

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN, VERKEHRSWESEN, VERSORGENGS-ANLAGEN

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

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

61. JAHRGANG

BERLIN, DEN 21. MAI 1927

Nr. 10

Nordelbische Marsch-Erschließung Hamburgs

für Industrie- und Wohnsiedlungen.

Von Oberbaudirektor Leo, Hamburg. (Schluß aus Nr. 9.)

Das Industriegebiet im Billbrook und Moorfleth. (Abb. 8, S. 70, in Nr. 9.)

Der nördliche Teil dieses Industriegebietes wurde teils mit trockenem Geestsandboden, teils mit aufgespültem Baggerboden auf die Höhe von + 6,90 m gebracht, soweit die vorhandene Industriebebauung es irgend zuließ. Dieser niedrigere Teil wird durch den vom Billekanalsystem abzweigenden Billbrookkanal vom südlichen, auf + 9,20 m aufzuhöhenen Gebiet getrennt. Der Plan dieses südlichen Gebiets ist in seiner Gestalt beeinflusst durch den Wunsch, tiefe Plätze für die Industrie mit Straßenfront und Gleisanschluß einerseits und mit Wasserfront an den schleusenfreien, von der Elbe abzweigenden Kanälen andererseits zu gewinnen. Ferner ist der in seiner Form nicht ohne weiteres verständliche Plan bestimmt durch die vorhandenen Eisenbahnanlagen und ihrem großen im Bau begriffenen neuen Verschiebebahnhof Billwärder. Die von Süden kommende Marschbahn wird im Norden Billbrooks mit der 1905 erbauten Industriebahn verbunden. Durch eine Abkürzungslinie zwischen Stich- und Tidekanal

soll später die Marschbahn mit den Anlagen der Reichsbahn bei Tiefstaek verbunden werden. An diese Abkürzungslinie soll sich die geplante Verlängerung der Rothenburgsorter Hochbahnlinie nach Osten anlehnen. Eine weitere Personenverbindung des Industriegebietes mit den Wohngebieten kann durch die im Plan angedeuteten Straßenbahnlinien geschaffen werden. In einem zwischen den neuen Gleisanlagen der Reichsbahn eingeschalteten Übergabebahnhof kann die Übergabe zwischen Industriebahn und Reichsbahn stattfinden. Kreuzungsfrei unter den Gleisen der Reichsbahn durchgeführte Anschlußgleise stellen die Verbindung des Übergabebahnhofs mit den Industriegleisen nördlich und südlich der Reichsbahn und mit einem nördlich von ihr geplanten Hamb. Verschiebebahnhof her.

Ausführungen.

Vor Ausführung der beiden Kanäle nördlich der Reichsbahn und der Durchbrechung des Reichsbahndammes mit einer Brücke zwecks Durchführung des Tidekanals mußte ein neuer Hochwasserschutz als Ersatz für den als zweiten Hochwasser-Schutzdeich



Abb. 12. Rampe der Marschbahn u. d. unteren Ladeweges (nach Süden gesehen). Links vom Damm ab- und hochgedrückte Bodenmassen.

gegen die Elbe dienenden Hamburg—Berliner Bahndamm geschaffen werden. Zu diesem Zweck schüttete man den aus Abb. 11, S. 71, in Nr. 9, ersichtlichen Ringdeich in den Jahren 1913/1914. Um ein Rutschen des nördlichen Ringdeiches in den angrenzenden Billbrookkanal zu verhüten, trieb der Unternehmer in Deichmitte einen etwa 3 m breiten Schlitz durch den Moorgrund bis auf den festen, sandigen Untergrund und füllte ihn mit Sand aus. (Schnitt A—B, Abb. 9, S. 71, in Nr. 9.) Das Verfahren hat sich bewährt; es sind keinerlei Rutschungen aufgetreten. Vor Durchbrechung des alten Bahndammes baggerte sich vom Billbrookkanal aus der Schwimmbagger eine Rinne zum herzustellenden Tidekanal; ihm folgte der Schutzsauger; dann erfolgte der Abschluß des nördl. Ringdeiches und die Ausbaggerung zunächst des Tidekanals (1913—1916).

Die seitlichen Spül- und Schutzdeiche wurden wegen Mangels an Kleiboden aus kleinen, doppelten seitlichen Kleideichen, zwischen die Sand gespült wurde, hergestellt. Mit Hilfe eingesetzter Eisenbleche wurden jeweils Kleideiche vor dem Spülstrom

an das westl. Entwässerungssystem anschließen konnte (Abb. 14, S. 75). Das nur erzielbare geringe Gefälle erforderte große Kanalquerschnitte und damit hohe Baukosten. Es war damals die Zeit der Inflation; man glaubte an Anlagekosten sparen zu müssen und beschloß, das Schmutzwasser durch Kanäle mit gutem Gefälle und daher geringem Querschnitt einem etwa 10 m tiefen, zur Aufnahme elektr. betriebener Pumpen bestimmten Pumpbrunnen (Abb. 15, S. 75), das Regenwasser aber durch Gräben den Schiffahrtskanälen zuzuführen. Die angestellten Berechnungen der beiden Systeme ergaben auch unter Berücksichtigung der kapitalisierten Pumpkosten Ersparnisse bei dem Trennsystem mit stärker geneigten Schmutzwasserkanälen.

Die Erfahrungen bei der Ausführung zeigten, daß die Verhältnisse wesentlich anders, als angenommen war, lagen. Der Grundwasserspiegel in dem aufgespülten Boden lag überraschend hoch (+7,50 m). Der Versuch von Sonderfirmen, ihn mit Grundwasserbrunnen zu senken, mißglückte (Abb. 16, S. 76). Bei umfangreichen Ent- und Bewässerungsarbeiten in alluvialen und diluvialen Gebiet der östlichen Marsch



Abb. 13. Mooraufreibung infolge Rampenschüttung für die Marschbahn.

geschützt. (Querschn. Tidekanal in Abb. 10, S. 71, in Nr. 9.) Der Stichkanal wurde erst 1923—1925 als Notstandsarbeit im Handbetrieb bis +2 m ausgehachtet und dann auf -0,50 m ausgebaggert.

Mit Schutzsaugern erfolgte von den Kanälen aus die Aufspülung des beim Kanalbau und aus der Elbe gewonnenen Baggerbodens. Auf einem Teil des Gebiets brachte die Bauverwaltung den wegen Stilllegung einer alten Verbrennungsanstalt nicht mehr verbrannten Hausmüll in einer Stärke von etwa 1 m auf die Marsch auf und überspülte ihn dann mehrere Meter mit Sand. In überraschend kurzer Zeit wandelte sich der Hausmüll in anorganische, nicht fäulnisfähige Bestandteile.

Als Beispiel für die über die Kanäle hergestellten Brücken möge die 1921—1923 ausgeführte Wöhlerbrücke über den Billbrookkanal in Eisenbeton (Abb. 7, S. 69, in Nr. 9, Gründung auf Brunnen, Eiseneinlagen, Stahltrossen der Marine) und die 1925/1926 als Auslagerbrücke hergestellte Andreas-Meyer-Brücke in Eisenkonstruktion (Abb. 5 u. 6, S. 69, in Nr. 9) über den Moorflether Kanal dienen.

