DEUTSCHE BAUZEITUNG 1926, Nr. 89

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN, VERKEHRSWESEN, VERSORGUNGS-ANLAGEN

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

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

60. JAHRGANG BERLIN, DEN 6. NOVEMBER 1926 Nr. 23

Generalidee und Generalbauplan.

Ein Beitrag zur Praxis des Städtebaues.

Von Reg.-Baumeister a. D. Otto Schmidt, Stadtbaurat, Essen.

Wir verdanken Prof. Dr. Fritz Schumacher eine neue Art, moderne Städte als Organismen zu sehen und darzustellen. Seine Darstellungen des Organismus Hamburg und Köln sind hierfür klassische Beispiele Es wird durch diese Darstellungen die „Generalidee" einer Stadtentwicklung auf ein klares und überzeugendes Schema gebracht, es wird ein Leitmotiv entwickelt, das in allen Teilen des Generalbauplanes wiederklingt, ihm Halt und Rückgrat gibt. Es stellt die Erfassung und Darstellung dieser Generalidee, die eigentlich schöpferische und im besten Sinne des Wortes künstlerische städtebauliche Tat dar, ohne die jede städtebauliche Absicht der Überzeugungskraft und damit auch der Aussicht auf Verwirklichung entbehren wird. Sie bildet zugleich auch den wichtigsten und unentbehrlichsten Teil innerhalb des gesamten städtebaulichen Arbeitsvorganges.

Im Folgenden soll kurz berichtet werden, wie ich gegenüber der in Essen zu leistenden Planungsarbeit versuchte, diese Generalidee zu finden, sie in den Arbeitsvorgang einzufügen und diesen hierdurch zu fördern.

An anderer Stelle*) habe ich an dem Beispiel von Wetzlar nachzuweisen versucht, wie aus einer städtebaulichen „Bestandsaufnahme" die Größe der städtebaulichen „Bedarfsflächen" und „Erweiterungsflächen" abgeleitet werden kann. Eine derartige Überlegung ist jedoch nur die Voraussetzung der städtebaulichen Arbeit, sie gibt den rechnerisch prüfbaren Nachweis über den Umfang der aufzustellenden Planung bzw. des durch die Planung einzubeziehenden Flächengebietes.

In den Abb. 1, rechts, u. Abb. 6—8, S. 171, sind die wichtigsten Pläne auszugsweise dargestellt, die der Bestandsaufnahme und Bestandserfassung beim Beispiel Essen dienten. Auf die in diesen Plänen über den Bestand hinaus eingetragenen Projektstücke wird später zurückzukommen sein, zunächst sei lediglich auf den durch die Pläne dargestellten Bestand aufmerksam gemacht.

So sehen wir im Plan Abb. 8 das wirre Durcheinander der vier großen städtebaulichen Flächenarten: Wohnflächen, Industrieflächen, Verkehrsflächen und Erholungsflächen, denen die derzeitige Stadtgrenze eine unorganische und zufällige Begrenzung gibt.

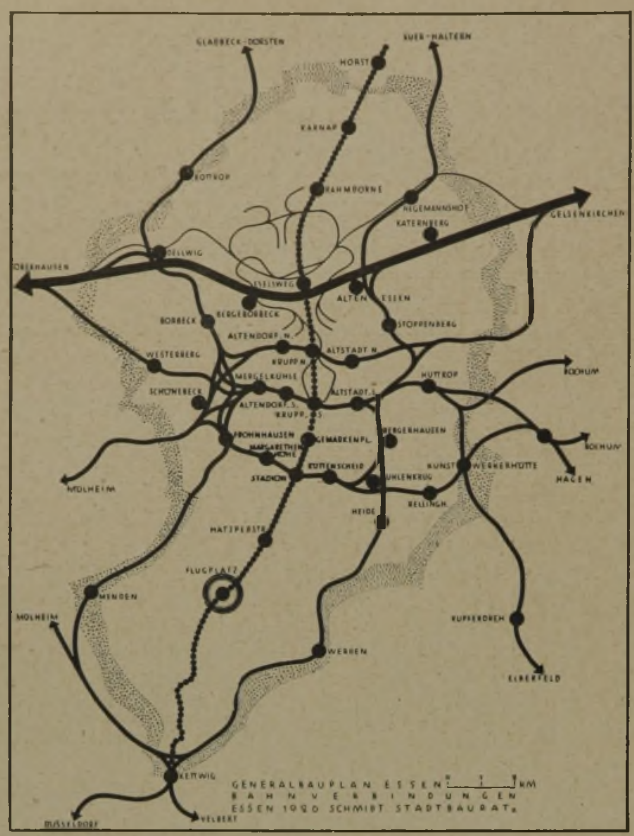
Im Plan Abb. 1 erkennen wir die physikalische Struktur Essens als eine am Rande des vorgeschichtlichen Emscherufers liegende Mulde, die nach Nord-Ost-Nord zur Emscher hin geöffnet, auf den übrigen Seiten dagegen von Anhöhen umlagert ist. Diese Höhen haben eine mittl. Höhe von rund 100 m und steigen allmählich und allseitig zu einer im Süd-West-Süd gelegenen höchsten Erhebung von rund 160 m Höhe an, um sich alsdann in mehr oder minder steilem Abfall wieder zur Ruhr herabzusenken. Es entspricht hierbei das Borbecker Bergland fast genau nach Höhe und Ausmaß demjenigen von Stoppenberg und Frillendorf. Die Spitze im Süd-West-Süden bildet Kettwig, die beiden Grenzen im Süd-West-Süden und Süden bildet in symmetrischer Form die Ruhr.

