

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN, VERKEHRSWESEN, VERSORGUNGS-ANLAGEN

HERAUSGEBER: PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN

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

61. JAHRGANG

BERLIN, DEN 12. MARZ 1927

Nr. 5

Städtebauliches aus Düsseldorf.

Der Umbau der Rheinbrücke.



or dreißig Jahren erhielt Düsseldorf durch die Brücke am alten Sicherheitshafen (vor der Kunstakademie) nach Oberkassel seine erste und bisher einzige Verbindung mit dem linken Rheinufer. Nicht Staat und Stadt unternahmen den Bau, sondern seine Ausführung entsprang privater Initiative. Die „Rheinische Bahngesellschaft“ führte, finanziell von den beiden anderen Interessenten, die die Bedeutung der Brückenverbindung damals noch gering einschätzten, wenig gestützt, die Brücke aus, zur Überführung einer elektrischen Kleinbahn zwischen Düsseldorf und Krefeld.

Die Brücke erhielt damals neben dem einseitig auf dem Fahrdamm gelagerten Gleispaar nur noch eine dritte Wagenspur, zusammen 8,2^m Breite des Fahrdamms und beiderseits ausgekragte Bürgersteige von 3^m Breite, wurde also gleich für den übrigen Straßenverkehr nutzbar gemacht. Sie genügte aber schon vor dem Kriege der starken Verkehrsentwicklung nicht mehr, hatte jedoch neben dem Verkehr der Schnellbahn Düsseldorf—Krefeld nunmehr denjenigen der Überlandbahn Düsseldorf—Moers, der Vorortbahn Düsseldorf—Neuß, zweier Straßenbahn-

linien und einen gewaltig angewachsenen Straßenfuhrwerksverkehr zu bewältigen. Man erwog daher schon vor dem Kriege Abhilfe entweder durch Bau einer weiteren Rheinbrücke oder durch Verbreiterung der alten Brücke. Als Neubaustelle wurde einerseits eine Lage am Rathaus vorgeschlagen, für die sich jedoch fast unüberwindliche Schwierigkeiten in der Einführung der rechtsrheinischen Rampe in die Altstadt ergeben hätten, andererseits eine Lage im Zuge der Haroldstraße, um die südlichen Stadtteile auf kürzerem Wege mit dem linken Rheinufer zu verbinden. Diesem Plan steht aber die Lage in einer scharfen Stromkrümmung, also das Schiffsfahrtsinteresse entgegen. Neuerdings ist man daher bei den Neubauvorschlägen, die weiter verfolgt werden, dazu übergegangen, den neuen Übergang über den Rhein bei Hamm zu suchen, um eine direkte Verbindung mit Neuß und weiterhin mit M.-Gladbach-Rheydt zu erhalten.

Diese weiteren Pläne wurden aber zunächst zurückgestellt, i. J. 1924 die Pläne für eine Verbreiterung der alten Brücke wieder aufgenommen und bis Frühjahr 1926 (Einweihung 20. April 1926) auch durchgeführt, so daß die Brücke zur Eröffnung der „Gesolei“ fertig war. In einem

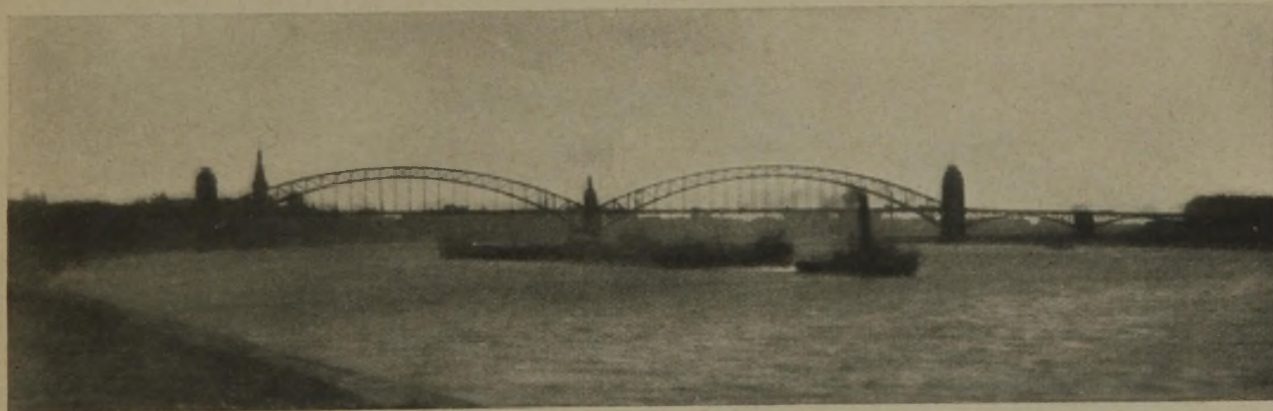


Abb. 1 u. 2. Oben alter Zustand, unten neuer Zustand der Brücke. (Phot. Julius Söhn, Düsseldorf.)

Aufsatz von Reg.-Baurat Daub, Düsseldorf, über den Umbau der Brücke in techn. Beziehung*) wird hervorgehoben, daß man beim Bau der alten Brücke seinerzeit mit einem Mehraufwand von 1,4 Mill. M. eine vierte Fahrspur hätte hinzufügen können, während die jetzige Verbreiterung bei einem Aufwand von rund 4 Mill. M. keinen wesentlich höheren Nutzeffekt erzielt hat; eine zu beherzigende Mahnung für die meist zu ängstliche Festlegung der Breiten großer Strombrücken. Es ist allerdings nochmals zu betonen, daß es sich hier um einen Bau von privater Seite handelt und man sich daher nach den verfügbaren Mitteln richten mußte.

Für den Umbau der Brücke war eine Verbreiterung um zwei Fahrspuren, möglichst Erhaltung des alten Bildes, Benutzbarkeit der Brücke während des Umbaus

Einflusses des Umbaus auf das Stadtbild einige Bemerkungen über den früheren Zustand und die daran vorgenommenen Veränderungen vorausgeschickt werden. Die alte Brücke besitzt, nach den Forderungen der Strombauverwaltung, einen den Strom in zwei Öffnungen von je 181,25 m teilenden Mittelpfeiler, eine für die ästhetische Gesamtwirkung und den Rhythmus des Bauwerks an sich nicht günstige Anordnung. Diese Öffnungen werden überbrückt von Zweigelenkbogen, die sich im Scheitel etwa 22,5 m über Fahrbahn erheben, während Konstruktionsunterkante 10,05 m über höchstes schiffbares Hochwasser gelegt werden mußte. Am rechten Rheinufer schließt sich eine Öffnung von 60 m an, während am linken Ufer noch drei Öffnungen von rd. 63, 57 u. 50 m Spannweite folgen, ebenfalls Zweigelenkbogen und wie die Hauptbogen als



Abb. 3. Brücke vor dem Umbau. (Erbaut 1896—1898.)



Abb. 4. Brücke nach dem Umbau 1925—1926. (Phot. Julius Söhn, Düsseldorf.)

ohne wesentliche Verkehrsbeeinträchtigung und Fertigstellung bis Frühjahr 1926 verlangt. Die Gute-Hoffnungs-Hütte, die Erbauerin des eisernen Überbaues der alten Brücke, sowie Hein, Lehmann & Co., Düsseldorf, wurden zu Entwürfen von der „Rheinischen Bahngesellschaft“ aufgefordert, und die Ausführung wurde nach der Begutachtung durch die Prof. Domke, Ingenieur, Sieben, Architekt, beide in Aachen, der „Gute-Hoffnungs-Hütte“ übertragen, wobei der ursprüngliche Plan der G.-H.-H. zum Teil umgewandelt wurde nach den Vorschlägen von H., L. & Co.

