

DEUTSCHE BAUZEITUNG

Illustrierte Wochenschrift für Baugestaltung, Bautechnik
Stadt- und Landplanung · Bauwirtschaft und Baurecht

Berlin SW 48
27. Juni 1934

Herausgeber: Architekt Martin Mächler, Berlin

Heft 26

DIE AUSSTELLUNG „DIE STRASSE“ IN MÜNCHEN. II

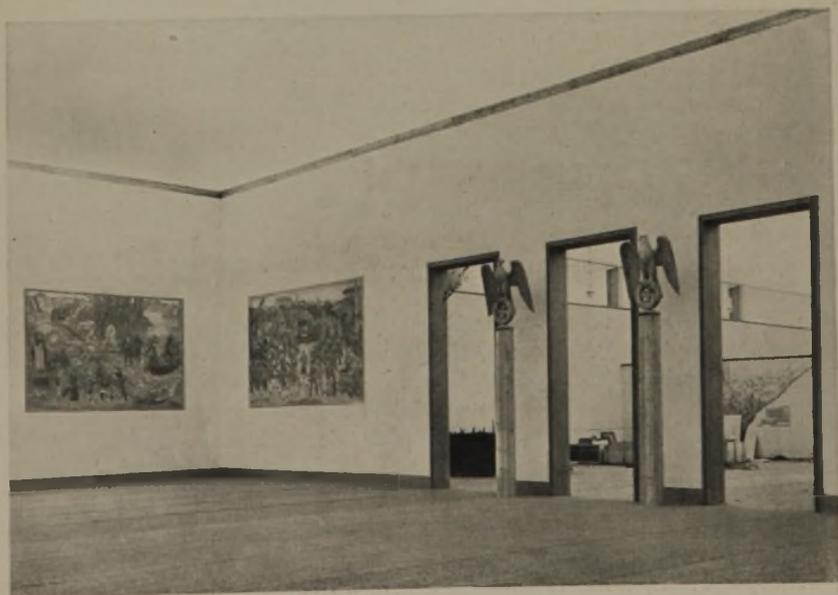
In Nr. 25 haben wir auf diese Ausstellung, ihren Ort und ihre Einteilung bereits kurz hingewiesen.

Wir bringen nun zunächst im Bilde Blicke in die Ehrenhalle und die Haupt-Ausstellungshalle, deren gute Wirkung schon hervorgehoben worden ist. Dabei sind die Gestaltungsmittel denkbar einfach: die Wände sind in Weiß gehalten; die Fuß- und Gesimsleisten, die feste Linien in die Räume bringen, sind gleich den Türfüllungen und -Umrahmungen und allem sonstigen Holzwerk aus bayerischem Lärchenholz hergestellt, das in seinem hellbraunen, etwas ins Gelbliche spielenden Naturton belassen wurde. Auch die Hoheitszeichen sind aus dem gleichen Holze geschnitzt (Abb. 1). Die Decken sind mit weißem, eigens für diesen Zweck in Bahnen von über 4 m Breite gewebtem bayerischen Nessel bespannt. Im Vorraum und im Ehrenraum, den acht große, von einer Künstlerarbeitsgemeinschaft in Kaseinfarben gemalte, gobelinartige Wandgemälde, die deutsche Straße im Wandel der Zeiten darstellend, schmücken (Abb. 1), sind die Decken waagrecht ausgebildet, während in der Haupthalle die Stoffbespannung zum Teil der Linienführung der eisernen Oberlichter folgt (Abb. 2). Diese einheitliche Ausbildung ist in der ganzen Halle einschließlich der abgeteilten Nebenräume durchgehalten. Dadurch wirkt sie wie ein einziger großer Schmuckkasten. Dieser Schmuckkasten birgt einen ebenbürtigen Inhalt. Bevor auf diesen eingegangen wird, seien einige Worte vorangestellt, die einem Geleitwort entnommen sind, das der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr. Todt, der Ausstellung mit auf den Weg gegeben hat, und die das Ziel der Ausstellung von der grundsätzlichen Seite her klarstellen:

„Es ist ein Kennzeichen für den nationalsozialistischen Staat, alle Dinge, die unternommen werden, vor den Augen des Volkes zu beginnen und durchzuführen. Dem hohen Verantwortungsbewußtsein und der Volksverbundenheit der neuen Staatsführung entspricht es, daß die Durchführung der weittragenden Straßenbaupläne mit einer allgemeinen Straßenausstellung beginnt, die dem gesamten Volk die Zielsetzung zeigt. Die Straßen Adolf Hitlers sollen mehr als ihren technischen und wirtschaftlichen Zweck erfüllen. Mit dem technischen Werk soll sich Glaube und Vertrauen des Volkes verbinden. ... Die Gesamtnation muß Anteil gewinnen an dem gewaltigen Plane des Führers; dann wird die Idee der Reichsautobahnen zum kennzeichnenden Lebensabdruck des jungen nationalsozialistischen Deutschlands.“

Das Thema der Ausstellung sind also die Straßen des Dritten Reiches. Es wird eingeleitet durch ein Vorwort. Dieses behandelt in sieben Einzelräumen die Straße im Spiegel der deutschen Geschichte, beginnend mit der Urzeit und der Römerzeit, auslaufend mit der Epoche 1918 bis 1932 unter der Überschrift: „Vierzehn Jahre Wettlauf zwischen Straßenbau und Fahrzeug.“ Als ein Beispiel für viele, wie man es in dieser Ausstellung verstanden hat, durch einige wenige, aber um so bezeichnendere, wertvollere und interessantere Ausstellungsstücke das jeweilige Thema zu erläutern, sei erwähnt, daß für den geschichtlichen Teilausschnitt der Urzeit eigens für die Ausstellung im Moor bei Osnabrück ein Stück eines altgermanischen Bohlenweges, aus der Zeit um 1000 a. Chr. stammend, ausgegraben und nach München gebracht worden ist; desgleichen für den Teilausschnitt der Römerzeit ein Stück einer Original-Römerstraße. Nach 1932 folgt die nationale Revolution, in der Ausstellung dargestellt durch eine Fahnenstraße, deren Wände Aussprüche Adolf Hitlers zur Straßen- und Verkehrsfrage und zu ähnlichen Problemen zieren. Hier ist auch der Spaten ausgestellt, mit dem der Reichskanzler

1 Blick in die Ehrenhalle



Arch. Professor Th. Lehner, München. Wandgemälde: Geschaffen von einer Arbeitsgemeinschaft unter Leitung von Prof. Bruno Goldschmitt. Hoheitszeichen: Bildhauer H. Panzer, München



2 Blick von der Ehrenhalle durch die geschichtliche Abteilung in die Straße der nationalen Revolution



3 Die neue Deutschlandkarte mit den Reichsautobahnen. Kunstmaler Zietara, München

den ersten Stich zum Beginn des Baues der Reichsautobahnen in Frankfurt a. M. am 23. September 1933 getan hat. Je ein Hoheitsabzeichen zur Linken und zur Rechten leiten über zu dem von Dr. T o d t persönlich bearbeiteten Hauptraum der Ausstellung: „Die Straßen des Dritten Reiches. Der Motorisierung freie Bahn!“

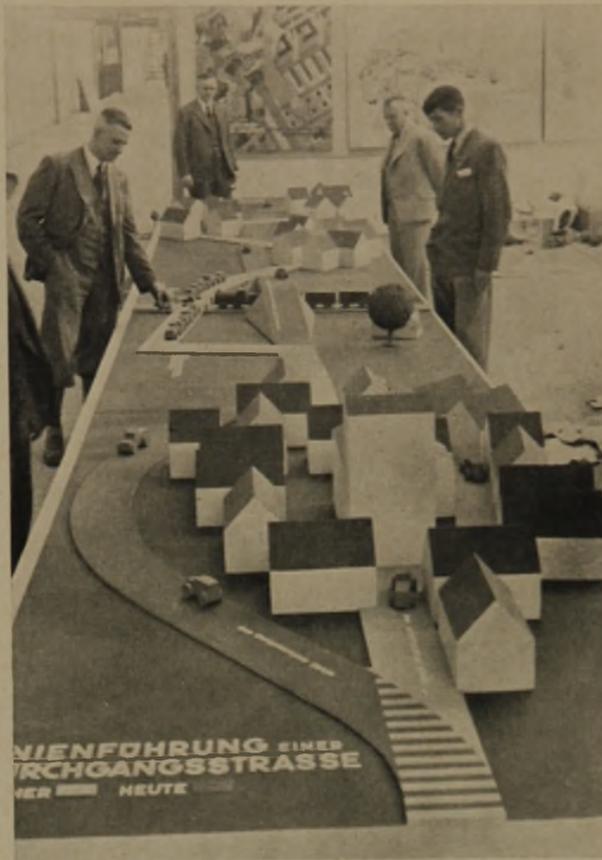
Das beherrschende Mittelstück dieses Raumes, zugleich das Blickziel auf dem ganzen bisher zurückgelegten Wege, bildet eine neue Deutschlandkarte (ohne Staatsgrenzen, aber unter Kennzeichnung der Volksstämme) in

riesigen Ausmaßen, die den Verlauf der geplanten Reichsautobahnen erkennen läßt (Abb. 2 u. 3). Die übrigen Ausstellungsgegenstände dieser Halle zeigen die Art und den Stand der Arbeiten bei den Reichsautobahnen und ihre Auswirkungen in wirtschaftlicher und volkswirtschaftlicher Beziehung in Wort, Bild und Statistik. In zwei langen Fluchten rechts und links von den bis dahin durchschrittenen Räumen schließen sich alsdann zahlreiche Abteilungen an, die den gesamten neuzeitlichen Straßenbau und die damit zusammenhängenden Gebiete



4 Modell betr. neuzeitliche Führung einer Durchfahrtsstraße durch Ortschaft

Erklärung: In grauer Farbe (auf dem Bilde hell) ist die früher übliche Führung, in roter Farbe (auf dem Bilde dunkel) ist die neuzeitliche Führung der Straße dargestellt. Gezeigt ist z. B.: Anschluß dreier Ortschaften früher und heute. Früher winklige Straßenführung infolge weitgehender Berücksichtigung der Eigentumsgrenzen. Heute: ungehemmter und ungefährdeter Verkehrsdurchfluß. Früher: Ortsdurchfahrt (vorn); Stauung des Verkehrs an gefährlichen Eisenbahnübergängen (Mitte). Heute: Ortsumgehung (vorn); Überbrückung der Eisenbahn (Mitte).



5 Die Straße als Gerippe eines Wirtschaftsplanes (Leuchtmmodell zur Selbstbedienung).

Die Straße verbindet (beim Bedienen des Druckknopfes leuchten die betreffenden Straßen auf): a) die Wirtschaftsgebiete im Reich (Reichsautobahnen), b) Stadt und Land im Durchgangsverkehr, c) Stadt und Land im Nahverkehr, d) Industriezonen mit Wohn- und Geschäftszentren, e) Wohn- und Arbeitsstätten im Berufsverkehr, f) ländliche Siedlungskerne untereinander, g) Erholungsgebiete mit der Großstadt, h) Flughäfen mit den Wirtschaftszentren.

4 u. 5 Aus „Straße und Bewegung“

mit allen ihren Elementen und in ihren Wechselbeziehungen zum Menschen und zum Wirtschaftsleben behandeln. Einige, die auch für den Hochbauer und mehr noch für den Städtebauer von Interesse sind, seien wenigstens mit ihrem Thema herausgehoben: Zement und Stein, Teer und Bitumen, Geschichte der Straßenbautechnik, Straßenbaumaschinen, Wartung der Straße, Autobahn und Kraftfahrzeug, Straßen bei Nacht, Straßenbrücken, Gebirgsstraßen. Auf drei in diesem Zusammenhang besonders interessierende Abteilungen sei noch eingegangen:

Die Fachbearbeitung der Abteilung „Straße und Landesplanung“ lag beim Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk, Staatskommissar Dillgardt (Essen), in Verbindung mit der Landesplanung für den Regierungsbezirk Düsseldorf, bei der Landesplanung für den Regierungsbezirk Düsseldorf, bei der Landesplanung für den engeren mitteldeutschen Industriebezirk, der Reichsstelle für Raumordnung (Berlin) und der Landesplanung des Rhein-Main-Gebietes. Die Leitung hatte der stellvertretende Staatskommissar Reg.-Rat Ley. Aus dem Ausstellungsmaterial dieser Abteilung sind zwei Beispiele in Abb. 4 u. 5 mit entspr. Erläuterungen wiedergegeben.