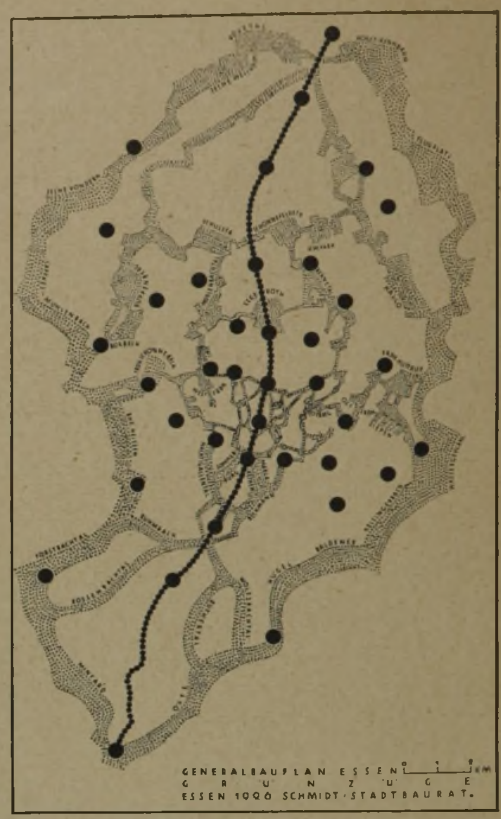
Ein ganz ähnliches Bild zeigt ein Blick auf Abb. 6, in der die Karte der Bevölkerungsdichte des Raumes Essen dargestellt ist. (Ein Punkt = 200 Einwohner.) Das Gros, rund 250 000 Menschen, besetzt hierbei hufeisenförmig die Mulde, der Rest gruppiert sich, gleichmäßig in der Dichte abnehmend, auf den angelagerten Höhen.

Die Abb. 7 zeigt die Belegschaftsstärke der großen Essener Industrieflächen, wobei ein Punkt 200 Arbeiter darstellt. Um die Beziehungen der Wohnstätten zu den Arbeitsstätten noch plastischer herauszuarbeiten, müßten eigentlich die Punkte in dieser Abb. verfünf-

Abb. 1. Schichtenplan von Essen.

*) Zeitschrift Deutsches Bauwesen, Band I, Nr. 18 vom 16. 9. 25. —





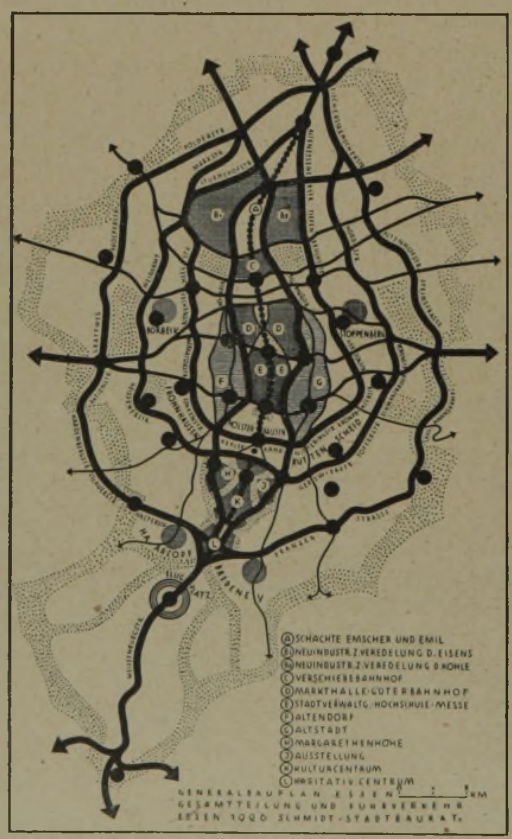


Abb. 2 (oben links). Bahnverbindungen.

Abb. 3 (oben rechts). Grünzüge.

Abb. 4 (links). Ges.-Teilung u. Fuhrverkehr.

Abb. 5 (hierüber). Lagebeziehungen der Ruhrstädte.

facht werden. (Durchschnittskopfstärke der Arbeiterfamilie.) Es wäre dann noch leichter zu erkennen, was es z. B. für Essen bedeuten würde, wenn die 5 · 40 000 = 200 000 Angehörigen Krupp'scher Arbeiterfamilien auf anderweitige Erwerbsgrundlage gestellt werden müßten.

Einen übersichtlichen und schlagenden Ausdruck erhält das Ergebnis einer Bedarfsnachweisung in graphisch-statistischer Form, wie sie Abb. 11, S. 174, zeigt. Wir erkennen hier in der ersten Säule die innerhalb des Stadtgebietes Essen bisher für einen endgültigen städtebaulichen Zweck in Anspruch genommenen Flächen in verschiedener Schattierung dargestellt. Fast die Hälfte des Essener Stadtgebietes ist hiernach noch „jungfräuliches" Gelände, und der flüchtige Betrachter könnte hieraus den Schluß ableiten, daß noch auf ungezählte Jahre hinaus Essen mit Flächenvorrat versorgt sei. Er hätte hierbei jedoch vergessen, daß eben zu dem Bestand zunächst noch die Deckung des bereits jetzt schon vorliegenden „Bedarfs" hinzukommen muß, der sich — wie in der oben angezogenen Veröffentlichung nachgewiesen wurde — teils rechnerisch, teils erfahrungsmäßig er-

Abb. 6. Plan der Bevölkerungsdichte.
(Ein Punkt 200 Einwohner.)

