

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN, VERKEHRSWESEN, VERSORGNUNGS-ANLAGEN

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

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

61. JAHRGANG

BERLIN, DEN 10. SEPTEMBER 1927

Nr. 18

Die Friedrich-Ebert-Brücke in Mannheim.

Von Stadtbaudirektor Elsaesser, Beigeordneter der Stadt Mannheim.

(Hierzu im ganzen 20 Abbildungen. Schluß aus Nr. 17.)

Der eiserne Überbau. Die zwei vollwandigen, aus hochwertigem Stahl (St. 48) hergestellten Hauptträger liegen, wie bereits erwähnt, zwischen der Fahrbahn und den Gehwegen in einem Abstand von 13,3 m (Querschnitte Abb. 14 u. 15, S. 136). Durch die Verwendung des hochwertigen Materials ist es gelungen, die Hauptträger so niedrig zu halten, daß der Obergurt in die Höhe der Gehwegeländer gelegt werden konnte. Die dadurch erzielte Wirkung eines freien Überblickes über den gesamten auf der Brücke sich abwickelnden Verkehr ist verkehrstechnisch von größter Bedeutung, da die Lenker

erstellen. Die flache Friedrich-Ebert-Brücke läßt den ganzen Horizont frei, und auch die Bebauung der Ufer ist nicht verdeckt (vgl. Abb. 1 in Nr. 17). Nur vier 12 m hohe Beleuchtungspyrene ragen an den Brückenden auf (Abb. 9, unten).

Für die statische Berechnung der als „Gerberträger“ angeordneten Hauptträger wurden folgende Verkehrslasten angenommen:

a) Für die Fahrbahn: Ein Lastenzug der Oberrheinischen Eisenbahngesellschaft, bestehend aus 3 Lokomotiven mit 2 Achsen von je 11 t Achsdruck hintereinander, daran schließend eine unbeschränkte Anzahl von Güter-

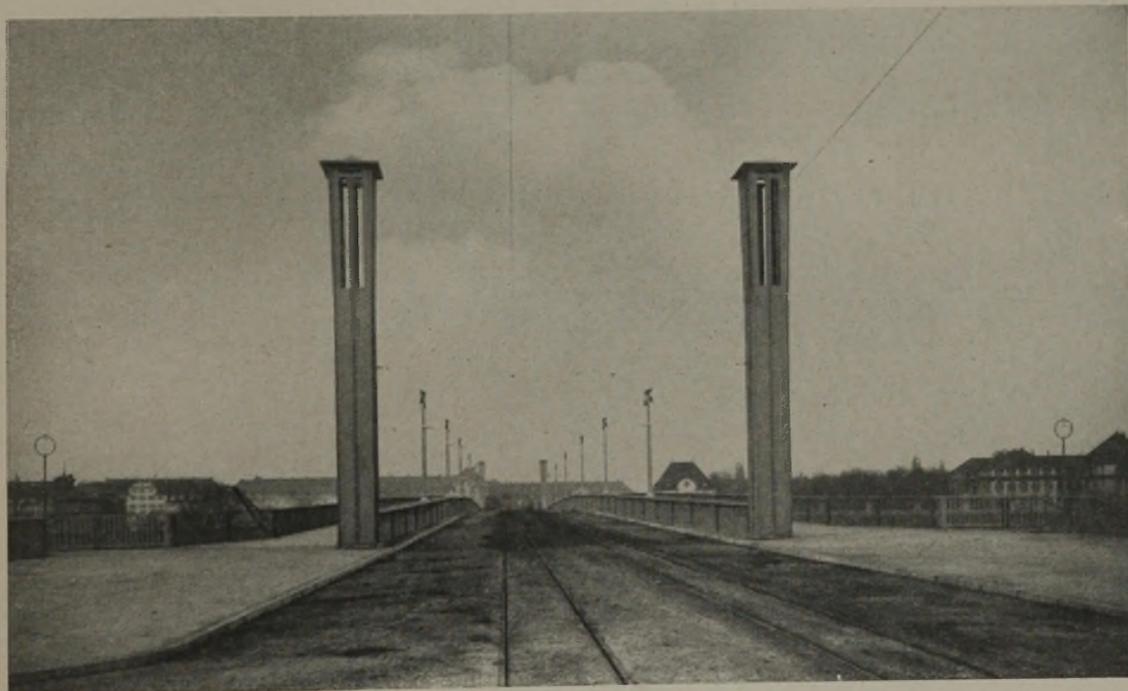


Abb. 9. Einblick in die fertige Brücke vom Mannheimer Ufer aus.

der von den Uferstraßen auf die Brücke zuströmenden Fahrzeuge schon vor dem Einbiegen in die Brücke den gerade vorhandenen Verkehr rechtzeitig überblicken und sich darauf einstellen können. Umgekehrt spielt sich die Ausfahrt aus der Brücke gefahrloser ab, wie wenn der freie Ausblick durch hohe Konstruktionsteile behindert würde.

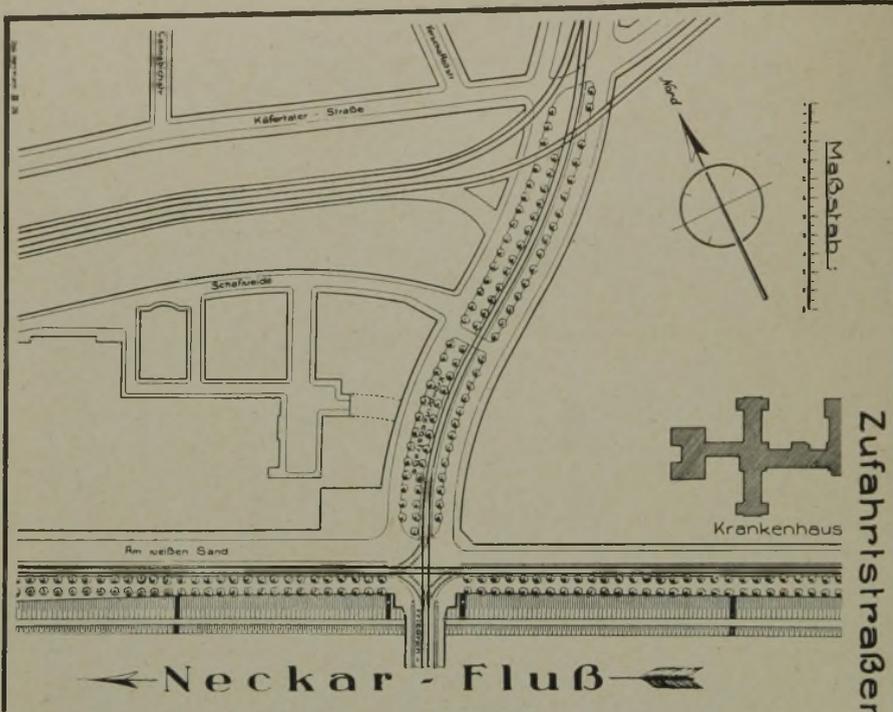
Aber auch in ästhetischer Hinsicht befriedigt die gewählte flache Form des eisernen Überbaues in hohem Maße. Die hängebrückenartige Form der eisernen Überbauten der Friedrichsbrücke und die hohen Fachwerksträger der neckaraufwärts gelegenen Eisenbahnbrücke ließen es erwünscht erscheinen, nicht einen weiteren, den freien Blick störenden Brückenbau zu

wagen mit 2 Achsen von je 8 t Achsdruck, ferner 1 Dampfwalze von 25 t Dienstgewicht und 1 Lastwagen von 24 t. Auf den freibleibenden Flächen der Fahrbahn wurde Menschengedränge von 500 kg/qm angenommen.

b) Für die Gehwege: Menschengedränge von 550 kg/qm.

