

HERAUSGEBER: PROFESSOR ERICH BLUNCK, ARCH.
SCHRIFTLITER: REG.-BAUMEISTER a. D. FRITZ EISELEN.

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

Städtebauliches aus Elberfeld.

(Wettbewerb Brausenwerther Platz und Döppersberger Brücke).

Vom Beigeordneten Stadtbaurat Koch - Elberfeld.



o die Freiheitsmauer der alten Burg Elberfeld nahe an die Wupper trat, und der Flutgraben sich wieder mit der Wupper vereint, wölbt sich über beide Wasserführungen die Döppersberger Brücke als wichtigster Verbindungsweg des Süd- und Nordufers der Wupper im Stadtgebiet und als unmittelbarer Zugang vom Hauptbahnhof in den Kern der Stadt.

Die über die Wupper geführte und deren Lauf verfolgende Schwebebahn hat westlich der Brücke eine Haltestelle, deren Gebäude diese Brückenseite nicht voll beansprucht, sondern die Breite des hier einmündenden Flutgrabens in voller Ausdehnung frei läßt.

Östlich der Brücke ist durch Eindeichung der Wupper, Überwölbung des Flutgrabens und Anschüttung eine Grünfläche geschaffen, die eine erfrischende Abwechslung in die enge Bebauung der Innenstadt hineinbringt.

So erfreulich an sich die Grünfläche ist, so wenig glücklich ist die Wirkung des Platzes infolge seines Gefalles nach allen Richtungen hin und der Buntscheckigkeit seiner Umschließungswände. (Vergl. das Schaubild Abb. 10 auf S. 391.)

Das unerfreuliche Nebeneinandersetzen von Gebäuden ohne Rücksicht auf die engere und weitere Umgebung und ohne Bezugnahme auf die vorliegende Freifläche hatte auch auf der Westseite der dem Platz vorgelagerten Döppersberger Brücke stattgefunden. Hier bilden der Schwebebahn, in schräger Stellung zur Brücke und von schräg gestellten eisernen Stützen frei in der Luft schwebend gehalten, sowie zwei Verkaufspavillons unterschiedlicher Form den Abschluß. (Vergl. das Schaubild Abb. 11 auf S. 391.)

Hieraus jemals ein befriedigendes Städtebild zu entwickeln, war kaum zu erhoffen, seine Verwirklichung wurde jedoch näher gerückt, als von privater Seite beantragt wurde, auf der Südseite des Schwebebahnhofes eine Ausstellungshalle für bestimmte Zwecke über dem Flutgraben zu errichten.

Die Durchführung dieses Bauvorhabens mußte den Umbau des Schwebebahnhofes zur Folge haben und damit die einheitliche Neugestaltung dieser ganzen Brückenseite; sie mußte weiterhin auf die Entwicklung des gegenüberliegenden Brausenwerther Platzes von so starkem Einfluß sein, daß sie ohne Rücksicht auf die künftige Gestaltung des gesamten Brausenwerther Platzes nicht allein verwirklicht werden durfte.

Ein im November des Vorjahres ausgeschriebener Ideen-Wettbewerb sollte über die Lösung dieser schwierigen Aufgabe Klarheit schaffen. Die Ausschreibung war möglichst beweglich gehalten. Von den Bauten auf der Westseite der Brücke sollte der Schwebebahnhof derart umgestaltet werden, daß die bisher gemeinschaftlichen Ein- und Ausgänge getrennt anzulegen waren und der

nicht für die Verkehrsabwicklung beanspruchte ungeschlossene Raum zu Verkaufsräumen und Büros einzurichten war. Die angrenzende Fläche südlich vom Schwebebahnhof sollte mit der erwähnten Ausstellungshalle von mindestens 300 qm Grundfläche überbaut werden, das Obergeschoß derselben sollte für Geschäftszwecke Verwendung finden.

Auf der anderen Seite der Brücke zum Platz hin sollten aus wirtschaftlichen Gründen eingeschossige niedrige Ladenbauten vorgesehen werden, die den Platz aber nicht abschließen durften. Das Kaiser-Wilhelm-Denkmal durfte nach Stellung und Höhenlage verändert werden. (Lageplan Abb. 2, S. 390.)

Die Ostseite des Platzes gegenüber dem Stadttheater war für die Bebauung u. U. mit einem Geschäftshaus zur Verfügung gestellt, um dem Platz einen künstlerisch entscheidenden Abschluß zu geben. Mit dem an Stelle des Stadttheaters, das den Anforderungen der Neuzeit nicht entspricht, später gedachten Meßgebäude sollte eine unmittelbare Verbindung etwa in Form einer Straßenüberbrückung möglich sein. Die gärtnerische Anlage der verbleibenden Platzflächen und die Geländeregulierung war mit den Neubauten in Übereinstimmung und Beziehung zu bringen.

Die Ausschreibung des Wettbewerbes ließ es nicht zweifelhaft erscheinen, daß der Schwerpunkt der gestellten Aufgabe in der Gestaltung des Brausenwerther Platzes und seiner Umwandlung lag, und daß die Bebauung der Westseite der Döppersberger Brücke dem gleichen Ziel der Erreichung einer einheitlichen Gesamtwirkung dienen sollte.

Lösungen, die den Platz nach Süden hin abschließen oder durch erhebliche Einbauten mehr als notwendig verkleinern, treffen daher nicht den Grundgedanken der Ausschreibung, den Platz nach Möglichkeit zu erhalten und ihn durch Ausgestaltung der Umwandlungen nach Ruhe im Ausdruck zu heben.



Abb. 1. III. Preis: Arch. B.D.A. Prof. Fritz Becker, Düsseldorf. (Zugehöriger Lageplan Abb. 7, S. 390.)



Abb. 2. Jetziger Zustand des Platzes
(dazu Abb. 10/11.)

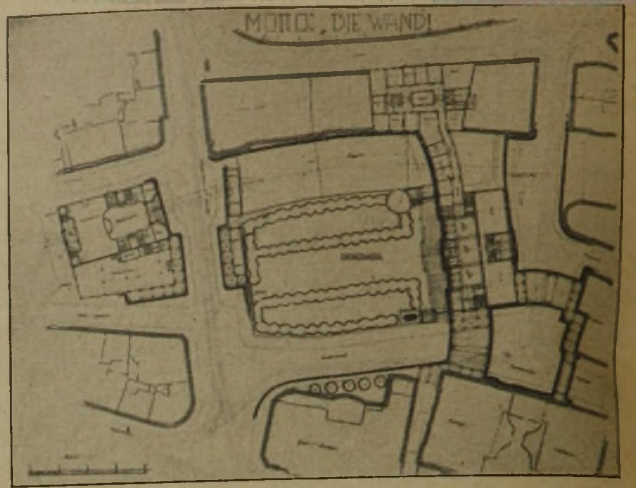


Abb. 6. II. Preis: Hauptentwurf. Verfasser wie Abb. 4.

