DEUTSCHE BAUZEITUNG

Herausgeber: Regierungsbaumeister Dr.-Ing. E. h. Fritz Eiselen
Regierungsbaurat Rudolf Stegemann

Organ des Deutschen Ausschusses für wirtschaftliches Bauen

Berlin SW 48
20. Dez. 1933
Heft 51

LANDESPLANUNG UND REICHSAUTOBAHN IM RHEIN-MAIN-GEBIET

Stadtbaurat Niemeyer, Frankfurt a. M. / 3 Abbildungen

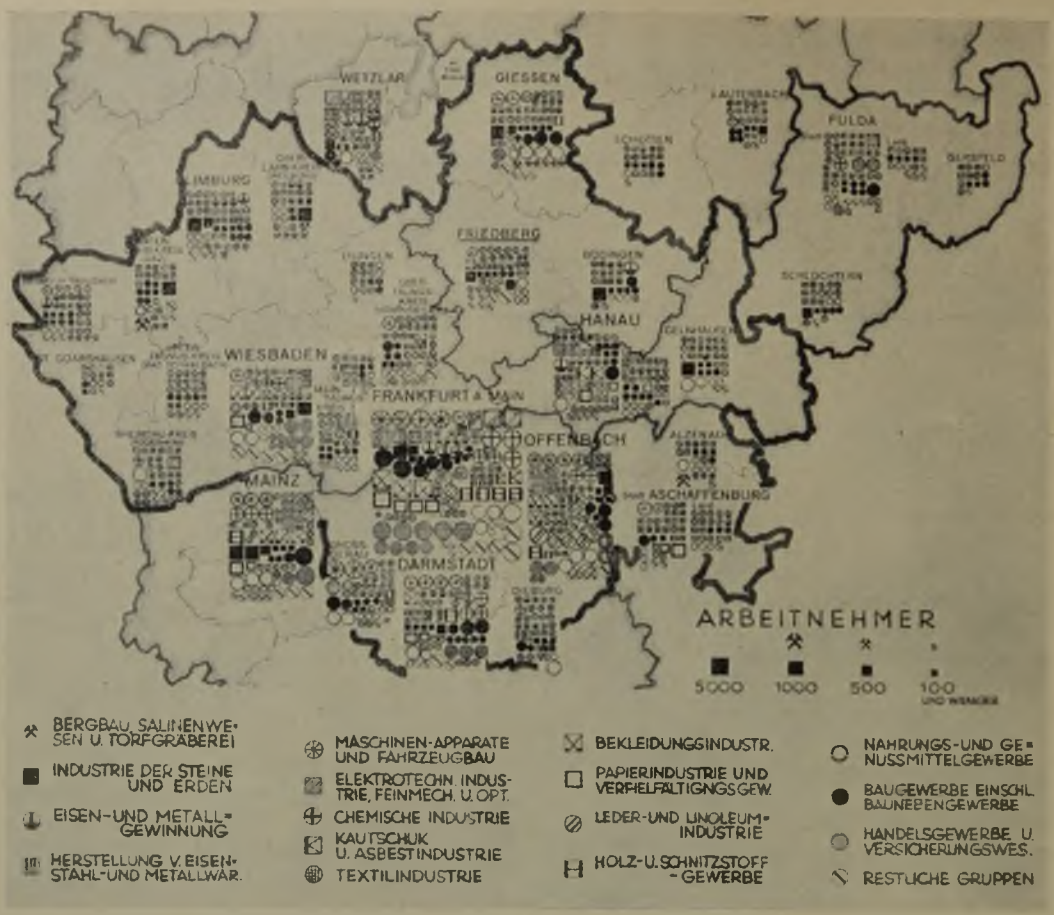
Nach langjährigen Bemühungen ist es im Laufe des Sommers endlich gelungen, das Wirtschaftsgebiet Rhein-Main durch einen Landesplanungsverband zusammenzufassen. Diese Überwindung der Maingrenze ist in erster Linie der Tatkraft und Energie des Reichsstatthalters Sprenger sowie der besonderen Unterstützung des Oberpräsidenten von Hessen-Nassau, Prinz Philipp von Hessen, zu danken. Der Landesplanungsverband umfaßt zunächst den Volksstaat Hessen, den Reg.-Bez. Wiesbaden sowie vom Reg.-Bez. Kassel die Landkreise Hanau, Gelnhausen und Schlüchtern. Angeschlossen sind die Stadt- und Landkreise, die verschiedenen Berufs- und Wirtschaftsstände, die großen Verwaltungen von Preußen und Hessen, die Arbeitsfront usw. Präsident des Verbandes ist der Reichsstatthalter in Hessen, sein Stellvertreter der Oberpräsident, Geschäftsführer ist der Verfasser.

Während bis zur großen Wirtschaftskrise, die in ihrer vollen Stärke etwa 1930 einsetzte, die allgemeine Aufgabe der Landesplanung darin bestand, für die weitere Entwicklung der Industrie und des Verkehrs die entsprechenden Planunterlagen zu schaffen, zwischen den verschiedenen Interessen auszugleichen und so eine möglichst geordnete weitere industrielle Gestaltung der einzelnen Wirtschaftsräume vorzubereiten, ist in all diesen Fragen mit dem Aufhören der Scheinblüte ein grundsätzlicher Wandel eingetreten. Die übertriebene Betonung eines Exportfetischismus, der letzten Endes zu einer immer stärkeren Aushöhlung führen mußte, ist inzwischen durch eine wesentlich kühlere Erkenntnis des wirklich Erreichbaren ersetzt. Immer mehr hat es sich gezeigt, daß eine starke Verschiebung des Weltmarktes und seiner Kraftquellen eingetreten ist. Bis zu einem gewissen Grade hat Europa seine technische Vormachtstellung verloren und wird sie auch in absehbarer Zeit nicht wieder erreichen. Diese Erkenntnis muß zu einer gesteigerten Bewertung des Binnenmarktes, der ja in seiner besonderen Bedeutung vom Volkskanzler wiederholt hervorgehoben wurde, führen.

Ist also auf der einen Seite das Ziel des nationalsozialistischen Staates eine möglichst gesteigerte Binnenmarktsbelebung und eine möglichst gesteigerte Binnenkaufkraft, so wird sich auf der anderen Seite der deutsche Export immer mehr konzentrieren müssen auf besondere Qualitätserzeugnisse, die dem Wesen der deutschen Industrie und der Qualität des deutschen Arbeiters besonders angepaßt sind. Trotzdem wird es kaum gelingen, den Export wieder zu den Zahlen der Vorkriegszeit und der Nachkriegsscheinblüte zu bringen, oder anders ausgedrückt, man muß sich damit abfinden, daß für die Volksteile, die in der Industrie ihre Arbeitsstätte hatten, in absehbarer Zeit nur ein bestimmtes Arbeitsmaximum im ganzen erreichbar ist und diese Arbeitsmenge in möglichst großem Umfange auf die Gesamtzahl der Volksmassen aufgeteilt werden muß. Das wird aber mit Naturnotwendigkeit zu einer Kürzung der Arbeitszeit führen und verlangt für die davon betroffenen Volksgenossen einen Ausgleich durch Zuweisung von erheblichen, auf die Dauer nicht zu kleinen Garten- und Landflächen, um zusätzlich eine Lebenserleichterung zu beschaffen und ein weiteres Herabsinken der Binnenkaufkraft und des Lebensstandards unter allen Umständen zu verhindern. Oder auf die Landesplanung bezogen, die Aufgabe der Landesplanung ist in erster Linie die Vorbereitung zusammenfassender großzügiger, struktureller Arbeitsbeschaffung durch Um- und Aussiedlung. Gleichzeitig muß mindestens für eine Übergangszeit auch die konjunkturelle Arbeitsbeschaffung, d. h. die Arbeitsbeschaffung an sich planmäßig vorbereitet werden, weil hierbei die Gefahr einer Fehlleitung besonders groß und daher eine Zusammenfassung dringend erforderlich ist.

Mit unerhörter Energie hat der Reichsernährungsminister Dr. Darré die Schaffung eines neuen Bauernstandes in Angriff genommen und die Fortführung der ländlichen Siedlung in neue Bahnen gelenkt. Wenn es gelingen sollte, in den nächsten zehn Jahren 200 000 Siedler neu anzusetzen und im Anschluß an die ländlichen Siedlungen etwa weitere 100 000 nebenberufliche Siedlerstellen mit den landwirtschaftlichen Bauerndörfern entstehen zu lassen, so werden hierfür doch in erster Linie nachgeborene Bauernsöhne und die Kinder von Industriearbeitern sowie einige Tausende Familien in Frage kommen, die erst vor kurzem vom Lande in die Stadt wanderten. Eine wirklich fühlbare Entlastung der Krisenherde in den zusammengeballten Wirtschafts- und Industriebezirken wird durch die rein ländliche Siedlung in den nächsten Jahren nicht erreicht werden. Hier kann eine wirksame Hilfe struktureller Art nur erreicht werden durch Um- und Aussiedlung in die weitere Umgebung der einzelnen Wirtschaftsgebiete. Garten- und nebenberufliche Siedlungen für Kurzarbeiter innerhalb der Einstundenzone usw., sie allein können zu einer grundsätzlichen Entlastung führen.

Diese Aufgabe in den Wintermonaten weitestgehend vorzubereiten, ist die wesentliche Aufgabe der Landesplanung im nationalsozialistischen Staat. Hierbei tritt als erste die Frage nach der Landbeschaffungsmöglichkeit auf. Systematisch muß mit größtem Nachdruck festgestellt werden, welches Land innerhalb der Einstundenzone, gerechnet von den jetzt bestehenden Arbeitsplätzen, zu Umsiedlungszwecken in Frage kommt. Die Untersuchungen hierüber sind im Landesplanungs-



Industrie-Standorte im Rhein-Main-Gebiet und Zahl der Anteilnehmer

verband Rhein-Main aufgenommen und werden mit Nachdruck durchgeführt. Selbstverständlich scheidet irgendein bäuerlicher Besitz für diese Aufgaben restlos aus. Kein Mensch könnte verantworten, in den organischen Aufbau des Bauernstandes neue Unruhe und Unsicherheit hineinzubringen. Wohl aber ist für diese Zwecke Land geeignet, das sich als Domänenland im Staatsbesitz befindet oder als standesherrschaftlicher Großbesitz keine unmittelbare Bindung mehr zwischen Besitzer und Boden aufweist. Kennzeichnend ist hierbei als vorläufiges Ergebnis, daß beispielsweise allein im Kreise Hanau, verkehrsgünstig innerhalb der Einstundenzone gelegen, etwa 6500 Morgen vorhanden sind, wenn nur Domänen- und standesherrschaftlicher Besitz in Betracht gezogen wird, und zwar nur Besitz mit einer Größe von über 200 Morgen. Nach diesen Gesichtspunkten werden die Untersuchungen im Rhein-Main-Gebiet im Laufe des Winters mit Nachdruck weiter zu führen sein, um für den Frühjahrskampf, der endgültig gegen die Arbeitslosigkeit einzusetzen hat, die geeigneten Unterlagen zu bekommen. Bei der Durchführung dieser Untersuchungen schieben sich aber nunmehr, Dank der Initiative und der neuen durchgreifenden Maßnahmen des Volkskanzlers, die Grenzen der Einstundenzone ganz erheblich zugunsten der Umsiedlungsmöglichkeiten weiter hinaus in die Ausstrahlungsgebiete der Wirtschaftsbezirke. Das neue Reichsautobahnnetz und die daraus sich ergebende Umgestaltung des Straßennetzes überhaupt werden die Entfernungen zeitlich erheblich verkürzen, oder aber für die Einstundenzone ein erheblich vergrößertes Ausdehnungsgebiet schaffen. Um dieses klar zu erkennen, zunächst ein kurzer Rückblick auf die bisherige Entwicklung des deutschen Verkehrswesens an sich.

