# STADT UND SIEDLUNG DBZ

STADT- UND LANDESPLANUNG
VERKEHRSWESEN 65. JAHR 1931
VERSORGUNGSANLAGEN 16. DEZEMBER

BEILAGE ZUR DEUTSCHEN BAUZEITUNG NR. 101·102 ST NR. 18

HERAUSGEBER • PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN
ALLE RECHTE VORBEHALTEN • FÜR NICHT VERLANGTE BEITRÄGE KEINE GEWÄHR BERLIN SW 48


## DER GEPLANTE UMBAU DES MÜHLENDAMMES
### UND DIE ERHALTUNG ALTSTÄDTISCHER KULTURWERTE IN BERLIN


VON KGL. BAURAT DR.-ING. E.H. KARL BERNHARD, BERAT. INGENIEUR, BERLIN • 9 ABBILDUNGEN


Die Frage der Notwendigkeit des Umbaues der wasser- und straßenbaulichen Anlagen am Mühlendamm in Berlin, durch die der Berliner Altstadt große Opfer an architektonischen Kulturwerten zugemutet werden, ist vielfach erörtert worden. Dabei ist auch vom Verfasser[1]) der von vielen geteilte Standpunkt vertreten, daß die zugrunde gelegten Verkehrsbedürfnisse erheblich überschätzt werden und bei der traurigen Wirtschaftslage noch reichliche Frist vor der Verwirklichung der Pläne vorhanden ist, um diese nach allen Richtungen nachzuprüfen. Inzwischen ist die Frage auch Gegenstand eines von der preußischen Akademie des Bauwesens erstatteten Gutachtens geworden[2]). Bei der großen Wichtigkeit der geplanten Umbauten erscheint es angebracht, die Ergebnisse dieser Begutachtung nochmals einer freimütigen Besprechung in technischer Hinsicht kurz zu unterziehen und einen Vorschlag zu veröffentlichen, der der Wirklichkeit unserer Zeit mehr Rechnung trägt, als die der Akademie vorgelegten Entwürfe.

Der jetzige Zustand am Mühlendamm ist vor etwa 40 Jahren gelegentlich der Schiffbarmachung der Spree geschaffen. In der Zwischenzeit sind im Osten und Westen größere Hafenanlagen für die größeren Bedürfnisse des Wasserverkehrs hergestellt und für den Durchgangsverkehr der Teltowkanal erbaut. Für 1000-t-Kähne ist letzterer erforderlichenfalls ohne technische Schwierigkeiten und mit verhältnismäßig geringen Mitteln auszubauen. Solche großen Fahrzeuge brauchen selbst im Notfall innerhalb der Berliner Altstadt nicht zu verkehren; sie kommen nur für Kohlentransporte in Frage. Im Innern Berlins werden höchstens Getreidekähne oder Kähne mit Stückgut im Schnellverkehr verkehren. Dafür genügen die 600-t-Kähne, die in Wirklichkeit 750 t tragen[3]), für die die Spreeverbesserung vor 40 Jahren durchgeführt worden ist. Die Wasserstraßenverwaltung hat sich als Gegenleistung für die Beihilfe der Stadt Berlin zur Erbauung des Mittellandkanals verpflichtet, die Wasserstraßen zum West- und Osthafen für 1000-t-Schiffe auszubauen. Das genügt, da diese in der Hauptsache doch nur für Kohlen in Frage kommen. Die Hauptverbraucher sind die großen neuen Kraftwerke, nämlich „Klingenberg" vom Osten her und das soeben in Betrieb genommene Großkraftwerk West vom Westen her. Von der Oder kommende große Kähne zum Westen benutzen den Hohenzollernkanal über Hohensaathen und Oranienburg—Spandau. Tatsächlich ist nach den statistischen Angaben[4]) i. J. 1927 weniger schlesische Kohle durch den Mühlendamm als durch den Hohenzollernkanal gegangen, weil hierbei nur drei Schleusen gegen sechs durch den Mühlendamm nach Spandau zu passieren sind, dieser Weg also billiger und beliebter auch noch aus verschiedenen anderen Gründen ist.

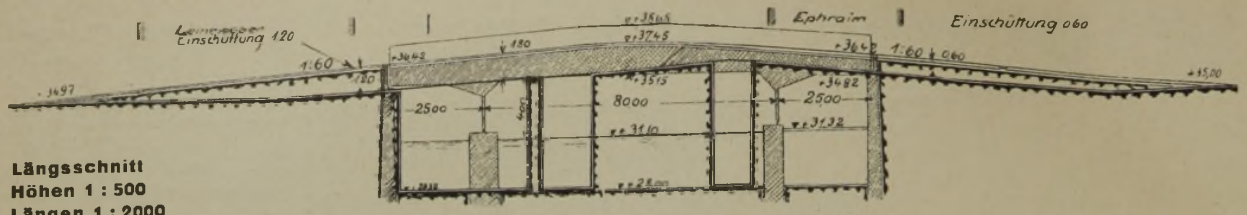
Während das Gutachten der Akademie hinsichtlich des Wasserverkehrs kaum eine Begründung der bezweifelten Notwendigkeit der Verdoppelung der Schleusenanlage zwecks Erhöhung ihrer Leistungsfähigkeit aufweist, ist die baukünstlerische sowie die brücken- und landverkehrstechnische Seite der Frage mit großer Ausführlichkeit und anerkennenswerter Gründlichkeit und Überzeugungskraft durchgeführt. Weist sie doch den kritischen Vergleich von allein sechs verschiedenen Brückenlösungen auf, der damit abschließt, daß der Entwurf I des städt. Tiefbauamtes (Abb. 1 und 2) zur Ausführung empfohlen wird. Dieser wie alle übrigen Entwürfe fußen aber auf den als unabänderlich festgelegten Programmforderungen des Wasserverkehrs. Der Schleusenvorhafen soll dabei mit einer Straßenbrücke von rd. 80 m Lichtweite und einer Straßenbreite von über 40 m im Zuge des Mühlendamms überspannt werden. Das erfordert die Beseitigung des Palais Ephraim, eines der hervorragendsten Baudenkmäler aus friderizianischer Zeit. Das Gutachten behauptet, daß andernfalls die Verkehrsverhältnisse zu Wasser und zu Lande wesentlich verschlechtert würden und daß auf den Mühlendamm stoßende Nebenstraßen, wie Burgstraße und Fischerstraße, abgeriegelt würden. Daß aber durch Entwurf I die jetzt am Mühlendamm endende Fischerbrücke, die über die Inselbrücke von SO her einem wichtigen uralten Straßenverkehr dient, kurz vor ihrem Ende, wenigstens nach dem Entwurf I, dennoch totgelegt wird, ist dabei nicht erwähnt.

Auch würde, sagt das Gutachten, bei anderen Lösungen als Entwurf I durch stärkere Einschüttung der Eindruck des Palais Ephraim noch wesentlich mehr leiden. Es muß aber noch darauf hingewiesen werden, daß bei Entwurf I neben der Hauptöffnung von 80 m Weite zwei kontinuierlich damit verbundene Seitenöffnungen von je 25 m sich ergeben, also auf 130 m Länge von der Ecke Poststraße an, vier Brückenhauptträger 1,20 m hoch aus der Straßenfahrbahn durchlaufend emporragen und daß deshalb das Palais Ephraim erst beseitigt und dann als Neubau zurückgesetzt werden soll. Das Gutachten hält diese Lösung für die natürlichste, namentlich auch im Hinblick auf die Bauausführung ohne erhebliche Verkehrsstörung. Nach Abbruch der Sparkasse und des Palais Ephraim soll stromab neben der jetzt bestehenden Brücke die Notbrücke errichtet, dann die alte Brücke beseitigt und an ihrer Stelle die stromauf gelegene Hälfte der neuen Brücke mit zwei Hauptträgern errichtet werden, um zunächst vorübergehend den ganzen Verkehr aufzunehmen. Die eine Hälfte wird also für den ganzen Straßenverkehr noch als zulässig angesehen, was für spätere Erörterung von Bedeutung ist. Nach Entfernung der Notbrücke wird dann die stromab gelegene Hälfte der neuen Brücke mit ihren zwei Hauptträgern aufgestellt.