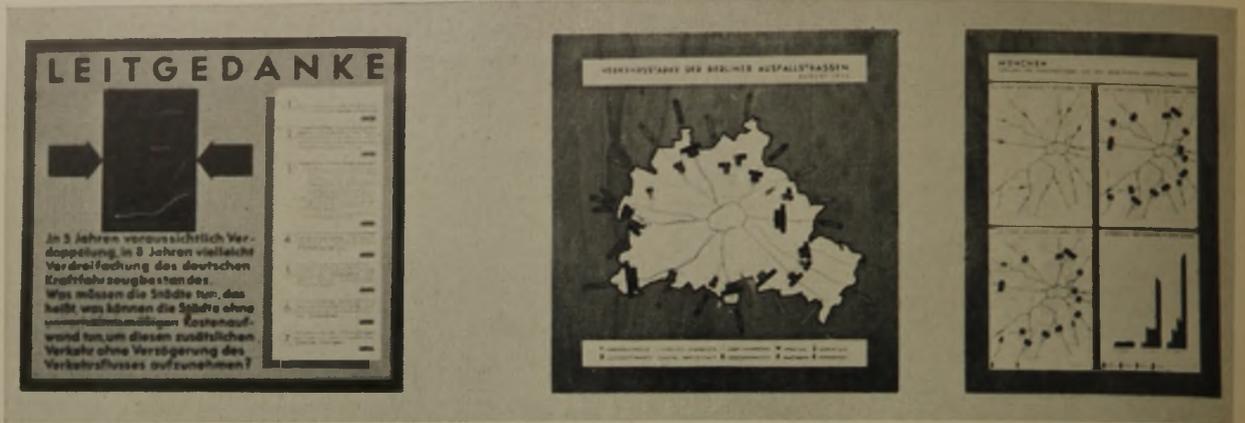
Die Fachbearbeitung der Abteilung „Kraftverkehr und Städtebau“ hat im Auftrag des Deutschen Gemeindetages Stadtrat Niemeyer (Frankfurt a. M.) übernommen. Zwei Ausschnitte aus dieser Abteilung sind in Abb. 6 und 7 wiedergegeben. Der Bearbeiter der Abteilung hat an ihre Spitze folgenden „Leitgedanken“ gestellt (Abb. 6):

„In fünf Jahren voraussichtlich Verdoppelung, in acht Jahren vielleicht Verdreifachung des deutschen Kraftfahrzeugbestandes. Was müssen die Städte tun, d. h. was können die Städte ohne unverhältnismäßigen Kostenaufwand tun, um diesen zusätzlichen Verkehr ohne Verzögerung des Verkehrsflusses aufzunehmen?“

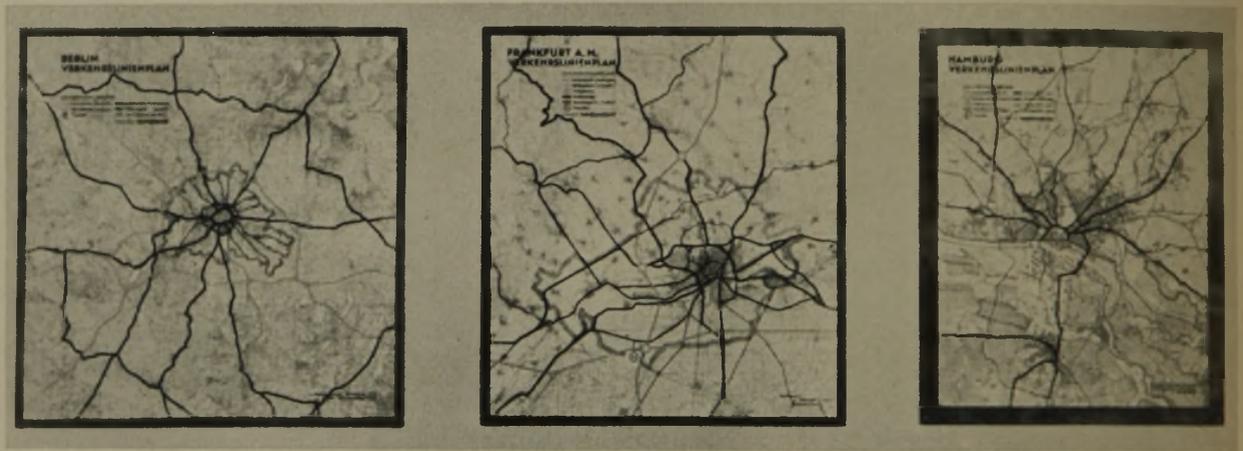
Das Thema ist in folgenden Teilfragen behandelt: 1. Verkehrszählung, 2. Umleitung des Durchgangsverkehrs, 3. Straßenbauliche Maßnahmen, 4. Straßendurchbrüche, 5. Parkplätze, 6. Tankstellen, 7. Sammelgaragen. Der Bearbeiter zieht folgende Schlußfolgerungen:

„Die deutschen Städte werden in den Grenzen des volkswirtschaftlich Tragbaren nur eine bestimmte, nicht immer genau vorausbestimmende Verkehrssteigerung aufnehmen können. Insbesondere sind die Möglichkeiten, ohne umfangreiche und sehr kostspielige Abbrüche, neue gebührenfreie innerstädtische Parkflächen zu schaffen, eng begrenzt.“

Als letzte sei noch die Abteilung „Straße und Landschaft“ erwähnt, als deren Fachbearbeiter die Architekten Prof. Th. Lechner und Dipl.-Ing. A. Seifert zeichnen. Bei einer Führung betonte Generalinspektor Dr. Todt, daß dieses Thema ein nationalsozialistisches sei; denn der Nationalsozialismus wolle durch seine Straßen die Landschaft nicht zerstören, sondern seine Straßen in die Landschaft harmonisch einfügen. Wie das geschehen soll, wie die Landschaft nicht nur geschont, sondern in wohlüberlegter Weise benutzt wird, ist u. a. an einem großen Modell von der Reichsautobahn am Irschenberg gezeigt (zu erkennen auf Abb. 8 und 9). Im übrigen sind in dieser Abteilung köstliche Bilder von baumbestandenen deutschen Straßen (deutsche Alleen



6 Darstellung der Verkehrszählung



7 Darstellung der Umleitung des Durchgangsverkehrs

6 u. 7 Aus „Kraftverkehr und Städtebau“. Bearbeiter: Stadtrat Niemeyer, Frankfurt a. M.



8 Beispiele für schöne deutsche Alleeen

Aus: „Straße und Landschaft“. Bearbeiter: Arch. Professor Th. Lechner u. A. Seifert, München



9 Gegenbeispiele. Aus „Straße und Landschaft“.

Bearbeiter: Architekten Prof. Th. Lechner und Dipl.-Ingenieur A. Seifert, München

aus Birken, Eichen, Linden, Ahornbäumen usw.) wieder gegeben (Abb. 8) und als Gegenbeispiele Ausführungen, wie sie nicht sein sollen, wobei jeweils die begangenen Fehler gekennzeichnet sind (Abb. 9).

Mit diesem Ausschnitt aus der Überfülle des reichhaltigen Ausstellungsgutes muß es genügen, Eine Über-

fülle von Stoff und doch keine Überfüllung, alles unter einem einzigen Dach zusammengetragen, zugleich in geistig sinngemäß entwickelter Folge klar und überzeugend zur Darstellung gebracht, so daß der Besucher gefesselt bis zum letzten mitgeht, mit anderen Worten, eine Ausstellung nach Form und Inhalt aus einem Guß.

STADTERWEITERUNG — BODENRECHT U. BODENPOLITIK

Zeitgemäße Betrachtungen von C. Rohleder, Frankfurt a. M.

(Schluß aus Heft 25)

Der stadteigene Besitz ist demzufolge in zwei Kategorien scharf zu trennen:

1. in Gelände, das bereits seiner endgültigen Bestimmung zugeführt ist (bebauter Grundbesitz, Friedhöfe, in der Regel auch der Stadtwald usw.),

2. Gelände, das seiner endgültigen Bestimmung noch harzt (Bodenvorrat, auch Grundstücksfond genannt).

Nur das Gelände zu 2 unterliegt der Bodenpolitik. Das Gelände zu 1 gehört zu den einzelnen Betrieben oder zur Vermögensverwaltung der Stadt.

Der Bodenvorrat bedarf einer zweckmäßigen Bewirtschaftung und Verwaltung, um den Zinsverlust möglichst niedrig zu halten. Er bleibt durch Zu- und Abgang ständig veränderlich.

Eingliederung des Liegenschaftswesens (Bodenpolitik und Bodenvorrat) in der Stadtverwaltung

Es entsteht die Frage nach der zweckmäßigsten Eingliederung des Liegenschaftswesens in die Stadtverwaltung. Gesagt wurde schon, daß aller Grund und Boden, der seiner endgültigen Bestimmung bereits zugeführt ist (z. B. Zoologischer Garten), in der Verwaltung ihres Betriebes bleiben. Nur im städtischen Lagerbuch erscheinen auch diese Grundstücke, aber getrennt nach den verschiedenen Abteilungen.

Anders ist es mit dem unbebauten Grundbesitz. Um zunächst einer manchmal gehörten Auffassung zu begegnen: „Eine Verbindung des Liegenschaftswesens mit der Finanzverwaltung (die aus der irrümlichen Meinung her-

aus entstanden ist, der städtische Grundbesitz sei eine Vermögensangelegenheit der Stadt), führt leicht zu einer rein fiskalischen Handhabung des Liegenschaftswesens, was nach den vorausgegangenen Ausführungen nicht im Interesse des Gemeinwohles liegt.“

Bedenkt man nun, daß das Programm der Bodenpolitik auf Grund der Stadterweiterungsplanungen entsteht, die Durchführung dieses Programms in den verschiedenen Dienststellen des Stadtbauamtes liegt, Programmaufstellung, Bodenbedarf und Bodenverwertung aber aufs engste miteinander verbunden sind, so ist als erster Schluß zu ziehen: „Bodenpolitik und Bodenvorrat gehören zum Stadtbauamt!“

Innerhalb des Stadtbauamtes aber hat ohne Zweifel das Vermessungswesen die engsten Beziehungen zum Grund und Boden, so daß als zweiter Schluß eine Angliederung der Grundbesitzverwaltung an das Vermessungswesen naheliegt. Denn das Liegenschaftswesen wird durch das Vermessungs- und Kartenwesen erst übersichtlich erfaßt. Bei den Vermessungen entsteht engste Fühlungnahme mit den grundbesitzenden Kreisen und eine Ortskenntnis, die eingehender wohl nicht gewonnen werden kann. Es steht auch außer Frage, daß durch die direkte Benutzung der Einrichtungen der Vermessungsdienststelle, wie der Gemarkungskarten, der Flurbücher (Eigentümerverzeichnisse), des Grundwertkatasters (Wertkarten und Kaufpreissammlungen), der vereideten Landmesser (Vermessungsingenieure), Fort-

schreibungsbeamten, Absteckungsbeamten, Grundbuchbeamten, Umlegungsbeamten, des Zeichenbüros, der sonstigen städtischen Kartenwerke und Grenzdokumente, außerordentliche Vereinfachungen im Geschäftsgange herbeigeführt werden, wenn die Grundbesitzverwaltung dem Vermessungswesen angegliedert ist.

Darum ist bei zahlreichen Städten die Verwaltung des städtischen Grundbesitzes durch die Vermessungsdienststelle schon lange kein Problem mehr. Zweckmäßigerweise erfolgt der Zusammenschluß mit dem Vermessungs- und Kartenwesen zu einem besonderen Referat: **Liegenschaftswesen**, umfassend Vermessungs- und Kartenwesen, Bodenbedarf und Bodenvorrat, Lagerbuchführung, Abt. Grundbesitz.

