

DEUTSCHE BAUZEITUNG

60. JAHRGANG * Nr. 1/2 * BERLIN, DEN 6. JANUAR 1926

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN, VERKEHRSWESEN U. VERSORGUNGS-ANLAGEN

SCHRIFTLEITUNG: REG.-BAUMEISTER a. D. FRITZ EISELEN

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

Bebauungspläne von Hermann Jansen.

Von Professor Dr.-Ing. Ernst Vetterlein, Hannover.



Abb. 1. Eine der ersten Auto-Schnellstraßen: Erlangen—Fürth—Nürnberg usw. im Bett des alten Donau-Main-Kanals.
Architekt: Hermann Jansen, Berlin.



Wenn man in unserer Zeit versucht, den Bestrebungen um eine gesunde Entwicklung unserer Städte eine brauchbare rechtliche Grundlage zu geben, so kann man sich dabei auf die praktische Vorarbeit von Männern stützen, die vorausschauend schon seit Jahrzehnten die Bedürfnisse und Möglichkeiten des Städtebaues erkannt und in ihren Plänen niedergelegt haben. Schwerwiegende Hindernisse standen freilich oft der Verwirklichung entgegen, nämlich Sonderinteressen Einzelner, die den persönlichen Vorteil bedroht sahen, sobald man das Interesse der Allgemeinheit über das Recht des Einzelnen stellen wollte. Heute, wo nach schmerzlichen Erfahrungen erkannt ist, daß dieses System zum Untergang führt, bemüht man sich durch ein



Abb. 2. Erste Deutsche Eisenbahn (1835) Ludwigsbahn Nürnberg—Fürth.

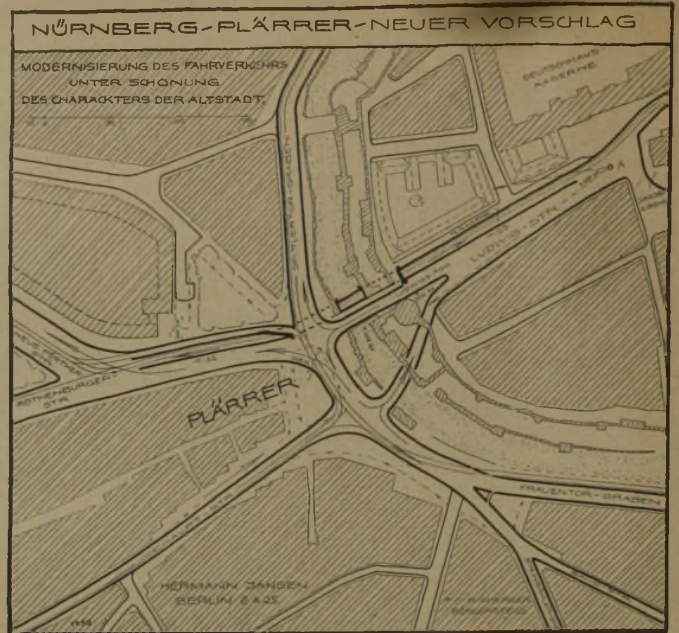


Abb. 3 u. 4. Nürnberg. Studie zur Verkehrsregelung am Plärrer.

„Städtebaugesetz“ die Stadtentwicklung in vernünftigeren Bahnen zu leiten, und dabei wird man sich mit größerem Interesse Das ansehen müssen, was die vorausschauenden Männer schon längst als Ziel aufgestellt haben. Unter ihnen darf Hermann Jansen als der stärkste und unermüdliche Kämpfer genannt werden, der von Camillo Sitte und Henrii angeregt die Bedürfnisse unserer Zeit, ihre Möglichkeiten, ihre Hoffnungen und ihre Sorgen besonders tief mitfühlt und, abhold theoretischem Phrasentum, durch seine Schöpferkraft zu erfüllen und zu heilen versteht.

Mit dem Herzen schaffende Künstler kennen keine große oder kleine Aufgabe, ihnen wird Alles zum Problem, dem sie ihre ganze Kraft zu widmen haben. Und so sehen wir auch bei Hermann Jansen, wie er

die größte Aufgabe — den Generalsiedlungsplan — ebenso tiefgründig meistert wie die schlichte Entwicklung der kleinen Stadt. Geht es doch stets um die gleiche Aufgabe: Die Entwicklungsmöglichkeiten herauszufühlen und ihnen Gestalt im Rahmen des Ganzen zu verleihen. Der Maßstab spielt dabei nur eine Nebenrolle materieller Art, bildet aber keinen Wesensunterschied.

Für die Art, wie Jansen die ganz große Aufgabe bezwingt, bietet der Generalbebauungsplan für Nürnberg und Fürth ein treffendes Beispiel. Während die Nürnberger Altstadt nur eine Ausdehnung von 1100.1400 m gleich etwa 154 ha hat, dehnt sich das Gesamterweiterungsgebiet von Nürnberg und Fürth über eine Fläche von 22 000 ha aus. An diesem Riesen-