Leider läßt sich bei rückschauender Betrachtung der Entwicklung des Verkehrswesens und der städtebaulichen Gestaltung in den Industriestaaten seit 1870 der schwere Vorwurf nicht vermeiden, daß die dezentralisierende Richtung des neuzeitlichen Verkehrsbandes beim Aufbau der großen Wirtschaftsgebiete völlig verkannt wurde. Statt dessen führte die städtebauliche und verkehrstechnische Entwicklung der Zeit nach 1870 zu einer immer stärkeren Zusammenballung der Menschenmassen mit all den unerfreulichen Erscheinungen, die ja zur Genüge bekannt sind. Das in seinem Wesen nicht richtig erkannte neuzeitliche Verkehrsband wirkte sich für den Einzelnen zum Vorteil, für das Volksganze zu Erscheinungen aus, die so bekannt sind, daß sich ein Eingehen darauf erübrigt.

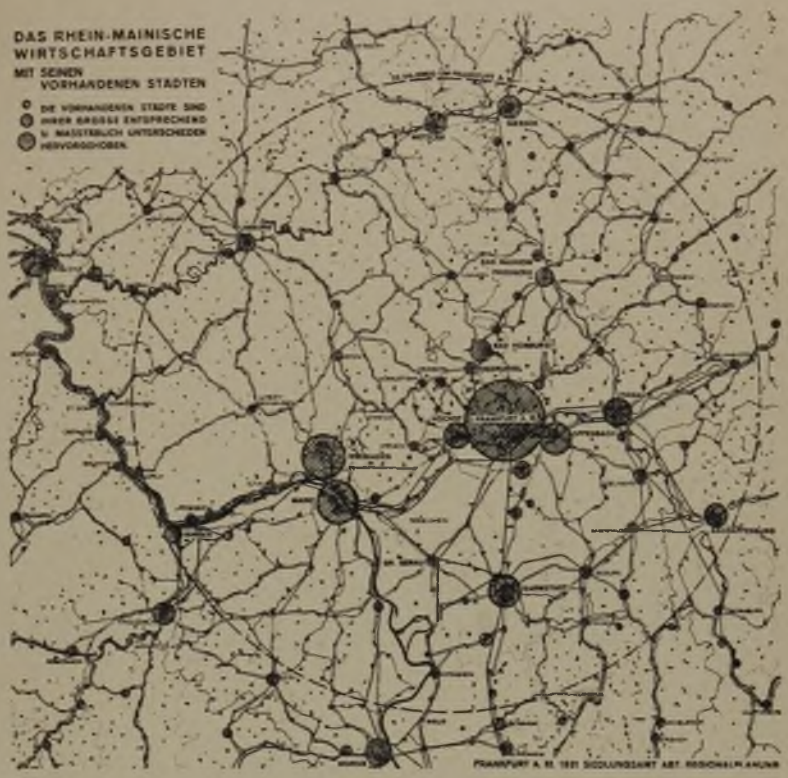
Wie im Einzelnen, so ging es auch vielfach im Großen. Die Zerrissenheit des deutschen Staatensystems ließ eine große einheitliche Gestaltung des Eisenbahnnetzes in dem erwünschten Ausmaß nicht zu. Dynastische, zwischenstaatliche und sonstige Einflüsse führten sowohl in der Linienführung wie in der Gestaltung des Transportwesens zu Leerläufen, die auch die inzwischen einheitlich gestaltete Reichsbahn nicht völlig beseitigen kann.

Nunmehr wird Deutschland ein neues Netz von Autobahnen erhalten, das nach großen einheitlichen Gesichtspunkten nach dem Wunsche des Führers durchgeführt werden soll. Es liegen in Deutschland gewisse große Kraftzentren fest, die niemals verschoben werden können. Der Ruhrbezirk bildet den Schwerpunkt von Westdeutschland, das Rhein-Main-Gebiet stellt zusammen mit dem Raum von Mannheim-Ludwigshafen das stärkste Wirtschaftsgebiet im Südwesten Deutschlands dar. Württemberg mit seiner Industrie ist ein weiterer Schlüsselpunkt. Hinzu kommen in Bayern Nürnberg und München als Hauptpunkte, in Mitteldeutschland das große Braun-

kohlengebiet und der sächsische Industriebezirk, in Norddeutschland die Hauptzentrale Berlin und im Südosten der oberschlesische Industriebezirk. Endlich die großen Kornkammern in Pommern, Schlesien, Ostpreußen und die besonders gestaltete Landwirtschaft in Schleswig-Holstein. Diese Hauptwirtschaftsgebiete werden auch für die Trassenführung der Reichsautobahnen die Grundlage des Gerippes bilden. Denn wenn auch mit aller Energie eine Dezentralisation der Industrie angestrebt werden muß, so wird sie sich doch in erster Linie strahlenförmig im weiteren Umkreis der Industriegebiete und der vorgenannten Kraftquellen entwickeln, schon mit Rücksicht auf die Abhängigkeit von der Rohproduktion.

Hinzu kommt noch etwas anderes. Man darf nicht übersehen, daß in Italien die Grundlagen für die Gestaltung des Autobahnnetzes wesentlich andere sind als in Deutschland. In Italien gab es vor Schaffung des Autobahnnetzes ein sehr schlecht entwickeltes Straßennetz, vor allem aber ein Eisenbahnnetz, das sich mit unserem Eisenbahnnetz in keiner Weise vergleichen kann. Wenn auch unser bisheriges Wegenetz im allgemeinen auf völlig mittelalterlicher Grundlage aufgebaut ist, d. h. bis auf die napoleonischen Durchgangsstraßen vielfach noch die mittelalterlichen Feldwege die Grundlage für das Straßennetz bilden, so ist auf der anderen Seite in Deutschland, wenn auch mit den eingangs geschilderten Nachteilen behaftet, doch ein Eisenbahnnetz vorhanden, das zu dem höchstentwickelten Europas gehört. Die Eisenbahn wird daher nach wie vor in erster Linie für den Massen- und Großraumgüterverkehr den eigentlichen Träger bilden. Die Autobahnen werden dagegen den Personenverkehr in völlig neue Bahnen leiten, auf einen wirklich neuzeitlichen Stand bringen und gleichzeitig den Lastenverkehr mit schnellverderblichen Artikeln und Verarbeitungsprodukten aufnehmen. Der Autobahnverkehr wird also in erster Linie dazu dienen müssen, für die vorbezeichneten Transporte eine möglichst schnelle Verbindung zwischen den großen Wirtschaftszentren herbeizuführen. Er kann dies aber in ausreichendem Umfange nur dann, wenn diese großen, nach einheitlichen Gesichtspunkten festgelegten Autobahnen eine weitgehende Ergänzung durch eine völlige Umgestaltung der Zugangsstraßen und des übrigen Straßensystems erfahren.

Ist erst einmal das Autobahnnetz nach diesen großen Gesichtspunkten festgelegt, dann wird somit die zweite Aufgabe die Auswirkung auf das stark verbesserungsbedürftige Straßennetz im einzelnen sein. Hierbei wird das neue Zubringersystem mit bisherigen einzelpartikularistischen Linienführungen z. T. gründlich aufräumen müssen. Autobahnen und umgestaltetes Straßennetz bekommen dann eine grundsätzliche weittragende Bedeutung für die Umgestaltung unserer Bevölkerungsstruktur sowie für die technologische Umschichtung, in der sich zur Zeit die ganze Welt befindet. Hat der Bau der Autobahnen an sich schon eine erhebliche Bedeutung für die konjunkturelle Bekämpfung der Arbeitslosigkeit, insbesondere auch mit Rücksicht auf die Umgestaltung des Straßennetzes im ganzen, so ist die Auswirkung dieser Arbeiten immerhin zeitlich beschränkt. Anders ist es mit der Einwirkung auf die strukturelle Umschichtung, die für unser Volk immer mehr zur Notwendigkeit wird.



Zusammenfassung

Das Autobahnnetz und seine Auswirkung auf das gesamte Straßensystem vergrößern den Ausstrahlungsradius der Wirtschaftsgebiete mittelbar und unmittelbar erheb-

lich sowohl in bezug auf die Aufgaben der Um- und Aussiedlung, der Garten- und nebenberuflichen Siedlung, wie auch in bezug auf die Standortsverlegungen und Neuanlage von Verarbeitungsindustriezweigen, soweit diese hierfür geeignet sind.

Das wesentliche und Hauptziel der Landesplanung muß für die kommenden Wintermonate die Vorbereitung sein für einen Generalangriff auf die Arbeitslosigkeit. Zur Erreichung dieses einen größten Zieles muß alles, aber auch alles eingesetzt und hergegeben werden.

Deshalb muß die Landesplanung nach großen einheitlichen Gesichtspunkten zusammen mit den Autobahnsektionen die Auswirkung des Autobahnnetzes auf das bisherige Straßensystem bearbeiten, eine Arbeit, die im Rhein-Main-Gebiet dadurch vereinfacht ist, da in der Sektion und Landesplanung die Bearbeiter die gleichen sind. Es muß alles daran gesetzt werden, daß zum Frühjahr nicht einzelne mehr oder weniger willkürlich zusammengestellte Teilaufgaben für die konjunkturelle Arbeitsbeschaffung vorgesehen werden, wie es bislang vielfach geschah, sondern auch die konjunkturelle Arbeitsbeschaffung muß nach einem einheitlichen Angriffsplan erfolgen. Hierbei ist auch an die Auswirkungen zu denken, die das zukünftige Autobahnnetz auf die Umgestaltung des Flugverkehrs haben wird. Auch im Flugwesen wird eine Zusammenfassung und Vereinheitlichung kommen müssen. Die Autobahnen werden den Flugverkehr auf die ihm wesenseigenen Großentfernungen zurückschrauben. Statt der vielen Einzelhäfen in einem einheitlichen Wirtschaftsgebiet wird man zentrale Flughäfen anlegen müssen.

Am wichtigsten ist die rücksichtslose strukturelle Bekämpfung der Arbeitslosigkeit durch Um- und Aussiedlung, wie sie bereits gestreift wurde. Auch hier ist es zwecklos, wenn einzelne örtliche Siedlungsgebiete auf Grund des neuen Parzellierungsgesetzes festlegen und hierbei das Gesamtgebiet nicht einheitlich behandelt und zusammengefaßt wird.

Tritt zu diesen Vorbereitungen hinzu eine starke Initiative des Treuhänders der Arbeit, wie sie im Rhein-Main-Gebiet in vorbildlicher Weise von dem Präsidenten der Industrie- und Handelskammer, Herrn Dr. Luer, ergriffen wurde, um durch Zusammenfassung der Wirtschaftskreise die Kreditbeschaffung usw. in starkem Maße zu fördern, dann wird der Endkampf gegen die unselige Volksseuche der Arbeitslosigkeit so vorbereitet, daß er, wenn auch nicht sofort, doch im Laufe der nächsten Jahre zum endgültigen Erfolg führen wird.

