen überhaupt. Da jedem einzelnen in diesem Lande die Gelegenheit geboten ist, Geld zu verdienen und aus einem Arbeiter ein Unternehmer und reicher Mann zu werden¹⁾, so widerstrebt es der landesüblichen Anschauung, daß sich der Staat um die Lebenshaltung des Arbeiters und damit auch um die Verbesserung seiner Wohnungsverhältnisse kümmert. Demgemäß waren jene Methoden der Wohnungspolitik, die auf eine Unterstützung des Wohnungsbaues aus öffentlichen Mitteln abzielen, jene Methoden der Baukostenzuschüsse, mit denen man in fast allen europäischen Ländern nach dem Kriege die Privatinitiative zu beleben versuchte²⁾, für Amerika unannehmbar. Die Vereinigten Staaten haben keine Wohnungsfürsorge, sie kennen auch kein Zuschußsystem in unserem

¹⁾ „Jeder lebende gesunde Amerikaner glaubt, J. P. Morgans Kassenschlüssel im Tornister seines Zukunftsgepäcks zu tragen.“ Julius Hirsch, a. a. O., S. 69.

²⁾ Die Wohnungsprobleme Europas nach dem Kriege. Herausgegeben vom Internationalen Arbeitsamt. Genf 1924.

Sinne. Dieser Brauch hat nur während des Krieges eine Ausnahme erfahren, wo das Flottenamt und die Wohnungsabteilung des Arbeitsdepartements Arbeiterwohnungen zur Förderung der Munitionserzeugung und des Schiffbaues errichtet haben³⁾. Im übrigen bleibt die Lösung des Problems dem freien Spiel der Kräfte überlassen, und man hat sich im wesentlichen darauf beschränkt, die Bautätigkeit auf indirektem Wege anzureizen.

a) Mieterschutz. Gegen Ende des Jahres 1919 machten sich Anzeichen bemerkbar, daß die Hausbesitzer die beginnende Wohnungsknappheit durch ungerechtfertigte Steigerung der Mieten in spekulativer Weise auszunutzen versuchten. Um dem entgegenzuwirken, wurden in einigen Staaten, so in D. Columbia 1919 und in New York 1920, eine Reihe von gesetzlichen Bestimmungen erlassen, die den Mieter vor vorzeitiger Kündigung und ungerechtfertigten Mietsteigerungen sichern.

In den Bestimmungen für New York City ist u. a. vorgesehen, daß unbefristete Mietverträge unverändert bis zum nächsten 1. Oktober fortzusetzen sind. Durch Urteil des städtischen Gerichts kann ferner in Fällen, wo ein Mieter wegen Nichtzahlung der Miete seine Wohnung verlieren soll, das Mietverhältnis zwangsweise auf ein Jahr verlängert werden, unter der Bedingung, daß der Mieter die vom Gericht als angemessen bezeichnete Miete bezahlt. Der Hausbesitzer hat kein Recht, die Wohnung bei Nichtzahlung von Miete zu entziehen, wenn der geforderte Mietbetrag höher ist als der des vorhergehenden Monats oder wenn er 25 vH mehr beträgt, als die ein Jahr vorher bezahlte Miete. Von einer beabsichtigten Räumung ist der Mieter 30 Tage vorher in Kenntnis zu setzen.

Die jetzt gültigen Bestimmungen sollen bis Februar 1926 in Kraft bleiben. Im laufenden Jahr sollen die Wohnungsverhältnisse neu geprüft und mit Beginn der nächsten Parlamentsperiode neue Entschlüsse gefaßt werden.

Ueber die Erfolge der Mieterschutzgesetzgebung gehen die Meinungen — ähnlich wie in den europäischen Ländern — sehr weit auseinander. Fest steht, daß dadurch nicht, wie es von interessierten Kreisen pessimistischer Weise vorausgesagt worden war, die Errichtung neuer Wohnungen verhindert worden ist. Im Gegenteil, die überraschend günstigen Ergebnisse der Bautätigkeit in den Jahren 1922 bis 1924 beweisen, wie falsch diese Voraussage war. Andererseits aber haben die Mieterschutzgesetze auch ein Steigen der Mieten nicht verhindern können.

Die Mieten sind in den Vereinigten Staaten seit 1914 sehr stark gestiegen. Von Juli 1914 bis Juni 1924 sind die Mieten für Kleinwohnungen im Durchschnitt um 85 vH gestiegen. Unter den verschiedenen Posten der Lebenshaltung weist die Miete die stärkste Steigerung auf. Die Ausgaben für Miete betragen für den Arbeiter im Juli 1914 durchschnittlich 17,7 vH seines Einkommens; im November 1918 nur 12,8 vH, im März 1924 aber bereits 20 vH, wenn der gleiche Lebensstandard wie 1914 zugrunde gelegt wird. Sehr oft hat die größere Aufwendung für Miete zu einer Herabminderung des Lebenshaltungsstandards der Lohnempfänger geführt.

Die Bewegung der Mietpreise, wie sie sich unter dem Gesetz von Angebot und Nachfrage in 32 amerikanischen Städten gestaltet hat, ist aus der nachfolgenden Tabelle zu ersehen, die die offiziellen Indeziffern für die Miete in Vergleich setzt mit den Ausgaben der sonstigen Lebenshaltung.

Indeziffern für Miete und andere Lebensbedürfnisse²⁾.
(Durchschnitt des Jahres 1913 = 100.)

Jahr (Dezember)	Miete	Klei- dung	Heizung und Beleuchtung	Ernäh- rung	Lebens- haltung
1915	101,5	104,7	101,0	105,0	105,1
1916	102,3	120,0	108,4	136,0	118,3
1917	100,1	149,1	124,1	157,0	142,4
1918	109,2	205,3	147,9	187,0	174,4
1919	125,3	268,7	156,8	197,0	199,3
1920	151,1	258,5	194,9	178,0	200,4
1921	161,4	184,4	181,1	149,9	174,3
1922	161,9	171,5	186,4	146,6	169,5
1923	166,5	176,3	184,0	150,3	173,2

¹⁾ Die von der Regierung für diese Zwecke während des Krieges bewilligten Mittel betragen 150 Millionen Dollar.

²⁾ Monthly Labour Review, Vol. XVIII., Nr. 2, S. 94. Cit. nach „The Housing Situation in the United States“, S. 52.



Abb. 69. Ansicht.

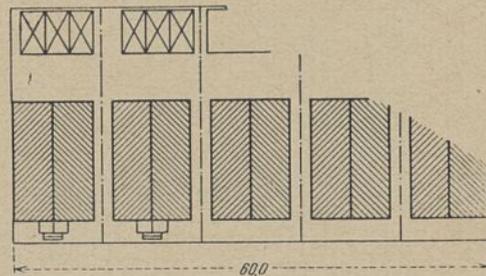


Abb. 70. Lageplan zu Abb. 69.

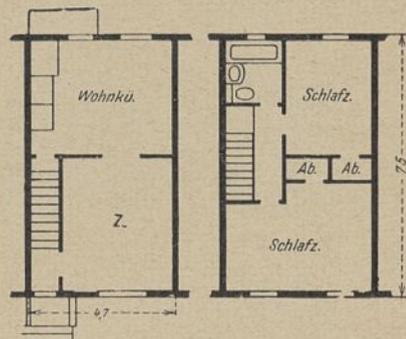


Abb. 72. Grundriß zu Abb. 71.

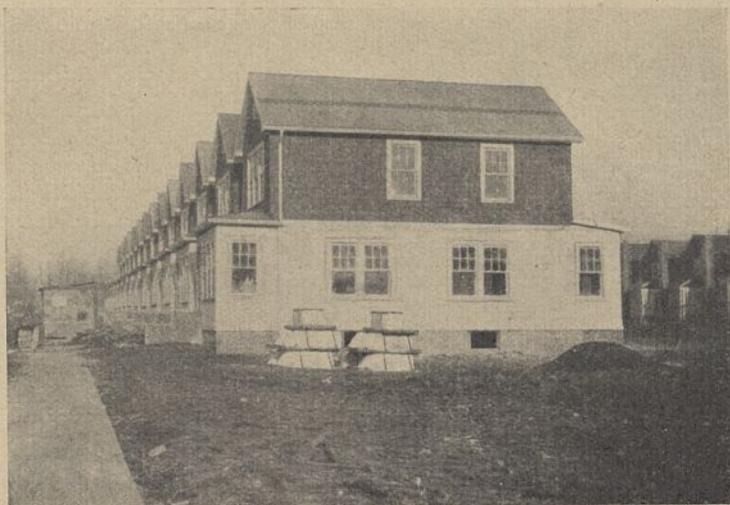


Abb. 71. Ansicht.

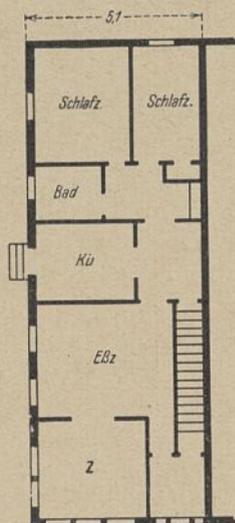


Abb. 73. Grundriß zu Abb. 69.

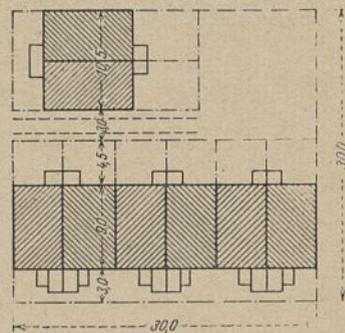


Abb. 74. Lageplan zu Abb. 71.

Abb. 69 bis 74. Brooklyn, Wohnungsneubauten, die mit Steuererleichterungen errichtet sind.

b) Steuerbefreiungen. Auch in den Vereinigten Staaten hat man sich genötigt gesehen, die ungenügende Bautätigkeit von Staats wegen durch Gewährung finanzieller Erleichterungen zu fördern. Statt des Zuschußsystems hat man das System der Steuererleichterungen gewählt. Im Sommer 1920 erließ der Staat New York ein Rahmengesetz, durch das die Gemeinden ermächtigt wurden, für Wohnungsbauten bestimmter Art unter gewissen Bedingungen Befreiungen von den Ortssteuern bis zum 1. Januar 1932 zu gewähren.

Ein solches Steuerbefreiungsgesetz hat die Stadt New York im Februar 1921 erlassen. Danach werden Steuerbefreiungen gewährt auf eine Höchstsumme von 1000 Dollar für jeden neugeschaffenen Wohnraum, wozu auch die Küche, nicht aber die Baderäume zählen, mit der Maßgabe, daß die Gesamtsumme, für die Steuerbefreiung besteht, für ein Einfamilienhaus nicht mehr als 5000 Dollar, für ein Zweifamilienhaus nicht mehr als 10 000 Dollar und für ein Mehrfamilienhaus bis zu 5000 Dollar für jede einzelne Familienwohnung betragen darf. Die Bestimmungen setzen also Höchstsätze für die gewährten Steuerbegünstigungen fest, da die Erleichterungen vor allem dem Wohnungsbau der minderbemittelten Bevölkerung zugute kommen sollten und es für unzulässig gilt, den Wohnungsbau für Wohlhabende zu begünstigen.