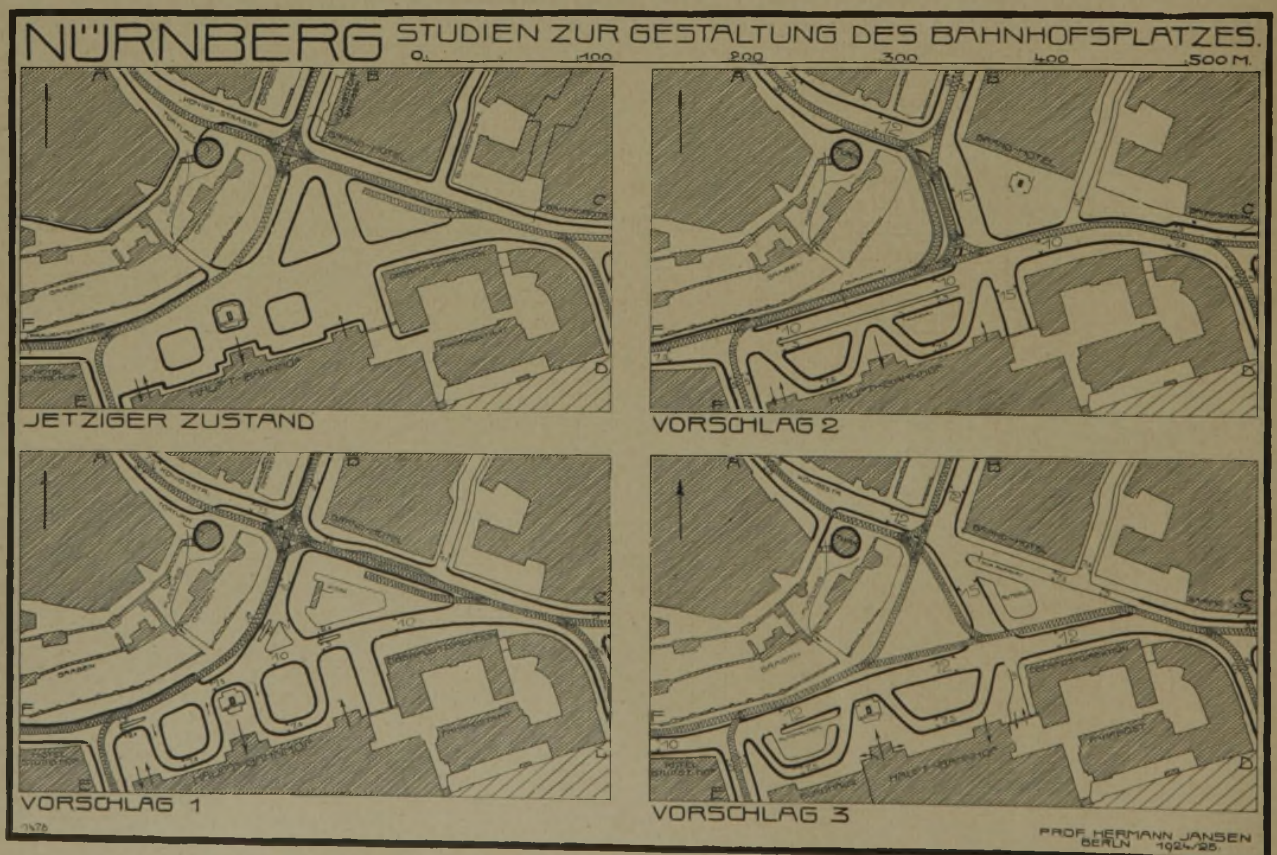


Abb. 5. Nürnberg. Studie zur Verkehrsregelung auf dem Bahnhofplatz.

problem, das weit über den Rahmen einer einzelnen Stadt hinausgreift, arbeitet Jansen seit über fünf Jahren. Durch den Großschiffahrtsweg werden diese beiden Städte — schon jetzt das Industrie- und Handelszentrum Bayerns — zu Hafenstädten des internationalen Weltverkehrs. Und so gilt es nicht nur, deutsches Land zu erschließen, sondern die neuen Handelswege von England—Holland über den Balkan zu verankern. Umwälzende Forderungen des modernen Verkehrs treten hinzu. Eine neuartige Autoschnellstraße (s. Abb. 1, S. 1) bedient sich zu ihrer Führung des Bettes des bisherigen Lud-

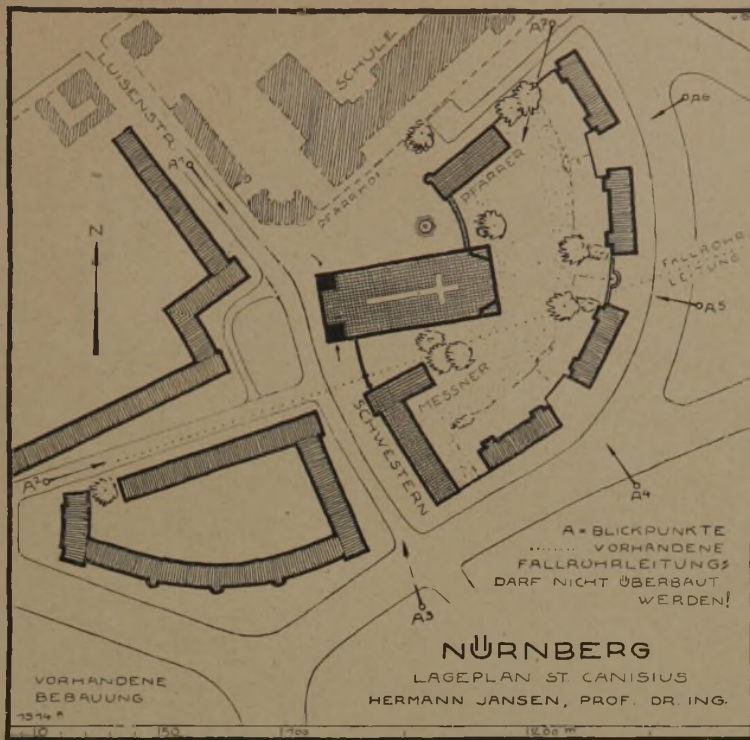


Abb. 6. Nürnberg. Städtebauliche Eingruppierung einer Kirche an einer Verkehrsstraße.

wig-Kanals, der nach Ausbau des großen Rhein-Donau-Kanals still liegt. Diese Verkehrsstraße größten Stiles dient in hervorragendem Maße der Industrie, die Zug um Zug aus dem Wohngebiet herausgezogen wird und dort zusammen gefaßt werden soll, wo sie weder durch Rauch und Lärm, noch durch den lästigen Verkehr die Anwohner stört und gefährdet. Als Ort der diese Forderungen erfüllt, wurde das Gelände um den Industriehafen südlich der Stadt gewählt. Neue Arbeiterwohngebiete für diese Industrie entwickeln sich in Stein, Eibach und Reichelsdorf im reizvollen Tale der Regnitz.