DIE NEUGESTALTUNG DES DRESDENER KÖNIGSUFERS

Stadbaurat Dr.-Ing. Paul Wolf / 14 Abbildungen

Vorgeschichte

Bis zum Jahre 1849 bildete die historische Augustusbrücke, die seit dem Mittelalter und vermutlich schon vor der Gründung von Dresden-Altstadt, der Ansiedlung auf dem linken Elbufer, die beiden Elbufer im Zuge der alten nach dem Osten führenden Handelsstraße verband, den einzigen Übergang zwischen den beiderseitigen Ufergebieten innerhalb Dresdens. Die ursprünglich Alten-Dresden genannte Niederlassung auf dem rechten (jetzt Neustädter) Elbufer ging als ältester Teil vom heutigen Dresden aus einer Fischersiedlung hervor und hat sich gegenüber der jetzigen Altstadt (urspr. Neuen-Dresden genannt), die im 13. Jahrh. offenbar in wenigen Jahrzehnten planmäßig entstanden ist, nur sehr langsam entwickelt. Im 16. Jahrh. wurde die Verwaltung von Alten-Dresden mit der Verwaltung von Neuen-Dresden vereinigt. Die Stadt auf dem rechten Elbufer wurde auch erst später, und zwar um die Mitte des 16. Jahrh., befestigt, und diese Befestigung ist auch fast 100 Jahre unvollendet geblieben. Aus den alten Stadtplänen sind bis zu dieser Zeit keine Ansätze für eine planmäßige Ufergestaltung auf dem rechten Elbufer zu erkennen.

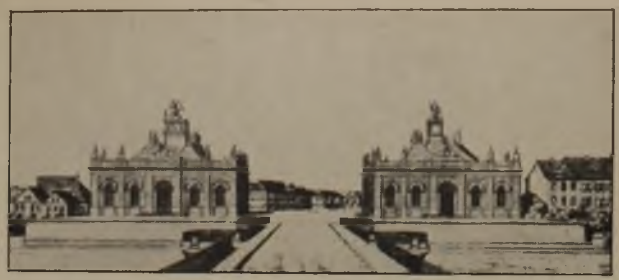
Erst nachdem Alten-Dresden im Jahre 1685 durch eine Feuersbrunst bis auf wenige Gebäude vernichtet worden war, erhielt der Gesamtplan des Stadtteiles auf dem rechten Elbufer eine groß angelegte städtebauliche Gestaltung. Der Schöpfer des Bebauungsplanes vom heutigen Dresden-Neustadt, der Oberlandbaumeister Wolf Caspar von Klengel, war Lehrer von August dem Starken, den er in Mathematik und Baukunst unterrichtet hat. Die Pläne Klengels, mit deren Durchführung zuerst unter Augusts des Starken Vater, Johann Georg III., begonnen wurde, und die dann kurze Zeit unter dem Bruder Augusts des Starken, Johann Georg IV., fortgesetzt worden sind, wurden dann im wesentlichen von August dem Starken verwirklicht, der auch nach dem 1691 erfolgten Tode Klengels unentwegt an dessen Grundgedanken festgehalten hat. Mathäus Daniel Pöppelmann, der Architekt des Dresdener Zwingers, dem nach Klengels Tode die Bearbeitung des Bebauungsplanes übertragen worden war, hat allerdings den Klengelschen Plan in einigen Teilen wesentlich verbessert, besonders durch Einfügung der auf das Japanische Palais zuführenden Königstraße (Abb. 1). Weder in den Plänen von Klengels noch in denen von Pöppelmann und Longuelune sind indessen zusammenhängende Vorschläge für die gesamte Neustädter Ufergestaltung enthalten. Wohl aber wurden bedeutsame Teilgestaltungen geplant und z. T. durchgeführt: das Japanische Palais mit seinem nach der Elbe zu gelegenen Garten wurde nach den Plänen von Pöppelmann erbaut und später von Longuelune weitergeführt, und ferner wurden Gestaltungsversuche für den Neustädter Brückenkopf durch Longuelune unternommen.

Longuelune plante als Abschluß der Augustusbrücke auf Neustädter Seite zwei gleiche monumentale Baukörper (Abb. 2). Der westlich gelegene sollte den Abschluß der Hauptstraße an der Stelle des heutigen Blockhauses bilden, nach oben in eine Stufenpyramide übergehen und durch ein Reiterstandbild Augusts des Starken bekrönt werden. Der Sohn Augusts des Starken ließ später das Standbild seines Vaters an der Stelle errichten, wo es heute noch steht. Dafür sollte ein hoher Obelisk den oberen Abschluß des Blockhauses bilden. Aber auch dieser wurde nicht ausgeführt, vielmehr das Gebäude durch Longuelune vorläufig nur mit einem Geschoß errichtet, auf das allerdings schon 1752 nach Knöffels Plänen ein weiteres Geschoß mit abschließendem Kupferdach aufgesetzt worden ist. Die heutigen unbefriedigenden Dachaufbauten auf allen vier Seiten, die von dem ehem. Kupferdach fast nichts mehr in Erscheinung treten lassen, stammen aus 1890. Nach einem weiteren Vorschlag von Longuelune sollte im Zuge der Augustusbrücke in der Mitte des Stromes ein monumentaler, von Kolonaden umsäumter Platz mit dem Reiterstandbild Augusts des Starken entstehen. Von allen diesen Plangedanken

1

Bebauungsplan von Dresden-Neustadt vom Jahre 1732

2



Longuelunes Entwurf für den Neustädter Brückenkopf
Links Corps de Gardes mit Reitermonument August des Starken als Abschluß der Hauptstraße

3

Blick auf die Altstadt um 1800

4

4 Neustädter Ufer zu beiden Seiten der Augustusbrücke um 1800

Blick vom Pieschener Winkel
Vom Neustädter Ufer auf die Augustusbrücke und auf Dresden-Altstadt (rechts) und Dresden-Neustadt (links)

5

Die Neugestaltung des Dresdener Königsufers

ist jedoch nur das Blockhaus ausgeführt worden, im übrigen blieb der Neustädter Brückenkopf ein Torso.

Auch zwischen dem Japanischen Palais und dem Neustädter Brückenkopf und weiter stromaufwärts zeigen die überlieferten Pläne keine Vorschläge für eine durchgreifende einheitliche Gestaltung. Über den Zustand des Neustädter Elbufers um die Mitte des 18. Jahrh. erhalten wir ein anschauliches und klares Bild durch einen Stich von Canaletto. Das Bild zeigt zwischen Japanischem Palais und Brückenkopf sowie darüber hinaus stromaufwärts drei- bis viergeschossige Bürgerhäuser mit nach der Elbe zu vorgelagerten Hausgärten (vgl. auch Abb. 3) und vereinzelten kleinen intimen Gartenhäuschen. Ein bescheidener Uferweg führt längs der Garteneinfriedigungen stromseitig an der Elbe entlang. Denselben Zustand zeigen auch die im Stadtmuseum erhaltenen Bilder aus der Zeit nach 1800 (Abb. 4). Die Baulücken mit ihren kahlen, aus dem 18. Jahrh. stammenden Brandgiebelflächen sind heute noch erhalten.

Der nach dem siegreichen Kriege 1870/71 einsetzende starke Bevölkerungszuwachs, der sich auch auf die Neustadt erstreckte, führte in der Folgezeit zu ungenügenden städtebaulichen und bebauungsplantechnischen Maßnahmen und weiterhin zu dem aus Verkehrsgründen notwendig gewordenen Bau weiterer innerstädtischer Brücken. Auch die alte Augustusbrücke war sowohl für die Schiffahrt als auch für den Verkehr auf der Brückenbahn unzulänglich geworden, und die Stadt mußte sich zu einem Neubau der Augustusbrücke entschließen, die 1910 dem Verkehr übergeben worden ist. In der Zeit zwischen Reichsgründung und Weltkrieg entstanden im übrigen jene störenden baulichen Zutaten meist behelfsmäßiger Art, die wir heute noch vor Augen haben. Auch die Uferflächen zwischen der Uferbebauung und dem

6

Modell vom Gesamtplan für die Neugestaltung des Neustädter Elbufers

7

Gesamtplan für die Neugestaltung des Elbufers in Dresden-N.
I. Marienbrücke, II. Augustusbrücke, III. Carolabrücke, IV. Albertbrücke

1. Japanisches Palais, 2. Neustädter Markt, 3. Ehrenmal für die im Weltkrieg gefallenen Sachsen und Mal des Aufbruches der Nation, 4. Forum für nationale Kundgebungen, 5. Platz vor dem Zirkus, 6. Carolaplatz, 7. Farbengarten und Kinderspielplatz, 8.—11. Spiel- und Sportplätze, 12. Prießnitz-Mündung

Strome wurden im Laufe der Jahrzehnte derartig beeinträchtigt, daß das Gesamtbild sich heute zum Teil in gröblicher Verunstaltung darstellt.

Von 1890 bis 1903 sind dann die beiden Ministerialgebäude am Neustädter Ufer entstanden. Weiter stromaufwärts wurden seit der Mitte des vor. Jahrhunderts außer einigen Militär- und städt. Schulbauten vor allem vornehme Villen errichtet, die heute noch vorhanden sind, darunter auch solche von Gottfried Semper bzw. Schule Nikolai.

Es ist das Verdienst des verstorbenen Stadtbaurats Hans Erlwein, daß er zuerst die Neugestaltung des Neustädter Ufers, des sogen. Königsufers, als städtebauliches Gesamtproblem erkannt hat und für eine Änderung der vorhandenen Bebauungspläne und Baubestimmungen an dieser Stelle mit Nachdruck eingetreten ist. Die Erlweinschen Anregungen führten schließlich i. J. 1910 zur Ausschreibung eines Wettbewerbes unter Dresdener Künstlern, bei dem die Prof. Ernst Kühn, Oswin Hempel und die Arch. Rumpel & Krutzsch Preise erhalten haben. Von den außer Wettbewerb eingeforderten Entwürfen von Theodor Fischer, München, Wilhelm Kreis (damals in Düsseldorf) sowie des städt. Hoch- und Tiefbauamtes wurde vom Preisgericht einstimmig der letztere, dessen künstlerischer Teil von Erlwein stammte, „als die für die Durchführung in jeder Beziehung am besten geeignete Lösung auch im Vergleich zu den übrigen Projekten" bezeichnet. Auf Grund dieses Planes wurden von den städt. Ämtern die vorbereit. Arbeiten, u. a. bezügl. der Sicherung des Grundbesitzes, in die Wege geleitet. Die Weiterbehandlung der Planung gestaltete sich besonders schwierig und langwierig, weil nach den damal. Vorschlägen eine Hochuferstraße mit neuen Baufluchten und größtenteils neuen Straßenwandungen durchgeführt werden sollte. Die Bebauung der Grundstücke längs des Königsufers sollte dabei der Zukunft und den Anliegern überlassen bleiben. Der Krieg und die Verhältnisse nach dem Kriege verhinderten dann die weitere Durchführung der gesamten Pläne.