Diese Unterstützungsmaßnahmen haben einen überraschend günstigen Erfolg gezeitigt. Die Gewährung von Steuerbefreiungen hat in ausgedehntem Maße zur Belebung der Bautätigkeit beigetragen. Die Commission of Housing and Regional Planning des Staates New York bezeichnet diese Maßnahmen in ihrem Bericht vom 14. März 1924 als den entscheidenden Faktor für die Wiederaufnahme der Bautätigkeit, die mit dem Jahre 1921 einsetzte und von da an mit jedem Jahr größer wurde. Und wenn damit auch die Wohnungsfrage in New York nicht gelöst ist, auch die Mieten nicht so weit heruntergebracht werden konnten, daß sie den Durchschnittslöhnen der Arbeiter entsprechen, so ist durch die Steuererleichterungen doch die Errichtung von Arbeiterhäusern beträchtlich gefördert, der Eigenbesitz vermehrt und der Bau von zahlreichen Ein- und Zweifamilienhäusern begünstigt worden, so daß Arbeiterunruhen vermieden und eine große Anzahl von Arbeitern in einer Zeit wirtschaftlicher Depression mit Arbeit versorgt werden konnte.

Das günstige Ergebnis ist aus den nachstehenden Zahlen für New York ersichtlich. In den ersten drei Monaten des Jahres 1920 wurden Wohnungen für 5171 Familien geplant, während in den ersten drei Monaten von 1921 die entsprechende Zahl 13 279 beträgt. Und während im Jahre 1920 von den Kosten aller Gebäude, für die Baugesuche bewilligt worden sind, nur 27 v H auf Wohnbauten entfielen, stieg der Anteil im Jahre 1921 auf 59 v H.

Um diese Zahlen richtig zu bewerten, muß aber daran erinnert werden, daß die Zunahme der Bautätigkeit in New York im Jahre 1921 zusammenfällt mit dem allgemeinen Aufschwung der Wirtschaft, und daß diese Zunahme der Bautätigkeit in erster Linie dem Sinken der Baukosten und der Steigerung der Mietpreise zu danken ist. Es gibt daher Leute, die behaupten, daß in New York ebensoviel gebaut worden wäre auch ohne Gewährung von Steuerbefreiungen. Und diese Leute gründen ihr Urteil hauptsächlich auf die Tatsache, daß andere Städte, die die Steuerbefreiungen nicht eingeführt haben, eine ebenso starke Zunahme des Wohnungsbaues im Verhältnis zu ihrer Bevölkerungsziffer aufzuweisen haben wie New York.

In dem erwähnten Bericht der Commission of Housing and Regional Planning wird im übrigen zugegeben, daß Steuerbefreiungen nichts anderes sind als eine Art von Zuschüssen. Die Steuerbefreiung bedeutet eine Begünstigung gewisser Bevölkerungskreise auf Kosten der Allgemeinheit. Die Erschließung neuer Wohnviertel fordert überdies den Bau neuer Straßen und neuer Schulen sowie eine Vermehrung anderer öffentlicher Einrichtungen, wie des Polizei- und Feuerschutzes, deren Kosten die Gemeinde aus Steuererträgen decken muß. Andererseits wird allerdings hervorgehoben, daß durch die Erschließung neuer Wohnviertel die Bodenwerte in einzelnen Stadtbezirken so gestiegen sind, daß durch die Mehreinnahme aus den dadurch erhöhten Grundsteuern der Ausfall, der durch die Steuerbefreiungen verursacht wird, wieder wettgemacht ist.

Nach den Bestimmungen des Jahres 1923 werden Steuerbefreiungen für Mehrfamilienhäuser nur noch auf eine Höchstsumme von 15 000 Dollar gewährt, daneben wie bisher auf höchstens 1000 Dollar je Wohnraum bis zu insgesamt 5000 Dollar für Ein-

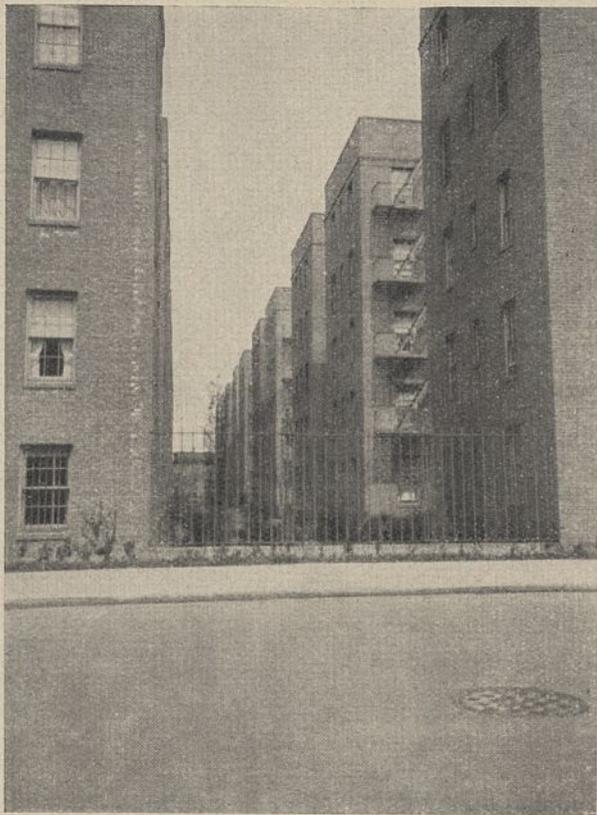


Abb. 75. Ansicht, Einblick in die Höfe.

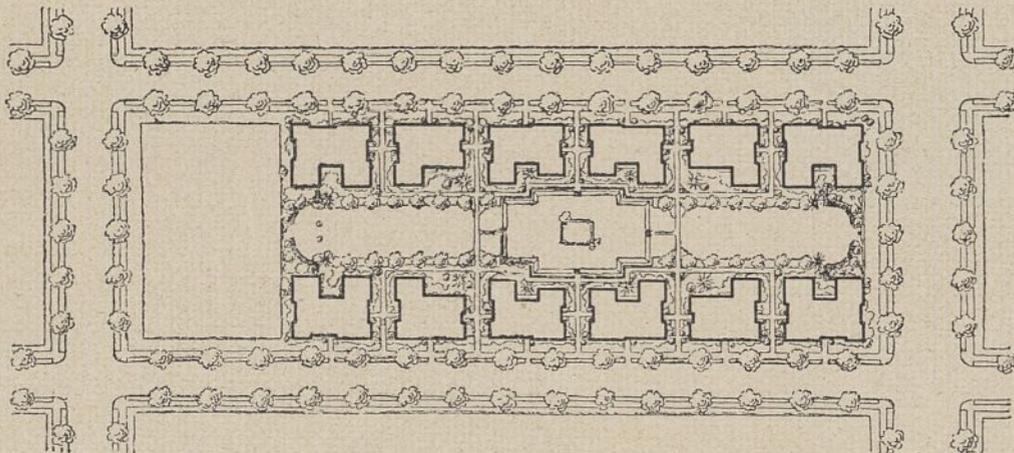


Abb. 76. Lageplan.

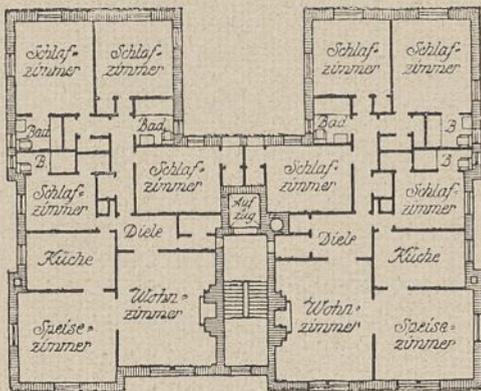


Abb. 77. Grundriß.

Abb. 75 bis 77. New York, Miethausblock der Metropolitan Life Insurance Company. Arch. Andrew I. Thomas.

familienhäuser und 10 000 Dollar für Zweifamilienhäuser. Inzwischen hat sich die Bautätigkeit so weit belebt, daß Steuererleichterungen nicht mehr gewährt zu werden brauchen und die Bestimmungen außer Kraft gesetzt werden konnten.

Die Steuererleichterungen sind in New York in erster Linie dem Bau von Ein- und Zweifamilienhäusern zugute gekommen. In den Stadtteilen von Brooklyn und Queen sind Tausende von solchen Häusern an notdürftig ausgebauten Straßen errichtet worden. Der Grundstückshändler kauft den Baugrund, teilt ihn auf

und verkauft die Parzelle an die Bauunternehmer, denen er bei der Finanzierung seine Hilfe leiht. Grundstücke, die als Rohland zwischen 600—1000 Dollar kosten, werden nach Ausbau der Straßen mit 1500—2500 Dollar bewertet. Die Parzellen sind sehr schmal (6 m breit) und werden sehr tief bebaut, so daß sich ungünstige Grundrißbildungen ergeben. Wo die Häuser mit Bauwisch errichtet werden, ist die Licht- und Luftzufuhr der seitlich gelegenen Räume unzureichend. Der architektonische Eindruck dieser neuen Wohnviertel ist trostlos, ein gleichförmiger Typus wiederholt sich in endloser Reihe, ohne daß auch nur der Versuch einer Gruppierung gemacht wäre (Abb. 69 bis 74). Der Preis für ein Einfamilienhaus in Holzkonstruktion schwankt zwischen 4250 und 6000 Dollar, ein Zweifamilienhaus in den billigen Vierteln kostet durchschnittlich 9000 Dollar. Einfamilienhäuser in Massivbau kosten von 9500 Dollar aufwärts, Zweifamilienhäuser derselben Bauweise 12—18 000 Dollar. Die Preise zeigen gegenwärtig eine steigende Tendenz, da infolge der Wohnungsnot und der andauernd hohen Mieten in Manhattan eine sehr starke Nachfrage besteht.

Die Finanzierung erfolgt derart, daß die ersten Hypotheken etwa 40—60 vH des Verkaufspreises decken; sie werden von Sparkassen und anderen Instituten gegeben, und zwar durchschnittlich auf 3 bis 5 Jahre. Die zweiten Hypotheken werden auf 5 Jahre gegeben und müssen innerhalb dieser Frist getilgt sein.