Die Höhenlage des auf +9,20 m aufgehöhten Geländes gestattete, eine Kanalisation nach dem Mischsystem anzuwenden, die mit natürlichem Gefälle

war die Grundwassersenkung in den letzten Jahren erfolgreich angewendet. Auch in sehr feinem Triebssand gelang es hier, allerdings langsam, das Grundwasser abzusenken, wenn die Filterrohre in ganzer Länge des sandigen Bodens mit Filtertresse versehen und so zum Ansaugen des Grundwassers benutzt wurden. Die Reichweite der Grundwassersenkung betrug 500 bis 1000 m, die Ergiebigkeit des einzelnen Brunnens 4 bis 7 sek/l. Der aufgespülte Boden im Billbrook war aber zu schlackhaltig und wies infolge der Aufspülung innerhalb wasserdichter Kleideiche ein unerwartet hohes Grundwasser auf; der Boden gab seinen großen Wassergehalt trotz der dicht gestellten Filterrohre nicht genügend schnell ab. Nur langsam gelang es, unter Einschlagen eiserner Spundbleche im unteren Teil der Baugrube zum Schutz gegen Grundbrüche und nach Drainierung der Grundsohle die Baugrube mit Pumpen trocken zu legen und in ihnen Abwasserkanäle auszuführen. Bei Herstellung der Baugrube in der Grusonstraße (Abb. 16, rechts) mußte sogar zunächst ein gewaltiger Einschnitt in den aufgespülten Boden hergestellt werden, um gefährliche, sofort drohende Grundbrüche zu vermeiden. Sie hatte man sonst im letzten Jahrzehnt gelernt, durch verschiedene Versuchsmaßnahmen — Vorsondierung durch eiserne

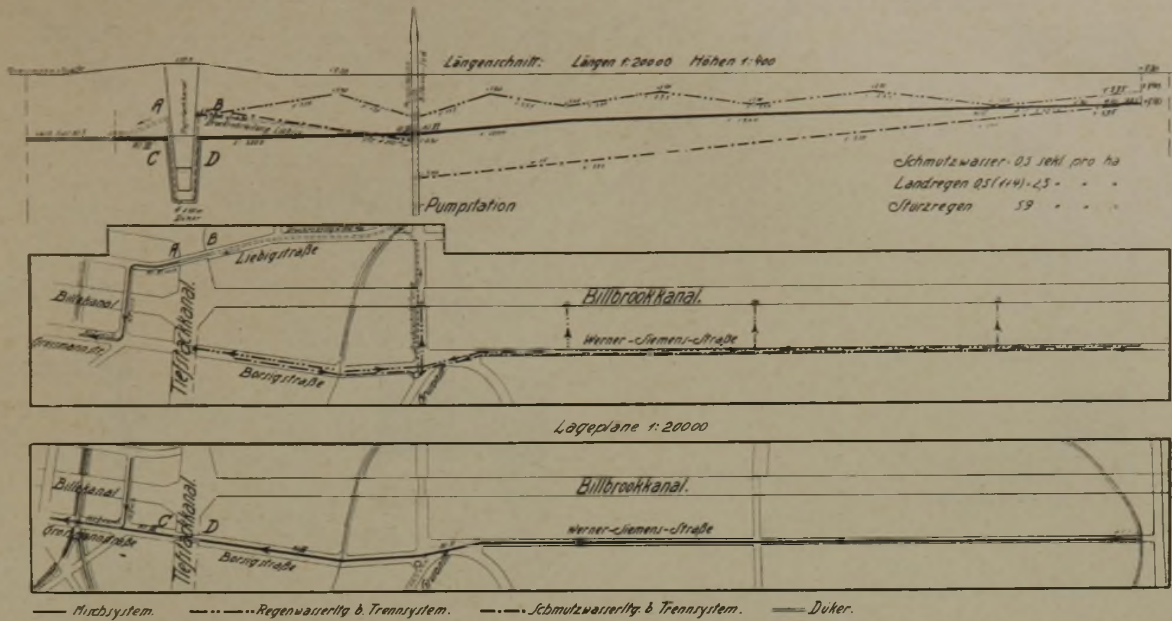


Abb. 14. Schematischer Vergleich am Trenn- u. Mischsystem in Billbrook (Längen 1 : 25000, Höhe 50fach).
(Oben: Längsprofil, Mitte: Trennsystem, unten: Mischsystem.)

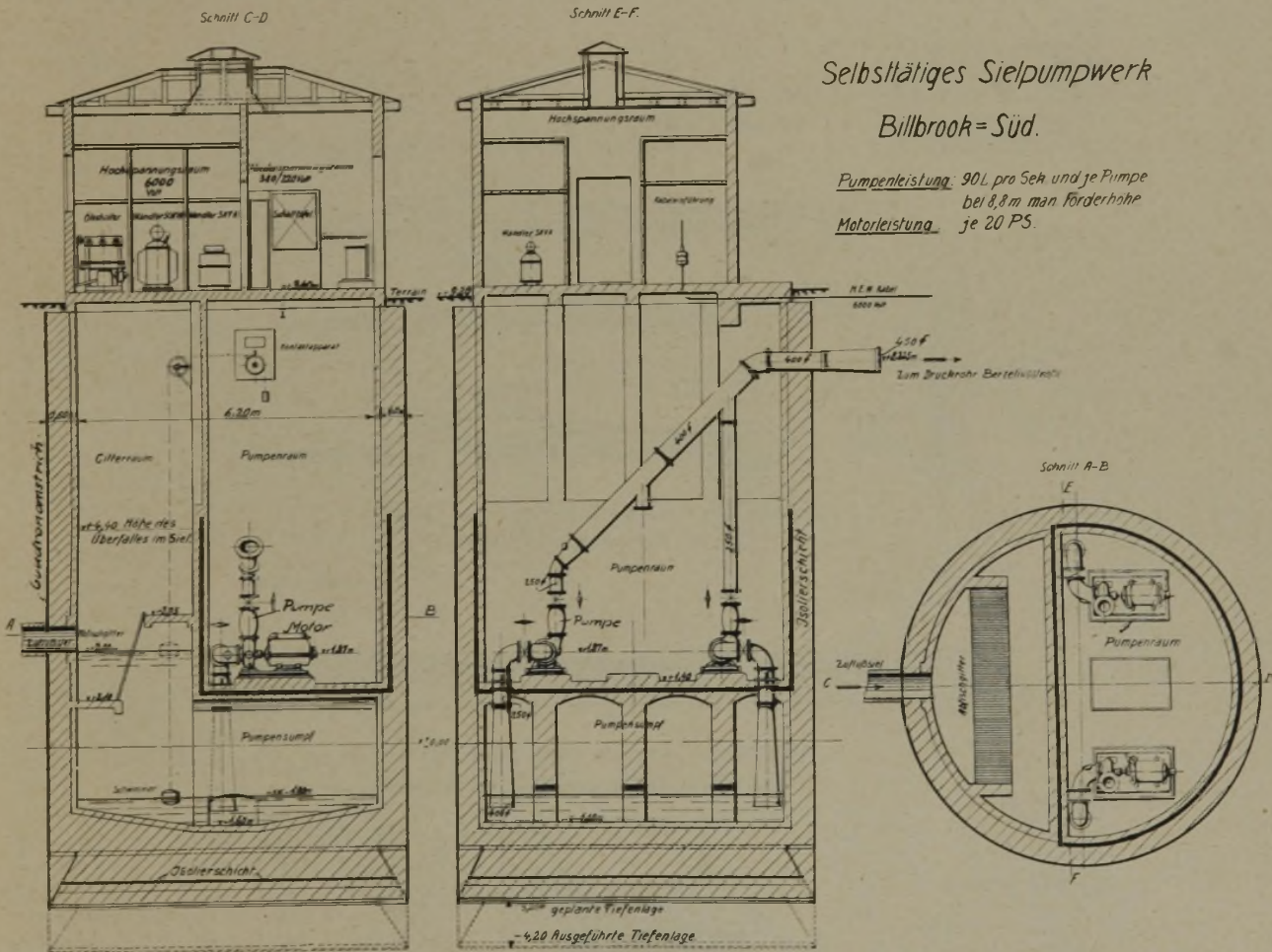


Abb. 15. Sielpumpwerk Billbrook-Süd. (1 : 150.)

Rampen, Spundwände, Kreuzrahmen, Nichtbelastung der Baugrubenseiten — zu verhindern.