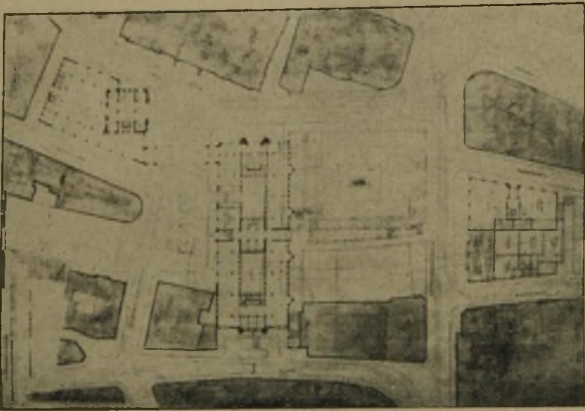


Abb. 3. I. Preis: Arch. Ernst Karstein und
August Schumacher. (Dazu Abb. 12.)

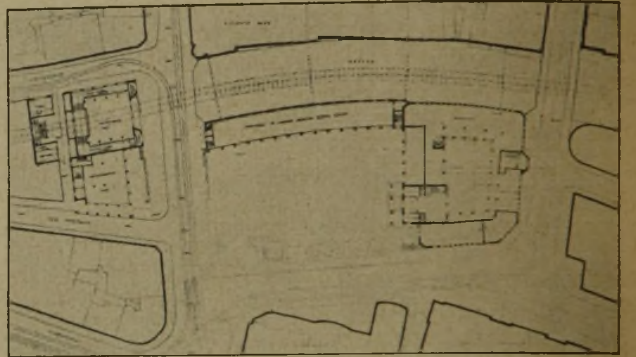


Abb. 7. III. Preis: Arch. Prof. Fritz Becker
(vgl. Abb. 1 u. 13).



Abb. 4. II. Preis: Arch. Friedr. Karl Diederichs.

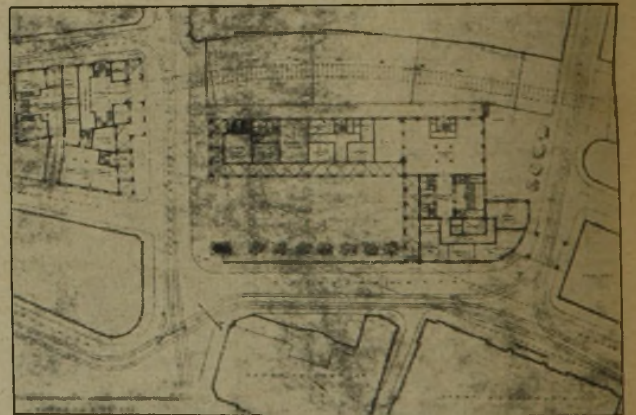


Abb. 8. Verf. Arch. Edmund Scharf (vgl. Abb. 14).

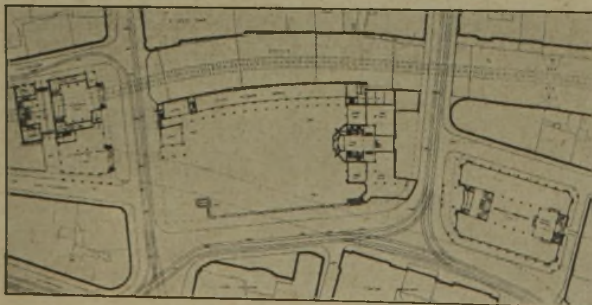


Abb. 5. Verf. Arch. Prof. Fritz Becker (vgl. Abb. 15/16).

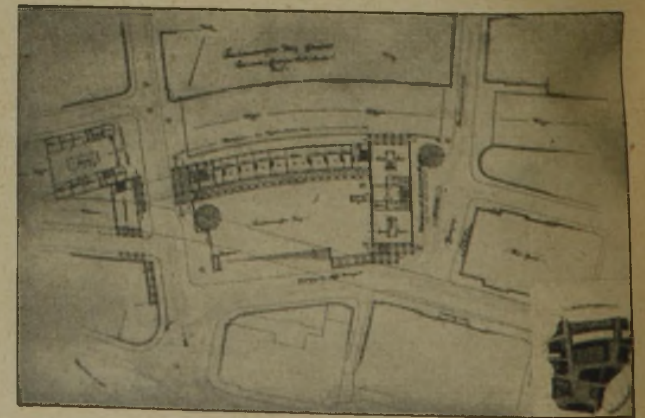


Abb. 9. Verf. Arch. B. D. A. Prof. Karl Wach, Düsseldorf
(vgl. Abb. 17/18).



Abb. 10. Brausenwerther Platz. Gegenw. Zustand.



Abb. 11. Brausenwerther Platz, Blick gegen den Schwebebahnhof.



Abb. 12. I. Preis: Arch. Ernst Karstein und August Schumacher (Dazu Plan Abb. 3.)



Abb. 13. III. Preis: Arch. Prof. Becker. (Plan Abb. 7 u. Abb. 1.)



Abb. 15. Verf. Arch. Prof. Fritz Becker. (Plan Abb. 5.)

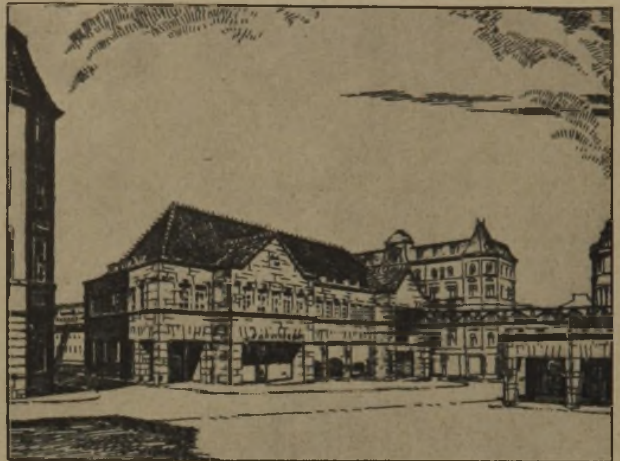


Abb. 16. Verf. Arch. Prof. Fritz Becker. (Plan Abb. 5.)



Abb. 17. Verf. Arch. B.D.A. Prof. Karl Wach. (Plan Abb. 9.)



Abb. 18. Verfasser wie Abb. 17. (Vgl. Plan 9.)

Abb. 14 (links). Verf. Arch. Edmund Scharf, Elberfeld. (Plan Abb. 8.)

Wettbewerb Brausenwerther Platz und Döppersberger Brücke, Elberfeld,

Die Freifläche des Platzes wird im Norden durch den 20 m breiten Wupperfluß und im Süden durch die 11 m breite Brausenwerther Straße erweitert, im Westen kommt die Döppersberger Brücke hinzu, im Osten die Brausenwerther Straße vor dem Stadttheater. Eine Einschränkung der Freiflächenwirkung ist begründet im Osten, weil hier die Architekturwand stark durchbrochen ist und durch Vorsetzen eines einheitlichen Gebäudes Ruhe geschaffen wird, und vielleicht im Norden, um hier die Unruhe der Schwebebahntragekonstruktion und die ungleichmäßige Ausführung der vorhandenen Gebäude zu verdecken.