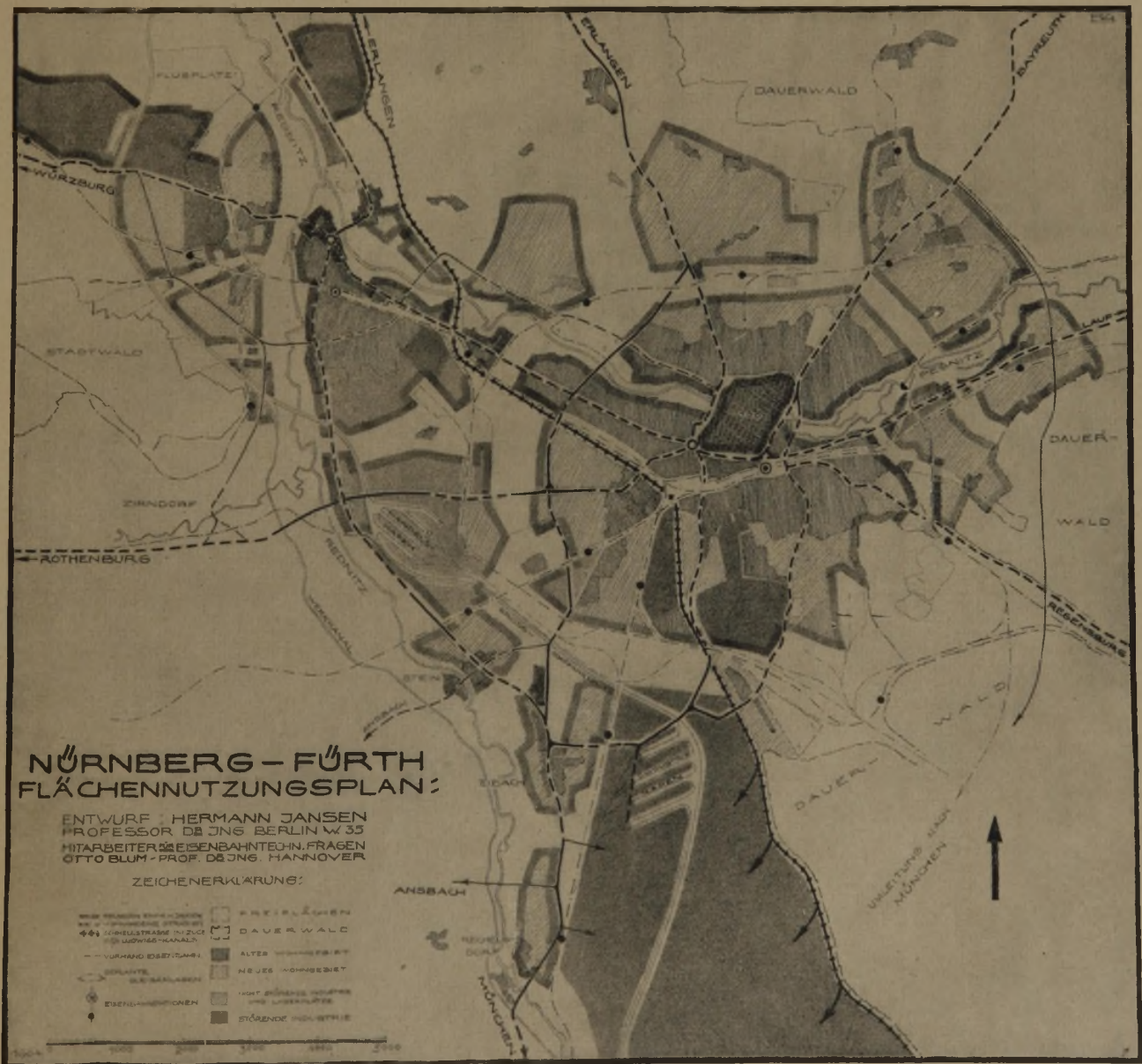


Abb. 7. Nürnberg—Fürth. Flächennutzungsplan einer Großstadt. Architekt: Hermann Jansen, Berlin.

Fürths industrieller Schwerpunkt liegt unweit des dortigen Flughafens am Großschiffahrtsweg bei Burg-Farnbach. Den Handelszwecken beider Städte dient der Handelshafen südlich der Regensburger Straße. Ihn umgeben in weitem Umkreise Flächen und Lagerplätze für nicht störende Industrie. Die Eisenbahnanlagen sind hier wie in Nürnberg nach Plänen von Prof. Dr.-Ing. Otto Blum-Hannover auf vereinfachten Betrieb umgestellt; durch zweckmäßige Umleitung wird der Nürnberg in Richtung München berührende Verkehr, der bisher durch den teuren und zeitraubenden Kopfbahnhofbetrieb behindert war, in Durchgansverkehr verwandelt.

Beachtenswert ist auch die Art, wie Jansen die

Der Bebauungsplan erstrebt überall eine günstigere Bauweise unter Ausschaltung vierter und fünfter Stockwerke sowie durch weiträumige Bebauung und durch Auflockerung mittels Freiflächen. An der Peripherie sind Einzelquartiere in der Art von Trabanten angelegt, aber die Wald- und Erholungsflächen greifen auch tief in das Stadtmassiv ein.

Legt der Plan so Zeugnis ab von der Gestaltungskraft des Architekten, so zeugt er zugleich für die Weitsicht einer sozial und wirtschaftlich gleich groß eingestellten städtischen Verwaltung, die sich ihrer Verantwortung für die Forderungen der Zukunft bewußt ist. (Flächenaufteilungsplan Abb. 7, S. 3).