Auch bei der Herstellung des Pumpbrunnens ergaben sich große Schwierigkeiten durch das Hochtreiben tiefer, weicher Schichten, in den trockengelegten Pumpbrunnen. Es mußte schließlich unter Wasser gebaggert und die Sohle betoniert werden. Erheblicher Verlust an Kosten und an Zeit war die Folge.

Wir waren um eine Erfahrung reicher geworden. Sie veranlaßte uns, für den größeren, noch nicht

besiedelten Teil, vom Trennsystem mit nur einem tiefen Pumpbrunnen wieder abzugehen und zu dem ursprünglich geplanten System der hochliegenden Abwasserkanäle mit geringem Gefälle, aber großen Querschnitten unter Vermeidung von Pumpbetrieb zurückzukehren. Unter Berücksichtigung der ungünstigen Erfahrungen, der stabilisierten Währung und des geringeren Zinssatzes für Beschaffung der Baumittel ergaben sich hierbei geringere Gesamtkosten.

Die bereits ausgeführten tiefen Abwasserkanäle und der Pumpbrunnen finden für die Entwässerung der

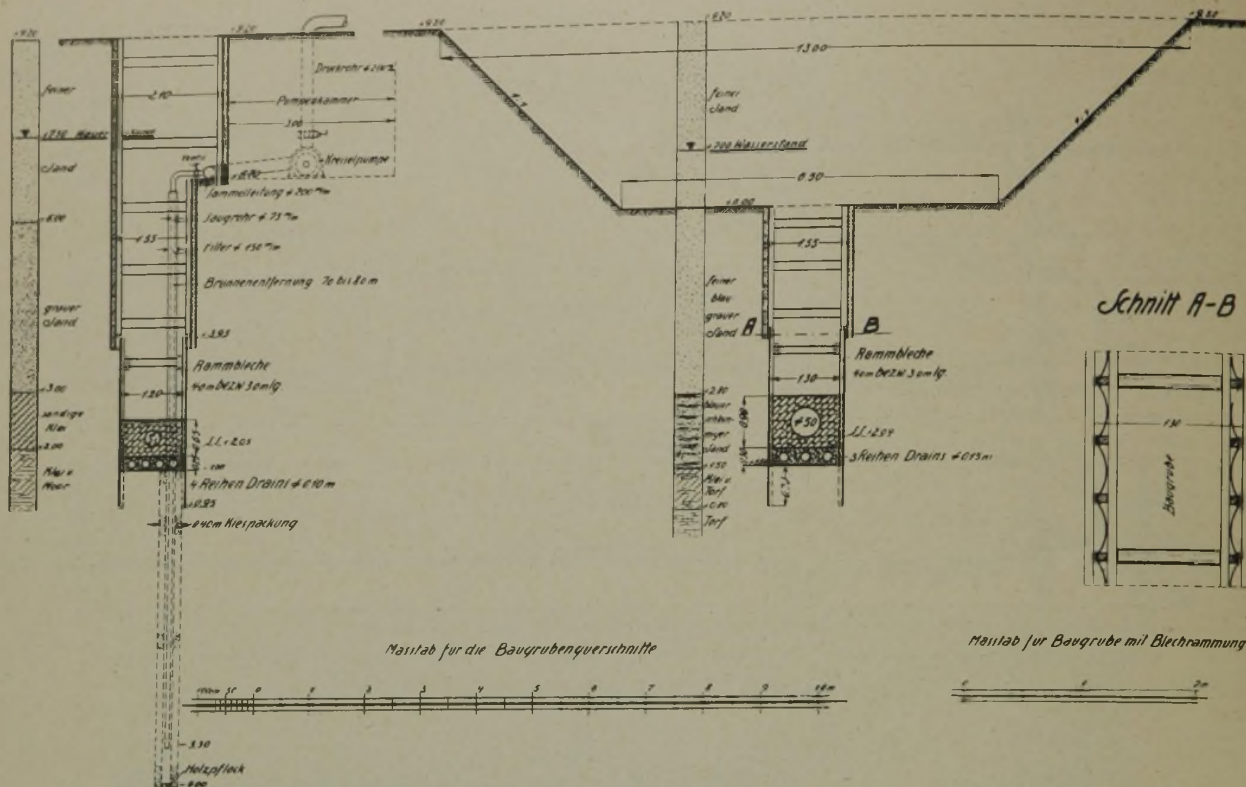
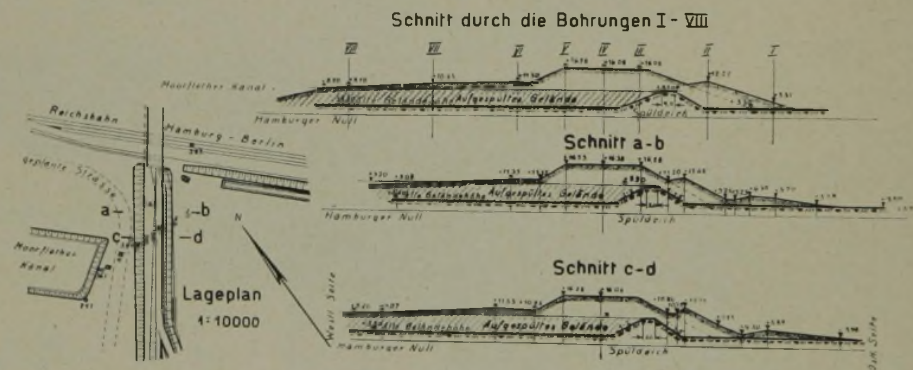
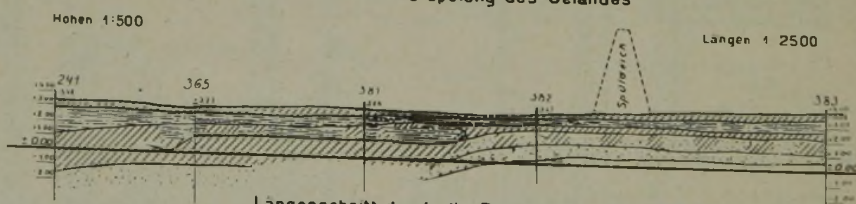


Abb. 16a (links). Baugrube Werner-Siemens-Straße. (1 : 130.) Abb. 16b (rechts). Dgl. Grusonstraße. (1 : 65.)



Längenschnitt durch die Bohrungen 241-383 vor der Aufspülung des Geländes



Längenschnitt durch die Bohrungen I-VIII nach der Aufspülung und Aufschüttung des Dammes

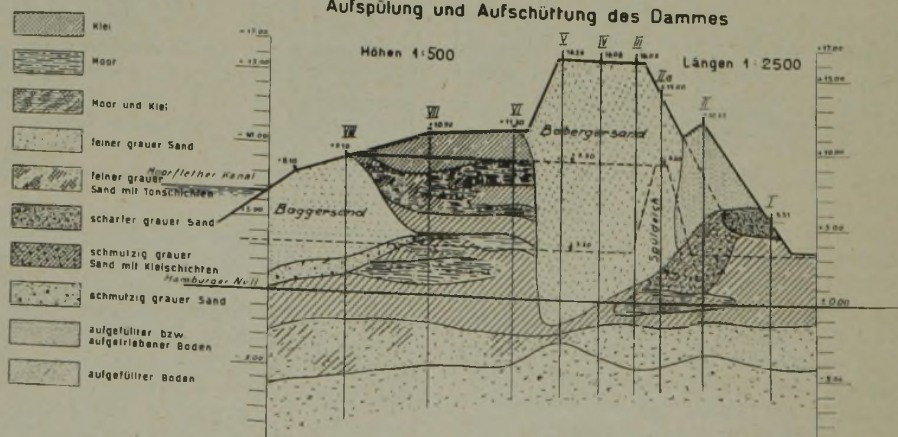


Abb. 17. Bodenverbindung am unteren Landweg. Marschbahn-Rampe. (1 : 20000 Längen, 1 : 4000 Höhen.)

infolge der Eisenbahnanlagen tiefliegenden Straßenseite Verwendung.