Auf die technischen Einzelheiten soll hier nicht näher eingegangen werden, doch müssen zum Verständnis des

*) Bauingenieur 1926, Heft 43, S. 822 ff. Einige Angaben unserer Darstellung sind dieser Veröffentlichung entnommen. —

Fachwerk ausgebildet, hier aber ganz unter der Fahrbahn liegend. Die Breitenverhältnisse wurden schon erwähnt. Das Bauwerk, dessen Pfeilerbauten s. Zt. Philipp Holzmann & Co. ausführten, ist, wie schon erwähnt, bezügl. der eisernen Überbauten von der Gute-Hoffnungs-Hütte unter Leitung des damal. Dir. Krohn, späteren Professors in Danzig, entworfen und ausgeführt worden. In technischer Beziehung wurde damit ein damals epochemachendes Bauwerk geschaffen. Auch die Linienführung der Konstruktion ist (abgesehen von der schon erwähnten, durch die Örtlichkeit gebotenen Zweiteilung des Hauptsystems) als eine gute zu betrachten.

Den damaligen baukünstlerischen Anschauungen entsprechend, glaubte man aber die Eisenkonstruktion noch durch Aufbauten auf den Pfeilern betonen zu müssen, die

von dem Architekten Prof. A. Schill, damals Lehrer an der Düsseldorfer Kunstakademie, in derben Renaissanceformen entworfen wurden und in zwei torartigen Brückenhäusern auf beiden Uferpfeilern und einem Kolossal-Löwen, dem Wahrzeichen Düsseldorfs, auf dem Mittelpfeiler bestanden. So ergab sich das Abb. 1, S. 33, in der Gesamtheit, Abb. 3, S. 35, vom Ufer gesehen, zur Darstellung gebrachte Bild. Die „Deutsche Bauzeitung“ bezeichnete das Bauwerk im Jahrgang 1898, S. 629, bezügl. der ästhetischen Wirkung als nicht sehr glücklich, allerdings nicht sowohl wegen der Steinaufbauten überhaupt, sondern wegen der schwächeren Betonung des die Brücke besonders charakterisierenden Mittelpfeilers gegenüber den Endaufbauten.

Die neue Gestaltung der Brücke ist in der Weise erfolgt, daß das alte Bauwerk im eisernen Überbau erhalten worden ist und daß die Verbreiterung derart erfolgte, daß in 1,7 m Achsabstand außerhalb der Hauptträger der Stromöffnungen neue Hauptträger gleicher Umrißlinie und Ausfächung angeordnet sind, so daß zwischen diesen noch je ein Radfahrerweg angeordnet werden konnte. Die 8,2 m breite Fahrbahn zwischen den alten Hauptträgern dient jetzt nur dem Verkehr von Straßenfuhrwerken. Kräftige, kastenförmige Querträger umfassen die alten Querträger und tragen außerhalb der Hauptträger je ein Gleis für die Bahnen mit je 3,62 m Breite, daneben liegen je 3 m breite Fußsteige auf den konsolartigen Enden der Querträger, so daß eine Gesamtbreite von 24,84 m zwischen den Geländern entsteht. Möglich wurde diese Anordnung dadurch, daß die Unterkante der Brücke nur 9,14 m über höchstem schiffbaren Hochwasser angeordnet zu werden brauchte, da die benachbarten Rheinbrücken nicht mehr als 9,05 m Lichthöhe zeigen. Eine Verbreiterung des Strompfeilers zur Aufnahme der Auflagersteine der neuen Träger, die zur Aussteifung gegen Ausknicken und gegen Winddruck durch gelenkige Horizontalstützen mit den alten Hauptträgern verbunden wurden, war nicht nötig, wohl aber der Uferpfeiler. Auch eine Verstärkung zur Aufnahme des gesteigerten Schubes war nicht nötig. In einfacher Weise wurden durch weitere Hauptträger die Landöffnungen verbreitert.

Als System des Überbaues wurde auch für die neuen Träger nach Untersuchung der Standfestigkeit der Pfeiler und Widerlager der reine Bogen gewählt, für die beiden Stromöffnungen jedoch das der 3-Gelenkbogen. Um dabei die Mittelkraft aus den ungleichen Schüben der in verschiedenem Gefälle liegenden Hauptträger in zulässigen Grenzen zu halten, wurde das Scheitelgelenk bei dem einen der neuen Träger in den Untergurt, beim anderen in den Obergurt gelegt, was äußerlich wenig in Erscheinung tritt. In technischer Beziehung stellt sich der Umbau als eine hervorragende Leistung dar.

Diese Umgestaltung der Brücke, die also die Linienführung der Konstruktion selbst in keiner Weise verändert, bedingte jedoch die Beseitigung der früheren Brückenaufbauten, so daß sich die Brücke nunmehr als reines Ingenieurbauwerk zeigt, wie es die Abb. 2 u. 4, S. 33 u. S. 35, darstellen. Es entspricht diese Lösung

unserer heutigen Anschauung nach „reiner Sachlichkeit“, die alles nur Dekorative vermissen, die Konstruktion allein zur Wirkung kommen lassen will. Im vorliegenden Falle hat der ästhetische Gesamteindruck zweifellos gewonnen, und es ist durch die Beseitigung der hochragenden Brückenhäuser auf der Düsseldorfer Seite namentlich ein Motiv beseitigt, das für den Ausbau an der Rheinfront auf dem Ausstellungsgelände unterhalb der Brücke, wie Kreis sie durchgeführt hat, eine starke Beeinträchtigung gewesen wäre. Es ist das Verdienst des Architekten Lyonei Wehner, Düsseldorf, daß er seinen Einfluß als Stadtverordneter dahin geltend gemacht und sich als Baukünstler dafür mit Nachdruck eingesetzt und dabei mitgewirkt hat, daß die Brücke unter Beseitigung der Aufbauten ihre heutige Gestalt erhielt.

Auch wir stehen auf dem Standpunkt, daß eine weitgespannte eiserne Brücke in erster Linie ihre Wirkung durch ihre gesamte Linienführung bei entsprechender konstruktiver Ausgestaltung im Einzelnen erhalten soll und des schmückenden Beiwerks nicht bedarf, dadurch nicht in ihrer Wirkung gesteigert oder verschönert wird. Wenn dafür allerdings als Beweis Beispiele, wie die älteren Kölner Rheinbrücken, angeführt werden, so können wir diese Beweisführung an sich nicht für durchschlagend halten, denn hier können die baulichen Zutaten weder in ihrer Beziehung zum Bauwerk noch in ihren Einzelheiten als glücklich gelöst betrachtet werden. Auch zur Zeit ihrer Entstehung schon hat sich starker Widerspruch dagegen erhoben. Andererseits können sich Bauwerke, wie die Straßenbrücke über den Rhein in Worms des damaligen Stadtbaumeisters in Worms, späteren Oberbaurats und Professors in Darmstadt, Karl Hofmann, die man in Bezug auf ihre Konstruktion mit den späteren weitgespannten Eisenbrücken allerdings nicht direkt in Parallele stellen kann, mit ihren wuchtigen Tortürmen auch heute noch behaupten, wenn wir auch sie als Kind ihrer Zeit bewerten müssen.