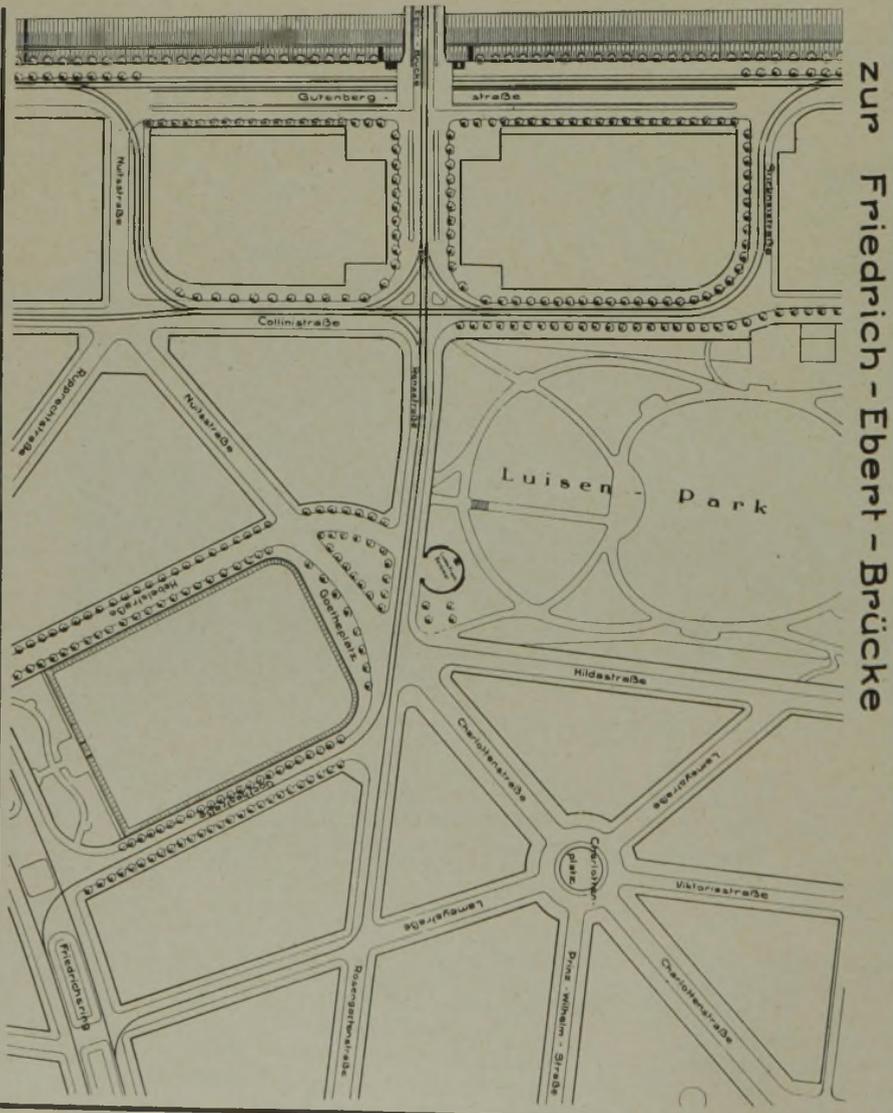
c) Für die Hauptträger: Zwei sich kreuzende Lastzüge nach a, wobei die Lokomotiven auf beiden Gleisen auf gleicher Höhe stehen, auf den freibleibenden Flächen der Fahrbahn Menschengedränge nach a, auf den Gehwegen Menschengedränge nach b.

Zu der normalen ruhenden Last der Brückenkonstruktion kamen noch die Gewichte der unter der Fahrbahn und den Gehwegen untergebrachten Leitungen, und zwar von 2 Wasserleitungsrohren von



Zufahrtsstraßen

Abb. 10 a u. b.



zur Friedrich - Ebert - Brücke

600 mm Dm., einem solchen von 400 mm Dm., ferner von je einem Gasleitungsrohr von 500 und 400 mm Dm., von 12 Starkstromkabeln von je 90 mm Dm. und einer Reihe von Schwachstromkabeln.

Für die zulässigen Beanspruchungen waren die „Vorschriften für Eisenbauwerke“ der deutschen Reichsbahngesellschaft vom 25. Februar 1925 maßgebend.

Die Anwendung als Gerberträger wurde gewählt, um etwaige zusätzliche Stütz-momente über den Pfeilern bei etwaigen geringfügigen Pfeiler-senkungen, die bei dem allu-vialen Untergrunde immerhin möglich sind, zu vermeiden. Die gesamte Stützweite von 197,76 m ist in 3 Weiten von 55,60 m, 86,56 m und 55,60 m aufgeteilt. Die Mittelöffnung setzt sich zusammen aus 2 von den Seitenöffnungen aus her-einragenden Kragarmen von je 16,23 m Länge und einem 54,10 m langen, zwischen den Kragarmen eingehängten Trä-ger. Die Entfernung der Quer-träger ist in den Seitenöffnun-gen gleichbleibend 5,56 m, in der Mittelöffnung 5,41 m (vgl. Längsschnitt Abb. 16, S. 136). In der Verlängerung der Quer-träger liegen beiderseits außer-halb der Hauptträger die Geh-wegkonsolen.

Der Obergurt der Haupt-träger läuft nicht ganz parallel mit der Fahrbahn, er ist viel-mehr in Brückenmitte gegen-über der Fahrbahn um 32,5 cm überhöht. Den Gehwegen wurde die gleiche Überhöhung gege-ben, um durch Parallelführung der Geländer mit dem Obergurt der Hauptträger eine ästhetisch einwandfreie Wirkung zu er-zielen; die dadurch erhöhte Steigung der Gehwege ist kaum bemerkbar.