Nicht nur bei den Ausschachtungsarbeiten, sondern auch bei Dammschüttungen zeigten sich die im Unterelbegebiet bekannten Schwierigkeiten des Marschuntergrundes, so z. B. bei der Herstellung einer hohen Erdrampe für die Überführung des unteren Landweges und der Marschbahn über die Reichsbahn. Hier wurden die Schwierigkeiten erhöht durch den moorigen Untergrund und das Aufweichen dieses Untergrundes durch den bis + 9,20 m aufgespülten schlückhaltigen Baggerboden, auf dem alsdann trockener Geestboden hoch-

an Bodensackungen und an Zeit weniger vorteilhaft wurde.

Kosten und Ergebnisse.

Es haben bisher die Kosten der Baureifmachung, d. h. des Baues von Kanälen, der Aufhöhung, von Straßen- und Brückenbauten betragen (ohne Grunderwerb, s. Tabelle unten):

Die Selbstkosten der Baureifmachung können also geschätzt werden auf 15 M/qm bzw. 8 M/qm Bauland*). Hinzu kommen noch die Kosten der Kanalisation, die durch sog. Sielbeiträge und Sielbenutzungskosten gedeckt werden, und die der Industrieanschlüsse;

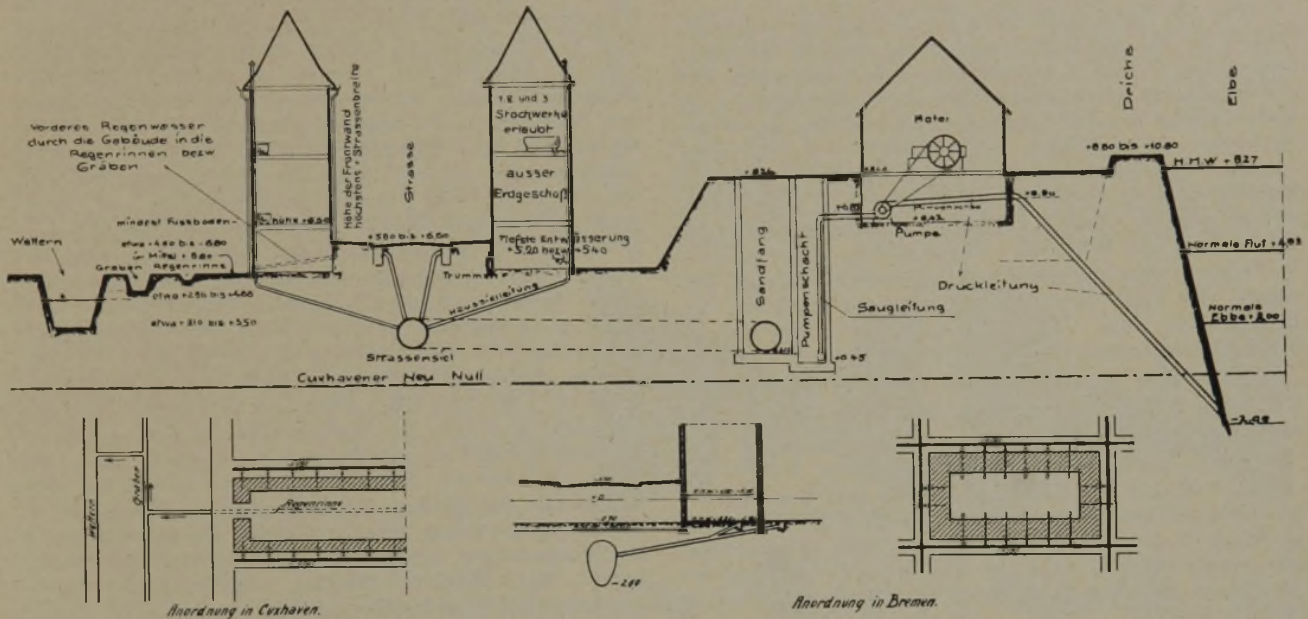


Abb. 18. Höhen und Größenverhältnisse in Cuxhaven Stadt und Land. (Höhen oben 1 : 300.)

aufgebracht wurde. Die gewaltigen Bodenverdrückungen (3 bis 4 m Sackungen) und das entsprechende Hochtreiben des seitlichen Bodens gehen aus den Abb. 12, S. 73, 13, S. 74, und 17, S. 76, hervor. Über das Doppelte der errechneten Bodenmengen mußte hier geschüttet werden.

Auch bei einigen Bauwerken — einer Brücke, deren Eisenbetonpfähle bei Auf- und Hinterfüllung der Widerlager infolge der verdrückten Moorschichten zerbrachen, bei Ausschachtung der Baugrube für eine Eisenbahnbrücke, die in ganzer Ausdehnung auf einmal erfolgte und durch Grundbruch zerstört wurde, bei großen eisernen Wasserleitungen und Durchlässen sowie Zementrohren, die zerdrückt wurden usw. — hatte man trotz umfangreicher vorhandener Erfahrungen beim Bau im Marsch- und ungespültem Boden recht ungünstige Ergebnisse. Man zog daraus die Lehre, bei dringlichen Bauten, die eine schnelle Baureifmachung des aufzuhöhenden Marschgebietes unter Vermeidung länger dauernder Sackungen erfordern, trotz höherer Kosten der Aufhöhung möglichst trockenen Sandboden aus der Geest heranzubringen und ist jetzt z. B. dazu übergegangen, die Horner Marsch (Übersichtsplan Abb. 1, in Nr. 9) in dieser Weise mit rund 5 Millionen Kubikmeter Geestboden in etwa 3 Jahren aufzuhöhen.

Durch einen gewaltigen Trockenbagger mit etwa 1000 cbm Stundenleistung und Großraum-Selbstkippern von etwa 16 cbm Fassungsraum ist es gelungen, trotz der hohen Anschaffungskosten einen so billigen Preis zu erzielen, daß die Aufspülung unter Berücksichtigung der bei Trockenschüttung zu erwartenden Ersparnisse

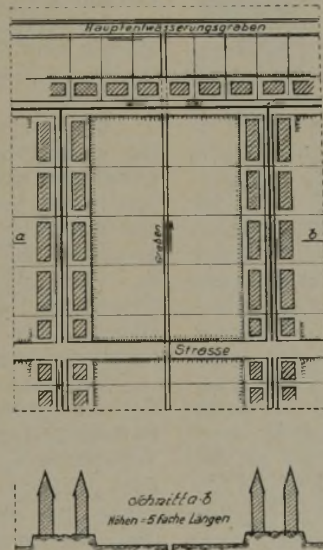


Abb. 19. Weiträumige Marschbebauung. (Längen 1 : 6000, Höhen 1 : 1200.)

sie sind von der 1904/1905 von Hamburg konzessionierten Kleinbahngesellschaft — der Billwärder Industriebahn —, die auch eine öffentliche Güterstelle in Billbrook betreibt, und inzwischen mit der Bergedorfer Geesthachter Eisenbahn-A.-G. verschmolzen ist, ausgeführt.

In Billbrook trägt die Gesellschaft die Kosten der Stammgleise, während die Anlieger die Unterhaltungskosten (0,30 M/m Gleis und Jahr) und die Anlagekosten nur der Anschlußgleise vergüten. In Billwärder-Ausschlag tragen die Benutzer außer dem Grunderwerb für einen 5 m breiten Streifen beiderseits der Straßen für die Stammgleise die Gesamtkosten der Anlage — mit Ausnahme der von der Gesellschaft beigesteuerten Oberbaustoffe —; die Kosten werden auf die Grundbesitzer nach Maßgabe ihrer Flächen verteilt. Die Umlage beträgt etwa 0,80 M/qm Grundfläche, der Tarif für den 10 t-Wagen rd. 10 M.