Es kommt eben in hohem Maße auch darauf an, wie die Lösung gestaltet wurde und ferner vor allem auf die örtlichen Verhältnisse. An den flachen Ufern des Rheins bei Düsseldorf paßt sich die reine, kühn gespannte, elegant geschwungene Eisenkonstruktion ohne jede Zutat zweifellos besser in das Landschaftsbild ein, weil die Brücke jetzt nur als das wirken will, was ihren eigentlichen Zweck ausmacht, die Verbindung der Ufer, nicht aber eine tonangebende Rolle im Stadtbild spielen will, für dessen Ausgestaltung nun die Bahn freigemacht wurde. Andere Örtlichkeiten erfordern unter Umständen auch heute noch andere Lösungen, und wenn z. B. die neue Eisenbahnbrücke in Meissen in ihrer „reinen Sachlichkeit“ zwar als ein neuzeitliches, charakteristisches Ingenieurbauwerk anzusehen ist, das in seiner Linienführung auch einem neuzeitlichen ästhetischem Empfinden entsprechen mag, auf das wir uns freilich erst umstellen müssen, so können wir uns doch dem Urteil nicht anschließen, daß das Bauwerk dort auch die richtige Lösung für den Charakter der Örtlichkeit sei. —

— Fr. E. —

Über kahle Brandgiebel im Großstadtbild.

Von Professor Alphons Schneegans, Dresden. (Hierzu 18 Abbildungen.)



Jeder von uns kennt die Erscheinung von kahlen Brandgiebeln, die eine der vielen Häßlichkeiten der modernen Stadt bedeuten. Aus welchen Gründen sie entstanden sind, weiß Niemand außer den vergilbten Akten der Gemeindeverwaltung; diese Giebel werden mit allerhand Darstellungen bemalt, die als Reklamedienen. — Ich möchte aber die Frage aufwerfen, ob es nötig ist, daß dem so sei, und ob nicht bei gutem Willen Möglichkeiten gegeben wären, dem abzuhelpen und dadurch das Stadtbild zu verbessern.

Um diesem Problem beizukommen, habe ich drei Beispiele aus Dresden gewählt, die ich der Reihe nach besprechen will:

Als erstes diene die Ecke Moritzstraße und Ringstraße (Abb. 1 bis 4, S. 36). Die Abb. 1 u. 2 geben den heutigen Zustand wieder. Abb. 2 zeigt im Grundplan, wie die Baumasse A rechtwinklig abschließt und einige Bauvorlagen als Widerlager zu den vorhandenen inneren Mauern dienen. Es ist hier wohl im Durchbruch der Johann-Georgen-Allee zum Ring der Ausgangspunkt für die jetzige Gestaltung zu suchen. Die gegenüberliegende Baumasse B ist zu den angrenzenden Straßenzügen schräg gestellt, offenbar, um die Linienführung der Straßenbahn von der Johann-Georgen-Allee in schlankerer Form in den

Ring münden zu lassen, und ist gegenüber A ein jüngerer Bau. Die Linie a—b der Baumasse A gibt aber an, welche Absichten die Stadtverwaltung in der Zukunft verfolgt, nämlich bei Gelegenheit auch hier die Schrägstellung eines neuen Baues durchzuführen.

Nun wissen wir alle, daß Gebäude mit spitzen oder stumpfen Winkeln an ihren Ecken schwer zu angenehmen Gestaltungen zu führen sind und daß besonders die Dachausmittlung fast immer Unnatürlichkeiten mit sich bringt, die dem Ganzen zum Schaden gereichen. Sollte aber die Baumasse A einer neuen Bebauung zugeführt werden, so wäre zu wünschen, daß nicht nur die Linienführung der Straßenbahn dafür maßgebend würde, sondern in erster Linie das Straßenbild. Dies nur nebenbei.

Auf Abb. 1 erblicken wir, was aus dem verbleibenden Brandgiebel heute gemacht worden ist. Die 5 Widerlager gehen hoch und werden an den Außenseiten des Giebels oben jeweils mit einem kleinen Gesims zusammengehalten, während die mittlere Vorlage frei endigt und mit einer Figur bekrönt ist. Eine schwache baldachinartige Horizontale oben darüber ist angemalt und soll wohl den Zusammenhalt beschließen. Im übrigen hat ein Lampengeschäft die äußeren Felder für ihre Reklame benutzt. Im untersten Teile des Giebels erblickt man wechselnde Reklamen. Die Form des Brandgiebels tritt aber weiter in

der unangenehmsten Weise auf und die Reklamen vermögen nicht den Beobachter darüber hinwegzutäuschen wie häßlich die Erscheinung im Stadtbild steht.

Denkt man aber daran, diese Häßlichkeit zu mildern, so wird man bald zur Erkenntnis kommen, daß mit Malerei allein das nicht möglich ist, sondern daß nur durch Massen dem entgegengewirkt werden kann. Und so mögen die Abb. 3 u. 4 Gedanken wiedergeben, die vielleicht auf einen besseren Weg weisen können.

Im Grundplan, Abb. 4, ist dargestellt, wie eine Straßenbahnwarte dem Giebel vorgelagert wurde, während die Bauvorlagen als Widerlager nicht mehr sichtbar sind, indem die Zwischenfelder ausgefüllt wurden. Auf dem Bürgersteig hält sich heute immer in großer Zahl das

den äußeren Flächen als Wand zusammengezogen, die nach der Mitte sich sogar etwas verstärken; sie werden von einem Gesims abgeschlossen, das nun nach der Mitte zu auf den ursprünglichen Grund zurückgeht und vielleicht in der Zeichnung so verstärkt wird, daß die Erscheinung einer Nische vorgetäuscht wird. Die mittlere Vorlage ist erhalten und endigt in freier Formgestaltung, während rechts und links zwei schwach vortretende Halbsäulen auf einer nach vorn gebogenen Brüstung stehen und nach oben frei miteinander verbunden sind. Es ist hier an eine plastische Reklame für die Sektfirma Kupferberg-Gold gedacht. Der Name der Firma selbst prangt in den unteren Flächen, jedoch nicht als einfache Malerei, sondern auch in schwach-plastischer Form, wobei selbst-

