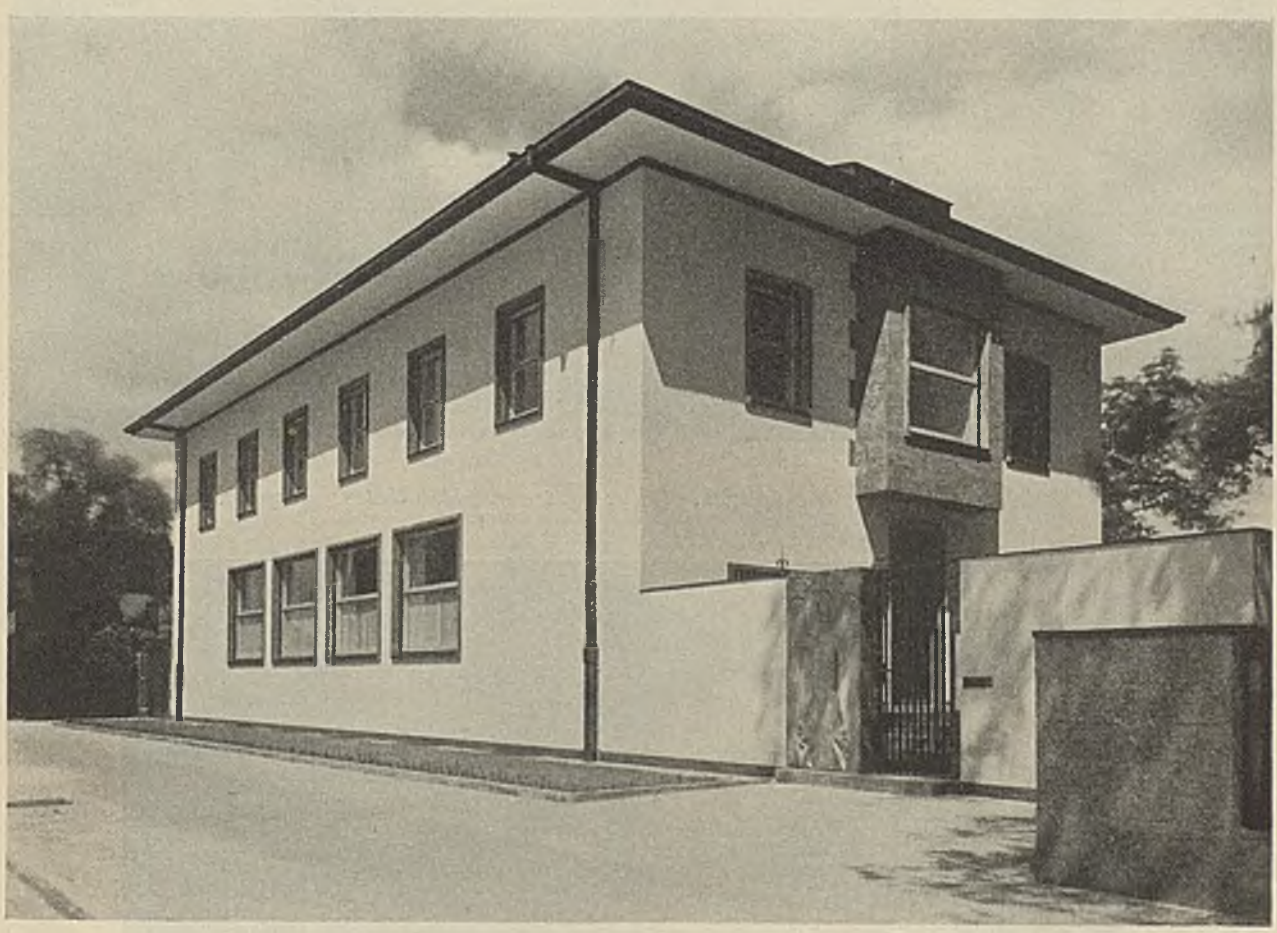
ZENTRALBLATT DER BAUVERWALTUNG
VEREINIGT MIT
ZEITSCHRIFT FÜR BAUWESEN
MIT NACHRICHTEN DER REICHS- U. STAATSBEHÖRDEN · HERAUSGEGEBEN IM PR. FINANZMINISTERIUM
SCHRIFTLEITER: DR.-ING. NONN UND DR.-ING. e. h. GUSTAV MEYER
BERLIN, DEN 12. SEPTEMBER 1934 54. JAHRGANG, HEFT 37
Alle Rechte vorbehalten.