3. Das Wohnungsproblem. Ungeachtet der großen Zahl neuer Wohnungen, die in den letzten Jahren errichtet worden sind, haben sich die Wohnungsverhältnisse in den amerikanischen Großstädten nicht gebessert. Unter dem steigenden Druck der hohen Mieten waren viele Familien gezwungen, in kleinere oder abgewohnte Wohnungen abzuwandern oder Untermieter aufzunehmen. Baufällige und ungesunde Wohnungen, die bereits in früheren Jahren für unbewohnbar erklärt waren, sind neuerdings in steigendem Maße wieder in Benutzung genommen worden und zudem überbelegt. Für Unterhaltung und Instandsetzung der Wohnungen geschieht wenig oder gar nichts.

Wenn demnach in den Vereinigten Staaten gegenwärtig auch kaum von einer eigentlichen Wohnungsnot gesprochen werden kann, so ist doch das Wohnungsproblem als solches keineswegs gelöst. Dieses Problem besteht auch in Amerika in der Aufgabe, für die minderbemittelten Volkskreise angemessene Wohnungen zu einem ihrem Einkommen entsprechenden Mietpreis zu schaffen. Die Ausgaben für Miete dürfen, wenn sie in normalem Verhältnis zum Einkommen stehen sollen, nicht mehr als 25 vH der gesamten Lebenshaltungskosten betragen, allerhöchstens darf der monatliche Mietaufwand einer Familie, wenn sie sich in Kleidung und Ernährung nicht gesundheitlich gefährliche Einschränkungen auferlegen soll, einen vollen Wochenlohn beanspruchen.

Nach Ausweis der Statistik hatten im Jahre 1918 in den Vereinigten Staaten 86 vH der gewinnbringend beschäftigten Einwohner ein Jahreseinkommen von weniger als 2000 Dollar. Nach Angabe des staatlichen Wohnungsausschusses haben annähernd drei Fünftel der Familien des Staates New York und zwei Drittel der Familien von New York City ein Jahreseinkommen von weniger als 2500 Dollar. Annähernd ein Fünftel der Familien dieses Staates hat ein Jahreseinkommen zwischen 2500 und 5000 Dollar. Das heißt mit Bezug auf die Ausgaben für Miete, daß 69 vH aller Familien jährlich nicht mehr als 500 Dollar für Miete aufbringen können; oder auf den Monat berechnet, für eine Dreizimmerwohnung 14 Dollar je Zimmer, für eine Vierzimmerwohnung 10,50 Dollar.

Um die Wohnungsbedürfnisse der Industriebevölkerung von New York angemessen zu befriedigen, müßten daher Wohnungen zu einem monatlichen Mietpreis von durchschnittlich 30—40 Dollar vorhanden sein. Die meisten der neu erbauten und im Bau befindlichen Wohnungen sind indessen für Familien mit einem Jahreseinkommen von 5000 Dollar jährlich oder mehr bestimmt, diese Familien stellen aber nur ein Zehntel der Gesamtbevölkerung des Staates New York dar. Billigere Wohnungen werden nicht hergestellt, weil das Privatkapital dabei keinen genügenden Gewinn findet. Wegen der hohen Zinssätze für erste Hypotheken ist das private Unternehmertum heute nicht in der Lage, Wohnungen zu bauen, die je Zimmer weniger als 12,50 Dollar monatliche Miete kosten. Obwohl auch Wohnungen mit einem monatlichen Mietpreis von 10—15 Dollar je Raum noch benötigt werden, so kann, wie der Bericht des New Yorker Wohnungsausschusses ausführt, das Wohnungsproblem nicht eher eine befriedigende Lösung finden, bis angemessene Wohnungen zu einem Mietpreis von 9 Dollar je Raum und Monat hergestellt werden.

Einen interessanten Versuch nach dieser Richtung hat die Metropolitan Life Insurance Company in New York



Abb. 78. Baltimore, typische Einfamilienhäuser des Mittelstandes, Straßenansicht.

durchgeführt. Es ist ihr gelungen, auf der Basis einer neunprozentigen Verzinsung des Anlagekapitals, von denen 6 vH als Gewinn und 3 vH für Unterhaltung und Amortisation verwendet werden, eine Anzahl von Mietwohnungen zu errichten, für die eine monatliche Miete von 9 Dollar je Raum erhoben wird. In diesen Häusern werden Wohnungen nur an Familien mit einem Einkommen unter 4000 Dollar vermietet, und die Gesellschaft hat festgestellt, daß tatsächlich die Mehrzahl der Wohnungen von Familien bewohnt ist, die vielfach nur ein Einkommen von weniger als der Hälfte dieser Summe haben.

Die Grundrisse stellen eine wesentliche Verbesserung gegenüber dem normalen New Yorker Miethaustyp dar. Durch eine einheitliche Blockbebauung ist eine bessere Aufteilung erzielt worden. Die Grundfläche ist nur mit 52 vH überbaut gegenüber 60–100 vH bei den anderen New Yorker Miethäusern. Die einzelnen Häuser sind durch Bauwiche von einander getrennt, so daß jeder Raum direktes Licht erhält. Die Bauten, die nach Plänen des Architekten Andrew J. Thomas ausgeführt sind, zeigen eine einfache Backsteinarchitektur, die unter Verzicht auf alle überflüssige Dekoration ihre Wirkung im Rhythmus der Flächenaufteilung und in einer guten Gruppierung der Baumassen sucht. (Abb. 75 bis 77.)

Im ganzen sind 54 Gebäude dieser Art errichtet worden, die 2125 Familien Unterkunft bieten. Entscheidend für das Gelingen dieses Versuches war die Gewährung von Steuererleichterungen. Nach den Berechnungen der Gesellschaft würde aber eine Erhöhung der Miete um nur 1,50 Dollar je Raum und Monat genügen, um auch die regulären Steuerforderungen abzudecken.

a) Realkreditbeschaffung. Da das Bauunternehmertum bei einer sechsprozentigen Verzinsung des Anlagekapitals seine Rechnung nicht finden kann, wird in den Kreisen der Wohnungsreformer angestrebt, den Kleinwohnungsbau für die minderbemittelten Bevölkerungskreise durch Gewährung billigen Realkredits an gemeinnützige Unternehmen zu fördern. Die einzigen Organisationen, die gegenwärtig in den Vereinigten Staaten für die Beschaffung von Realkredit für den Kleinwohnungsbau bestehen, sind die Bau- und Darlehngesellschaften (Building and Loan Associations). Der Zweck dieser Gesellschaften ist, die Spartätigkeit unter ihren Mitgliedern systematisch anzuregen und ihnen Mittel zur Beschaffung eines Eigenhauses zur Verfügung zu stellen.

Die Bedeutung dieser Gesellschaften für die Bauwirtschaft ist aus dem Anwachsen ihrer Mitgliederzahl und ihrer Guthaben zu



Abb. 79. Baltimore, typische Einfamilienhäuser des Mittelstandes, Wirtschaftsweg (Alley) mit Zufahrt zu den Garagen.



Abb. 80. Baltimore, typische Einfamilienhäuser des Mittelstandes, Garageneinfahrt in den Hochkeller.

erkennen. Im Jahre 1893, als die erste Zählung dieser Baugenossenschaft unternommen wurde, gab es 5860 solcher Genossenschaften mit einer Gesamtmitgliedschaft von 1 655 456 Personen und einem Kapital von rd. 497 Millionen Dollar. Gegenwärtig (1925) beträgt die Zahl der Genossenschaften 10 000 und ihr Gesamtkapital schätzungsweise 3500 Millionen Dollar.

Ursprünglich haben diese Gesellschaften selbst gebaut und die errichteten Häuser an ihre Mitglieder verkauft. Aber im Hinblick auf das damit verbundene Risiko wurde diese Praxis schrittweise verlassen und gegenwärtig wird eine eigene Bautätigkeit von diesen Gesellschaften nicht mehr ausgeübt. Sie gewähren lediglich an ihre Mitglieder Kredite zum Bau neuer oder zum Ankauf bereits fertiger

Häuser. Die genauere und richtigere Bezeichnung würde nach ihrer gegenwärtigen Tätigkeit also lauten: genossenschaftliche Spar- und Hypothekengesellschaften. Und tatsächlich werden sie in einigen Staaten auch als Genossenschaftsbanken bezeichnet.

Nach Angabe der Building and Loan Association in Philadelphia bezieht diese Gesellschaft Wohnhäuser im Durchschnittspreis von 5000 Dollar bis zu 75–80 v H des Schätzwertes, der durch drei Experten verschiedener Interessentenkreise festgesetzt wird. Es hat sich dabei herausgestellt, daß diese Schätzwerte in 95 von 100 Fällen niedriger waren als die eigentlichen Verkaufswerte. Die Gesellschaft gewährt erste Hypotheken bis zu 50 v H der Baukosten zu einem Zinssatz von 6 v H; zweite Hypotheken bis zu 90 v H der

