

Deutsche Bauzeitung

Wochenschrift für nationale Baugestaltung · Bautechnik
Raumordnung und Städtebau · Bauwirtschaft · Baurecht

Berlin SW 19
12. Juni 1935
DBZ Heft 24

Verkehrsentlastung der Altstadt Berlin

Ein Vorschlag von Wilhelm Heilig

Das Herz der Großstadt Berlin ist die Altstadt. Bis heute ist sie geschichtlicher und wirtschaftlicher Mittelpunkt geblieben, trotz aller Wandlungen, die das Gemeinwesen während der letzten hundert Jahre erfuhr. Diese Tatsache findet eine recht einfache Erklärung. Strahlenförmig laufen die Verkehrsbänder, die Landstraßen, von allen Seiten auf den Altstadtkern zu. Mit zunehmender Wirtschaftsentwicklung der Stadt wuchsen die an den Einfallstraßen gelegenen Gemeinden, bis sie in eine Berührung mit der Kernsiedlung kamen. Ihr Ausbau war durch die nach Berlin führenden Straßen bestimmt. So legte sich ein Wachstumsring nach dem anderen um diese Altstadt, die nun, dicht umschlossen vom starken Zuwachs, im Zeitalter des Kraftwagenverkehrs zu ersticken droht.

Die sich damit stellende Verkehrsaufgabe steht ungelöst vor uns. Wir bemühen uns, Abhilfe zu schaffen, indem wir hier ein vorspringendes Haus beseitigen, dort einen Straßenzug durchbrechen oder erbreitern. Gewiß wird mit diesen Mitteln an vielen Stellen eine Erleichterung geschaffen, Gefahrenpunkte werden beseitigt. Doch all diese Mittel helfen doch wohl nur vorübergehend. Sie fassen die Verkehrsaufgabe der Stadtstraße nicht an der Wurzel.

Das auf die Berliner Altstadt zuführende Straßennetz war dem Fuhrwerk- und Droschkenverkehr angepaßt. Je mehr wir dieses Straßennetz entsprechend den Forderungen der Neuzeit auszubauen versuchen, um so stärker wird sich der Verkehr in der Mitte dieses Netzes, in der Altstadt, zusammendrängen. Um dieser Entwicklung



1 **Berlins Altstadt.** Dieses Luftbild zeigt die Geschlossenheit des Stadtbildes, das wert ist, erhalten zu werden. Besonders die Kloster-, die Brüder- und die Breite Straße weisen ein gutes Verhältnis zwischen Fläche und Randbebauung auf. (Bildstelle des Ministeriums für Wirtschaft und Arbeit 4635. Freigegeben vom RLM.)



2 „Der Verkehrsschlauch“
 Er entsteht, wo man versucht, die Stadtstraße dem Kraftverkehr anzupassen, ohne den Versuch zu machen, sie als gestalteten Raum zu begreifen. (Hansa-Luftbild, Berlin, 5982. Freigegeben vom RLM.)

gerecht zu werden, sind Opfer über Opfer an wertvollem altem Kulturgut nötig; denn wir stehen am Anfang, nicht am Ende der Auswirkungen des Kraftverkehrs. Wer möchte so vermessen sein, die Wirkung einer stark geförderten Kraftwagenvermehrung vorauszusehen?

Die Flugbildaufnahme von Altberlin (Bild 1) vermittelt nicht den Eindruck, den das einzelne Bauwerk auf uns ausüben kann. Wohl aber zeigt sie die Geschlossenheit eines immerhin wertvollen Stadtbildes. Um das Stadtbild erhalten zu können, bedarf es der Wahrung gewisser Zusammenhänge. Ich erinnere hier an Straßenbilder der Berliner Altstadt, an die Brüderstraße, die Breite Straße, die Klosterstraße. Diese drei Straßenzüge sind Musterbeispiele für das Verhältnis zwischen Fläche und Randbebauung. Zwar tragen auch sie deutlich die Spuren der letzten achtzig Jahre, doch alle begangenen Fehler können die Schönheit ihrer Führung und ihrer Abmessungen nicht verwischen.

Soll das Bild der Altstadt in seinen Wesenszügen Kindern und Enkeln erhalten werden, so bedeutet dieses Streben durchaus nicht etwa ein Verlangen nach „musealer Konservierung“. Mögen einzelne Häuser im Laufe der Zeit durch neue ersetzt werden, mag eine Auflockerung einzelner überbebauter Flächen ruhig erfolgen, mag die Gesundheitspflege zu ihrem Rechte kommen — wer wollte so vermessen sein, dies verhindern zu wollen?

Wohl aber muß wahre Denkmalpflege bestrebt sein, über die Frage und Erhaltung einzelner besonders wertvoller Bauwerke hinaus das uns erhaltene Siedlungsgepräge Altberlins nach Kräften zu erhalten.

Alle Straßendurchbruchs-Absichten tragen mehr oder weniger das Gepräge von örtlichen Notlösungen. Um den Stadtkern Berlins zu erhalten, um etwaigen künftigen Forderungen einigermaßen gerecht zu werden, sind andere Mittel notwendig, die freilich dann nicht nur Verkehrszwecken dienen dürfen, sondern gleichzeitig gesundheitliche Forderungen miterfüllen und dem Stadtbild zugutekommen. All diese Gesichtspunkte lassen sich vereinigen, wenn an die Stelle behelfsmäßiger Verbesserungen Maßnahmen treten, die zwar im ersten Antriebe größere Eingriffe bedeuten, dafür aber menschlichem Ermessen nach Gewähr für eine Anpassung des Großstadtverkehrs an die Forderungen der neuen Zeit bieten.

Bild 7 (Seite 468) zeigt den Versuch, an die Stelle von Durchbrüchen in der Alt- und Friedrichstadt die Umgehungsstraße treten zu lassen. Diesem Plan ist nur eine südliche Ringstraße, vom Alexanderplatz bis zum Spittelmarkt, zu entnehmen (gepunktet eingetragen). Bild 8 gibt ein umfassenderes Bild. Auch die Nordseite der Altstadt zeigt hier eine Umgehungsstraße, die ebenfalls vom Alexanderplatz ausgehend, über die Münzstraße, die Rosenthaler Straße durchschneidend, in die

Friedrichstraße einmündet. Von verschwindend geringen Ausnahmen abgesehen, sind Opfer an Kulturgut nicht vonnöten. Über die wirtschaftlichen Opfer, die gebracht werden müssen, gibt das Ergänzungsblatt Bild 9 Aufschluß.

Doch nicht nur ein innerer Ring legt sich um die Altstadt, sondern in angemessener Entfernung ist eine zweite ähnliche Anlage vorgesehen, viel breiter als die erste. Ist dieser Vorschlag sehr vermessen, undurchführbar, scheidet er an den Kosten? Die Häuserblöcke zwischen der Elsässer bzw. Lothringer Straße und der Linienstraße sind im Plan entfernt. Wohl nicht ein Haus wird abzubrechen sein, das Anspruch auf Kulturwerte erheben könnte.

Wer sich der Mühe unterzieht, Bild 8 eingehend zu betrachten, wird sich nicht nur mit den aufgeworfenen Verkehrsfragen beschäftigen, sondern auch mit dem Planbild selbst. Man vergleiche die Baublöcke der Altstadt mit denen ihrer Umgebung. Das 19. Jahrhundert hat uns ein schlimmes Erbe hinterlassen. Sanierungsabsichten sind bei seinem Nachlaß sehr viel besser angebracht, als in der Altstadt. Können sie mit Verkehrsverbesserungen verbunden werden, so sind Geldopfer mit anderen Maßstäben zu messen, ja selbst die vorgesehenen Breitenausmaße dieses zweiten Ringes erscheinen durchaus gerechtfertigt, ja zu gering, gemessen an den Auswirkungen eines Bodenwuchers, der sich in den Baublöcken widerspiegelt.

Wir kommen zum Kern der Gesundheitsfragen. Wohl stehen zur Zeit die Forderungen des Verkehrs obenan. Doch am Krankenbett der Großstadt sollte nach meinem Dafürhalten neben dem Verkehrsfachmann, dem Fach-

mann für Gesundheitspflege, dem Städtebauer und dem Verwaltungsfachmann der Soziologe stehen. Auch seine Wünsche, ja diese wohl in erster Linie, müssen erfüllt werden, soll die Großstadt „saniert“ werden. Die Entfernung der Baublöcke zwischen den genannten Straßen, die Schaffung eines zweiten Ringes ist nicht als „Sofort-Programm“ zu betrachten. Wohl aber können zielbewußt Jahr um Jahr einzelne Baublöcke entfernt und die freiwerdenden Flächen weitschauenden Plänen entsprechend behandelt werden. Der breite Gürtel sprengt ein Häusermeer, das Großstadt oder Teil einer Großstadt zu nennen, den Stadtbegriff zum Zerrbild werden läßt. Was völliger Mangel an soziologischem Empfinden an Irrleistungen vollbracht hat, bedarf der Eingriffe. Daher ist dieser Ring durchaus kein Traumgebilde. Er will als ein Versuch gewertet werden, der darauf abzielt, alle Gesundungsbestrebungen auf einen Hauptnenner zu bringen. Der innere Ring (um die Altstadt) zeigt eine gepunktete Begleitlinie. Sein Breitenausmaß ist vorerst auf Verkehrszwecke abgestimmt. Doch auch er soll als grüner Gürtel in ähnlicher Breite sich um die Altstadt legen, wie der zweite oben beschriebene Ring.

Auf Einzelheiten der Vorschläge, auf die Führung der Ringe näher einzugehen, verbietet hier der Raum, und es ist nicht Aufgabe einer städtebaulichen Betrachtung, über das Grundsätzliche hinaus Einzelfragen zu erörtern. Wohl aber müssen die Hauptgesichtspunkte hervorgehoben werden. Hier tritt an die erste Stelle die Stadtstraße. Die ausgesprochene Verkehrsstraße kann im Zeitalter des Kraftwagens nicht mehr Wohnstraße sein, weil bei der künftigen Stadtverkehrsstraße eine Randbebauung überhaupt in Wegfall kommen muß, soll sie nicht zum Verkehrsschlauch ausarten. Folgerichtig kom-



3 Die Breite Straße. Beispiel einer noch nicht zum „Verkehrsschlauch“ entarteten städtischen Straße. Der Begriff Straße mit seinen wohlhabewogenen Verhältnissen ist hier heute noch lebendig.

men wir für die Hauptverkehrsstraßen zur Einschaltung von Grünbändern, breit genug, um lärmdämpfend wirken zu können. Ebenso notwendig führt die Entwicklung zur Unterteilung der Großstadt¹⁾. Zwischen Grüngürteln liegen Baugebiete. Hier behält die Straße ihre ursprüngliche Eigenart. Sie ist an die ungeschriebenen Gesetze von Fläche, Körper und Raum gebunden.

Ich stelle der Breiten Straße (Bild 3) Bild 2 gegenüber. Eine Straße? — Nein, ein Verkehrsschlauch! Doch hiermit soll nicht gesagt sein, daß der Kraftwagen den Verkehrsschlauch fordert. Er entsteht nur da, wo man versucht, die Stadtstraße dem Wesen des Kraftwagens anzupassen. Die überstürzte technische Entwicklung und das hieraus sich ergebende Wirtschaftsgelände ließen die Baugesinnung verkümmern und bescherten uns das Häusermeer der Großstadt. Die Technik und ihre Fortschritte werden uns Mittel und Wege zeigen, die ungefügten Klötze umzugestalten. Den Anstoß zum Umbau der Großstadt gibt der Kraftwagen.