Abb. 7. Belegschaftsstärke der großen Essener Industrieflächen. (Ein Punkt 200 Arbeiter.)

mitteln läßt. In der zweiten Säule ist dieser „Bedarf" dem „jeweiligen Bestand" hinzugerechnet und man sieht, daß hierdurch sich die Säule bereits bis fast an die Grenze des verfügbaren Flächenraumes vorschiebt. Geht man von der so geschaffenen Basis aus — was in der dritten Säule geschehen ist — und gibt der Restfläche eine Einteilung, die der jährlichen Erweiterung durch die natürliche Bevölkerungszunahme entspricht, so erkennt man, daß der Flächenraum innerhalb des Stadtgebietes Essen bereits nach zwölf Jahren erschöpft wäre. Es muß also bei der weiteren Bearbeitung neuer Flächenvorrat außerhalb der derzeitigen Stadtgrenzen in Anspruch genommen werden.

Abb. 8.
Jetz. Übersichtsplan von Essen.

Nun beginnt die eigentliche Planungsarbeit mit der Frage: W o soll der bereits vorliegende Bedarf an den verschiedenen Flächen in Anspruch genommen und gesichert werden und w o der später auftretende Bedarf infolge „Erweiterung", besser gesagt infolge Bevölkerungszunahme? (Darüber, welche verschiedenen Flächenarten hier in Frage kommen und wie die Sicherung des Bedarfs rechtswirksam zu gestalten ist, habe ich versucht, in Wirtschaftsbeilage Nr. 10 u. 14 der „Dtsch. Bauztg.", Jg. 1926, einen Nachweis zu führen.)

Hier gilt es nun, die Generalidee zu finden, die die große Ordnung des Ganzen übernimmt und die für die gesamte Flächenverteilung im einzelnen richtunggebend auftritt. Ein gedanklicher Vorgang muß einsetzen, der die physikalischen, wirtschafts- und bevölkerungspolitischen Gegebenheiten sowie die in ihr schlummernden Möglichkeiten zu einer Einheit zusammenfaßt und sie in wechselseitiger Durchdringung und Befruchtung zu einem greifbaren Planbild ausreifen läßt.

Bei dem Beispiel Essen war die Aufgabe insofern besonders schwierig, als es sich einmal nicht um eine gewachsene Stadt, sondern um ein mehr oder minder zufällig zusammengewirbeltes Konglomerat der verschiedensten Siedlungselemente handelt, zum anderen diesem Gebilde durch den Abbau der Krupp'schen Fabrik mit einem Schlage sein wirtschaftliches Rückgrat gebrochen wurde.

Sollte hier Neues entwickelt werden, so war es vor allem zunächst wichtig, sich über die Lagebeziehung des Raumes Essen innerhalb seiner Nachbarschaft im rhein.-westfäl. Industriegebiet Klarheit zu verschaffen. Die Abb. 6, oben, zeigt hierzu folgende Situation:

Essen liegt auf einer vom Rhein (Düsseldorf) zur

Lippe (Dorsten) von Süd-West-Süd nach Nord-Ost-Nord ziehenden Hauptrichtungslinie. Sozusagen als Portale ergeben sich zum Rhein hin Kettwig, zur Lippe hin Horst. Es legen sich korrespondierend an: einmal Gladbeck und Buer, zum anderen Rotthausen und Gelsenkirchen zur Lippe hin, Mülheim und Werden-

3. dem Raume Essen
4. einem zweiten Zwischenglied (Rotthausen, Kray, Steele, Kupferdreh)
5. dem Raume Bochum
6. einem dritten Zwischenglied (Castrop, Langendreer, Witten), endlich
7. dem Raume Dortmund.