Die östliche Einschränkung des Platzes ergibt sich auch, wenn man den Platz, der gegenwärtig nach Osten um 3 m fällt, wagerecht einebnet und die in ihrer

der vorliegenden Freifläche und gleichzeitig einen harmonischen Abschluß der Brausenwerther Straße als Erweiterung des Platzes. Die das Bürohaus mit dem Meßgebäude verbindende Brücke schafft intime abgeschlossene Platzgestaltungen im Osten. Zur Döppersberger Brücke liegt der Platz völlig offen, aus dem früheren Tiefenplatz ist ein Breitenplatz geworden, der nur durch eine Baumreihe am Südrand der Wupper zur Verdeckung der störenden Trägerkonstruktion der Schwebebahn an die frühere Tiefenwirkung erinnert.

Auch die mit dem II. Preis ausgezeichnete Arbeit des Arch. B. D. A. Friedrich Karl Diederichs, Barmen (Lageplan u. Schaubild Abb. 4, S. 390) schließt den Platz östlich durch ein Hochhaus mit Verbindungsbauten über die Wupper und vom späteren Messehaus



Abb. 19. Verf. Arch. Rud. Schnell (vgl. Abb. 23).

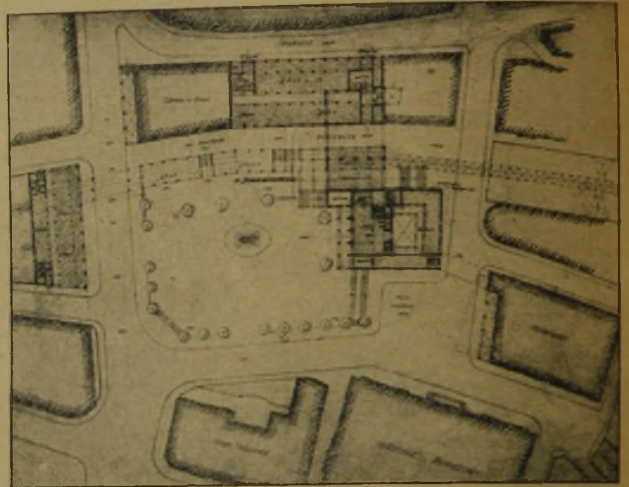


Abb. 20. Verf. Arch. Friedr. Siepermann (vgl. Abb. 24).

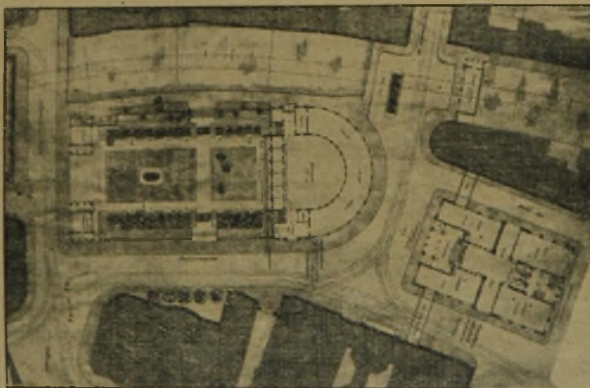


Abb. 21. Verf. Arch. Ernst Karstein und August Schumacher.



Abb. 22. Verf. Arch. C. J. Mangner.

jetzigen Höhe verbleibende Straße gegen den Platz durch ein Gebäude abschließt.

Von den eingegangenen 50 Wettbewerbsarbeiten mögen hier nur die folgenden Lösungen wegen ihrer Eigenart besonders hervorgehoben werden:

Der mit dem I. Preis ausgezeichnete Entwurf der Arch. B. D. A. Ernst Karstein und Aug. Schumacher, Elberfeld, (Lageplan Abb. 3, S. 390) gliedert den Brausenwerther Platz durch ein Gebäude, das nicht nur die Wupper überbrückt, sondern auch noch drei vorhandene Gebäude nördlich darüber hinaus bis zur Hofaue beansprucht, in einen westlichen Schmuckplatz mit Grünanlage und einen östlichen Verkehrsplatz, der den sich hier später entwickelnden gesteigerten Betrieb aufnimmt. Den die Baumasse krönenden Turm (Schaubild 12, S. 391) verbinden die Verfasser nicht mit diesem Bauwerk, sondern mit dem künftig auf dem Gelände des Stadttheaters zu errichtenden Meßgebäude. Sie erzielen dadurch eine erwünschte Tiefenwirkung

über die Straße zur Badeanstalt ab, jedoch tragen diese den Charakter von Notbehelfen, die dem Ganzen etwas unorganisch angegliedert sind. Der Hauptentwurf des Verfassers (Lageplan Abb. 6, S. 390) begrenzt den Platz wie die Arbeit des I. Preises durch einen Bau von der Hofaue bis zur Badeanstalt.

Auf die Einbeziehung der Wupperfläche und der Fläche der Brausenwerther Straße verzichtet der mit dem III. Preis bedachte Entwurf des Arch. Prof. Fritz Becker, Düsseldorf (Lageplan Abb. 7, S. 390). Er behandelt allein den Teil zwischen den Baufluchtlinien und der Wupperlinie, verschiebt aber den Turm des Platzes östlich abschließenden Hochhauses so weit nach Süden (Schaubild Abb. 1, S. 389), daß seine Achse in die Mittellinie des Platzes einschließlich Brausenwerther Straße fällt und diese somit doch in die Gesamtwirkung einbezogen ist. Nach der Wupper zu wird der Platz durch eine zweigeschossige Ladenreihe abgeschlossen, deren System auf der Westseite (Schaubild

bild Abb. 13, S. 391) in dem Geschäftsgebäude und in gewissem Sinn auch in dem Schwebebahnhofsgebäude seine Fortsetzung findet, so daß es den Platz einheitlich umschließt.

Eine ähnliche Lösung zeigt derselbe Verfasser in einer weiteren Arbeit (Lageplan Abb. 5, S. 390), jedoch ist hier die Achse des östlich abschließenden Hochhauses in die Achse des Platzes gerückt und die nördlich abschließenden Ladenbauten haben nur ein Geschoss erhalten (Schaubild 15 und 16, S. 391). Auf der Rückseite des Hochhauses, gegenüber dem Stadttheater, das zum Messehaus umgestaltet wurde, ist ein kleiner Verkehrsplatz angeordnet.

Die nächste Arbeit des Arch. Edmund Scharf, Elberfeld (Lageplan Abb. 8, S. 390) schränkt den frei bleibenden Platz durch Belassung des bestehenden Weges am Wupperufer und Vertiefung der mit ihm

Abb. 23), und ebenso der Entwurf des Arch. Friedrich Siepermann, Elberfeld (Lageplan Abb. 20, S. 392 und Schaubild 24 hierunter), der die Verlegung des Schwebebahnhofes von seinem jetzigen Ort auf die Ostseite des Platzes mit turmartigem Aufbau vorsieht. Unmittelbar an ihn schließt sich nördlich die Gebäudeflucht an der Hofaue in normaler Höhe an, ebenso südlich bis zur nördlichen Bauflucht des Stadttheaters. Die Platzgröße wird durch Überwölbung der Wupper beträchtlich erweitert.