Zur Ausführung bestimmter Plan

Von 1930—1931 hat sich dann Verfasser erneut mit der kulturell und volksgesundheitlich gleich bedeutsamen Frage der künftigen Gestaltung der Elbufer und im be-

8

Ufergestaltung zwischen Marien- und Augustusbrücke
Links Japanisches Palais mit Garten, rechts Blockgestaltung zwischen Körnerstraße und Blockhaus

Modellansicht Neustädter Ufer zwischen Augustusbrücke und Finanzministerium

Mitte: Brückenkopf Augustusbrücke mit Ehrenhof für die Gefallenen des Weltkrieges und dem Mal des Aufbruchs der Nation

9

Platz für nationale Kundgebungen

zwischen Augustus- u. Carolabrücke mit dem Finanzministerium

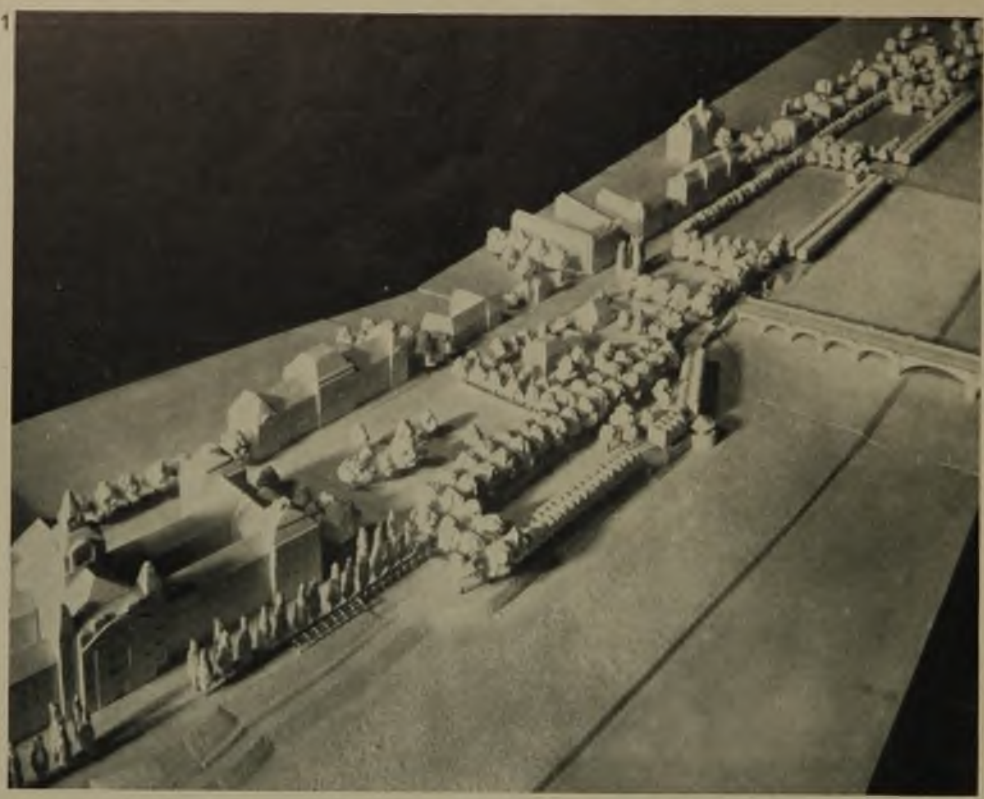
10

sonderen des Königsufers befaßt, und an Stelle der vor dem Kriege geplanten Straße mit breiten Verkehrsflächen und architektonisch monumentaler Bebauung eine intimere Lösung angestrebt, die unter Erhaltung der alten Bürgerhausgärten längs des Elbufers sowie unter Erhaltung der Bürgerhäuser selbst eine weiträumige Landschaftsgestaltung im Rahmen des historischen Dresdner Stadtbildes schaffen soll. Zu einer Weiterbehandlung dieses neuen Vorschlages kam es damals nicht.

Es ist das große Verdienst des neuen Dresdner Oberbürgermeisters Zörner, daß er die hohe Bedeutung der Neugestaltung der Elbufer und vor allem des Königsufers für den städtebaulichen Organismus von Dresden mit klarem Blick sofort erkannte und unverzüglich zur Inangriffnahme des großen Werkes im Rahmen der Arbeitsbeschaffung geschritten ist.

Bei der hohen Bedeutung, die vom Standpunkt des Fremdenverkehrs wie auch der Dresdner Bevölkerung aus der Elblandschaft von der Sächs. Schweiz und ihren Ausläufern in der Richtung nach dem Böhmischen Mittelgebirge bis zur Lößnitz und darüber hinaus bis unterhalb Meißen zukommt, muß es Aufgabe sowohl des

11



Modell der Elbufergestaltung zwischen dem Gelände des Ges. Ministeriums und Prießnitz-Mündung

Brückenkopf der Albertbrücke, in der Mitte Sondergarten und Kinderspielgarten

Alle Aufnahmen von Bruno Wehr, Dresden

Sächs. Staates als auch der im Mittelpunkte dieses Gebietes gelegenen Landeshauptstadt Dresden sein, mit allen Mitteln dahin zu streben, die Elblandschaft von störenden Beeinträchtigungen freizuhalten. Vom Standpunkt der gesamten Stadtgestaltung aus darf die Grünflächengestaltung der Elbufer nicht auf ein bestimmtes, wenn auch noch so wichtiges Teilgebiet der Stadt beschränkt bleiben, sondern es muß sich soweit irgend möglich auf die gesamten, innerhalb der Stadt gelegenen Uferflächen erstrecken und darüber hinaus den Übergang in die freie Landschaft an der Peripherie der Stadt vermitteln.

Soweit es sich um die anzustrebende Gestaltung der Elbufer im Gebiete der Stadt Dresden handelt, ist als Ziel zu verfolgen:

1. Die Bereinigung der jetzigen Uferanlagen von allen verunstaltenden und durch die Entwicklung überflüssig gewordenen Erscheinungen (Beseitigung der Pflasterflächen der alten Ausschiffungsplätze, der Lagerplätze, der Gleisanlagen sowie solcher privater Gebäudeanlagen, die das Uferbild schädigen) und damit Verbesserung der Elbbäder, Sportplätze usw.,
2. die Neugestaltung von Grünflächen längs der Elbe derart, daß trotz der neu zu schaffenden Form der durch die Zutaten der letzten sechs Jahrzehnte abgerissene historische Faden (Abb. 5) wieder aufgenommen wird.

Diese verlorengegangene Tradition wieder aufzunehmen und sie in einer der heutigen Großstadt Dresden entspr. volksverbundenen Form weiter zu entwickeln, ist der Grundgedanke unseres neuen Gesamtplanes (Abb. 6 u. 7), der sich über die engeren Grenzen des eigentlichen Königsufers hinaus (d. h. der Grenze zwischen Körnerstraße und Finanzministerium) auf eine Gesamtlänge von rd. 2,5 km zwischen Marienbrücke und der Prießnitz-Mündung erstreckt. Der vor dem Kriege von Erlwein aufgestellte Plan sah eine breite Verkehrsstraße auf hoher Ufermauer vor, die eine Beseitigung des überwiegenden Teiles der alten Gärten mit ihrem schönen Baumbestand notwendigerweise zur Folge gehabt und bei der (damals noch nicht vorauszusehenden) Zunahme des Autoverkehrs heute zu erheblichen Verkehrsschwierigkeiten an den Kreuzungen mit den Brückenköpfen geführt hätte. Im bewußten Gegensatz hierzu schont der neue Plan die vorhandenen Gärten und Baumbestände und verzichtet auf jeden Fahrverkehr zwischen Strom und Uferbebauung, mit Ausnahme des Teiles vor den Ministerialgebäuden.

Der auf dieser ges. Länge sich hinziehende Grünzug soll im wesentlichen frei von jedem Fahrverkehr gehalten werden und soll vorwiegend als Erholungsparkfläche sowie dem Fußgänger- und Promenadenverkehr dienen. Der Plan sieht auf die ganze Länge zwei nebeneinander verlaufende Promenadenwege vor: einen nördlichen, im wesentlichen hochwasserfrei verlaufenden, längs der Neustädter Uferbebauung als baumbestandene Allee zu gestaltenden Weg, und einen südlich stromseitig anzulegenden, unter den Brücken (also unberührt von den Niveaukreuzungen) hindurchführenden, tiefer liegenden Weg, von dem aus die als breite Grünzüge anzulegenden Uferflächen terrassenförmig nach dem Strome zu abfallen. Aus strombautechnischen Gründen muß dieser zweite, im Überschwemmungsgebiet liegende Weg ebenso wie die stromseitig anschließenden Ufergrünflächen von weitergehenden Bepflanzungen freigehalten werden.

Breit gelagerte Freitreppen sollen an zahlreichen Stellen Verbindungen zwischen den beiden, parallel verlaufenden Promenadenzügen bzw. mit den Brückenbahnen und mit einzelnen Gebäuden längs des Elbufers sowie den anschließenden Park- bzw. Grünflächen herstellen.

Alle vorhandenen und erhaltenswerten Bäume werden vermessungstechnisch aufgenommen. Sie sollen sorgfältig geschont werden. Mit derselben Sorgfalt sollen auch alle erhaltenswerten Gebäude geschützt werden, vor allem die zahlreichen noch vorhandenen Bauten aus dem 18. und der ersten Hälfte des 19. Jahrh. Die nach Entfernung der mehrfach erwähnten behelfsmäßigen baulichen Zutaten noch verbleibenden Baulücken sollen sobald als möglich geschlossen werden.

Daraus ergeben sich vier Teilabschnitte des Plangebietes:

12

Platz für nationale Kundgebungen zwischen Augustus- und Carolabrücke bei einer nächtlichen Feier. Ideenskizze

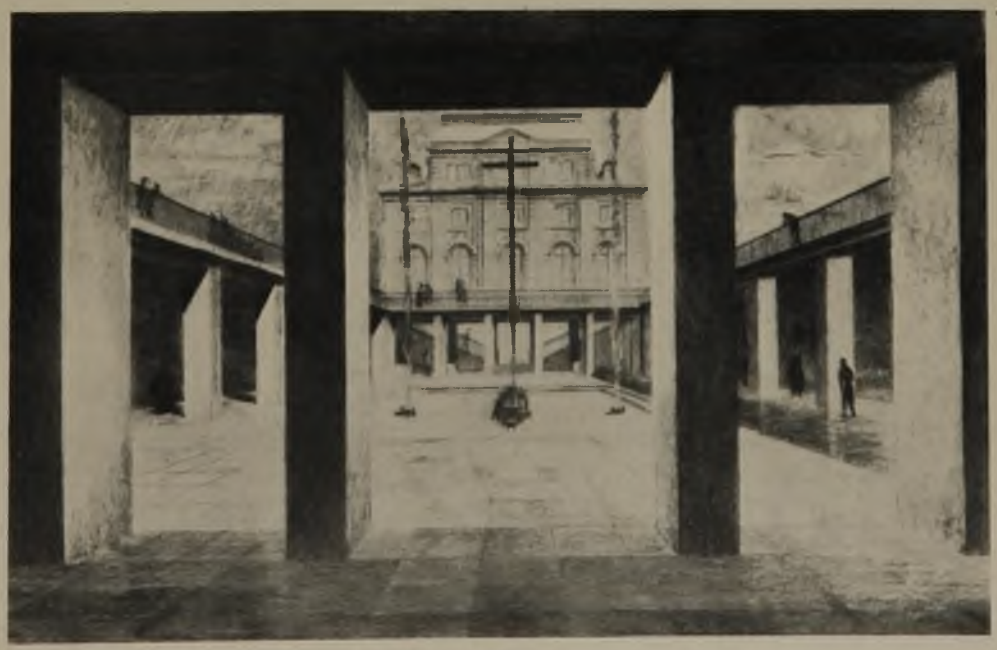
13

Das Mal des Aufbruchs der Nation beim Gefallenen-Ehrenmal

Ideenskizze

Ehrenmal für die im Weltkrieg gefallenen Sachsen

14



Zwischen Blockhaus und Elbwiesen. Ideenskizze

Die Neugestaltung des Dresdener Königsufers

a zwischen Marienbrücke und Augustusbrücke,
b zwischen Augustusbrücke und Carolabrücke,
c zwischen Carolabrücke und Albertbrücke,
d zwischen Albertbrücke und Prießnitzmündung.