Wie hier an eine große Aufgabe, geht Jansen

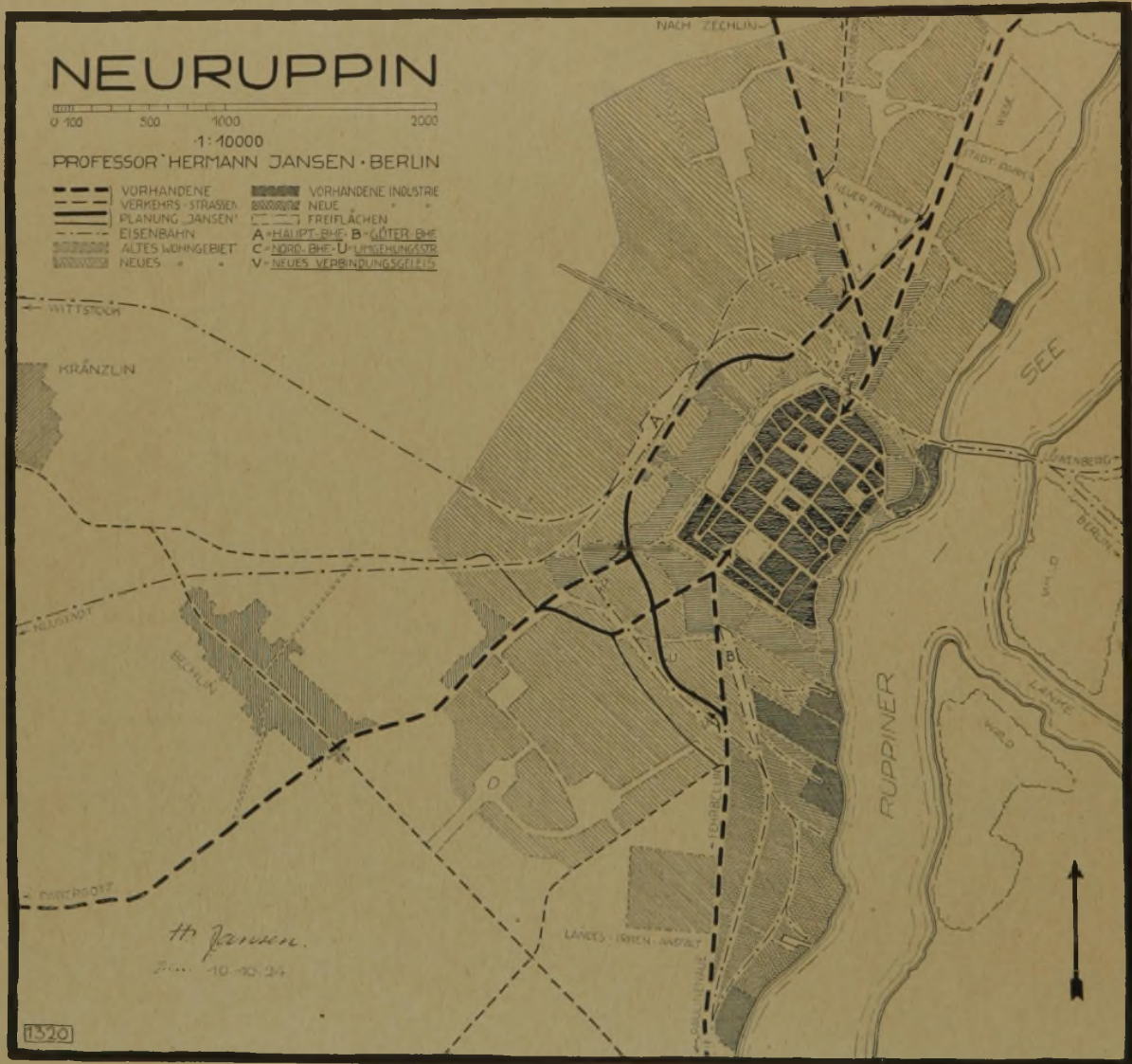


Abb. 8. Neuruppin. Flächennutzungsplan einer mittelgroßen Stadt.

Gefahrenpunkte im Netz der historischen Straßen beseitigt und dabei dem Fußgänger wieder zu seinem Rechte verhilft. Dies zeigen u. a. auch die Studien zur Verbesserung des Verkehrs am Bahnhofsplatz und am Plärrer, dem Mittelpunkt des Stadtkernes (Vgl. die Abb. 3—5 auf S. 2).

Bei der Einzelbearbeitung der schon zahlreich aufgeschlossenen Gebiete war der Zwang, sich an vorhandene Bebauung, Straßen und Fallrohrleitungen u. dgl. zu halten, für die Neugestaltung sehr erschwerend. Ein Beispiel hierfür ist der Lageplan für die Kirche St. Canisius (Abb. 6, S. 3). Hier war auf einem Gelände die von Prof. Michael Kurz in Augsburg entworfene Kirche mit ihren Nebenanlagen unterzubringen, ohne die die Fläche durchschneidende Fallrohrleitung der Wasserwerke zu überbauen.

aber auch mit gleicher Liebe an weniger umfangreiche Aufgaben. In der Beschränkung zeigt sich der Meister! Hier gilt es oft nicht so sehr, Neues zu schaffen, sondern das Alte zu erhalten oder wiederherzustellen, gewisserm. praktische Denkmalpflege zu treiben.

Neuruppin, von Friedrich dem Großen nach dem großen Brande von 1787 wieder aufgebaut, bedurfte bei seiner landschaftlich bevorzugten Lage natürlich nicht der Anordnung großer Freizonen wie Nürnberg, da sich hier die Erweiterung in weiträumiger Form vollziehen wird. Der Industrie wird das Gelände südlich der Altstadt angewiesen mit gutem Anschluß an Eisenbahn, Wasser und Verkehrsstraßen, wo sie das Stadtbild nicht beeinträchtigt, wie das z. Zt. bei der Industrieansiedlung im Osten und Nordosten der Altstadt am Ruppiner See