Zahlreiche Städte haben mit Erfolg diesen Weg beschritten. Ein enges Zusammenarbeiten mit sämtlichen Dienststellen des Stadtbauamtes ist dabei selbstverständliche Voraussetzung.

Gegenwartsfragen

Das Streben nach Auflockerung der städtischen Bebauung (Eigenheim auf eigener Scholle), Verbesserungen der Verkehrsmittel u. a. m. werden die Aufmerksamkeit auf die vom Stadtkern entfernten Lagen lenken. Es entstehen oft Probleme, die ernste Beachtung der städtischen Verwaltung erfordern, wenn nicht unerwünschte Folgen entstehen sollen. Von Bedeutung ist zur Zeit ferner:

Ein rechtzeitig erworbener Bodenvorrat der Stadt kann heute ungemein fördernd den Zielen des Dritten Reiches dienen und in den Dienst der produktiven Arbeitsbeschaffung gestellt werden, sei es durch Freilegung von Verkehrsstraßen, Plätzen, Anlagen oder durch Bereitstellung von Gelände für Siedlungszwecke (Stadttrand-siedlung für Kurzarbeiter, alte Kämpfer im Verbands der SA und SS), sei es durch Umlegung zur Förderung der Landeskultur (Wege- und Grabenbau, Meliorationen) oder durch Anlage von Dauerkleingärten oder durch Baulandumlegungen in Verbindung mit Bereitstellung von billigem Baugelände (indirekte Arbeitsbeschaffung).

DIE LUITPOLD-ARENA IN NÜRNBERG

Gemäß den Weisungen des Führers, Reichskanzler Adolf Hitler, wurde nach Beendigung des ersten Reichsparteitages im Jahre 1933 ungesäumt an den endgültigen Ausbau der Luitpoldarena gegangen, um sie zweckentsprechend umzugestalten.

Die Aufmarschfläche im Luitpoldhain entstand bekanntlich durch Zusammenfassung des früheren Ehrenhofes und der beiden großen Spielwiesen. Sie konnte zum ersten Parteitag nur behelfsmäßig hergerichtet werden, weil nur wenige Wochen zur Vorbereitung zur Verfügung standen. Die Abbildungen zeigen nach dem Entwurfsmodell, wie die Umgestaltung und der Ausbau erfolgen soll:

A b b. 1 zeigt die nunmehrige Gestaltung der Luitpoldarena. Die etwa 80 000 qm große Aufmarschfläche wurde um rd. 90 cm vertieft angelegt. Mit dem gewonnenen Boden sind die seitlich des links liegenden Gefallenendenkmals angeordneten Erdwälle geschüttet, die für etwa 20 000 Personen Sitzgelegenheit bieten. Außerdem wurde damit auch die Verlängerung der Wälle an der Haupttribünenseite bewirkt. Dem Ehrenmal gegenüber liegen die Erdterrassen mit den Redner-, Ehren- und Presse-tribünen; zwischen Ehrenmal und Rednertribüne der 18 m breite Plattenweg. Im Vorder- und Hintergrund stehen die beiden zur Zeit noch aus Holz bestehenden Stehtribünen mit einem Fassungsraum von 30 000 Zuschauern. A b b. 2 stellt einen Teilausschnitt dieses Modells dar.

Folgerungen

Wir haben (unter 1) erkannt, daß das Stoffliche des Grund und Bodens nicht das Wesentliche ist, vielmehr die größere Bedeutung dem Lebensraum zukommt, zu dem der Grund und Boden nur das Fundament ist. Für uns Deutsche sind die Reichsgrenzen die Grenzen unseres Lebensraumes, für die Gemeinden in der Regel die Gemeindebezirksgrenzen, obwohl das pulsierende Leben eines größeren Wirtschaftszentrums oft weit über die Gemeindegrenzen hinaus seine Lebenskräfte ausstrahlt. Dieser Lebensraum ist eng genug, aber wir haben uns in ihm einzurichten. In diesem Raum haben wir zu leben, und Jeder hat in ihm als ein nützliches Glied der großen Gemeinschaft zu wirken. Wir müssen haushälterisch umgehen mit diesem Raume. Wer einen Arbeitsplatz und Lebensraum zugeteilt erhielt, hat eine **Leistungspflicht** gegenüber der großen Volksgemeinschaft gegenüber übernommen. Von diesem Gesichtspunkte aus bedeutet Bodenpolitik: „Verteilung des Lebensraumes zum Besten des Gemeinwohles.“ Schlacken einer liberalistischen Gesetzgebung, die hemmend entgegenstehen, müssen überwunden werden. Einen erfreulichen Anfang dazu darf man im Reichserbhofgesetz und im Gesetz betr. Aufschließung von Wohnsiedlungsgebieten, auch in dem Gesetz zur Abänderung der Umlegungsordnung vom 21. September 1920 (GSS. 453 vom 21. April 1934) erblicken.

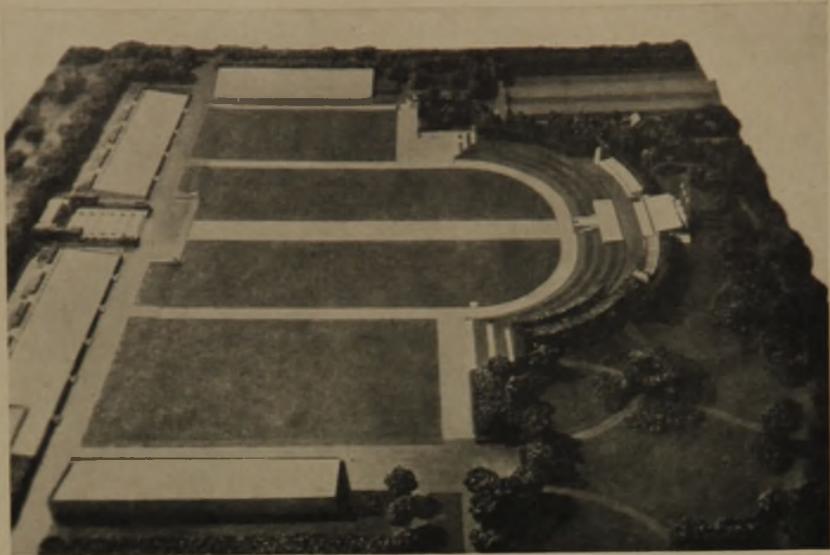
Damit ist auch jener Weg beschritten, der bereits vor einigen Jahren*) als einzig möglich für die Gesundung des Städtebaues bezeichnet wurde: Abkehr von der negativen Gesetzgebung und Überleitung in eine positive Gesetzgebung: „Es ist Sache der Gemeinden (unbeschadet einer Staatsaufsicht), die Bodennutzung und die Besiedlung ihres Gebietes zweckentsprechend zu regeln!“

*) „Deutsche Bauzeitung“ vom 18. November 1931 (Stadt und Siedlung): C. Rohleder: „Entw. geschichtl. Betrachtungen über Baulanderschließungen“, S. 148.

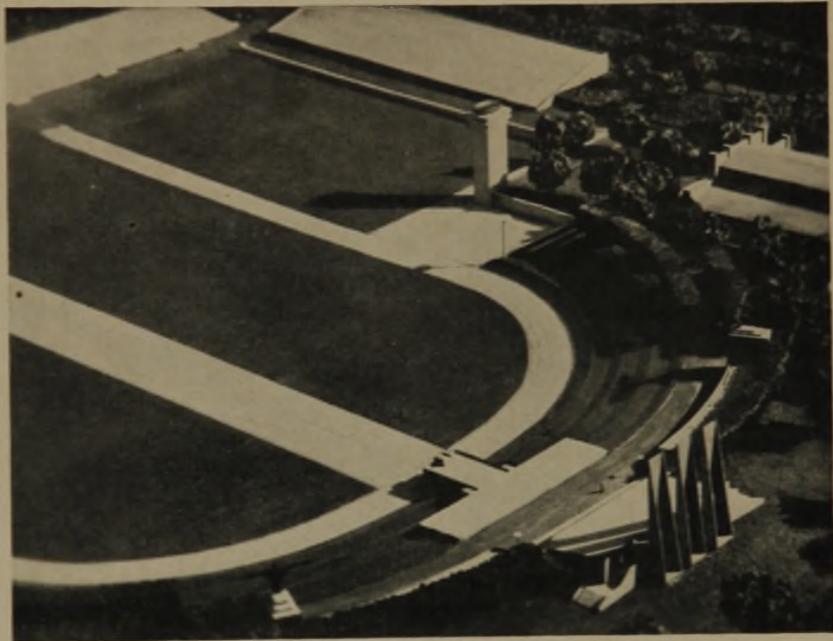
Sie zeigt im Vordergrund die drei Riesenfahnen, davor die Ehren- und Presse-tribüne, vor diesen die Erdterrassen mit der Redner- und Standartentribüne und dem auf das — im Bild nicht sichtbare — Ehrenmal führenden Plattenweg. Rechts oben steht ein Teil der Festhalle, in der 1933 die Parteikongresse abgehalten wurden, davor ein zur Zeit noch nicht ausgeführter Turm für Kommandostellen, Lautsprecher- und Rundfunkanlagen und Filmveranda, im Hintergrund links ein Teil der Zuschauertribünen.

A b b. 3 gibt Einzelheiten der Redner-, Ehren- und Presse-tribünen und ihre Einordnung in die Erdterrassen wieder. A b b. 5 zeigt die Einordnung der Luitpoldarena in das Gesamtgrünflächengelände im Südosten von Nürnberg und die ideenmäßige Einordnung der Kongreßhalle (ohne irgendwelche Festlegung ihrer endgültigen Gestaltung) in die zum Stadion führende Achse. Diese Halle soll nach der Weisung des Führers rd. 30 000 Sitzplätze erhalten und wird dadurch zu einem der gewaltigsten Bauten Deutschlands. Zu ihr führt neben der Luitpoldarena eine breite Allee, rechts davon, im Mittelgrund, der Nürnberger Tiergarten. Der Dutzendteich mit seinen Nebenweihern bildet einen prachtvollen Naturrahmen, hinter dem der Volks-, Sport- und Waldpark des Zeppelfeldes und die etwa 1000 Gärten umfassende Kleingartendaueranlage liegt. Das gesamte Grünflächen- und Seengebiet umfaßt etwa 300 ha und entspricht somit der un-

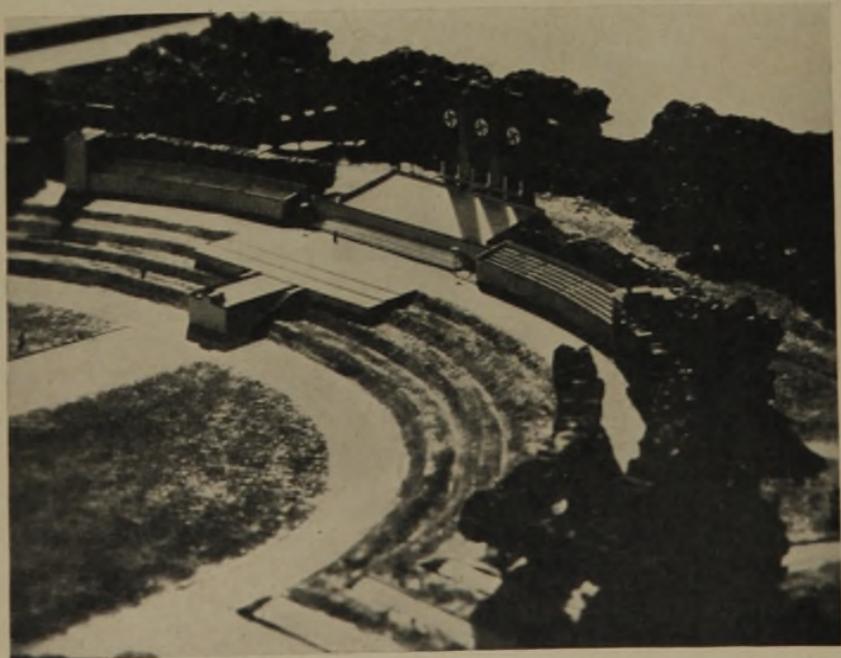
1 Modell der Luitpold-Arena im Luitpold-Hain zu Nürnberg