Die Hauptträger (Abb. 18 bis 20, S. 137) sind als Kasten-querschnitt ausgebildet, dessen Stehbleche einen inneren Ab-stand von 60 cm haben, und der unten offen ist, so daß ohne Mühe im Innern Anstreich- und Unterhaltungsarbeiten ausge-führt werden können. Die in-nere Versteifung erfolgt durch Querschotte. Beim eingehäng-ten Träger der Mittelöffnung ist die Stehblechhöhe gleich-bleibend 3,40 m. Nach den Pfeilern zu wird der Untergurt stark herunter gezogen, so daß sich hier eine Stehblechhöhe von 4,80 m ergibt, die nach den Widerlagern wieder bis auf 3,075 m abnimmt.

Trotz ihrer beträchtlichen Höhe wirken die Hauptträger außerordentlich schlank, was

nicht zum Letzten auf die Schattenwirkung der Gehwege zurückzuführen ist.

Um unter den Straßenbahnweichen über dem rechten Widerlager ein unverschiebbares Lager zu erhalten, mußte die durch die Temperatureinflüsse eintretende Ausdehnung an einem Punkte zusammengefaßt und auf das linke Widerlager übertragen werden. Es wurde deshalb nur das rechte Endauflager fest angeordnet. Die Auflager auf den Pfeilern und am

Die als Blechträger ausgebildeten Querträger (Abb. 14 u. 15, S. 136) haben Ausschnitte für die Unterbringung der bereits genannten Leitungen. Die Trägerhöhe beträgt in der Mitte 1,60 m, an den Auflagern 1 m. Zwischen die Querträger sind in Abständen von 1,44 m die Längsträger gespannt, die zusammen mit den Hauptquerträgern und den dazwischenliegenden Zwischenquerträgern die Tragkonstruktion für die Fahrbahn bilden. (Abb. 16, S. 136.)

Abb. 11. Längenschnitt durch das Widerlager und die Unterführung auf der linken Seite

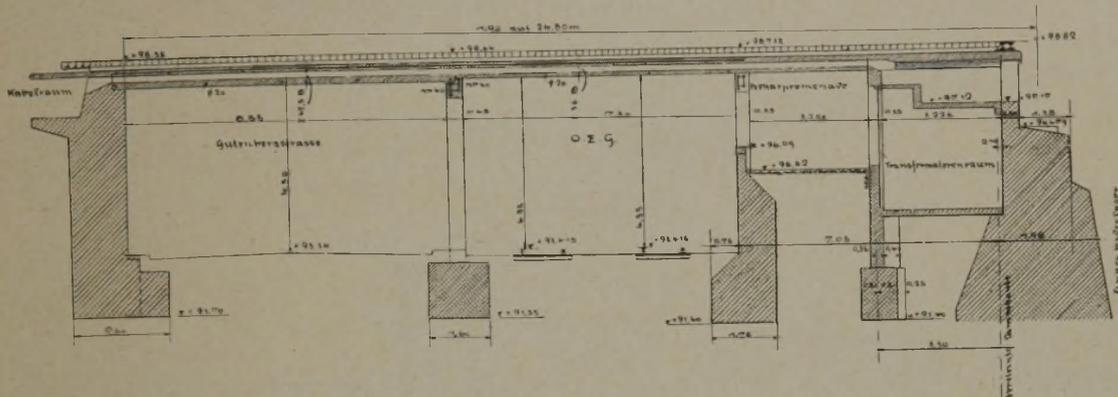
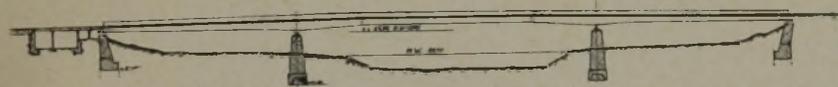


Abb. 12 u. 13.

Bauprogramm



Dezember					Dezember
November					November
Oktober					Oktober
September					September
August					August
Juli					Juli
Juni					Juni
Mai					Mai
April					April
März					März
Februar					Februar
Januar					Januar
Dezember					Dezember
November					November
Oktober					Oktober
September					September
August					August

linken Widerlager sind als Rollenlager ausgebildet und daher beweglich. Die Gelenke beim eingehängten Träger bestehen aus Kipplatten, die keine Verschiebungen zulassen. Die gesamte durch die Temperatureinflüsse zu erwartende und am linken Widerlager aufzunehmende Ausdehnung der Brücke ist auf 18 cm errechnet. Eine gleitbar angeordnete Gußstahlplatte überdeckt die vorgesehene Temperaturfuge in der Fahrbahn, während in die Straßenbahngleise zur Ausgleichung der Brückenbewegung besondere Auszugsvorrichtungen eingebaut wurden. Sämtliche Auflagerkörper sind aus Gußstahl bzw. geschmiedetem Stahl.

Zur weiteren Versteifung der Brücke liegt zwischen den Hauptträgern ein zweifach sich kreuzender Windverband. Ein über die ganze Länge der Brücke verschiebbarer Besichtigungswagen ist zwischen die Hauptträger eingebaut (Abb. 17, S. 136).

Fahrbahn und Gehwege. (Vgl. Abb. 14-16, S. 136.) Die Fahrbahntafel besteht auf der ganzen Breite aus einer eisenbewehrten Betonplatte, die in der Mitte wegen der für die Aufnahme der Straßenbahngleise erforderlichen Höhe trogförmig heruntergezogen ist. Auf der Betonplatte liegt eine nach den Pfeilern und Widerlagern zu entwässerte Ab-

dichtung aus „Durumfix“, durch die eine unbedingte Abhaltung des Niederschlagswassers von der Eisenkonstruktion erreicht werden soll. Auf dem hierauf

Druck und Vakuum mit 160^{kg} Teeröl auf den Kubikmeter imprägniert. Das Holzpflaster wurde in den seitlichen Fahrbahnstreifen mit diagonalen Fugen

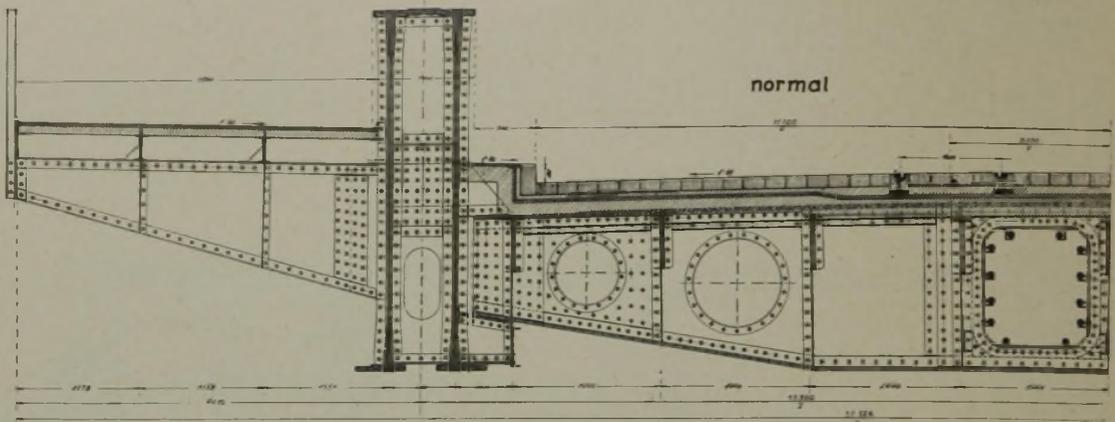


Abb. 14. Halber normaler Brückenquerschnitt. (Maßstab 1 : 75.)