Daß die wasserbaulichen und verkehrstechnischen Forderungen ohne Nachteil auch noch anders erfüllt werden können, ist der Gegenstand vorliegender Be-

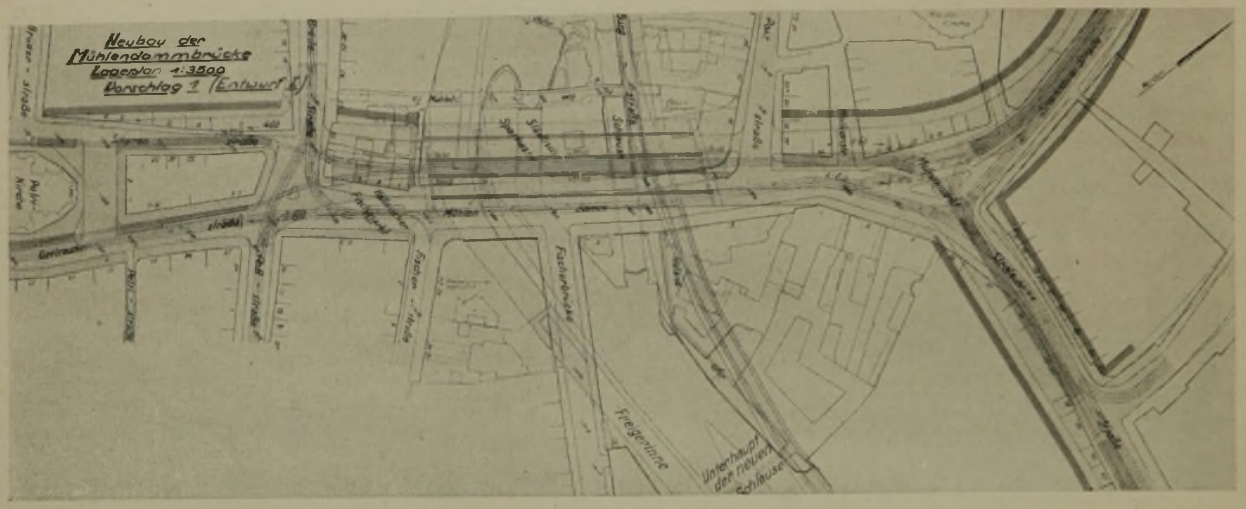
[1]) Zentralblatt der Bauverwaltung 1931, S. 75 ff.
[2]) DBZ „Stadt und Siedlung" 1931, Nr. 13, S. 107 ff.
[3]) Bei 2,5 m Tiefgang sogar 1000 t.
[4]) Vgl. Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1928.

1




Längsschnitt
Höhen 1 : 500
Längen 1 : 2000

2




**Projekt I des städt. Brückenbauamtes. Lageplan 1 : 3500**

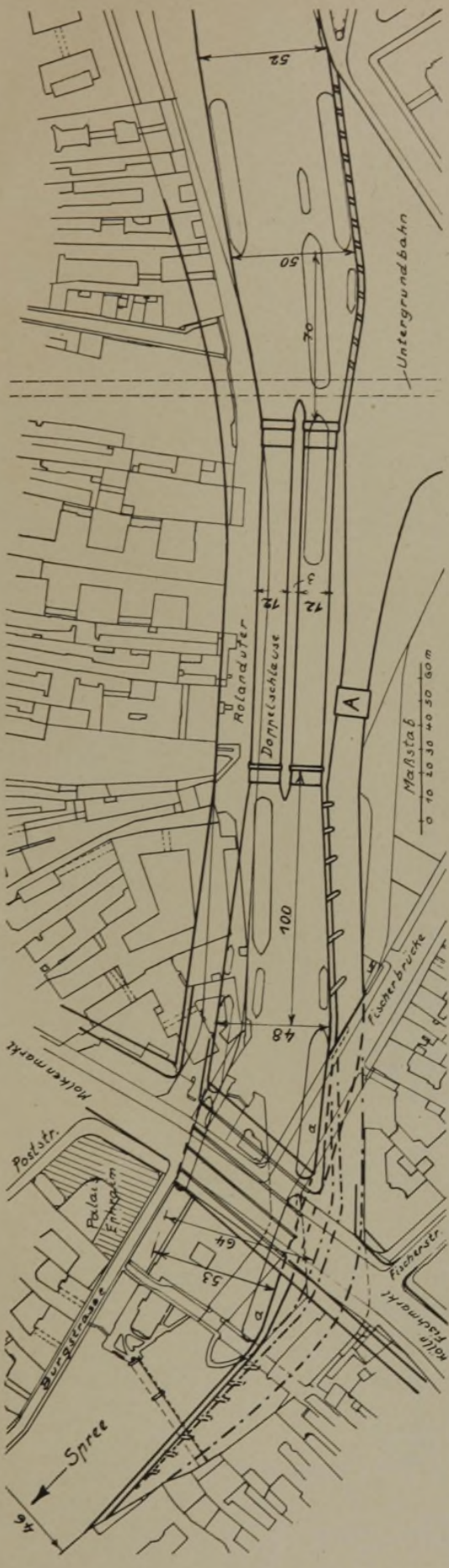
arbeitung des Verfassers. Bei dem Rückgang der Binnenschiffahrt in der Nachkriegszeit und besonders seit 1928 steht durchaus nicht fest, wie vielfach dem entgegen behauptet wird, daß mit Eröffnung des Mittellandkanals der Schiffsverkehr am Mühlendamm sich derart steigert, daß deshalb eine Doppelschleuse notwendig wird. Die schmale und stark gekrümmte Spree, am Dom eben 30 m breit und von durchaus nicht abbruchreifen Brücken überspannt, stellenweise mit 300 m Krümmungshalbmesser, ist auch nach Ansicht namhafter Wasserbauer überhaupt nicht fähig, einen der größeren Leistungsfähigkeit der dem Entwurf und Gutachten zugrunde gelegten Doppelschleuse am Mühlendamm entsprechenden Verkehr aufzunehmen.

Trotzdem soll doch in nachstehendem Gegenvorschlage von der Planung einer Doppelschleuse grundsätzlich hier ausgegangen werden. Nicht erforderlich aber ist, daß zwischen den beiden Kammern von 12 m Breite ein Raum von 11 m Breite vorhanden ist. Konstruktiv ließe sich bei Hubtoren diese Zwischenmauer in Stahlskelett mit wasserdichter Ausmauerung auf 3 m etwa einschränken, die gesamte Schleusenbreite von 35 auf 27 m Breite ermäßigen. Die Tatsache, daß Schleppzugschleusen mit ähnlich schmalen Mittelmauern bereits seit Jahrzehnten in einwandfreiem Betrieb sind, dürfte beweisen, daß auch betriebstechnisch gegen so schmale Mittelmauern Bedenken nicht zu erheben sind. Die Längenmaße der Schleusen sollen hingegen beibehalten werden.