Geleitet von dem Bestreben, „die verbleibende Freifläche des Platzes mit dem vorhandenen Denkmal und der dahinter befindlichen Baumgruppe als öffentliche Anlage zu erhalten“, zeigt der Entwurf des Arch. B. D. A. C. J. Mangner, Barmen (Lageplan Abb. 22, S. 392) die möglichst wortgerechte Erfüllung, während der Entwurf der Arch. B. D. A. Ernst Karstein und



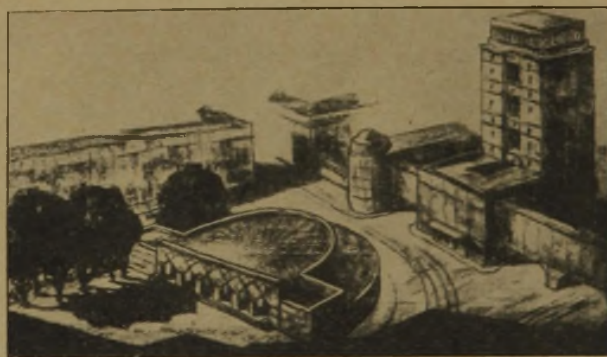
Abb. 23. Verf. Arch. Rud. Schnell (Lageplan Abb. 19).



Abb. 24. Verf. Arch. Friedr. Siepermann (Lagepl. Abb. 20).

Abb. 25 (links unten). Verf. Arch. Ernst Karstein und Aug. Schumacher (Lageplan Abb. 21).

Abb. 26 (hierunter). Die gleichen Verfasser wie Abb. 25



parallel laufenden Ladenbauten sehr weit ein, was um so mehr in Erscheinung treten wird, als die Ladenbauten drei Geschosse erhalten sollen. Dadurch wird die Tragekonstruktion der Schwebebahn verdeckt. Dasselbe Bausystem umgibt den Platz auf allen Seiten, auch westlich der Brücke und östlich vor dem Stadttheater. In der nordöstlichen Ecke steigert sich der Bau zu einem Hochhaus, so daß die gesamte Anlage eine vorteilhafte Diagonalwirkung von der frei bleibenden Südseite aus erhält (Schaubild Abb. 14, S. 391).

Von derselben Absicht geht die nächste Arbeit des Arch. B. D. A., Dipl.-Ing. Prof. Wach, Düsseldorf (Lageplan Abb. 9, S. 390, Schaubilder 17 u. 18, S. 391) aus, sie führt indes die nördlichen Ladenbauten in den oberen Geschossen über die Döppersberger Brücke hinweg zu dem Geschäftshausanbau des Schwebebahnhofes und verlegt dafür die Schwebebahn in allen ihren Teilen außerhalb des Platzes.

Eine zu weit gehende Zerstückelung des Platzes zeigt der Entwurf des Arch. B. D. A. Rud. Schnell, Barmen (Lageplan Abb. 19, S. 392, und Schaubild

Abb. 23), und ebenso der Entwurf des Arch. Friedrich Siepermann, Elberfeld (Lageplan Abb. 20, S. 392 und Schaubild 24 hierunter), der die Verlegung des Schwebebahnhofes von seinem jetzigen Ort auf die Ostseite des Platzes mit turmartigem Aufbau vorsieht. Unmittelbar an ihn schließt sich nördlich die Gebäudeflucht an der Hofaue in normaler Höhe an, ebenso südlich bis zur nördlichen Bauflucht des Stadttheaters. Die Platzgröße wird durch Überwölbung der Wupper beträchtlich erweitert.

Geleitet von dem Bestreben, „die verbleibende Freifläche des Platzes mit dem vorhandenen Denkmal und der dahinter befindlichen Baumgruppe als öffentliche Anlage zu erhalten“, zeigt der Entwurf des Arch. B. D. A. C. J. Mangner, Barmen (Lageplan Abb. 22, S. 392) die möglichst wortgerechte Erfüllung, während der Entwurf der Arch. B. D. A. Ernst Karstein und Aug. Schumacher, Elberfeld (Lageplan Abb. 21, S. 392) in freier Auslegung eine sehr beachtenswerte Lösung in der Form vorschlägt, daß der Platz möglichst in seiner jetzigen Gestaltung erhalten wird und als Abschluß auf seinem östlichen Teil nur ein einstöckiges Börsengebäude erhält, das zur tiefer liegenden Brausenwerther Straße vor dem Stadttheater infolge des Höhenunterschiedes des Geländes zweigeschossig wird (Schaubild Abb. 26 hierüber). Den eigentlichen hochragenden Architekturabschluß verlegen die Verfasser in die Front des Stadttheaters, die ein gestaffeltes Hochhaus mit Verbindungsbauten nach den umgebenden Gebäuden einnimmt, dergestalt, daß von der Döppersberger Brücke in ständiger Architektur-Höhensteigerung eine monumental befriedigende Lösung geschaffen wird. (Bild 25).

Der Ideen-Wettbewerb hat Anregungen von seltener Reichhaltigkeit gegeben, deren Anwendung die Stadt unschwer in die Lage versetzt, an dieser hervorragenden Stelle ein Stadtbild zu schaffen, das dem Besucher gleich am Hauptbahnhof Zeugnis ablegen wird von dem Leben und Wirken in dem handelsfreudigen Elberfeld. —

Vermischtes.

Ein „Internationaler“ Kongreß für die Fragen der Architektur-Unterrichts findet vom 28. Juli bis zum 2. August in London statt. Einladungen waren ursprünglich nur ergangen an Frankreich, England und die Vereinigten Staaten. Nachdem die italienischen Architekten mit Unterstützung ihrer Regierung sich beschwerdeführend gegen den Ausschluß Italiens als der „madre e maestra dell'architettura di tutto il mondo“ erklärt hatten, ist auch Italien zur Teilnahme aufgefordert worden. Die römische Associazione artistica fra i cultori d'architettura hat sich noch in letzter Stunde an ihre Mitglieder und die übrigen italienischen Architektenvereine gewandt und zur Einsendung von Vorschlägen sowie zur regen Teilnahme an dem Kongresse aufgefordert. Deutschland, Österreich, Schweden, Holland, die Schweiz, Spanien e tutti quanti scheinen für die Ausbildung von Baukünstlern nach Ansicht der Veranstalter keine Bedeutung zu haben. —

Errichtung eines Kühlhauses im Altonaer Hafen. Auf Grund des Beschlusses der städt. Kollegien in Altona ist ein Vertrag über Bestellung eines Erbbaurechts zur Errichtung eines Kühlhauses abgeschlossen worden. Der Vertrag hat eine lange Vorgeschichte. Schon seit Jahren ist der Stadt Altona immer wieder von verschiedenen Seiten der Wunsch nahegebracht worden, ein Grundstück zur Errichtung eines großen Kühlhauses am Hafen zur Verfügung zu stellen, insbesondere hat sich der dortige Ingenieur Georg Göttsche, einer der führenden Fachmänner auf dem Gebiete der Kältetechnik, mit Unterstützung der Stadt bemüht, die Gründung eines großen Kühlhauses an der „Neuen Anfahrt“ ins Werk zu setzen; der Tod des Hrn. Göttsche und der unglückliche Ausgang des Krieges haben den Plan zerschlagen. Nach dem Kriege ließ die steigende Einfuhr ausländischer Lebensmittel, insbesondere von Gefrierfleisch, das Bedürfnis nach Kühlräumen im groß-hamburgischen Hafengebiet, das durch die bestehenden Anlagen offenbar nicht völlig befriedigt werden kann, noch stärker hervortreten.