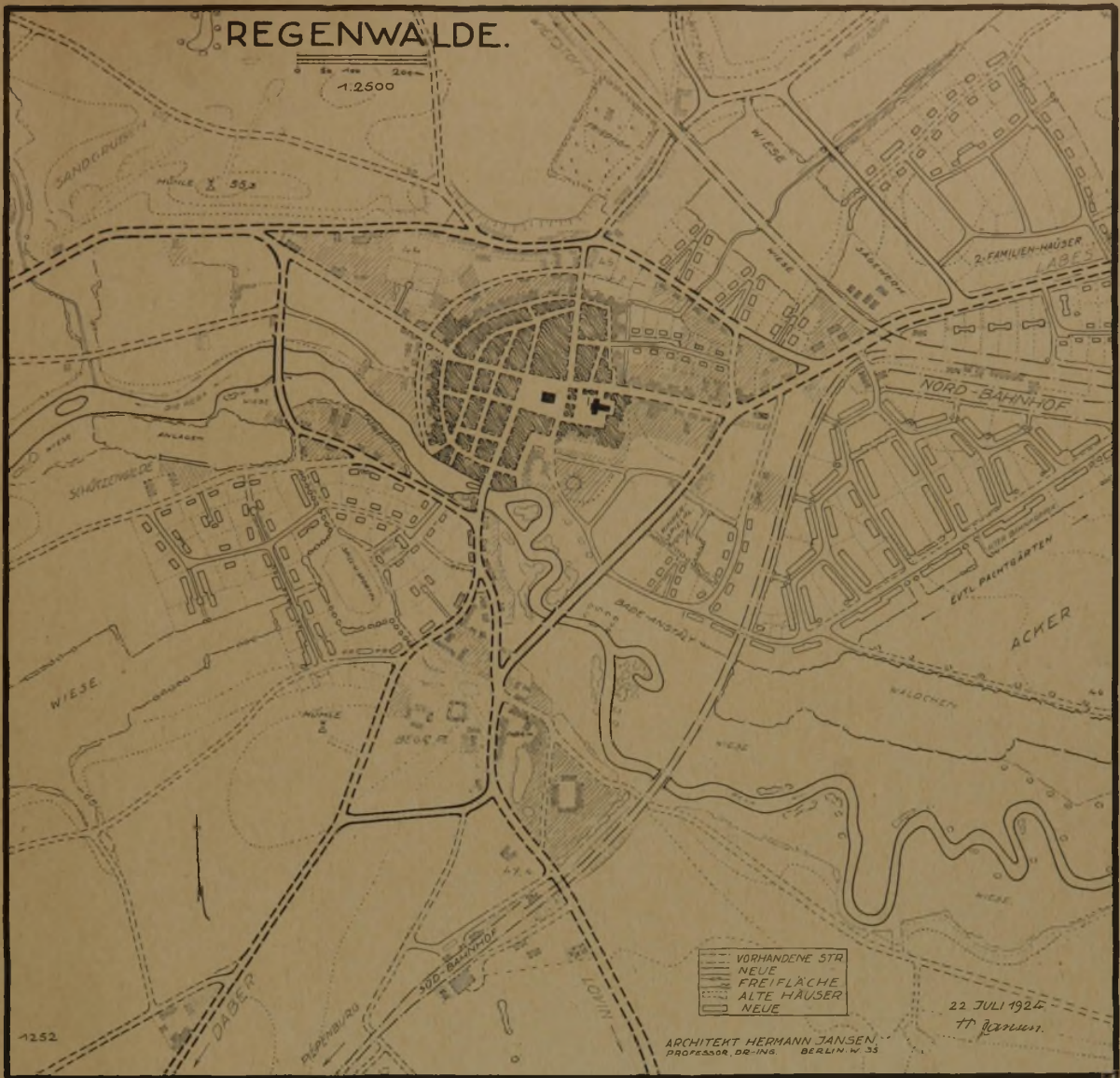


Abb. 9. Regenwalde i. Pommern. Bebauungsplan einer kleinen Stadt.

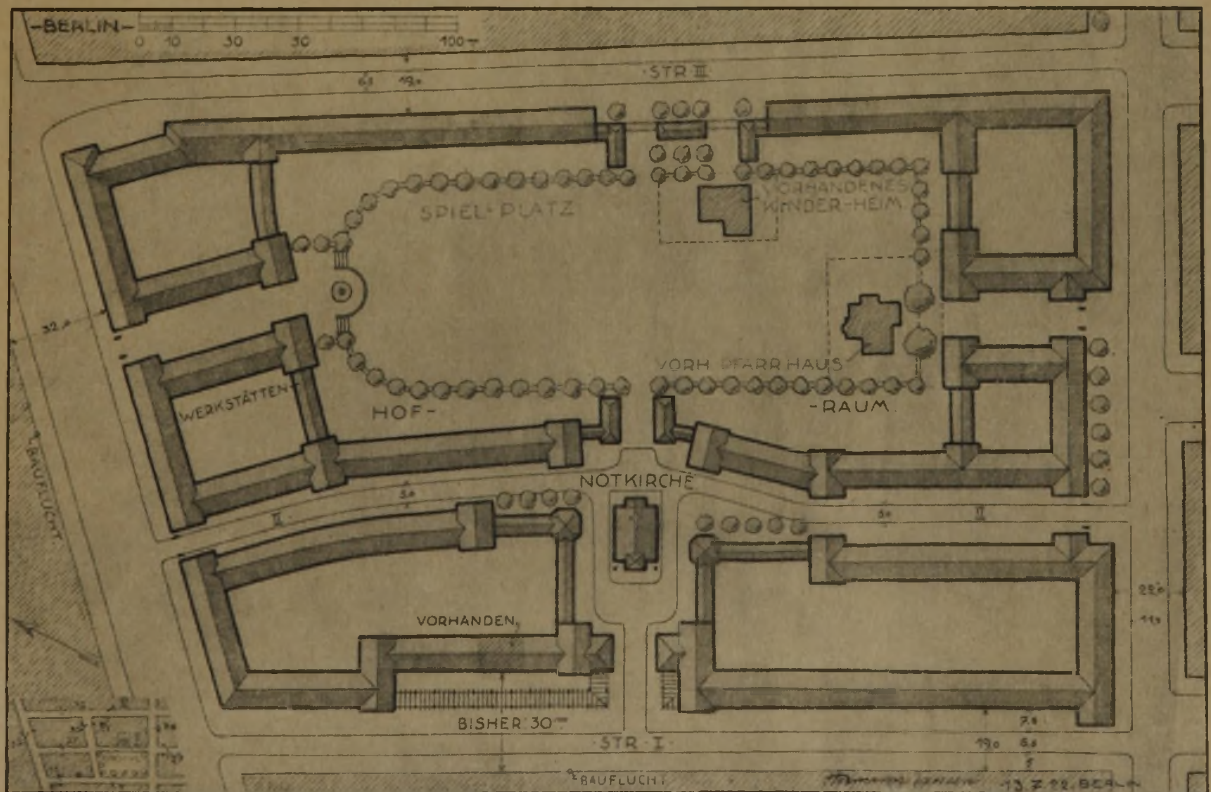


Abb. 10. Berlin-Borsigwalde. Siedlung der A. Borsigwerke-Berlin.

leider geschieht (Abb. 8, S. 4). Diese Flächen beabsichtigt die Stadt für Wohn- und Erholungszwecke zurückzuerobern. Zur Freihaltung des Stadttinner vom Durchfahrtsverkehr wird unter teilweiser Benutzung eines verlassenen Bahnkörpers eine Umgehungsstraße

mäßig geringen Mitteln dies oft möglich ist, dafür spricht besonders dieses Beispiel. Die Bevölkerung setzt sich aus Arbeitern und Ackerbürgern zusammen. Daraus ergab sich auch die Art der Besiedlung. Während das in geschlossener Bebauung auszuführende Wohngebiet südlich des Nord-Bahnhofes für Arbeiter bestimmt ist, tragen die übrigen Siedlungsbezirke mehr den Bedürfnissen des Ackerbürgers Rechnung.