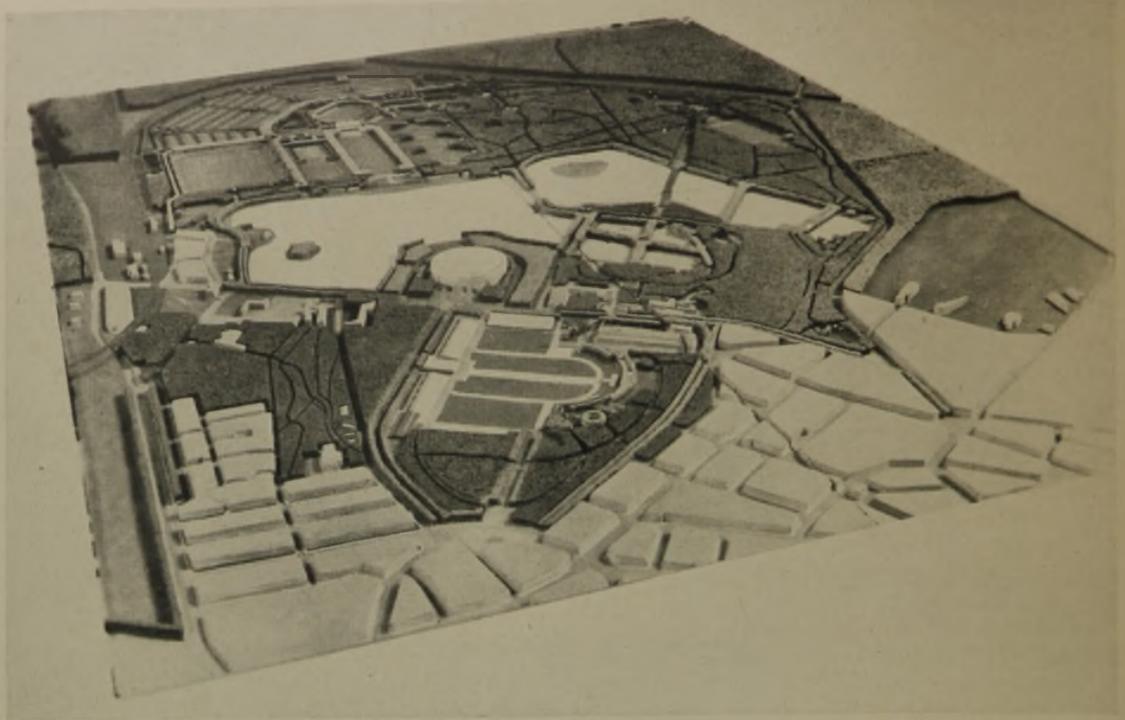
2 Teillausschnitt aus dem Modell



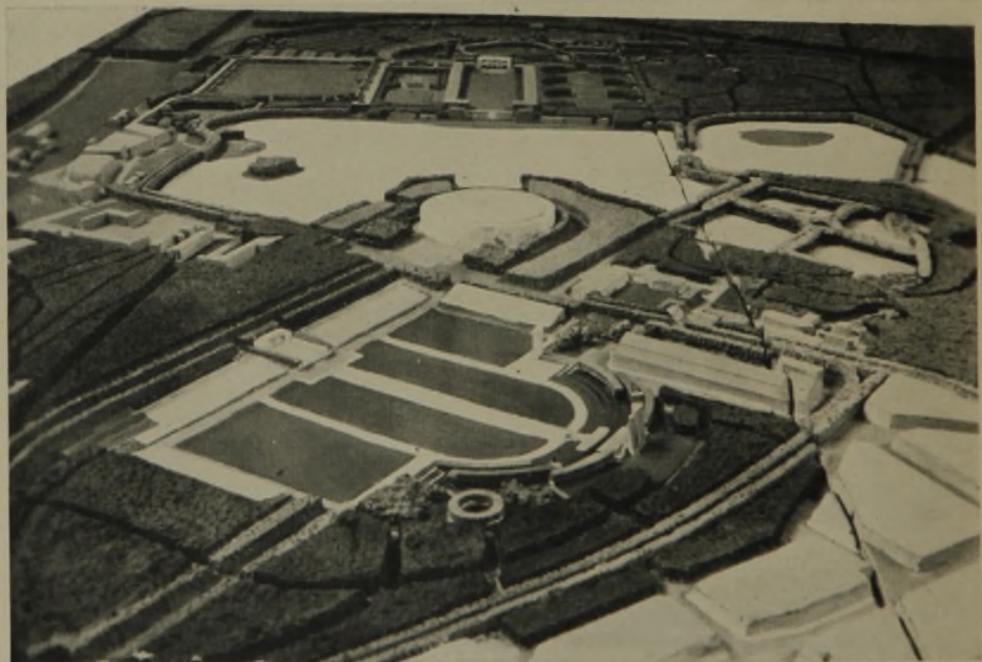
3 Modell der Redner-, Ehren- und Pressetribünen



Entwurf nach den gegebenen Richtlinien des Führers.
Gartenarchitekt:
Stadtgardendirektor A. Hensel, Nürnberg



4 Entwurfsmodell. Gartenarchitekt Stadtgartendirektor A. Hensel, Nürnberg



5 Eingliederung der Luitpold-Arena u. der Kongreßhalle in die Grünanlagen im Südosten der Stadt

gefährnen Größe des Englischen Gartens in München. Auf der oben links sichtbaren, fast quadratischen Zeppelinwiese fand 1933 der große Amtswalterappell statt, und auf dem übrigen Gelände wurden die sonstigen Veranstaltungen des Reichsparteitages abgehalten.

Abb. 4 gibt noch einmal ein abgeschlossenes Gesamtbild über diese Grünanlagen im Südosten der Stadt.

Die Plan- und Modellfertigung geschah unter Berücksichtigung der durch den Führer gegebenen Weisungen vom Stadtgartenamt Nürnberg, Stadtgartendir. A. Hensel. Diesem Amt oblag auch die Ausführung der Erd- und Grünanlagen, Wegebauten usw. Der Ausbau der Hochbauten geschieht durch das Städt. Hochbauamt unter Leitung des Stadtrates, Oberbaurat W. Bruggmann.

Die Erbauung der gesamten Stadionanlagen mit Ausnahme der Gebäude erfolgte bekanntlich schon in den Jahren 1923 bis 1928 durch das Stadtgartenamt Nürnberg. Für seinen Gesamtentwurf wurde dem Gartenarchitekten, Gartendir. A. Hensel, im Kunstwettbewerb der IX. Olympiade in Amsterdam 1928 in Abt. Architektur, Städtebau, als 1. Preis die Goldene Medaille verliehen. Dieser Gesamtentwurf umfaßte bereits seinerzeit die dreidimensionale Erfassung des Projektes für das Stadion mit allen seinen Nebenanlagen in Verbindung mit den Grünflächen am Luitpoldhain. Bei dem nunmehrigen, zur Ausführung bestimmten Entwurf für die Luitpoldarena mit Kongreßhallengelände, Straßenführung hat Hensel die organischen Zusammenhänge mit den übrigen Bauanlagen aufgenommen.

Die Sanierungen von Stadtvierteln sollen, wie aus den bisher bekanntgewordenen Entwürfen für ein Reichsgesetz über die städtebauliche Gesundung von Stadtvierteln zu entnehmen ist, eine Verbesserung der gesundheit- und feuerpolizeilichen Verhältnisse herbeiführen. In der Begründung wird gesagt, daß eine allzu enge und hohe Bebauung Verhältnisse herbeiführt habe, die im Hinblick auf die Gesundheit der Bewohner und die Feuersicherheit nicht zu verantworten sind. Kein Einsichtiger wird an der Notwendigkeit und Dringlichkeit solcher Maßnahmen im Hinblick auf einen wirklichen sozialen Frieden und die sicheren Grundlagen für einen gesunden Bevölkerungs- und Kulturaufbau zweifeln. Aber diese Maßnahmen bedürfen selbst noch der Grundlagen für die Bestimmung ihres Umfanges. Wohl wird die feuerpolizeiliche Unzulänglichkeit an Hand der vorhandenen Bestimmungen und der Feuerwehreffahrungen leicht festzustellen sein, wohl soll die Feuersicherheit die Gestalt der Bebauung beeinflussen, aber die ständige Verbesserung des Feuerlöschwesens hat die Feuergefährlichkeit vieler baulichen Anlagen, die in anderer Beziehung mangelhaft oder gefährlich sind, stark gemindert.

Im Hinblick auf das oben angedeutete viel umfangreichere Ziel steht daher die Verbesserung der gesundheitlichen Verhältnisse im Vordergrund, die ja ihrer baulichen Natur nach ganz von selbst auch das Ziel der Feuersicherheit erreicht. Allein wird mit dem Wort „Gesundung“ wenig anzufangen sein, da ihm nur ganz allgemeine und auch verschiedenartige Begriffe zugrunde liegen können, die immer den Nachteil haben, je nach Geschmack und Mut angewendet zu werden. Das Ergebnis wird daher immer unzulänglich sein müssen. Man wird hier und dort gewiß einzelne Erfolge erzielen, da, wo die Verhältnisse einmal besonders günstig liegen, aber gerade da, wo die Verhältnisse besonders ungünstig liegen, wird oft ein Eingreifen besonders notwendig sein. Schließlich müssen auch diese Maßnahmen zur Gesundung planvoll vorangetrieben werden, damit Unrichtigkeiten in sozialem und kulturellem Sinne unterbleiben, und der ganze Aufbau vollkommen oder wenigstens nahezu vollkommen erfolgt. Es müssen auf jeden Fall Fehlleitungen vermieden werden. Wie jeder Plan, so bedarf daher auch dieser genauer und möglichst einfacher Maßstäbe.

Dabei ist folgendes zu berücksichtigen und festzuhalten: Nicht nur in den baufälligen Altstadtbezirken, sondern auch in den engbebauten, überbevölkerten Wohngebieten ist eine neue Hoffnung eingeleitet. Entstanden als Auswirkung der großzügigen Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen wird sie ständig genährt durch die fortschreitende Abnahme der Arbeitslosen. Das Volk hofft und glaubt, daß einige Grundsätze, nach denen es bisher als Ausbeutungsobjekt behandelt wurde, umgekehrt werden, daß die Menschen nicht für die Wirtschaft geschaffen sind, sondern die Wirtschaft für die Menschen. Nach der Gesundung der deutschen Landwirtschaft muß die Gesundung der deutschen Wohnungswirtschaft in Angriff genommen werden. Das Ziel ist Licht, Luft und Sonne in die dichtbebauten und dichtbevölkerten Wohngebiete zu bringen, damit sie wenigstens zu einem fühlbaren Grade den Wohnwert der neu erbauten Wohngegenden erreichen und der soziale und bauliche Unterschied zwischen dem Stadtosten und dem Stadtwesten, wenn nicht beseitigt, so doch deutlich gemildert wird. Selbstverständlich wird die Lösung einer derart umfangreichen Aufgabe nicht in wenigen Jahren erwartet. Es wäre aber verfehlt anzunehmen, daß diese natürliche Hoffnung durch

Einzelsanierungen befriedigt werden kann. Ehe nicht die Sünden vergangener Jahrzehnte ganz oder nahezu beseitigt sind, wird von einer Gesundung der deutschen Wohnungswirtschaft nicht gesprochen werden können. Daß die gewaltige Aufgabe verständlicherweise den Zweifel an der Möglichkeit der Durchführung aufkommen läßt, darf nicht von einer Inangriffnahme zurückschrecken lassen. Auf diesem Gebiet liegt ein kaum zu befriedigender Bedarf vor. Der Ausgleich zwischen Bedarf und Kostendeckung ist aber eine finanzpolitische Angelegenheit, die hier nicht erörtert werden soll. Aber schließlich lebt das Volk von der Bedarfsdeckung und außerdem wird von den verschiedensten Gesichtspunkten aus hier das Urteil lauten, daß der bestehende Zustand in den großen Gebieten der alten Stadtwohnungen ebenfalls eine Unmöglichkeit ist.