Schon seit längerer Zeit sind Verhandlungen mit der Firma Weddel & Co., G. m. b. H., in Hamburg aufgenommen worden, die ein englisches Weltunternehmen auf dem Gebiete des Kühlhauswesens und der Einfuhr von gefrorenen Nahrungsmitteln — insbesondere Gefrierfleisch, Butter, Eier, Wild, Geflügel — vertritt. Der Bevölkerung dürfte der Name der Firma schon durch die „Weddel“-Kühlwagen, denen man allenthalben in Deutschland begegnet, bekannt sein.

Große Schwierigkeiten bot die Wahl eines geeigneten Platzes, der Anlegemöglichkeit für große Seeschiffe, leistungsfähigen Eisenbahnanschluß und gute Straßenverbindung haben muß. Schließlich kam man auf einen Platz westlich der Hedrichschen Mühle, der an den Westkai grenzt und zur Zeit noch einen Teil des Kleinschiffahrtshafens bildet, der aber für die Zwecke der Kleinschiffahrt bisher noch wenig verwendet worden und für diese entbehrlich ist. Diesen Platz, in einer Größe von etwa 4000 qm, erhält das Unternehmen auf Erbbaurecht für 100 Jahre. Zunächst muß aber der Erbbauberechtigte einen großen Teil des Platzes auf eigene Kosten der Wasseroberfläche abgewinnen, indem der Westkai in der Frontlänge des Erbbaugrundstücks weitergeführt und das abgedämmte Loch aufgefüllt wird; natürlich werden auch die Eisenbahnanlagen auf Kosten der Firma entsprechend verlängert. Die Stadt Altona hat es dagegen übernommen, die Hafentrecke vor dem neuen Kai auf eine Tiefe bis zu 8,5 m unter N. N. zu bringen, denn das Kühlhaus soll von Kühldampfern der größten Art angelassen werden. Das Stammhaus der Firma Weddel & Co. G. m. b. H. verfügt über eine eigene Flotte von Kühldampfern größter Art. Zweifellos werden aber auch andere Reedereien, die ihre Dampfer mit Gefriereinrichtung nach der Elbe laufen lassen, von dem neuen, glänzend gelegenen Kühlhaus Gebrauch machen, das die Firma nicht nur für ihre eigenen Zwecke benutzen, sondern bei den geplanten Ausmaßen in beträchtlichem Umfange dem allgemeinen Handelsverkehr für die Lagerung einheimischer und ausländischer Waren zur Verfügung stellen wird. Es ist außerdem vorgesehen, daß die Stadt Altona Räume des Kühlhauses unter gewissen Voraussetzungen für eigene Zwecke in Anspruch nehmen kann.

Auf dem Grundstück wird sich nun nach vermutlich recht kurzer Bauzeit ein Kühlhaus in einer Größe erheben, das zu den größten Hafenkühlhäusern des europäischen Festlandes gehören wird. Auf einer Grundfläche von etwa 1000 qm türmen sich 10 Stockwerke mit insgesamt 7000 qm nutzbarer Kühlfläche auf, die etwa 7 Mill. kg an Gütern aufnehmen können. Die Gesamthöhe

des Gebäudes wird etwa 35 m betragen. Das Ladegeschäft besorgen schwenkbare Krane, deren portalartiger Unterbau dem Eisenbahnverkehr auf dem Kai-Geleise Durchlaß gewährt. Im Innern des Gebäudes dienen elektrische Aufzüge zur Beförderung der Waren. Wenn auch der Bau des Kühlhauses seiner Bestimmung entsprechend so gut wie keine äußeren Öffnungen aufweisen wird, so bürgt doch die Wahl der Architekten dafür, daß das Gebäude in baukünstlerischer Hinsicht allen Anforderungen genügen wird. Die Bauleitung ist den Herren Erich Elingius und Gottfried Schramm, Hamburg, übertragen worden, die den Bau in Gemeinschaft mit dem Altonaer Arch. Hrn. Heinrich W. Müller, ausführen werden.

Die gewaltige Masse des Baues wird ein wirklich monumentales Wahrzeichen für die Einfahrt in das groß-hamburgische Hafengebiet bilden. —

Tote.

Franz von Hoven †. In Frankfurt a. M. ist der Architekt Baurat Franz von Hoven im 82. Lebensjahr soeben gestorben. Damit ist auch der zweite der beiden zu gemeinsamem Schaffen beim Neubau des Frankfurter Rathauses vereinigt gewesenen Baukünstler dahingegangen, nachdem ihm sein einige Jahre jüngerer Arbeitsgenosse Baurat Ludwig Neher bereits 1916 im Tode vorangegangen war. Wir haben gelegentlich seines 70. Geburtstages im Jahrgang 1912, S. 550, die künstlerische Persönlichkeit von Hovens und sein Schaffen eingehend charakterisiert, so daß wir uns auf unsere damaligen Ausführungen beziehen können.

Von Geburt Frankfurter, hat von Hoven dort im Jahre 1866 seine Bautätigkeit aufgenommen, und sein Schaffen hat er fast ausschließlich in den Dienst seiner Heimat gestellt, in der er persönlich und seine Kunst wurzelte. Zahlreiche vornehme Wohn- und Landhäuser in und um Frankfurt, eine Reihe von Geschäfts- und Industriebauten, ferner mehrere feinsinnige Wiederherstellungen Alt-Frankfurter Bauten legen beredtes Zeugnis ab für sein baukünstlerisches Können und die Art seiner Auffassung solcher Aufgaben. In dem Rathaus, das sich in glücklicher Weise dem alten Römer angliedert und in das Bild der Altstadt einfügt, ferner in den Bauten für den Senckenbergischen Verein, die ebenfalls zusammen mit Neher, jedoch in weniger enger Zusammenarbeit entstanden sind, liegt jedoch der Höhepunkt seines Schaffens. Seine Werke sichern ihm in der baukünstlerischen Entwicklung Frankfurts einen dauernden Ehrenplatz. —

Personal-Nachrichten.

Ehrendoktoren Technischer Hochschulen. Die Technische Hochschule Danzig hat dem Geheimen Regierungsrat, ordentl. Professor an der Technischen Hochschule Berlin, Oswald Flamm, „in Anerkennung seiner Verdienste um die Entwicklung des deutschen Handelsschiffsbaus“ die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber verliehen. —

Die Technische Hochschule Darmstadt hat Sr. Exzellenz Generalleutnant a. D. Maximilian Freiherrn von Heyl in Darmstadt „in Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste um die Denkmalpflege in Hessen und um die Förderung aller künstlerischen Bestrebungen“ die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber verliehen. —

Chronik.