Verfügbar sind nach der noch mehrere Jahre erfordernden Baureifmachung des gesamten — nach der Inflation noch in der ersten

	Im Billwärder Ausschlag	In Billbrook und Moorfleth
hierzu kommen	rd. 8 Mill. RM.	rd. 19,5 Mill. RM.
schätzungsweise noch	rd. 8,5 Mill. RM.	rd. 12,5 Mill. RM.
so daß aufgewendet werden (ohne Grunderwerb)	rd. 16,5 Mill. RM.	rd. 32,0 Mill. RM.
dafür wird gewonnen bei rd. 216 ha Gesamtfläche	rd. 216 ha	640 ha
an Industrie- u. Bauland bei rd. 110 ha	rd. 110 ha	400 ha

*) Der erhebliche Unterschied dieser Kosten beruht z. T. auf der verschiedenen Art der Aufteilung, z. T. darauf, daß der gebaggerte Boden zur Aufhöhung von Billbrook von der Wasserbaubehörde zu einem sehr geringen Preis zur Verfügung gestellt werden konnte. —

Entwicklung begriffenen — Industrielandes in Billwälder Ausschlag etwa 80^{ha}, in Billbrook und Moorfleth etwa 200^{ha}.

Während im ersteren Gebiet ein erheblicher Teil der Fläche einer privaten Testamentsverwaltung gehört, war der südlich des Billbrookkanals liegende Teil von Billbrook und Stadt Moorfleth rechtzeitig vom Staat erworben und wird unter Verzicht auf die früher und auf dem südlichen Elbufer übliche Anwendung des Erbbaurechtes zu angemessenem Preise von ihm verkauft.

Wohngebiet.

Für die Nutzbarmachung des werdenden Industriegebiets ist die Schaffung geeigneten Wohngeländes in angemessener Nähe erforderlich. Die Raumnot und der Mangel an genügendem Hamburger Geestgebiet für Wohnzwecke der für Schifffahrt, Handel, Industrie und Gewerbe beschäftigten Hamburger Bevölkerung werden vermutlich dazu zwingen, auch Hamburger Marschgebiet im Osten als großstädtisches Wohngebiet zu verwenden. Dafür kommt z. B. das nördlich der Reichsbahn an Billbrook anschließende Marschgebiet in Frage, in das aus strombautechnischen Gründen und wegen der Lage des neuen Verschiebehofes der Reichsbahn doch die schleusenfreien Schifffahrtskanäle nicht vorgetrieben werden können.

Es ist nun grundsätzlich die Frage zu beantworten, wie etwa dieses Marschgebiet der Wohnbebauung zu erschließen ist.

Eine Aufhöhung auf sturmflutfreie Höhe von + 9,20^m ist bei der Höhe der Kosten und dem Mangel an billigem Boden wirtschaftlich kaum angebracht, um so weniger, als eine Anordnung der Siele anschließend mit natürlichem Gefälle an das westlich vorhandene Sielsystem hier soweit im Osten doch nicht mehr durchführbar ist.

Es verbleibt die Möglichkeit einer Aufhöhung nur soweit — d. i. bis etwa 3^m —, wie die wirtschaftliche Durchführung einer Kanalisation mit Klär- und Pumpanlage in nicht zu tiefer Lage es erfordert; sie kann auf die Straßen beschränkt werden; dann entsteht das in der eingedeichten Marschstadt Cuxhaven an der Elbmündung vorhandene System (Abb. 18, S. 77), d. h. Häuser mit vorgeschriebener Mindestfußbodenhöhe und Straßen in aufgehöhter Lage werden durch Schmutzwasserkanäle entwässert und ihr Inhalt in die Elbe gepumpt; das niedrigere Hof- und Gartenland, wie die umfangreichen landwirtschaftlich verwerteten Ländereien in das vorhandene und mit der Ausdehnung der Bebauung fortzusetzende System von Wettern, Gräben und Regenrinnen und zwar bei geeignetem, niedrigem Wasserstande der Elbe in diese entwässert. Die mehr und mehr als lästig empfundene Abhängigkeit vom Elbwasserstand und der überall auftretende Wunsch nach intensiverer Bodenkultur werden vielleicht dazu führen, das offene Entwässerungssystem auch an die zu vergrößernden Pumpanlagen anzuschließen und zu Zeiten höherer Elbwasserstände abzupumpen. Bei der geschilderten Anordnung und der z. Zt. noch vorhandenen, meist offenen zweistöckigen Bebauung wohnen in Cuxhaven etwa 90 Menschen auf 1^{ha}, wobei etwa 3 bis 4 v. H. der Gesamtflächen auf die offenen

Wettern, Gräben und Regenrinnen entfallen. Soll der für Garten- und Gemüsekultur so wertvolle Marschboden diesem Zweck in seiner ursprünglichen Höhenlage erhalten bleiben, so muß die Bebauung noch wesentlich weiträumiger sein. (Abb. 19, S. 77.)

Dieser weiträumigen, nach dem Trennsystem entwässerten Marscherschließung mit Erhaltung des wertvollen Marschbodens für Gartenkultur steht die andere Möglichkeit eines Anschlusses auch der Regenwasser an ein gemeinschaftliches Mischsystem (Bremen s. Abb. 18, rechts unten) gegenüber, bei der unter Umständen auch der wertvolle Marschboden des Hinterlandes aus Gründen der Entwässerung aufgehöht und damit geopfert werden muß. Dabei entstehen höhere Anlagekosten sowie mindestens auf das Doppelte erhöhte Betriebskosten für die Kanalisation der Schmutz- und zugleich der Regenwasser. Dabei ergibt sich die Möglichkeit einer intensiveren Ausnutzung des Geländes infolge des Fortfalles der Wettern und Gräben; eine intensive Ausnutzung in einer größeren Stockwerkszahl ist auch aus wirtschaftlichen Gründen bei Marschuntergrund erwünscht, um die Kosten der in Zukunft wegen der Erschütterungen durch Kraftwagen meist nicht zu ersparenden Pfahlgündung genügend zu verteilen. Sie erhöht nach Erfahrungen in Wilhelmsburg den Preis für 1^{cbm} umbauten Raum bei vierstöckiger Bebauung schon um mehr als 1 bis 1,30 RM. Auch aus verkehrstechnischen Gründen, d. h. um die Wohnbevölkerung in der Nähe des Arbeitsgebietes unterbringen zu können, wäre eine solche intensivere Ausnutzung erwünscht. Um den Gegensatz der beiden Möglichkeiten, d. h. der weiträumigen Bebauung mit Erhaltung des Marschbodens und deren engerer Bebauung mit Opferung des fruchtbaren Marschbodens deutlich zu machen, werde angenommen, daß später auf dem etwa 800^{ha} großen Industriegebiet etwa 50 000 Erwerbstätige beschäftigt sind und dazu eine Wohnbevölkerung von etwa 150 000 Menschen gehört; dann ist roh geschätzt etwa bei der ersteren lockeren, weiträumigen Bebauung der Marsch eine Fläche von mehr als 1000^{ha}, im Falle der intensiveren Bebauung vielleicht eine solche von 500^{ha} erforderlich.

Man erkennt, wie sich bei einer Marscherschließung für großstädtische Wohnbevölkerung die Gesichtspunkte des sozial Wünschenswerten und des wirtschaftlich und verkehrstechnisch Zweckmäßigen widersprechen und wie unerfreulich eigentlich der politisch-geographische Zwang einer solchen Marscherschließung ist vom allgemein deutschen volkswirtschaftlichen Standpunkt sowohl, wie hier im Interesse des unterelbischen Städtekomplexes, der eine rationelle Bodendisposition wünschen muß.