Die Reichsautobahnen sind auf die Bedürfnisse des Kraftverkehrs zugeschnitten. Auch die Verkehrsbänder innerhalb der Städte werden sich kommenden Forderungen anpassen müssen. Betrachten wir unter diesem Gesichtswinkel die vorgeschlagenen Ringe, so wird manch flüchtiges Urteil sich wandeln müssen, und Straßendurchbruchs-Absichten werden nachzuprüfen sein. Wir kommen zu unserem Fall, zu Altberlin, und damit zu der Frage zurück:

Durchbruch oder Umgehung der Altstadt?

Ein einzelner Bau, freilich ein Bauwerk gewaltigen Ausmaßes, der Erweiterungsbau der Reichsbank, rollte vor nunmehr zwei Jahren die Verkehrsfrage des Stadttunnels in vollem Umfange auf. Der geplante Durchbruch der Jägerstraße durchschneidet die für den Erweiterungsbau vorgesehene Fläche. Von weiteren Begleiterscheinungen dieses Durchbruchs nenne ich die Gefährdung des Schloßplatzes als die städtebaulich schwerwiegendste. Schon die nördliche Umgebung des Schlosses hat einst unter den Einwirkungen einer „Förderung der Entwicklung der Stadt“ so starke Einbuße erlitten, daß man es dem Städtebauer nachempfinden muß, wenn er weitere Eingriffe in den Baubestand der nächsten Umgebung des Schlosses schmerzlich empfindet und bemüht ist, Mittel und Wege zu suchen, die den Gegenwartsforderungen gerecht werden, ohne Schaden an Schönheitswerten anzurichten.

Wir mußten uns mit den Eingriffen in die Umgebung des Lustgartens abfinden. Leider wird auch die geplante Neugestaltung des Lustgartens nicht imstande sein, begangene Fehler völlig auszugleichen. Grünarchitektur an jener Stelle kann Bauwerke nicht ersetzen, die zu einer räumlichen Fassung, zur Steigerung des Schlosses und seiner Umgebung erforderlich wären. Doch was würde der Verkehrstechniker sagen, wollte der Städtebauer Vorschläge machen, die der Eigenart des Schlosses und seiner Umgebung würdig sind?

Der südliche Schloßplatz ist eines der wenigen Raumgebilde Berlins, das Anspruch auf die Bezeichnung „Platz“ erheben kann. Auch der eifrigste Förderer des Verkehrs kann nicht in Abrede stellen, daß der Westabschluß des Platzes an Wirkung verlieren wird, wenn eine stützenlos überbaute Einmündung der Jägerstraße, d. h. ein gähnendes Loch von etwa 5½ m Höhe und 18 bis 20 m Breite dort entstände. Das sogenannte Rote

Schloß an der Stechbahn, zwar kein Kunstwerk, doch ein Bau von anständiger Haltung, scheint abgetragen werden zu müssen. Sicherheitsgründe veranlassen bereits die teilweise Räumung. Was wird an dieser Stelle entstehen? In meinem Vorschlag (Bild 13) habe ich trotz weitgehender Verkehrsmaßnahmen an anderer Stelle (Ringanlage um die Altstadt) die Westwand des Schloßplatzes aus verkehrstechnischen Gründen zurückverlegt, in so weitgehendem Maße, als ich glaubte, dies für die Platzwirkung und für den Blick von der Schloßbrücke aus verantworten zu können. Auf den Jägerstraßen-Durchbruch konnte ich schon deshalb verzichten, weil die Ringanlage um die Altstadt die Verkehrsfrage des Schloßplatzes in völlig verändertem Lichte erscheinen läßt.

Fällt der Jägerstraßen-Durchbruch, so kann dies für den Reichsbankerweiterungsbau nur von größtem Vorteil sein; denn die bisher vorgesehene Trennung des Erweiterungsbauwerks in zwei Bauteile kommt alsdann in Wegfall. Durch die Ringanlage und ihre Einmündung in den Spittelmarkt, durch eine Erbreiterung der Niederwallstraße und deren Einmündung in einen umzugestaltenden Hausvogteiplatz wird auch der südliche Teil des Reichsbankhauptgebäudes von starkem Verkehr berührt werden, ja, es ist wohl anzunehmen, daß bei Verwirklichung dieses Vorschlages der von mir vorgesehene Reichsbankplatz (an der Nordseite des Hauptgebäudes) sehr viel weniger Verkehr aufzunehmen hätte als der Hausvogteiplatz. Dieser hätte die wichtige Rolle eines Verkehrsverteilers für den Ost-West-Verkehr in die Friedrichstadt; für den West-Ost-Verkehr würde er zum Verkehrssammelpunkt.

Die Wasserstraßen Berlins könnten, gesäumt von guten Bauten oder von Grünanlagen, das Stadtbild außerordentlich verbessern. Leider ist das Gegenteil der Fall. Von wenigen Ausnahmen abgesehen, ist die Randbebauung der Spree und ihrer Kanäle recht unerfreulich. Mein Vorschlag eines Durchbruchs, d. h. der Schaffung eines Ringteiles im Zuge der Wallstraße, einer Niederlegung der Baublöcke zwischen diesem Straßenzug und dem Märkischen Ufer, wird gleichermaßen verkehrsfördernd wie dem Stadtbilde zuträglich sein.

Auch hier tritt die Entschädigungsfrage bei etwaigem Abbruch, der hierfür aufzuwendende hohe Betrag, stark in den Vordergrund. Bei einer Fortführung des Verkehrsgürtels längs der Spree zum Engelufer oder darüber hinaus würde bei den an das Verkehrsband anstoßenden Grundstücken auch dann ein erheblicher Wertzuwachs zu erwarten sein, wenn sich die Wertsteigerung in gesunden Bahnen entwickelte. Hierdurch wäre zumindest ein Teilausgleich für die entstehenden Kosten des Gelände- und Gebäudeerwerbs der abzutragenden Baublöcke geschaffen. Doch nicht nur die von mir vorgeschlagenen Ringanlagen lassen Kosten entstehen, auch Durchbruchpläne erfordern bei ihrer Verwirklichung entsprechende Beträge. Ob bei einem Jägerstraßen-Durchbruch an eine baldige Erbreiterung der Königstraße ernstlich gedacht werden kann, bleibe dahingestellt. Erfolgt diese Erbreiterung nicht in absehbarer Zeit, so dürfte die erhoffte Verkehrserleichterung, die man mit dem Jägerstraßen-Durchbruch verknüpft, sich nur sehr beschränkt erfüllen.

Die Verkehrsfragen der Berliner Altstadt sind für den Ausbau der Reichshauptstadt von einschneidender Bedeutung. Je nach ihrer Lösung werden auch andere Stadtteile stark in Mitleidenschaft gezogen, darunter in erster Linie die Friedrichstadt, wie das Beispiel der Dreifaltigkeitskirche (Bild 6) zeigt, das ich nur kurz berühren kann. Aber auch die Linden, in weiterer Folge

¹⁾ „Stadt- und Landbaukunde“, Verlag Alfred Metzner, Berlin SW 61 (siehe DBZ, Heft 21, Seite 407 ff., und Heft 22, Seite A 269)

4 Das sogenannte Rote Schloß an der Stehbahn, im Bilde hinter dem Denkmal, muß aus baupolizeilichen Gründen geräumt und abgetragen werden. Damit rollt sich die Frage, nicht nur des Schloßplatzes, sondern der Erhaltung wertvoller Teile des Stadtbildes überhaupt aufs neue auf



5 Das Stadtschloß ein Bauwerk, das größte Rücksichtnahme fordern kann, Rücksichtnahme nicht nur auf das Bauwerk selbst, sondern auf seine Umgebung



6 Die Dreifaltigkeitskirche teilt das Schicksal so vieler, historisch wertvoller Bauwerke. Sie wird vom Bodenwert der Großstadt aufgezehrt. Zwar darf ihr Bestand wohl als gesichert betrachtet werden, doch das Verhältnis dieses Baues zu seiner Umgebung ist in grober Weise gestört. Ein Stück alten Kulturgutes ersäuft.

Leitet man den Stadtverkehr vom Spittelmarkt über den Hausvogteiplatz in die Friedrichstadt, so sind Eingriffe in die Bausubstanz zu Zwecken einer Verkehrserleichterung auf die Dauer nicht zu umgehen. Diese Eingriffe müssen — soll der historische Teil der Wilhelmstraße geschont werden — in der Kanonier- und Mauerstraße vorgenommen werden, denn diese beiden Straßenzüge nehmen 6 bzw. 9 Ost-Weststraßen der Friedrichstadt auf.

Die vorgeschlagenen Eingriffe (Bild 7 u. 8) dienen nicht nur den notwendigen Verkehrsmaßnahmen, sondern der Eigenart des Stadtbildes, hier in erster Linie diesem Kirchbau.

7 Verkehrslinien der Innenstadt. Drei Straßenzüge durchqueren die Berliner Altstadt. Sie müssen den Verkehr von Ost nach West und Südwest (und umgekehrt) aufnehmen. Allmählich erstickt der historische Teil der Stadt im wachsenden Kraftwagenverkehr. Wir versuchen, dem Verkehr und seinen Anforderungen gerecht zu werden. Ein Durchbruch der Jägerstraße (vom Schloßplatz zum Tiergarten), ist ein solcher Versuch. Er ist in der Skizze eingezeichnet. Dieser Plan muß als richtige Lösung einer Verkehrsentlastung der Linden und der Leipziger Straße bezeichnet werden. Sie kosten uns, wie die Erfahrung lehrt, wertvolles Kulturgut. Ein Bau nach dem andern wird aus seiner Umgebung gelöst, ein Straßenzug nach dem andern in seinen Zusammenhängen gestört. Ich erinnere an den Durchbruch Kaiser-Wilhelm-Straße. Die Opfer, die an Schönheitswerten gebracht wurden, sind im Hinblick auf das Ergebnis übergroß. Sowohl die alte Marktkirche (Marienkirche), wie der Lustgarten haben starke Einbuße erlitten. Nun droht dem südlichen Schloßplatz Gefahr — der Durchbruch der Jägerstraße. Gewiß, der geplante Durchbruch schafft Verkehrserleichterungen. Doch wie bald werden neue Forderungen auftauchen und was bleibt alsdann von der Altstadt noch übrig? Die Skizze deutet die südliche Teilstrecke einer Umgehung an, ausgehend vom Alexanderplatz, endigend im umgebauten Spittelmarkt. Dieser Teil der Umleitungsstrecke ist als erster Abschnitt gedacht.



8 Lageplan des heutigen Zustandes. Die Wasserläufe sind schwarz, ebenso die Bauten um den Schloßplatz und um die Reichsbank. Die Zahlen bedeuten: 1 Der Lustgarten. 2 Der Erweiterungsbau der Reichsbank (der schwarze Bau links ist der Reichsbankhauptbau). 3 Die südliche Umleitung des Verkehrs um die Altstadt. 4 Der Bahnhof Alexanderplatz. 5 Die nördliche Umleitung 6 über Moabit nach Knie und Kaiserin-Augusta-Allee. 7 Der historische Teil der Wilhelmstraße (die Zahl steht etwa in der Längsmittel). 8 Die Ministergärten. 9 Bahnhof Friedrichstraße. 10 Dönhoffplatz. 11 Umleitung des Verkehrs nach der Lindenstraße. 12 Uferverkehrsband als Verbindung zwischen inneren und mittleren Ring. 13 Bahnhof Alexanderplatz. 14 Der frühere Krögel und seine Umgebung. Pläne für eine Wiederbebauung schweben z. Z. 15 Der mittlere Ring als Verkehrsband, Grünstreifen und Unterteilung. Die Anlage eines Verkehrsrings um die Altstadt dürfte die Notwendigkeit weiterer Eingriffe in deren Vergleich mit Bild 9. Dort sind all jene Stellen durch Schraffur gekennzeichnet, die eine Beseitigung von Baublöcken oder Teilen von solchen notwendig machen. Noch ein zweiter Ring ist auf Bild 9 teilweise sichtbar. Auch er soll einem kommenden Ausbau des Kraftverkehrs dienen. Seine Berechtigung ist aus der Art der Erschließung der, an der Altstadt östlich, nördlich und südöstlich angrenzenden Stadtteile herzuleiten.