Der Abschnitt zwischen Marienbrücke und Augustusbrücke

(Abb. 6, 7 u. 8) beginnt beim Garten des Japanischen Palais. Um sowohl den parkmäßig angelegten neuen Teil als auch den aus dem 18. Jahrh. stammenden regelmäßig angelegten Teil des Gartens vom Japanischen Palais in unmittelbare Verbindung mit der neuen Elbuferpromenade zu bringen, sieht der Plan entspr. Mauerdurchbrüche vor, und zwar einmal im Anschluß an die geplante Verbindungstreppe nach der Marienbrücke und zum anderen in der Achse des Japanischen Palais in Form breit gelagerter monumental gestalteter Stufen, über die hinweg sich ein reizvoller Einblick in den Palaisgarten und auf das Palais selbst ergibt. Damit wird der historisch und künstlerisch bedeutsame Garten des Japanischen Palais, der heute eine Verbindung mit der Elbe vermissen läßt, zum Ausgangs- und Stützpunkt für die gesamte Neustädter Ufergestaltung. Die zwischen dem Palaisgarten und der Körnerstraße liegenden staatl. Gewächshäuser sind im Plan zum größten Teile erhalten geblieben. Zur Fortführung der Promenade über die geschnittene Kastanienallee des Palaisgartens hinaus wird es erforderlich werden, die elbseitigen Teile der Gewächshäuser zu entfernen und die Gewächshäuser selbst durch eine Mauer mit vorgelagerter Pergola der Sicht zu entziehen. An der Ecke der höher liegenden Promenade und der Körnerstraße sieht der Plan einen bastionartig vorspringenden Terrassenbau vor, der zusammen mit der anschließenden Promenadenterrasse Raum zur Aufstellung eines Kaffeepavillons bietet. Von hier genießt man einen reizvollen Ausblick auf das historische Bild der Altstadt.

Eine besonders sorgfältige Behandlung ist für den Block zwischen Körnerstraße und Blockhausgäßchen notwendig. Der neue Plan sieht eine Beseitigung der bereits erwähnten störenden behelfsmäßigen Bauten und weiterhin die Erwerbung eines etwa 12 m breiten Teiles der Hausgärten zum Zwecke der Weiterführung der Allee vom Palaisgarten als höher liegende Elbpromenade vor. Die dort vorhandenen, in ihrer Gesamterscheinung uneinheitlichen niedrigen Einfriedigungen sollen durch eine flache Rasenböschung ersetzt werden. Grundsätzlich strebt der Plan an, daß alle irgendwie erhaltenswerten Bäume, auch soweit sie in die vorgesehene Promenade fallen, innerhalb dieses Baublockes bestehen bleiben und durch entspr. Neupflanzungen ergänzt werden sollen. An der Ecke der Körnerstraße enthält der neue Plan auf städt. Lande einen größeren, durch eine Pergola nach Norden zu abgeschlossenen schattigen Sitzplatz.

Zwei in den Gärten nahe der geplanten Promenade liegende alte niedrige Gebäude sollen erhalten und durch entspr. Umbau neuzeitlichen Verwendungszwecken zugeführt werden. Im übrigen sieht der Plan vor, daß durch Einfügung weniger ergänzender Neubaugruppen auf dem Hinterlande der Grundstücke an der Großen Meißner Straße die jetzt besonders störend in Erscheinung tretenden Brandgiebel verdeckt und das elbseitige Bild dieses Baublockes wesentlich verbessert wird (Abb. 8).

Der im 18. Jahrh. unvollendet gebliebene Brückenkopf der Augustusbrücke muß im Rahmen der Gesamtplanung eine endgültige Lösung erhalten. Während der neue Plan für den dem Blockhaus vorgelagerten Geländeteil eine Höherlegung auf das Niveau der Augustusbrücke vorsieht, wird im Anschluß an das Narrenhäuschen (die sog. „Brille") und an Stelle des jetzigen, im Eigentum der Stadt befindlichen Wirtschaftsgartens des früheren Hotels Kaiserhof mit Einschluß des ebenfalls im Eigentum der Stadt befindlichen Nachbargrundstück Klostergasse 2 eine tiefer liegende Fortsetzung der Elbuferpromenade auf ungefähre Höhe des unmittelbar daran anschließenden Wirtschaftsgartens vorgesehen. Die Brückenrampe zwischen diesen beiden Brückenkopfteilen soll durch monumentale Flaggenmasten flankiert werden.

Der Brückenkopf der Augustusbrücke leitet über zu

Abschnitt zwischen Augustus- und Carolabrücke

Die Lage an der Hauptbrücke der Stadt (Abb. 9 u. 10), an dem alten Übergang zwischen dem rechten und linken Elbufer, im Zuge der historischen Verbindung zwischen Altmarkt, Schloß und der nach dem Neustädter Brande 1685 als bedeutsamste städtebauliche Achse der Neustadt geschaffenen Hauptstraße läßt eine besonders bedeutsame Lösung erforderlich erscheinen. Diese Stelle, an der sich der alte, vom Westen Deutschlands nach dem Osten führende Handelsweg mit dem alten Grenzstrom schneidet, erscheint besonders geeignet zur Errichtung des Ehrenmals für die im Weltkrieg gefallenen Söhne des Landes Sachsen. Während die im Plan hierfür vorgeschlagene Ehrenmalsanlage (mit tiefer liegendem Hof für die Gefallenen, in dessen Mittelachse sich die Plastik des schlafenden Kriegers unter dem christlichen Kreuz befindet und anschließender Gedächtnishalle unter der Terrasse) die gewaltigen Opfer des Weltkrieges symbolisch zum Ausdruck bringt (Abb. 14), soll das in Verbindung mit dieser Ehrenmalsanlage stehende, in stark senkrechter Masse richtungsweisende, mit dem Blick nach der Sonne sich erhebende Mal des nationalen Aufbruchs die Wiederauferstehung der Nation durch die nationale Revolution versinnbildlichen (Abb. 13). Es soll richtungweisend für die ges. Elbufergestaltung werden, außerdem auch den stromaufwärts zwischen Augustusbrücke und Carolabrücke vorgeschlagenen Platz für nationale Kundgebungen beherrschen. Die Böschung vor dem Finanzministerium soll zur Errichtung von offenen Tribünenplätzen ausgebaut werden, während die übrige Fläche für den Aufmarsch der Festteilnehmer, insbesondere der Wehr- und Sportverbände Verwendung finden soll. Das berühmte Stadtbild von Dresden vor Augen, sollen die Teilnehmer an den nationalen Kundgebungen des Gaues sich in dem Raum zwischen Augustusbrücke und Carolabrücke versammeln, der durch Hinzunahme des Altstädter Ufers mit der Brühlschen Terrasse unter Einbeziehung des Stromes und der Brücken zu einem einzigartigen gewaltigen, unter freiem Himmel liegenden Festraum für 300 000 Menschen sich erweitert. Der starke Eindruck dieser inmitten der Stadt gelegenen, durch Natur und Kunst gegebenen Situation wird bei nächtlichen Kundgebungen noch besonders gesteigert werden, wenn die großen Linien der Fackelzüge über den Brücken und den höher liegenden Terrassenstraßen sowie die beleuchteten Boote der Wassersportler auf der Elbe selbst sich zu einem großartigen Gesamtbild zusammenschließen (Abb. 12). Die außerordentlich günstige Lage der Anmarschstraßen sowie der Zubringerlinien von Straßenbahn und Omnibus läßt auch die verkehrstechnischen Verhältnisse an dieser zentralen Stelle günstiger erscheinen als in jeder anderen Stadtlage.

In Verbindung mit den von den Ministerialgebäuden zur Elbe führenden Freitreppenanlagen schlägt der Plan weiterhin eine Ergänzung des vorhandenen Baum-

bestandes sowie die Anlage von Pergolen vor, die eine günstigere perspektivische Wirkung der großen Baumassen der Ministerien ergeben und das bereits an der Ecke der Körnerstraße begonnene Motiv weiterleiten.

Abschnitt zwischen Carola- und Albertbrücke

Dieser Abschnitt (Abb. 11) ist unter Erhaltung des jetzigen Baumbestandes, anklingend an das Motiv des Gartens vom Japanischen Palais, als ein zwischen Platanenalleen eingebetteter Sondergarten mit Staudenbepflanzung und Wasserbecken und mit Ruheplätzen vorgesehen, an den sich ein größerer Kinderspielgarten anschließt. Eine mit Plastiken geschmückte Freitreppe und im Anschluß daran eine Terrasse mit einem Restaurantspavillon vermitteln die Verbindung mit den Rasenterrassen nach der Elbe zu.

Abschnitt Albertbrücke bis Prießnitz-Mündung

Dieser Abschnitt (Abb. 11 rechts oben) wird eingeleitet durch den Kurfürstenplatz als Brückenkopf der Albertbrücke. Dieser z. Zt. besonders in seiner Flächenaufteilung nicht befriedigende Platz soll im Gegensatz zu den mehr architektonischen Plätzen vor der Augustusbrücke und Carolabrücke und im Zusammenklang mit dem gegenüber auf dem jenseitigen Ufer liegenden Sachsenplatz als Monumentalplatz mit großkronigen Bäumen ausgebildet werden.

Für die Gestaltung des östlich vom Kurfürstenplatz anschließenden Uferteiles ist die Erhaltung der dort befindlichen Sportplätze und sonstigen Wiesenflächen bestimmend. Unter entsprechender Regulierung der Rasenböschungen soll durch Einfügung eines in halber Höhe verlaufenden, mit Bäumen zu besetzenden Terrassenweges die Uferpromenade sich fortsetzen. Die Flächen an der Prießnitz-Mündung werden unter Herausnahme des alten Steinpflasters in Grünflächen umgewandelt und durch Tieferlegung, Sandaufschüttung, Bepflanzung für den Spielbetrieb nutzbar gemacht.

Schlußbemerkung

Unter der Voraussetzung, daß noch verschiedene zu beseitigende Schwierigkeiten überwunden werden, kann die Gesamtgestaltung der Neustädter Uferanlagen bis Ende 1935 vollendet sein. Es ist zu hoffen, daß auch die ergänzende private Bautätigkeit, insbesondere in bezug auf die Schließung der elbseitigen Baulücken zwischen Körnerstraße und Blockhausgäßchen, bald einsetzt.

Hinsichtlich der Ehrenmalsanlage am Brückenkopf der Augustusbrücke handelt es sich vorläufig nur um grundlegende Ideenskizzen des Verfassers, mit denen jedoch die zuständigen Stellen im wesentlichen einverstanden sind. Es ist in Aussicht genommen, für diesen bedeutsamsten Teil der Gesamtplanung einen Wettbewerb unter sächs. Künstlern zu veranstalten.