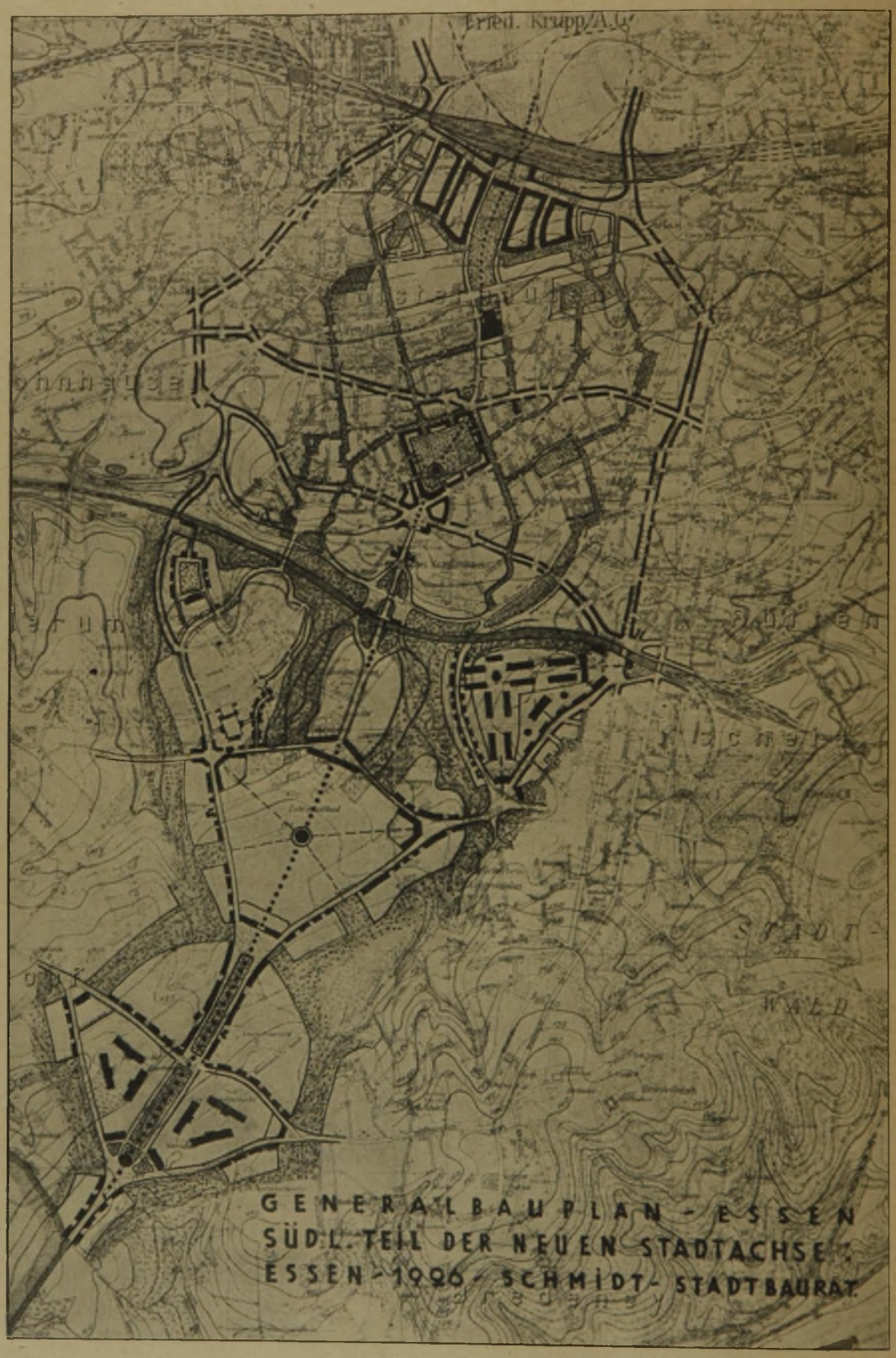


Abb. 9.

Land zum Rhein hin. Die zu dieser ersten Richtung senkrecht gerichtete zweite Richtung wird dargestellt durch die Folge:

1. Ruhr- und Kanalmündung (Hamborn, Ruhrort, Duisburg)
2. einem ersten Zwischenglied (Sterkrade, Osterfeld, Oberhausen, Mülheim)

Während innerhalb der parallelen Städtereihe Essen nach Düsseldorf zielt, zielt Bochum nach Elberfeld-Barmen und Dortmund nach Hagen.

Gab diese Überlegung bereits die für die Generalidee so überaus wichtige Hauptentwicklungsrichtung und die Begrenzung im großen, so war es noch er-

forderlich, den Verlauf der Schwerpunktlinie im einzelnen aufzusuchen und dem zu entwickelnden Organismus eine natürliche und organische Begrenzungslinie im einzelnen zu geben. Hier enthielten die Gegebenheiten der Bestandspläne wichtige Fingerzeige, indem sowohl der physikal. Höhenplan als auch der Plan der Bevölkerungsdichte ganz augenfällige Parallelen zu der großen, von Nord-Ost-Nord nach Süd-West-Süd weisenden Richtung aufwiesen. Das Krupp'sche Werk, inmitten der Schwerpunktlinie gelegen, nimmt hierbei den größten Teil der oben genannten Mulde ein und hat den Kristallisationspunkt zu der ringsherum angesetzten Bevölkerung gebildet.

Um hieraus das Fazit für den Verlauf einer neu festzulegenden Schwerpunktlinie des Organismus Essen zu ziehen, war es notwendig, mit einer überkommenen Vorstellung zu brechen: Das verhältnismäßig kleine Gebiet von Essen-Altstadt hatte kurz vor dem Kriege und während desselben Gebiete eingemeindet, die ihrer Flächenausdehnung nach um ein Vielfaches größer waren als der Kern und die zum Teil auch in Bevölkerungs-Zahl und -Dichte bereits fast gleichwertige Faktoren darstellten. Die Achse des alten Essen bildete die historische Straße von der Lippe zur Ruhr, von Horst nach Werden. Es mußte erkannt werden, daß diese Achse, die für einen flüchtigen Beschauer den äußerlichen Vorteil hat, so schön parallel mit dem Kartenrand von Norden nach Süden zu verlaufen, für den größeren Raum, für den neuen Begriff Essen, nicht mehr ihre frühere Bedeutung haben konnte. Sollte der zu entwickelnde neue Organismus nicht ein für allemal an einer unglücklichen Einhüftigkeit kranken, mußte eine neue Schwerpunktlinie aufgezeigt werden. Sie ist in den Plänen der schon erwähnten Abb. 1 u. 6—8 eingetragen, aus denen wohl — auch ohne besondere Beschreibung — ihr Verlauf klar hervorgeht und seine Begründung findet.

Abb. 10.
Generalbauplan
von Essen.
Altstadt.

Die Begrenzung des neuen Organismus mußte da gesucht werden, wo durch die Zufälligkeit der Entwicklung sich draußen in der Örtlichkeit noch zusammenhängende Freiflächenstreifen finden ließen. Sie ist als Grünband von wechselnder Breite gedacht, das zwar ein molluskenhaftes Ineinanderfließen der benachbarten, städtebaulichen Lebewesen verhindert, ohne sie

jedoch — da die Erholungsfläche beiden Angrenzern zugute kommt — im eigentlichen Sinne zu trennen. Hierbei war ferner noch Bedacht darauf zu nehmen, daß beiderseits der Schwerpunktlinie etwa gleich viel Fläche für den neuen Organismus gefunden wurde, und zwar hierunter auch solche Fläche, die durch bisher dünne Besiedlung für die kommende „Erweiterung" die notwendige Vorratsergänzung brachte. Die hierdurch bedingten Grenzkorrekturen gehen aus den Abb. 6—8 deutlich hervor.