Gespart werden kann m. E. im Zusammenhang hiermit beträchtlich an der Vorhafenbreite. Es ist nicht recht ersichtlich, weshalb der Vorhafen stromauf mit seinen 52 m Breite genügt, während für den Vorhafen stromab 67 bzw. 63 m verlangt werden. Unter Einführung neuzeitlicher motorischer fester Schleppvorrichtungen unter der neuen Mühlendammbrücke und Errichtung von Schlepperhäfen außerhalb der Fahrstraße ober- und unterhalb der Stufe läßt sich dieser Vorhafen immerhin einschränken, ohne den Verkehr zwischen den Schleusen und der nur 46 m breiten Spree stromab zu erschweren, wie die Stellung der Fahrzeuge in Abb. 3 veranschaulicht. Mit bereits im Schiffsverkehr erprobten und noch zu entwickelnden maschinellen Hilfsmitteln ist jedenfalls eine Beschleunigung und Regelung im schmaleren Vorhafen herbeizuführen und die gleiche Leistungsfähigkeit zu entwickeln wie in dem breiteren Vorhafen, wie er vielleicht im freien Gelände eines neuen Kanals ohne solche Vorkehrungen geboten erscheint. Hier ist eben eine Stelle, wo mit primitivem Schleppverkehr der Vergangenheit nicht mehr gerechnet werden darf und dessen Modernisierung vielleicht Gegenstand eines Wettbewerbes sein dürfte. Dabei ist auch zu berücksichtigen, daß große Schleusenabmessungen rasche Verkehrsabwicklung bewirken und infolgedessen geringere Beanspruchung des Vorhafens zur Folge haben.

Das Wehr ließe sich auch näher an die Unterhäupter legen und in einem hochgelegenen Raum alle Bedienungseinrichtungen für die gesamte Stauanlage derart zusammenfassen, daß von der Bedienungsstelle aus die Wasserstraße auf längere Strecke ober- und unterhalb der Schleusen übersehen werden kann, was auch für die Zulassung geringerer Breiten für die Vorhäfen spricht. So würde man die freie Wasserstraße unter der Brücke auf 53 m normaler Breite einschränken können, wie es in Abb. 3 dargestellt ist. Hier sei die Bemerkung eingeschaltet, daß, ohne an der grundsätzlichen Lösung der Brückenkonstruktion zu ändern, eine Vergrößerung der Stützweite nötigenfalls von 60 auf 70 m noch durchführbar ist. Dann verläuft die linke Uferlinie wie in Abb. 3 und 9 statt nach aa nach bb, neben der für 60 m und der des Entwurfs I nach cc angegeben ist. Ob hierbei erhebliche Vorteile für den Schiffsverkehr unter der Brücke zu erwarten sind, sei anderweitiger Prüfung vorbehalten. Jedenfalls ist die Möglichkeit, das rechte Ufer ohne Nachteil für den Schiffsverkehr vorzurücken, dem Vorschlage gutzuschreiben, daß an der Doppelschleusenbreite 8 m gespart werden können.

Auch der Umfluter läßt sich so gestalten, daß er vor der Brücke schon beendet ist und durch seitliche regulierbare Ausläufe den Schiffsverkehr durch Strömung weniger stört, als in den wasserbaulichen Grundlagen (Abb. 3 und 9) angenommen. Der Umfluter wird durch entsprechende Ausbildung des Leitwerks so in den Vorhafen geleitet, daß an den Liegestellen der Schiffe der ganze Vorhafenquerschnitt schon von einer gleichmäßigen, rein achsial gerichteten Längsströmung erfüllt ist. Ähnliche Wege sind ja bei verschiedenen Schleusen-Neubauten der letzten Zeit mit Erfolg beschritten worden. Nötigenfalls könnte ihre Brauchbarkeit auch im vorliegenden Fall durch einen




**Ges. Übersicht des Spreelaufes nach dem Einbau der Doppelschleuse mit ihren Uferstraßen rd. 1:2500**
A = Wehranlage und Schaltraum für Schleuse und Wehr

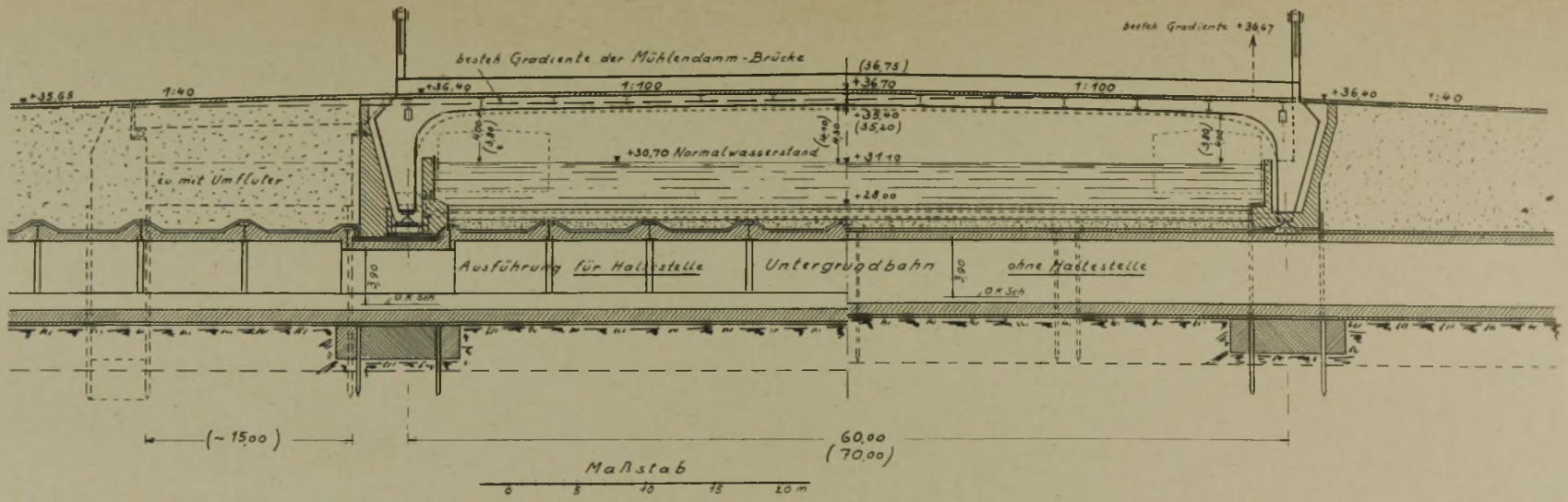
Modellversuch geprüft werden. Wenn aber doch an der Mündung des Umfluters stromab der Brücke festgehalten werden muß, so ändert sich an dem Vorschlag für die Brückenkonstruktion über dem Vorhafen selbst grundsätzlich nichts. Die Überbrückung des Vorfluters ändert auch an der Höhenlage der Straße nichts, da absolut keine Schwierigkeiten vorliegen, weil doch das gesamte Tragwerk unter der Fahrbahn verschwindet und es über dem Unterwasser reichlich Höhe hat (s. Abb. 4, punktiert). So bekommt die ganze Aufgabe ein anderes Gesicht und eine Lösung wird für den Straßenverkehr möglich, die so erhebliche Vorteile aufweist, daß eine Prüfung nicht von der Hand gewiesen werden kann.

Ferner soll in dem Gegenvorschlag (Abb. 9) dem beträchtlichen Anwachsen des Straßenverkehrs über und unter der Erde ebenfalls in vollem Maße Rechnung getragen werden. Es soll deshalb die Straßenbreite nach dem von der Akademie empfohlenen Entwurf I beibehalten werden d. h. zwei 8 m breite, dreispurige Fahrbahnen, getrennt davon die zweigleisige Straßenbahn von 3,8 m lichter Breite, sowie zwei Gehwege mit je 6 m Breite, und es soll ferner auch wie bei Entwurf I mit vier Hauptträgern die Überbrückung des Vorhafens bewirkt werden, wobei die Träger in gleichlaufender Höhe von 1,20 m aus der Fahrbahn emporragen. Der Verlauf der Straßenoberfläche und Bordschwellen schmiegt sich dann im Gegenentwurf engstens an die vorhandenen Verhältnisse an, so daß, wie Abb. 9 zeigt, sowohl das Palais Ephraim, Poststr. 16, und das Schwerinhaus, Molkenmarkt 3, die zu erhalten aus architektonischen Gründen dringend erwünscht ist, unverändert bleiben, sowohl der Lage als auch der Höhe nach, was im empfohlenen Entwurf I bezüglich der erstgenannten eben nicht der Fall ist.