Darüber hinaus bietet die Durchführung der Planung noch weitergehende Möglichkeiten, die heimische Kunst aktiv zu fördern und der Architektur und der Plastik mannigfache Einzelaufgaben in einem großen städtebaulichen und gartenkünstlerischen Rahmen zuzuweisen. Die Gesamtentwurfsplanung liegt in den Händen des Verfassers, dem als Mitarbeiter für die bebauungsplantechn. Arbeiten Stadtbaudir. Dr.-Ing. Conert, für die baukünstlerischen Arbeiten Architekt Andrae und für die gartenkünstlerischen Gartenarchitekt Balke zur Seite stehen. Die Ausführung der Erdregulierungs- und Pflanzungsarbeiten fällt dezernatsmäßig in das Gebiet des Ingenieurbaues und der Betriebe und steht unter der Leitung von Stadtbaurat Dr.-Ing. Leske und seines Mitarbeiters Stadtbaudir. Gleibe.

Im vor. Jahr waren 200 Jahre verflossen, seitdem die neue Königstadt auf dem rechten Elbufer den Namen „Neustadt" erhielt. Und in diesem Jahre jährte sich zum zweihundertsten Male der Tag, an dem der Schöpfer der Neustadt, August der Starke, sein Leben beschlossen hat. Sachsens Hauptstadt konnte das Gedächtnis des Mannes, der ihrem städtebaulichen Antlitz den Stempel aufgedrückt hat, nicht besser ehren, als durch Inangriffnahme der Neugestaltung des Königsufers.

DIE NOT DES STÄDTEBAUS

Der Städtebau, der bis zum Krieg ein Arbeitsgebiet einzelner Disziplinen gewesen ist und je nachdem mehr als eine technische oder mehr als eine künstlerische Aufgabe angesehen wurde, ist nach dem Krieg in ein neues Fahrwasser gekommen. Einmal haben eine Reihe Forderungen des Stadtwesens selbst, wie Gliederungen des ganzen Stadtgebiets nach Gesichtspunkten der Nutzung, ferner Veränderungen in den Anschauungen über das Wohnwesen usw., schließlich die Ansprüche des Verkehrs das Interessengebiet erweitert, dann haben politische Strukturveränderungen ihre Wirkungen auf die Stadtstruktur angemeldet, und schließlich haben auch ökonomische Prinzipien ihre Ansprüche an die Stadtkonstruktion und ihre Einrichtungen geltend gemacht. Auch ist es möglich, daß in der nächsten Zeit die Veränderungen in der Kriegstechnik erneut und wieder stärker in die Gestaltung der Städte eingreifen. Neben diesen Veränderungen dehnte sich die Stadtplanung auf immer größere Gebiete aus, und das nicht nur als Folge des Anwachsens der Städte selbst. Die Planung der einzelnen Städte berührte die Planung von Nachbarstädten und führte zu einer Planung nicht nur von Stadtgebieten, sondern von ganzen Landgebieten. Charakteristisch für diese Planung von ganzen Landgebieten bleibt es aber, daß die Planung immer nur von den städtischen Interessen getrieben wurde (wozu wir die der Industrie rechnen), indem sie nur die Gebiete ermittelte, die von der technischen und städtischen Zivilisation, ihren Produktionsstätten, ihren Verkehrsanlagen, ihren Wohngebieten und sonstigen Einrichtungen sofort oder auch erst später einmal in Anspruch genommen werden würden. Was bei dieser Planung übrigblieb, war, was nicht für die städtischen Interessen in Anspruch genommen wurde, war dann Land. Zugleich wurde aber auch ein anderer Begriff von Landesplanung lebendig, der auch das Land selbst als einen Planungsgegenstand betrachtete und nicht nur die Stadt, und der in der Verbindung dieser beiden Daseins- und Energieformen zu neuer Wirkung das eigentliche Aufgabengebiet einer Landesplanung sah. Damit entwickelte sich der Städtebau — der nun seinem Namen nicht mehr ganz entspricht — nach einer Richtung, die ihn aus seiner seitherigen mehr regulativen und ästhetisierenden Tätigkeit heraus zu wirtschaftspolitischen Überlegungen führen mußte, die sich auf ganze Wirtschaftsgebiete und schließlich auch auf das Gesamtgebiet Deutschland beziehen.

In diesem Sommer wurde nun von der neuen Regierung auch eine Landplanung gewissermaßen als Ergänzung der Stadtplanung eingeleitet, die nun das Land, also das, was von den Städten übriggelassen worden war, einer

Planbearbeitung unterziehen soll. Es ist der Vorzug dieser Landplanung, daß sie sich von allem Anfang an auf das ganze Gebiet des Reiches ausdehnt, aber sie besteht neben einer Stadtplanung oder vielmehr einer Planung vieler einzelner Städte und befindet sich dadurch in derselben Lage, in der sich der Städtebau befand, als sich die Planungsgebiete der einzelnen Städte berührten und damit deren Interessengebiete. Da die Gebiete der städtischen Planung überhaupt in das Gebiet der Gesamtplanung des Landes eingeschlossen sind, muß die Landplanung notwendig die Planarbeit der Städte berühren, sobald sie sich tatsächlich mit der Aufgabe einer Gesamtplanung befaßt und nicht nur mit der Parzellierung von Gütern oder der Planung neuer Dörfer und Landstädte. Es ist nur eine Frage der Zeit, daß zwischen der Gesamtheit der städtischen Planungen und der Landplanung dieselbe Verständigung herbeigeführt werden muß, die seinerzeit zwischen eng benachbarten Stadtgebieten herbeigeführt wurde, um so zu einer wirklichen Landesplanung zu kommen, zu einer Planung, die nicht nur die städtischen und die ländlichen Interessen zu gleicher Zeit umfaßt, um sie gegeneinander auszugleichen, sondern die die größere Aufgabe hat, beide ihrem Ziele, das ist ihrer Leistung für die Gesellschaft, näherzuführen. Inzwischen manifestiert die Tatsache, daß eine Landplanung neben einer Stadtplanung besteht, noch die Auffassung, daß Stadt und Land Gegensätze sind, und haben wir erst von der Zukunft die Verwirklichung der neuen Vorstellungen von der Stadt und von dem Lande zu erhoffen, die in beiden nur Organe eines und desselben Körpers sehen und also weder Gegensätze zwischen ihnen herstellen, noch sie als Pole konfrontieren. Schon diese einfache Betrachtung des Weges, den die Wissenschaft oder die Kunst oder die Praxis des Städtebaus in der kurzen Zeit nach dem Kriege gegangen sind, zeigt uns die Richtung, die die Entwicklung weiter gehen wird. Städtische Planung und Landplanung werden nicht nur einmünden in eine totale Planung des ganzen Reichsgebiets, werden sich nicht nur in dem Ausgleich der Interessen und Gegensätze und in der Organisation eines reibungslosen Nebeneinanders erschöpfen, sondern werden ihre Aufgabe in der Durchführung einer konstruktiven Siedlungsidee sehen, deren letztes Ziel das ganze geistige und materielle Wohl des ganzen deutschen Volkes schlechthin ist.

Diese konstruktive Siedlungsidee ist die noch nicht erfüllte Voraussetzung des heutigen Städtebauers oder Landesplaners. Die ganze Landesplanung, wenn sie nicht im rein Technischen steckenbleiben soll, hängt so lange in der Luft, als ihr nicht eine zentrale konstruktive Siedlungsidee zugrunde liegt. Niemand weiß dies besser als der Städtebauer selbst. Der Städtebauer erwartet seinen Auftrag aus der Hand eines Siedlungspolitikers als einen Auftrag einer großen konstruktiven Siedlungsidee.

Es kann natürlich nicht ausbleiben, daß der Städtebauer selbst sich mit konstruktiven Siedlungsideen beschäftigte und beschäftigt — und der heutige Städtebauer ist auch nicht mehr denkbar, der nicht einen Einblick in die konstruktiven Hintergründe einer Siedlungsidee besitzt —, doch möchten wir den großen Unterschied besser wahrgenommen wissen, der zwischen einem Städtebauer und einem Siedlungspolitiker besteht, und den einen auf das Bauen im eigentlichen Wortsinne hinweisen, dem andern aber das staatspolitisch verbundene Werk des Siedelns mit allen seinen wirtschaftlichen und kulturellen Effekten überlassen.

Es fehlt zwar den Städtebauern durchaus nicht an konstruktiven Ideen. Sie stammen teils aus Überlegungen technischer Art, die eine Stadt als eine Art Werkanlage mit einem festen Arbeitsplan betrachten, für deren vollkommenes Funktionieren in einem rein technischen Sinne zu sorgen ist; andere stammen aus Überlegungen ökonomischer Art, mit denen sich technische Spekulationen verbinden; sie fordern die Rentabilität eines Stadtbetriebes im Sinne einer technischen Anlage, andere stammen aus den konstitutiven Prinzipien staatspolitischer Konstruktionen, und wieder andere versuchen, von volkswirtschaftlichen Überlegungen ausgehend, der Siedlungsaufgabe die Frage nach ihrer Leistung zu stellen, wobei sie Leistung sowohl im materiellen, als auch im geistigen und kulturellen Sinne verstehen. Diese letztere Auffassung wirkt zwar grundsätzlich überzeugend, aber es ist doch noch ein weiter Weg, im einzelnen diese Leistungsaufgabe des Städtebauens und Siedelns richtig zu erkennen und zu bestimmen und in ihren Zusammenhängen mit dem Ganzen richtig zu bewerten. Tausend offene Fragen der Zukunft unseres ganzen gesellschaftlichen und geistigen Zusammenlebens üben hier noch ihren Einfluß des Ungewissen aus, doch gibt vielleicht die Praxis des Siedelns selbst mit den in ihr wirkenden Kräften auf einige dieser Fragen früher eine Antwort, als wir sie sonst erfahren würden, denn nirgendwo schreibt der innere Wille der gesellschaftlichen Entwicklung seine Dokumente deutlicher nieder als im Städtebau.

Für die Notwendigkeit einer zentralen konstruktiven Siedlungsidee als Ausgang und Grundlage jeder städtebaulichen Planungsarbeit streitet vor allen Dingen Martin Mächler schon seit bald zwei Jahrzehnten. Sein großes Vorbild ist der Volkswirt Friedrich List, der vor rund einem Jahrhundert die erste große Siedlungsidee, deren staatenbildende schöpferische Kraft sich als ganz außerordentlich erwies, für das ganze Gebiet Deutschlands aufstellte. Immer wieder macht Mächler den Versuch, die Gesetze zu erforschen, unter denen alle Siedlungstätigkeit steht, um von ihnen aus zu den Prinzipien vorzudringen, nach denen eine große Siedlungsidee zu konzipieren ist. So auch in der vor kurzem erschienenen Schrift „Demodynamik"*). Sie zeigt aber deutlich die Schwierigkeiten, die noch dem Wunsche einer wissenschaftlichen Verfestigung der Erkenntnisse entgegenstehen, und so klar auch die Forderung Mächlers nach einer konstruktiven Siedlungsidee selbst ist — und so klar auch in praktischer Planungsarbeit und am konkreten Fall sich die Gesichtspunkte einer solchen auswirken —, so vage erscheint doch diese Idee selbst noch, wenn sie versucht, sich zu verfestigen. Aber gerade diese Unbestimmtheiten, in denen sie sich heute noch befindet, lassen auch den Umfang der Probleme ahnen, die schon die Forderung nach ihr in Aufruhr bringt.

Vielleicht schwebt Mächler die Absicht vor, die Elemente einer Siedlungspolitik herauszuarbeiten, die man als unerschütterliche Elemente aller Siedlungspolitik hinstellen könnte, aber es erweist sich, daß gerade diese Elemente das Veränderlichste an der ganzen Siedlungspolitik sind. Das Werden einer neuen Kultur, von dem heute viele Menschen in sehr verschiedener Weise Gewißheit zu haben glauben, läßt auch die Idee einer konstruktiven Siedlungsaufgabe noch als ein Werdendes erscheinen und läßt damit auch die Aufgaben des heutigen Städtebaus in seinen letzten Zielen noch offen. Was nicht heißen soll, daß dieser nicht trotzdem nach dieser Zukunft hinhören soll.