War somit der Bauplatz nach Form und Größe geklärt, so war nunmehr die Frage zu beantworten: Welche wirtschaftliche Grundlage soll der neue Organismus besitzen und wie sollen die Beziehungen der Dreizahl: Arbeit, Wohnung und Erholung eine befriedigende Lösung finden?

Der Raum Essen hat sich sozusagen mühelos auf Grund des riesigen Monopolbetriebs der Krupp'schen Werke zu einem Gebilde von rund 600 000 Menschen entwickelt. Hier hieß die Grundfrage: Wird Essen überhaupt auf die Dauer Arbeitsgelegenheit für diese 600 000 Menschen bieten können, die man plastischer noch (nach Abzug von rund 20 v. H. für Handel und Verwaltung) als 100 000 Arbeiterfamilien bezeichnen kann? Es war hier notwendig, ganze Arbeit zu machen und vor Möglichkeiten großen Formates nicht ängstlich die Augen zu verschließen. Die Zukunft industrieller Entwicklung liegt in der Hauptsache in der Veredelung der Rohstoffe und dem sogenannten vertikalen Ausbau: Verfeinerung, Synthese, Ausnutzung der Nebenprodukte, Wärmewirtschaftlichkeit und Frachtersparnis. Es war hierzu notwendig, die Frage zu stellen, ob es überhaupt, bei dem Zug des Eisens zur billigen Frachtbasis des Rheins, bei dem Zug der Kohle nach dem Norden, möglich sein würde, in Essen auf die Dauer größere Industrie zu halten.

Wenn Essen sich nicht selbst aufgeben will, mußte diese Frage mit Selbstverständlichkeit dahin beantwortet werden, daß es notwendig ist, trotz aller Ungunst der Verhältnisse durch bewußt zu schaffende Kompensationen Essens Industrie im weitesten Maße zu erhalten. Sie mußte aber auch ferner dahin beantwortet werden, daß es notwendig ist, die vorhandene Industrie, soweit erforderlich, von unwirtschaftlichem Ballast zu befreien, ihr neue Entwicklungs- und Ausdehnungsmöglichkeit zu geben.

Es wäre vermessen, nun zu glauben, durch städtebauliche Arbeit wirtschaftliche Entwicklungen unmittelbar aktiv beeinflussen zu können. Die städtebauliche Aufgabe kann hier wie überall nur lauten, Möglichkeiten offen zu halten, Wege zu bereiten, um wahrscheinlichen Entwicklungen freie Bahn zu schaffen. Es mußte darauf Bedacht genommen werden, daß die zu schaffende Form auch für den Fall einer anderen, unerwarteten und unwahrscheinlichen Entwicklung einen möglichst vielseitigen Rahmen abgibt. Demgemäß wurde in die weitere Planung zwar die Möglichkeit eingeführt, die Firma Krupp an eine neue Stelle, die ebenso wie die bisherige in der Schwerpunktlinie des Organismusses Essen liegt, allmählich herauszuverlegen. Hierdurch wäre es möglich, die weitläufig gewucherte Form des alten Monopolbetriebs zugunsten eines streng rationell, auf Konkurrenz abgestellten und neu aufzubauenden Betriebes allmählich zu verlassen und die neue Anlage durch modernen Ausbau der Verkehrswege günstiger zu stellen. Sie könnte alsdann einmal mit einer entwicklungsfähigen Kohlenbasis, zum anderen mit einer neu zu entwickelnden Kohlenverfeinerungsindustrie unmittelbar verbunden werden. An das gleiche neu zu gestaltende Verkehrsnetz könnten endlich für diesen angenommenen Wahrscheinlichkeitsfall der neue Güterbahnhof und die neue Großmarkthalle als neues Handelszentrum angeschlossen werden. Für den unwahrscheinlichen Fall aber, daß das Krupp'sche Werk sich an alter Stelle durch Einschränkung und Umbau umstellen würde, würde alsdann die freigehaltene Fläche neu in Essen anzusetzenden Industrien zugute kommen können. Alles dies wäre natürlich einer Entwicklung von Jahrzehnten vorzubehalten, wobei jedoch eins wichtig erscheint, daß diese mögliche neue wirtschaftliche Basis ebenso wie die bisherige in der genannten Schwerpunktlinie liegt. Der zu entwickelnde Organismus wird also dann die größtmöglichste Wahrscheinlichkeit der Richtigkeit haben, wenn er in den Beziehungen der Wohn- und Erholungsflächen hierauf Rücksicht nimmt.