Wenn so die Größe der Aufgabe deutlich wird, so ist eine genaue Bestimmung dessen, was man unter Sanierung versteht oder was als sanierungsreif anzusehen ist, nicht anders möglich als durch Einführung von Sanierungsmaßstäben. Für jede Prüfung bedarf es der Maßstäbe und ohne solche wird es in keinem Falle abgehen, andernfalls sind Fehlentscheidungen und keine echten Sanierungen zu erwarten. Man könnte auch an dem wirklichen Bedürfnis vorbeigehen, wie es teilweise bei der anderen Aufgabe der deutschen Wohnungswirtschaft: beim Wohnungsneubau bereits geschehen ist. Es besteht zur Zeit auch eine völlige Unsicherheit darüber, welche Gebiete einer Großstadt überhaupt als sanierungsreif anzusehen sind. Bereits bei den Maßnahmen für die Instandsetzung der Gebäude ist das Fehlen ähnlicher Richtlinien als Mangel empfunden worden. Die Tatsache der Baufälligkeit ist schwer festzustellen. Letzten Endes kann ein derartiges Gebäude durchaus den Anforderungen an Licht, Luft und Sonne entsprechen, während ein anderes nicht baufälliges Gebäude völlig an dem Mangel daran leidet. Die Baufälligkeit allein kann also nicht den einzigen Maßstab darstellen. Genaue Richtlinien in Form von Maßstäben sind daher notwendig

1. zur Klärung des öffentlichen Urteils,
2. zur Feststellung des Umfanges der Aufgabe.

Einen deutlichen Anhaltspunkt finden wir bei einer ärztlichen Diagnose, die den Gesundheitszustand des Menschen zu bestimmen hat. Die Diagnose wird sich einmal beziehen auf die äußeren Krankheiten, auf die Verletzungen, auf die Verkrüppelungen und auf den inneren Zustand der Organe und Blutgefäße. In ähnlicher Weise wird eine Diagnose über den Gesundheitszustand des Hauses zu stellen sein, die darüber ein Urteil abgibt, ob das Wohnhaus als normal anzusehen ist oder eine Verkrüppelung darstellt, und ob die inneren Verhältnisse — Leitungen und Ähnliches — unzulänglich sind oder nicht mehr funktionieren. Man könnte daher für eine klare Diagnose unterscheiden

1. Rechenstäbe, die in erster Linie einzusetzen sind und sich auf die schwer erkennbare Siedlungsdichte und Freiflächenversorgung beziehen,
2. Visuelle Maßstäbe, bei denen in erster Linie sich das Auge von den deutlich sichtbaren Mängeln überzeugt.

Es ist selbstverständlich, daß zu diesen Hauptmaßstäben auch noch andere hinzutreten werden, oder daß man zu einer anderen Unterscheidung kommt. Es lag mir nur daran, hierfür die wichtigsten Gruppen festzustellen.

Ohne Zweifel können die Bestimmungen der Bauordnung einige Grundlagen für den einen oder anderen Maßstab

geben. Aber einmal würde die Voraussetzung für die Anwendung eine völlige Änderung der Bauzonenpläne voraussetzen und außerdem die Anwendung der Bestimmungen sehr umständlich sein. Es ist darum angebracht, als ersten Rechenmaßstab die „Siedlungsdichte“ einzuführen, die letzten Endes die Grundlage für die bauliche Ausnutzung in den Bauänderungen gibt. Man kann dabei mit Rücksicht auf die Wirtschaftlichkeit darüber wohl im Zweifel sein, welche Siedlungsdichte hier als Maßstab einzusetzen ist. Aber eine Einigung scheint durchaus denkbar, wenn man sich über das Ziel verständigt hat und die unteren und oberen Grenzen feststellt. In den meisten Innenbezirken Berlins kommen 1000 bis 1200 Einwohner auf 1 ha, d. h. etwa 8 bis 10 qm auf den Einwohner, in nicht seltenen Fällen sogar 1800 Einwohner je Hektar oder 5,5 qm je Einwohner. Wir wissen, daß in Berlin noch über 20 000 Kellerwohnungen, in der Hauptsache in den engbebauten Bezirken, vorhanden sind. Bei der Prüfung der Luftempfindlichkeit Berlins, d. h. des Schutzes der Bevölkerung in der dichtbebauten Stadt, hat sich gezeigt, daß nicht genügend Keller für die ortsansässigen Bewohner zu finden sind und in einigen Bezirken für jeden Bewohner weniger als 1 qm bebaute Fläche zur Verfügung steht.

Als normal für eine 4- bis 5geschossige Bebauung liegen, wie man durch Umrechnung feststellen kann, der Bauordnung 250 bis 300 Einwohner je Hektar zugrunde, bei einer 2geschossigen Reihenhausbauung mit kleinen Wohnungen ergeben sich 100 Einwohner je Hektar, bei offener Bauweise mit kleineren Einzel- oder Doppelhäusern 50 Einwohner je Hektar.

Um nun durch Sanierung einigermaßen den Wohnwert der normalen 4- bis 5geschossigen Bebauung zu erzielen, was auch im Interesse der Erhaltung oder Hebung der Grundrente im volkswirtschaftlichen Sinne wünschenswert erscheint, wären als Sanierungsmaßstab etwa 500 bis 600 Einwohner je Hektar, das ist die Hälfte der Siedlungsdichte in dichtbevölkerten Gegenden, zu wählen. Es ist dabei natürlich nicht angängig, in die Prüfung Gebiete mit größeren unbebauten Flächen einzubeziehen, während die bebauten Teile offensichtlich überbevölkert sind. Die unbebauten Gebiete wären bei der Berechnung nicht in Ansatz zu bringen; gegebenenfalls müßte hier ein Bauverbot erlassen oder eine normale Bebauung festgesetzt werden. Berechnung hat gezeigt, daß dieser Maßstab erreicht wird bei Abbruch der Hinterhäuser.

Zu den Rechenmaßstäben gehört auch der für jeden Einwohner in gewissen Grenzen liegende Anteil an der Freifläche. Dabei wird man diesen Anteil nicht mit den Freiflächen bestimmen, die, wie bei einer größeren Stadt, außerhalb der Reichweite der betrachteten Wohngebiete liegen. Bei einem Satz von einigen Quadratmetern je Einwohner und Einbeziehung des ganzen Stadtgebietes würde sich für den Berliner Osten kaum ein Mangel an Freiflächen zeigen, während tatsächlich für den größten Teil der Bevölkerung nennenswerte Freiflächen nicht vorhanden sind. Die Einführung eines Freiflächenmaßstabes ist aber deswegen erforderlich, weil die Sanierung nicht allein in der Niederlegung von Hinterhäusern oder ähnlichen Maßnahmen, sondern auch in der Schaffung ausreichender Freiflächen bestehen muß.

Einer ähnlichen Rechnung wären auch Gebiete, die mit Fabriken oder gewerblichen Betrieben untermischt sind, zugrunde zu legen. In diesen Gebieten sind klare Zahlenverhältnisse schwer zu beschaffen. Es ist dies auch eine Standortsfrage der Industrie und eine Frage ihrer Umsiedlung. Möglich ist aber, ein Urteil zu finden, ob die Überbelegung mit Industrie Sanierung erfordert.

Schließlich gehören zu den Rechenmaßstäben die Überbelegung der Wohnungen selbst und die Zahl der vorhandenen Kellerwohnungen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß in den letzten Jahrzehnten durch Teilung größerer Wohnungen oder durch Untervermietung eine dichtere Belegung eintrat, d. h. eine ursprünglich nicht beabsichtigte, aber zur Erzielung größerer Einnahmen durchgeführte stärkere Ausnutzung erfolgte. Dabei wird sich ein Maßstab bewähren, der bestimmt, wieviel Quadratmeter Nutzfläche oder Kubikmeter Luftraum je Person zur Verfügung stehen müssen, wieviel Personen in einer Ein- bis Zweizimmerwohnung untergebracht werden dürfen, wieviel Wohnungen an einem Treppenhaus liegen und ob jeder Familie ein Abort zur Verfügung steht. Diese Maßstäbe bestimmen bis zu einem gewissen Grade den wohntechnischen Wert.

Die visuellen Maßstäbe sollen für alles das gelten, was durch Besichtigung zu erkennen ist. Hierzu gehört in erster Linie die Licht- und Luftzuführung. Schon im Allgemeinen Landrecht von 1794 sind Versuche unternommen, die notwendige Lichtzufuhr derart zu bestimmen, daß bei einem Aneinanderbauen von Gebäuden der neue Bau so weit zurücktreten muß, daß der Nachbar noch aus dem ungeöffneten Fenster des unteren Stockwerks den Himmel erblicken kann, oder, falls er von einer anderen Seite Licht hat, der Nachbar aus dem ungeöffneten Fenster des zweiten Stockwerks den Himmel sehen kann. Die Frage des notwendigen Licht- und Sonneneinfalles ist in den vergangenen Jahren wiederholt untersucht worden und hat zu bestimmten Richtlinien geführt. Unter Anwendung dieser Richtlinien würde es möglich sein, auch für die Prüfung der Sanierungsreife einen brauchbaren Maßstab zu finden. Von selbst werden dann solche Gebäude als sanierungsreif in dieser Hinsicht angesehen werden können, in denen ganze Wohnungen oder Hauptteile einer Wohnung an schmalen und hohen Lichtschächten liegen, in denen also der notwendige Luftwechsel gar nicht eintritt und gar bei Tage künstliches Licht gebrannt werden muß.

Durch visuelle Maßstäbe können ferner alle Mängel festgestellt werden, die sich als unabstellbare Rauchbelästigung, Gerüche, Feuchtigkeit, große Nässe, Schwamm und Feuergefährlichkeit ergeben, und schließlich werden dadurch alle mangelhaften, unzureichenden Installationen, wie Gas, Wasser und elektrischer Strom, erfaßt werden. Wichtige Anhaltspunkte für die Anwendung der visuellen Maßstäbe geben die Akten der Baupolizei und des Wohnungsamtes. Es kommt hier nur darauf an, die Einführung dieser Maßstäbe anzuerkennen.

Aus dem Gesagten ergibt sich, daß Sanierungsmaßstäbe im wesentlichen Nutzungsmaßstäbe sind. Es wäre denkbar, daß hieraus ein neues Nutzungsrecht gebildet wird. Bisher ist das Recht der Nutzung, wie es das allgemeine Wohl vorschreibt, nicht in zulänglicher Weise bestimmt worden. Als etwa Mitte des 17. Jahrhunderts die Erlaubnis zum Bau von Hintergebäuden gegeben wurde, konnte man sich über die Tragweite dieser Erlaubnis nicht klar sein. Es handelte sich hier auch zunächst nur um Nebenräume der Vorderwohnungen oder Werkstätten. Mangels eines Nutzungsrechtes sind dann die in Seiten- und Hintergebäuden untergebrachten selbständigen Wohnungen entstanden. Der Eigennutz trat vor dem Gemeinnutz. Die übermäßige Nutzung hat die unsozialen Zustände herbeigeführt, und dadurch hohe Kapitalinvestitionen mit wirtschaftlich und kulturell ungesunden Folgeerscheinungen. Es ist aber dringend erforderlich, hier eine fühlbare Änderung der Verhältnisse, die vielleicht nicht voraussehen waren, durch ein neues Nutzungsrecht herbeizuführen.

Die Bildung des Nutzungsrechtes wird dadurch erleichtert, wenn die Begriffe über die Sanierung und die Sanierungsreife durch Einführung von Maßstäben geklärt sind.

Nutzungsmaßstäbe sind aber ihrerseits auch Bewertungsmaßstäbe, denn die Nutzung bestimmt den Wert; sie ermöglicht also erst die Bewertung. (Die Maßstäbe bestimmen den Grad der unberechtigten Nutzung, die Herabsetzung des überhöhten, eigennützig verwalteten Wertes, den Maßstab für die Enteignung.) Aus der Einführung der geschilderten Sanierungsmaßstäbe wird sich ergeben, wieviel Möglichkeiten für eine

langandauernde Arbeitsbeschaffung vorliegen. Man wird nicht widersprechen können, weil auf diesem Gebiete der deutschen Wohnungswirtschaft ein natürlicher (naturgerechter) Bedarf vorliegt und es sich nicht um die Befriedigung eines unnatürlichen oder gar primitiven Bedarfes handelt. Im Gegensatz zu dem primitiven oder unnatürlichen Bedarf ist der natürliche Bedarf immer fast ohne Grenzen. Es wird sich zeigen, daß die Gesundung der deutschen Wohnungswirtschaft, in dem angedeuteten Sinne begriffen, vielleicht die wirksamste Maßnahme zur dauernden Beseitigung der Arbeitslosigkeit ist.