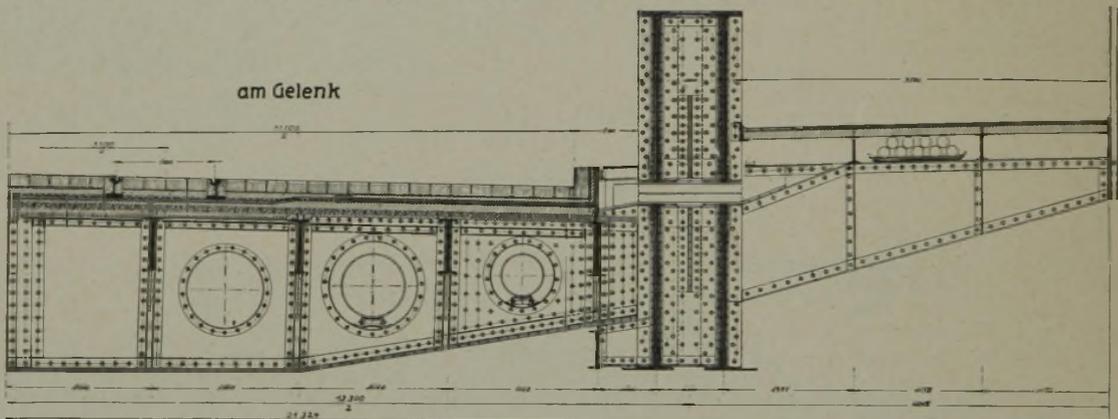


Abb. 15. Halber Brückenquerschnitt am Gelenk. (Maßstab 1 : 75.)

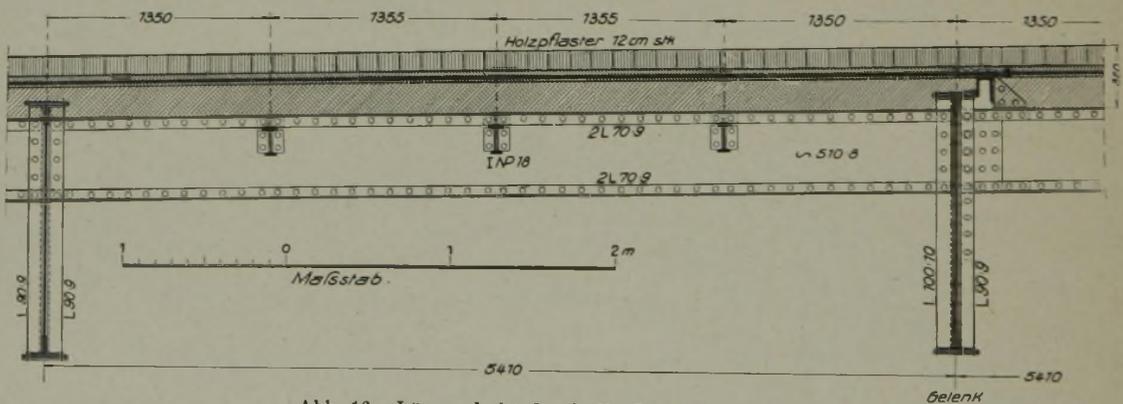


Abb. 16. Längsschnitt durch die Fahrbahn. (1 : 45.)

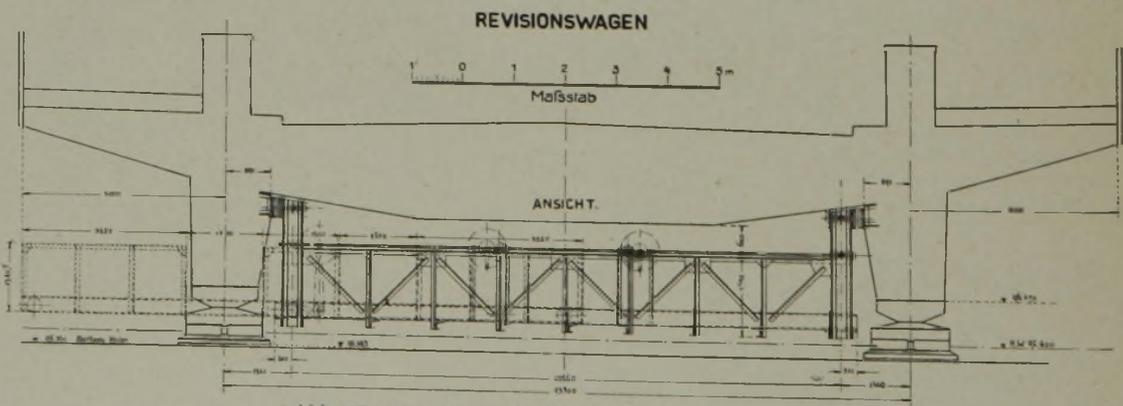


Abb. 17. Anordnung des Revisionswagens. (1 : 150.)

aufgebrachten Glattstrich und einem weiteren Ausgleichbeton liegt der 12 cm hohe Holzpflasterbelag. Als Material wurde hierfür deutsche Buche aus dem Hunsrück gewählt. Das reichlich abgelagerte Holz ist unter

unter 45°, zwischen den Straßengleisen dagegen im rechten Winkel zur Brückenachse, verlegt. Nach dem Verlegen wurde das Holzpflaster mit Weichpech ausgegossen und abgesandet.

Beiderseits der 11,10 m breiten Fahrbahn stehen Granitrandsteine, die zu den 60 cm breiten Schutzstreifen überleiten. Die nutzbare Gesamtbreite der Fahrbahn zwischen den Hauptträgern ist dadurch auf 12,30 m erweitert (vgl. den Blick in die Brücke Abb. 9, S. 133, und die Querschnitte der Fahrbahn).

Durch Längsträger verbundene Konsolen bilden die Unterlage für die Fußwege. Auf dieser Unterlage liegen abnehmbare Eisenbetontafeln, die die Zugänglichkeit zu den unter den Fußwegen unterzubringenden Leitungen ermöglichen. Die Eisenbetontafeln sind mit einem Gußasphaltbelag überzogen.