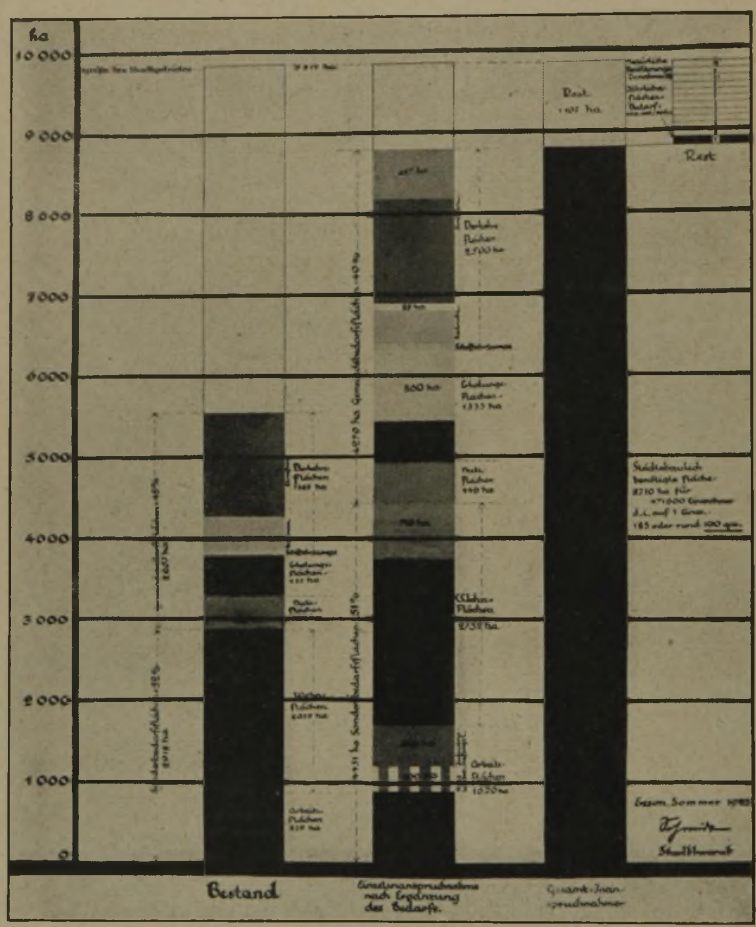


Abb. 11. Bedarfsnachweisung in graphisch-statistischer Form.

Demgemäß ist der Versuch gemacht worden, die Siedlungsstruktur, das Netz der Erholungsflächen und das Bahnnetz klar und organisch im Sinne der gefundenen Richtlinien zu entwickeln. (Vgl. die Abb. 2—4, S. 170.)

Zunächst ist der drohenden Einhüftigkeit durch eine vollständig neue Gestaltung der Verkehrszüge im nördlichen Stadtgebiet — vor allem zwischen Kanal und Emscher — abgeholfen. Es ist herausgearbeitet, daß siedlungstechnisch — entspr. der vorhandenen Bevölkerungsdichte — in dem Organismus Essen dem Stadtteil Altstadt völlig gleichgeordnet der Stadtteil Altendorf liegt, beide zusammengefaßt durch den in der Mitte gelegenen Stadtteil Karnap, Altenessen auf der einen, Holsterhausen auf der anderen Seite.

In gleicher Weise ist eine Neueinstellung gegenüber den großen Erholungsflächen eingetreten. Es ist herausgearbeitet worden, daß der Borbecker Park genau korrespondierend mit dem Hallopark liegt, das Bergeborbecker Mühlental mit dem Altenessener Bernetal, der Friedhof Schönebeck mit dem Friedhof Huttrop,

das Tal des Rossenbaches mit den Tälern des Ruther- und Wolfsbaches usw. Hierdurch hat Essen, was man so sagt, ein neues Gesicht erhalten, neue Beziehungen wurden klar.

Ein Organismus gestaltete sich, der sein verstärktes Gerippe findet in der Fortentwicklung vorhandener Ansätze im Bahn- und Straßennetz zu einem System hufeisen- und x-förmiger Verkehrsbeziehungen. Einzelheiten würden hier zu weit führen. Nur auf eins sei kurz hingewiesen, daß auch die gerade in Essen so prekäre Frage der Personenbahnhöfe völlig neue Lösungsmöglichkeiten erhielt. So würden z. B. „Essen-Hbf." und „Essen-West" als „Altstadt-Süd" und „Altendorf-Süd" zu Lokalbahnhöfen werden, in denen aller Ortsverkehr (Vorortsverkehr) hält, während in dem dazwischen, im Gelände des Schederhofes, anzulegenden neuen Fernbahnhof neben dem lokalen auch der Fernverkehr halten würde. Hier wäre dann auch vielleicht später einmal, so wie in Berlin, Friedrichstraße, der Übergang auf eine in der neuen Schwerpunktlinie offen zu haltende Schnellbahn gegeben.

War so der Organismus gestaltet in bezug auf seine primitive Grundsätzlichkeit: Arbeit, Wohnung, Erholung, so galt es noch, die Besonderheit für das neue Lebewesen aufzuweisen, dem Begriff Essen eine neue Richtung, gewissermaßen eine neue schlagkräftige Parole zu geben.

Auch hier kamen die natürlichen Gegebenheiten der Absicht entgegen: Wir sahen Essen liegen auf der Linie Rhein—Lippe oder Düsseldorf—Dorsten. Diese Tatsache bildet für die neue Parole den denkbar besten Wegweiser: der Rhein als Symbol alter echter Kultur, sonniger Lebensfreude, all' dessen, das den „Sonntag" des menschlichen Lebens im besten Sinne ausmacht, und die Lippe als Symbol neuster Erschließungs- und Arbeitsmethoden im Bergbau, neuster, großzügiger Erfassung des „Werktags". Hier liegt die große besondere Aufgabe Essens in der Entwicklung eines Ausgleichs von Kultur und Arbeit, einer Brücke vom Alltag zum Sonntag des menschlichen Lebens, einer Versöhnung und Heiligung des modernen Arbeitsmenschen, in der Neuprägung des großen Zieles, das bereits den mit der Entwicklung Essens verbundenen Männern Alfred Krupp und Carl Ernst Osthaus, wenn auch vielleicht in anderer Weise, vorschwebte.