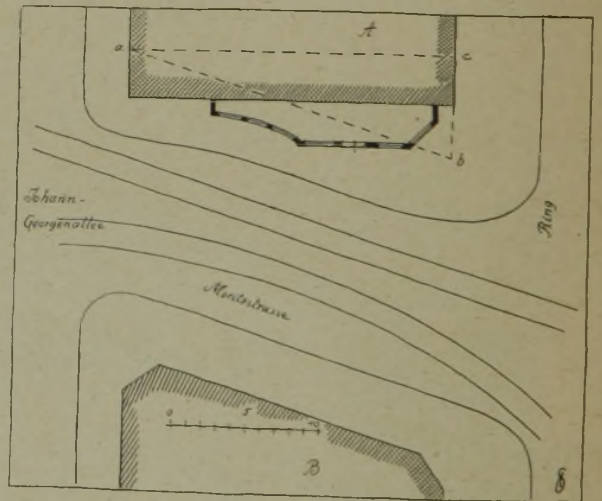
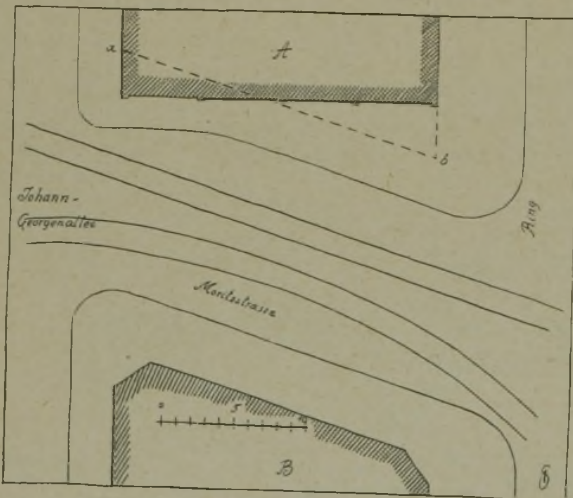
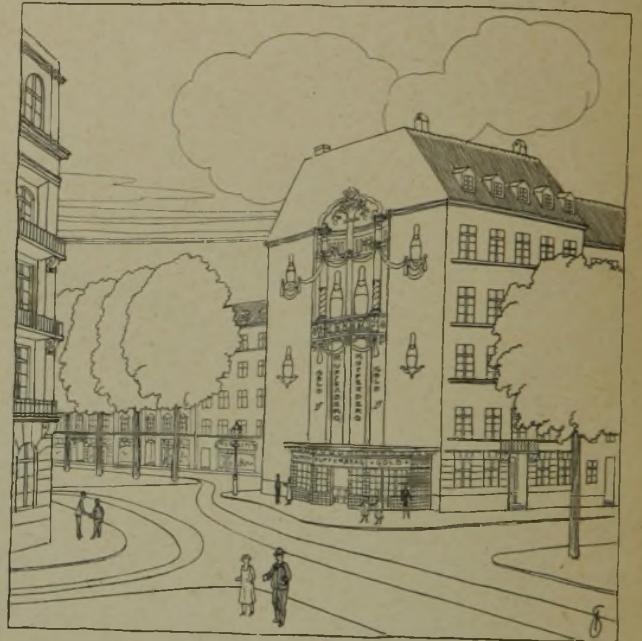
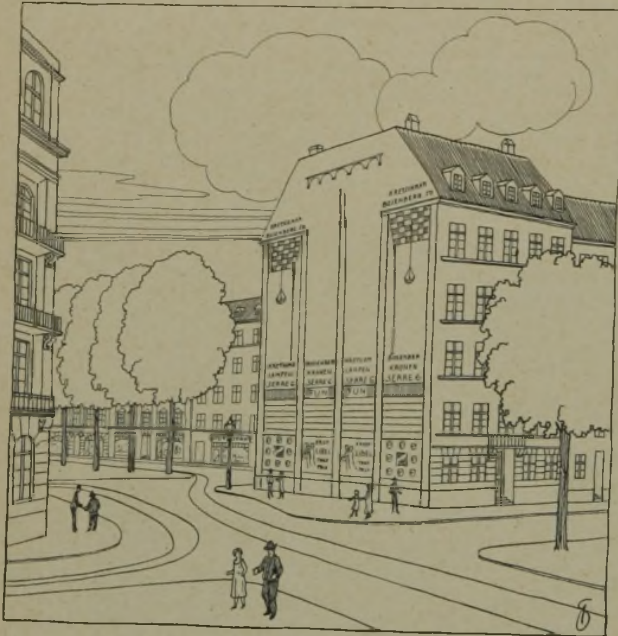


Abb. 1 u. 2. Alter Zustand.

(Lageplan 1:500.)

Abb. 3 u. 4. Neuer Zustand.

Beispiel 1. Ecke Moritz- und Ringstraße in Dresden.

wartende Publikum auf, so daß ihm eine solche geschützte Halle von großem Vorteil wäre, aber die Warte selbst dürfte wohl auch als Reklameobjekt von irgendeinem Geschäft selbst ausgeführt werden können und würde wahrscheinlich wirksamer dem Reklamezweck dienen.

Kommen wir aber noch kurz auf die Möglichkeit zurück, daß die Baumasse A abgerissen werden würde, so erscheint mir eine Begrenzungslinie a—c für die Gestaltung viel besser und natürlicher als a—b. Daß dann die beiden Baumassen A und B nicht parallel wären, ist sicher vollständig gleichgültig, denn der Beobachter wird sie nie suchen, hingegen sicherlich die Frontgestaltungen der Bauten betrachten. Die Parallelität der beiden Baumassen ist nur für den Geometer von Vorteil, der dann die verstellbare Reißschiene in seinen Zeichnungen nur einmal zu stellen braucht.

Abb. 3 gibt den äußeren Aufbau wieder. Die Bauvorlagen als Widerlager zu den inneren Wänden sind an

verständlich noch die Farbe hinzukommen soll, wie auch die Lichtreklame für die Abendzeifen zu sorgen hätte.

Die kleine Warte am Fuße des Brandgiebels nimmt nun als Masse das Ganze auf und vermittelt auf diese Weise die Verbindung zur Straße. Sie dient der gleichen Firma als Reklame und ist von ihr errichtet.

Vergleicht man aber die Abb. 1 u. 3, so sieht man, wie auf Abb. 1 das Interesse des Beschauers auf die äußeren Teile des Giebels gerichtet wird und somit die häßliche Giebelform unbedingt in die Augen springen muß, während auf Abb. 3 das Interesse des Beschauers nach der Mitte konzentriert wird und somit die Giebelform für den Beschauer vielleicht an Bedeutung verlieren muß. Diese Wirkung erhöht sich aber besonders dadurch, daß nicht einfache Malerei als Reklame auftritt, die auch weniger Zweck hat, sondern die schwach-plastische Auffassung mit Farbe vermischt.

Auf diese Weise könnte vielleicht der heutige Zustand verbessert werden, und zwar zugunsten des Publikums, das auf die Straßenbahn wartet, wie desjenigen, der als Käufer auftritt, und zugunsten der Firma, die ihre Ware anpreist. Es sei aber hinzugefügt, daß nicht jede Ware für eine solche Reklame sich eignet. Die Lampenfirma auf Abb. 1 gibt wahrscheinlich viel Geld aus für eine Art Reklame, die ganz wirkungslos ist. Auch Zigarren oder Konfektion könnten sich dafür nicht gut eignen, aber vielleicht Maschinen, Juweliergeschäfte, Blumen, Schuhe usw. Auch dies wird von den Kaufleuten meist zu wenig beobachtet.

Der Verkehr an dieser Stelle ist nur nach der Carola-
brücke gerichtet und der Verkehrsweg am Hasenberg hat gar keine Bedeutung, auch ist unbekannt, aus welchen Gründen Straßenbahngleise dort hinunterführen, da keine Bahnen dort fahren und der Hasenberg nur als Zugang für wenige Leute nach den Dampferhaltestellen dient.

Etwas Häßlicheres und Unnatürlicheres als Abb. 5 kann man sich kaum vorstellen. Am Fuße des kahlen Giebels sind auch Buden für Bauarbeiten aufgestellt und Wagen der städtischen Tiefbauverwaltung stehen da, weil der Ort eben ganz und gar außerhalb des Verkehrs liegt.