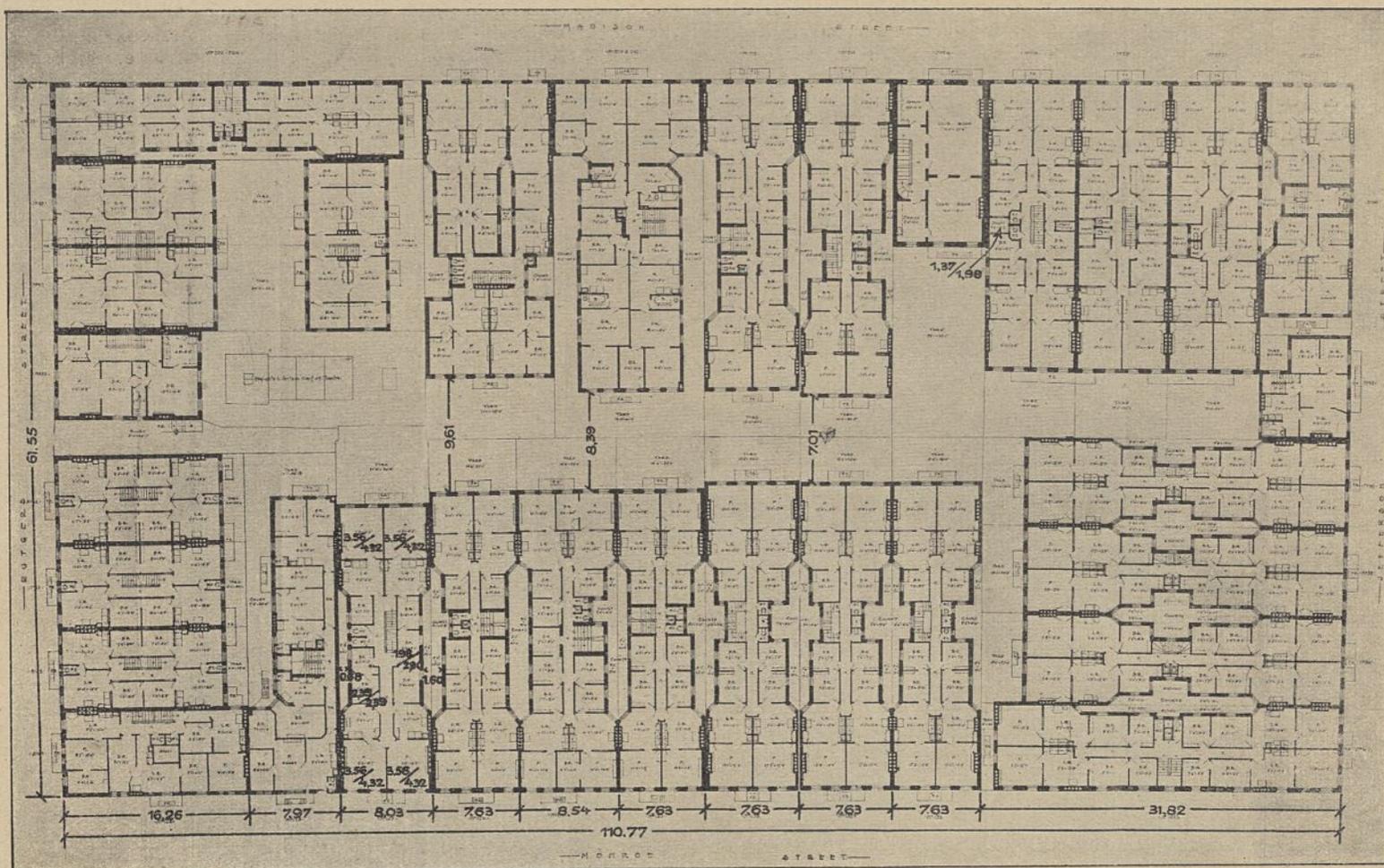


Abb. 81. New York, typischer Wohnhausblock mit schmalen, tiefen Parzellen.

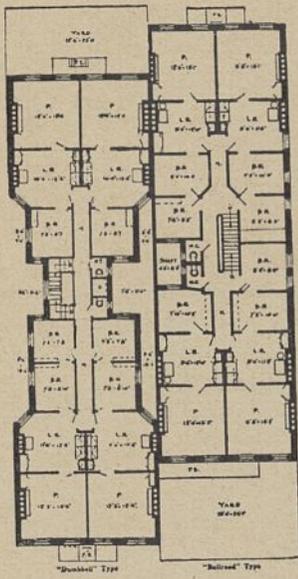


Abb. 82. New York, Grundriß eines Miethauses mit Alkovenräumen.

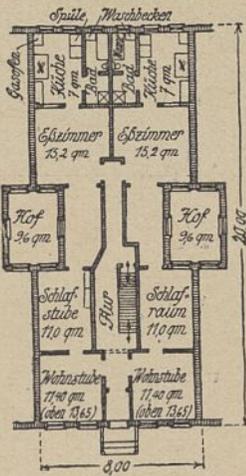


Abb. 83. New York, Dumb-bell-tenement.

Baukosten gleichfalls zu 6 vH. Für die zweiten Hypotheken wird alle drei Jahre eine Prämie von 5—10 vH berechnet, wodurch sich der jährliche Zinssatz um 1,5—2 vH erhöht. Die Amortisationsquoten sind im Vergleich zu den bei uns üblichen Sätzen überraschend hoch, da die Hypotheken in kurzen Fristen (11—15 Jahre) getilgt sein müssen. Bei einer Tilgungsfrist von 15 Jahren beträgt die Amortisation in den ersten fünf Jahren 6 vH, in den zweiten 5½ vH, in den letzten fünf Jahren 5 vH. Die Verluste bei zweiten Hypotheken haben, nach Auskunft der Gesellschaft in Philadelphia, im Jahre 1924 nur 0,07 vH betragen.

Für die Beschaffung genügenden und billigen Realkredits reicht die Wirksamkeit der genannten Gesellschaften indessen nicht aus. Nach ihren Geschäftsüberlieferungen widerstreben sie einer Verlängerung der Amortisationsperioden, wodurch eine Herabsetzung der Quoten erzielt werden könnte. Im übrigen ist ihr Stammkapital dem Bedarf gegenüber zu gering. Zur Beschaffung des Kapitals für die Building and Loan Associations ist die Staatliche Landbank gegründet worden, die aber ihrerseits selbst die dringendsten Bedürfnisse nicht hat befriedigen können.

Eine befriedigende Lösung des Wohnungsproblems hat, darüber ist man sich jetzt auch in den Vereinigten Staaten im klaren, die Beschaffung billigen Realkredits zur Voraussetzung. Der Bau von Kleinwohnungen ist auf wirtschaftlicher Grundlage nur durchzuführen, wenn genügendes Baugeld zu einem Zinssatz von höchstens 6 vH zur Verfügung steht. Das Privatkapital will oder kann diese dringenden Bedürfnisse nicht befriedigen. Daher wird eine erweiterte Bereitstellung öffentlicher Kredite zur Förderung des Kleinwohnungsbaues gefordert. Gleichzeitig sollen auch die Gemeinden ermächtigt werden, durch Anspannung des Gemeindegredits sowie durch andere, ihnen zweckmäßig erscheinende Maßnahmen zur Lösung ihrer Wohnungsprobleme beizutragen.

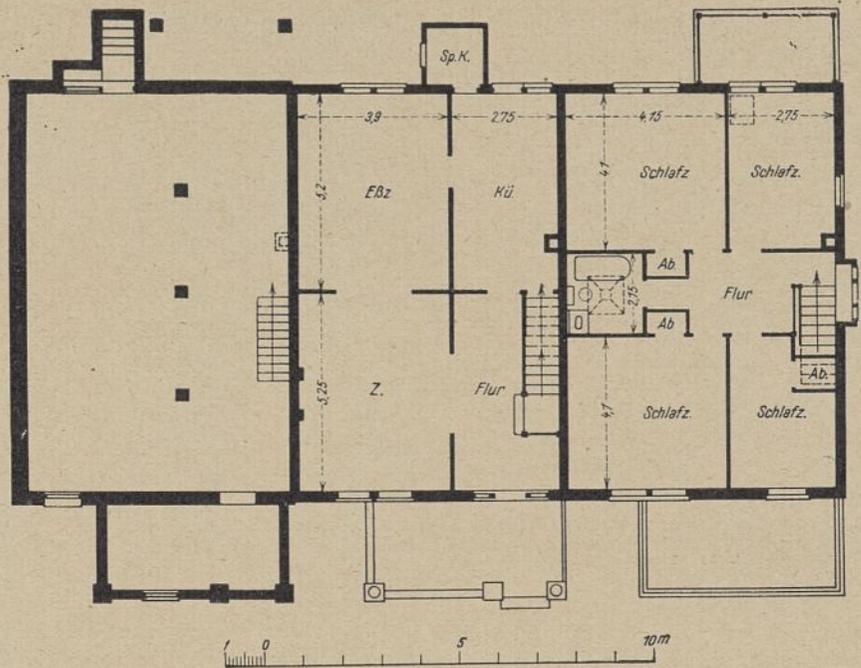


Abb. 84. Baltimore, typisches Einfamilienhaus des Mittelstandes. Grundrisse (Keller gleichzeitig Garage, vgl. Abb. 78—80).

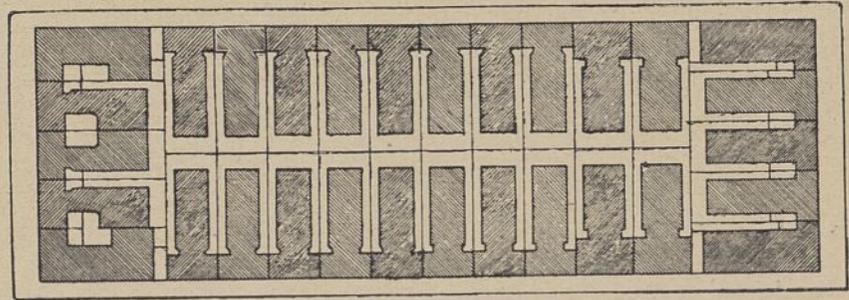


Abb. 85. New York, Block von New-tenement-Häusern.

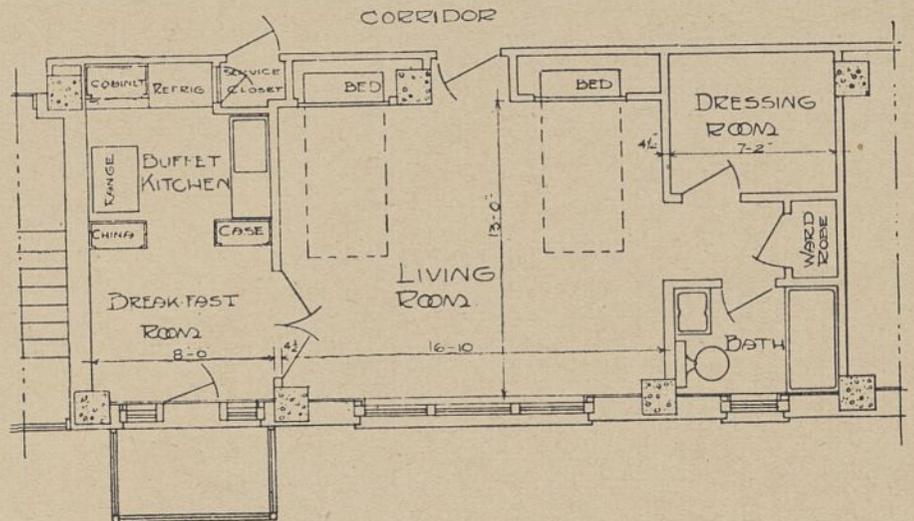


Abb. 86. Grundriß einer Wohnung in einem Apartmenthaus.

