



DEUTSCHE BAUZEITUNG

56. JAHRGANG. * N^o 57. * BERLIN, DEN 19. JULI 1922.

*** HERAUSGEBER: DR.-ING. h. c. ALBERT HOFMANN. ***

Alle Rechte vorbehalten. — Für nicht verlangte Beiträge keine Gewähr.

Der Wettbewerb zur Erlangung eines Bebauungsplanes der Stadt Breslau und ihrer Vororte.

(Fortsetzung aus Nr. 53.)



Das Urteil des Preisgerichtes über die preisgekrönten, angekauften und in die engste Wahl gelangten Entwürfe ist das Folgende:

Entwurf „Antäus“ (Wolf, Meffert, Abb. Seite 240 und 241): „Die Zweckmäßigkeit größerer Häfen in Verbindung mit der Breitenbachfahrt kann be-

zweifelt werden. Denn Hafenanlagen für den Massengüterverkehr würden, wenn sie sich als erforderlich herausstellen sollten, besser im Westen der Stadt, im Gebiet der schleusenfreien Oderschiffahrt liegen. Die im Norden und Nordosten im Anschluß an die bestehenden Bahnanlagen vorgeschlagenen Industriegebiete liegen günstig. Sie werden jedoch besonderer Hafenbecken entbehren können, wenn der erforderliche Schiffsliègeplatz durch eine Verbreiterung der Breitenbachfahrt erzielt wird.

Die Vorschläge für die Umleitung des Güterverkehrs um die Stadt in Verbindung mit den geplanten Verschiebebahnhöfen sind zu loben. Für den Personenverkehr ist die Notwendigkeit einer Nord-Süd-Verbindung richtig erkannt. Die vorgeschlagene Strecke liegt im Allgemeinen zweckmäßig. Auch die Einbeziehung der Verbindung nach dem Zobten ist anzuerkennen. Dagegen muß als Mangel hervorgehoben werden, daß der Hauptbahnhof als wichtiger Verkehrspunkt unberührt bleibt, umso mehr, als auch bei den Vorschlägen für die Hauptverkehrsstraßen eine Verbesserung seiner ungünstigen Verbindungen mit großen Teilen des Stadtgebietes nicht versucht worden ist.

Von den Verkehrsstraßen in den Außengebieten ist der Vorschlag einer von der Gräbschener-Straße abliegenden Radialstraße zur Erschließung des Aus-

schnitts Klein-Mochbern—Maria-Höfchen als glücklich zu bezeichnen, während für die Erschließung von Krietzern die vorgesehene Hauptverkehrsstraße nach Gräbschen überflüssig erscheint. Im Osten würde eine schlankere Verbindung der Jahrhunderthalle und der Wohnsiedlungen in Grüneiche, Zimpel und Bischofswalde mit dem Hauptbahnhof erwünscht sein. Die vorgeschlagene Verkehrsstraße von der Jahrhunderthalle zur Ofener-Straße durch die Ohle-Niederung, die eine neue Brücke erfordern würde, ist zur Behebung dieses Mangels nicht geeignet. Ungünstig ist ferner die Durchschneidung des Parkgebietes zwischen Wilhelmshöhe und Zimpel durch einen breiten Verkehrsweg, und die aufwendige Schleifenbildung in Bischofswalde. Die Durchbildung des Nebenverkehrs- und Wohnstraßennetzes läßt vielfach zu wünschen übrig. Namentlich entspricht die Anordnung von Achsen in mehr oder weniger monumentaler Ausbildung in den äußeren Siedlungsgebieten, abgesehen von ihrer Unwirtschaftlichkeit, nicht dem Wesen dieser Wohnbezirke, die im Übrigen zweckmäßig verteilt sind.

Bei der Ausgestaltung der Grünflächen ist der angestrebte Zusammenhang zwischen öffentlichen und Privatgärten wie das Durchdringen der Bebauung mit Nutzgrün anzuerkennen, jedoch wäre eine stärkere Auflockerung, insbesondere in dem südwestlichen Erweiterungsgebiet und zwischen Hauptbahnhof und südlicher Umgebungsbahn erwünscht gewesen. Ebenso wäre in Bischofswalde und Bartheln die Freihaltung größerer Flächen zwischen den Wasserarmen angebracht. Auch an die Innenstadt hätten die Grüngebiete besser herangeführt werden müssen.

Das etwas anspruchsvolle ‚Sportforum‘ in der Ohle-Niederung läßt die gebotene Rücksicht auf die bestehenden Verhältnisse und die Schonung landschaftlicher Reize vermissen.