Cassel. Die alte Aufteilung des sog. Aschrott'schen Geländes zwischen Wilhelmshöher Allee und Eisenbahn (s. Abb. 11) ist s. Zt. ohne jedes Gefühl für die Eigenart der nach Westen und Süden stark abfallenden Landschaft bezeichnet. Mit einem schlimmen Aufwand an Straßenland ist eine große Anzahl von überwiegend anormalen Baublöcken ge-

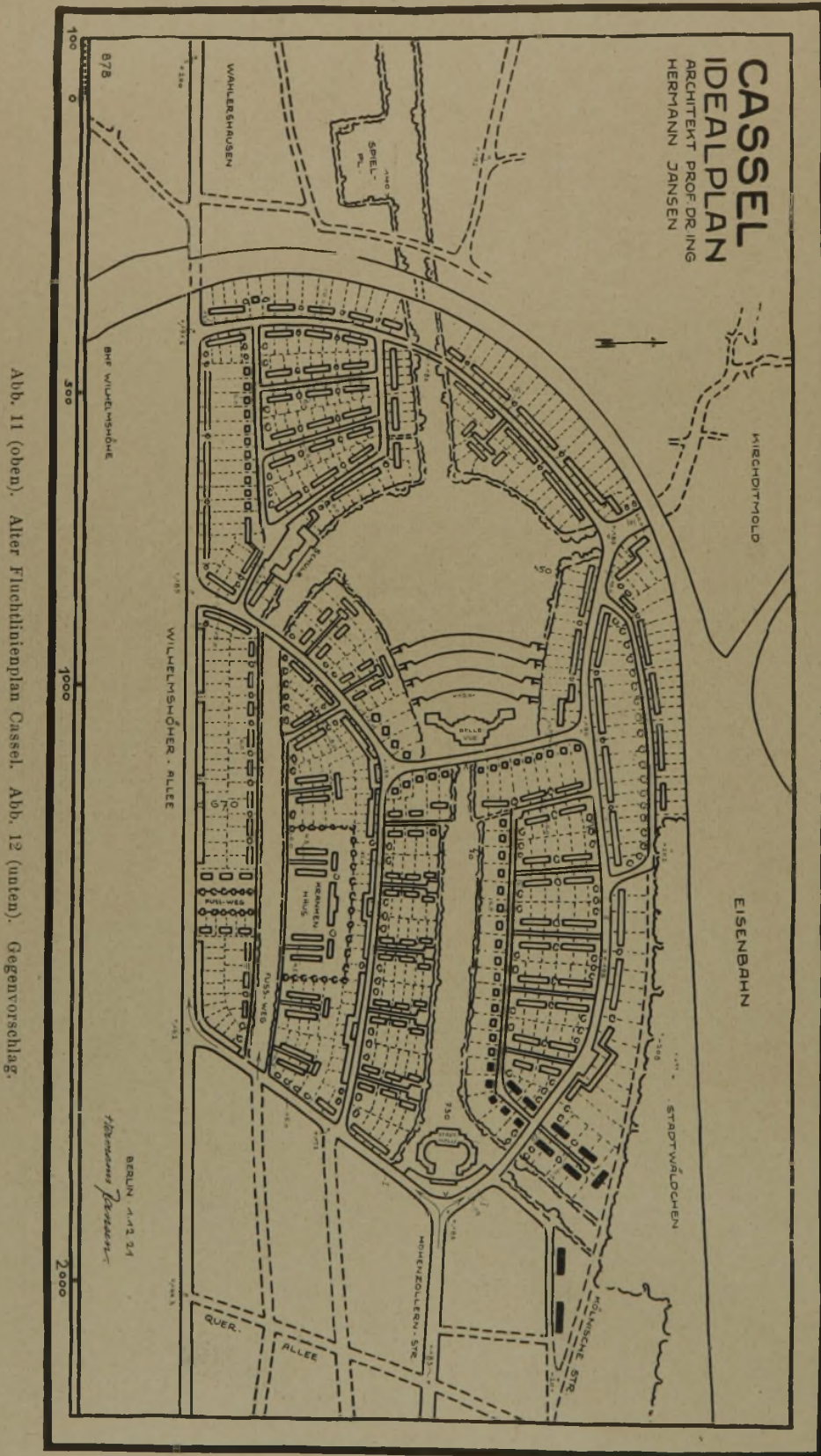
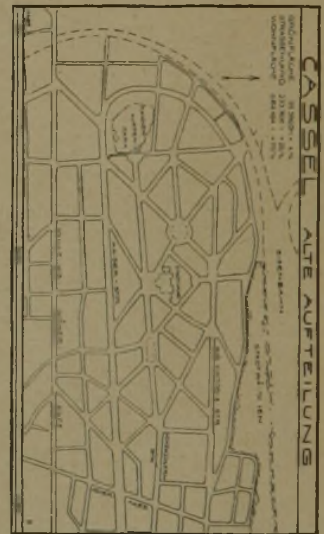


Abb. 11 (oben). Alter Fluchtlinienplan Cassel. Abb. 12 (unten). Gegenvorschlag.



schaffen, die außerd. kaum eine richtige Stellung der Häuser zur Sonne ermöglichen. Durch dieses systemlose Netz von Straßen hat sich der Verkehr einen Weg zu suchen und bringt Lärm und Staub in das gesamte Wohngebiet hinein. Das öffentliche Grün ist in kleinen Flächen innerhalb der Straßen verzettelt, die nicht geeignet sind, der Erholung der Bewohner auch wirklich zu dienen.