Zusammenfassend kann man demnach sagen: man beginnt sich auch in den Vereinigten Staaten zu der Auffassung zu bekehren, daß die Wohnungsfrage allein auf privatwirtschaftlichem Wege nicht zu lösen ist, daß es zur Lösung dieser dringenden Frage vielmehr einer planmäßigen öffentlichen Wohnungsfürsorge bedarf und daß die Staats- und Gemeindehilfe auf diesem Gebiet im Interesse der Volksgesundheit und Volkswohlfahrt gegenwärtig nicht entbehrt werden kann. Oder, wie es kurz zusammengefaßt in dem Bericht des Internationalen Arbeitsamtes über den Stand des Wohnungswesens in den Vereinigten Staaten heißt, „das Wohnungswesen, das bisher gänzlich als eine Angelegenheit von privaten Interessen, als ein Spielzeug des Marktes und des Wettkampfes von Angebot und Nachfrage behandelt wurde, beginnt jetzt eine Angelegenheit gemeinschaftlicher Anstrengungen (associated activity) und des öffentlichen Interesses zu sein.“

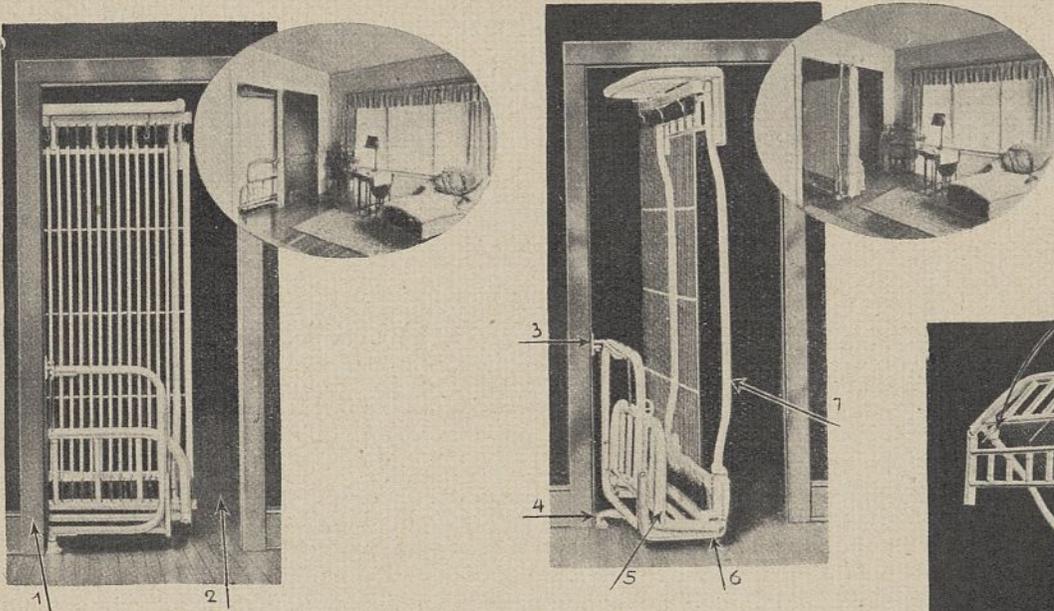


Abb. 87 bis 89:
Das Murphy-Bett

Abb. 87. Eingeklappt.

Abb. 88. Halb herausgedreht.

Beschreibung:

1. Der Türrahmen trägt kein Gewicht, Sonderkonstruktion nicht erforderlich.
2. Geräumiger Eingang, wenn das Bett aufgerichtet ist.
3. Oberer Tragarm, nur Führung, trägt kein Gewicht.
4. Unterer Tragarm, ruht fest in der mit dem Fußboden verbundenen Pfanne, trägt das ganze Gewicht des Betts.
5. Matratze und Bettzeug werden durch die umgebogene Kopfwand festgehalten.
6. Alles Eisenwerk ist aus unzerbrechlichem Streckmetall hergestellt.
7. Der gebogene Rahmen ergibt eine weiche Bettkante.
8. Reibungsleisten halten das Bett fest, ob es schnell heruntergedrückt oder losgelassen wird.
9. Nur Kopf- und Fußwand werden eingeklappt, das Bett selbst wird nur hochgeklantet.

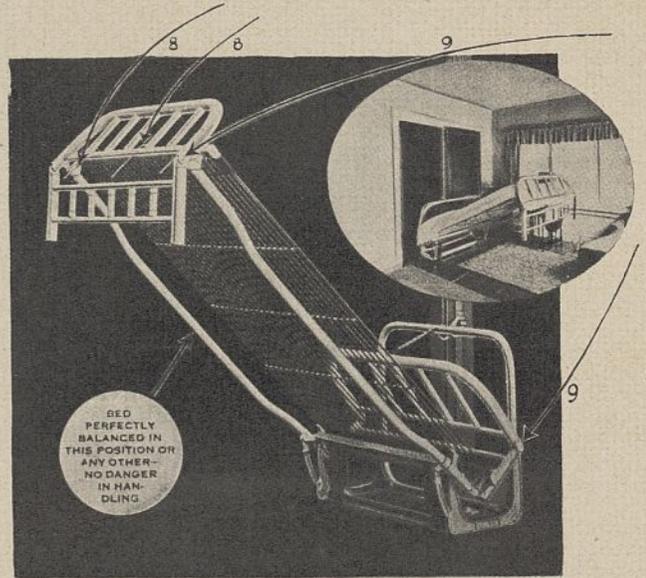
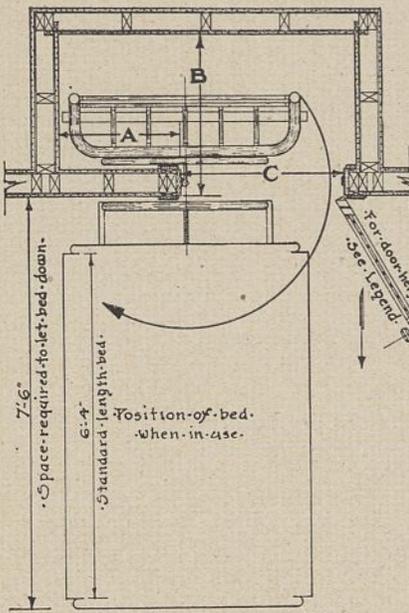


Abb. 89. Beim Herunterklappen stets in Gleichgewichtslage.

die Arbeitsleistung zu steigern, den Arbeitsertrag zu erhöhen und damit die Produktion zu verbilligen, sind von Amerika ausgegangen. Das System, das den Nutzeffekt der menschlichen Arbeitskraft durch planmäßige Gestaltung des Arbeitsvorganges zu steigern sucht, ist mit dem Namen Taylor untrennbar verknüpft. Durch den amerikanischen Ingenieur W. Gilbreth sind diese Versuche auf das Baugewerbe übertragen worden. In seinem bekannten Buch „Bricklayingsystem“ hat er die Ergebnisse seiner Studien niedergelegt und gezeigt, welche Ersparnisse sich auch im Baugewerbe durch die Methoden wissenschaftlicher Betriebsführung, durch Einführung verbesserter Werkzeuge und Geräte erzielen ließen. Eine grundlegende Umgestaltung der Baumethoden in Richtung auf den Montagebetrieb hat sich in Amerika mit der Entwicklung des Wolkenkratzerbaues und der Ausbildung der steel cage construction vollzogen, und die Höhe der Arbeitslöhne hat allenthalben zwangsläufig dazu geführt, daß die menschliche Arbeitskraft, soweit nur immer möglich, durch arbeitsparende Maschinen ersetzt wird.

Leider hat es auf unserer Studienreise an der Möglichkeit gefehlt, den Bestrebungen, die auf die Neuordnung der Bauwirtschaft und auf die Rationalisierung des Baugewerbes gerichtet sind, die gebührende Aufmerksamkeit zu widmen. Die Besichtigungen, die nach dem Reiseprogramm vorwiegend städtebaulichen Studien gewidmet waren, boten dazu wenig Gelegenheit, und zu gründlichen selbständigen Studien nach dieser Richtung fehlte es bei dem kurzen Aufenthalt an Zeit. Immerhin glauben wir nach unseren flüchtigen Beobachtungen feststellen zu können, daß die Rationalisierungsbestrebungen im Baugewerbe, wenigstens soweit der Wohnungsbau in Frage kommt, über vereinzelte Versuche nicht hinausgekommen sind, und daß die Ueberführung des Wohnungsbaues in den industriellen Produktionsprozeß auch in Amerika vorläufig zwar als theoretische Forderung besteht, bisher aber in größerem Umfang, der für die Praxis fühlbare Bedeutung haben könnte, noch nicht gelungen ist. Durch die uns zugänglich gewordenen Berichte der Wohnungsausschüsse wird diese Auffassung bestätigt. Auch in diesen Berichten wird allgemein

MURPHY IN-A-DOR TYPE BED.

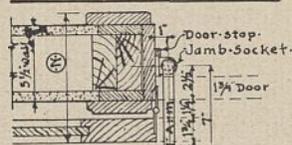


- A - Socket dimension.
- B - Depth from front of partition to plaster line in back of closet.
- C - Width of opening.

Width of bed	A	B	C
4-6 Full size	2-3	3-0	3-0
4-0 Narrow double	2-0	2-10	2-10
3-6 Three-quarter	1-9	2-8	2-8
3-0 Single	1-6	2-6	2-6

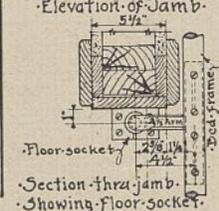
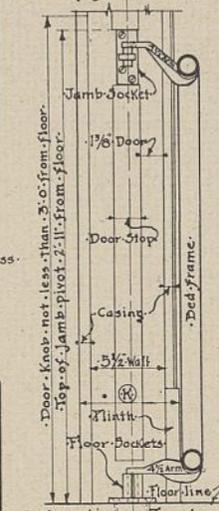
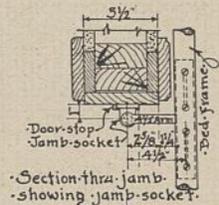
INSTALLATION No 1

- Bed & door are hinged to opposite jambs.
- Specify 4 1/2" arms for wall 5 1/2" or less. (Maximum dimension of 7 1/2")
- Specify 7" arms for wall 6 1/2". (Maximum dimension of 12")



INSTALLATION No 2

- Bed & door are hinged to same jamb.
- Door butts to be not over 4 1/2".
- Specify 7" arms for above installation. (Maximum dimension of 12")



LEGEND FOR IN-A-DOR BEDS

- Standard - Spring length 6'-4" Door height 7'-0"
- Special - 1 1/2" 6'-8 1/2" door is used spring will not be over 6'-2" long.

Abb. 90. Murphyybett, Konstruktion des Einbaus.

werden. Die entscheidende Frage wird künftig nicht mehr lauten, ob das Wohnungswesen der Privatinitiative zu überlassen ist, sondern welche Aufgaben der notwendigen Wohnungsreform einer freiwilligen privaten Zusammenarbeit und welche ihrer Aufgaben einer zwangsweisen öffentlichen Aufsicht zu überlassen sind“.

b) Verbilligung der Baukosten. Die Versuche, durch Einführung der wissenschaftlichen Betriebsführung



Abb. 91. Blick in eine Kitchenette vom Frühstückstisch aus, Gasofen, Geschirr- und Geräteschränke, Ausguß und Eisschrank auf schmalstem Raum zusammengedrängt.