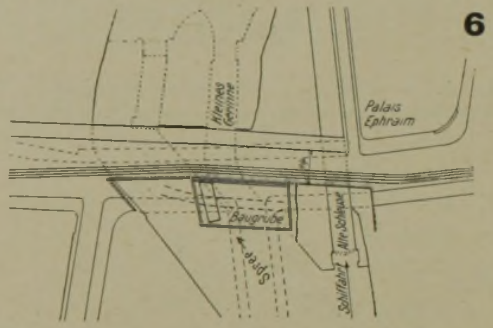
Von größter städtebaulicher Wichtigkeit ist, daß nach dem Gegenvorschlage des Verfassers die Höhenverhältnisse unverändert bleiben. Auch am Köllnischen Fischmarkt sind nur geringe Veränderungen in den Baufluchten nötig. Die Fischerstraße wird nicht abgeriegelt und die Möglichkeit gegeben, daß auch die Fischerbrücke nicht wie in dem durch das Gutachten empfohlenen Entwurf I vor dem Standesamt allein schon der Höhendifferenzen wegen aufhören muß, sondern, was eigentlich selbstverständlich nötig ist, nach wie vor in den Mühlendamm einmündet. Beide Straßen lassen sich dann einbahnig zwanglos, da keine über der Spree liegenden Hauptträger hindern, an die Brückenfahrbahn anschließen. Das städtische Gesundheitsamt dazwischen läßt sich im Untergeschoß leicht durch Abschneiden der Rundung der so gestalteten Straßenplanung anpassen. Gründungsgefahren kommen dafür nicht mehr in Frage. In städtebaulicher Hinsicht sind die Vorteile für den Straßenverkehr gegenüber Entwurf I (s. Abb. 1) doch ganz beträchtlich. Der Vorschlag weist geringste Eingriffe in die städtische Bebauung und Bebaubarkeit und damit ein Minimum an Grunderwerbskosten auf ohne jegliche Abriegelung von Straßen.

Die Brückenkonstruktion ist durch Einschränkung der Spannweite auf 60 bzw. 70 m statt der 80 m des Entwurfs I erheblich mehr den wirklichen Verhältnissen angepaßt. Das Gutachten der Akademie erwähnt mit Recht, daß eine Rahmenbrücke unter der Fahrbahn mit der Gradiente des Entwurfs I manche Vorzüge haben würde, aber für 80 m Spannweite der unzulässigen Durchbiegung wegen nicht ausführbar ist und die Durchführung der Untergrundbahn nicht zuläßt. Bei geringerer Spannweite jedoch und Anordnung von vier Hauptträgern, die 1,20 m in 0,95 m Breite über Fahrbahn emporragen, ist, wie der Vorschlag des Verfassers in Abb. 4 und 5 beweist, die Lösung mit Rahmen sehr wohl durchführbar und die Bauhöhe so niedrig, daß eine Änderung der Höhenlage vor dem Palais Ephraim überhaupt nicht und am Köllnischen Fischmarkt nur unwesentlich nötig ist. Die lichte Höhe ist unter der Brücke in der Mitte 4,50 m und an den Seiten 4 m, also überreichlich für die Schiffahrt. Bei einer Stützweite von 70 m dürfte es sich empfehlen, die lichte Höhe um 20 cm zu verringern, vgl. punktiertes Lichtprofil, was vom Schiff-

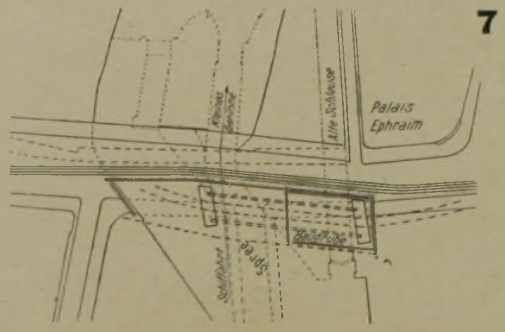
4a



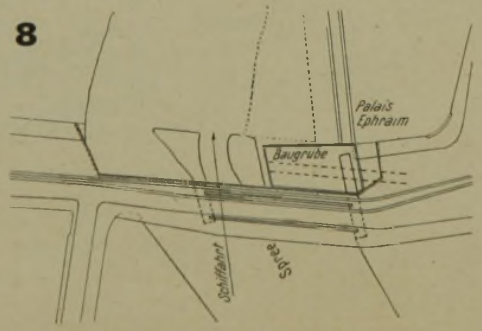

4b




6




7

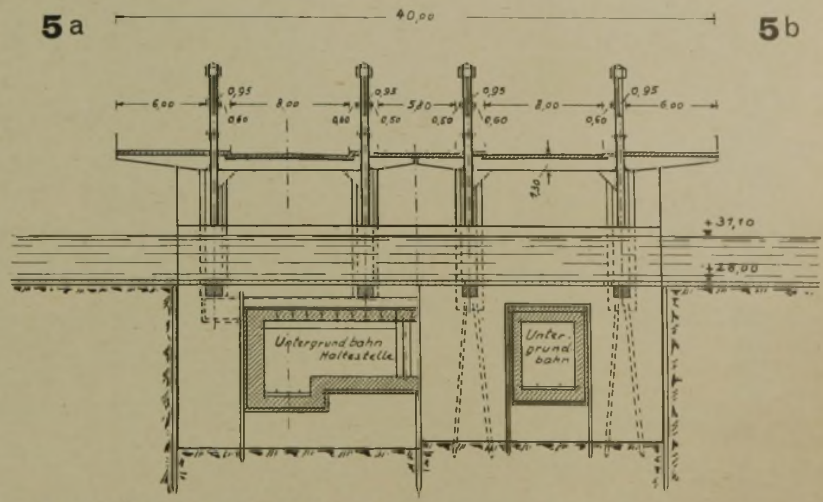



8

**4 Neuer Vorschlag für die bauliche Gestaltung der Brücke**
**Längsschnitt 1 : 500**

**6 Bauzustand I**
**7 Bauzustand II** } **bei der Ausführung**
**8 Bauzustand III**

5a




5b

**Querschnitt durch die Brücke 1 : 500**
a bei Annahme einer Haltestelle b ohne diese

**Lageplan des Mühlendamms nach neuem Vorschlag 1 : 2000**
a—a Uferlinie links bei 60 m Stützweite, b—b dgl. bei 70 m, c—c dgl. bei 80 m

fahrtsstandpunkte noch als zulässig angesehen werden kann. Im Bogen zwischen Riegel und Stützen des rahmenartigen Tragwerks läßt sich an der meistbeanspruchten Stelle an den Ufern das Stehblech auf 3,50 m Höhe bringen, wodurch allen statischen Ansprüchen bei hochwertigem Stahl vollauf genügt wird, da die Höchstspannung unter 2100 kg/cm² und die Durchbiegung in Brückenmitte für Verkehrslast 1/980 der Spannweite beträgt. Die Rahmenbildung empfiehlt sich schon bei 60 m Stützweite deshalb, weil ein gleich weit gespannter Balken eine Breite von 1,50 m über Fahrbahn erfordert, also 1,40 m an Gesamtbreite der Brücke mehr. Bei 70 m würde die Balkenkonstruktion noch breiter und die Durchbiegung das zulässige Maß überschreiten.