Entwurf „Wirtschaftlichkeit, Gesundheit, Schönheit.“ Ein Preis von 26000 M.
Verfasser: Architekt Henry Groß in Charlottenburg und Reg.-Baumeister Briske in Berlin-Südende.



Entwurf „Bodenreform“. Ein Preis von 26000 M. Verfasser: Adolf Rading in Breslau.

Für die Verkehrsverbesserungen in der Altstadt ist die vorgeschlagene Diagonalverbindung der Nikolai-Straße mit der Königs-Brücke nicht von erheblicher Bedeutung.“

Entwurf „Ost-West“ (Arntz, Dorf Müller, Meye, Abb. Seite 335): „Die Anlage eines Handelshafens an der Breitenbachfahrt westlich der Nakonz-Brücke ist nicht ungünstig. Auch der weitere Hafen im Westen bei Masselwitz ist in hochwasserfreier Lage zweckmäßig angeordnet.“

Die geplante Zusammenfassung aller Fernstrecken durch die Verbindungsbahn ist unter Planung der erforderlichen Abstellmöglichkeiten folgerichtig und gut

Zug der verlängerten Garten-Straße lobend hervorzuheben. Von den vorgeschlagenen Durchbrüchen ist die Ausbildung des Verkehrszuges Schloßplatz—Rosenthaler-Straße unter Benutzung der Werder-Brücke und unter schonender Umgehung des Schlosses gut zu heißen. Auch die Verbindung der Teich-Straße mit der Schuh-Brücke ist geschickt geführt.

Bei der Ausweisung der Siedlungsgebiete ist eine geschlossene Ringbildung richtig vermieden und zweckmäßig davon ausgegangen worden, daß das streckenweise Vortreiben der Verkehrsmittel die Weiterentwicklung an einigen wenigen Punkten nahe legt. Demgemäß sind die Angliederungen auf Brockau



Entwurf „Plant für die nächste Zeit“. Ein Preis von 26000 M.
Verfasser: Dr.-Ing. Roman Heiligenthal mit Architekt Kurt Zettler in Berlin.

durchgearbeitet, jedoch ist die Verbindung der Oelser Strecke mit Brockau durch das Überschwemmungsgebiet kostspielig und nicht notwendig. Für den Güterverkehr, für den der westliche Verschiebebahnhof bei Neukirch günstig liegen würde, fehlt die erweiterte südwestliche Umgehung, ohne die die geplante Beseitigung des Bahndreiecks die Verbindung der Posener Strecke mit Brockau unterbrechen würde.

Das Schnellbahnnetz ist viel zu ausgedehnt. In Verbindung mit dem stark entwickelten Vorortverkehr würde eine Nord-Südlinie mit zweckmäßiger Erfassung der wichtigsten Verkehrspunkte vollauf genügen. Daß Kraftverkehrsstraßen zur Umgehung der Stadt vorgesehen sind, ist anzuerkennen. Von den übrigen zahlreich vorgeschlagenen Hauptverkehrsstraßen werden manche, wie z. B. die von der Ringstraße durch Cosel und nach Dürrgoy abzweigenden entbehrt werden können.

Dagegen ist die Verbindung der Jahrhunderthalle und der östlichen Stadtteile mit dem Hauptbahnhof im

und Krietern im Süden, auf die westlichen Vororte entlang der Liegnitzer Strecke und auf den Norden beschränkt worden, wo allerdings die Ansiedlung in unmittelbarer Nachbarschaft der Rieselfelder Bedenken begegnet. Auch die Annahme, daß ein erheblicher Teil des Bevölkerungszuwachses in den außerhalb des Wettbewerbsgebietes liegenden Ortschaften Deutsch-Lissa und Hundsfeld untergebracht werden sollte, hat, namentlich für die letztgenannte Stelle, viel für sich. Allerdings wäre eine weitere Klärung durch Bearbeitung der Verkehrs-Verbindungen mit den zugehörigen Industriegebieten erwünscht gewesen. Die Aufteilung der Siedlungsflächen ist nicht immer einwandfrei.

Zu loben ist die sorgfältige Ausgestaltung des Grünflächennetzes und die Freihaltung noch un bebauter Teile der Stadt als Ausgleich für die dort zu beklagende hohe Wohndichte.“

Entwurf „Wirtschaftlichkeit, Gesundheit, Schönheit“ (Groß, Briske, Abbildung S. 338): „Der Entwurf geht von der Annahme aus,

daß die industrielle Entwicklung der Stadt einen sehr starken Aufschwung nehmen wird. Unter dieser Voraussetzung ist der Vorschlag, für größere Gebiete im Norden durch einen von der Breitenbachfahrt abzweigenden und bei Ransern die Oder erreichenden Industriekanal guten Wasseranschluß zu gewinnen, als besonders glücklich zu bezeichnen. Der Hafen in Friedewalde würde zu den vorhandenen und für später geplanten Schifffahrtswegen günstig liegen.