Es kam nun darauf an, diese neue Besonderheit, diese Generalidee auch planmäßig festzulegen und gewissermaßen in nüchterne städtebauliche Arbeit zu übertragen. Dieses konnte dadurch geschehen, daß außer für den neuen Arbeitskern in der neuen Schwerpunktlinie auch Raum geschaffen wurde für diejenigen Elemente, die geeignet sind, Essen diese neue Besonderheit zu geben.

Abb. 12. Teilbebauungsplan für die Altstadt.

Sie seien im Anschluß an die Abb. 4, S. 170, kurz in der Richtung von Norden nach Süden aufgezählt: Es folgt hier auf das neue Industrie- und Wirtschaftszentrum die alte Krupp'sche Fabrik. Sie könnte, sofern eine vollständige oder teilweise Verlegung nicht in Frage käme, statt ihrer bisherigen trennenden Funktion ein Element der Zusammenfassung beider Stadthälften werden. Sie könnte ganz allmählich — mit Fortschreiten der Herausverlegung — Elemente aufnehmen, die dem neuen Organismus ein kulturelles und kommerzielles Zentrum abgeben könnten: Die Krupp'schen wissenschaftlichen und Versuchs-Anstalten als Grundstock einer techn. Hochschule, das Hauptverwaltungs-

gebäude als Zentrum städtischer Verwaltung, gleichmäßig günstig gelegen für alle Bürger Essens, im Gegensatz zu dem derzeitigen, exzentrisch gelegenen Rathaus, ein Teil der großen Hallen als Grundlage einer nach Branchen geordneten Dauermustermesse, ein anderer Teil umgebaut zu Turn- und Schwimmhallen, verbunden durch Grünanlagen mit den vorgenannten Anlagen und den im Gebiet des alten Versuchsschießplatzes anzulegenden Spielplätzen. Das Gelände des Schederhofes (vgl. Abb. 9, S. 172, u. Abb. 12, S. 175) gibt Raum für einen Bahnhofsvorplatz großen Stils mit zentral gelegenen Hotelbauten, Kongreß-Sälen u. dgl., verbunden hiermit durch einen monumentalen Grünzug, an beherrschender Stelle gelegen das neue Theater, weiter südlich inmitten eines großen zentral gelegenen Parkes die neue Holsterhauser Kirche. Endlich als Ausgangspunkt für die Erschließung des neuen Südgeländes der Rembrandtplatz. Vor ihm liegt, verbunden durch breite Grünbänder (Haumannshof, Mühlbachtal, Krupp'sche Anlagen), korrespondierend links das Ausstellungsgelände, rechts die Margarethenhöhe, axial das Plateau der Lührmann-Stiftung als Vorhof des dahinter aufgebauten beherrschend gelegenen Geländes zwischen Norbert- und Sommerburgstraße. Hier ist der ideale Platz für ein neues großes Kulturzentrum, das in gleicher Weise der Seele und dem Körper dienen kann, das die Besonderheit Essens besonders eindringlich verkörpert und das nicht nur die Stadtteile Essens zusammenzufassen geeignet wäre, sondern auch die dem großen Begriff Essen verwandten Nachbarn. Noch einen Schritt weiter südlich an der Kreuzung zwischen Meisenburg- und Hatzperstraße endlich ist Raum für ein neues karitatives Zentrum in weiträumiger und landwirtschaftlicher Form, das zu dem, ebenfalls in der Schwerpunktlinie gelegenen, in städtischer Form gehaltenen Krankenhause hinübergrüßt.

So durchdringt die Generalidee den ganzen Organismus und wirkt sich ebenso wie in den generellen Plänen (vgl. Abb. 1) auch bis in alle einzelnen Bebauungspläne aus. Als Beispiel hierfür sei zum Schluß noch in Abb. 10, S. 173, der Plan der Altstadt gezeigt. Es wird unschwer in dem dargestellten Gebiet die entsprechende Figur aus Abb. 7, S. 171, wiedererkannt werden. Der gesamte große Durchgangsverkehr fließt demgemäß um die eigentliche Altstadt herum, so daß die dargestellten Veränderungen im Straßennetz sowie die wenigen Durchbrüche nur den verschiedenen Arten des Ortsverkehrs und sonstigen besonderen örtlichen Zwecken zu dienen bestimmt sind. Sowohl bei diesem Plan als auch bei dem Plan der Abb. 12, S. 175, sind auf Grund besonderer eisenbahntechnischer Planungen Begrenzungslinien für die Bahnanlagen eingetragen, die in ihren Einzelheiten auch wiederum nur auf Grund der in Abb. 9 entwickelten Generalidee gefunden werden konnten.

Wenn diese Zeilen den Anstoß geben würden, auch die bei anders gelagerten Aufgaben gemachten praktischen Erfahrungen über die „Generalidee" der Öffentlichkeit zuzuführen, so wäre ihr Zweck erfüllt, zu ihrem kleinen Teil beizutragen an der großen, nur in gemeinsamer Arbeit zu lösenden Aufgabe des Neubaus unserer Städte. —

Vermischtes.