Die Zufahrtsstraßen. (Vgl. Abb. 10 a u. b, S. 134.) Während am nördlichen Brückenkopf unabänderliche Straßenverhältnisse durch das dort erstellte städtische Krankenhaus vorlagen und infolgedessen die hier zutreffenden Maßnahmen auf den Ausbau der Kronprinzenstraße und auf die Verbreiterung der Straße am „Weißen Sand“ zwischen Friedrichsbrücke und Kronprinzenstraße beschränkt bleiben mußten, wurden die Straßenverhältnisse am südlichen Brückenkopf (Stadtseite) grundlegend umgestaltet. Zunächst mußte nach einer befriedigenden Lösung für die Führung der Gleise der Vorortbahn Mannheim-Heidelberg vom Neckardamm nach der Brücke gesucht werden. Die für diese Bahn erforderlichen großen Halbmesser machten ein Ausbiegen vor dem Brückenkopf notwendig, das den Verkehr auf dem Brückenvorplatz sicher beeinträchtigt hätte. Man entschied sich deshalb dafür, diese Gleise um die beiden dem Brückenkopf rechts und links vorgelagerten Baublöcke durch die Suckow- bzw. Nuitsstraße und die Collinstraße herumzuführen und an der Kreuzung Collinstraße—Renzstraße in die Brückenauffahrt einzulenken.

Die auf dem Damm liegenden Gleise wurden zusammen mit der darunter liegenden Gutenbergstraße und einem Teil der Dampfpromenade unter der Brückenauffahrt hindurchgezogen, so daß am Brückenkopf kein Kreuzungsverkehr entsteht. Lediglich ein Teil der Promenade ist durch Treppen zur Brücke hinaufgeführt, um Fußgängern hier das Betreten der Brücke vom Damm aus zu ermöglichen. Form und Abmessungen des in Beton hergestellten Unterführungsbauwerkes sind aus Abb. 11, S. 135 ersichtlich.

Die südliche Brückenauffahrt (Renzstraße) ist infolge der Anlage der Unterführung von ihrem Fußpunkte bei der Collinstraße an frei von Kreuzungen. Die Fahrbahnbreite ist, wie auf der Brücke selbst, auf 11,10 m bemessen. Je 2,5 m breite Gehwegstreifen trennen die Hauptfahrbahn von den seitlich gelegenen beiden lediglich dem Grenzverkehr dienenden Anbaustraßen. 7 m breite, von Baumreihen begrenzte Gehwege, leiten von ihnen aus zu den Bauflichtungen über.

Die Forderung nach einer flüssigen Führung des Verkehrs von den Straßen der Altstadt zur Brücke machten außerdem noch eine ganze Reihe von baulichen Änderungen an bestehenden Straßen — Lameystraße, Goethestraße, Goetheplatz, Friedrichsring, — erforderlich.

Der Bauvorgang. Von den mit dem Brückenbau beauftragten Firmen (Grün & Bilfinger, A.-G., Mannheim, und Masch.-Fabrik Augsburg - Nürnberg, A.-G., Werk Gustavsburg) war ein gemeinsames Bauprogramm aufgestellt worden, das die Fertigstellung des Brückenbaues — ohne Herstellung des Fahrbahnkörpers und der Zufahrtsstraßen — in 15 Monaten vorsah (Abb. 12 u. 13, S. 135). Auf die Einhaltung des Bauprogrammes mußte größter Wert gelegt werden, wenn nicht Schwierigkeiten wegen der im Winter unmöglichen Arbeiten im Abflußprofil des Neckars entstehen sollten. Dank der verständnisvollen Zusammenarbeit aller am Brückenbau beteiligten Stellen und dank der Förderung des Unternehmens durch die staatlichen Aufsichtsstellen war es möglich, das Bauprogramm bis in alle Einzelheiten einzuhalten und den Brückenbau bis zu dem von Anfang an festgesetzten Zeitpunkt fertigzustellen.

Nachdem am 1. September 1925 mit den Gründungsarbeiten begonnen worden war, waren bis zum März 1926 die Arbeiten im Werk der Brückenbauanstalt und die Bauarbeiten an den Pfeilern und Widerlagern soweit vorgeschritten, daß mit dem Aufstellen des Montagegerüsts begonnen werden konnte. Da das Vorland in der rechten Seitenöffnung frei von Wasser war, bereitete die Aufstellung des Gerüsts hier keine Schwierigkeiten; die Gerüststützen konnten in einfachster Form auf Schwellen aufgesetzt werden. In ähnlicher Weise konnte später bei der linken Seitenöffnung vorgegangen werden. Nur machte man sich hier die bei der rechten Öffnung gemachten Erfahrungen zu Nutze, da die wiederholten und teilweise recht langen Überflutungen des Vorlandes im Sommer eine unliebsame Senkung der Stützen zur Folge hatten.

Für das Montagegerüst der Schiffahrtsöffnung mußten sowohl im Vorland als auch im Wasser Pfähle geschlagen werden. In der Mitte der Öffnung war eine freie Durchfahrt von 21 m lichter Weite mit oberstrom liegenden Leitwerken für die Schifffahrt vorgeschrieben. Seitlich dieser Schiffahrtsöffnung hatte die Brückenbauanstalt eine weitere Öffnung angeordnet, die es ermöglichte, daß ihre Kähne, auf denen sämtliche Bauteile auf dem Wasserwege von Gustavsburg hierher geführt wurden, vom Baugerüst aus ausgeladen werden konnten. Zwei eigens für diesen Zweck von der M.A.N. konstruierte Baukrane hoben die in großen Stücken bis zu 23 t Gewicht schon in der Brückenbauanstalt zusammengenieteten Werkstücke aus dem Schiff und fuhren sie an die Einbaustelle. Vom rechten zum linken Widerlager vorschreitend, wurde die ganze Eisenkonstruktion in der Zeit vom 1. Juni bis zum 15. November 1926 aufgestellt.

Die in der Brückenkonstruktion eingebaute Eisenmenge hat ein Gewicht von 2146 t. Auf der Baustelle wurden 107 525 Niete geschlagen und 8500 konische Bolzen von 12,5 bis 17 cm Länge in die Konstruktion eingezogen.

Anschließend an die Fertigstellung der Eisenkonstruktion wurde die Fahrbahntafel eingebaut und mit Holzpflaster belegt.

Die Verkehrsübergabe erfolgte am 23. Dezember 1926.