11 Die Nordseite der Reichsbank stößt an die Jägerstraße. Durch den ihr vorgelagerten Baublock ist diese Hauptfront des Gebäudes verdeckt. Ihr Charakter fordert eine vorgelagerte Fläche entsprechenden Ausmaßes.

Das Lichtbild gibt Veranlassung zu einer grundsätzlichen Betrachtung. Unverkennbar spricht aus diesem Bau eine Monumentalität. Die Architektur läßt auf eine bestimmte Haltung und Note der Innenräume schließen. Anders der Erweiterungsbau, doch wohl ein reiner Zweckbau, wie die gleichmäßigen, sich immer wiederholenden Fensterreihen aller Entwürfe für den Neubau erkennen lassen. Nicht zu unrecht darf daher von einem „Hauptbau“ und einem „Erweiterungsbau“ gesprochen werden.

12 (links unten) **Derzeitiger Zustand.** (Ein geplanter Durchbruch der Jägerstraße zum Schloßplatz ist nicht eingezeichnet.)

Fünf Plätze zeigt diese Lageskizze, den Schloßplatz, den Werderschen Markt, den Hausvogteiplatz, den Dönhoffplatz und den Spittelmarkt.

Der Hausvogteiplatz ist ein ebenso merkwürdiges Gebilde, wie der Spittelmarkt. Beide stehen auf Kriegsfuß mit den ungeschriebenen Gesetzen von Fläche, Raum und Körper. Sie sind ausgesprochen unorganisch.

Ohne Kosten zu verursachen, läßt sich der Dönhoffplatz zu einem harmonischen Raumgebilde gestalten. Ein Bau genügt, der an der fehlerhaften Stelle eingefügt wird. Das Raumempfinden wird zur Zeit stark beeinträchtigt durch allzureiches Grün.

Durch den Erweiterungsbau der Reichsbank, vor allem aber durch eine etwaige Niederlegung des Baublocks vor dem Reichsbank-Hauptgebäude (siehe Bild 13) wird der Werdersche Markt wesentlich beeinflusst werden.

Eine genauere Betrachtung von Bild 12 läßt erkennen, wie eng eingeklemt der Hauptbau der Reichsbank liegt. Nur ein kleiner Teil der Gesamtanlage — leider der architektonisch unerfreuliche — steht frei; ihm ist der Hausvogteiplatz vorgelagert. Auch der Erweiterungsbau wird von Süden, Westen und Norden eng umschlossen sein. Nur die Ostseite (Wasserfront) wird zur Geltung kommen.

Städtebauliche Verbesserungen sind mit der Durchführung des Reichsbank-Erweiterungsbaues kaum verknüpfbar. Einem Platze aber wird zu Leibe gerückt, der der Eingriffe nicht bedarf, der sie nicht verträgt. Es ist der Schloßplatz.

13 (rechts unten) **Ein städtebaulicher Vorschlag.** Den schwebenden Verkehrsproblemen ist entsprechend den Vorschlägen (Bild 7) Rechnung zu tragen versucht worden. Hieraus ergibt sich:

1. die Vermeidung eines Durchschneidens (Jägerstraße) des Erweiterungsgeländes der Reichsbank,
2. die Vermeidung einer Beeinträchtigung des Schloßplatzes,
3. ein Platz vor der Reichsbank, deren monumentaler Hauptbau (Bild 11) entsprechend zur Geltung kommen kann; gleichzeitig läßt dieser Vorschlag auch den Erweiterungsbau wirksam in Erscheinung treten,

4. Hausvogteiplatz und Spittelmarkt erfahren eine Umgestaltung.

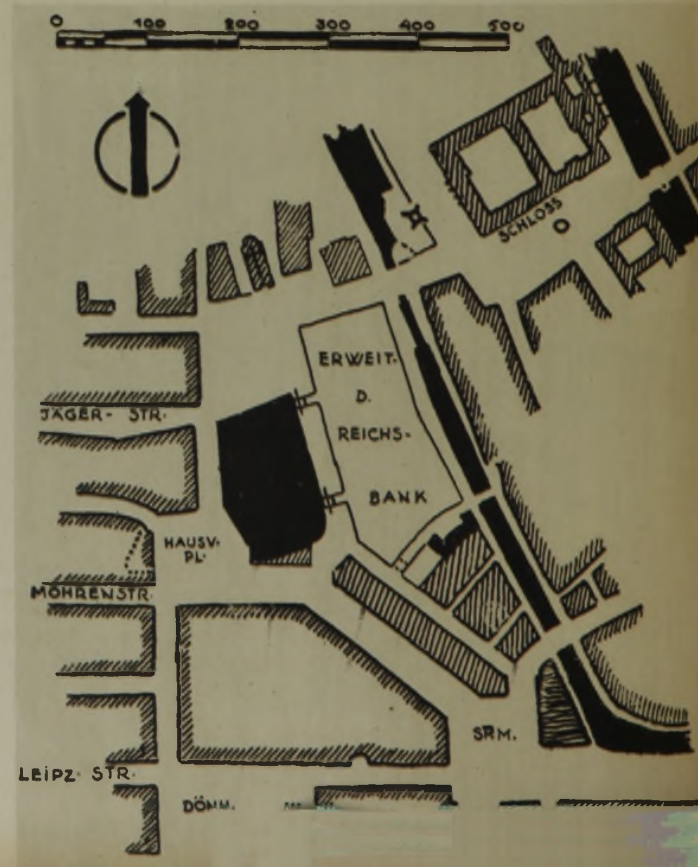
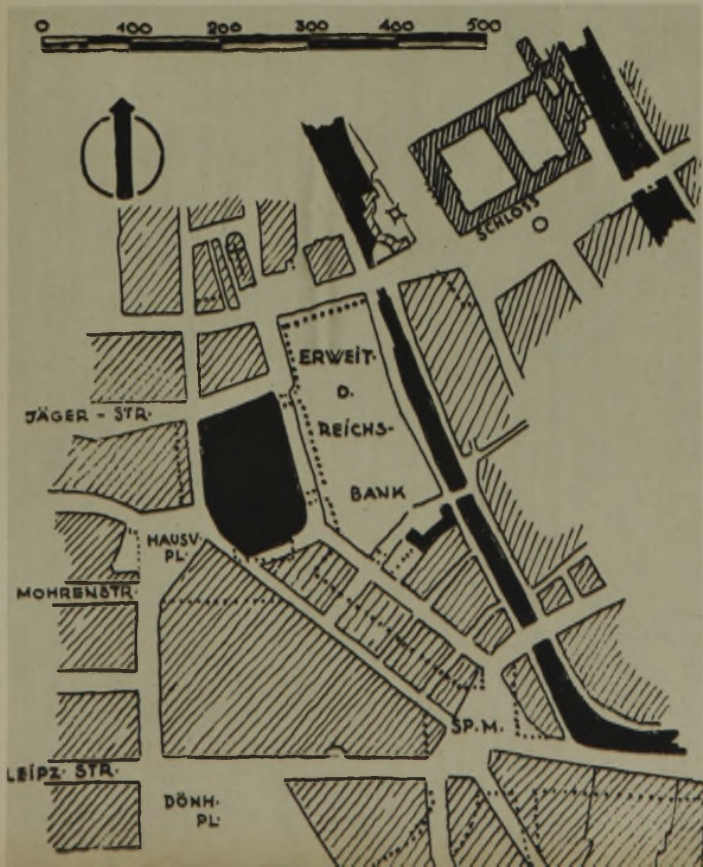
Reichsbank-Hauptbau und -Erweiterungsbau rücken sich im Zuge der Kurstraße auf Straßenbreite nahe. Um die entstehenden Höhenunterschiede beider Baumassen zu dämpfen, empfiehlt sich aus städtebaulichen Gründen eine Erweiterung der Kurstraße zwischen den beiden Baukörpern, d. h. ein Abrücken des Erweiterungsbau vom Hauptbau.

Die städtebauliche Forderung hat bauliche Wirkungen zur Folge. Zwischen den beiden Bauten entsteht ein langgestreckter Hof, durch Tore abschließbar, der dem Reichsbankbetrieb von Vorteil sein wird. Bedenken gegen eine Sperrung der Kurstraße dürften im Hinblick auf die sonstigen Verkehrsmöglichkeiten des Vorschlages kaum auftreten.

Voraussetzung für eine Verwirklichung ist die Beseitigung des Baublocks vor der Nordseite (Bild 11) der Reichsbank, ferner eine Verbreiterung der Niederwallstraße von der Reichsbank bis zum Spittelmarkt. Zwischen Niederwallstraße und Kurstraße bleibt eine verhältnismäßig geringe Bautiefe, recht wohl geeignet für Bürohäuser, die jedoch vier Geschosshöhen möglichst nicht überschreiten sollten.

Die Südseite des Reichsbank-Hauptbaues erfährt eine Umgestaltung. Dieser Teil des Gebäudes, von der monumentalen Art des Hauptbaues stark abweichend, ist für ein Freilegen ungeeignet. Ein Umbau, der gleichzeitig eine Erweiterung mit sich bringt, ist daher ein Erfordernis.