DAS FLUGERLEBNIS — ANREGER UND VOLLENDER EINES NEUEN BAUSTILS?

Dr. phil. et hist. art. Gottlieb Scheuffler

Solange menschliches Denken und Tun geschichtlich faßbar ist, ist die bauliche Form, überhaupt jeder Raumausdruck, die Folge eines Sehens nach vorn und nach oben. Der im Grundriß ausladend angelegte Raumkörper strebt in die Höhe und verjüngt sich oben abschließend zum Dach oder zur Spitze. Das Bauwerk ist erdhaft gedacht.

Die Erdschwere unseres Lebens gestaltete die erdschwere Bauform, und auch unser Sehen richtete sich darauf ein. Und dieses von erdbedingter Lebensführung abhängige Sehen speiste die Bauästhetik, die von unten nach oben schuf und ihre Kräfte erlahmen fühlte, je mehr sich das Werk von der Erde entfernte. Die Gewohnheit des Menschen, mehr geradeaus, nach vorn, als nach oben zu sehen, gebot auch, rein praktisch, eine gewisse Ökonomie in der Gestaltung des „Oben“. Was oben war, sah man ja nur zum Teil, nämlich in der Sicht, die der Standpunkt von unten freigab. So wurde die Grundriß- und Fassadenkultur gepflegt. In ihr verbrauchte sich die Kunst des Baumeisters. Was darüber war, das Dach, das überließ er meist dem Handwerker, der mit Ziegel und Kupfer, mit Teer und Pappe einen raschen Abschluß schuf. Weil man nicht für das Auge der Wolken baute, brauchte man oben in der Höhe, weit weg vom Menschenauge, nicht schön zu tun, jedenfalls die Wirkung auch hier nur für den Standpunkt von unten zu erzielen.

An diesem zum selbstverständlichsten Gesetz gewordenen Brauch würde sich nichts ändern, wenn nicht das Flugerlebnis der Erdschwere eine Gegenabsicht vorbereitend entgegengesetzte. Man ist jetzt dabei, die Fliegerei aus der bisherigen, vorwiegend materiellen Nutzbetrachtung, die sich aus der Erfindung des Flugzeugs für zunächst praktische Zwecke ergab, zu befreien und aus der Tatsache der Fliegerei selbst ein Flugerlebnis zu formulieren und von hier aus neue geistige und gesellschaftliche Folgerungen zu ziehen (ähnlich wie die Fliegerei die Reklamekunst der NSDAP in den letzten entscheidenden Wahlkämpfen zu ungeahnten Höhen emporgetragen hat). Es ist keine Frage, daß in Bälde Kunst und Dichtung, ja die Wissenschaft vom Flugerlebnis, so befremdend es zunächst auch klingen mag, fruchtbare Anregungen erhalten wird. Das Flugerlebnis wird dazu beitragen, daß dynamische Betrachtung immer mehr und mehr Geltung erlangt. Nicht der Chauffeur — wie Keyserling glaubte — ist das personifizierte Symbol unserer Zeit, der über uns in den Wolken surrende Flieger ist es, der Flieger, der neue Schönheiten entdeckt und die Dinge vom gelösten Standpunkt aus wahrnimmt. Das Flugerlebnis wird auch der Ästhetik und damit der Architektur neue Werte er-

schließen. Nicht heute, nicht morgen — und nicht so verstanden, als ob nun in unserer Zeit, die nähere Aufgaben zu erfüllen hat, die Städte ingerissen und nach einem neuen Gesetz wieder aufgebaut werden müßten! Das Flugerlebnis wird noch für lange Zeit unhörbar, deswegen aber nicht weniger tief wirken. Leise wird der Keim der neuen Anregung in unsere Anschauung sinken und unmerklich Anderes vorbereiten. Je mehr Menschen sich in dahinschießenden Flugzeugen, oben, tummeln, um so lebendiger werden die Kräfte werden, die für sich beschlossen haben, die Architektur bewußt auch dem anzugleichen, was von oben her, vorläufig kaum ahnend, verlangt wird. Einmal wird der Tag kommen, an dem das ästhetische Bewußtsein mit dem immer größeren Umfang annehmenden Flugverkehr unabweisbar und nicht nur beiläufig wie heute Ansprüche stellt, das Bild mit dem neuen Sehen organisch zu vereinigen.

Der heute über Städte und Dörfer ziehende Mensch sieht, wenn er nach unten blickt, im allgemeinen etwas, das architektonisch eigentlich nicht erlaubt ist. Die Architektur, die er heute aus dem Flugzeug aus betrachtet, ist eine Architektur, die für ihn nicht berechnet ist, weil sie für das Auge bestimmt war, das nach vorn und nach oben, nicht nach unten sieht. Wie genießt der fliegende Mensch in hundert, zweihundert, dreihundert Meter Höhe eine schöne alte Stadt? Von der Träumerei der Wände merkt er nichts; die vertikale Schönheit ist geknickt; sie liegt schräg in der Achse des Betrunkenen. Ihm starrt ein Gewirr von Dächern entgegen. Er sieht etwas, das er nicht sehen soll, weil es für eine andere Sicht geschaffen war. Der fliegende Mensch sieht heute über den Städten noch einen vor Schreck über das plötzliche Entschleiern erstarrten „Unrathaufen“ der Architektur. Bisher war der durch Höhe verhüllt. Jetzt ist die Höhe Tiefe geworden, und was früher nicht störte, macht sich jetzt unangenehm bemerkbar. Dächer und Schornsteine wirbeln ohne innere Ordnung durcheinander, von Straßenzeilen zerrissen: ein eigenartiges Bild der Willkür. Eine Stunde Flug über einer Großstadt offenbart, daß der Stadtbaumeister seinen Stadtbebauungsplan in der Blickrichtung von unten nach oben, nicht auch von oben nach unten erdenkt. Was unten sinnvoll ist, verliert oben den Sinn. Das Bedeutungsvolle des Bildes geht durch das senkrechte Hinab verloren, und das nebensächlich Behandelte placiert sich dem Auge oben als Hauptsache. Die Kulissen sind umgedreht: wir sehen „Sackleinwand“. Es gibt heute wohl eine Architektur, die man von oben sieht, aber noch keine

Architektur, geschaffen auch für oben, und es gibt noch keine Architektur, die über bescheidene Versuche, auch für die Sicht von oben zu bauen, hinausgekommen wäre.

Wenn dieser „Mangel“, den man wahrhaftig Niemandem zum Vorwurf machen kann, noch nicht behoben wurde, so darum, weil das Flugerlebnis noch nicht einmal das ABC des Neuen ergriffen und verarbeitet hat. Es gibt noch zuviel Ungewöhnliches da oben zu bewundern. Der fliegende Mensch ist noch entzückt über die Landkarte, die sich unter ihm ausbreitet; er umfaßt mit seinem Blick ganze Provinzen, ganze Wälder, ganze Flüsse; er sieht die Ufer der Meere. Die aufs Allgemeine gestimmte, zusammenfassende Sicht nimmt den fliegenden Menschen noch ganz gefangen. Aber in den Hymnen auf das Ganze entdeckt man schon Hinweise auf das Einzelne. Man sieht schon die plattgewalzten Pünktchen der Hühner im Hof; man sieht das Reh, wie es, vom Schatten und Geräusch des über die Schonung dahinsurrenden Flugzeugs gejagt, aufspringt und verwirrt das Weite sucht. Und man wird immer schärfer nach unten sehen lernen, immer anspruchsvoller, immer kritischer. Wie sich die Fahrgäste der ersten Eisenbahn auch nicht darum kümmerten, wie es neben dem Fahrdamm aussah, wie hier erst nach Überwindung des Elementaren die Fehde gegen das Unschöne am Damm begann, ebenso wird die besondere ästhetische Kritik vom Flugzeug aus viel später einsetzen. Doch schon heute werden Stimmen laut, die Stationsschilder der Bahnhöfe für den Flugverkehr auch auf die Dächer zu legen, wie die Stationsnamen der Flughäfen ja bereits auf der Erde liegen. Was für den praktischen Verkehr gilt, gilt auch für die Flugreise, deren Teilnehmer auf den Dächern nicht Stationsnamen, sondern Schönheiten suchen. Selbstverständlich wird, wenn es über unseren Köpfen von Flugzeugen gleich Hummelschwärmen summt, das Erdhafte das Beherrschende im Baubild bleiben, denn die natürliche Schwerkraft der Erde setzt eine Grenze; diese Grenze nach oben wird aber restlos ausgefüllt sein durch das Auch des Oben.

In welcher Weise die Architekten den neuen Impuls gültig aufnehmen, ist ihre Sache. Vielleicht knallt vom Flugzeug herunter eine Peitsche, die einen neuen großen Stil zum Aufbruchermuntert. Mutter Natur wird vielleicht auch hier Lehrmeisterin sein. Die Natur wird ihre Architektur für den Blick von oben nie ändern. Ihre Architektur befriedigt durch das Bewußtsein ihrer Unwandelbarkeit von allen Punkten aus. Ja, sie erscheint von dem erhöhten Standpunkt aus noch größer, weil von oben aus gesehen ihre Maße ins Absolute gehen. Ist es schon köstlich, den Dom

des Waldes wandernd zu erschauen, die Säulen der Stämme in ihrem kühnen Aufstreben mit all den Stimmungsschleiern des Lichts zu bewundern, um wieviel unvergleichlicher erst der Reiz, Bäume und Täler in wogenden grünen Meeren versinken zu sehen! Und alles zusammengehalten von den krausen Linien der Straßen, die zu den blinkenden Scheiben der Seen hinleiten! Die großzügige, naturhaft „geordnete“ Linie ist das, was das Auge oben einst wünschen wird, und dieses „geordnete“ Bild wird neben dem „ungeordneten“ stehen, und man wird an dem Beginn des Neuen den Ort erkennen, an dem die Werke eines neuen Sehens, zu einem neuen Architekturabschnitt gehörig, auf eigenen Wegen abfluten.

Die Fliegerei wird den Dächern, so wie sie heute sind, den Krieg erklären, indem die Architektur nach unten die Architektur nach oben ergänzt. Der Krieg wird bewußter und schöpferischer geführt werden, als es bisher schon der Fall ist. Ein Teil deutscher Architekten und Städtebauer fühlt sich bei der Planung und Erstellung von Bauten, Gebäudegruppen und Siedlungen schon seit längerer Zeit verpflichtet, auch dem Blick aus der Vogelschau ein ästhetisch gutes Bild zu bieten. Solche „Vogelschaubilder“, „Perspektiven und Isometrien aus der Vogelschau“ werden schon seit langer Zeit gezeichnet und demgemäß fürs Auge erfreuliche und anständige Gestaltungen der Formen und Baumassen erstrebt. Das ist ein verheißungsvoller Anfang, aber auch nur ein Anfang. Was mir vorschwebt, das ist mehr: das ist eine Durchdringung der Baumasse mit einem völlig neuen Sehen, das das Oben mit dem Unten organisch zu etwas gänzlich Neuem formt. Wenn wir heute so nebenbei auch etwas für den Blick von oben nach unten tun, so haben wir uns gleichsam unsere alten Augen für die neue Aufgabe ausgeliehen; es ist noch kein selbstverständliches Schaffen, und es kann noch kein selbstverständliches Schaffen sein, weil, wie gesagt, das Flugerlebnis selbst noch nicht selbstverständlich geworden ist. Dazu braucht es Zeit; dazu braucht es Entwicklung. Aber schon der Gedanke, der das kommende Notwendige zu skizzieren sucht, trägt dazu bei, die Gangart des Neuen etwas zu beschleunigen. Und darum möchte ich sagen: Was bisher geschehen ist, um auch dem Oben zu dienen, ist zwar dem klaren Erkennen zuzuschreiben, daß die Fliegerei neue Ansprüche stellt. Da die Fliegerei aber etwas ist, das sich gegenwärtig noch an der Peripherie unseres Denkens bewegt, so konnten sich aus unseren Vorstellungen von dem, was kommen wird, auch nicht die Ansatzpunkte zu schöpferisch Anderem ergeben.