Die Verkehrsfragen haben eine sehr eingehende und wertvolle Bearbeitung gefunden. Der gesamte Personenverkehr soll in allmählichem Ausbau im Hauptbahnhof zusammengefaßt werden, der zu diesem Zweck stark erweitert wird. Auch die Linie von Oels wird durch eine Verbindungsstrecke über Schwoitsch-Bischofswalde in den Hauptbahnhof eingeleitet, wobei die Berührung des Scheitnig-Barthelner Wohn- und Grüngbietes als Nachteil angesehen werden muß. Der Güterverkehr vollzieht sich günstig durch die Anordnung zweier Verschiebebahnhöfe bei Mirkau und Masselwitz und durch zweckmäßig geführte Umgehungslinien.

Für den Stadtverkehr ist die Notwendigkeit einer Nord-Südverbindung richtig erkannt und auch versucht worden, diese mit dem Vorortverkehr durch einen Vorortbahnhof an der Neuen Schweidnitzer-Straße in Beziehung zu bringen. Die ebenso erwünschte bessere Verbindung des Stadtverkehrs mit dem Personen-Fernverkehr ist allerdings nicht erzielt worden. Als gelungen hervorzuheben ist auch der Anschluß der Nord-Südverbindung an die Zobtenstrecke und die geschickte Zusammenfassung der verschiedenen Schnellstraßenbahnzweige zu einer später durchzuführenden, verhältnismäßig kurzen Unterpflasterbahn durch die Innenstadt. Hinsichtlich der Hauptverkehrsstraßen zeigt der Entwurf verschiedene auch in anderen Ar-

beiten enthaltene zweckmäßige Vorschläge, außerdem eine gute Verbindung von Brockau mit den südöstlichen Stadtteilen von Breslau und dem Hauptbahnhof. Weniger glücklich ist die das Parkgebiet durchschneidende und entbehrliche Verkehrslinie von der Fürsten-Brücke zur Günther-Brücke. Die Verbindung der Jahrhunderthalle und der östlich gelegenen Siedlungsgebiete mit dem Hauptbahnhof ist nicht gelöst.

Die Durchbildung der Nebenverkehrs- und Wohnstraßen ist vielfach einerseits zu aufwendig, andererseits unzuweckmäßig, wie überhaupt die Aufteilung der Siedlungsgebiete in vieler Hinsicht zu wünschen übrig läßt. Bei der Verteilung der Grünflächen wäre eine stärkere Auflockerung erwünscht gewesen. Die günstige und in den Planunterlagen angedeutete Gelegenheit, die Friedhöfe im Süden zu einem bis ins Innere der Stadt vorstoßenden und mit dem Südpark zusammenhängenden Grünzug auszugestalten, ist nicht benutzt worden. Die Grünflächen leiden ferner vielfach unter der Durchkreuzung und unmittelbaren Nachbarschaft von Straßen, die ihre zweckmäßige Ausgestaltung erschweren und verteuern. Auch die Möglichkeit, für die stark überfüllten Gebiete der Innenstadt einen Ausgleich durch Anordnung von Grünflächen zu schaffen, ist nicht genügend beachtet worden. So wird z. B. für die Flächen, die durch die für später ins Auge gefaßte und an sich gewiß vorteilhafte Beseitigung des Freiburger und Märkischen Bahnhofs frei werden, eine starke Bebauung vorgeschlagen.

Verkehrsverbesserungen in der Altstadt sind — bis auf einen Durchbruch von der Schweidnitzer-Straße zur Schuh-Brücke und die erwähnte Untertunnelung — nicht vorgesehen. Dieser Verzicht ist mit den Forderungen der Gegenwart, geschweige denn mit denen der Zukunft nicht in Einklang zu bringen.“ — (Forts. f.)

Vermischtes.