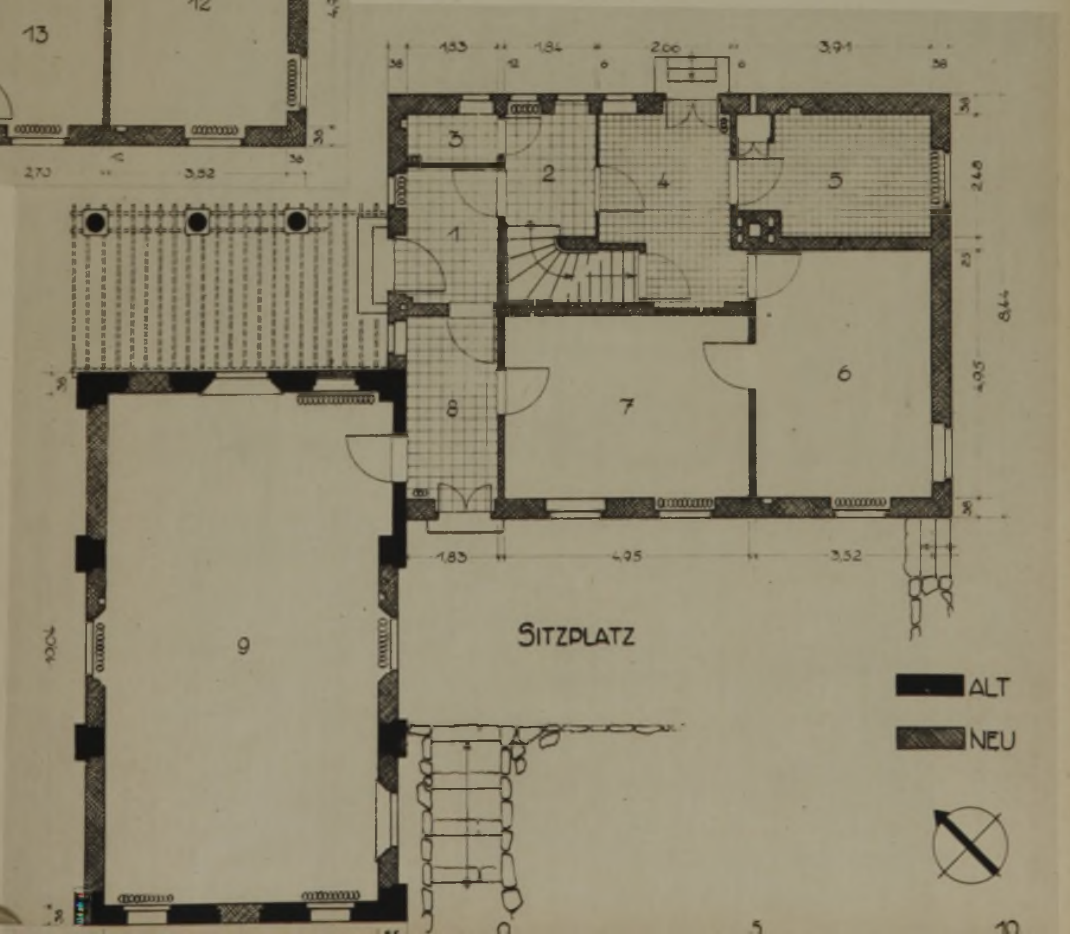
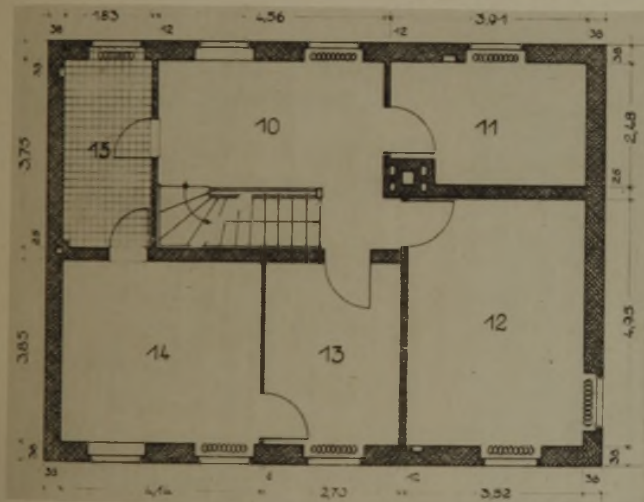
Einen entstehenden Reichsbankplatz (vor der Nordfront des Hauptbaues) umschließen im Süden die Hauptfront der Reichsbank (Bild 11), ein Backsteinbau, im Westen ein Reichspostgebäude, ebenfalls in Backstein gehalten, das mit geringem Aufwand hergerichtet, sehr wohl als Platzwand wirken kann, im Norden die Schinkelkirche am Werderschen Markt, ebenfalls ein Backsteinbau, im Osten, etwas abseits des Platzes gelegen, doch noch sehr wohl im Platzbilde mitwirkend, die Schinkelakademie, ein Backsteinbau von guter Haltung. Um einer Einheitlichkeit und Steigerung des Stadtbildes willen wäre zu wünschen, daß auch der Erweiterungsbau der Reichsbank im gleichen Material gehalten würde.





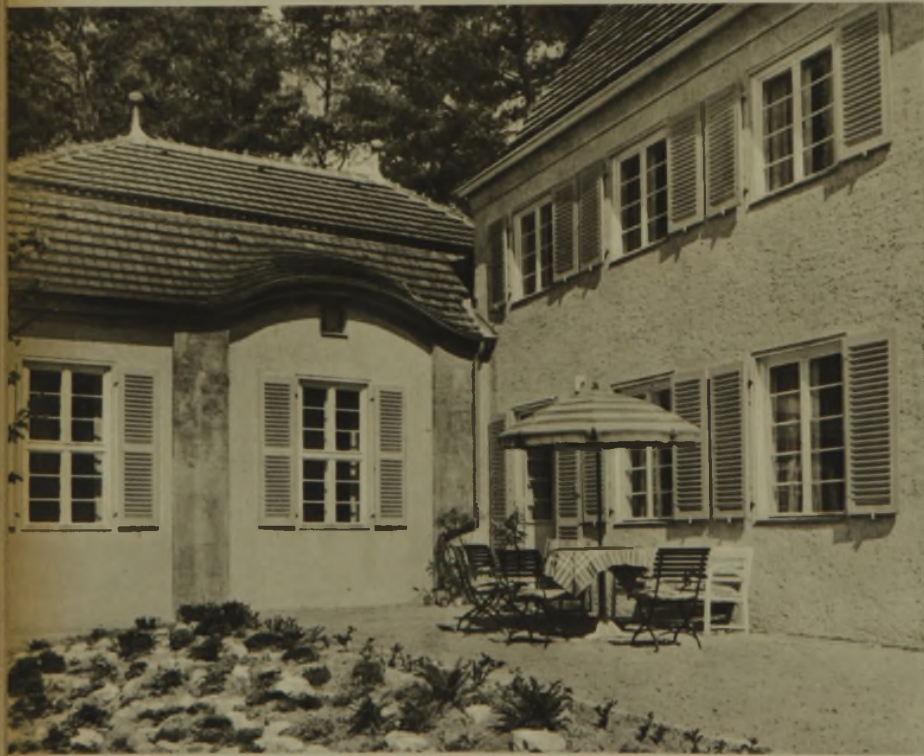
Wohnhaus in Berlin-Dahlem

Architekt Professor Rüter, Berlin



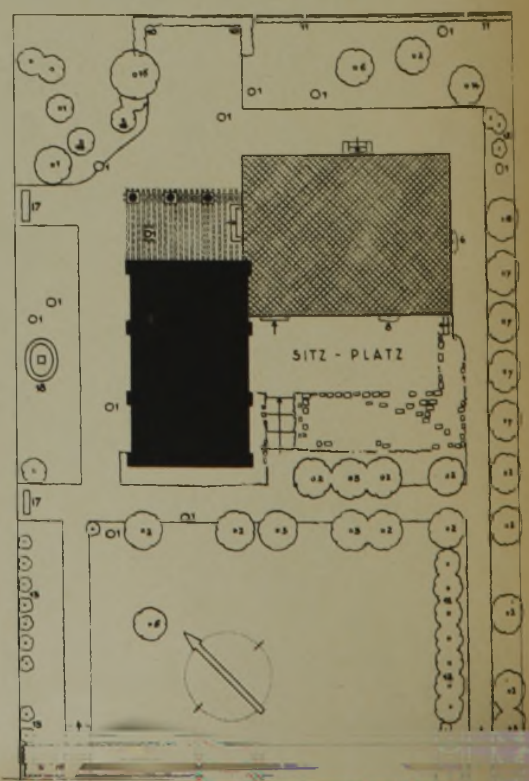


Die Anordnung des Haupteinganges wurde von der vorhandenen Pergola bestimmt. Der Anschluß an das alte Gartenhaus beeinflusste gleichfalls die Grundrißgestaltung



Das von Alfred Mersel 1907 erbaute Warmhaus (Bild links unten) wurde zu einem Wohnzimmer umgebaut (Bild links) und an den Neubau angeschlossen (Lageplan)

Lageplan





Inneres des Wohnzimmers im Ausgebauten alten
Warmhaus



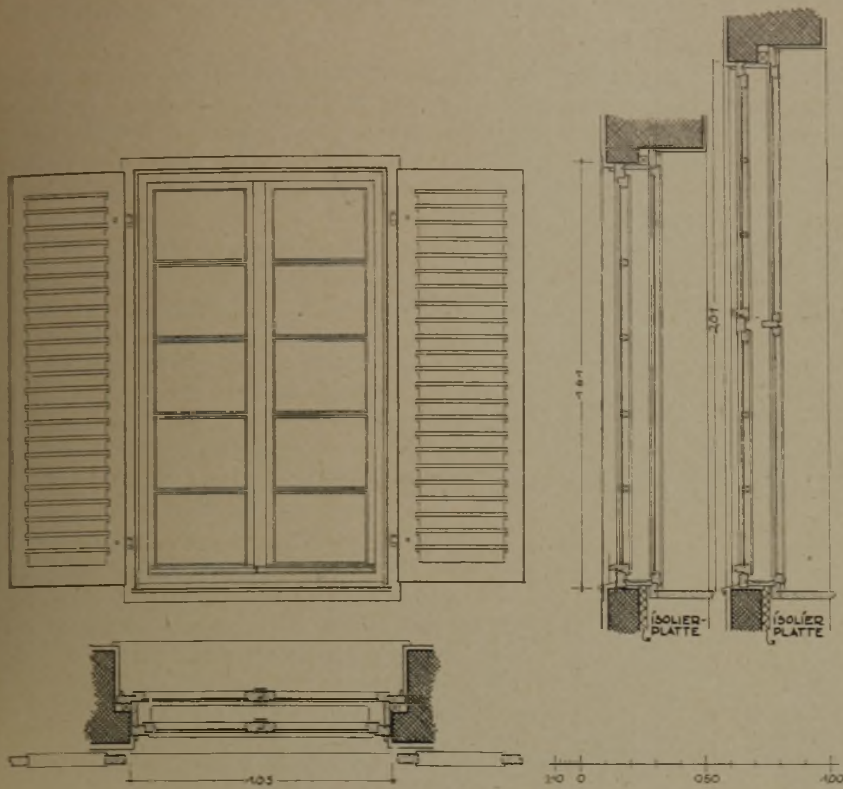
Treppenhaus im Neubau



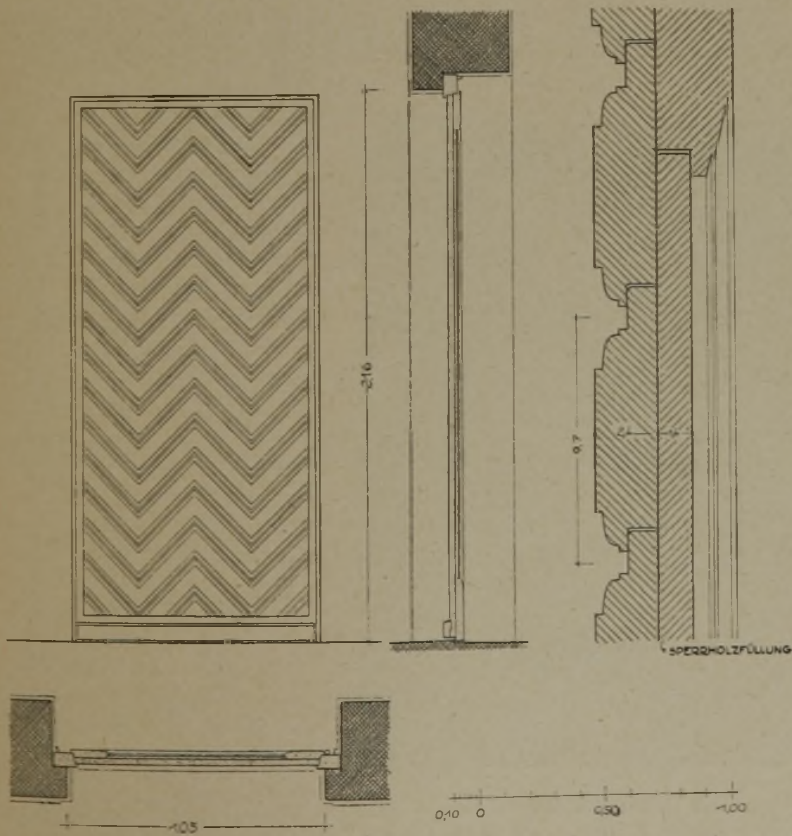
Links oben: Fenster im Erdgeschoß des Neubaus, daneben Fenster im umgebauten Warmhaus, darunter die Eingangstür