Des weiteren zeigt der Querschnitt (Abb. 5) die Anordnung der Untergrundbahn, deren Durchführung am Mühlendamm auch noch möglich sein soll. Da die Ausführung in zwei Hälften gedacht ist, liegt in jeder Hälfte ein Untergrundbahngleis. Die beiden Gleise lassen sich nach Bedarf für die weitere Strecke oder für eine Haltestelle (Abb. 5a und b) zusammenziehen. Sollte jedoch an einer Haltestelle unter dem Mühlendamm festgehalten werden müssen, so würde der Querschnitt sich nach Abb. 5a umbilden lassen und eine 50 cm tiefere Lage der Untergrundbahn nötig sein. Von konstruktiver Bedeutung für das Brückentragwerk ist die Anordnung eines einbetonierten und durch Betonpfähle gestützten Zugbandes, das die Rahmenauflager unter der durch Granitpflaster geschützten Flußsohle miteinander verankert, und zwar am beweglichen Lager mit einer durch Kupferfalze beweglich gemachten Fuge (Abb. 4). Für den Fall der Haltestelle würden die Pfähle für das Zugband nicht nötig sein, da man dieses dann unmittelbar auf die Tunneldecke legen kann. Statische Berechnungen haben ergeben, daß die Querschnitte und Durchbiegungen der Brückenhauptträger keinerlei Schwierigkeiten und Bedenken bereiten. Das Zugband ist angeordnet, lediglich um die Pfeilerbauten so schmal wie möglich gestalten zu können, damit ihre tiefe Gründung der Nachbarschaft am ungefährlichsten wird. Auch die Gründung an der wasserseitigen Ecke des Palais Ephraim läßt sich durchführen, wenn man zur Sicherheit das Verfestigungsverfahren, wie es beim Bau der Augenklinik an der Monbijoubrücke in Berlin erprobt worden ist, zu Hilfe zieht, um die Ecke des Palais zu schützen, was kaum 50 000 RM Mehrkosten verursacht und die entsprechende Sicherheit bietet.

Daß schließlich die Bauausführung dieses Vorschlages keine größeren Schwierigkeiten macht als bei Entwurf I soll durch Darstellung der einzelnen Bauzustände nachgewiesen werden. Da die zeitliche Einschränkung des Straßenverkehrs auf die eine Brückenhälfte beim Entwurf I als zulässig anerkannt ist, so ist danach das Maß der vorangehenden Einschränkung für die stromab gelegene Notbrückeneinrichtung in ihren Breiten auch für diesen Vorschlag festgelegt. Der Bauzustand I (Abb. 6) umfaßt: Bau der neuen Doppelschleuse und Wehr, Abbruch des alten Wehrs, alte Schleuse alsdann nur als Durchfahrt, Abbruch der städtischen Sparkasse und Verbreiterung des stromab gelegenen Teiles der alten Mühlendammbrücke zwecks Umgestaltung zur Notbrücke, Abbruch der Fischerbrücke und Neubau der einen Pfeilerhälfte der stromauf gelegenen Brückenhälfte nebst der Untergrundbahn und des Zugbandes bis zur Brückenmitte. Der Bauzustand II (Abb. 7) setzt voraus, daß die alte Schleuse zunächst außer Betrieb kommt und das alte kleine Gerinne nach Umgestaltung zur Durchfahrt für die Schiffahrt hergerichtet wird. Dann erfolgt: Abbruch der alten Schleuse und Herstellung des rechten Pfeilerteils der stromauf gelegenen Brückenhälfte, der anderen Hälfte des Untergrundbahntunnels und des Zugbandes, Herstellung des Überbaues der Brückenhälfte und provisorische Überbrückung des alten großen Gerinnes, Überleitung des Straßenverkehrs auf die stromauf gelegene Brückenhälfte nach entsprechendem Umbau der anschließenden Straßen, als Voraussetzung für Bauzustand III (Abb. 8). Nach Beseitigung der im Wege liegenden Teile der alten Schleuse wird die rechte Hälfte der stromab gelegenen Brückenhälfte mit Ausnahme des Überbaues gebaut und der Schiffsverkehr aus dem alten kleinen Gerinne in die alte Schleuse verlegt und darauf dann die linke Brückenhälfte usw. gebaut, worauf der ganze Überbau auch der stromab gelegenen Brückenhälfte vollendet werden kann.

Zusammenfassend sei wiederholt, daß gegenüber dem im Gutachten der Akademie des Bauwesens empfohlenen Entwurf I doch zu prüfen sein wird, ob nicht eine Verschmälerung des stromab gelegenen Vorhafens zu einem dem Charakter und Verkehr der Spree als enge Wasserstraße angepaßten Breite am Platze ist.

Wie durch meine Ausarbeitung bewiesen, werden durch die neuen Vorschläge folgende Vorteile erreicht:

1. An den Baulichkeiten der Altstadt wird nur wenig geändert, nichts am Palais Ephraim und Schwerin (Molkenmarkt 3).

2. Statt der in 130 m aus dem Straßenniveau in Brusthöhe hervorragenden vier Brückenträger von der Poststraße (also vor dem Palais Ephraim) bis zum Köllnischen Fischmarkt sind dann solche auf nur 60 m bzw. 70 m beschränkt, und zwar von der Einmündung der Burgstraße bis zur Einmündung der etwas nach links geschwenkten Fischerbrücke, in einer Länge also, die wie heute den freien Blick auf das unveränderte Palais Ephraim und die Durchführung der Fischerbrücke zum Mühlendamm ermöglicht. (Abb. 3.)

3. Die Höhenlage der Straßen bleibt bestehen, so daß Verbindung der Burgstraße mit dem zukünftigen Rolandufer, die Einmündung der Fischerstraße und der Fischerbrücke sich zwanglos im Niveau durchführen lassen. Treppen in den Bürgersteigen fallen ganz fort.

Und schließlich

4. Die Kosten für den Brückenbau selbst und die Nebenkosten für die Häuserentwertung, Grunderwerb und Umbau der Rampen werden dann ganz erheblich eingeschränkt und viele Millionen gespart, ohne dem Verkehr zu Wasser und zu Lande auf absehbare Zeiten Fesseln anzulegen. —

# DIE VERNICHTUNG DER HEIMAT

## EINE KRITIK DER GROSSSIEDLUNG BLANKENFELDE BEI BERLIN

**VON CAND. ARCH. ALFRED CUDA, POTSDAM • 4 ABBILDUNGEN**

Der folgende Aufsatz stellt einen Teilbetrag der Untersuchungen über Parzellensiedlungen dar, die im Rahmen der geplanten Broschüre „Die kleinste Wohnung" vom Seminar Professor Bruno Taut veröffentlicht werden. Er hat — auch in den Einzelbetrachtungen des herangezogenen Beispiels — grundsätzliche Bedeutung gegenüber der Art und Weise, wie dem zunehmenden Zug der Großstadtbevölkerung nach kleinen Siedlungsstellen begegnet wird: Durch eine wilde Siedlungsspekulation der Terrraingesellschaften, die in ihren verderblichen Folgen der früheren Mietskasernenpolitik kaum nachsteht. Den naturhungrigen Großstädtern nimmt man das Wenige, was ihnen an Schönheiten und Erholungsmöglichkeiten bisher noch geblieben war, und Wald, Wiesen und Seeufer verschwinden hinter den hohen Drahtzäunen der Parzellenbesitzer, die ihrerseits oft geradezu ausgebeutet werden. Von einem organischen Ausgleich zwischen Freiland und Siedlung ist natürlich keine Rede. Und immer wieder findet solch sinnwidriges Vernichtungswerk behördliche Genehmigung! —

Die Südmark Berlins ist erst am spätesten „entdeckt" worden. Bis in die jüngste Zeit fand man dort noch unberührte Natur und völlige Einsamkeit. Die typische Diluviallandschaft ist reich an den verschiedenartigsten Naturwerten. Zwischen die hügligen Ausläufer des Flämings betten sich langgestreckte Rinnenseeketten, ziehen sich die grünen Flächen breitgelagerter Urstromtäler. Das „Seebad Rangsdorf" erst machte diese Gegend „interessant". Tausende von Großstädtern, die der Wannseebetrieb dort erfreut, lernten nebenbei das umliegende Gebiet schätzen. Terraingesellschaften waren zuvorkommend genug, um diesen Zug nach dem Süden zu bekräftigen, und so ist es kein Zufall, daß in nächster Nachbarschaft des Rangsdorfer Sees sich große und größte Parzellierungssiedlungen breitmachten.