Man muß hoffen, daß der im Reich der deutschen Technik anerkannte und durchgeführte Grundsatz der Rationalisierung auch auf dem Gebiet der öffentlichen Verwaltungen und der Landesplanung durchdringt und auch Fragen, wie die zuletzt behandelte Frage der richtigen Bodendisposition rationell lösen läßt, hier zugunsten einer städtebaulich und wirtschaftlich gegebenen Industriensiedlung in der Marsch und zu ihr gehöriger Wohnsiedlungen auch auf benachbarter, geeigneter Geest. —

Vermischtes.

Berlins Großstadtsorgen und sein Tiergarten. Im Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin sprach am 7. Februar d. J. Herr B. Kühn, Vizepräsident der Bau- und Finanzdirektion, über obiges Thema. In einem Lichtbildervortrag wurde eine kurze Schilderung der Entstehung des Tiergartens vor nunmehr gerade 400 Jahren und seiner wechselvollen Schicksale unter den Hohenzollern gegeben; es wurde dargestellt, wie jeder der Herrscher nach seiner Eigenart dem Tiergarten sein Gepräge aufgedrückt hat, wie aus einem wilden Jagdrevier der Kurfürsten allmählich ein Lustwald für die vornehme Gesellschaft wurde und wie schließlich ein Volkspark für die ganze Bürgerschaft hervorgegangen sei. Nach

diesem gedrängten geschichtlichen Rückblick, der durch zahlreiche alte Pläne des Tiergartens und Alt-Berlins erläutert wurde, zeigte Redner noch einige treffliche Aufnahmen besonders schöner Parkpartien im jetzigen Zustande und ging alsdann auf die Zukunft des Tiergartens über, die er sorgenvoll ansieht in Anbetracht aller Gefahren, die von seiten einer Weltstadt drohen, wie Vergiftung der Luft, ständige Absenkung des Grundwasserstandes, Großstadtverkehr und Bauabsichten einer rücksichtslosen Millionenstadt. Eingehend behandelt wurde die Frage der nördlichen Entlastung des Potsdamer Platzes und des Durchbruches durch die Ministergärten, wofür Redner die Durchlegung der Jägerstraße vorschlägt, so daß ein geradliniger Straßenzug den Verkehr schlank vom

Werderschen Markt durch Jägerstraße, Lennestraße, Tiergartenstraße, Budapester Straße und Kurfürstendamm bis in den Grunewald führt. Berührt wurden auch Lösungen für die Nord-Südverbindungen westlich und östlich des Tiergartens. Redner schloß mit der Forderung: „Kein Quadratmeter der Tiergartengrünfläche darf der Bebauung geopfert werden, kein Quadratmeter des Tiergartenkernes dem Verkehr; Fernhaltung jeder störenden Reklame, jedes störenden Geräusches und Herumleiten des Verkehrs um den Tiergartenkern. Nach Möglichkeit ist der Umfang des Tiergartens durch Hinzunahme angrenzender Grundflächen zu vergrößern.“ —

Marktplatz in Remscheid. Die Stadt Remscheid plant seit längerer Zeit eine Beseitigung des Engpasses in der Bismarckstraße an der Stadtkirche und ist im vorigen Jahre bereits mit einem Markterweiterungsplan an die Öffentlichkeit getreten, der aber vielen Angriffen ausgesetzt war und zurückgestellt werden mußte. Die große Mehrzahl der öffentlichen Meinungen war darin einig, daß durch Niederlegung der großen Zahl baufälliger und kleiner Häuschen in der Nähe der Kirche eine schöne Platzgestaltung erzielt werden müsse. In aller Stille hat die Stadt an diesem Projekt weitergearbeitet und nun einen Plan veröffentlicht, der weiter nichts als eine Straßenverbreiterung bedeutet, aber kein Platzbild bieten wird. Nach dem neuesten städtischen Plan (Abb. links) soll in der Nähe der Kirche ein ganz neuer Baublock entstehen. Es liegt nun sehr nahe, diesen Baublock rechtwinklig zur Kirche anzuordnen, wodurch eine Horizontale im Gegensatz zu dem schlanken Kirchturm und eine breite Platzwand entstehen würde. Außerdem würde durch diese Anordnung, von der Kirche aus gesehen, gegenüber eine breite Platzwand geboten werden (Abb. rechts).

Es handelt sich hier um eine baukünstlerische Platzgestaltung, die Wert ist, durch einen öffentlichen Wettbewerb mit Preisrichtern aus den Kreisen hervorragender Baukünstler geklärt zu werden, um damit für alle Zeiten ein Stadtbild von besonderer Schönheit sicherzustellen. Bedauerlicherweise ist der städtische Plan bereits von der Stadtverordneten-Versammlung genehmigt worden und es muß gefordert werden, daß dieser Umstand nicht Veranlassung wird, den Marktplatz und die schöne Stadtkirche zu verunstalten. —

Arch. B. D. A. Hoeffgen, Lennep.

Zu diesen Ausführungen erhalten wir nachstehende Zuschrift:

Nach einer mir zugegangenen Mitteilung liegt Ihnen eine Zuschrift des Architekten B. D. A. Hoeffgen, Lennep, über den „Marktplatz in Remscheid“ vor. Die Fassung dieser Zuschrift — die mir aus Heft 13 der „Bauwelt“ bereits bekannt ist — läßt darauf schließen, daß es sich um ein Projekt der städtischen Bauverwaltung handelt. Dies ist nicht zutreffend; es handelt sich vielmehr um eine Arbeit des Reg.-Bmstr. a. D. Schürmann in Düsseldorf, der diesen Entwurf als Vergleichsvorschlag zu der Arbeit des Stadtbauamtes im unmittelbaren Auftrag des Herrn Oberbürgermeisters ausgeführt hat. Für dieses Projekt hat sich dann nach einigen nachträglichen Abänderungen schließlich die Mehrheit des Stadtverordneten-Kollegiums entschieden.

Als Mitglied der städtischen Verwaltung muß ich mir eine eigene Stellungnahme leider versagen. Dem Vorschlag des Herrn Einsenders, die vorliegende Aufgabe zum Gegenstand eines Wettbewerbs zu machen, deckt sich jedoch mit meiner grundsätzlichen Auffassung. —

Beigeordneter L e m m e r.

Städtebauliche Studienreise durch die nordischen Länder. Außer der Studienreise, die die Deutsche Gartenstadtgesellschaft, Berlin-Grünau, vom 26. Mai bis 4. Juni 1927 nach Holland und England unternimmt, wird sie in diesem Jahr zum ersten Male, und zwar im Anschluß an ihre Mitte August in Kiel stattfindende Jahrestagung, eine nordische Studienreise unternehmen.

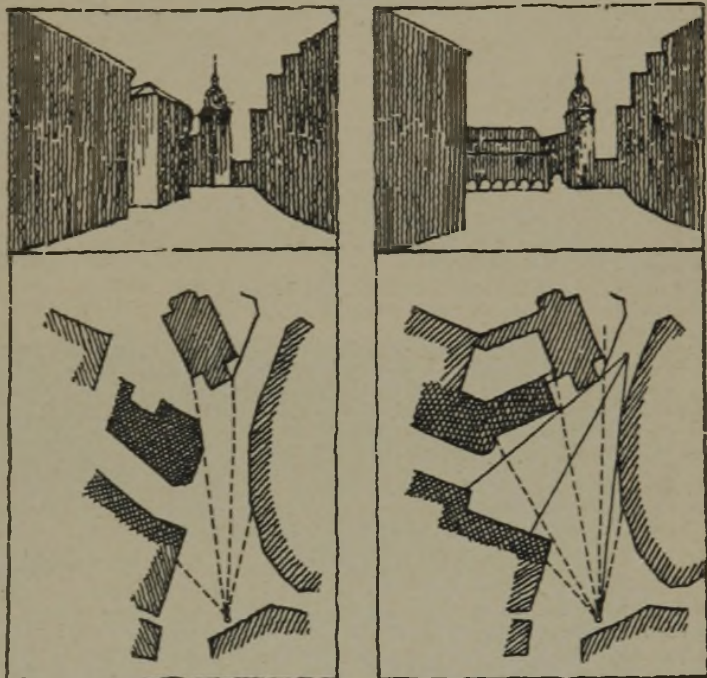
Es ist die Besichtigung nachfolgender Städte geplant: Lübeck, Kopenhagen, Gothenburg, Oslo (evtl. Karlstadt), Stockholm, Helsingfors, Reval, Riga, Königsberg, Danzig. Die Studienreise wird dadurch einen besonderen Reiz erhalten, daß die Fahrten vorzugsweise mit dem Dampfer zurückgelegt werden und vielfach durch Landschaften von eigenartiger Schönheit führen.