Werkzeichnungen hierzu auf gegenüberliegender Seite

Für den Bau haben geliefert
 die Maurer- und Zimmermannsarbeiten: Paul Taeger, Berlin W 30;
 die Dachdeckerarbeiten: W. P. Rusch, Berlin-Grünwald;
 die Plattenfußböden: F. Wasmuth, Berlin W 35;
 die Tischlerarbeiten: Carl Schmidt, Berlin-Pankow;
 die Installation für Heizung u. Wasser: Otto Peschke Nachf., Berlin SO 16;
 die Installation für die elektrische Beleuchtung: H. Welzel, Berlin-Lichterfelde-West;
 die eichenen Riemenböden: Paul Elbinger, Berlin-Charlottenburg;
 die Malerarbeiten: Mayer & Weber, Berlin-Wilmersdorf;
 die Schlosserarbeiten: W. Aldring, Berlin-Halensee



Werkzeichnungen der beiden auf der gegenüberliegenden Seite abgebildeten Fenster der Haupträume des Hauses



Werkzeichnung der Tür des Haupteinganges mit Einzelheiten der Füllung

Chemische Bodenverfestigung und Abdichtung

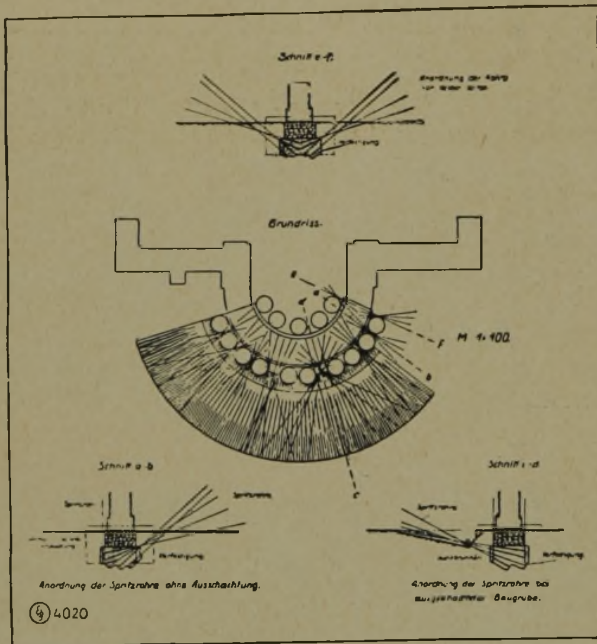
Dipl.-Ing. Dr. Karsten
Berlin-Grünnewald

Bis vor etwa zehn Jahren hatte man große Schwierigkeiten, sandige Bodenschichten gesteinartig zu verfestigen, besonders, wenn es sich um Arbeiten unterhalb des Grundwasserspiegels handelte. Seitdem man aber ein Verfestigungsverfahren, bei welchem zwei chemische Lösungen in den zu behandelnden Untergrund eingepreßt werden, benutzt, ist diese Aufgabe im allgemeinen als gelöst zu betrachten. Ähnelt doch das Ergebnis der chemischen Verfestigung im Gefüge und in

der Zusammensetzung sehr einem mittelharten Sandstein mit kieseligen Bindemittel. Die chemische Verfestigung ist auch gegen angreifende Bestandteile des Grundwassers unempfindlich. Die durch das Verfahren erzielten Festigkeiten betragen bei Sandböden bis zu 80 kg/cm^2 .

Einige Beispiele aus neuerer Zeit zeigen bemerkenswerte Anwendungsmöglichkeiten. Durch die Einwirkungen des zunehmenden Lastwagenverkehrs ist die Domkirche in Ribe in Jütland, deren Unterbau aus einer Steinpackung besteht, an den Wänden stark rissig geworden, so daß der Bestand des Bauwerkes gefährdet wurde. Man entschloß sich, die bestehenden Grundmauern durch das Joostensche Verfahren zu verbreitern und bis zum Erreichen besserer Bodenschichten zu vertiefen. Bild 1 zeigt die in dieser Weise durchgeführte Gründungsverbesserung. Es konnte festgestellt werden, daß in dem feinen quarzhaltigen Sand alsdann sehr gute Festigkeiten erzielt wurden.

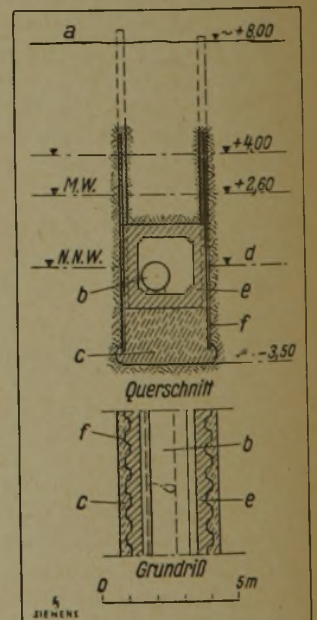
Beachtenswerte Verfestigungsarbeiten werden neuerdings beim Bau der Londoner Untergrundbahnen vorgenommen, so bei der Verlegung eines Abwassersammelkanals auf dem Monument-Bahnhof. Der neue Sammelkanal lag mit dem größten Teil des kreisförmigen Querschnittes in festem Ton, dem sogenannten London-Clay, während der Oberteil in rolligem Kies gebettet war. Da die Verfestigung des Kieses mit Hilfe des Zementierverfahrens (bei dem reiner Portlandzement eingepreßt wurde) sich nicht bewährte und die Baustelle sich unter dem dichtest bebauten Teil der City befand und Setzungen des Untergrundes unbedingt vermieden werden mußten, so entschloß man sich zur Anwendung des Joostenschen Verfahrens, zunächst auf einer Versuchsstrecke von etwa $5\frac{1}{2}$ Metern. Von dem fertiggestellten Stollenstück aus wurden durch die mit Holz verschaltete Brustverkleidung hindurch Einpreßrohre vorgetrieben, mit deren Hilfe dann ein Stützbogen im Rollkies verfestigt werden konnte. Diese Verfestigungsart



1 Grundriß und Anordnung der Spritzrohre für die Verfestigungsarbeiten an der Domkirche. a Verfestigung; b vorhandene alte Steinpackung; c Anordnung der Spritzrohre von beiden Seiten; c' Anordnung der Spritzrohre ohne Ausschachtung; c'' Anordnung der Spritzrohre bei ausgeschachteter Baugrube; d Senkbrunnen



2 Ausführung der Verfestigungsarbeiten an der Haltestelle Monument
Links die Druckpumpen zum Einpressen der beiden chemischen Stoffe, rechts ein Zementpreßkessel zum Hinterpressen der Tübbings mit Zement



3 Baugrube mit chemisch hergestellter dichter Sohle (nach Bernhard). a Erdoberkante; b Wasserrohr; c Verfestigung; d Ortspegel; $\nabla \pm 0,60$; e Eisenbetonkanal; f Larsen-Spundwand

4 Fuge im Umlaufkanal eines Docks in England. Vor der chemischen Abdichtung



5 Nach der chemischen Abdichtung der Fuge im Umlaufkanal des englischen Docks

erwies sich als sehr erfolgreich, so daß von einer schwereren Aussteifung beim Vortriebe des innerhalb verfestigten Rohres abgesehen werden konnte. Ein weiteres Stollenstück wurde in gleicher Weise ausgeführt und dann tübbingmäßig ausgebaut. Bild 2 zeigt einen bereits ausgebauten Stollenteil sowie die Vorrichtung des Einpressens der chemischen Stoffe. Der Bau einer Maschinenkammer auf dem Monument-Bahnhof wurde in ähnlicher Weise tunnelmäßig durchgeführt. Der Durchmesser des Tunnelausbruches betrug hier etwa 8 Meter und der Halbmesser des verfestigten Stützbogens rund die Hälfte.

Im Zusammenhang mit der Verfestigung tritt in dem durchlässigen Boden auch eine Abdichtung ein, die bei genügender Stärke der behandelten Schichten bis zur Vermeidung jeglichen Wasserdurchflusses gehen kann. Das Joostensche Verfahren kann auch in solchen Fällen häufig benutzt werden, bei denen die Abdichtung der Hauptzweck ist und nicht die erreichte Festigkeit. Ein Beispiel hierfür ist der Bau eines Heberohrkanales des neuen Wasserwerkes in Düsseldorf. Das Heberohr sollte zwecks Ersparnis eines Fassungsbrunnens auf eine Länge von rund 500 Metern etwa 4 Meter unter dem mittleren Wasserstand des Rheines verlegt werden. Eine Grundwasserabsenkung wurde als unzweckmäßig angesehen. Deshalb wurde die Baugrube mit einer chemisch hergestellten dichten Sohle ausgerüstet und der Heberohrkanal hierin dichten verlegt (Bild 3). Die Abdichtung gelang so gut, daß in den einzelnen Abschnitten nur rund 10 s/l Wasser durch offene Wasserhaltung zu

pumpen nötig war. Dieses Verfahren dürfte auch für Abdichtungsarbeiten bei Heilquellen von großem Werte sein. So befinden sich in Teplitz-Schönau unmittelbar am Flußufer heiße Quellen für Kur- und Heilzwecke. Der Untergrund besteht bis zu größeren Tiefen aus devonischem Sandstein. Im Flußbett selbst liegt hierüber eine mehrere Meter starke Schicht aus schotterigen Schwemmstoffen. Das heiße Wasser der Quellen hatte nun durch den Sandstein hindurch seinen Weg in den Fluß gefunden, statt zu den Fassungen der Quellen. Sollte die Anlage nicht völlig versiegen, so mußte hier eingegriffen werden. Im Jahre 1932 wurde an einer Stelle des Flußbettes ein Versuch mit dem chemischen Verfahren gemacht. Mittels 11 Spritzrohren wurde die wilde Quelle durch die Schotterschicht bis auf den Sandstein hinuntergebracht und durch diese die chemischen Festigungstoffe eingepreßt. Hierdurch wurde die Schotterschicht abgedichtet, die Risse im Sandstein ausgefüllt, und der Zufluß des heißen Wassers hörte auf. In den nächsten Jahren sind dann die Arbeiten an anderen Durchbruchstellen mit Erfolg fortgesetzt worden.

Das Verfahren ist nicht nur auf Abdichtungen natürlicher Bodenarten und Gesteine beschränkt; es läßt sich z. B. auch verwenden zur Abdichtung schadhaft gewordener Staumauern, Schleusen, Docks und sonstiger Wasserbauten wie auch für bergbauliche Zwecke. So zeigen die Abbildungen 4 und 5, unter welchen schwierigen Verhältnissen auch gegen unter hohem Druck stehendes Wasser noch eine wirksame Abdichtung erzielt werden kann. Man sieht eine Fuge im Umlaufkanal eines

Londoner Docks vor und nach der chemischen Abdichtung. Wie sehr sich auch das Verfahren bei bergbaulichen Zwecken bewährt, geht daraus hervor, daß man z. B. bei einem Kaliwerk in Thüringen einen Damm gegen 80 at Wasserdruck hat abdichten können. Weiterhin kann es auch zum Niederbringen von Bergwerkschächten benutzt werden, wobei zu berücksichtigen ist, daß man die Beschaffenheit der zu verfestigenden Schichten vorher genau kennen muß, weil sich das Ver-

fahren für sehr tonhaltige Sande nicht eignet.