TECHNISCHE FORTSCHRITTE

Die Falkenburger Bauweise

ist eine Eisenbeton-Skelettbauweise. Das Skelett (Pfeiler, Deckenkranz, Fenster- und Türstürze) wird nicht durch Einschalen und Ausstampfen der Betonteile hergestellt, sondern Schalungssteine aus porösem gebranntem Ton werden trocken versetzt, armiert und mit flüssigem Beton ausgegossen. Die äußere Wand aus 5,5 cm starken hochporösen Pommernplatten läuft vor dem Skelett, die innere Wand aus solchen von 10 cm Stärke setzt sich bündig dazwischen. Skelett und Wände entstehen gleichzeitig und sind durch Drahhaken miteinander verbunden. Wärmetechnisch entspricht eine derartige Wand einer Vollziegelmauer von mehr als 60 cm Dicke. Durchgehende Stoß- und Lagerfugen sind nicht vorhanden. Der geringe

Mörtelbedarf hat zur Folge, daß die Austrocknungszeit auf ein Minimum verringert wird. Es wird an umbautem Raum und an der Stärke der Kellermauern und Fundamente gespart; Steinbedarf, Mörtelverbrauch und Transportkosten sind gering; das große Format der Pommernplatten und die Anwendung der Schalungssteine ermöglichen große Ersparnisse. Der Quadratmeter Außenwand in einer Stärke von 23 cm kostet daher unverputzt einschließlich Skelett in Berlin nur 6,31 RM. Das Hauptanwendungsgebiet der Bauweise ist Siedlungs- und Wohnhausbau. In Berlin werden laufend Bauten errichtet, deren Besichtigung erwünscht ist. Auskunft erteilen die Erfinder: Architekt Paul Mattke, Falkenburg i. Pomm., Krüger & Kieß, Tonwarenfabrik, Falkenburg i. Pomm.

Wohnbauten in und bei Tübingen

Architekt BDA Dr.-Ing. K. Weidle, Tübingen

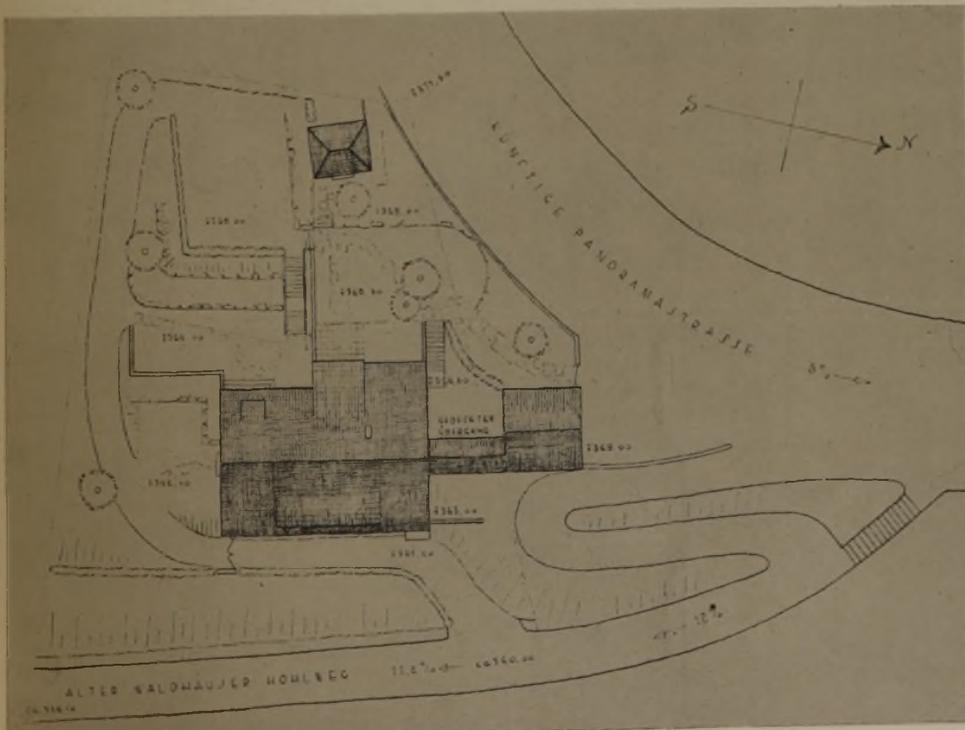
I Einfamilienhaus Haering



Gesamtbild von Osten
Von der tiefliegenden Straße her gesehen

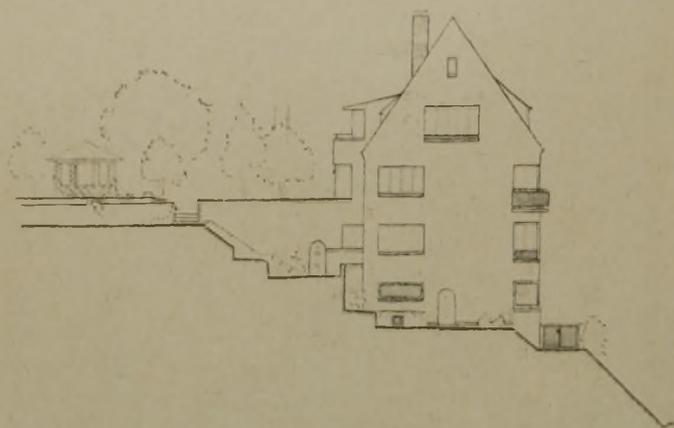
Das Haus liegt, wie die Gesamtansicht und der Lageplan erkennen lassen, an sehr steilem Gelände. Das Grundstück hat etwa 10 ar Fläche und weist Höhenunterschiede bis zu etwa 15 Meter auf; das an das Haus ringsum anschließende Gelände hat deren immer noch 7,5 Meter. Das war für die Gestaltung von wesentlichem Einfluß.

Die Raumverteilung ist daher derart getroffen, das der Wohnstock zu oberst liegt mit ebenem Ausgang nach dem Garten, in den man von der Diele hinausgeht. Nach der Straße und dem Tal zu, in das sich schöne Ausblicke öffnen, ragt dieses Stockwerk mit dem Eckbalkon frei in die Luft, wodurch sich ein interessanter Kontrast ergibt.



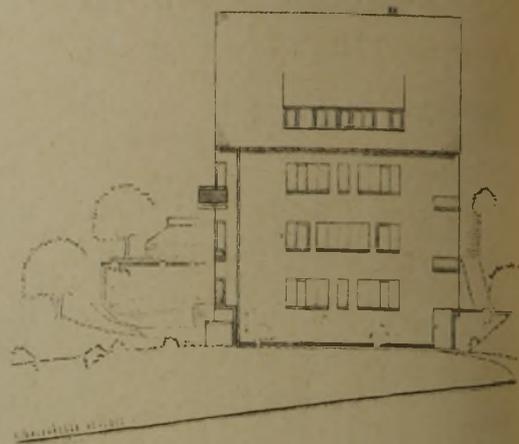
Lageplan des Grundstückes
mit den zukünftigen Straßen-
führungen

Maßstab 1 : 500

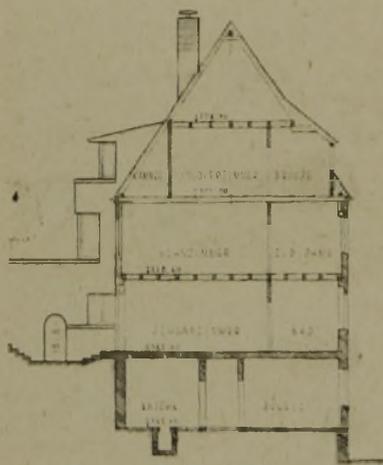


Ansicht der Südseite

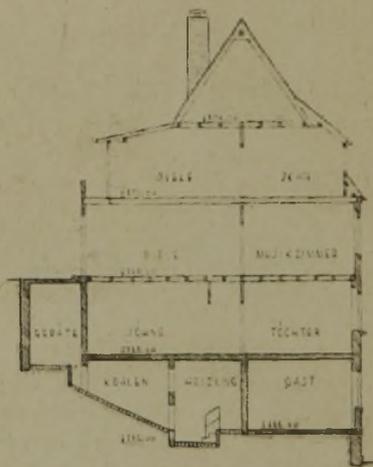
1 : 400



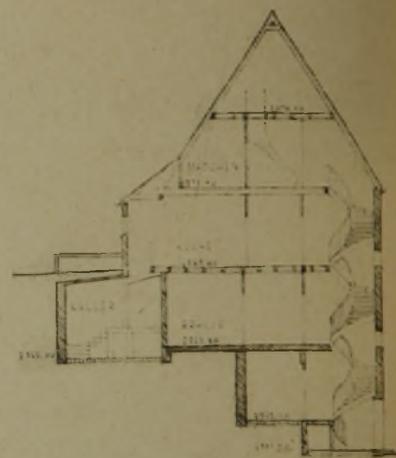
Ansicht der Nordseite



Schnitt I



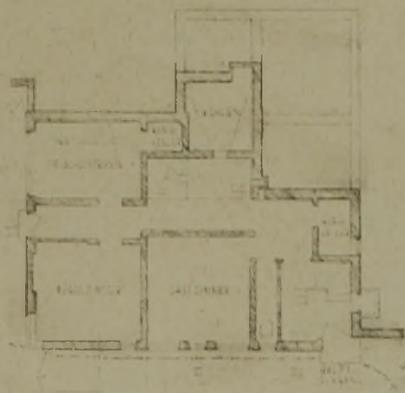
Schnitt II



Schnitt III

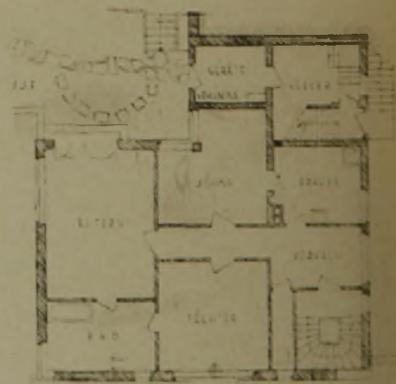
1 : 300

Untergeschoß-Grundriß (links)

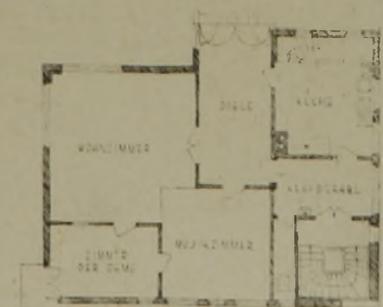


Maßstab 1 : 300

Schlafgeschoß-Grundriß (rechts)

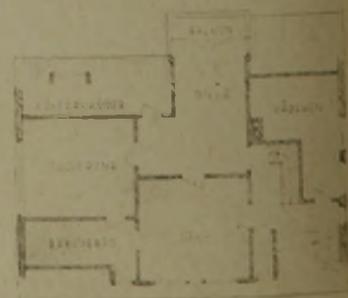


Wohngeschoß-Grundriß (links)



Maßstab 1 : 300

Dachgeschoß-Grundriß (rechts)



Ansichten, Schnitte und Grundrisse von Haus Haering in Tübingen
Architekt BDA Dr.-Ing. K. Weidle, Tübingen



Blick vom Garten in die Landschaft

Haus Haering in Tübingen

Arch. BDA Dr.-Ing. K. Weidle, Tübingen

Die Schlafräume liegen im Stockwerk darunter, das nach der Gartenseite schon teilweise im Boden steckt. Die Isolierung gegen den anstoßenden Sandstein ist dadurch erreicht, daß alle Wohnzwecken dienenden Räume, auch die Bäder, nicht unmittelbar an den Berg, sondern an den

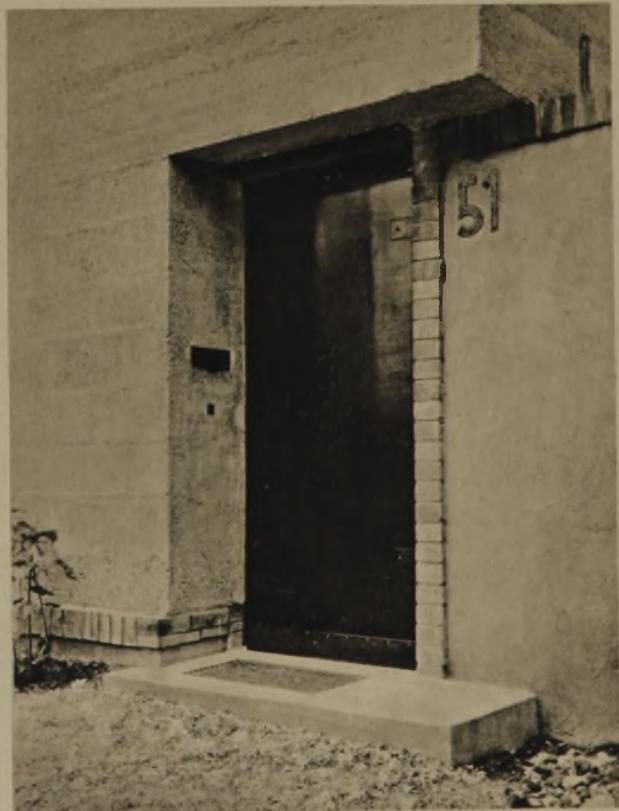


Blick gegen die Gartenfront

Keller beziehungsweise an dessen Vorräume anstoßen. Der etwa 40 cm tiefer liegende Keller trennt das Schlafgeschoß einwandfrei vom Boden. Die eigentlichen Schlafräume aber sind alle frei nach der Straße hin im I. Stockwerk des Gebäudes angeordnet.