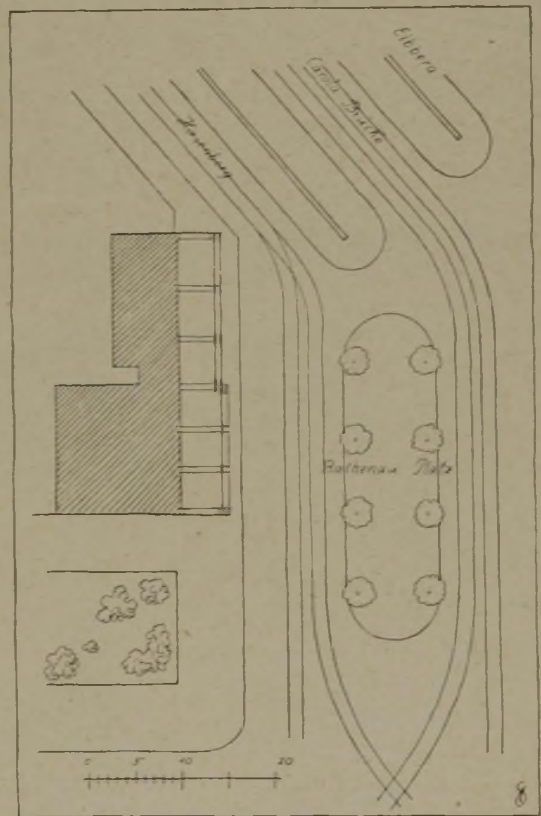
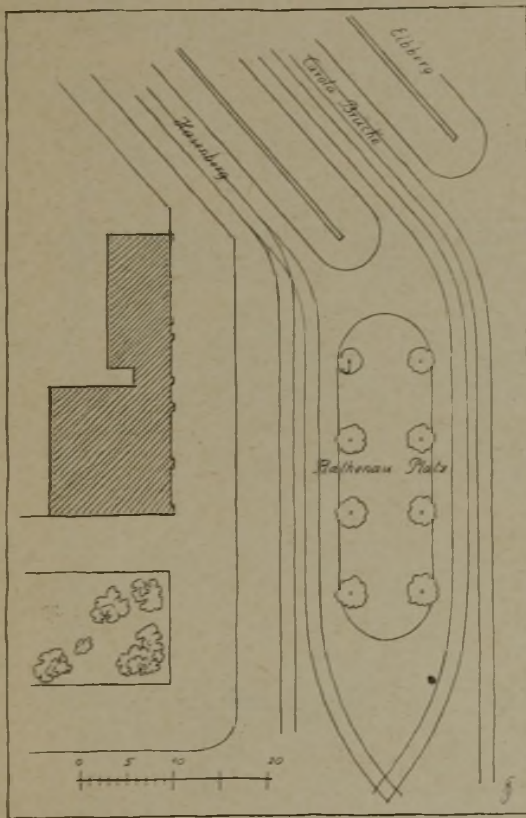
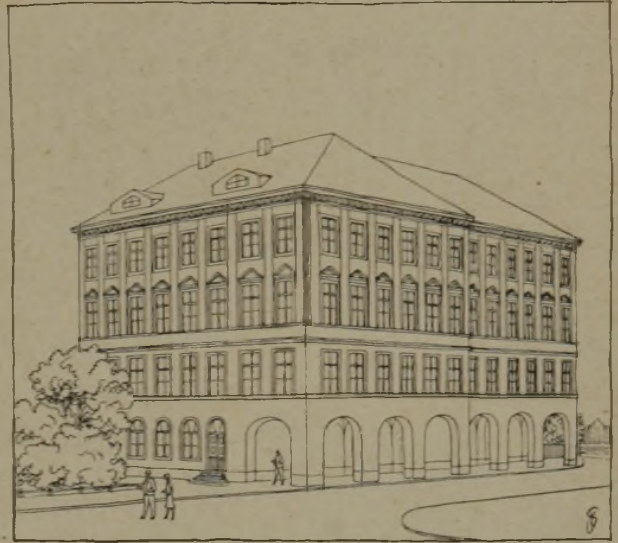
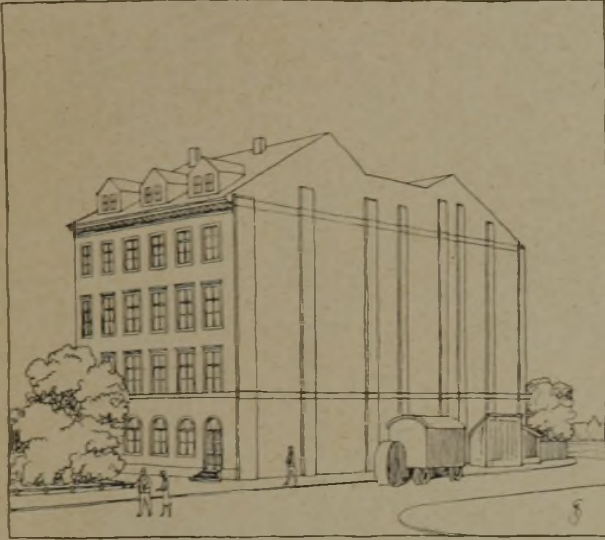


Abb. 5 u. 6. Alter Zustand.

(Lageplan 1 : 800.)

Abb. 7 u. 8. Neuer Zustand.

Beispiel 2. Am Rathenau-Platz in Dresden.

daß eine gleiche Reklameart nicht für jede Ware gleiche Wirkung auslöst.

Das zweite Beispiel liegt am Rathenau-Platz. Das heutige Bild zeigt Abb. 5 und 6, oben. Der Grundplan, Abb. 6, zeigt auf der linken Seite des Platzes eine Baumasse, die, soviel ich weiß, der jüdischen Gemeinde gehört und ihre Hauptfront nach einer kleinen gärtnerischen Anlage richtet. Zum Rathenau-Platz zu besteht die ganze lange Seite aus einem einzigen kahlen Brandgiebel, der ebenso, wie in der Moritzstraße, durch Bauvorlagen als Widerlager zu den inneren Wänden aufgeteilt ist.

Man fragt sich unwillkürlich, ob dieser Zustand so bleiben muß und ob denn gar keine Möglichkeit besteht, das Straßensbild etwas zu verbessern, ohne Jemandem in seinen Interessen zu schaden.

Auf den Abb. 7 und 8, oben, ist versucht, eine solche Verbesserung vorzuschlagen. Abb. 8 zeigt im Grundplan in Höhe des Erdgeschosses einen Laubengang, der aber nach oben zu volle Geschosse aufnahm. Die äußere Erscheinung ist auf Abb. 7 dargestellt.

Es ist klar ersichtlich, wie nun das Gebäude auch ein Gesicht nach der Seite bekommen hat, indem der Haupt-