Diese Beispiele aus letzter Zeit mögen zeigen, wie das Verfahren sich immer mehr Eingang in die Bautechnik verschafft, doch soll es nicht mit den üblichen Bauverfahren, wo diese anwendbar sind, in Wettbewerb treten. Das chemische Verfahren im neuzeitlichen Tiefbau ist dort am Platz, wo gewöhnliche Bauweisen nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten die gestellten Aufgaben zu lösen vermögen.

Wirtschaftsumschau

Vereinheitlichung der Zuständigkeiten

In einer Sitzung des Fachausschusses des Deutschen Gemeindetages für Wohnungswesen und städtische Siedlung forderte der Preiskommissar Dr. Goerdeler eine Vereinheitlichung des Aufbaus der Verwaltungsstellen, sowie eine Stärkung der privatwirtschaftlichen Unternehmungslust. Trotzdem sei an einer Mitwirkung der öffentlichen Hand aus allgemeinpolitischen Gründen festzuhalten, jedoch stets unter Vermeidung gleichförmiger Bindungen.

Berliner Grundstücksmarkt

Die Umsatztätigkeit am Berliner Rentenhausmarkt war im Mai im allgemeinen ruhig. Sowohl ein Abebben der Nachfrage als auch eine immer fühlbarer werdende Knappheit an solchen Kaufgegenständen verhinderten einen größeren Umsatz. Die erzielten Preise liegen jedoch fest und zeigten teilweise sogar eine sachlich nicht gerechtfertigte Steigerung nach oben. Das Geschäft in hauszinssteuerfreien Kleinhäusern blieb so rege wie in den Vormonaten, ebenso der Umsatz von entsprechenden Baustellen, namentlich unter Bevorzugung der westlichen Vororte. Der Verkauf von Siedlungsgrundstücken litt unter der Ungunst der Witterung.

Berliner Wohnungsteilungen

Das Statistische Amt der Stadt Berlin veröffentlicht das Ergebnis der Wohnungserstellung durch Wohnungsteilung im vergangenen Jahre. Die Zahl der zur Schaffung neuer

selbständiger Wohngelegenheit aufgeteilten Wohnungen hat für die Stadt im Berichtsjahr 6690 betragen, und war damit um ein Drittel höher als im Vorjahre. Bei ihrer Aufgliederung nach den drei Hauptgrößenklassen stellten begrifflicherweise wie im Vorjahre den Hauptanteil, und zwar 66 vH die Wohnungen von 7 und mehr Wohnräumen, ihm folgten mit 28 vH die Wohnungen von 5 und 6 Wohnräumen, während der Rest von 6 vH aus Kleinquartieren von 3 und 4 Wohnräumen bestand.

Basaltindustrie

Um die Ausfuhr zu bessern, waren in der westdeutschen Basaltindustrie Bestrebungen in Gang gesetzt worden, die nunmehr mit einem allgemeinen Zusammenschluß ihr Ziel erreicht haben. Gegenwärtig sind Bestrebungen im Gange, den Wert dieses Zusammenschlusses auch für das Inland nutzbar zu machen. Gleichzeitig werden zwischen den verschiedenen in Westdeutschland ansässigen Steinindustrien Verhandlungen geführt, um innerhalb dieser Gruppen zu einer Verständigung zu gelangen.

Sparkassen

Der Einlagenzuwachs der deutschen Sparkassen hat eine erfreuliche Stetigkeit. Im April war dieser Zuwachs größer als derjenige Betrag, den die Sparkassen zur Bezahlung des am 15. April abzunehmenden zweiten Teilbetrages der Reichsanleihe (rund 75 Millionen Mark) benötigten. R.

DBZ-Kurzaufgabe 6



Luftbild freigegeben vom RLM (3582/35)

Dieser Kirchplatz ist städtebaulich zu beurteilen. Er gibt sich die Notwendigkeit eines Umbaus, so ist in einer Federzeichnung die geplante Neugestaltung anzugeben. Die Umbauarbeiten sollen mit einfachen Mitteln und ohne große Kosten durchführbar sein.

I. Preis RM 10.—. II. Preis RM 5.—.

Alle Baugestalter und Studenten können sich beteiligen. Preisgericht ist die Schriftleitung der Deutschen Bauzeitung. Die Entscheidung ist (unter Ausschluß des Rechtsweges) unwiderruflich. Einsendungen mit dem Vermerk „Kurzaufgabe 6“ bis 24. Juni 1935.

Schriftleitung der Deutschen Bauzeitung
Berlin SW 19, Seydelstr. 6.

Vom Tag der Deutschen Technik

Querschnitt durch die Bauvorträge

In Breslau wurde vom 4. bis 8. Juni der von Generalinspektor Dr.-Ing. Todt einberufene „Tag der Deutschen Technik“ abgehalten. Neben den Fragen der Ingenieurtechnik wurden von maßgebenden Fachleuten die Gegenwartsaufgaben des Bauwesens erörtert. Durch diesen Teil der Tagung geben wir hier einen Querschnitt. Über die Eröffnung und die Feierstunde in der Jahrhunderthalle berichten wir auf Seite A 295.

Die Schriftleitung

Professor Dr. Friedrich Schmidt

Ministerialrat im Reichsarbeitsministerium, über „Gesetzliche und finanzielle Grundlagen für die zukünftige Gestaltung des Bauens und Wohnens“:

Um die Entwicklung des Wohnungs- und Siedlungswesens in die richtigen Bahnen zu lenken und dafür zu sorgen, daß diese Entwicklung sich in Übereinstimmung mit den übrigen, insbesondere sozialpolitischen Maßnahmen der Reichsregierung vollzieht, ist in den letzten Jahren eine Reihe von Gesetzen geschaffen worden, durch die die Aufschließung von Wohn- und Siedlungsgebieten, die Errichtung von Kleinsiedlungen und städtischen Wohnhäusern, sowie der Eigenheimbau geregelt wird. Neben den Gesetzen, die den Rahmen für die Entwicklung schaffen, sind verschiedene Maßnahmen zur unmittelbaren Förderung des Wohnungs- und Siedlungsbauens von Bedeutung, so die Bereitstellung von öffentlichen Mitteln für den Eigenheimbau und die Kleinsiedlung, sowie Wohnungen für die werktätige Bevölkerung und schließlich mittelbare Begünstigungen, wie Steuerermäßigungen für den Eigenheimbau, Gebührenerlaß für die Siedlung und die Unterstützung von Hausinstandsetzungen und Wohnungsteilungen, die bekanntlich in den letzten zwei Jahren der Bauwirtschaft einen bedeutenden Auftrieb verliehen haben. Das Wohnungs- und Siedlungswesen und die Bauwirtschaft spielen in jeder Volkswirtschaft eine ausschlaggebende Rolle. Die weitere Entwicklung dieses Teilgebietes ist daher wichtig für die Weiterentwicklung der gesamten Wirtschaft. Der Umwandlungsprozeß, der in den letzten zwei Jahren hier eingesetzt hat, ist jedoch keineswegs beendet, wie z. B. auch die Bemühungen der Reichsregierung erkennen lassen, den Wohnungs- und Siedlungsbau mit Privatgeldern stärker als bisher auszubauen und in Verbindung mit der planmäßigen Industrieverlagerung und ähnliche Bestrebungen zu bringen.

Dr.-Ing. Ludowici

Beauftragter für das Siedlungswesen, über „Technische Aufgaben im Rahmen der Reichsplanung“:

Die Technik ist ein Mittel; ihr Wert entscheidet sich allein durch den richtigen Gebrauch. Wenn das deutsche Volk seinen Platz in der Welt behaupten will, muß es vor allen Dingen seine Arbeitskraft, die geistige und die körperliche, voll einsetzen. Das führt zu zwei Forderungen, zum planvollen Einsatz der Volkskräfte auf allen Gebieten und zur Sicherung des Daseins und der Lebensgrundlagen der deutschen Menschen, also zur Planung und zur Siedlung. Ebenso wie die Heimstädtensiedlung nicht nur der unmittelbaren Daseinssicherung dient, sondern auch zugleich ein wichtiges Mittel zur Erhaltung der Arbeitskraft ist, so wird auch die Planung zu einem wichtigen Mittel für den zweckmäßigen Einsatz der Arbeitskraft des ganzen Volkes. Unter den Aufgaben der Reichsplanung haben wir hauptsächlich

drei herauszustellen: die Bevölkerungspolitik, die Volkswirtschaft und die Wehrpolitik. Die Planung des Einsatzes der deutschen Arbeitskraft setzt schon die Bevölkerungspolitik voraus. Dieser Einsatz selbst erfordert eine Planung der deutschen Volkswirtschaft.

Aus der wirtschaftlichen Neuordnung ergeben sich vor allen Dingen für die Reichsplanung Aufgaben für den Neuaufbau der gegenseitigen Beziehungen zwischen dem Bauern und dem Arbeiter. Nur durch eine solche Zuordnung lassen sich hohe Verteilungs- und Beförderungskosten vermeiden, die ebenso eine Senkung der Lebenshaltung für den Arbeiter wie für den Bauer sind. So ergeben sich zunächst viele Aufgaben aus der Neuordnung der wirtschaftlichen Beziehungen, von denen als Beispiel die Vereinfachung der Verteilungsaufgaben durch eine vernünftige Verteilung der Betriebsanlagen und die sich daraus ergebenden Forderungen für eine richtige Verkehrsplanung und eine bessere Verkehrstechnik zu nennen sind. Die Durchführung dieser Forderung stellt vor allen Dingen an die Technik Aufgaben. Ich erinnere in diesem Zusammenhang an das große Werk der Reichsautobahn. Auch die richtige Zuordnung der Wohnstätten zu den Arbeitsstätten macht ebenso wie die Neuordnung der Marktbeziehungen die Verkehrsaufgabe bedeutungsvoll. Die Verkehrsnot zahlreicher Großstädte liegt ja in Wirklichkeit nur in der planlosen Zuordnung von Wohn- und Arbeitsstätten begründet. Hier muß eine neue Siedlungsplanung dafür sorgen, daß die Anmarschzeit von der Wohn- zur Arbeitsstätte verkürzt wird.

Aus der Gartenwirtschaft ergibt sich eine Gartentechnik, wobei wir neben dem Eigenland des Siedlers auch an das Zusatzland denken müssen, welches nach Möglichkeit als gemeinschaftliches Pachtland zusammengefaßt ist. Dieses gemeinschaftliche Pachtland ermöglicht und verlangt zum Teil gemeinschaftliche Bewirtschaftung. Dies wird nicht zuletzt durch die Notwendigkeit gemeinschaftlicher technischer Einrichtungen, Geräte und Maschinen bedingt. Der Siedler soll in die Lage versetzt werden, mit nicht zu großem Arbeitsaufwand der Siedlerfamilie die in Frage kommenden eigenen und gepachteten Wirtschaftsflächen zu bearbeiten. Es ergibt sich hier nach Art und Umfang eine Arbeit, welche zwischen dem Pflug und dem Spaten liegt, so daß sich hier neue Formen entwickeln können. Da der Arbeiter durch die Eigenerzeugung von Lebensmitteln Barmittel für andere Zwecke freibekommt, so ist er nicht nur in der Lage, höherwertige Lebensmittel aus der bäuerlichen Erzeugung zu kaufen, sondern er kann daneben von dem Berufsgärtner Pflanzen und Samen für den Garten beziehen, die nötigen Gartenwerkzeuge beschaffen sowie Einrichtungen für Schädlingsbekämpfung, für die Verwertung und Einmischung von Garten- und Bodenfrüchten, für die Speicherung von Grünfutter und schließlich für den weiteren Ausbau und die bauliche Erhaltung seines Anwesens. Der Bau schließt natürlich eine Fülle technischer Aufgaben in sich.