Diele mit Blick gegen das Gartenhäuschen



Haupteingang

Im Dachgeschoß sind das Studierzimmer des Hausherrn und die Schlafräume der 5 Kinder untergebracht. Im Erdgeschoß liegen Heizung, Bügelzimmer, Waschküche usw.

Die Außenwände des Hauses sind in Kunst-Tuffstein (d. h. Tuff-Beton-Steinen) von der nahen Schwäbischen Alb mit Hintermauerung erstellt.

II Dreifamilienhaus Kern

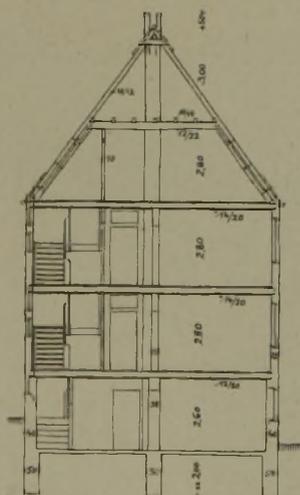


Hier handelt es sich um ein Etagenhaus für 3 Familien in schöner Lage, daher die Anwendung ausgedehnter Loggien, die dem Bau den Charakter geben. Die Aus-

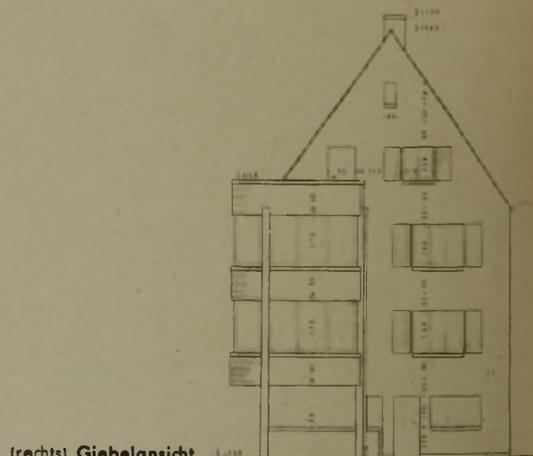
führung der Mauern erfolgte ebenfalls in Kunst-Tuffsteinen mit sparsamer Gliederung aus Klinkern bzw. mit Verkleidung aus Klinkerplättchen.

III Zweifamilienhaus Wanner

(links) Querschnitt

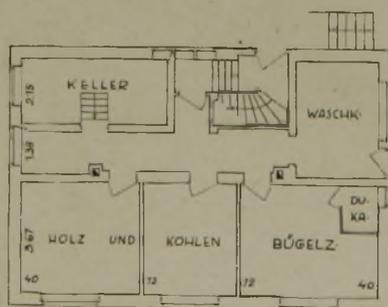


Maßstab 1 : 250

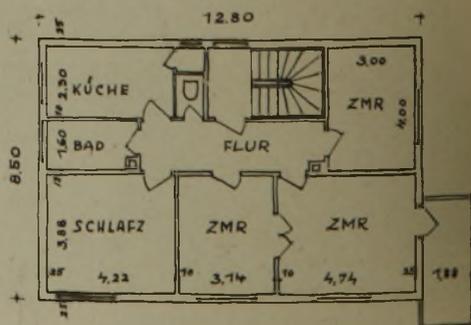


(rechts) Giebelansicht

Untergeschoß (links)



Maßstab 1 : 250



Erdgeschoß (rechts)

Hier handelt es sich um ein Etagenhaus mit 2 Wohnungen in ebenerem Gelände. Das Grundstück liegt in der Nähe der in der DBZ veröffentlichten Neuapostolischen Kirche. Jede Wohnung besitzt 4 Zimmer, Bad, verglaste Veranda usw.

Die Mauern sind wieder in Kunsttuffsteinen erstellt, der Sockel in Klinkern, während der Verandaanbau in Eisenbeton ausgeführt und mit Klinkerplättchen verkleidet ist.



Seitenansicht mit Verandaanbau

Links im Hintergrund die Neuapostolische Kirche



Unten:
Giebelansicht von der Straße

Einzelheit des Veranda-Eckanbaues

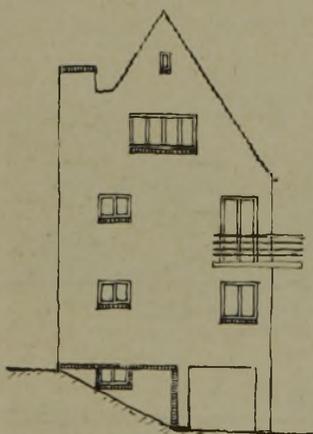


IV Einfamilienhaus Renner, Lustnau bei Tübingen

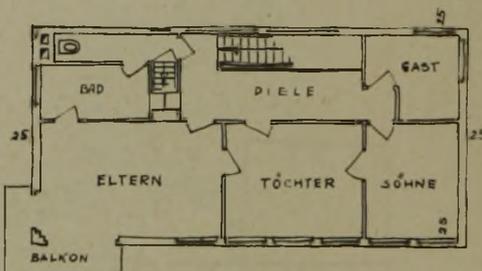


Giebel und Seitenansicht

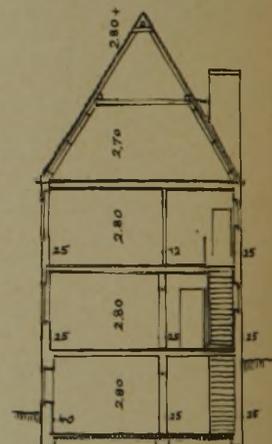
Backsteinbau, verputzt



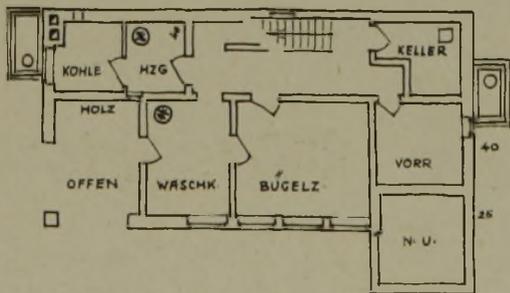
Links: Giebelansicht



Grundriß des Obergeschosses

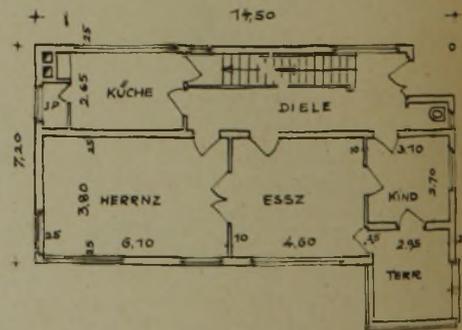


Rechts: Schnitt



Untergeschoß-Grundriß

Maßstab 1 : 250



Erdgeschoß-Grundriß

Das in ansteigendem Gelände liegende Haus, dessen Untergeschoß zum Teil noch tiefer in den Boden einschneidet, hat außer dem mit steilem Dach bedeckten Dachgeschoß noch 3 Geschosse.

Im Untergeschoß liegen an der Bergseite die Keller für Heizung und Vorräte, nach dem freien Gelände Wasch-

küche und Bügelzimmer. Die eine Ecke des Untergeschosses ist hier geöffnet. Im Erdgeschoß liegen die Wohnräume einschließlich Diele und Küche. An einer Ecke schließt sich eine große offene Veranda an. Im Obergeschoss liegen die Schlafräume, davon das Elternzimmer mit weit auskragendem Balkon, ferner Diele, Bad, Toilette und Gastzimmer.

V Einfamilienhaus Dr. Pietzker



Blick vom Garten
in die Landschaft

Blick vom Tal her



Architekt BDA Dr.-Ing. K. Weidle, Tübingen

Zum Schlusse bringen wir noch ein Einfamilienhaus desselben Architekten, das räumlich sowohl von innen wie von außen etwas reicher ausgestaltet und durchgebildet ist als die vorhergehenden. Wir zeigen das Haus als ein Beispiel malerischer Eingliederung eines Flachdachbaues in die Landschaft und geben nur einige Bilder des Äußeren und Inneren unter Verzicht auf Grundrisse.

Auch dieses Haus ist wie die vorhergehenden Beispiele aus Kunststoffsteinen erstellt, wobei Abdeckplatten, Gliederungen usw. aus einfachen geschliffenen Hausteinen geformt sind.

Das Dach ist begehrbar gestaltet und bietet schöne Blicke in die Landschaft.



Gartenhaus. Mauerwerk Kunststoffstein, Holzbalkendecke, Stirnblech—Kupferblech



Blick vom Musikzimmer in das Wohnzimmer



Blick aus dem Eßzimmer in den Garten

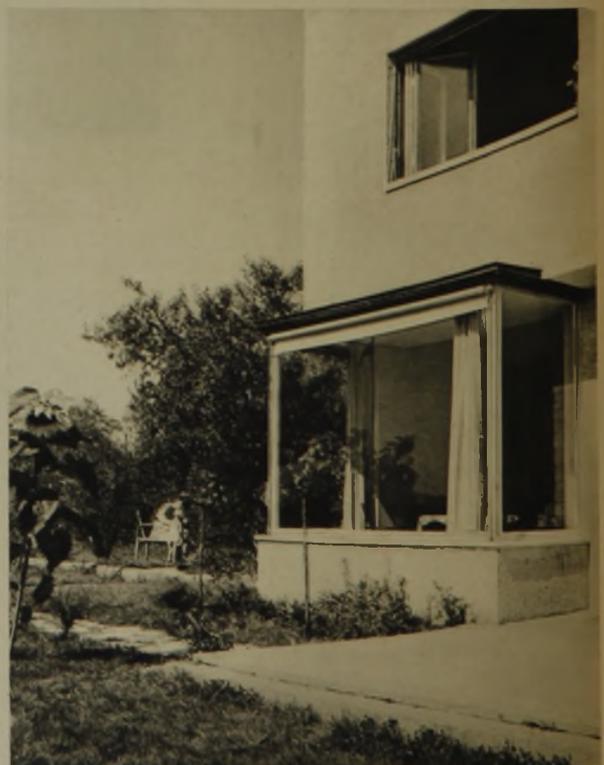
Einfamilienhaus Dr. Pietzker

Wohnbauten in und bei Tübingen

Architekt BDA Dr.-Ing. K. Weidle, Tübingen



Blick vom Gartenhaus auf das Wohnhaus



Verandaanbau am Eßzimmer