Nach den bisherigen Berechnungen werden die Kosten für die auf etwa 23 Tage veranschlagte Reise ungefähr 850 M. betragen einschl. Bahn- und Dampferfahrten, Auto-

fahrten, Übernachtungskosten, Mahlzeiten (Frühstück, Mittag- und Abendessen), Gepäckbesorgung und Trinkgelder.

Anmeldungen und Anfragen an: Dr. Hans Kampffmeyer, Wien XVII, Nacheihengasse 48. —

Städtebauliche Kunstpflege in Rom. Der Mussolini'sche Gouverneur der Stadt Rom hat zur dauernden Prüfung der bei Durchführung des beschlossenen Stadtbauplanes sich ergebenden künstlerischen Aufgaben sowie zu deren Lösung und Verwirklichung dem Ufficio del Piano Regolatore (Stadterweiterungsamt) eine Architekturabteilung angegliedert, die neben der Tätigkeit sachgemäß vorgebildeter Beamten auch die Mitwirkung namhafter freier Baukünstler (rinomati architetti di Roma) in Anspruch nehmen soll. Das Amt dieser Abteilung ist nach folgenden Hauptpunkten*) festgelegt worden: 1. Umgestaltungen im bestehenden Stadtkörper behufs Verbesserung und Verschönerung des äußeren Anblicks nicht bloß durch Niederlegung alter Gebäude und deren Ersatz durch bessere Neubauten mit oder ohne Anlage neuer Straßen, sondern auch durch mehr oder weniger starke Änderung der Schaueite einzelner Bauten, durch gefällige Anordnung öffentlicher Einrichtungen, Anlage von Schmuckgärten und Promenaden u. dgl., um dadurch die Bestrebungen zu stützen, die auf Belebung guter alter Überlieferungen oder auf schönere



Plan der Stadt.

Gegenvorschlag.

Umgestaltung des Marktplatzes in Remscheid.

und anziehendere Ausbildung eines jeden Stadtviertels hinzuzielen. 2. Eingehendes Studium der inneren Gestaltung neu anzulegender Stadtteile und deren besonderer Eigenart derart, daß das Gesamturteil über die größere oder geringere Schönheit und die mehr oder weniger Übereinstimmung mit dem Grundgedanken des Stadtbauplanes vorgreifend festgelegt werden kann, bevor durch die Ausführung von Neubauten die Ausschcheidung von Irrtümern ästhetischer oder das Stadtpanorama betreffender Art vereitelt oder erschwert wird. 3. Ausschreibung von Wettbewerben für Entwurf und Ausführung neuer wichtiger Bauwerke oder für den Umbau alter Quartiere sowie Festsetzung der diesbetreffenden Grundsätze. 4. Genaue Prüfung eines jeden Fluchtlinienplanes, ob in künstlerischer Beziehung Bedenken vorhanden sind, und gegebenenfalls Vorschlag von Abänderungen.

Die neugegründete Abteilung hat bereits mehrere Entwürfe, die alte Stadt betreffend, ausgearbeitet. Für größere Aufgaben hat die Verwaltung die Mitwirkung hervorragender Architekten in Anspruch genommen oder besondere Studienkommissionen ernannt zur Aufstellung von Entwürfen oder von Vorlagen für öffentliche Wettbewerbe. In letzterer Hinsicht sind die Wettbewerbe betreffend Verbreiterung der Via del Tritone und Verlängerung der Via Marco Minghetti in der Richtung zum Quirinal*) besonders

*) Zeitschrift „La Casa“, Organ der städtischen Wohnungsämter und der Nationalen Gesellschaft für Wohnungswesen und Städtebau. Mailand, Via Paolo Andreani No. 6. November 1926.

†) Anmerkung der Schriftleitung. Vgl. den Aufsatz über diesen Gegenstand in Nr. 7, Stadt und Siedlung 1927. —

hervorzuheben. In beiden Fällen handelt es sich neben der Verkehrsfrage um eine dem Zentrum der Ewigen Stadt würdige Gesamtarchitektur. Ja, es ist vorbehalten, einen weiteren Wettstreit, eine Art von Verding, zu veranstalten, bei dem die einzureichenden Entwürfe von einem geldlichen Angebot für die fertige Ausführung eines ganzen Unternehmens begleitet sein sollen.

Auch für wichtige Teile des Stadterweiterungsplanes, für die Gestaltung und Umbauung von Architekturplätzen, für Brunnen und öffentliche Gebäude, für Fernblicke und Aussichtspunkte sollen Sonderstudien vorgenommen werden, deren Ergebnisse für die Bauenden bindend sein sollen. Schließlich ist beabsichtigt, allmählich für die Bauart der Schauläden neue Vorschriften zu erlassen, sowohl in der Umgebung geschichtlicher Gebäude als für den Straßenschmuck und die Stadtschönheit überhaupt.

Diese weitgehenden künstlerischen Maßnahmen und Bestrebungen der Stadtverwaltung scheinen in Fachkreisen allgemeine Billigung zu finden, wenschnon bezweifelt wird, daß für ihre Durchführung die bestehenden gesetzlichen Grundlagen hinreichen. Indes, „minima non curat praetor“. Mussolini wird schon für das, was nötig ist, sorgen. — J. St ü b b e n.

Ausbau des preuß. Hafengebietes an der Unterelbe. Bekanntlich haben die Verhandlungen zwischen Preußen und Hamburg über den Austausch bzw. die Abtretung von Gebieten für die Erweiterung der Hamburger Hafenanlagen bzw. Beschaffung von Industrie- und Siedlungsgelände bisher zu einer Einigung nicht geführt, die preuß. Regierung und der Landtag hatten die Vorschläge, die auf Grund der Arbeiten zweier Gutachter aufgestellt wurden, verworfen. Andererseits hat die preuß. Staatsregierung dem Landtag Ende Januar d. J. einen Gesetzentwurf mit dem Ausbau des preuß. Hafengebietes an der Unterelbe mit einem Kostenaufwand von 23,7 Mill. M. vorgelegt. Diese Mittel verteilen sich auf folgende Arbeiten:

1. Ausbau von Reiherstieg und Rethelände und Schaffung von Hafengelände an ihren Ufern mit Gleis- und Straßenanschluß	5 365 000 M.
2. Bau eines von der Rethelände abzweigenden Hafengebietes und Schaffung von Hafengelände an seinen Ufern mit Gleis- und Straßenanschluß	7 000 000 M.
3. Umschlagsanlage für Kali an der Rethelände	6 000 000 M.
4. Ausbau des Ernst-August-Kanals	1 430 000 M.
5. Liegestelle für Binnenschiffe im Harburger Hafen	204 000 M.
6. 4 Seehafenbecken des Harburger Hafens	3 150 000 M.
7. Ergänzung der Seebaggergeräte des Wasserbauamts Harburg und Erweiterung ihres Liegehafens	551 000 M.
Zusammen	23 700 000 M.