Hugo Häring

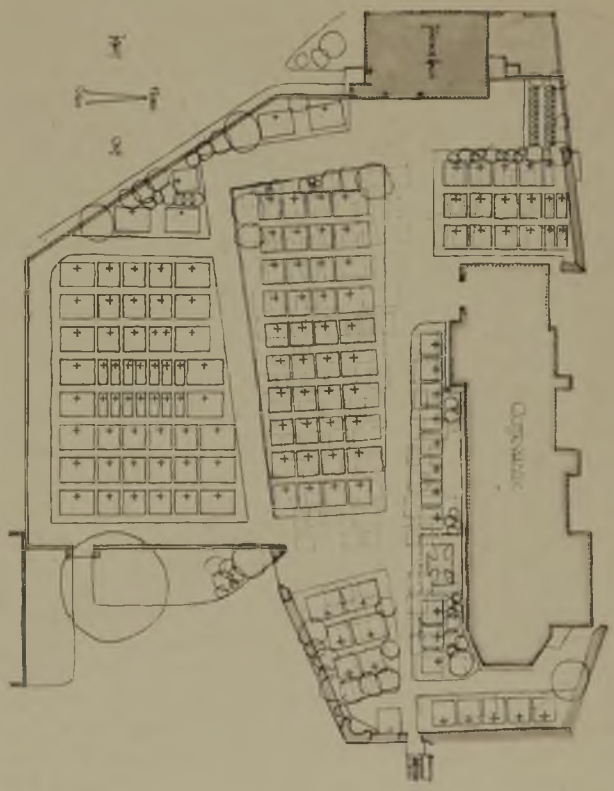
*) Martin Mächler, Demodynamik I. 1933. Verl. Reimar Hobbing. Pr. 2 M.

Friedhofhalle in Lauben bei Kempten

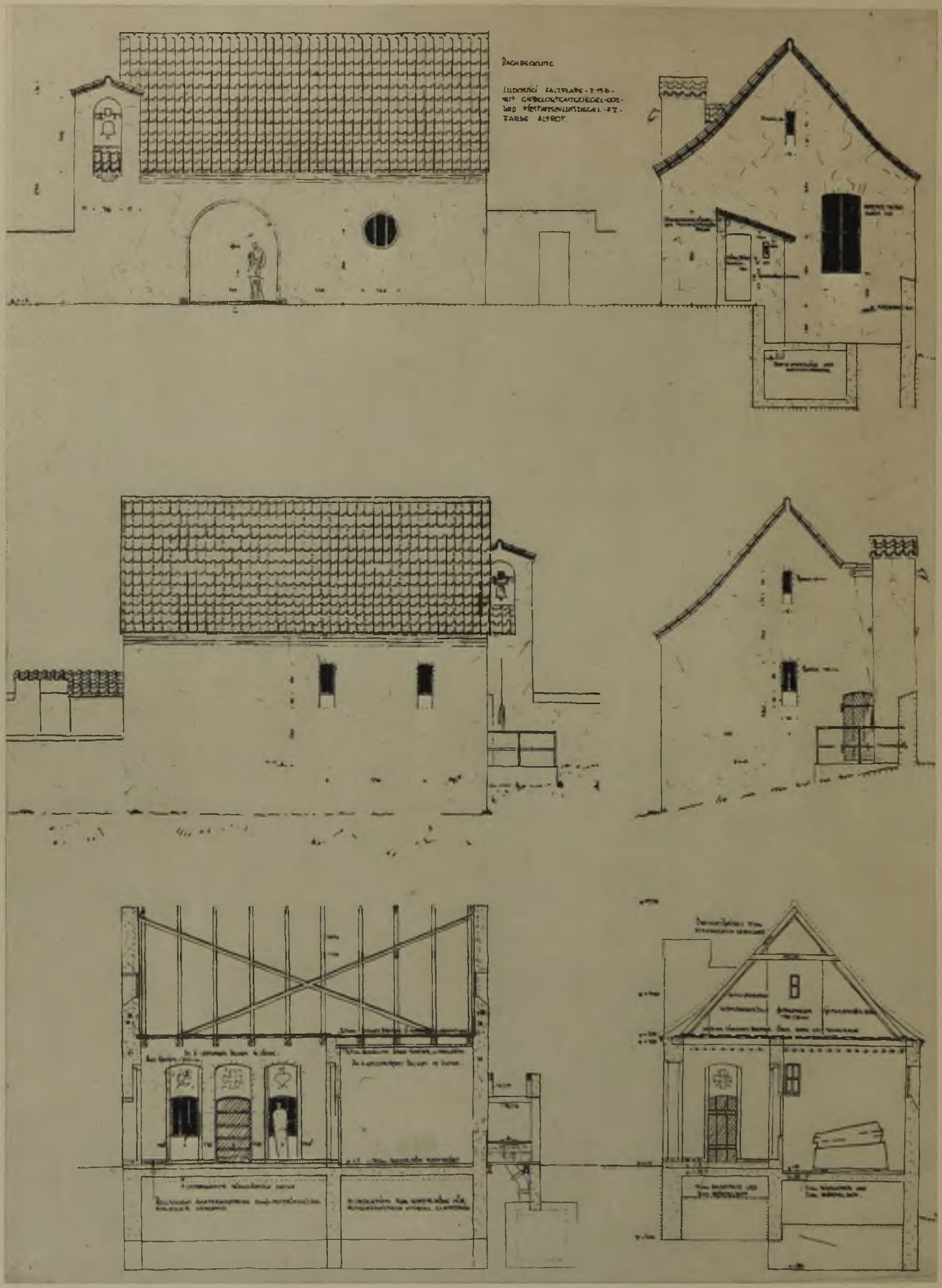
Regierungsbaumeister Dipl.-Ing. Otto Mauler, Kempten

Das Leichenhaus an der Südwestecke mit der neuen Mauer des vergrößerten Friedhofteiles

Aufnahmen: V. Knoll-Müller, Kempten

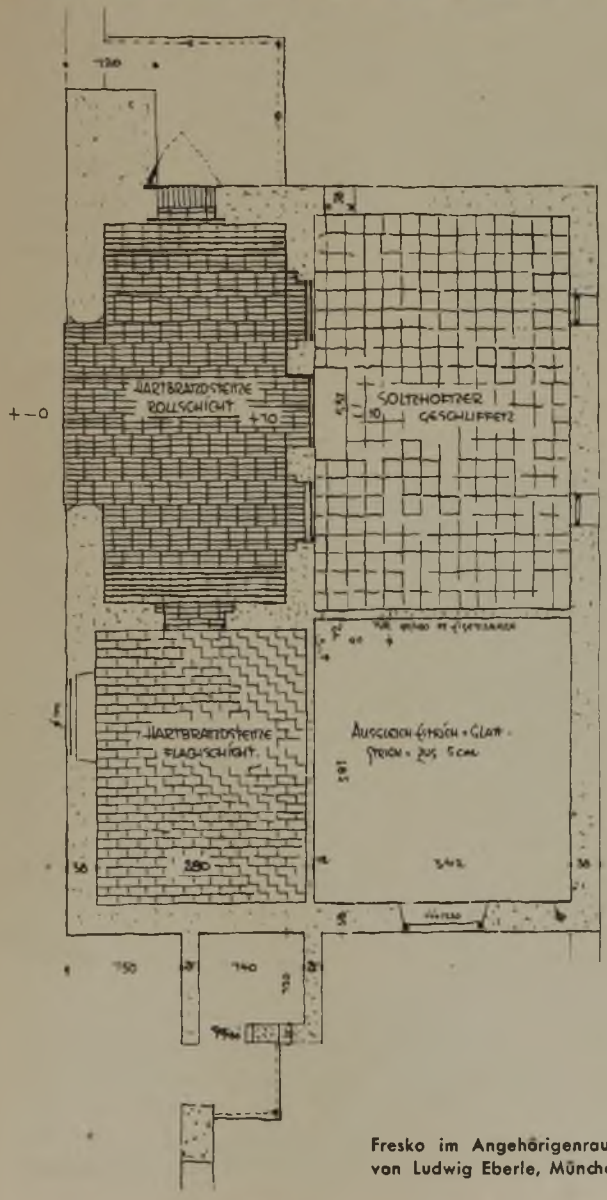


Lageplan 1:600 nach Neuaufteilung des Altfriedhofes. Links die Glöcknerkanzel an der Südseite



Lauben liegt auf einer Moränenterrasse am östlichen Ufer der Jller in Bayrisch-Schwaben. Am Steilabfall dieser Terrasse ist die Friedhofhalle herausgeschoben. Weither im Jllertal sieht man von allen Seiten Kirche und Friedhofhalle und die Mauer, die den Gottesacker umläuft. Die Gründung bot keinerlei Schwierigkeiten. Gebaut wurde von November 1932 bis Juni 1933, sowohl am Friedhofhaus, als an der südlichen Erweiterung des Friedhofes. Die Baukosten waren für die Halle, einschließlich Bau- und Bildgestalter rund 12000 Mark, für die neue Mauer und die Friedhoferweiterung rund 6000 Mark. Es wurde nur mit ländlichen Meistern gearbeitet. Mauler, Kempten

Friedhofansicht der Kapelle. Supraporten in Kratzputz von Ludwig Eberle, München



Fresko im Angehörigenraum von Ludwig Eberle, München

Die Nordwestecke mit Abortanbau und Arbeitshof unterhalb des Friedhofteiles

Links der Linde Zugang zum neuen Friedhofteil mit Blick zum Leichenhaus. Rechts der Linde das alte Tor mit neuem Gitter