Über die Errichtung eines Denkmalgartens in Wien berichtet die Zeitschrift „Stadtbaukunst u. Friedhof und Denkmal“. Es handelt sich dabei um die Auflassung eines der interessantesten alten Friedhöfe Europas, des großen Währinger Friedhofes in Wien. Seit vielen Jahrzehnten ist dort kein Platz mehr für neue Beerdigungen, und so blieb denn der Friedhof liegen, wie er war. Viele der Grabmäler verfielen, Bäume, Sträucher und Unkraut gediehen üppig und das Ganze gleich allmählich einer Wildnis. Während viele in Wien den Friedhof „verwahrlost“ nennen, sprechen andere von „Verzauberung“. Jedenfalls mußte mit dem Friedhof, auf dem sehr bedeutende Politiker, Gelehrte und Künstler begraben liegen und der außerordentlich viel Platz wegnimmt, etwas geschehen. Die Stadt Wien hat nunmehr beschlossen, ihn aufzulassen. Dagegen werden die alten Denkmäler erhalten bleiben und zu einem Denkmalspark vereinigt, für den ein Fünftel der Bodenfläche des Friedhofes bestimmt ist und dessen Pläne der Wiener Architekt Karl Dirngruber entwirft. In diesem Denkmalspark werden die Grabstätten der bedeutendsten Toten des Friedhofes, unter anderem von Beethoven und Schubert, vereinigt. —

Eine Vergrößerung des Hauses der Elektrotechnik auf der Leipziger Messe für die kommende Herbstmesse vom 31. August bis 6. September schafft insgesamt etwa 3400 qm neue Ausstellungsfläche, die dadurch gewonnen wird, daß man die beiden 20 × 72 m großen Seitenhallen des Gebäudes zweigeschossig ausbaut. Da selbst dieser Ausbau den erhöhten Anforderungen noch nicht genügen wird, soll auch die Haupthalle zur Frühjahrsmesse 1925 um 4 Binderfelder verlängert werden. —

* BAUWIRTSCHAFTS- UND * * BAURECHTSFRAGEN *

Die siedlungstechnische Grundlegung des preußischen Wegerechts.

Von Dipl.-Ing. Georg Bewig, Stadtbaurat in Witten*).

Einleitung.

Das preuß. Wegerecht ist nicht einheitlich formuliert, vielmehr sind die in den verschiedenen Landesteilen von alters her bestehenden Rechtsverhältnisse sorgfältig aufrechterhalten; auch durch das Allg. Landrecht ist eine Zusammenfassung nicht erreicht. Die in den Jahren 1865 bis 1878 unternommenen gesetzgeberischen Versuche einer Abänderung des längst erkannten Notstandes sind nicht zum Abschluß gekommen. Eine Vereinheitlichung von praktischer Brauchbarkeit wird herbeigeführt, wenn das Wegewesen nach den Gesichtspunkten des Siedlungswesens — nach dem Fluchtlinienverfahren und dem Kommunalprinzip — geordnet wird.

I. Begriff und Entstehung eines öffentlichen Weges.

1. Begriffsbestimmung und Entstehungsakt.

Bis in neuere Zeit (Wegeordnung der Prov. Ostpreußen von 1911) sind Versuche gemacht worden, den Begriff des öffentlichen Weges zu formulieren, die aber objektive Kennzeichen nicht ergeben haben. Nach der Rechtsprechung ist es nicht möglich, der Feststellung über die Öffentlichkeit eines Weges die Rechtskraft der ein für allemal entschiedenen Sache zuzusprechen. Eine Klärung dieser Rechtsunsicherheit ist möglich, wenn

a) als Merkmal der Entstehung eines öffentlichen Weges das öffentlich-rechtliche Planfeststellungsverfahren nach dem Fluchtliniengesetze vorgeschrieben wird,

b) als Merkmal des Bestehens das Vorhandensein eines dem Verkehrsbedürfnis genügenden Weges gefordert wird,

c) die Zustimmung der Polizeibehörde zum Fluchtlinienplan die Widmung der Wegefläche für den Verkehr gegenüber der Wegepolizeibehörde mit umfaßt.

2. Arten der öffentlichen Wege, Träger derselben und zuständige Behörden.

Es werden unterschieden: Wege I. Ordnung für den Durchgangsverkehr, Wege II. Ordnung für den Bezirksverkehr und die Erschließung von Siedlungsgebieten, Wege III. Ordnung für den örtlichen Verkehr und Anbau.

Träger sollen durchweg Selbstverwaltungskörper sein, nämlich die Provinzialverbände, die Bezirksverbände, die Lokalverbände (Land- und Stadtkreise, Gemeinden). Aufsichtsbehörden sind die normalen Aufsichtsbehörden dieser Kommunalverbände; Beschlußbehörden sind: an Stelle des Provinzialrats der Provinzialsiedlungsrat, an Stelle des Bezirksausschusses der Bezirkssiedlungsrat, an Stelle des Kreisausschusses der Kreissiedlungsrat; diese neuen Organe sollen sich von den bestehenden durch ihre sachverständige Zusammensetzung unterscheiden; nach Bedarf können die Befugnisse der Bezirksinstanz zwischen der Provinzial- und Lokalinstanz aufgeteilt werden.

3. Entstehung des Wegeigentums.

Die Träger der Wege sollen gesetzlich verpflichtet werden, das Wegeigentum durch Kauf oder Enteignung zu erwerben; regelmäßig ist ein Grundbuchblatt zu bilden. Damit verschwinden zahlreiche Quellen der Rechtsunsicherheit.

4. Verfahren ist das Fluchtlinienverfahren.

5. Abschluß der Entstehung ist der tatsächliche Ausbau nach Maßgabe der polizeilichen Vorschriften bzw. in dem Umfang nach Breite und Befestigungsart, daß dem Verkehrsbedürfnis genügt wird.

II. Die mit dem Bestehen öffentlicher Wege verbundenen Rechtsverhältnisse.

A. Pflichten und ihre Rechtsgründe.

1. Der allgemeine Inhalt der Wegebaupflicht.

Diese ist materiell nach der Wegeordnung der Prov. Sachsen v. 11. 7. 1891 (wiederholt in derjenigen der Prov. Ostpreußen v. 10. 7. 1911) zweckmäßig umgrenzt. Allgemein unsachgemäß ist die Zuständigkeit der Wegepolizeibehörde, an deren Stelle rein kommunale Behörden treten müssen. Es werden erörtert die Chausseebaupflicht, die Beseitigung von Hindernissen auf Wegen, die Brückenbaulast, die Unterhaltung von Straßengräben, der Baumpflanzungen, die Erhaltung der Verkehrssicherheit, die

Wegereinigung, die Wegebeleuchtung, die Unterhaltung der Bürgersteige, die Entschädigungspflicht infolge von Mängeln der Wege, die Nachbarhilfe und die Nothilfe.

2. Die Wegebaupflicht in Ansehung ihres Trägers.

Die Entwicklung hat mit zunehmender Tendenz die Wegebaupflicht den Gemeinden zugewiesen; dieser Sachverhalt wird aber durch die regionalen Rechtsverhältnisse sehr verwickelt, so daß Germershausen (Das Wegerecht und die Wegeverwaltung in Preußen, Berlin 1907) zu dem Urteil kommt: „Die Feststellung, wer in den einzelnen Landstellen zum Wegebau verpflichtet ist, ist eine außerordentlich schwierige und unsichere.“

Erörtert werden: die Landstraßenpflicht des Fiskus, die Abwälzung der Chausseebaupflicht des Fiskus, die Wegebaupflicht der Gutsbezirke, der Wegeverbände, die Vorausleistungspflicht der gewerblichen Unternehmungen sowie die Wegebaupflicht fiskalischer Verwaltungen. Es wird die Forderung der alleinigen kommunalen Wegebaupflicht mit der wirtschaftlichen und siedlungs-technischen Leistungsfähigkeit der Kommunen begründet.