Mit den Schlagworten: „Wohne im Walde" und „Vor den Toren Berlins, eine halbe Stunde vom Potsdamer Bahnhof" rührt die Großsiedlung Blankenfelde die Werbetrommel. Der Verkauf des Rittergutes Blankenfelde war die Ursache, daß ein mächtiges zusammenhängendes Gelände von rund 330 ha der Spekulation eines privaten Unternehmers anheimfiel. Nur ungefähr 60 v. H. der Gesamtfläche wurden bisher landwirtschaftlich genutzt. Die übrigen 40 v. H. bilden Wälder und Wiesen.

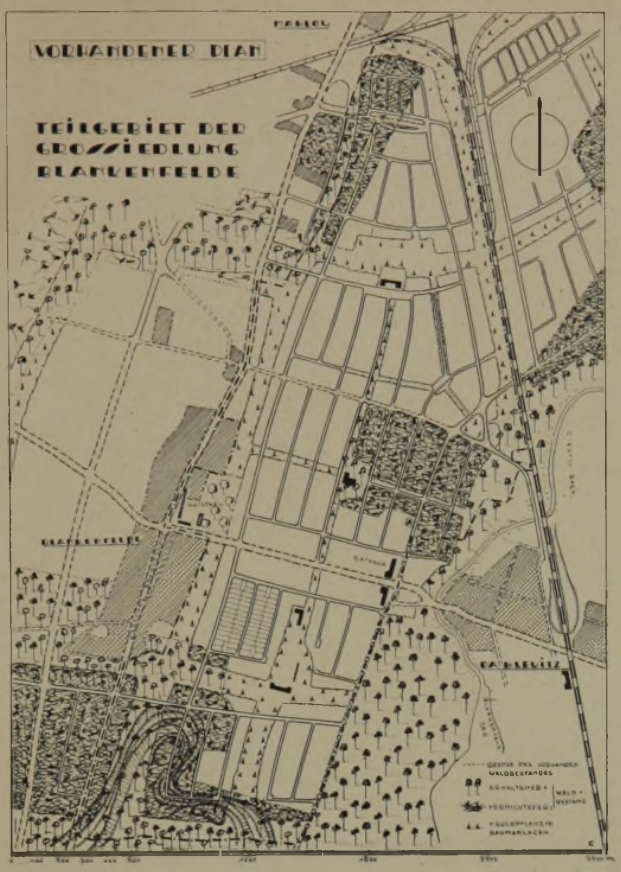
Eine Kritik des Siedlungsplanes der Süd-Berlin Boden A. G. scheint deshalb gefährlich, weil der unvoreingenommene Beschauer, der die örtlichen Verhältnisse nicht kennt, auf den ersten Blick hin städtebauliche Vorzüge zu entdecken glaubt: Es ist ein System nordsüdlich gerichteter Straßen, das an die Dahlewitzer bzw. Zossener Chausse angehängt ist. Dazwischen ziehen sich langgestreckte Grünstreifen hin, in die die geplanten öffentlichen Gelände eingebettet sind. Die Parzellierung erstreckt sich gleichmäßig über das ganze zum ehemaligen Rittergut gehörige Gelände.

Als Maßstab für die Würdigung dieses Entwurfes soll die Grundforderung jeder städtebaulichen Planung, die Erhaltung des vorhandenen Naturbestandes, dienen. Danach mußte das ganze Gebiet westlich der Mahlow-Jühnsdorfer Chaussee, das ausschließlich mit Wald bestanden ist, unbedingt von jeder Parzellierung freibleiben. Das gleiche gilt für die charakteristische Zone der Schiefen Berge. Es ist ein geradezu unerträglicher Anblick, den Fortgang der Straßenarbeiten in diesem bewegten Gelände zu beobachten, der bereits in weitem Umfange im Gange ist. Ohne die geringste Rücksicht auf vorhandene Höhenunterschiede stößt man die Straßen durch den Wald. Man liest noch die abgerissenen Schilder: „Das Betreten der Blankenfelder Forst ist bei Strafe verboten! Die Forstverwaltung", und daneben werden junge Kieferschonungen mit eingestreuten Laubwaldbeständen wild durchschlagen. Bloßer weißer Sand deckt die lebendige Grasnarbe. Straßenböschungen bis zu 4 m entstehen und spotten jeder natürlichen Erschließung. Grundsätzlich scheinen vorhandene Wege in die Parzellen verlegt zu sein. Dicht daneben zieht man dann unter großen Kosten eine öffentliche Straße. Der bezeichnendste Fall dieser Art befindet sich an der auf dem Plan mit A bezeichneten Stelle unweit des durch die Dahlewitzer Chaussee symmetrisch zerteilten Rathausprojektes. Hier verläßt man den vorhandenen, sehr reizvoll mit Birken und Akazien bestandenen Jühnsdorfer Landweg ohne jeden äußeren Grund und holzt dafür dicht daneben eine neue Straße in den Wald hinein (Abb. 4). Der Landweg selbst wird Eigentum der Parzellenkäufer. Bereits jetzt ist das erste Grundstück an der bezeichneten Stelle eingezäunt, und mitten auf den Weg ein malerisches Wochenendhaus gestellt. — Mit der gleichen Liebe ist das Glasowbachgebiet behandelt worden. Nur der glückliche Zufall, daß die Grenze des Rittergutes nicht bis zum Blankenfelder See heranreicht, bewahrte dieses Waldgelände vor dem gleichen Schicksal rücksichtsloser Zerstückelung, wie ihn das östliche Ufer des Sees erfahren hat, das der Siedlung Dahlewitz anheimfiel. Auch hier wurde außerdem noch der unweit des Ufers sich dahinziehende, baumumsäumte Rangsdorfer Weg in die spezielle Obhut weniger Parzellenbesitzer gegeben.

Der Gegenentwurf, der für den Mittelteil des Siedlungsgebietes aufgestellt wurde, erhebt keinen Anspruch auf ästhetische Bewertung. Er stellt lediglich ein Schema dar, durch das gezeigt werden soll, wie man die vorhandene Natur in vollem Umfange der Allgemeinheit erhalten kann und außerdem noch an Erschließungskosten spart. Selbstverständlich läßt sich ein Bebauungsplan reizvoller gestalten, wenn man nach Belieben neu anzulegende Grüngebiete einschaltet und vorhandenen Wald, der vielleicht ungünstig in den einmal gefaßten Plan hineinschneidet, kurzerhand mitparzelliert. Die Kosten dieser „Idee" tragen die Siedler, die kleinen Leute, die jetzt im Zeichen der Notverordnungen eine Parzelle erwerben, um sich gegen Kurzarbeit und Gehaltskürzung zu behaupten — und daß ein solches Verfahren den Bebauungsplan erheblich verteuert, wird in folgendem zahlenmäßig dargelegt.