Schaffung von wissenschaftlichen und praktischen Straßenbau-Forschungsstellen. Auf Veranlassung einer Reihe Nord- und Nordwestdeutscher Straßenbauverwaltungen, die mit dem Ersuchen um Schaffung eines Straßenbau-Forschungsinstitutes an die „Studienges. f. Automobilstraßenbau" herangetreten war, hat diese die Angelegenheit zu der ihrigen gemacht und entspr. Anträge an die in Frage kommenden Ministerien gerichtet. Das preuß. Ministerium für Wissenschaft, Kunst und Volksbildung hatte daraufhin Vertreter des Reichsverkehrsministeriums, des Reichsfinanzministeriums, des preuß. Finnanzministeriums, des Ministeriums für Landwirtschaft, Domänen und Forsten, des Materialprüfungsamtes Dahlem und endlich der Studiengesellschaft zu einer Besprechung der Angelegenheit im August d. J. eingeladen.

Von dem Vorsitzenden Minist.-Rat Dr. von Rottenburg vom Kultusministerium, wurde die große Bedeutung der Angelegenheit hervorgehoben. Sowohl die Landstraßen, wie auch die städt. Straßen — auf beide müsse sich die Forschung erstrecken — seien zumeist dem gesteigerten Kraftwagenverkehr nicht gewachsen, für einen solchen Verkehr auch garnicht gebaut, ganz abgesehen von der Vernachlässigung der Unterhaltung während der Kriegs- und Nachkriegsjahre. Die Frage sei besonders aktuell, weil der Straßenbau, bei dem die Arbeitslöhne eine verhältnismäßig große Rolle spielen, in dem Programm der produktiven Erwerbslosenfürsorge voraussichtlich in vorderer Linie stehen werde.

Nachdem durch Geh. Reg.-Rat Prof. Dr.-Ing. E. h. Brix, Vors. der Studiengesellschaft, die Aufgaben einer solchen Forschungsstelle dahin festgelegt worden waren, daß sie sich darauf erstrecken müßten:

1. die Untersuchungsmethoden für das Straßenbaumaterial zu verbessern,
2. die zweckmäßigsten Straßenbaukonstruktionen zu ermitteln,
3. die mechanischen und maschinellen Methoden des Straßenbaues zu vervollkommen,

wurde festgestellt, daß von sämtl. Anwesenden die Bedürfnisfrage für solche Forschungsstellen bejaht wurde. Man hielt es fernerhin für zweckmäßig, die Forschungsarbeiten zu dezentralisieren und dort auszubauen, wo bereits Ansätze vorhanden seien, in erster Linie also an den straßenbautechn. Laboratorien der Techn. Hochschulen in Zusammenarbeit mit den Materialprüfungsämtern. Die Arbeiten der einzelnen Forschungsstellen seien jedoch unbedingt in einer Dachformation zusammenzufassen, der die Vereinheitlichung der Prüfungsmethoden, die Zuteilung des Aufgabenkreises, sowie die Sammlung der Lösungen und ihre Veröffentlichung und endlich eine enge Fühlungnahme mit den maßgebenden Behörden als Aufgabe zufällt. Als am geeignetesten für eine derartige Zentralstelle wurde die Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau anerkannt.

In der Vorstandssitzung der Studiengesellschaft Ende August erstattete Geheimrat Otzen Bericht über den Verlauf der Besprechung. Von sämtlichen Rednern wurde einmütig die Wichtigkeit und Zweckmäßigkeit eines solchen Forschungsinstituts zum Ausdruck gebracht, so daß der Vorstand nach kurzer Debatte beschloß, im Rahmen der Studiengesellschaft einen in engen Grenzen zu haltenden „Ausschuß für wissenschaftliche und praktische Straßenbauforschung" einzusetzen. Der Vorstand erachtet es ebenfalls als wünschenswert, daß die Forschungsarbeiten an mehreren über das ganze Reich verteilten Forschungsstellen geleistet werden sollen, um in ihrer Gesamtheit zusammengefaßt zu werden von der Studiengesellschaft als geistigem Mittelpunkt. Als Forschungsstellen sind vorläufig in Aussicht genommen die Techn. Hochschulen: Hannover, unter Leitung von Geh. Rat Otzen; Charlottenburg, Dr. Schenk; Stuttgart, Prof. Dr.-Ing. Neumann; Karlsruhe, Prof. Hoepfner und Darmstadt, Prof. Steuer. —

Eröffnung der direkten Schnellbahnverbindung vom Osten nach dem Westen über das Gleisdreieck in Berlin. Im Herbst 1912 war die direkte Zugverbindung zwischen dem Osten und Westen durch den Unglücksfall auf dem Gleisdreieck bis auf weiteres eingestellt worden. Der Umsteigebahnhof „Gleisdreieck" trat dafür in der bisherigen Form in Betrieb. Jetzt ist die neue Verstärkungslinie vom Wittenbergplatz bis Bahnhof Gleisdreieck in Betrieb gestellt worden, mit deren Hilfe nunmehr wieder ohne umzusteigen die Verbindung vom Westen nach dem Osten möglich ist. Die Verstärkungslinie stellt ein neues Gleispaar zwischen den Bahnhöfen Wittenbergplatz und Gleisdreieck dar. Während die alten Gleise durch die Kleist- und Bülowstraße führen, verfolgen die neuen den Weg Kleiststraße—Nollendorfplatz—Motzstraße—Kurfürstenstraße. Das neue Gleispaar hat die Übergangsrampe in dem nicht durch Querstraßen unterbrochenen Häuserblock zwischen Kurfürsten- und Steglitzer Straße einerseits und Potsdamer- und Dennewitzstraße andererseits. Die neue Strecke besitzt zwei Untergrundbahnhöfe: einen zweigeschossigen auf dem Nollendorfplatz und einen in der Kurfürstenstraße an der Potsdamer Straße. —

Inhalt: Generalidee und Generalbauplan. — Vermischtes. —

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