3. Wegebaulast auf Grund besonderer Rechtstitel.

Separationsrezesse, vertragliche Vereinbarungen und Kommunalbeschlüsse unter Zustimmung der Wegepolizeibehörde, Erklärungen leistungsfähiger Dritter gegenüber der Wegepolizeibehörde, Observanzen können in dem kommunalen Wegesystem keinen Raum haben; vor allen Dingen muß mit alten Wohnheitsrechten und Observanzen aufgeräumt werden.

B. Rechte an Wegen.

1. Gemeingebrauch.

Es ist öffentliches Recht, sein Schutz nach dem geltenden Recht Sache der Wegepolizei; da seine Störung immer die „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ (Gesetz über die Polizeiverwaltung v. 11. 3. 1850) berührt, so kann die Ordnungspolizei an die Stelle der Wegepolizei treten; der Gemeingebrauch kollidiert mit mancherlei Privatrechten.

2. Privatrechte.

a. Eigentum. Das Privateigentum an Wegeflächen ist bis jetzt aufrechterhalten, häufig aber nicht feststellbar, außerdem durch Belastung mit der Verkehrseigenschaft entwertet, mindestens für die Dauer der Wegeeigenschaft, während welcher das Eigentumsrecht — z. B. die Möglichkeit der Ersitzung von Rechten — ruht. Günstiger ist die Auffassung im rhein. Recht als „domaine public“, die nicht wirkliches Eigentum des Staates, sondern „die auf hoheitlicher Grundlage beruhende Verfügungsgewalt der öffentlichen Autorität“ bedeutet. Die Regelung nach I 3 ist unerläßlich.

b. Anliegerrechte. Solche sind jetzt noch auf Grund von Anteil am Wegeigentum und von Unterhaltungsverpflichtungen in Form von privaten Nutzungen innerhalb und außerhalb des Gemeingebrauchs vorhanden; sie betreffen die Nutzung der Straßenoberfläche, des Straßenkörpers, des Luftraumes der Straße, die Begründung von Grunddienstbarkeiten, Nachbarrechte. Ferner bestehen an bebauten Ortsstraßen obligatorische Rechte, indem das Reichsgericht ein auf stillschweigenden Vertrag zurückzuführendes Dienstbarkeitsverhältnis zwischen Straße und Hausgrundstück anerkennt. Sie können mit den Pflichten des Wegeträgers in Einklang gebracht werden nach Maßgabe der Planfeststellung, des Straßenausbaues sowie der Erteilung einer Baugenehmigung und ihrer Ausführung.

C. Die Verteilung der Wegebaukosten.

Im kommunalen Wegesystem kommen in Betracht:

1. Beiträge nach § 15 Fluchtlinien-Gesetzes,

2. Beiträge nach § 9 und Mehrbelastungen nach § 20 Kommunalabgabengesetzes.

3. Verhältnis der Beiträge und Mehrbelastungen zueinander und Herbeiführung eines billigen Ausgleichs

* Anmerkung der Schriftleitung: Die vorstehende Zusammenstellung stellt die Inhaltsangabe einer an der Technischen Hochschule zu Braunschweig genehmigten Doktor-Dissertation dar. Sie dürfte für unsere Leser von Interesse sein. Die ganze Arbeit soll später im Druck erscheinen. —

zwischen dem Privatinteresse des Anliegers, das sich auf eine Wohnstraße beschränkt, und dem Verkehrsinteresse der Allgemeinheit.

III. Die Einziehung öffentlicher Wege.
Sie ist nach Siedlungstechn. Gesichtspunkten zu beurteilen und dem Fluchtlinienverfahren durchzuführen. —

Schluss.

Das Fluchtliniengesetz läßt sich zu einem allgemeinen

Wohnungs- und Siedlungswesen.

Die Entwicklung der Wohnungskosten bis Mitte Mai 1924 hat, wie in „Wirtschaft und Statistik“, Heft 10, dargelegt wird, den folgenden Verlauf genommen: Die Ausgaben für die Wohnung sind bis April d. J. infolge der laufenden Erhöhung der Zuschläge zu den Sätzen der Friedensmiete und Einführung von Hauszinssteuern oder Mietsteuern auf Grund der dritten Steuernotverordnung dauernd gestiegen. Von April zum Mai ist keine wesentliche Erhöhung festzustellen, da in der Mehrzahl der deutschen Länder, besonders in den größeren (Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg), die Mietsätze vom April auch noch im Mai ihre Gültigkeit behalten haben. Der Mietsindex betrug im Durchschnitt des Reichs am 3. März 0,38 und am 14. Mai 0,55. Damit sind also zu diesem Zeitpunkt durchschnittlich schon 55 v. H. der Friedensmiete für die Wohnungsmiete aufzuwenden. Die Belastung der Gesamtlebenshaltung (Gesamtsteuerungszahl zuzüglich 15 v. H. für die „Sonstigen Ausgaben“) durch die Miete hat sich auf 9,6 v. H. erhöht. Dieser Satz hat aber nur Geltung, sofern der Lebensstandard im Einkommen der indexmäßigen Steigerung der Teuerung gegenüber dem Frieden angepaßt werden konnte, was für die meisten Volkskreise nicht zutrifft. Hierfür wird als Beispiel die Belastung des Realgehaltes der Reichsbeamten durch die Miete angeführt, die sich nach dem Stande vom 14. Mai d. J. in den unteren Stufen auf 12—13 v. H., in den mittleren auf 15—16 v. H. stellte und in Gehaltsklasse XIII mit 20,7 v. H. über 20,4 v. H. Miete-Anteil am Gesamteinkommen in der Vorkriegszeit bereits hinausging, obwohl die Miete erst 55 v. H. der Friedensmiete betrug. (Gegenüber der vorherigen Erhebung am 3. März war — trotz der Verbesserung der Beamtenbezüge — eine etwas stärkere Belastung durch die Miete im Gesamthaushalt des Beamten festzustellen.) —

Entwicklung der Wohnungskosten.

Zeitpunkt	Gesamtsteuerungszahl + 15 v. H.*	Wohnungs- kosten	Anteil der Wohnungskosten a. d. Gesamtlebens- haltungskosten		Indexziffer für die Gesamtlebens- haltungskosten	Indexziffer für die Wohnungs- kosten
			in G.-M.	v. H.		
1913/14	119,78	24,46	20,4	1	1	
26. Nov. 1923	183,87	1,15	0,6	1,54	0,05	
7. Jan. 1924	156,55	6,95	5,1	1,13	0,28	
4. Febr. 1924	124,71	7,98	6,4	1,04	0,33	
3. März 1924	126,95	9,31	7,3	1,06	0,38	
17. März 1924	128,00	9,31	7,3	1,07	0,38	
16. April 1924	134,60	12,95	9,6	1,12	0,53	
14. Mai 1924	139,28	13,94	9,6	1,16	0,55	

Neue Wohnungsbauten im Reg.-Bez. Lüneburg. Wir erfahren aus Lüneburg, zunächst über Wohnungsbauten der Stadt selbst, folgendes: In einer Sitzung der städtischen Kollegien wurden für 27 Baulustige Erbbauverträge genehmigt. Für die nächste Sitzung lagen bereits wieder 7 Gesuche vor. Die Grundstücke sind 600—640 qm groß. Die Antragsteller gehören den verschiedensten Berufen an. Im ganzen werden in Lüneburg gegenwärtig etwa 30 bis 40 Kleinhäuser gebaut.