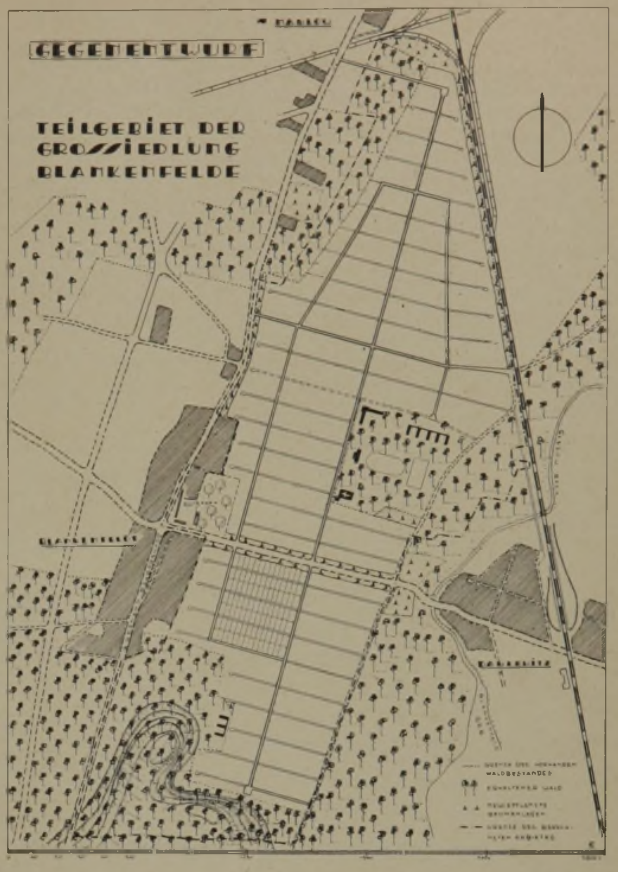
Der neue Entwurf basiert also auf der hundertprozentigen Erhaltung der vorhandenen Natur. Er versucht, die Hauptblickrichtung von den Höhen im Süden über die ganze Siedlung hinweg bis nach Mahlow durch eine völlig gerade 12 m breite Allee, die als Haupterschließungsstraße dient, zu unter-

1




| Gegenstand | vorhandener Plan | Gegenentwurf |
|---|---|---|
| Gesamtfläche | 296 ha | 296 ha |
| Vorhandener Naturbestand einschließlich Gutspark | 88 „ | 88 „ |
| Für die Allgemeinheit vernichtete Natur | 50 „ | 0 |

2




| Gegenstand | vorhandener Plan | Gegenentwurf |
|---|---|---|
| Neuangepflanzte Grüngebiete | 49 ha | 10 ha |
| Straßenland | 22 „ | 17 „ |
| Parzellenland | 187 „ | 181 „ |

3

**Teilstück der Siedlung**

4

**Zerschneidung des Waldes durch neue Straße**

streichen. Er legt die Parzellen ausschließlich an 5 m breite Einbahnstraßen, die in Abständen von durchschnittlich 300 m durch 9 m breite Sammelstraßen aufgenommen werden. Diese Funktion erhält auch der Jühnsdorfer Landweg, der in seiner vollen Länge erhalten ist. Die öffentlichen Gebäude gruppieren sich um das vorhandene, in der Mitte der Siedlung gelegene Waldgelände.

Um im Gegenentwurf annähernd gleichviel Parzellenland zu gewinnen, sind neue Grünflächen nicht hinzugefügt worden, obwohl eine Verbindung des nordwestlichen Waldgebietes unterhalb Mahlows mit dem Gutspark und der Blankenfelder Heide — allein schon vom ästhetischen Standpunkt her — als wünschenswert erachtet werden könnte. Notwendig ist sie nicht unbedingt, da ein ununterbrochener Spazierweg vom Norden her mit dem Umweg über das vorhandene Wald- und Wiesengelände zwischen Diedersdorf und Blankenfelde bis zu den Schiefen Bergen gewährleistet ist.

Neu angelegt wurden lediglich etwa 20 m breite Grünschutzstreifen an den beiden Hauptverkehrsstraßen (die im vorhandenen Entwurf fehlen!) ferner an der Bahnstrecke und ganz geringe Teile zur Abrundung des vorhandenen Naturbestandes.

Ein wesentlicher Unterschied der beiden Pläne besteht in der Führung der Wohnstraßen. Während sie beim vorliegenden Plan zum größten Teil nord-südlich gerichtet sind, sieht der Gegenentwurf ausschließlich eine Ost-West-Orientierung vor. Blankenfelde stellt eine Streusiedlung dar, deren Häuser vier, mindestens drei Fensterfronten besitzen. Es ist also nicht notwendig, die für den Reihenhausbau gültigen Regeln der jetzt üblichen Ost-West-Belichtung auch auf freistehende Häuser zu übertragen.

Maßgebend für die gewählte Richtung der Wohnstraßen war der Wunsch, alle, soweit sie nicht durch den Bahnkörper abgesperrt werden, unmittelbar zu dem schönen Glasowbachtal hin zu öffnen.

Der Wert eines jeden städtebaulichen Entwurfes steht und fällt aber mit seiner Wirtschaftlichkeit. Auch Männer der Praxis, die kein Verständnis für humane Neuerungen haben, pflegen einen Vorschlag erfreut zu begrüßen, der ihnen Geld ersparen hilft. Für das durchgearbeitete Teilgebiet von Blankenfelde ist berechnet worden, daß von den 88 ha an vorhandenem Naturbestand 50 ha für die Allgemeinheit vernichtet wurden. Dafür hat man aber ihr zuliebe 49 ha an Grünstreifen neu angepflanzt. Der Gegenentwurf hält nur die Hinzufügung von 10 ha für notwendig. Bleiben also 39 ha neuanzusamender Grüngebiete, die im ersten Projekt durch eine vernünftigere Planung gespart werden konnten. Nimmt man den Preis für das Bepflanzen von 1 qm Fläche mit nur 1 RM an, so ergibt sich die immerhin beachtliche Summe von fast 400 000 RM, die im anderen Fall von der Süd-Berlin Boden A.G. als Dividende hätte ausgeschüttet werden können.

Dem Einwand: Waldparzellen bringen höhere Preise, kann man entgegenhalten: Billigere Parzellen finden schnelleren Absatz (was bei der gegenwärtigen Finanzlage für manche Aktiengesellschaft entscheidend sein dürfte), besonders, wenn sie die Vorteile der teueren, den Besitz des Waldes, in höherem Sinne mitenthalten. Man kann sich außerdem an Ort und Stelle davon überzeugen, wie kümmerlich die wenigen angepflanzten Weihnachtsbäume ihr Dasein im märkischen Sande fristen. Erblickt man den abgeholzten Hochwald dagegen, so wird man nicht mehr im Zweifel darüber sein, welche Lösung die vorteilhaftere ist.

Die vorhandenen Straßenprofile von 8, 10 und 12 m sind im Vergleich zu denen anderer Parzellierungen noch als bescheiden anzusprechen. Trotzdem sind sie in bezug auf den Verkehr in solchen Streusiedlungen durchaus nicht erforderlich. Hier hätte durch die Anwendung der doppelten Bauflucht erheblich gespart werden können. Um jedoch die Gleichwertigkeit dem vorhandenen Plan gegenüber zu wahren, ist im Gegenentwurf die unmittelbare Zugänglichkeit jedes Grundstücks für den Fahrverkehr beibehalten worden. Immerhin weist der neue Entwurf 5 ha Straßenland weniger auf als der vorhandene.

Es zeigt sich, daß trotz der Erhaltung aller Naturwerte der neue Plan nur 6 ha Parzellenland weniger aufweist als der vorhandene. Dieses geringe Defizit läßt sich sofort beheben, wenn man ganz geringfügige Waldbestände, die ungünstig in das Gelände einschneiden, wie z. B. das in der südwestlichen Ecke des neuen Planes gelegene Schulgrundstück, zur Parzellierung freigibt. Trotzdem ist bewußt darauf verzichtet worden, um zu beweisen, daß man sehr wohl Siedlungen anzulegen vermag, ohne die vorhandenen Naturschönheiten auch nur anzutasten — daß der Mensch in der Natur wohnen kann, ohne sie andern dadurch zu rauben. —

## RECHTSAUSKÜNFTE

**Arch. L. in M.** (Anrecht der Anlieger auf freie Benutzung der Straße.)

**Tatbestand und Frage.** Auf einem Privatgrundstück ist die Anlage einer Großtankstelle genehmigt, deren Zu- und Abfahrten zweimal den Bürgersteig kreuzen, für dessen Befestigung bestimmte Vorschriften gemacht wurden. Der bereits angefangene Bau wurde dann aber inhibiert, da die Stadtgemeinde als Besitzerin der Straße die Überquerung der Fußsteigfläche von einer Entschädigung abhängig macht. Ist sie dazu im Recht?