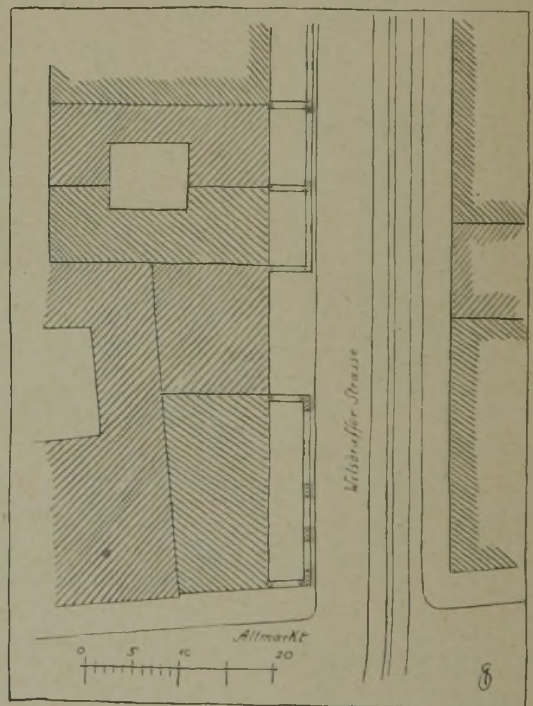
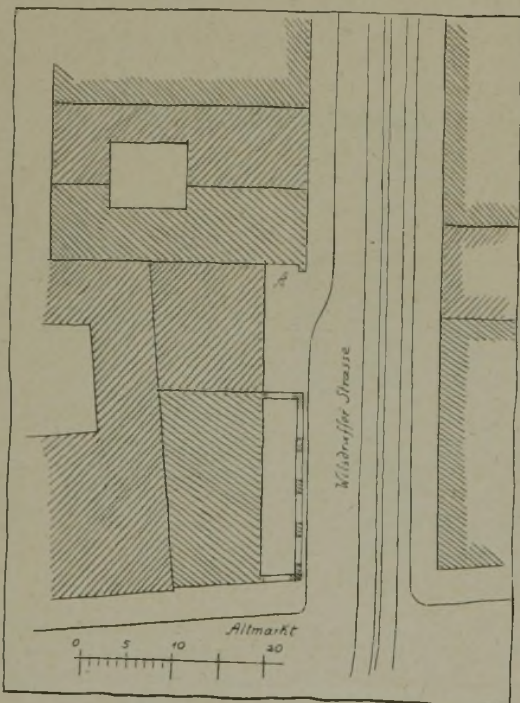
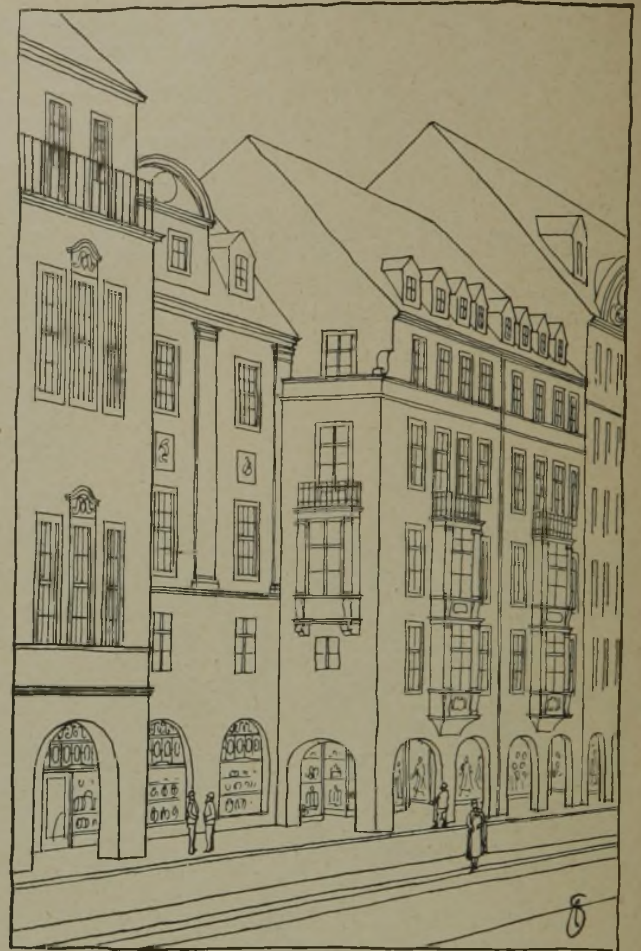
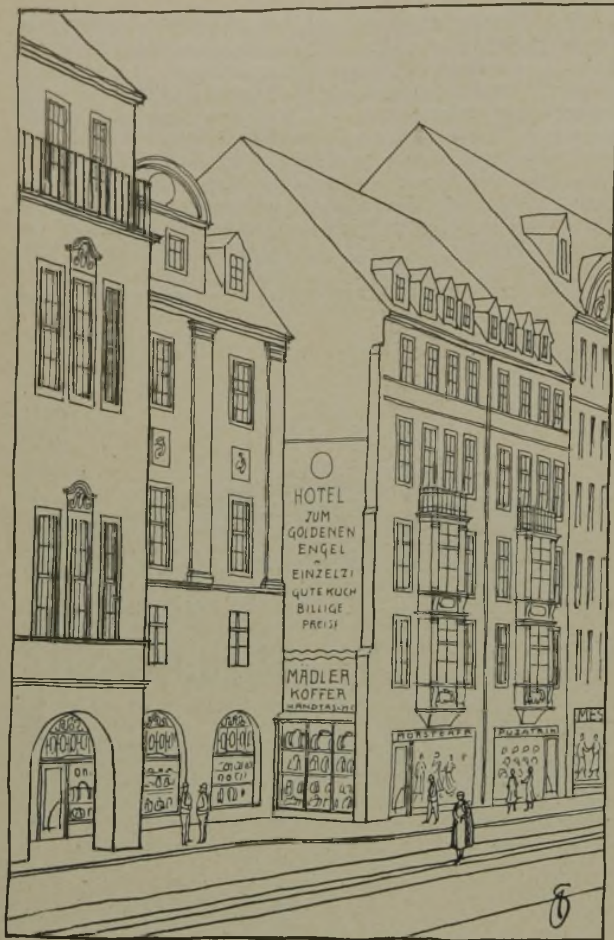


Abb. 9 u. 10. Alter Zustand.

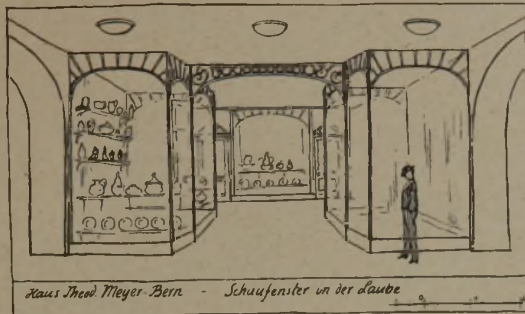
(Lageplan 1 : 800.)

Abb. 11 u. 12. Neuer Zustand.

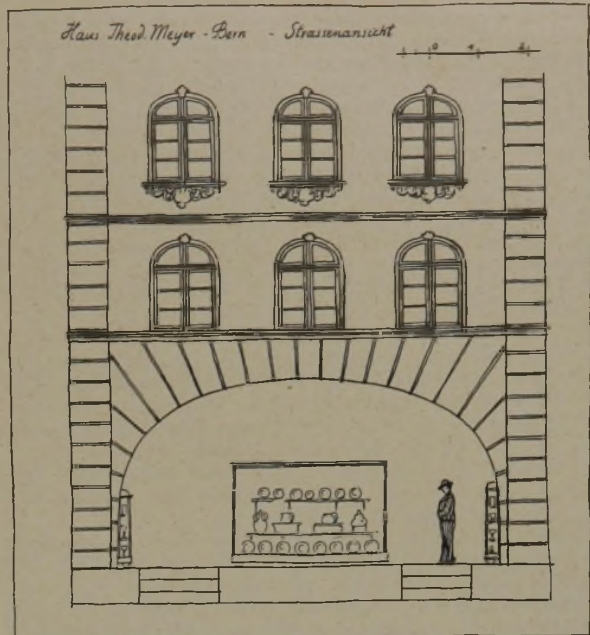
Beispiel 3: Wilsdruffer Straße Nähe Altmarkt in Dresden.

teil des Hauses nach dem Platz verlängert wurde und das nach hinten zu gelegene Nebenhaus nach dem Platz verbreitert worden ist. Die Architektur ist ein bißchen stärker entwickelt worden und die Achsen der Fenster gehen in gleicher Weise auf allen Fronten durch. Der Laubengang schließt nach dem Platz zu die Gebäude nach unten ab, seine Hauswand ist ohne Öffnungen und er selbst bedeutet nichts anderes als den alten Bürgersteig, der nun bedeckt ist. In Bezug auf die Verhältnisse, die dem Verkehr dienen, ist nichts am alten Zustand geändert. Es sind nur neue Rechtsverhältnisse entstanden dadurch, daß der Bürger-

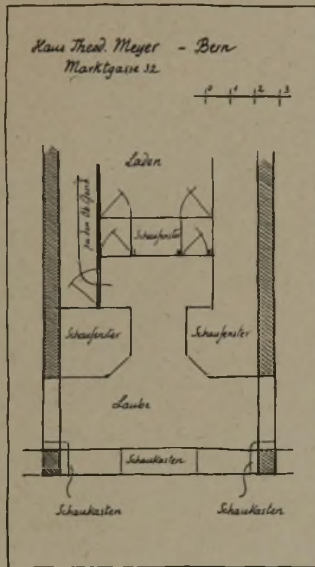
steig überdeckt ist mit Baumassen, die nicht der Stadt gehören. Diese würde also in irgendeiner Form dem Eigentümer eine Konzession erteilt haben, die ihr Geld einbrächte. Wenn man aber bedenkt, daß heute der kahle Brandgiebel nicht einmal Reklamezwecken dient, so würde der Vorschlag allen Beteiligten Vorteil bringen. Was die Rechtsverhältnisse von Laubengängen anbetrifft, so ist es im allgemeinen so, daß der Laubengang selbst dem Eigentümer des Grund und Bodens gehört. So ist es zum Beispiel in Bern, wo viele Straßenzüge von Laubengängen begleitet sind, auch in Görlitz. Der