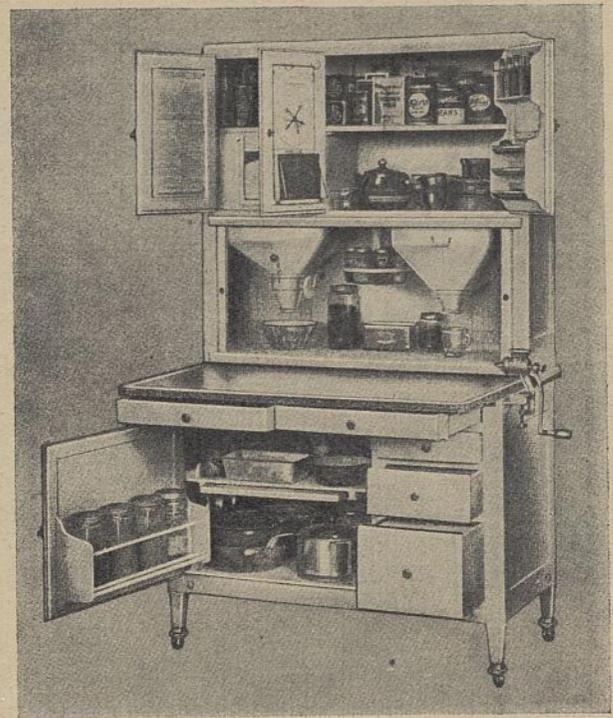


Abb. 92. Eingerichtetes Küchenbüfett für Kleinhaushalt. Nach Katalog.

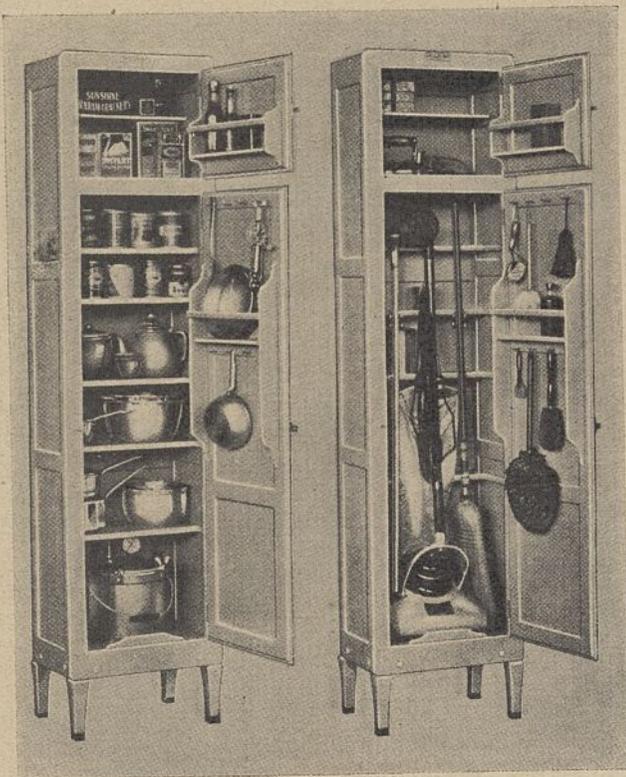


Abb. 93. Schränke für Küchen- und Reinigungsgerät. Nach Katalog.

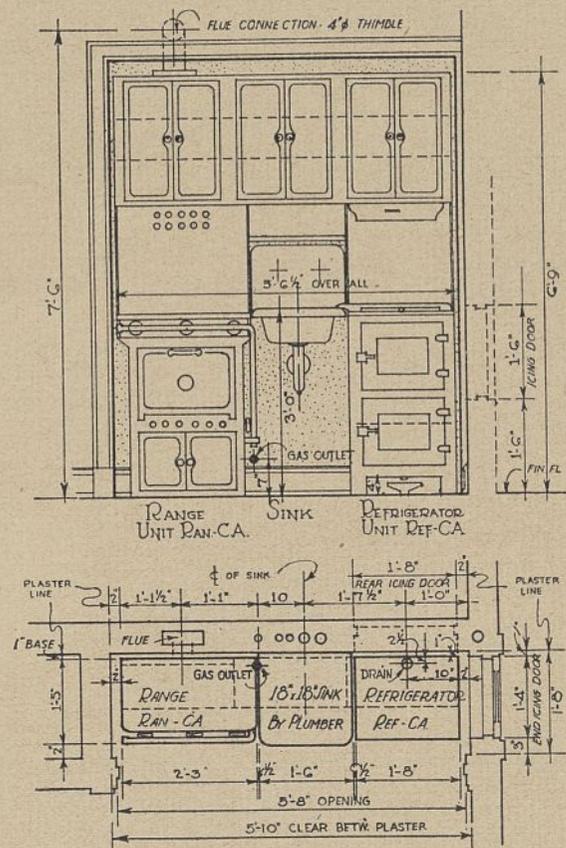


Abb. 94. Wand einer Kitchenette mit Gasofen, Kühlschrank, Ausguß und Geschirrbrett.

über die Rückständigkeit des Baugewerbes geklagt, werden die wirtschaftlichen Nachteile aufgezeigt, die aus dem Saisonbetrieb erwachsen. Auch im amerikanischen Baugewerbe herrscht heute überwiegend noch der Kleinbetrieb vor. Daß die Mehrzahl der Wohnungsbauten in den Händen kleiner und kleinster Unternehmer liegt, zeigen die Angaben in einer Denkschrift, die die Stadt Philadelphia über die Durchführung ihres Bauprogramms vom Jahre 1923 veröffentlicht hat. Danach waren unter den an der Ausführung beteiligten Unternehmern nur 5, die 100 oder mehr Häuser im Auftrag hatten. 22 hatten zwischen 50 bis 90, 44 zwischen 30 und 50, 43 zwischen 20 und 39, 69 zwischen 10 und 20, 54 zwischen 4 und 9, während zahlreiche Unternehmer nur drei und weniger Bauten ausgeführt hatten.¹⁾ Diese Zersplitterung der Aufträge hat sich erfahrungsgemäß

als äußerst kostspielig herausgestellt. Und es wird daher immer wieder im Hinblick auf eine Verbilligung der Baukosten die Massenproduktion von Wohnungen durch rationell arbeitende Großbetriebe empfohlen. Man ist der Ueberzeugung, daß zumindest der Rohbau einer größeren Baugruppe durch den Großunternehmer billiger bewerkstelligt werden könnte als durch den Kleinbetrieb, während im innern Ausbau der kleine Unternehmer im allgemeinen wirtschaftlicher arbeitet. Als ein weiteres Mittel zur Herabminderung der Baukosten wird

reicht. Nach dem Zensus von 1920 beschäftigten 93,2 aller Betriebe 100 oder weniger Arbeiter. Unter ihnen verzeichnet die Mehrzahl, nämlich 71 vH nur 1 bis 20 Arbeiter in ihren Lohnlisten, nur 1 vH aller Betriebe beschäftigten mehr als 500 Arbeiter. In diesen Großbetrieben sind allerdings insgesamt 32 vH aller Industriearbeiter beschäftigt. (Nach einer Zusammenstellung des National Industrial Conference Board.)

¹⁾ Auch sonst hat in den Industriebetrieben der Vereinigten Staaten der Großbetrieb noch keineswegs das Übergewicht er-

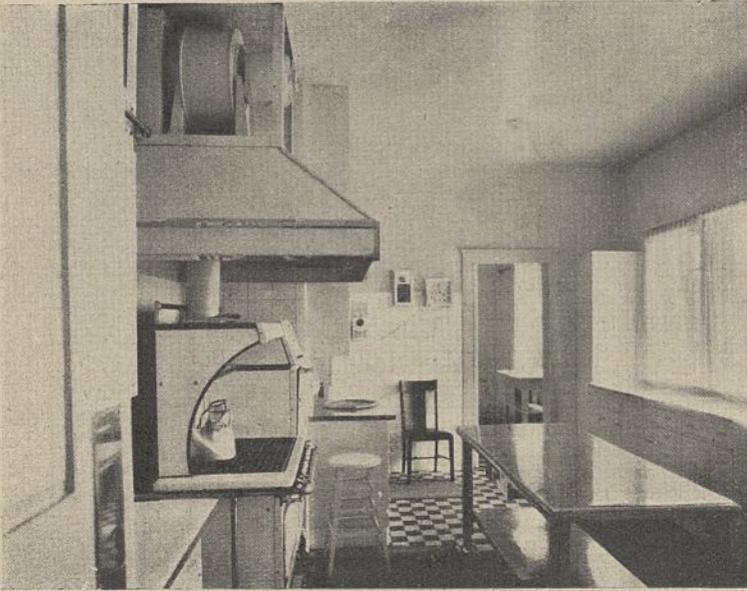


Abb. 95. Küche mit Gasofen.

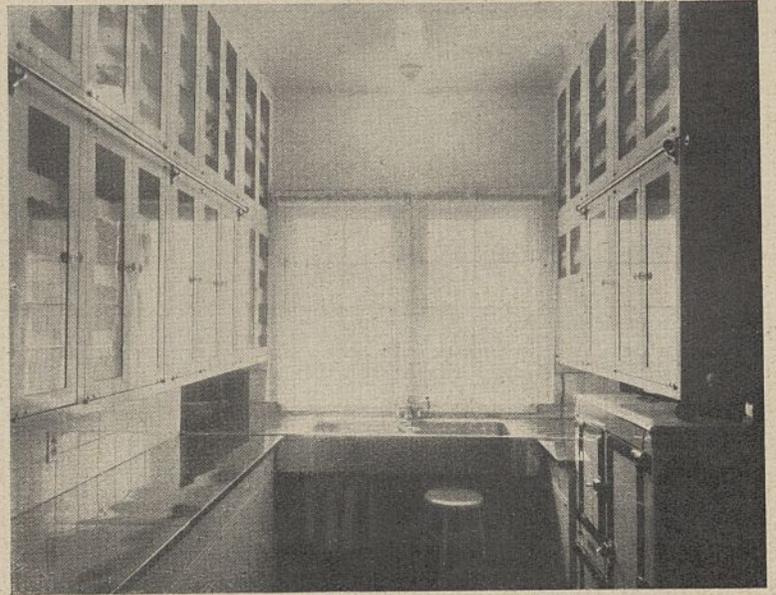


Abb. 96. Spülküche mit Geschirrschrank und Kühleinrichtung.

eine Vereinfachung in den Methoden der Geländeerschließung sowie die Benutzung normalisierter Bauteile empfohlen.

4. Wohnformen. Gleichwie in England herrschte auch in den Vereinigten Staaten bisher der Einfamilienhausbau vor. Das einfache Mittelstandshaus, meist als Reihen- oder Doppelhaus errichtet, enthält in zwei Geschossen etwa vier bis fünf Zimmer nebst Küche und erfordert einen Baukostenaufwand von ungefähr 5000 Dollar. Zu jedem Haus gehört eine Garage, für die entweder ein besonderes Gebäude errichtet oder gelegentlich auch im Hochkeller der erforderliche Raum geschaffen wird. Die Wirtschaftswege (alleys), die hinter den Grundstücken entlang geführt sind, dienen als Zufahrtstraßen für die Automobile. Sie sind in entsprechenden Abmessungen gehalten und meist asphaltiert. (Abb. 78 bis 80 und 84).