Die Baukosten betragen:

I. Für die Brücke selbst:	
1. Öffentlicher Wettbewerb	40 000 M.
2. Brückenunterbau, Unterführung am linken Ufer, Auffüllung der Renz- und Gutenbergstraße	885 000 "
3. Eiserner Brückenaufbau	937 000 "
4. Fahrbahn- und Gehwegbefestigung	116 000 "
5. Änderungen an Leitungen und Kanäle	15 000 "
6. Provisorische Verlegung der Gleise der Vorortbahn	4 000 "
7. Herstellung der Renzstraße	143 000 "
8. Herstellung der Gutenbergstraße (tiefliegender Teil)	75 000 "
9. Anschlüsse an die Kronprinzenstraße	38 500 "
10. Brückenbeleuchtung	15 000 "
11. Bauleitung, Verwalt. u. Unvorhergesehenes	291 500 "
II. für Maßnahmen, die durch die Brückenherstellung veranlaßt wurden:	
a. für den Ausbau von Zufahrtsstraßen	878 000 "
b. für Neuherstellung von Straßenbahnlinien	520 000 "
c. für Neuverlegung und Umbau von Versorgungsleitungen u. neue Straßenbeleuchtung	328 000 "
Der anlässlich des Brückenbaues entstandene Gesamtaufwand beträgt somit	4 286 000 M.

An Arbeitskräften wurden allein an der Baustelle rund 66 500 Tagwerke aufgewendet, zu denen noch etwa der gleiche Aufwand in Werkstätten, Fabriken, Steinbrüchen und sonstigen Betrieben kam. So ergibt sich, daß das Brückenbauunternehmen mit allen seinen Zubehörenden auf die Dauer von 16 Monaten durchschnittlich 300 Arbeitern Arbeitsmöglichkeit verschaffte.

Entwicklung des Verkehrs auf der Friedrich - Ebert - Brücke seit der Verkehrsübergabe. Wenige Tage nach der Eröffnung der Brücke, bereits am 29. Dez. 1926, wurde

Gattung des Fahrzeuges	Zählung vom 29. Dez. 1926				Zählung vom 10. Febr. 1927				Zählung am 3. Juni 1927			
	Friedr. Brücke		Fr.-Ebert-Br.		Friedr. Brücke		Fr.-Ebert-Br.		Friedr. Brücke		Fr.-Ebert-Br.	
	Anzahl	v. H.	Anzahl	v. H.	Anzahl	v. H.	Anzahl	v. H.	Anzahl	v. H.	Anzahl	v. H.
1. Personenkraftwagen	561	56	435	44	812	56	635	44	1001	56	793	44
2. Motorräder	86	67	43	33	233	64	158	36	458	60	307	40
3. Lastkraftwagen	405	68	191	32	1512	69,5	225	30,5	571	60,4	347	39,6
4. Fahrräder	3026	76	952	24	8252	79,4	2112	20,6	15791	69,4	6888	30,6
5. Pferdefuhrwerke	581	79	155	21	837	72,5	318	27,5	893	63	529	37
6. Handkarren	852	85	128	15	1233	87,6	174	12,4	1163	79,8	294	20,2
		71,8		28,2		71,5		28,5		64,7		35,3

eine vergleichende Zählung des Verkehrs auf der Friedrichsbrücke und auf der Friedrich-Ebert-Brücke vorgenommen, um die Entlastung der erstgenannten Brücke festzustellen. Die Zählungen wurden am 10. Februar und am 3. Juni 1927 wiederholt. Das Ergebnis war das Obenstehende.

Man sieht aus dieser Zusammenstellung, daß, entsprechend der Lage der Brücke, der Schnellverkehr, der einen großen Aktionsradius aufweist, sofort in beträchtlichem Umfange die neue Brücke benutzte. So wurde die Friedrichsbrücke schon wenige Tage nach der Eröffnung der Friedrich-Ebert-Brücke ganz erheblich entlastet. Die Entlastung betrug bei den Personenkraftwagen 44 v. H., bei den Motorrädern 33 v. H., bei den Lastkraftwagen 32 v. H. Die dem Nahverkehr, also im Wesentlichsten dem Verkehr zwischen Altstadt und Neckarstadt dienenden Fahrzeuge — Fahrräder, Pferdefuhrwerke und Handkarren — gewöhnten sich langsamer an den neuen

Verkehrsweg. Die jüngste Zählung zeigt aber auch hier eine erheblich größere Entlastung der Friedrichsbrücke, als dies bei der 1. Zählung der Fall war. Alle Verkehrsarten zusammengerechnet, wird die Friedrichsbrücke durch die Friedrich-Ebert-Brücke schon heute um mehr als 35 v. H. entlastet. Diese Verkehrsentwicklung, die sich durch weitere Gewöhnung an den neuen Flußübergang und durch Zunahme der Bebauung im Osten und Norden der Stadt fortsetzen wird, zeigt, daß die Wahl der Brückenbaustelle und die Anlage der Brücke den bestehenden Bedürfnissen entspricht. Vor allem hat sich auch die durch die Anordnung der Hauptträger zwischen Fahrbahn und Gehweg bewirkte Abhaltung der Fußgänger von der Fahrbahn aufs Beste bewährt.

Schließlich kann schon jetzt gesagt werden, daß die Brücke die in sie gesetzten Erwartungen in städtebaulicher und in verkehrstechnischer Hinsicht erfüllt und auch in ästhetischer Hinsicht vollauf befriedigt.

Der Kampf gegen die Dresdener Brandgiebel.

Eine kritische Betrachtung.

Von Dr.-Ing. Paul Arno Müller, Dresden*).

In Nr. 5 von „Stadt und Siedlung“ vom 12. März 1927 veröffentlichte Hr. Prof. Alphons Schneegans, Dresden, eine Abhandlung „Über kahle Brandgiebel im Großstadtbild“ mit Vorschlägen zur Beseitigung dreier unschöner Giebel in Dresden. Man muß Hrn. Prof. S. unbedingt zustimmen, wenn er sagt, daß viele Stadtverwaltungen bei etwas gutem Willen manch häßlichen Brandgiebel leicht beseitigen könnten, man darf aber dabei nicht verkennen, daß die örtlichen Verhältnisse oft stärker sind als der gute Wille so mancher Stadtverwaltung und heimatschützlerischer Ästheten. Auch bei den drei Dresdner Beispielen liegen die Dinge nicht so einfach, wie Prof. S. angenommen hat, und es sei mir deshalb vergönnt, die Schneegans'schen Vorschläge einer kritischen Betrachtung zu unterziehen:

1. Der Giebel an der Ecke Moritz- und Ringstraße (Abb. 1—4 in Nr. 5, S. 36): Der schräge Schnitt der Fluchtlinien, den sich Herr Prof. S. nicht erklären kann, ergibt sich aus der Parallelführung der Fluchtlinien zur gemeinsamen Achse der Johann-Georgen-Allee und der Moritzstraße. Ob diese Linienführung berechtigt war oder nicht, bleibe hier unbeachtet. — An Stelle der vorhandenen, allerdings nicht schönen, Reklame einer Lampenfirma schlägt Herr Prof. S. eine Verkleidung des Giebels mit zwei schräg zur alten Wand gestellten etwa 18 m hohen seitlichen Blendwänden vor, ordnet in der Mitte eine halbrunde ebenso hohe Nische an, setzt Säulen, täuscht durch barocke Mittel über die geringe Tiefe der Nische, baut in halber Giebelhöhe einen Balkon, auf dem zwei riesige Sektflaschen stehen und schmückt die beiden leeren Blendwände schwach plastisch mit vier riesigen Weinflaschen. Am Fuße des Giebels ordnet er eine „kleine“ Wartehalle von etwa 15,5 m Länge an, die nun nicht etwa in der Achse der Nische steht, sondern stark seitlich verschoben ist und gerade vor dieser seitlichen Verschiebung ihre größte Tiefe und Masse hat. Es ist bedauerlich, daß die Perspektive Abb. 3 S. 36, nicht gerade von der entgegengesetzten Seite gezeichnet worden ist, weil damit der mangelhafte Aufbau klar zutage treten würde.

Die vorhandene Giebelreklame zeigt eine schwache Betonung der Mitte, während die Seiten stärker in die Augen fallen. Herr Prof. S. will die Seiten nicht betonen, sondern den Blick nach der Mitte des Giebels leiten und ihn damit von der unschönen Giebelform ablenken. Dies erreicht er

ohne Zweifel, ob es reklametechnisch richtig ist, stelle ich in Frage. Geht man vom Pirnaischen Platz aus auf den Giebel zu, so sieht man eine lange Strecke, sowohl von der Johannesstraße als auch vom Ring aus, nur die äußersten Seitenteile des Giebels, während die Mitte und der ganze Giebel erst kurz davor sichtbar werden. Die vorhandene Reklame wirkt also auf weitere Entfernung und verdeckt die häßlichen, am meisten in Erscheinung tretenden seitlichen Giebelwandflächen, während bei dem S.'schen Vorschlage gerade diese unbetonten kahlen Wandflächen mit den beiden ohne jeden Zusammenhang miteinander stehenden Riesenweinflaschen zur Geltung kommen würden.

Bzüglich der Straßenbahnwarte-halle heißt es übrigens im Text: „Sie dient der gleichen Firma (Kupferberg-Gold) und ist von ihr errichtet“. Zur Beruhigung sei hier gesagt, daß sie noch nicht errichtet worden ist und es hoffentlich auch nicht werden wird!

Eine Wartehalle wäre an sich an dieser Stelle zu begrüßen, wenn genügend Platz zur Verfügung stände. Grundsätzlich sollen Wartehallen nur da errichtet werden, wo neben der Halle noch genügend Platz für das Publikum vorhanden ist, denn bei schönem Wetter geht überhaupt niemand hinein. An dieser Stelle würde die Wartehalle ein Verkehrshindernis sein, denn das Publikum könnte sich auf der jetzt schon viel zu schmalen Gangbahn nur noch am untersten Ende am Ring aufhalten. Der Straßenbahntriebwagen muß ganz vorn an der Johannesstraße halten, um beim Anfahren an der unübersichtlichen Kreuzung Zusammenstöße zu vermeiden, außerdem reicht ein Wagenzug mit 2 Triebwagen ziemlich weit in den Fahrdamm der Ringstraße. Man stelle sich nun das Gedränge an der Wartehalle durch die von der Ringstraße nach dem Triebwagen eilenden Menschen vor! Schon jetzt kann man auf dem schmalen Fußweg kaum durch die wartende Menschenmenge hindurch; nach Errichtung der 15 m langen Halle würde es unmöglich werden, woran auch die vorgeschlagene Verbreiterung der Gangbahn um 1 m auf Kosten der Fahrbahn nichts ändern würde.

Eine Verbesserung der bestehenden Verhältnisse am Brandgiebel vermag ich nach all' den angegebenen Gründen nicht zu erblicken, weder reklame- und verkehrstechnisch noch durch die Anordnung der an sich sehr wenig glück-

*) Anmerkung der Schriftleitung. Wegen Raumangels konnten diese Entgegnung erst jetzt bringen. —

lichen Architektur in Verbindung mit der seitlich ver-rutschten Wartehalle, ganz abgesehen von den erforder-lichen hohen Kosten.

2. Der Brandgiebel am Rathenauplatz. (Abb. 5—8 in Nr. 5, S. 37.) Gegen diesen Vorschlag ist sowohl aus verkehrstechnischen als auch ästhetischen Gründen nichts einzuwenden. Seine Ausführung würde ich sogar außerordentlich begrüßen. Ähnliche Vorschläge sind meines Wissens jedoch schon früher gemacht aber nicht ausgeführt worden infolge der damit verbundenen hohen Kosten und der Unwirtschaftlichkeit des Anbaues.

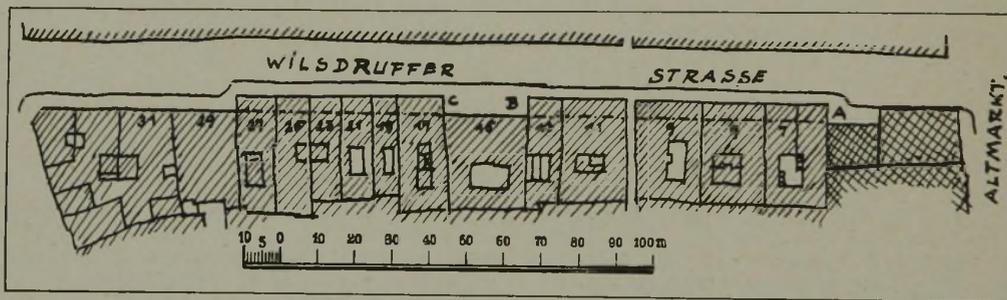
Das Haus gehört der Israelitischen Religionsgemein-schaft, die in den unteren Geschossen ihre völlig aus-reichenden Geschäftsräume und in den oberen einige Woh-nungen hat. Wer will ihr zumuten, den durch die lange Fassade außerordentlich teuren und schmalen Anbau auf-zuführen, wenn sie die Räumlichkeiten nicht oder nur sehr schwer verwerten kann? Selbst wenn man unten an Stelle der vorgeschlagenen Lauben Läden einbauen könnte — was mit Rücksicht auf den dort überhaupt nicht vorhande-nen Verkehr ganz unbedenklich sein würde — so würde eben doch der Anbau unrentabel bleiben und die Läden schwer zu vermieten sein, weil der Verkehrsstrom durch die weit in den Platz hineinführende Carolabrücke gerade von dort weggeführt wird.