Haus Theod. Meyer - Bern - Schaufenster in der Laube

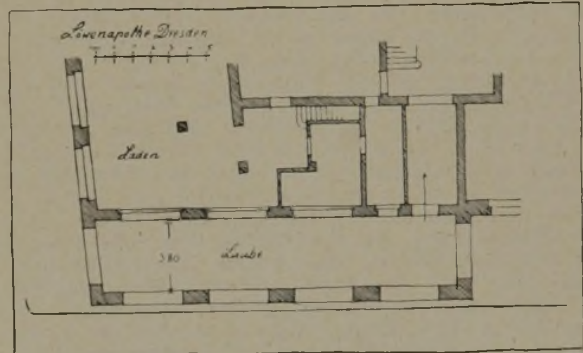


Haus Theod. Meyer - Bern - Strassenansicht



Haus Theod. Meyer - Bern
Marktstrasse 12

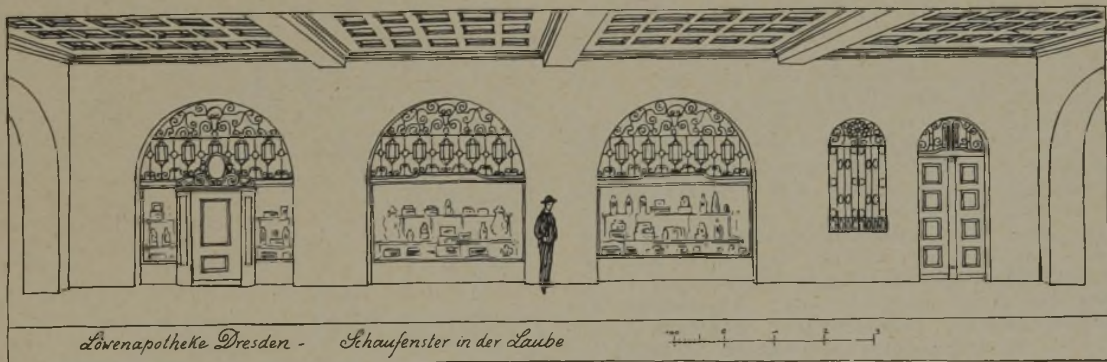
Abb. 13—15.
Haus in Bern.
Fassade 1 : 150,
Grundriß Laden
(1 : 300.)



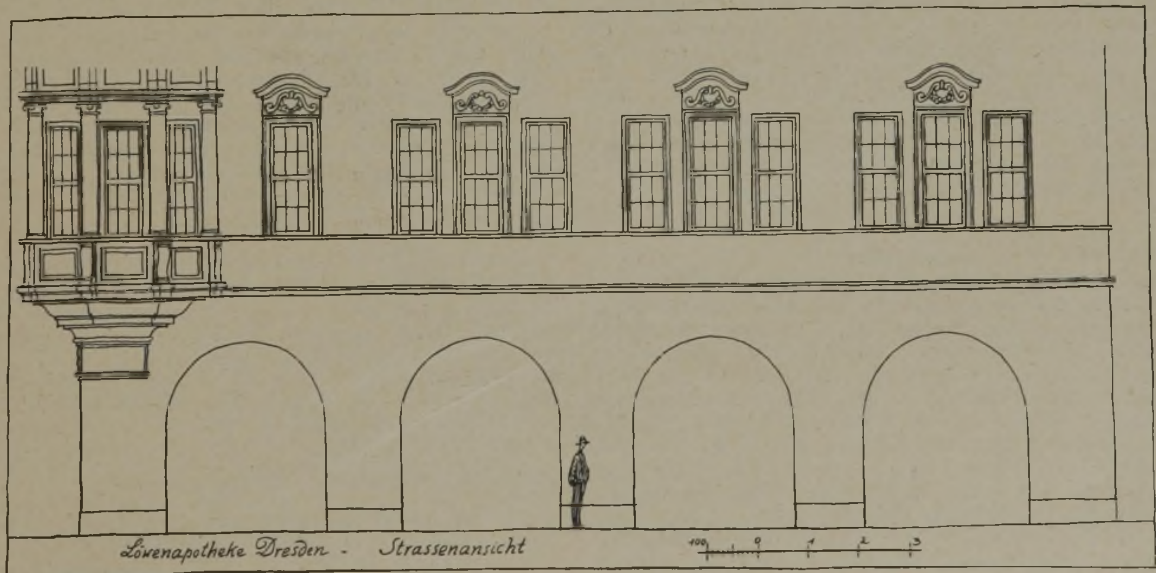
Löwenapotheke Dresden

Abb. 16 (rechts).
Grundriß
Löwenapotheke
Dresden (1 : 400.)

Abb. 17 u. 18 (unten). Schaubild und Fassade der
Löwenapotheke in Dresden. (Maßstab 1 : 150.)



Löwenapotheke Dresden - Schaufenster in der Laube



Löwenapotheke Dresden - Strassenansicht

Bürgersteig liegt also an sich auf dem Grund und Boden eines Privatmannes, und letzterer hat ihn auszuführen, zu unterhalten und zu reinigen. In unserem Falle wäre es anders, indem der Bürgersteig auf Grund und Boden der Gemeinde läge, aber über ihm sich Gebäudeteile eines Privatmannes befinden. Ein gleicher Zustand besteht beim Laubengang der neuen Börse in Essen. Er hat also Vorgänger.

In rechtlichen Verhältnissen wäre dieser Zustand also möglich, baulich durchaus zulässig, für die Erscheinung des Platzes sicher eine merkbare Verbesserung.

Als drittes Beispiel des vorgenommenen Themas führe ich den Leser in die Wilsdruffer Straße führen (Abb. 8—12, S. 38). Kommt man vom Altmarkt in die Straße hinein, so hat man links die von Erlwein erbaute Löwenapotheke mit dem Laubengang an der Ecke des Altmarktes. Dahinter geht die Bauflucht zurück auf die heute geltende Linie, während weiter unten die älteren Gebäude die frühere Bauflucht einnehmen und die Straße dadurch beengt wird. Die Anlage des Laubenganges ist nur deshalb erfolgt, um vom Altmarkt her die Wilsdruffer Straße für das Auge enger mit Baumassen zu umsäumen, also um der Geschlossenheit des Platzes zu dienen, was auch durchaus gelungen ist.

Würden die heute in der alten Bauflucht gelegenen Häuser abgerissen, so müßten sie 4 m weiter zurück in der neuen Bauflucht wieder aufgebaut werden und der Eigentümer würde 4 m Grund und Boden einbüßen. Es ist nicht anzunehmen, daß die Betroffenen sich beeilen werden. Heute besteht also an der Stelle A. Abb. 10, ein Stück kahler Brandmauer, die wahrscheinlich noch lange als Zierde des Stadtbildes herrschen wird und nur zu Reklamezwecken Verwendung findet, Abb. 9.

Es sieht aus wie ein Provisorium, besonders noch, da eine Bauvorlage an der Front als Widerlager zur Fassade kräftig in den Verkehrsraum hineinragt. Schön kann man diese Ecke nicht nennen, aber die Stadtverwaltung scheint kein Interesse daran zu haben, solche Häßlichkeiten zu verbessern, und ist schon ganz beruhigt, wenn sie das Ortsgesetz mit dem Zurückweichen der Bauflucht erlassen hat. Mit dem Gefühl, ihre volle Pflicht erfüllt zu haben, läßt sie alles weitere auf sich beruhen.