Malerei in Wachs im Schauraum von Ludwig Eberle, München

Umbau der Garnisonkirche in Hameln

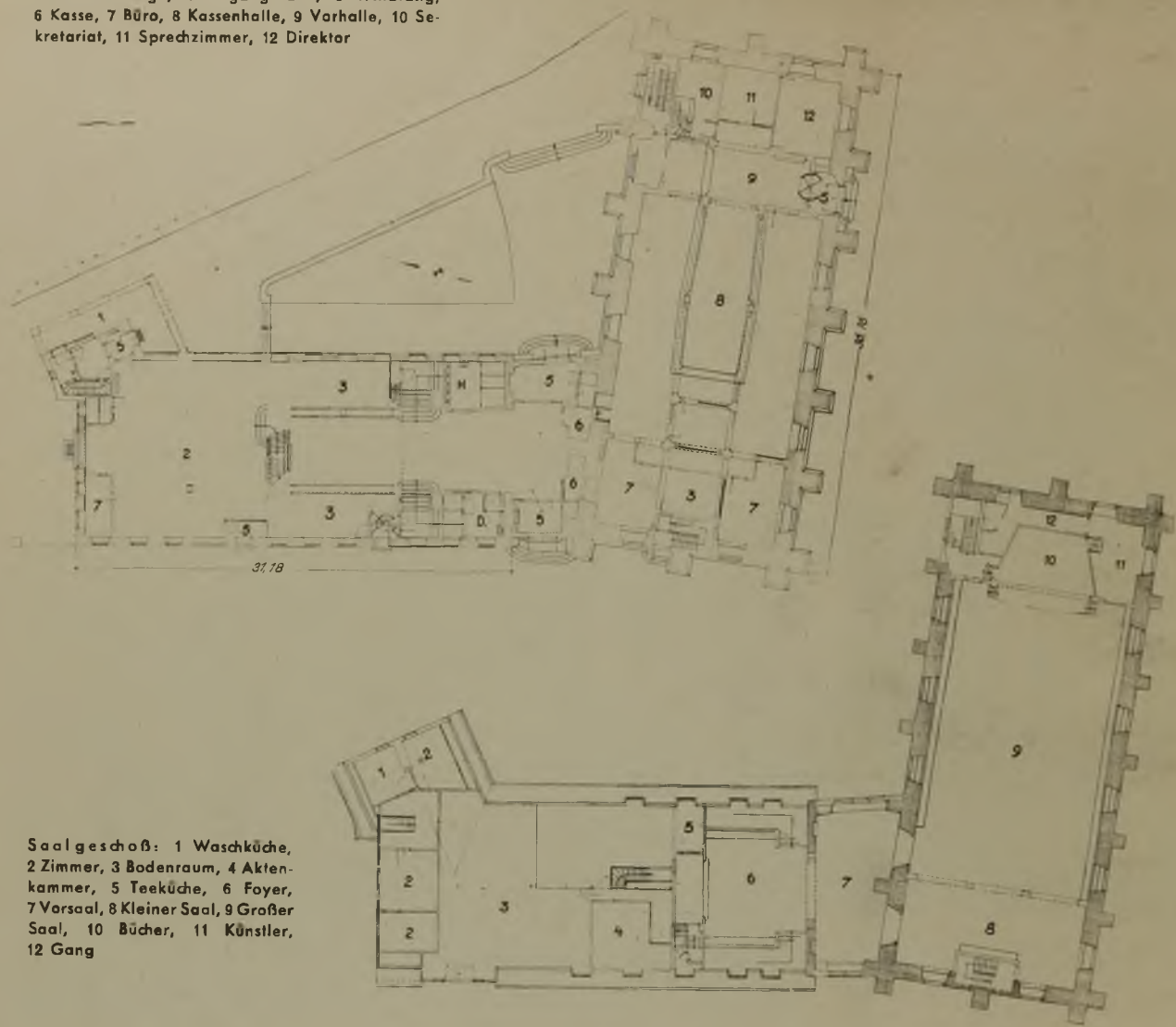
Stadtbaurat Schäfer, Hameln

Blick vom Kastanienwall auf den Zusammenschnitt des Heil. Geiststiftes mit der Garnisonkirche. Der halbhohe Zwischenbau, der die Baugruppen gut verbindet, ist neu. Das Portal mit den beiden Tafeln wurde hierher versetzt. (Aufnahmen Blasius, Hameln)

Die Verwandlung der barocken Garnisonkirche in eine Sparkasse kann im Grunde nur als Einbau gewertet werden. Es ist einleuchtend, daß der Baugestalter die ihm von der Sachlage gebotene Freiheit voll ausnutzte, und besonders anzuerkennen ist die Art, wie er den etwas zu langen Raum für das Publikum in der Sparkasse durch Ausbiegen geschmeidiger machte. Glücklich war die Art, wie das im rechten Winkel an die Kirche angeschlossene Heil. Geiststift mit dem Saalbau verbunden und zur Aufnahme der Kleiderablagen und Aborte, und darüber des Foyers, verwendet wurde. Der Haupteingang liegt in dem verbindenden Zwischenbau zwischen Kirche und Stift. Mit der Ausnützung des Stiftbaues wird dieser allerdings noch nicht ganz erschöpft, es bleibt noch ein Rest von etwa zwei Drittel; und dieser gehört einem zweistöckigen Verkaufsraum für Kunstgewerbe, in dem außerordentlich geschickt die Treppe mit einbezogen ist. Das Äußere des Stifts, sowohl nach dem Kastanienwall mit seinen mächtigen Bäumen zu wie an der Heil. Geiststraße, ist zum Teil in der früheren Gestaltung erhalten geblieben; nur der hintere Teil ist für die Kunstgewerbehandlung und eine zugehörige Wohnung ausgebaut und mit einem Laubengang versehen worden. Besonders glücklich macht sich die Verwendung des alten Portales zur Kirche in dem Zwischenbau. Klopfer, Ludwigsburg.

Aus dem rückwärtigen Teil des Verkaufsraumes. Die Emporen sind in den alten Stockwerkshöhen eingebaut

Erdgeschoß: 1 Laubengang, 2 Ausstellungsraum, 3 Kleiderablage, 4 Eingangshalle, 5 Windfang, 6 Kasse, 7 Büro, 8 Kassenhalle, 9 Vorhalle, 10 Sekretariat, 11 Sprechzimmer, 12 Direktor



Saalgeschoß: 1 Waschküche, 2 Zimmer, 3 Bodenraum, 4 Aktenkammer, 5 Teeküche, 6 Foyer, 7 Vorsaal, 8 Kleiner Saal, 9 Großer Saal, 10 Bücher, 11 Künstler, 12 Gang

Der Kassenraum. Der Warteraum wird durch die Ausbiegung in der Querachse gefällig und weiter gemacht

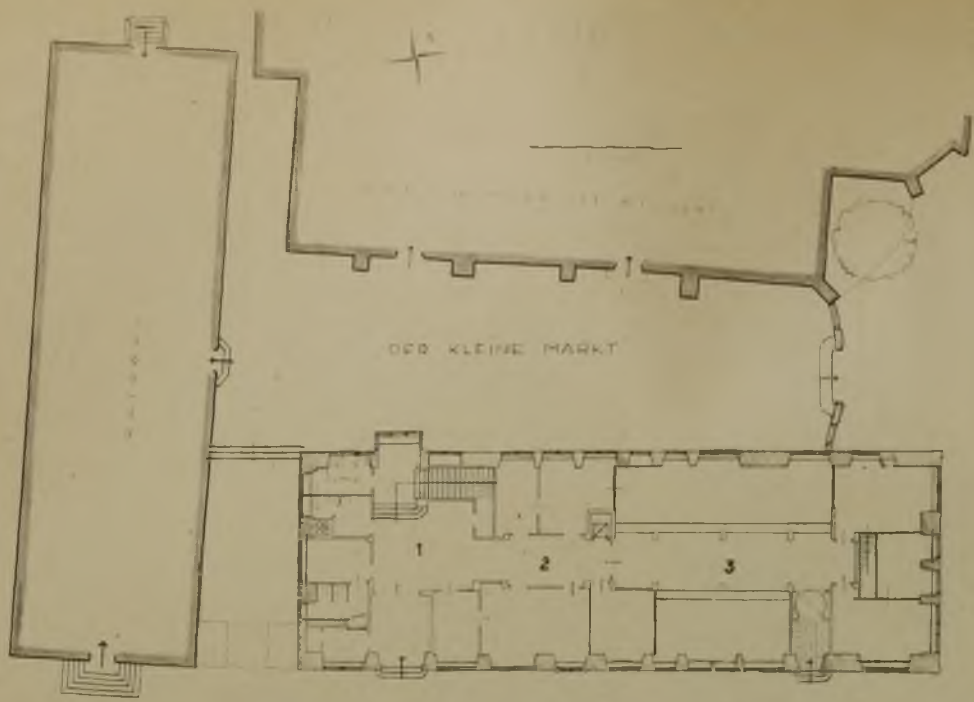
Umbau des Hochzeitshauses in Hameln

Stadtbaurat Schäfer, Hameln

Die Fenster sitzen außen bündig mit der Wand, in alten Zeiten saßen sie hinter dem Rahmen. Sie wieder dorthin zu bringen, war unmöglich, weil inzwischen alle Bänder und Profile angehauen waren. Die Dachgauben sind neu. (Aufnahmen Blesius, Hameln)

Die hier gezeigte Arbeit ist wert, neben den Umbau des Heidelberger Schlosses gesetzt zu werden. Grundsätzlich ist sie vielleicht noch wichtiger, weil es sich hier darum handelte, einen alten Bau mit neuem Leben zu erfüllen, während das Heidelberger Schloß doch eben nur als Denkmal zu erhalten war. Dem, der von außen her kommend die Osterstraße in der Richtung auf die Weser heruntergeht, wird die Bedeutung des Bauwerks im Ortsbild von Hameln ohne weiteres klar, er sieht schon von weitem das giebelgekrönte Massiv, das um etwa 6 m vor die Straßenfront vorspringt, und mit dem Rathaus am Markt und der Nikolaikirche dahinter eine Summe von städtischer Macht kündet, wie sie selten eine Stadt von dem bescheidenen Ausmaß Hamelns bieten kann. Leider sind die Freitreppe auf der Rückseite und ein Erker an der Emmernstraße schon früher abgerissen worden. So dringend es aber auch sein mochte, das schöne Werk der Weserrenaissance zu erhalten, so notwendig war es anderseits, es nicht als leeres Denkmal stehenzulassen, sondern im Zwange der Ausdehnung der städtischen Verwaltung dieser dienstbar zu machen. Das war ohne gründlichen Umbau aber nicht möglich. Und nun erhob sich die Frage, wie weit mit dem Wegreißen und Um- und Einbauen gegangen werden konnte, ohne die Fronten auch nur im geringsten zu beschädigen? Daß der Stadtbaurat hier mit einem „Entweder-Oder" kam, bedeutet im Grunde die eigentliche Rettung dieses Bauwerkes, das sonst in sich nie zur Ruhe gekommen wäre, weil bei der oft beliebten Taktik, dem Hund den Schwanz stückweise abzuhauen, es mit dem einen Umbau sicher nicht genug gewesen wäre. Nun aber wurde reiner Tisch gemacht, nämlich das Haus völlig ausgeräumt, so daß zuletzt nur noch die Umfassungsmauern stehenblieben. Auf diese Weise konnte bei der Raumgestaltung ganz frei von historischen Komplexen verfahren werden. Klopfer, Ludwigsburg

Stadtkämmerei im Erdgeschoß



Oben und rechts neuer Zustand 1 : 500

Erdgeschoß: 1 Halle, 2 Flur, 3 Kämmereikasse

Obergeschoß: 1 Trauzimmer, 2 Büroräume, 3 Bürodirektor, 4 Sekretariat, 5 Vorzimmer, 6 Oberbürgermeister, 7 Senator, 8 Sitzungssaal, 9 Vorsaal, 10 Halle

Unten links alter Zustand 1 : 500

Obergeschoß: 1 Wohlfahrtsamt, 2 Bürgermeister, 3 Büro, 4 Bürovorsteher, 5 Sekretariat, 6 Vorzimmer, 7 Oberbürgermeister, 8 Archiv, 9 Revisor, 10 Halle, 11 Wahnungsamt

Eingangshalle. Die Nische, auf die die Halle zuläuft, ist nicht aus einer tiefen Mauer herausgeschnitten, sondern als Erker an die Rückfront angesetzt. Damit ist der Stimmung der mittelalterlichen Sitznischen ein freundliches Zugeständnis gemacht worden, das dem Raume heimatliche Stimmung gibt. Dazu tragen auch die Fenster in ihren gedrückten Abmessungen bei. Der tragende Pfeiler in der Eingangshalle ist von Bildhauer Hans Walther, Erfurt, geschaffen. Die Wand daneben, nach einem Entwurf Schäfers, weist auf die Sage vom Rattenfänger hin und findet von ihr her Beziehungen zum Weltkrieg