Ferner will die Wolkämmerei in Wilhelmsburg (zwischen Hamburg und Harburg) für ihre Werksangehörigen umfangreiche Siedlungsbauten aufzuführen lassen. Zu diesem Zweck ist ein etwa 12½ ha großes Gelände erworben worden. Es sollen etwa 200—250 Wohnungen, möglichst als Einfamilienhäuser, hergestellt werden. Für jede Familie ist ein Garten von 300—400 qm vorgesehen. —

Maßnahmen zur Förderung der Bautätigkeit in Baden. Zu der Veröffentlichung in Nr. 55 unter obigem Titel erhalten wir vom Oberbürgermeister in Karlsruhe die nachstehende Zuschrift: „In dem Bericht über die diesjährige Tagung der Landesgruppe Baden des B. D. A. sind über den Karlsruher Wohnungsbau Bemerkungen gemacht, die mit den Tatsachen im Widerspruch stehen. Es ist unrichtig, daß hier das private Bauen nicht genügend unterstützt und dafür die Genossenschaften bevorzugt werden.

* Die Gesamtsteuerungszahl, umfassend die Ausgaben für Ernährung, Wohnung, Heizung, Beleuchtung und Bekleidung, ist hier mit Rücksicht auf die „sonstigen Ausgaben“ um 15 v. H. erhöht. —

Städtebaugesetz fortentwickeln; es ermöglicht die Durchsetzung städtebaulicher Pläne und die Bildung gesunder Parzellen, wenn die Planfeststellung einschließlich Bauverbot und Enteignungsbefugnis auf den gesamten Planinhalt ausgedehnt wird, die Zwangsmaßnahmen andererseits aber auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in welchen die Grundeigentümer sich weigern, dem Planinhalte zu entsprechen. —

Vielmehr haben von 700 000 Goldmark Hypothekendarlehen, welche bis jetzt im laufenden Jahr fest zugesagt wurden, Private $\frac{4}{7}$ für 84 Wohnungen und Bauvereinigungen, Genossenschaften und Gesellschaften nur $\frac{3}{7}$ für 76 Wohnungen erhalten.

Der auf die Wohneinheit entfallende Betrag ist bei Privatbauten etwas höher als bei den sogenannten gemeinnützigen Bauten. Im übrigen sollte dem Verfasser des Berichts bekannt sein, daß gerade Karlsruhe die letzten Jahre bemüht war, den privaten Wohnungsbau wieder in Gang zu bringen. Wenn dem erst jetzt ein nachhaltiger Erfolg beschieden ist, so liegt dies in der Hauptsache an der Inflation und der mangelnden Hausrente.

Hinzugefügt soll noch werden, daß die Stadt hinsichtlich der Mieter bei Neubauten — im Gegensatz zu den meisten anderen Städten — keine Vorschriften macht und so gerade den privaten Bauherren die Möglichkeit gibt, den sonst beinahe unmöglichen Mietwohnungsbau unter Heranziehung des Mieters zur Restgeldbeschaffung zu betreiben. —

Baustoffe und Preise.

Neue Richtpreise für Dachpappe und Isolierpappe. Der „Verband deutscher Dachpappenfabrikanten“ hat die folgenden neuen Richtpreise beschlossen:

a. für Dachpappe mit 80er	100er	150er	200er	Rohpappeneinlage
G.-M. 0,59	0,51	0,36	0,29	f. 1 qm
b. für Isolierpappe mit 80er	100er	125er	Rohpappeneinlage	
G.-M. 1,12	0,92	0,60	f. 1 qm.	

Neue Preise für Dacheindeckungen. Der „Verband Deutscher Dachpappenfabrikanten“ hat ferner folgende neue Richtpreise für Dacheindeckungen beschlossen:

a. für die Herstellung eines doppellagigen Klebepappdaches mit einer Lage 100er und einer Lage 150er Dachpappe	2,04 G.-M.
b. für die Herstellung eines doppellagigen Kiespappdaches aus einer Lage 100er und einer Lage 150er Dachpappe	2,26 „
c. für das Überkleben eines alten Pappdaches mit einer Lage 100er Dachpappe	1,31 „
d. für den Anstrich eines alten Pappdaches	0,12 „

Die Preise gelten für 1 qm Dachfläche bei Arbeiten für wenigstens 1000 qm Gesamtfläche am Platze des Ausführenden bei normalen Verhältnissen unter Zugrundelegung der gegenwärtigen Richtpreise des Verbandes für Dachpappe. —

Bauwirtschaftliche und andere Verbände.

Deutscher Industrieschutzverband, Sitz Dresden. Die diesjährige achtzehnte Generalversammlung des Verbandes fand am 31. Mai in Leipzig unter dem Vorsitz von Rechtsanwält Dr. Zöphel, Leipzig, statt. Der Geschäftsführer, Generaldir. Grütznert, erstattete den Geschäftsbericht. Die Entwicklung des Verbandes ist trotz der Schwierigkeiten, die die Inflationszeit mit sich brachte, als eine günstige zu bezeichnen. 79 Industriebetriebe und 7 Arbeitgeberverbände sind i. J. 1923 der Organisation beigetreten. An Arbeiterbewegungen hatte der Verband 1618 zu bearbeiten, von denen 797 zu Streiks, die sämtlich satzungsgemäß von dem Verbandsorganen entschädigt wurden, führten; die durchschnittl. Streikdauer betrug 12 Tage. Die Deckungsmittel des Verbandes belaufen sich z. Zt. auf rund 1½ Millionen G.-M. Der Jahresabschluß wurde einstimmig genehmigt und den Verbandsorganen Entlastung erteilt. Die ausscheidenden Ausschußmitglieder und Rechnungsprüfer wurden wiedergewählt und die beantragten Satzungsänderungen einstimmig gutgeheißen, wonach jetzt jedes Mitglied selbst bestimmen kann, welchen Maximalentschädigungsbetrag es im Falle einer Arbeitseinstellung zu erhalten wünscht. —

Inhalt: Städtebauliches aus Elberfeld. — Vermischtes. — Tote. — Personal-Nachrichten. — Chronik. —

Bauwirtschafts- und Baurechtsfragen: Die Siedlungstechnische Grundlegung des preußischen Wegerechts. — Wohnungs- und Siedlungswesen. — Baustoffe und Preise. — Bauwirtschaftliche und andere Verbände. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H. in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Fritz Eiselen in Berlin.
Druck: W. Büxenstein, Berlin SW 48.