Man kann sich aber fragen, ob nicht Wege möglich wären, auch hier ein bißchen an die Bürgerschaft zu denken und an ihr Verlangen nach Schönheiten der Stadt, und so möchte ich auch für diesen Fall Erörterungen Platz greifen lassen, die vielleicht wert sind, überdacht zu werden. In Abb. 11 u. 12 sind diese Gedanken zu Papier gebracht. Abb. 12 zeigt, wie ein Laubengang im Erdgeschoß angeordnet ist, ähnlich wie der von Erlwein, und Abb. 11 gibt die Ecke wieder, die nun mit einem Erker und Fenster auch nach der Seite ihr Auge wendet.

Die Bauvorlage ist von einer Baumasse ganz aufgenommen, die oben schließlich als kleine Terrasse aufhört, und diese ganzen Gestaltungen werden das Interesse des Beschauers vom Giebel selbst ablenken und so vielleicht das Stadtbild verbessern. Es ist nicht eine restlose Lösung, denn diese besteht nur in der vollen Zurückstellung der Häuser selbst, aber so lange diese nicht erfolgt, ist dieser Zustand dem jetzigen vorzuziehen.

Es bedürfte allerdings eines neuen Ortsgesetzes, das die Grundeigentümer verpflichtete, innerhalb einer gewissen Frist im Erdgeschoß Laubengänge zu errichten. Der Laden selbst würde im Erdgeschoß also um 4 m zurückversetzt werden müssen, hätte also Verlust an Raum, aber oben würde alles so bleiben wie heute, nur daß die neuen Fenster nach der Seite erlaubt würden. Der Bürgersteig erhielt die für später vorgesehene Lage und der Straßendam würde mit einem Male 4 m breiter. Wer die Verkehrsverhältnisse kennt, müßte das begrüßen.

Sollte aber später mal der Grundeigentümer sein Haus niederreißen und neu bauen, so wäre er gezwungen, seine Front in die neue Bauflucht zurückzusetzen.

Vermischtes.

Eine städtebaul. Studienreise nach Holland und England wird vom 26. Mai bis 4. Juni 1927 wiederum von der Deutschen Gartenstadt-Ges. (Berlin N.W. 6, Luisenstr. 25 II) vorgenommen. Die Studienreise beabsichtigt, die rühmlich bekannten Leistungen Hollands auf dem Gebiete des Wohnungsbaus, des Städtebaus und der Gartenvorstadtbewegung vorzuführen. Es werden Hilversum, Amsterdam und Rotterdam unter Führung der städt. Behörden besichtigt. In England sind sodann die großartigen Leistungen des Londoner Grafschaftsrats und der Gartenvorstadtbewegung das Ziel der Besichtigungen. Neben Siedlungen des ersteren ist vor allem der Besuch von Hammersmith, der Gartenvorstadt Hampstead, sowie der Garten-

So wäre für die Zukunft gesorgt wie heute, aber auch die Gegenwart käme zu ihrem Recht.

Noch etwas aber vom Laubengang als solchem. Abb. 16—18, S. 39, zeigt den Laubengang Erlweins. Im Grundriß, Abb. 16, sehen wir deutlich, wie die massiven Pfeiler der Straßenflucht im Innern des Laubenganges wieder vorkommen. Das Schaufenster ist also in seiner Größe und Form konstant und unveränderlich. Abb. 18 gibt die Straßenfront, Abb. 17 das Innere des Laubenganges.

Es wird heute sicher oft die Meinung bestehen, daß der Laubengang für die Bedingungen des modernen Kaufmannes ungünstig ist. Der Laden wird sicherlich dunkler, die Lichtverhältnisse sind verschlechtert. Man muß sich aber veranschaulichen, daß vom Schaufenster her nie besonders viel Licht in den Laden dringt, da der Kaufmann sein Schaufenster mit allerlei Aufsätzen in Holz und Stoff anfüllt, die das Eindringen von Licht verhindern. Vor allen Dingen aber wünscht der moderne Kaufmann ungehemmte Möglichkeiten der Entwicklung seines Schaufensters, denn die Schaustellung der Ware ist für ihn Lebensfrage. Dem hat allerdings Erlwein nicht Rechnung getragen und eigentlich nur Äußerlichkeiten vergangener Zeit in seinen Laubengang in unsere Zeit übertragen.

In diesem Zusammenhang möchte ich den Leser nach Bern führen, wo alte Laubengänge in der glänzendsten Weise für die Bedingungen des modernen Kaufmanns umgebaut wurden, ohne viel Wesen davon zu machen. Das liegt dem Schweizer nicht, aber um so beachtenswerter sind die dortigen Anlagen.

Auf Abb. 13—15, S. 39, ist ein Haus in der Marktgasse in Bern dargestellt. Aus dem Grundriß, Abb. 14, geht hervor, wie die innere Seite des Laubenganges vollständig für die freie Entwicklung eines Schaufensters unter neuesten Begriffen gestaltet ist, indem die Stützen weit zurückgelegt und in Eisen ausgeführt sind, um möglichst dünn zu bleiben. Für die Schaustellung der Ware ist aber in der großzügigsten Weise gesorgt, wohl durch Opfer an Nutzungsplatz für den Laden selbst, aber der Kaufmann schätzt die Schaustellung so hoch, daß solche Anlagen überall entstehen, auch in Berlin und Dresden.

Die Straßenseite, Abb. 14, des Laubenganges ist in einem weiten Bogen genommen, wobei noch ein Platz für transportable Schaukästen am Bürgersteig entsteht.

Die äußere Erscheinung des Schaufensters zeigt Abb. 13. Sie erinnert lebhaft an die eleganten Ausführungen der Firma Theodor Hildebrand in Berlin, Henniger in Dresden.

Im übrigen sagten mir die Kaufleute in Bern, daß dort jeder Laden, der im Laubengang liegt, höher berechnet wird als andere. Als Grund dafür wurde angeführt, daß das Publikum auch bei Regen und Schnee vor den Schaufenstern stehen bleiben kann, daß bei schlechtem Wetter weniger Schmutz in den Laden gebracht wird, daß die Ware aber, besonders Textilien, unter der Sonne nicht zu leiden hätten. Eine Beeinträchtigung der Lichtverhältnisse des Ladens wurde gar nicht hervorgehoben, da das meiste Licht von einem inneren Hofe einfällt.

Wenn die Schweizer so modern vorgehen, so müssen wir gestehen, daß sie uns vorangeeilt sind. Sollen Laubengänge heute entstehen, so haben sie aber den heutigen Bedingungen des Kaufmanns Rechnung zu tragen. Das ist bei der Löwenapotheke in Dresden nicht geschehen. —

Ich bin am Ende meiner Betrachtungen. Sie sollten darin gipfeln, auf Teile unserer Stadtbilder den Finger zu richten, die in allen unseren Städten sich vorfinden, und die Frage aufwerfen, ob nicht Möglichkeiten beständen, diese Häßlichkeiten zu verbessern. Es sind keine großen baulichen Aufgaben, aber sie gäben manchem Architekten Arbeit und Brot, das Ansehen unserer Städte würde gewinnen und alle Beteiligten hätten davon Vorteil. —

städte Welwyn und Letchworth geplant. Die Einschaltung von 2 freien Tagen wird unter kundiger Führung die Besichtigung Londons und versch. soz. Einrichtungen vermitteln. Reisekosten von Emmerich bis zurück nach Hook van Holland einschl. Hotels und Verpflegung 400 M. Über die Pfingsten kommt noch eine Anschlußreise nach Oxford, Stratford on Avon, Birmingham und Bournville in Frage. Die Teilnehmerzahl ist beschränkt. —

Inhalt: Städtebauliches aus Düsseldorf. — Über kahle Brandgiebel im Großstadtbild. — Vermischtes. —

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