**Antwort.** Die Stadt als Eigentümerin des Straßenkörpers kann die Benutzung der Straße durch einen Anlieger oder einen Dritten nur dann verbieten oder von der Entrichtung eines Entgelts abhängig machen, wenn und soweit diese Benutzung über das Maß des Gemeingebrauchs, d. h. des Gebrauchs an der Straße, hinausgeht, „der jedermann daran zusteht, der aber an dem gleichen Recht aller übrigen seine natürliche Schranke findet". Entscheidend für die nicht feststehenden Grenzen des Gemeingebrauchs „ist die allgemeine und regelmäßige Entwicklung des Verkehrs".

Wenn es mit diesem Gemeingebrauch „vereinbar ist und wenn polizeiliche Hinderungen nicht entgegenstehen, hat die Straße auch den aus dem geschäftlichen Verkehr der Anlieger erwachsenen Bedürfnissen zu genügen".

Diese vom Reichsgericht in verschiedenen Entscheidungen (RGZ. Bd. 123, S. 181 ff, 187 ff, Bd. 125, S. 108 ff; Jur. Wochenschr. 1928, S. 502) aufgestellten Grundsätze, in Verbindung mit der heutigen Entwicklung des Automobilverkehrs, ergeben, daß die mit der Anlage und dem Betrieb einer Tankstelle auf dem Grundstück eines Straßenanliegers verbundene häufige Überquerung des dem Grundstück vorgelagerten Bürgersteigs durch Kraftwagen im Rahmen des Gemeingebrauchs an der Straße liegt — sofern diese überhaupt für Kraftfahrzeuge freigegeben ist — und von der Eigentümerin des Straßenlandes als solcher nicht verboten werden kann. Wenn die Stadt trotz dessen die genannte Benutzung des Bürgersteigs von einer Gebühr abhängig machen will, so ist hiergegen die vor dem ordentlichen Gericht anzustrengende Klage auf Feststellung zulässig, daß die Stadt nicht befugt ist, kraft ihres Eigentumsrechts die fragliche Benutzung der Straße zu verbieten (wegen der Zulässigkeit des Rechtsweges vgl. die beiden ersten der oben zitierten Reichsgerichtsentscheidungen.) —

**Stadtbauamt V.** (Straßen-Anliegerbeiträge im Konkurs.)

**Frage.** Nach dem Reichsgerichtsurteil Bd. 31, S. 137 gelten Straßenbauforderungen einer Gemeinde auf Grund § 15 Fluchtliniengesetz im Konkursfalle nicht mehr als vorberechtigte Forderungen. Es ist aber anzunehmen, daß die Entscheidung auch auf Straßenbaubeiträge aus dem Kommunalabgabengesetz bezogen werden wird.

Besteht eine rechtliche Möglichkeit, die Straßenbauforderungen als dringliche Lasten zu betrachten, die auf dem betreffenden Grundstück ruhen, so daß der Erwerber in der Zwangsversteigerung weiter für sie haftet.

**Antwort.** Das angezogene Urteil des R.G. verneint das Bestehen eines Vorrechts aus § 61 Nr. 2 Konk. Ordn. für Anliegerbeitragsforderungen der Gemeinden gegen den im Konkurs befindlichen Grundstückseigentümer. Die Entscheidung, deren Begründung auch durch die Urteile in Bd. 21, S. 49, Bd. 28, S. 86, Bd. 83, S. 206, Bd. 114, S. 373 gestützt wird, bezieht sich auf die Beiträge, die auf Grund des § 15 des preußischen Gesetzes betr. Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften vom 2. Juli 1875 und den nach Abs. 1, Satz 1) daselbst erlassenen Ortsstatuten zur Erhebung gelangen; sie wird nach dem Inhalt der Entscheidungsgründe auch auf Straßenbaubeiträge zu beziehen sein, die nach § 9 des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 erhoben werden.

Der Stadt steht also, wenn der Grundstückseigentümer in Konkurs geht, für ihre Straßenbauforderungen nicht das Vorrecht des § 61, Nr. 2 K. O. zu.

Eine abgesonderte Befriedigung aus dem Grundstück kann die Stadt (gegenüber dem Eigentümer, oder bei Zwangsversteigerung gegenüber dem Erwerber) nur verlangen, wenn die Verpflichtung zur Zahlung der Straßenbaukosten im Grundbuch als Belastung (Hypothek oder Sicherungshypothek) eingetragen ist. Die Eintragung kann nur durch Bewilligung des Eigentümers oder durch Zwangsvollstreckung aus einem Schuldtitel herbeigeführt werden. Eine Möglichkeit, die Sicherstellung durch Bewilligung einer Sicherungshypothek zu erreichen, gibt § 12 des Baufluchtliniengesetzes, wenn eine Bauerlaubnis vor völliger Fertigstellung einer Straße nachgesucht wird. Die Baugenehmigung kann in diesem Falle bei Bestehen eines Ortsstatuts nach Ziffer 1 und eines Gemeindebeschlusses nach Ziffer 3 von der vorherigen Eintragung einer Sicherungshypothek abhängig gemacht werden. —

Rechtsanwalt Dr. Paul Glass, Berlin.

**Herrn K. in H.** (Notwegrecht.)

**Anfrage.** Sind die Angaben im „Deutschen Baukalender" 1931 T. I S. 92 über den Notweg, besonders der Schlußsatz betr. Eintragungspflicht in das Grundbuch zutreffend?

**Antwort.** Die Ausführungen über den „Notweg" im Teil 1 S. 88 des Baukalenders für das Jahr 1931 bedürfen einer Berichtigung:

Es ist darin zunächst ein Fehler in der Wiedergabe des § 917 BGB. enthalten. Die Gesetzesbestimmung lautet richtig: „Fehlt einem Grundstücke die zur ordnungsmäßigen Benutzung notwendige Verbindung mit einem öffentlichen Wege, so kann der Eigentümer von den Nachbarn verlangen, daß sie bis zur Hebung des Mangels die Benutzung ihrer Grundstücke zur Herstellung der erforderlichen Verbindung dulden. Die Richtung des Notwegs und der Umfang des Benutzungsrechts werden erforderlichen Falles durch Urteil bestimmt."

Ferner ist der Schlußsatz der Ausführungen „Eintragung in das Grundbuch ist nötig" nach der herrschenden Rechtsauffassung nicht zutreffend*). Die Pflicht zur Einräumung eines Notweges ist — wie diejenige zur Duldung eines Überbaues, für welche analoge Bestimmungen bestehen — im BGB. als gesetzliche Eigentumsbeschränkung der anliegenden Grundstücke gedacht, also nicht als Expropriation und nicht als Grunddienstbarkeit. Sie entsteht daher kraft Gesetzes, sobald ihre Voraussetzungen vorliegen und der Wegebedürftige den Notweg beansprucht. —

*) Anmerkung der Schriftleitung. Er betrifft nicht das Recht an sich, sondern dessen Aufhebung, und ist versehentlich bei Kürzung der Ausführungen stehengeblieben.



VERLAG: DEUTSCHE BAUZEITUNG G. M. B. H., BERLIN
FÜR DIE REDAKTION VERANTWORTLICH: FRITZ EISELEN, BERLIN
DRUCK: W. BÜXENSTEIN, BERLIN SW 48

POLITECHNIKA ŚLĄSKA BIBLIOTEKA GLIWICE