New York bildet auch in der Wohnweise eine Ausnahme. Hier herrscht das Miethaus in der Form des Mehrfamilienhauses vor. Das in New York übliche Parzellierungssystem sieht schmale, aber sehr tiefe Grundstücke vor (Abb. 81). Die Abmessungen betragen durchschnittlich $7,5 \times 30$ m, so daß sich sehr ungünstige Wohnungsgrundrisse ergeben. Bei den älteren Miethäusern, die vor Erlass des Miethausgesetzes von 1901 errichtet sind, ist die Grundfläche oft bis zu 60 und 100 vH überbaut. Die Häuser haben vier bis fünf Geschosse. Die Wohnungen weisen einen oder mehrere Räume ohne Fenster und unmittlere Belüftung auf (sogen. Alkovenräume, Abb. 82). In der Regel sind vier Wohnungen auf einem Geschoß angeordnet. In jeder dieser Wohnungen liegt nur ein Raum an der Straße oder zum Hof. Die anderen Zimmer sind entweder ganz dunkel oder erhalten ihr Licht vom Nachbarraum. Das Miethausgesetz von 1901 fordert für fünfstöckige Gebäude — mit Ausnahme von Eckgrundstücken, für die eine stärkere Ueberbauung zugelassen ist — einen rückwärtigen Hof von mindestens 3,60 m Breite ab Grundstücksgrenze, bei einer Höchsthöhe von 30 m; ferner einen beiderseitigen Innenhof von mindestens 1,80 m Breite ab Grenze (Abb. 85). Bei Zusammenlegung der Innenhöfe zweier Nachbargebäude ergibt sich für den Innenhof eine Gesamtbreite von 3,60 m. Durch diese einspringenden Höfe erhält der Grundriß die Form einer Hantel, wonach dieser Miethaustyp die Bezeichnung Dumb-bell-tenement erhielt (Abb. 83).

Die traditionelle Sitte, im eigenen Hause zu wohnen, beginnt sich neuerdings auch in den Vereinigten Staaten mehr und mehr zu verlieren. Seit den letzten dreißig Jahren kommt das Mehrfamilienhaus mehr und mehr in Aufnahme und das Miethaus beginnt nach und nach auch in diejenigen Großstädte einzudringen, in denen bisher das kleine Einfamilien-Reihenhaus nach englischem Muster üblich war. Während im Jahre 1890 der Anteil der Mietwohnungen in den Vereinigten Staaten erst 52,2 vH betrug, ergab die Zählung des Jahres 1920 bereits eine weitere Erhöhung dieses Anteils auf 55,4 vH.

Gerade die wohlhabenden Kreise ziehen es heute vor, in einem Apartment House zu wohnen, wo sie über umfassende zentrale Einrichtungen verfügen und wo ihnen durch Darbietung aller nur denkbaren Bequemlichkeiten die Sorge um die Hauswirtschaft, die in den Vereinigten Staaten durch den Mangel an geeignetem Dienstpersonal besonders drückend ist, vielfach erleichtert wird. Die Bewirtschaftung ist in diesen neuen Apartmenthäusern soweit zentralisiert und zugleich so vervollkommen, daß die Mieter hier, ohne auf die eigene Häuslichkeit zu verzichten, alle Annehmlichkeiten eines vollständig ungebundenen Hotel Lebens genießen, wobei die Nachteile einer derartigen, das Heim- und Familiengefühl stark beeinträchtigenden Lebensführung willig in Kauf genommen werden.

Apartmenthäuser dieser Art werden zurzeit in wachsender Zahl in allen amerikanischen Großstädten errichtet; denn dieser Wohnhaustyp entspricht in besonderem Maße den Bedürfnissen junger, kinderloser Eheleute der wohlhabenden Klassen, wo Mann und Frau berufstätig sind — die amerikanische Frau nimmt bekanntlich sehr stark am öffentlichen Leben teil, und sei es auch nur durch Betätigung in der Wohlfahrtspflege und privaten Fürsorgearbeit. Die Einzelwohnung dieser Miethäuser vereinigt auf engstem Raum alle nur denkbaren Einrichtungen zur Vereinfachung und Erleichterung der Haushaltführung und vermag durch ihre wohliche Ausstattung auch verwöhnte Ansprüche zu befriedigen. Wie in einem Hotel reihen sich die einzelnen Kleinwohnungen zu beiden Seiten eines durchlaufenden mittleren Korridors aneinander. In der Regel hat jede dieser in sich abgeschlossenen Kleinwohnungen zwei Räume, ein kleineres Wohnzimmer, das nachts zugleich als Schlafzimmer benutzt wird und mit einem kleinen Bade- und gelegentlich auch noch mit einem besonderen Ankleideraum in Verbindung steht, und ein kleines EB- oder Frühstückszimmer, das an der Fensterseite eine mit Tisch und Wandbänken ausgestattete EBnische, in der Tiefe des Raumes eine kleine, durch niedrige Schränke abgeschlossene Kochnische enthält, die sogenannte Kitchenette. (Abb. 86.)



Abb. 97. Boston, Apartmenthaus Alden Park Manor. Ansicht.

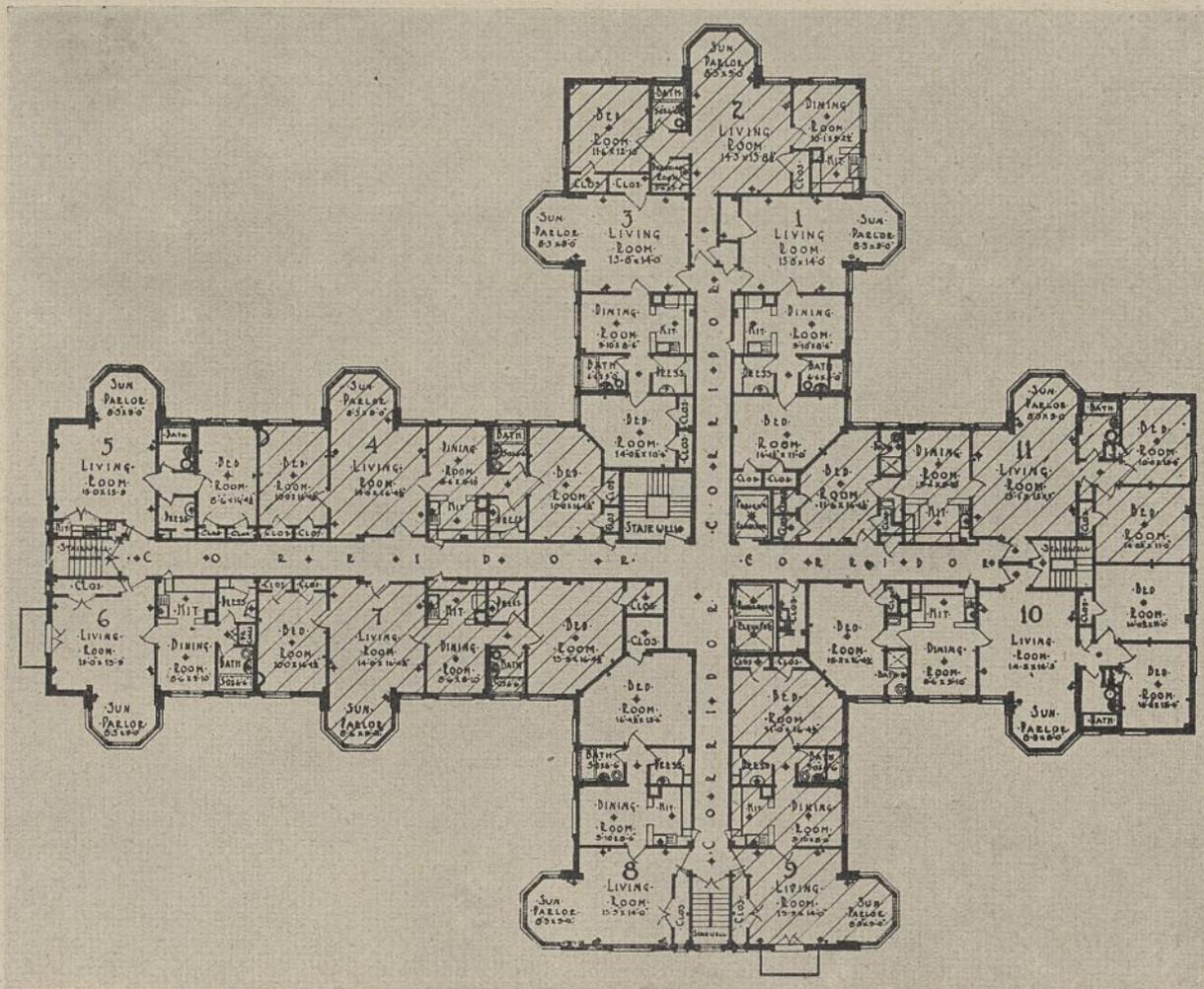


Abb. 98. Boston, Apartmenthaus, Alden Park Manor: Grundriß des Wohngebäudes. Architekt: Harold Field-Kellogg.

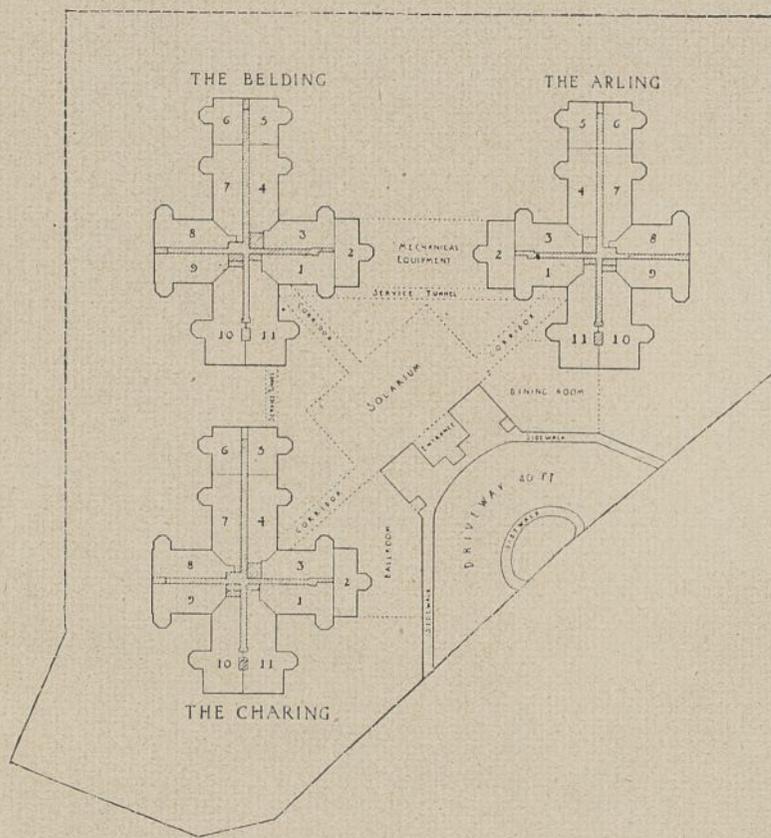


Abb. 99. Lageplan zu Abb. 97 und 98.

geordnet, daß er mit der Schmalseite an einer Außenwand liegt und dadurch unmittelbar durch ein Fenster gelüftet werden kann. Die Betten sind so konstruiert, daß sie durch eine einfache Handtierung aus dem Wandschrank herausgedreht und zum Schlafen heruntergeklappt werden können.