Der Bau der Siedlungshäuser, die wir brauchen, wird sich nicht auf der Stufe des Primitivbaues vollziehen, da wir das Ziel haben müssen, der Arbeiterfamilie auch im Siedlerhaus ein technisch möglichst hochwertig ausgestattetes Haus zur Verfügung zu stellen. Hierbei ist aber auch der Lohnanteil ebenso wie der

Anteil technischer Aufgaben wesentlich größer als bei primitiven Unterkünften. Schließlich bieten die Erfahrungen der Landwirtschaft einen Maßstab für den Bedarf der kleinen Siedlerwirtschaft an Maschinen und Geräten.

Der Bedarf an Kleinmaschinen und -geräten und allen zur Errichtung von Kleinbetrieben erforderlichen Stoffen und Arbeiten wird mit jeder Siedlerstelle eine dauernde Zunahme erfahren, ohne daß damit die Absatzmöglichkeiten landwirtschaftlicher Erzeugnisse vermindert werden. Der Neuaufbau erfordert die Zusammenarbeit aller Stände und aller Fähigkeiten. Der größte Schaden ist durch die Einseitigkeit eines Nur-Spezialistentums gestiftet worden. Alle diejenigen, welche heute von den verschiedenen Fachgebieten kommend, als Handwerker, Ingenieure, Künstler, Volkswirtschaftler und Politiker Pioniere des neuen Staates sind, müssen den Mut haben, sich zu einer neuen Wirtschaftsauffassung durchzurufen. Wenn wir zurückblicken, dann blicken wir nicht auf ein Zeitalter der Wirtschaft zurück, sondern vielmehr auf ein Zeitalter der Verschwendung. Die Volkswirtschaft regelt und sichert das Dasein der Gesamtheit.

Oberregierungsbaurat Löfken

Ministerialrat im Reichsluftfahrtministerium, über „Bauwesen im Luftschutz“:

Die Aufgaben des baulichen Luftschutzes können in erster Linie durch eine klare und großzügige Reichs- und Landesplanung und deren Grundgedanken, Weiträumigkeit und Auflockerung aller Anlagen und Einrichtungen, gelöst werden. Die verwundbaren Lebensnerven der deutschen Wirtschaft mit den empfindlichen Einrichtungen müssen weitgehend durch eine Ordnung des Lebensraumes geschützt werden. Die Reichs- und Landesplanung hat die Aufgabe, eine Neuordnung des deutschen Raumes und der deutschen Wirtschaft vorzuschlagen und vorzubereiten. Eine Minderung der Luftgefahr in den bestehenden Mittel- und Großstädten wird durch zweckmäßige Maßnahmen des Stadtbauwesens (Stadtgesundheit) erreicht werden. Auch hier muß die Durchführung einer Weiträumigkeit und Auflockerung Grundsatz sein. Eine Stadterneuerung muß wesentlich unter dem Gesichtspunkt durchgeführt werden, daß die Gefährdung und Luftempfindlichkeit eines Ortes bei dem vorhandenen Baubestand herabgemindert wird. Die übermäßige Bevölkerungs- und Bebauungsdichte, damit auch die Verkehrsdichte im Kern unserer bestehenden Altstädte, muß herabgemindert werden. Ein für den Luftschutz erträgliches Verhältnis der Freiflächen zu den bebauten Flächen muß gefunden werden, da Freiflächen vornehmlich auch die Brand- und Gasgefahr vermindern. Sie geben zudem die Möglichkeit, den Verkehr neu und besser zu ordnen. Die Verminderung der Luftgefahr wird bei den Neuanlagen unserer Städte, bei allen neuen Siedlungen, einfacher durchzuführen sein. Für die Zukunft wird bei diesen Anlagen durch eine entsprechende Zoneneinteilung und durch den Luftschutz berücksichtigende Bauverordnungen den gesunden Grundsätzen des Städtebaues und des Luftschutzes Rechnung getragen werden können. Die bereits seit langem bestehenden Forderungen eines gesunden Städtebaues werden vom Luftschutz aus stärkstens unterstrichen und bedürfen daher schnellster Durchführung. Fast gleiche Grundsätze, die für die Wohngebiete und Siedlungen maßgebend sind, wird man auch für die Industrieanlagen anwenden müssen. Die Industriewerke werden durch besondere betriebliche und planungstechnische Maßnahmen luftschutzespezifisch so aufgelockert werden müssen, daß der

Fortgang der erforderlichen Erzeugung unbedingt gesichert bleibt.

Stadtbaurat Dr.-Ing. Kühn, Breslau

über „Altstadtsanierung und Siedlung“. Der Inhalt dieses Vortrages stimmt im wesentlichen mit unseren Veröffentlichungen in Heft 16, Seite 307 bis 311, und Heft 23, Seite 456 bis 458, überein.

Direktor Rudolphi

Reichsautobahnen, Berlin, über „18 Monate Bautätigkeit der Reichsautobahnen“:

Der Vortrag gibt zunächst einen kurzen Überblick über die bis jetzt beim Bau der Reichsautobahnen erzielten Hauptleistungen und geht dann auf eine Reihe bemerkenswerter technischer Einzelheiten ein. Ausgehend von der Linienführung wird gezeigt, daß beim Bau der Reichsautobahnen die jüngsten Erkenntnisse der Wissenschaft und die neuesten Erfahrungen angewandt und fortgebildet werden. Im Lichtbilde werden bemerkenswerte Bauweisen des Erd- und Moorbaues, der Fahrbahndecken, der Brücken und die Ausstattung der fertigen Kraftfahrbahn gezeigt und erläutert.

Prof. Dr.-Ing. Jänecke

Technische Hochschule Breslau, über „Verkehrsverschiebungen zwischen Schiene, Straße und Kraftfahrbahn durch die Motorisierung“:

Der Bau der Kraftfahrbahnen wird in Verbindung mit den Fortschritten im Kraftwagenbau auch eine Verschiebung des Verkehrs zwischen Schiene, Straße und Kraftfahrbahn zur Folge haben. Entscheidend hierfür dürften in erster Linie die Vorzüge der einzelnen Verkehrsmittel sein. Ein Vergleich der Reisegeschwindigkeiten des Personenverkehrs zeigt, daß der eigene Kraftwagen der Eisenbahn im Nahverkehr überlegen ist und nach Ausbau der Kraftfahrbahnen auch im Fernverkehr gleiche Reisegeschwindigkeiten wie die Bahn erreichen wird. Autobus und Kraftpost fahren im Nahverkehr schneller, im Fernverkehr dagegen dem Schnelltriebwagen gegenüber langsamer. Bei den vielen Verbilligungen im Personenverkehr und der besseren Eignung der Bahn für die Beförderung von Massen im Berufs- und Fernverkehr, dürfte trotzdem der überwiegende Teil des Personenverkehrs als Nahverkehr bei der Bahn bleiben. Eine stärkere Abwanderung wird dagegen im Laufe der Zeit durch die Beschaffung eigener Kraftwagen bei den Fahrgästen auf Regelpreise eintreten.

Im Güterverkehr, bei dem es sich im Gegensatz zum Personenverkehr in erster Linie um Fernverkehr handelt, wird durch den Bau der Kraftfahrbahnen der Werkverkehr eine wesentliche Beschleunigung erfahren. Auch im Stückgutverkehr ergeben sich auf kürzere und mittlere Entfernungen nicht unwichtige Zeitersparnisse. Zur schnelleren Beförderung des Stückgutverkehrs scheint es angebracht, den Einsatz des Kraftwagens im Nahverkehr und nach Ausbau der Kraftfahrbahnen auch zum Teil im Fernverkehr weiter zu fördern.

Die Untersuchung über die Aufsaugung des Landstraßenverkehrs durch die Kraftfahrbahnen führt zu dem Ergebnis, daß auch hier die Masse des Verkehrs auf den Landstraßen verbleibt. Die Kraftfahrbahn wird eine ganz andere Bedeutung als die heutigen Straßen erlangen, da sie den Fernstraßenverkehr, für den sie überhaupt erst die Wege schafft, erleichtert und damit in großem Umfange Neuverkehr weckt.

Direktor Benninghoff

Berliner Verkehrs-Gesellschaft, über „Der Nahverkehr und seine wirtschaftliche Bedeutung“:

Unter „Nahverkehr“ soll hier der Ortsverkehr und der Nachbarortsverkehr verstanden und behandelt werden, soweit er von Straßenbahnen, Schnellbahnen und öffentlichen Kraftfahrbetrieben wahrgenommen wird. Die Bedeutung dieses öffentlichen Nahverkehrs erhellt daraus, daß 1934 von den 158 Straßenbahn- und 3 Schnellbahnbetrieben insgesamt fast 2,8 Milliarden Personen befördert worden sind. In den verkehrlich besten Jahren der hinter uns liegenden Zeit lag die Zahl der beförderten Personen sogar bei 4,5 Milliarden. Die Leistung dieser Verkehrsbetriebe betrug 1934 fast 850 Millionen Wagenkilometer. Hierzu kommt noch der gesamte öffentliche Kraftomnibusbetrieb des Nahverkehrs. In der letzten Zeit, in der man im Rahmen des nationalsozialistischen Aufbaus jedem Wirtschaftszweig seine ihm zukommende Rolle zuweist, hat auch der Nahverkehr die seiner Bedeutung entsprechende Berücksichtigung gefunden. Der früher nur als eine verhältnismäßig lose Vereinigung bestehende Reichsverband Deutscher Verkehrsverwaltungen ist seit dem Jahre 1934 zur Spitzenvertretung mit Beitrittszwang für alle deutschen Schienenbahnen außerhalb der Reichsbahn erklärt worden. Hiermit ist eine machtvolle Vertretung des öffentlichen Nahverkehrs in Deutschland geschaffen worden. Die gemeindlichen und eigenwirtschaftlichen Kraftomnibusbetriebe sind in ähnlicher Weise in einer besonderen Fachschaft beim Reichsverband des Kraftfahrgewerbes zusammengefaßt, und bilden gleichzeitig den Verband Deutscher Kraftverkehrsgesellschaften in Dortmund. Nur so ist es möglich, die vom neuen Staat gestellte Aufgabe der Erneuerung des gesamten öffentlichen Lebens, an dem der Nahverkehr so großen Anteil hat, einwandfrei und in vollem Maße zu erfüllen.

Architekt Liedecke, Königsberg

über „Erfahrungen mit Industrieverlagerungen in Ostpreußen“:

Der Ostpreußenplan ist ein politischer Plan. Ihn als „Industrialisierungsplan“ aufzufassen, wäre einseitig und würde falsche Vorstellungen hervorrufen. Der wirtschaftspolitische Teil des Planes ist vielmehr eingebunden in die volkspolitische Absicht und die geopolitischen Gegebenheiten. Soweit der Plan sich auf wirtschaftliche Maßnahmen bezieht, bezweckt er die Behebung der Marktfenne. Das Kartoffelland Ostpreußen hatte bis vor kurzem keinen Stärke- und Traubenzuckerbetrieb, das wild- und viehreiche Ostpreußen hatte bis vor kurzem kein Lederwerk, das Beeren- und Pilzland Ostpreußen hatte keinen Dosenwarenbetrieb, das Fischereiland Ostpreußen hatte noch keine Fischräucherei usw. Allenthalben fehlte es an Durchsetzung mit Gewerbe und als Folge dem Bauern an Absatz bei genügendem Preis. Dadurch fehlten auch die Voraussetzungen zur Ertragssteigerung in landwirtschaftlicher und gewerblicher Beziehung, und damit zur Aufnahme einer größeren Bevölkerungszahl. Allein die Schaffung wirtschaftlich besserer Bedingungen und die Weiterentwicklung der gemachten Erfahrungen gewährleistete noch nicht die Sicherung des deutschen Ostens. Jede Maßnahme gewerblicher Förderung und Industrieansetzung geschieht vielmehr nur nach sorgfältiger Menschauslese und in der landgebundenen Form der Heimstättensiedlung, die als Stamarbeitersiedlung eine neue Gemeinde bildet oder, eingebettet in alte Gemeinden, diese ergänzt und belebt. Eine weitere Verstädterung zu verhindern, eine landgebundene Form zu finden, innerhalb deren der

Männer vom Bau



Theodor Fischer, Geheimer Baurat, München, der bedeutende Städtebauer, der besonders in Bayern seine Gedanken verwirklichen konnte

ostdeutsche Bauer und Handwerker sich als Teil der deutschen Volksgemeinschaft begreift und seine so schwierige Aufgabe erfüllen kann, ist die vornehmste Aufgabe der ostpreußischen Landesplanung.