Der Gegenvorschlag (s. Abb. 12, oben) ordnet den Verkehr und bringt ihn aus dem Wohngebiet heraus, indem er ihn in zwei Hauptstraßen zusammenfaßt, die ihn nach Südwesten in die Wilhelmshöherstraße, bzw. nach Nordwesten in Richtung Kirchditmold ableiten. Innerhalb dieser beiden Verkehrsstraßen kann sich ein großer zusammenhängender Wohnorganismus entwickeln, der nur an seinem äußersten Rand vom Durchfahrtsverkehr belästigt wird. Im Mittelpunkt des Ganzen gibt eine umfang-

vorgesehen, die gleichzeitig den Außenverkehr dem Bahnhof zuführt.

Regenwalde (s. Abb. 9, S. 5). Auch bei dieser pommerischen Kleinstadt ergab sich die Notwendigkeit, den Durchfahrtsverkehr, der bisher die Altstadt durchquerte, um diese herumzuleiten. Mit welch' verhältnis-

helfmshöherstraße, bzw. nach Nordwesten in Richtung Kirchditmold ableiten. Innerhalb dieser beiden Verkehrsstraßen kann sich ein großer zusammenhängender Wohnorganismus entwickeln, der nur an seinem äußersten Rand vom Durchfahrtsverkehr belästigt wird. Im Mittelpunkt des Ganzen gibt eine umfang-

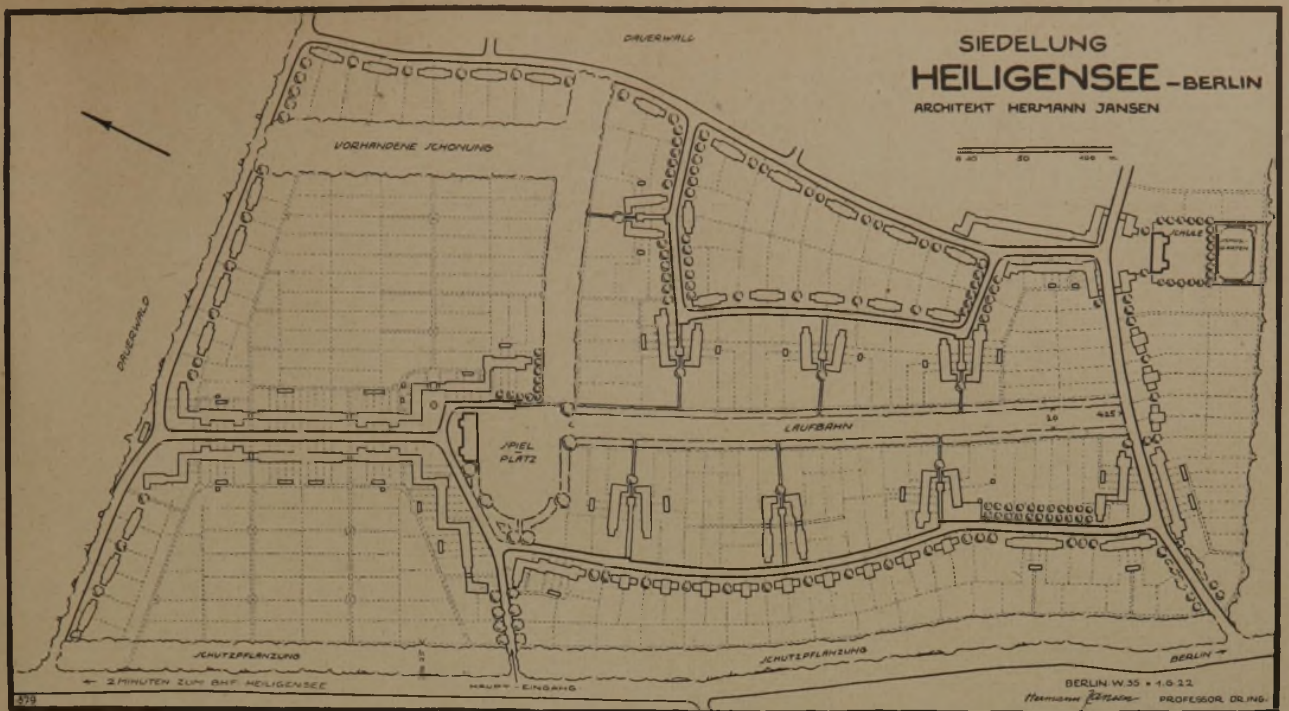


Abb. 13. Berlin-Heiligensee. Kleinsiedlung für die A. E. G. (Allgem. Elektr. Ges.) u. A. Borsigwerke, Berlin.

reiche Erholungsfläche, von der aus Grünstreifen die Baublöcke durchdringen, Gelegenheit zur Entwicklung eines großen Baugedankens. Ein rechnerischer Kostenvergleich beider Vorschläge ergab bei dem Jansen'schen Entwurf eine erstaunliche Ersparnis an Straßenland, die der Bildung von Freiflächen zu gute kam. Dieser Plan dürfte zu seinen reifsten Arbeiten zählen.

Heiligensee bei Berlin (S. Abb. 13, oben). Der Vorschlag zu dieser Siedlung der A. E. G. und der Borsigwerke entstand zur Zeit größter wirtschaftlicher Not in Deutschland nach dem Kriege. Es war daher bei Berücksichtigung gesundheitlicher und künstlerischer Gesichtspunkte die Aufschließung des Geländes mit den geringsten Mitteln geboten. In diesem Sinne sind zwecks Ersparnis an Straßenbaukosten weiträumige Baublöcke geschaffen, in deren Innerem ohne unmittelbaren Zusammenhang mit dem Haus die einzelnen Wirtschaftsgärten liegen. So wurde die Erschließung des gesamten Geländes durch nur fünf Straßen erreicht. Eine 425 m lange „Laufbahn“, die sich auch andernorts sehr bewährt hat, dient der sportlichen Betätigung für Jung und Alt. Leider wurde bei der Anlage der Siedlung auch hier der Wald übereilt abgeholzt, sodaß sogar der erwähnte Schutzstreifen neu angepflanzt werden mußte. (Ein Teilbild der Siedlung gibt Abb. 14, hierüber.)



Abb. 14. Teilbild der Siedlung Berlin-Heiligensee.