Eine sehr einfache und sinnreiche Konstruktion solcher Doorbeds wird von der Firma Murphy vertrieben (Abb. 87 bis 90). Das Prinzip dieser Konstruktion beruht darauf, daß das Bett auf einem eisernen Tragegestell ruht, das um einen, in dem Türgevände der Nische angebrachten Angelpunkt drehbar ist. Das Tragegestell ist so breit, daß es das senkrecht gestellte Bett aufnehmen kann, nachdem die Kopf- und die Fußwand rechtwinklig eingeklappt sind. Das Bett ist leicht und bequem anzuheben und mit dem Tragegestell durch Sprungfedern so verbunden, daß es beim Hochklappen in jeder Lage im Gleichgewicht bleibt.

Besondere Sorgfalt ist der Einrichtung der Kitchenette gewidmet, die auf dem beschränkten Raum von wenig mehr als 1,5 qm alle für die Erledigung des Kochens notwendigen Geräte und Apparate enthält. Die Kücheneinrichtung ist fest mit der Wand verbunden und unter Berücksichtigung des Arbeitsvorganges so angeordnet, daß eine möglichst einfache Bedienung gewährleistet ist, die alle überflüssigen Wege und Handtierungen erspart (Abb. 91). Die Kitchenette enthält einen kleinen Koch- und Backgasofen, einen Spül- und Abwaschtisch, einen Müllschlucker, einen Kühlschrank (refrigerator), der von einer zentralen Kälteerzeugung beliefert wird und mit doppelten Türen versehen ist, so daß er von der Küche sowie vom Flur her zu öffnen ist und Fleisch, Milch, Gemüse und sonstige der Frischhaltung bedürftigen Lebensmittel von außen her auch bei Abwesenheit der Bewohner in den Schrank gelegt werden können und der Lieferant in der Wohnung nicht zu betreten braucht. Die Küchenbuffets sind in der Regel mit zahlreichen, arbeitssparenden Haushaltsmaschinen, elektrisch betriebener Mühle, Messerputz- und Kartoffelschälmaschine versehen (Abb. 92 u. 93). Sie werden von Spezialfirmen hergestellt und in vollständiger Ausstattung in den Handel gebracht. In ihrer sorgsam durchgebildeten Einrichtung muten diese sauberen Küchen wie kleine Laboratorien an (Abb. 94). Von ihrem Standplatz in der Mitte des schmalen Raumes vermag die Hausfrau mit einem Griff alle erforderlichen Geräte und Gegenstände zu erreichen. Der Mietpreis einer derartigen Mietwohnung in einem Apartmenthaus beträgt einschl. Möblierung und Bedienung

Der Wohnraum wird zur Nacht in ein Schlafzimmer verwandelt. Die Betten samt Bettzeug und Matratze sind tagsüber hochkant gestellt, in einem flachen Wandschrank untergebracht, der durch eine Tür abgeschlossen ist. In den neueren Grundrissen ist dieser Wandschrank als eine Art Kammer ausgebildet und so an-

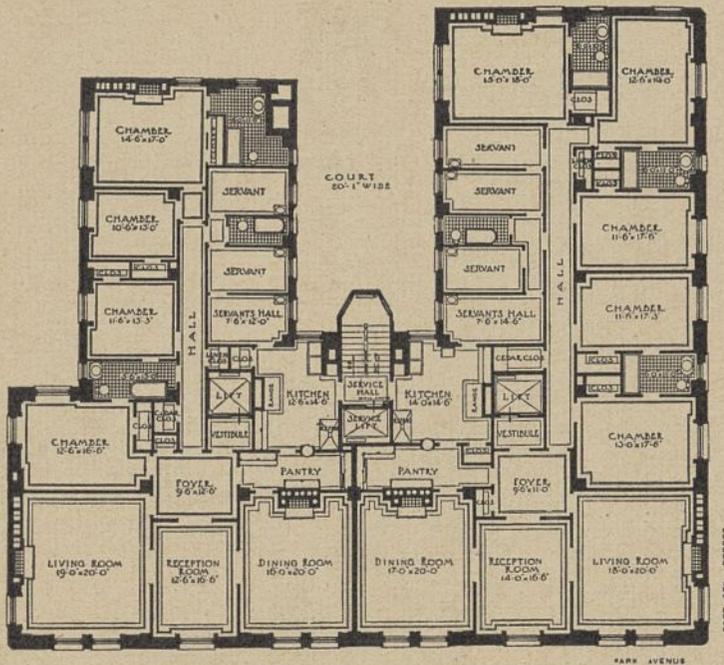


Abb. 100. Miethaus New York, Park Avenue. 12 Geschosse. Der Grundriß zeigt eine Wohnung mit 11 Zimmern, 3 Bädern und 3 Dienerkammern und eine Wohnung mit 13 Zimmern, 4 Bädern und 4 Dienerkammern.

etwa 175 Dollar im Monat. (Für die vollendete Einrichtung der Küchen vergleiche auch Abb. 95 und 96.)

Für die Anlage und Einrichtung dieser Apartmenthäuser gibt das vor kurzem fertiggestellte Alden Park Manor in Boston ein gutes Beispiel (Architekt Harold Field-Kellogg). Die Anlage umfaßt drei einzelne Wohngebäude, die im Untergeschoß durch Bedienungsgänge mit der Zentralküche in Verbindung stehen. Die Wohngebäude bestehen aus zwei sich rechtwinklig durchdringenden Flügeln, so daß eine gute Lichtzuführung und die Besonnung aller Räume gesichert ist. Jedes Gebäude enthält in jedem seiner acht Geschosse elf selbständige Wohnungen (Abb. 97 bis 99). An die große, zentral gelegene Eingangshalle schließen sich zu beiden Seiten gemeinsame Gesellschaftsräume an, zur Linken ein Tanzsaal, zur Rechten ein großer Speisesaal. Das Gebäude enthält im übrigen einen Spielsaal für Kinder, Läden und Werkstätten sowie eine Großgarage, die in jedem ihrer drei Geschosse 100 Automobilen Raum bietet.

Die großen Mietwohnungen in New York, die den Upperten als Stadtaufenthalt für die Zeit der Season dienen, zeigen eine verschwenderische Ausstattung. Sie enthalten eine stattliche Reihe von Repräsentationsräumen in luxuriöser Ausstattung. Jedes Schlafzimmer ist mit einem eigenen Bad versehen; auch hier sind in aus-

giebigem Maße Wandschränke angeordnet. Die ausgedehnten Nebenräume entsprechen dem Aufwand an Bedienung. Für Wohnungen solcher Art mit 12 bis 18 Räumen werden in der neuen Park Avenue in New York Jahresmieten von 18–25 000 Dollar und mehr gezahlt. (Abb. 100.)

Schluß. Ein kräftiges und gesundes Volk lebt in den Vereinigten Staaten, in sorglosem Bewußtsein seiner unermesslich reichen natürlichen Hilfsquellen, dem ungestümen Drang seiner Jugend. Auf allen Fahrten durch Stadt und Land haben wir die Zeichen dieser Jugendlichkeit beobachtet. Ueberall drängt sich dem Besucher der Eindruck des Provisorischen und Ungeformten, Unfertigen und Werdenden auf. Es ist, als ob sich das ganze Land noch in Bewegung befände, als ob es überhaupt noch keine feste Selbsthaftigkeit gäbe, als ob die Besiedlung nirgends schon endgültige Formen angenommen habe.

Vergleiche mit europäischen Zuständen müssen zu falschen Schlüssen führen, da andere Voraussetzungen das Land zu einer grundverschiedenen, vielfach stark überstürzten Entwicklung geführt haben. Erst wenn auch dieses Land gezwungen sein wird, seine starken Kräfte zu disziplinieren und Haus zu halten mit seinen unerschöpften, auf die Dauer aber auch nicht unerschöpflichen Hilfsquellen, wird auch für die Amerikaner der Augenblick der Selbstbesinnung kommen. Inzwischen lassen sie die Dinge treiben und zerbrechen sich nicht viel den Kopf über die Zukunft.

Dieses selbstsichere Wesen, das in sorgloser Unbekümmertheit dem Augenblick lebt und ohne Problematik mit einem starken Lebensgefühl durch das Dasein geht, hat etwas Imponierendes. Aber es stumpft andererseits auch ab gegenüber den Mißständen der freien Wirtschaft, die drüben vielfach noch schärfer und krasser hervortreten als bei uns. Es ist wahr, die Probleme, deren Studium unsere Reise gewidmet war, sind uns in den Vereinigten Staaten schärfer und in zugespitzterer Form vor Augen getreten, als wir sie aus unserem eigenen Lande kennen. Aber es ist mehr die Zuspitzung dieser Probleme gewesen als ihre Lösung, die uns Anlaß zum Nachdenken gegeben hat. Denn gerade mit der Zuspitzung dieser Probleme richtet Amerika ein alarmierendes Warnungssignal auf. Die Zustände, die wir drüben zu beobachten Gelegenheit hatten, enthalten eine ernste Mahnung für uns, nicht widerstandslos einer Entwicklung zuzusehen, die, ungeleitet und unbeherrscht, Mißstände und Nöte der beschriebenen Art aufwachsen läßt, sondern daß wir angesichts dieser übersteigerten Zustände drängen zu der Erkenntnis, daß die Siedlungstechnik neue Wege suchen muß, wenn anders der Menschheit wieder gesunde Arbeits- und Lebensbedingungen geschaffen werden sollen.

Vor und über aller Wirtschaft steht der Mensch. Diese Erkenntnis allein kann den Weg zu einer besseren Zukunft ebnen, in Amerika wie in dem alten Kontinent. Da das alte Europa längst schon gezwungen ist, sich mit seinen kargen Mitteln und beschränkten Hilfsquellen einzurichten, so sind die Fragen des Siedlungswesens hier auch schon weiter und gründlicher durchdacht worden als in der Neuen Welt. Und darum ist auch die Vermutung gerechtfertigt, daß die endgültige Lösung der Probleme, die uns hier beschäftigt haben, eher in Europa als in Amerika gefunden werden wird.