Der Giebel ist durch den Abbruch der anstoßenden Gebäude beim Bau der Carolabrücke entstanden und mit Rücksicht auf den längst geplanten und notwendigen Neu-bau der Synagoge ist er in seiner nackten Häßlichkeit er-halten worden. Wäre der Krieg nicht gekommen, so stände an dieser städtebaulich wichtigen Stelle der Neubau

giebeln einige Häuser davon entfernt bei B. und C. im Lageplan? Die Sachlage ist doch hier genau so! — Nehmen wir weiter an, daß die Stadtverwaltung auch diese Schönheitsfehler beseitigt und darnach würde plötz-lich der Besitzer des Hauses Nr. 19 sein Haus abbrechen und einen Neubau in der genehmigten Fluchtlinie errichten, dann würden abermals zwei Brandgiebel entstehen und beim eventuell darauf folgenden Neubau des Hauses 23 ebenfalls wieder zwei: Die Stadtverwaltung würde dann wohl bald gezwungen sein, ein neues Brandgiebelbeseiti-gungsamt einzurichten.

Die Durchführung der vorgeschlagenen Lauben wäre im Interesse des starken Verkehrs sehr zu begrüßen, wenn sie nur möglich wäre! — Herr Prof. S. denkt sich die Sache sehr einfach: Die Stadtverwaltung erläßt ein Orts-gesetz, und die Besitzer der Häuser müssen innerhalb einer gewissen Frist die Laubengänge auf Grund dieses Ge-setzes bauen. — Wir leben jedoch nicht in Sowjetrußland, sondern haben noch ein Eigentums- und auch ein Boden-recht. Ferner gibt es außer dem Dresdner Stadtverord-netenkollegium auch noch eine Kreishauptmannschaft, ein Ministerium und ein Oberverwaltungsgericht. Ein Orts-gesetz mit derartig weitgehenden Eingriffen in das Eigen-tum der Einwohnerschaft durchzubringen, ist ohne die Zu-stimmung der Betroffenen bei unseren heutigen Rechts-verhältnissen ein Ding völliger Unmöglichkeit.

Der Bau der Lauben würde wohl zunächst bedingen, daß vier oder fünf kleinere Geschäfte gänzlich ver-schwinden müßten. Für sie wäre eine beträchtliche Ent-schädigung zu zahlen und Ersatzräume in ebenso guter Geschäftslage wären zu beschaffen. Hinzu kommen die



Lageplan der Wilsdruffer Straße, Nähe Altmarkt in Dresden.

der Synagoge. Der Israelitischen Gemeinde die hohen Kosten für den Giebelanbau zumuten, hieße nur, den dringend notwendigen Neubau der Synagoge und die damit verbundene städtebauliche Ausgestaltung des Rathenauplatzes verzögern. Trösten wir uns also noch einige Jahre über seinen Anblick! —

3. Der Brandgiebel Wilsdruffer Straße, Nähe Altmarkt (Abb. 9—12 in Nr. 5, S. 38).

Mögen die ersten beiden Vorschläge des Herrn Prof. S. immerhin eine gewisse Berechtigung haben, so muß aber der letzte Vorschlag für die Beseitigung des Brandgiebels und den Einbau der Lauben in der Wilsdruffer Straße als völlig verfehlt bezeichnet werden.

Herr Prof. S. schlägt zur Beseitigung des Brand-giebels bei A die Errichtung einer Blendmauer vor, so daß der jetzt etwa 70 cm vorspringende Mauerschiff ver-schwinden und der Eckpilaster an dem zurückliegenden Hause zum großen Teil verdeckt werden würde. Die Abb. 9 des S.'schen Vorschlages stimmt aber nicht mit der Wirk-lichkeit überein: Der Eckpilaster der Rücklage wird bereits jetzt fast ebenso weit von der Verstärkung der Brand-mauer verdeckt, wie dies Abb. 11, S. 38, nach Errichtung der Blende zeigt. Die Blende müßte im spitzen Winkel zur Brandmauer errichtet werden, da sie sonst das eben-falls zu schmal gezeichnete 1. Fenster der Rücklage bis zur 1. Sprosse verdecken würde. Eine Lösung ließe sich aber wahrscheinlich trotzdem noch finden.

Angenommen, der Vorschlag wäre in dieser Form aus-führbar, würde nun der Besitzer des Hotels „Zum goldenen Engel“ bereit sein, sich wochenlang seinen Geschäfts-betrieb stören zu lassen, nur um einen Erker an diesen Giebel anbringen zu lassen, einen Erker für ein Zimmer, das schon einen sehr schönen Erker hat? — Ich glaube nicht! — Und wie will man ihn dazu zwingen? — Angenommen, die Stadt bezahlte die Kosten und der Bes-itzer wäre mit dem Bau einverstanden, dann könnte dieser Brandgiebelteil beseitigt werden. Was wird aber aus den beiden anderen zur Zeit vorhandenen ganz gleichen Brand-

außerordentlich hohen Kosten für den Umbau der alten fünf- und sechsgeschossigen Häuser, wobei wohl die Mittel-mauern abzufangen wären, um leidlich gute Läden zu er-halten.

Die Firma Messow & Waldschmidt müßte in ihrem Warenhaus (Nr. 11) das Treppenhaus vollständig umbauen, weil schon jetzt die Entfernung vom Windfang bis zur Treppe zu gering ist. Der Umbau dieses Hauses allein dürfte mindestens hunderttausend Mark kosten und der ganze Durchbruch Millionen verschlingen.

Und das alles als Provisorium mit Hilfe eines Orts-gesetzes! — Fast ein Drittel der Häuser ist schon vor dem Kriege abgebrochen und zurückgesetzt worden. Daß die übrigen Häuser noch nicht zurückgesetzt worden sind, ist doch lediglich die Folge der schlechten Wirtschaftslage. Setzt hier ein Umschwung ein, so dürften die alten Häuser sehr rasch verschwinden.

Die Verbreiterung der Wilsdruffer Straße ist eine der wichtigsten und dringendsten Aufgaben der Dresdner Stadtverwaltung, da aber die Mittel nicht vorhanden sind, muß sie vorläufig unterbleiben. Es muß auf andere Weise versucht werden, dort den Verkehr zu bewältigen, viel-eicht durch Umlenkung des Straßenbahn- und Auto-verkehrs um den alten Stadtkern. Jedenfalls ist es grund-falsch, heute Mittel zur Beseitigung kleiner Schönheits-fehler wie Brandgiebel bereitzustellen, wo ganz andere lebensnotwendige Aufgaben ihrer Lösung harren. Der immer stärker werdende Verkehr wird uns in den nächsten Jahren leider noch manchen Brandgiebel bei notwendig-werdenden Durchbrüchen aufzwingen, selbst wenn wir uns nicht darüber freuen können. —

Inhalt: Die Friedrich-Ebert-Brücke in Mannheim. (Schluß.) — Der Kampf um die Dresdener Brandgiebel. —

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