Dr.-Ing. Remy

Präsident der Reichsbahndirektion Köln, sprach über „Das Geschichtsbild der Deutschen Reichsbahn an der Pforte des Dritten Reiches“:

Der Redner behandelte u. a. die Eisenbahngeschichte in der liberalistischen Anschauung, das Verhältnis von Eigennutz und Gemeinnutz in der Eisenbahngeschichte Preußens, die Selbstsucht der Einzelstaaten, den deutschen Gedanken Lists, die Bedeutung Bismarcks und Maybachs, den Versailler Gewaltspruch und seine Folgen, den geistigen Zustand beim Eintritt in das Dritte Reich, den Aufschwung im Dritten Reich, und schließlich das technische Ziel und das völkische Ziel.

Ingenieur Bader VDI

über „Die betriebswirtschaftliche Durchführung von Industrieverlagerungen“:

Die Lehre vom Wirtschaften im Betriebe ist hinsichtlich der Verfahren, mittels derer eine betriebliche Maßnahme auf ihre Wirtschaftlichkeit geprüft werden kann, so weit entwickelt, daß über Richtig und Falsch im Sinne überlieferter Wirtschaftlichkeitsmaßstäbe volle Klarheit zu gewinnen ist. Da die Industrieverlagerungen aber eine derjenigen Maßnahmen darstellt, die einem großen Ziel, nämlich dem Umbau der Wirtschaft, im Sinne des Rechtes dienen, geht es darum, das betriebswirtschaftlich Richtige durch das betriebswirtschaftlich Rechte zu ersetzen. Volkswirtschaftlich gesehen besteht das Rechte in der Auflockerung der Industriegebiete durch standortmäßige Verlagerung, die betriebswirtschaftlich singemäßig ergänzt werden muß durch eine arbeitstechnologische Auflockerung des Betriebes. Diese Aufgabe ist heute ganz allgemein zu stellen. Für die betriebswirtschaftliche Bewertung von Industrieverlagerungen müssen also die Maßstäbe im Sinne des wirtschaftlich Rechtes im Gegensatz zum betriebswirtschaftlich Richtigen im Sinne der Überlieferung erst gefunden werden.

Die hier gestellten Aufgaben lassen sich in zwei Gruppen zusammenfassen: 1. Auflockerung der Herstelltechnik durch Anwendung biologischer Erkenntnisse auf den Aufbau von Arbeitsmaschinen mit dem Zweck, den Ausgleich zwischen Maschinen- und Handarbeit zu finden und den Menschen wieder an die Arbeit zu binden. 2. Auflockerung des Arbeitsganges durch sinnvolle Arbeitsordnung an Stelle mechanischer Organisation mit dem Zweck, den arbeitenden Menschen wieder dem Werk und dem Werkstück zu verbinden.

Diese beiden Hauptaufgaben führen in der Lösung zu voller Ausnutzung der Leistungsfähigkeit des Betriebes. Auf der anderen Seite wird die Entwicklung werkverbundener Stammbesellschaften gefördert, wodurch die betriebswirtschaftlichen Grundlagen von Stammarbeiterwerkssiedlungen geschaffen werden.

Ingenieur Wiedemann VDI

über „Ansiedlung in Verbindung mit industriellen Betrieben“:

Der Vortragende berichtet über die Erfahrungen von 12 Groß-, Mittel- und Kleinbetrieben bei der Durchführung von Kleinsiedlungen in Form der Nebenerwerbs-siedlung für ihre Arbeiterschaft. Die Erfahrungen erstrecken sich auf Siedlerauslese, Baukosten und Selbsthilfemitarbeit, auf die Größe der Siedlerstellen, die Eigentumsverhältnisse, die Belastung, Tilgung und Geldbeschaffung. Durch eigenen Entschluß der einzelnen Werke wurde die Siedlung in weitem Umfange gefördert. Die Kosten für Aufbau und Einrichtung lagen im Durchschnitt zwischen 3000 und 4000 Mark, die monatliche Belastung im Mittel bei 23 Mark. Die Geldbeschaffung machte, sofern nicht Reichsmittel zur Verfügung standen, erhebliche Schwierigkeiten, da private Gelder überhaupt nicht oder nur vereinzelt zu erhalten waren. Dennoch konnten auch einige Siedlungen ohne öffentliche Gelder gebaut werden. Da aber Reichsmittel in Zukunft nur noch in beschränktem Umfange zur Verfügung stehen werden, so darf von den Darlehnsanstalten erwartet werden, daß sie die bisher gezeigte Zurückhaltung aufgeben. Die planmäßige Durchführung des Siedlungswerkes in Verbindung mit den neuen Richtlinien des Arbeitsministeriums geben die Gewähr, daß die Hergabe von Hypotheken für Kleinsiedlungen als eine sichere Kapitalanlage gelten kann. Die Spitzengeldbeschaffung in Höhe von 25 bis 30 vH dürfte nach wie vor durch Selbsthilfe der Siedler, u. U. mit Unterstützung der Gemeinden, der gemeinnützigen Siedlungsgesellschaften der Arbeitsfront und der einzelnen Werke erfolgen.

Privatdozent Dr.-Ing. Hotz VDI

über „Einsatz der Betriebswissenschaft beim Siedlungs- und Wohnungsbau“:

Die gesteigerte Leistungsfähigkeit bei verringerter Ausnutzung der Betriebe und nicht zuletzt die allgemeine Not der Zeit bewirkten in den letzten Jahren immer stärker die Verlegung des wirtschaftlichen Schwerpunktes von der Konstruktion auf ein günstiges Herstellungsverfahren und einen wohldurchdachten Arbeitsplan. Vor allem gehört hierzu eine klare Trennung der Verantwortlichkeit zwischen Bauherrn, Architekten, Behörden, Geldanstalten und Bauunternehmungen.

Die eindeutige und richtige Ermittlung der Selbstkosten der Bauarbeiten erfordert eine eingehende Vorbereitung. Dabei sind die Grundsätze zu berücksichtigen, die der Reichskommissar für Preisüberwachung aufstellte, daß die Selbstverwaltung der Wirtschaft ihre Überwachung des Veranschlagungswesens darauf beschränken soll, den Einzelnen zu richtigem Wirtschaften zu erziehen. Er ist aber nicht auf bestimmte Zahlen zu verpflichten, sondern die Bindung soll sich nur darauf erstrecken, daß er seinen Betrieb in Ordnung hält und seine sämtlichen Verpflichtungen erfüllt.

Die einzelnen Gebiete der Selbstkostenrechnung werden erläutert, Bauzeitplan, Baustelleneinrichtungsplan, Baustoffauszug, Ermittlung des Aufwands an Baustoffen

und Arbeitsstunden für die Leistungseinheit, Berücksichtigung des Einflusses des Beschäftigungsgrades auf Kosten und Erfolg. Außerdem werden Gesichtspunkte für eine zahlenmäßige Erfassung der Wagnisse angegeben. Die bei der Baudurchführung zu beachtenden betriebswirtschaftlichen Maßnahmen werden durch die Bauberichterstattung festgelegt, für die eine Anzahl zweckmäßiger Vordrucke ausgebildet ist. Weiterhin werden im Verlauf der Baudurchführung Zwischenrechnungen und nach Fertigstellung des Bauvorhabens die Nachrechnung zum Vergleich der in der Vorrechnung errechneten Kosten mit den tatsächlichen Kosten durchgeführt.

Eine wirkliche Bereinigung der mit der Kostenrechnung und Preisbildung in der Bauwirtschaft verbundenen Mängel setzt eine Wandlung der am Bauen beteiligten Auftraggeber und Auftragnehmer von der liberalistisch-kapitalistischen zur nationalsozialistischen Wirtschaftsauffassung voraus. Daneben muß eine Ergänzung der Ausbildung in Lehre und Wirklichkeit durch betriebs- und arbeitswissenschaftliche Erfahrungen erfolgen.

Lehrausstellung „Volk und Wirtschaft“

Zum Tage der Deutschen Technik veranstaltet der Verein Deutscher Ingenieure vom 4. bis 23. Juni im Ausstellungs- und Messegelände in Breslau eine Lehrausstellung „Volk und Wirtschaft“. Sie ist täglich von 9 bis 7 Uhr geöffnet. Die Ausstellung, in der die Grundlagen und wichtigen Zusammenhänge der Wirtschaft in anschaulicher, „leichtverständlicher Form dargestellt werden, wird als Wanderausstellung in ganz Deutschland gezeigt werden. Die Ausstellung löst ihre Aufgabe durch bildliche Darstellungen, Modelle und den täglichen Wirtschaftsvorgängen entnommene Beispiele. Geophysikalische, entwicklungsgeschichtliche und volksbiologische Schaustücke führen zunächst in die allgemeinen Grundlagen ein, auf denen sich das Wirtschaftsgeschehen aufbaut.

Die Lehrausstellung gliedert sich in folgende Hauptgruppen: Einführung: Die Erde mit ihren Schätzen und der Mensch; Entwicklung des Wirtschaftsgebarens; Wirtschaftszustand in Deutschland um 1800; Die wichtigsten Fortschritte der Naturwissenschaft und Technik seit 1800; Das deutsche Volk von heute. Der Mensch und sein Bedarf: Nahrung; Kleidung; Wohnung; Körperliche Ausbildung; Geistige Ausbildung; Bedarfssteigerung. Anwendung der Ergebnisse von Naturwissenschaft und Technik: Erzeugung; Handel; Verkehr. Nationalsozialismus baue auf! Die Familie nordischen Blutes im Mittelpunkt der Aufbauarbeit: Die Bannung der Massenarbeitslosigkeit durch die Arbeitsbeschaffung der Regierung; die Bauernpolitik; Die Förderung der Eigenerzeugung wichtiger Rohstoffe; Unterstützung der mittelständischen Betriebe; Gesetzesmaßnahmen zur Gesundung der Gemeindegewirtschaft; Politische Gleichschaltung. Daran schließt sich die große Abteilung Technische Kulturdenkmale. Sie zeigt die alten Zeugen technischen Schaffens, die uns noch heute von den Leistungen unserer Vorfahren künden. Muskelkraft, Wasser-, Wind- und Dampfkraftmaschinen, Arbeitsmaschinen, Geräte, technische Bauten, Werkzeuge des Handwerks und der Gewerbe gehören dazu, sowie die Darstellung der Entwicklung der Industrie und ihrer Erzeugnisse bis in die jüngste Vergangenheit. Eine weitere Gruppe Schlesische Baukunstwerke gibt einen Überblick über das reiche architektonische Schaffen Schlesiens.