Erhöhung der Sätze der Gebührenordnung der Architekten und Ingenieure 1921. Eine Erhöhung der Gebühren der Architekten und Ingenieure findet ab 1. Juli 1922 durch Teuerungszuschläge zu den Stundensätzen und Aufwands-Entschädigungen bei Reisen nach § 42 und 43 der G. O. der Architekten, nach § 36 und 39 der G. O. für Ingenieure und nach § 42 und 43 der G. O. für Gartenarchitekten statt. Die Gebühren für nach Zeit zu berechnende Leistungen sowie für den Aufwand bei Reisen der G. O. vom 1. Oktober 1921 sind ab 1. Februar ds. Js. auf 60 M. für die Stunde und auf 100 M. für den Tag ohne, 150 M. für den Tag mit Übernachtungen erhöht worden. Diese Sätze entsprechen den heutigen Teuerungsverhältnissen schon seit längerer Zeit nicht mehr. Insbesondere sind die Preise für Übernachtungen in außergewöhnlicher Weise gestiegen. Ab 1. Juli 1922 wird daher der Stundensatz auf 100 M., der Reiseaufwand auf 200 M. für den Tag ohne Übernachtungen und auf 350 M. für den Tag mit Übernachtungen erhöht. Außerdem bleibt der in der G. O. vom 1. Oktober 1921 festgesetzte besondere Teuerungszuschlag für die besetzten Gebiete in Höhe von 25 v. H. für den Stundensatz und Reiseaufwand bestehen. Weitere Erhöhungen sind für den 1. Oktober 1922 zu erwarten.

I. A. der an der Gebührenordnung für Architekten und Ingenieure beteiligten Verbände.

Der Vorstand des Ago:

Vorsitz.: Dr.-Ing. Taaks. Geschäftsf.: F. Eiselen.

Eine Ausstellung von Siedlungsarbeiten der Westfälischen Bauberatungsstelle in Münster i. W. wurde vom 5. bis 25. Juli 1922 im Sitzungssaal der Landesversicherungsanstalt Westfalen, Münster, Bispinghof 3, veranstaltet. Die Eröffnung fand am 5. Juli 1922 durch eine fachliche Führung statt. In einem darauf folgenden Vortrag wurden die Arbeitsweise der Siedlungsabteilung der Westfälischen Bauberatungsstelle und verschiedene Lösungsansätze auf dem Gebiet der Städte- und Siedlungsplanung aus der Provinz Westfalen erläutert. Insbesondere waren auch die Einwirkungen der landwirtschaftlichen Umlegung auf die Entwicklung der Gemeinden und ihre Beziehungen zum Siedlungsplan erörtert und zum Gegenstand einer Aussprache gemacht worden. —

Im Verkehr mit der Redaktion der „Deutschen Bauzeitung“ bitten wir Folgendes zu beachten: Die Aufnahme von Beiträgen unseres Arbeitsgebietes erfolgt entsprechend dem Raum der Zeitung und nur nach sachlicher

Prüfung. Sämtliche Zusendungen erbitten wir ausschließlich „An die Redaktion der Deutschen Bauzeitung“, nicht an eine Person. Die Einsendung muß portofrei erfolgen; zur Rücksendung und für Antwort ist das entsprechende Porto beizulegen. Anfragen von allgemeinem Interesse werden im Briefkasten beantwortet, andere Anfragen unmittelbar. Wir bitten, auch hier für Rückfragen Porto beizulegen. Die Beantwortung erfolgt unentgeltlich, ist jedoch an den Nachweis des Bezuges der „Deutschen Bauzeitung“ geknüpft. Eine Verpflichtung zur Beantwortung können wir nicht übernehmen. Wer diese Bedingungen nicht erfüllt, hat unter keinen Umständen eine Berücksichtigung zu erwarten. —

Wettbewerbe.

Der Große Staatspreis der Akademie der Künste in Berlin für Architekten für 1922 wird für preussische Staatsangehörige, die am 2. September 1922 das 30. Lebensjahr noch nicht überschritten haben, mit Fristen zum 15. August und 2. September 1922 ausgeschrieben. Für Kriegsteilnehmer gilt ein Höchstalter von 37 Jahren. Der Preis beträgt trotz aller Geldentwertung immer noch nur 3300 M. Von der Ausführung der vorgeschriebenen Studienreise wird mit Rücksicht auf die Zeitumstände abgesehen; dagegen spricht der Senat den Wunsch aus, daß der Preisträger Reisen innerhalb Deutschlands ausführt und der Akademie darüber berichtet.

Wäre es nicht endlich an der Zeit, diesen „Preis“ auf eine der Wirtschaftslage unserer Tage entsprechende Höhe zu bringen? —

Chronik

Ausgrabungen auf dem Boden des prähistorischen Athens. Nach Blattermeldungen aus Athen haben die Ausgrabungen am Südbahnhof der Akropolis unter der Leitung des Professors Alessandro della Seta einen Teil des prähistorischen Athens freigelegt. Die ausgegrabenen Vasen und Trinkgefäße stimmen in der Ausführung mit den neolithischen Ausgrabungen in Thessalien überein. —

Inhalt: Der Wettbewerb zur Erlangung eines Bebauungsplanes der Stadt Breslau und ihrer Vororte. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Chronik.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H. in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
W. Buxenstein Druckereigesellschaft, Berlin SW.