Borsigwalde bei Berlin (S. Abb. 10, S. 5). Die Siedlung Borsigwalde wurde für einen Teil der Belegschaft der A. Borsigwerke bei Berlin geplant; für

ihre Anlage standen die im Plan unten links angegebenen vier Baublöcke zur Verfügung. Der als Spielplatz freigegebene Kirchplatz ist in das Innere des Baublocks verlegt, also den Gefahren des Straßenverkehrs entzückt. Die Straßen dienen ausschließlich als Anfahrt für die 2½- bis 3-geschossigen Wohnhäuser. Die notwendige Erhaltung des Pfarrhauses, des Kinderheimes und eines anderen vorhandenen Wohnhauses, die zweckentsprechend in die Bebauung miteinbezogen sind, haben zu einer interessanten Gestaltung geführt. Bei der Führung der Straßen wurde

Aufgabe gelöst hat, läßt erkennen, wie sehr ihm Sport und Wohl des Volkes am Herzen liegen.

Aus all seinen Arbeiten leuchtet die Liebe zur Aufgabe hervor. Nicht Modellaunen, Äußerlichkeiten oder Konzessionen an den Tagesgeschmack oder die Spekulation können Jansen zur Unehrlichkeit seinen Zielen gegenüber veranlassen. Mag denn auch eine Verwaltung den Plan nicht ausführen, was gewiß schon an manchen Orten schmerzliches Bedauern ausgelöst hat, dafür trägt sie dann eben selbst die Verantwortung.

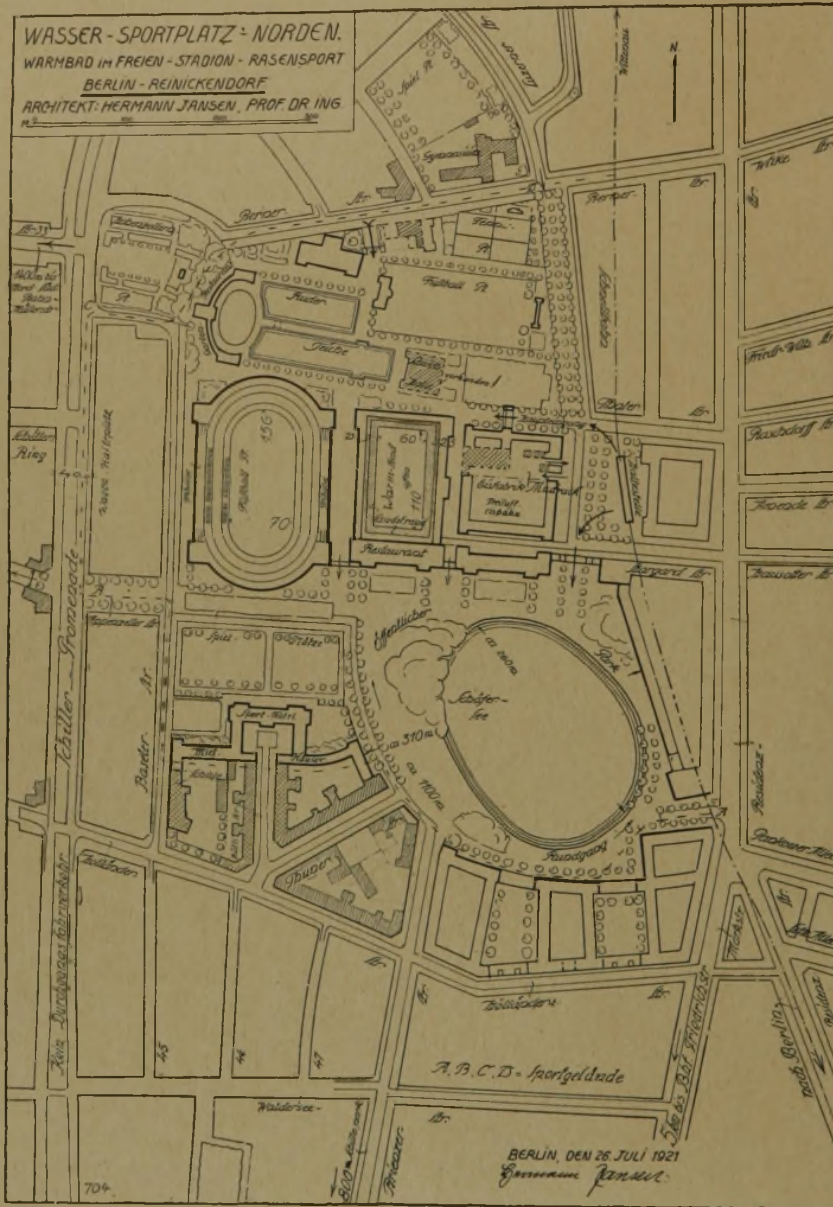


Abb. 15. Sportanlage für Berlin-Reinickendorf. Architekt: Hermann Jansen, Berlin.

die für die Durchsonnung der Wohnungen günstige Nord-süd-lage der Baublöcke berücksichtigt.

Stadion-Nord bei Berlin (S. Abb. oben). Zum Schluß sei auf diese besonders originelle Planung Jansens hingewiesen, die lange Zeit zurückgestellt, jetzt wieder im starken Maße die Öffentlichkeit beschäftigt. Den Anstoß zu dem Gedanken dieser sicher einzigartigen Wassersportanlage gab der Umstand, daß bei Berlin in der Reinickendorfer Eisfabrik Müdrak täglich etwa 200 000 l Wasser mit einer Temperatur von 25—30° Celsius unverwertet ablaufen. Die Nutzbarmachung dieser ungeheuren Warmwassermengen für Volksgesundheit und Volkswohl soll in der Form von großen Warmbadeanstalten, verbunden mit Sportanlagen aller Art, erfolgen. Die Art, wie Jansen diese

Was wäre z. B. aus dem Tempelhofer Feld geworden, wenn man Jansens Vorschläge beachtet hätte.

So ist er heute ein Führer des neuzeitlichen Städtebaus voll Reife, Originalität und Selbständigkeit, stark in der Anregung für die Weiterentwicklung städtebaulicher Probleme und getragen von der Achtung der Erfahrenen und dem Vertrauen der Jugend! —

Inhalt: Bebauungspläne von Hermann Jansen: Nürnberg-Fürth; Neuruppin i. d. M.; Regenwalde i. P.; Cassel; Berlin-Heiligensee; Borsigwalde b. Berlin; Stadion Nord b. Berlin. —

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