Außer den hier eingesetzten Beträgen sind 1925 bereits verausgabt bzw. vorgesehen für die Zwecke dieses Gesetzentwurfes zusammen 11 718 218 M., davon für obige Nr. 1 rund 5,695 Mill. M., Nr. 4 300 000 M., Nr. 6 2,267 Mill. M., Nr. 7 104 000 M., Nr. 8 3,352 Mill. M.

In der Begründung zu dem Gesetzentwurf wird ausgeführt, daß die preuß. Hafenanlagen im Stromspaltungsgebiet der unteren Elbe heute noch nicht weit entwickelt seien, da die Zufahrtstraße vom See durch hamburgisches Staatsgebiet führt. Erst durch den Köhlbrandvertrag von 1908 war eine ausreichende Vertiefung dieser Zufahrtstraße möglich, bis zum Weltkrieg ist dann der Ausbau der Schiffsfahrtsstraße nach Harburg erfolgt, zu einem entsprechenden Ausbau der Hafenanlagen aber kam es nicht mehr. Während die deutsche Wirtschaft und damit der Hamburger Hafen einen beachtlichen Aufschwung nach der Gründung des Deutschen Reiches nehmen konnte, mußten die preuß. Gebiete brach liegen, trotzdem das preuß. Hafengebiet an der Südelbe dem hamburgischen an der Nordelbe von Natur aus ebenbürtig sei. Jetzt sei es auch rein hafentechnisch gleichwertig und in der Gestaltung der Eisenbahnanschlüsse und in der Frachtbildung nach, dem linkselbischen Deutschland sogar überlegen. Preußen habe die Pflicht, den wertvollen Besitz zu erschließen und der deutschen Volkswirtschaft nutzbar zu machen. Nachdem Klarheit darüber geschaffen sei, daß die Aufschließung nicht Hamburg überlassen werden könne, müsse Preußen solange selbständig vorgehen, bis die für beide Staaten beste Lösung einer Hafengemeinschaft in irgendeiner Form gefunden sei. Die jetzt von Preußen auszuführenden Anlagen seien daher so entworfen, daß sie einer solchen späteren Gemeinschaft nicht hinderlich seien, auch solle mit Hamburg noch weiter über den Ausbau verhandelt werden.

Damit die Neuanlagen aber auch für Preußen einen wirtschaftlichen Nutzen bringen, sollten nicht öffentliche Hafenanlagen geschaffen werden, die überwiegend von Hamburger Handelskreisen benutzt werden würden, sondern das Gelände soll verpachtet bzw. an Einzelunternehmungen

abgegeben werden, nach Art der z. B. schon mit dem Kalisyndikat getroffenen Abkommen.

Die Grundlage für die auszuführenden Bauten bildet das Gesetz vom 24. 9. 1923 über die Bewilligung von Staatsmitteln zur Erschließung der Elbinsel Wilhelmsburg. Die hiernach geplanten, teilweise in Angriff genommenen Anlagen sind in das neue Gesetz zum Teil mit übernommen, zum Teil noch erweitert worden.

Die Begründung gibt noch nähere Erläuterungen zu den Einzelarbeiten und Beschlüssen des Staatsrates wieder. —

Wissenschaftlicher Lehrgang über das deutsche Siedlungswesen in Stadt und Land. Der vom Rat der Stadt Leipzig veranstaltete und vom „Deutschen Archiv für Siedlungswesen, Berlin“, geleitete große „Wissenschaftliche Lehrgang über das deutsche Siedlungswesen in Stadt und Land“ im Anschluß an die stattgefundene Siedlungswoche ist in der zweiten Hälfte des März mit gutem Erfolge in der Leipziger Universität abgehalten worden. Die angekündigten rund 50 Vorlesungsstunden konnten bis auf eine einzige programmgemäß abgewickelt werden. Hervorragende Vertreter der Wissenschaft, der staatlichen und kommunalen Verwaltung, der Siedlungspraxis in Stadt und Land, des Finanzwesens der technischen Welt usw. hatten die einzelnen Vorlesungen übernommen. Es fanden sowohl eine ganze Anzahl mehrstündiger Hauptvorlesungen statt, die den Zweck hatten, in zusammenfassender planmäßiger Weise eine gedrängte Übersicht über die Entwicklung, den Stand, die wirtschaftlichen, rechtlichen, verwaltungsmäßigen, finanziellen, technischen und organisatorischen Grundlagen unseres städtischen und ländlichen Siedlungswesens zu geben, wie auch zahlreiche Vorlesungen über besonders wichtige Einzelfragen, und es war wohl das erstemal, daß das ganze Gebiet in so umfassender und planmäßiger Weise von wissenschaftlicher Warte aus durch das Zusammenwirken der ersten Kräfte behandelt wurde.

Bemerkenswert war, wie weit sich die Erkenntnis von der Notwendigkeit einer großzügigen landwirtschaftlichen inneren Kolonisation jetzt doch durchgesetzt hat. Diese Notwendigkeit wurde in den Vorlesungen des Lehrganges von verschiedenen Seiten nachdrücklich betont und begegnete von keiner Seite einem Widerspruch. Gleichzeitig stellte sich aber heraus, daß außer der eigentlichen landwirtschaftlichen inneren Kolonisation auf dem Lande doch auch noch beträchtliche weitere Siedlungsaufgaben für die nicht eigentlich landwirtschaftliche Bevölkerung vorliegen. Von Wichtigkeit ist auch festzustellen, daß bedeutungsvolle Erkenntnisse, die in den Kreisen der Fachmänner des Siedlungs- und Wohnungswesens schon länger vorhanden sind, auf dem Lehrgang von autoritativer Seite nachdrücklich aufs neue unterstrichen wurden, so z. B. die Verurteilung der fiskalischen Bodenpolitik vieler Gemeinden sowie der noch immer weit verbreiteten Übertreibung der öffentl. Anforderungen im Straßenbau und im Aufschließungswesen überhaupt; desgleichen wurde aufs neue das bekannte Ergebnis betont, daß noch auf lange hinaus ohne umfassende Heranziehung der Mittel der Hauszinssteuer an einen flotten Wohnungsbau, wie er gegenüber der ungeheuren Wohnungsnot so dringend erforderlich ist, nicht gedacht werden kann. Sehr bemerkenswert war auch, daß ein so hervorragender Fachmann wie Prof. Dr.-Ing. Blum, Hannover, lebhaft der ungesunden und volkswirtschaftlich nicht zu rechtfertigenden Steigerung des Automobilverkehrs entgegentrat und auf Eisenbahn, Straßenbahn und Fahrrad als auf die gegebenen Verkehrsmittel für ein so verarmtes Volk wie das unsere hinwies. Von besonderem Interesse ist ferner, daß auf finanziellem Gebiet stark das Verlangen nach dem ordnenden und aufbauenden Eingreifenden des Reiches geäußert wurde. Als ein wichtiger Beitrag zur Würdigung unserer allgemeinen Verhältnisse ist auch zu betrachten, das nachdrücklich die außerordentliche Gefahr der Politisierung unseres Wohnungsbauwesens, wie sie bereits vielfach zu bemerken ist, hervorgehoben wurde. Von erheblicher Tragweite waren schließlich auch Vorschläge zu einer eingreifenden, dem Standpunkte und der Leistungsfähigkeit der künftigen Bewohner gerecht werdenden Änderung der Grundsätze betr. die Höhe der Entschädigung bei Enteignung von künftigen Bauland. —

Inhalt. Nordelbische Marsch-Erschließung Hamburgs für Industrie- und Wohnsiedlungen. — Vermischtes. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H. in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: i. V. Arch. Joh. Bartschat,
Berlin. — Druck: W. Büxenstein, Berlin SW 48.