Aufnahmen von Köpenick: Foto E. H. Börner, Berlin-Zehlendorf.

Reichsbankgebäude in Köpenick. Straßenansicht.

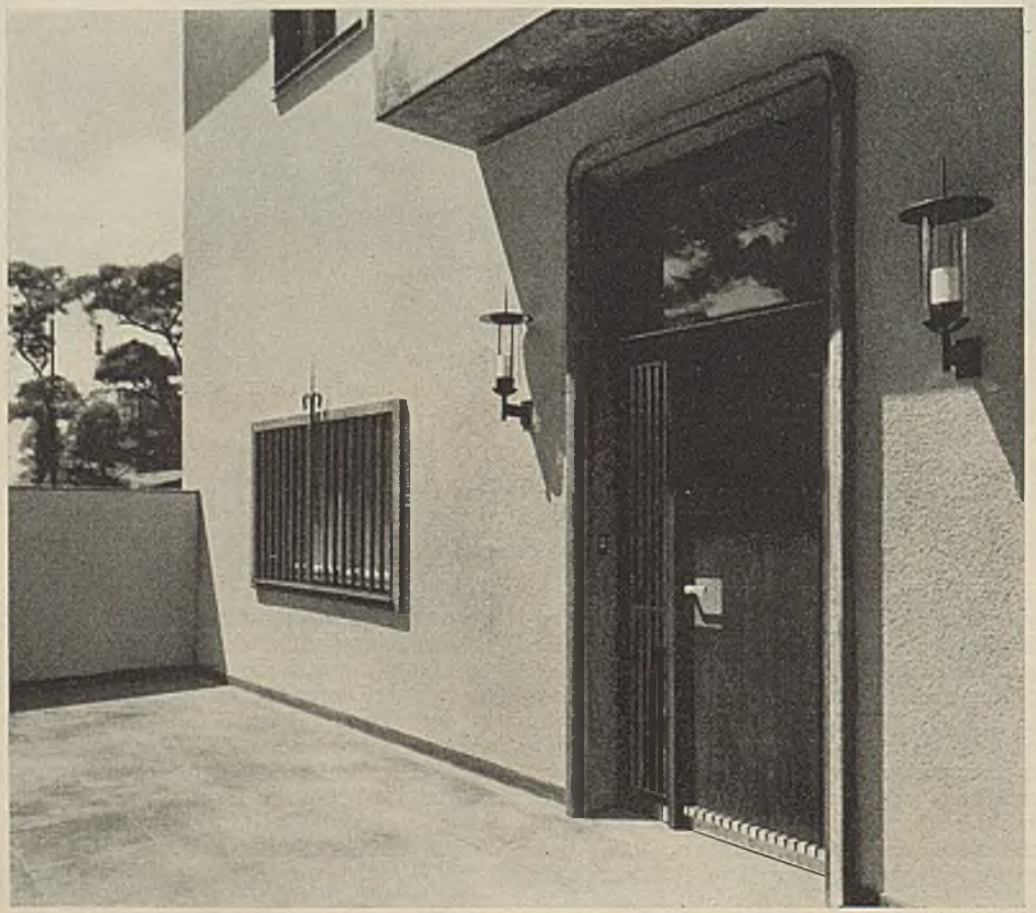
NEUERE REICHSBANKBAUTEN

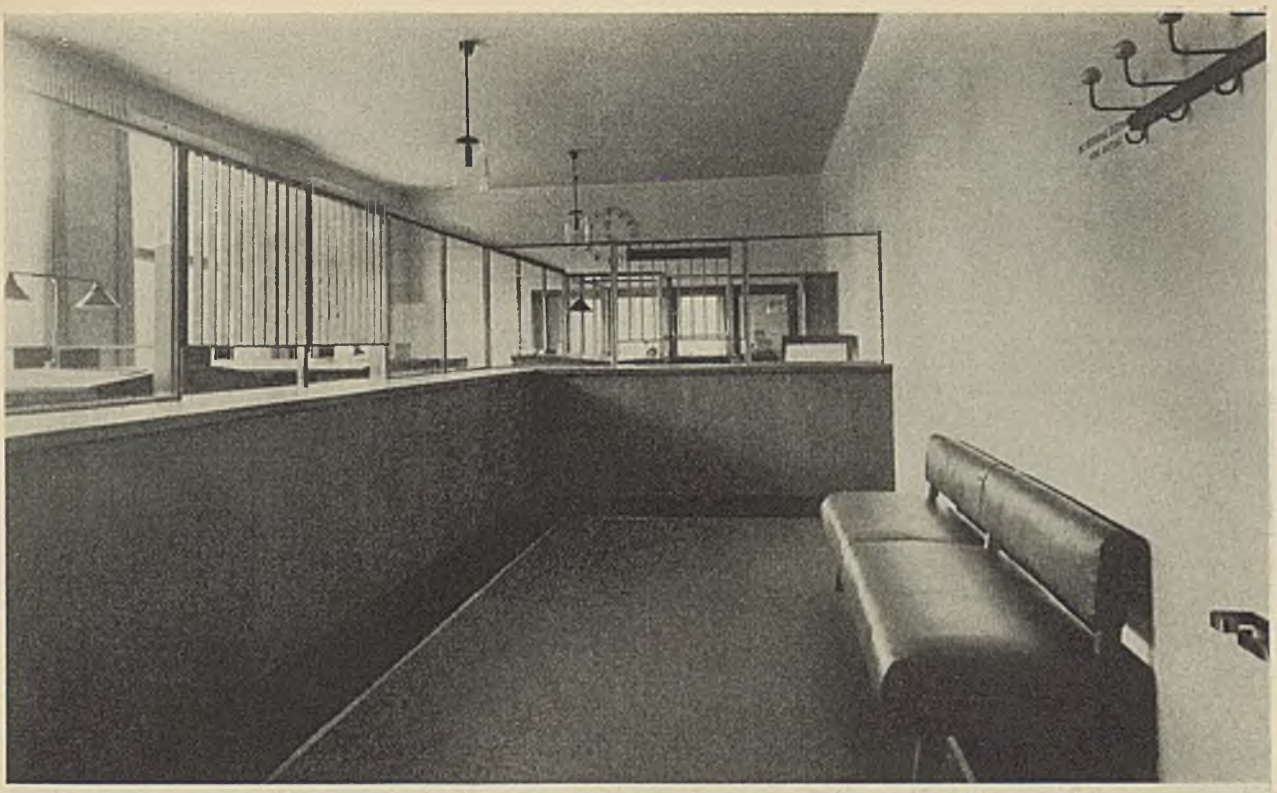
Reichsbankbaudirektion.

Die nachstehenden Abbildungen einiger Reichsbankgebäude geben einen kleinen Ausschnitt aus der umfangreichen Bautätigkeit der Reichsbank in den letzten zehn Jahren. Wenn man sich daran erinnert, wie in den Nachkriegsjahren durch den Mißbrauch des Schlagwortes der „neuen Sachlichkeit" die gute deutsche Überlieferung im Sinne einer gesunden Fortentwicklung in der Formgebung sowohl als auch in der Handwerkstechnik ganz verloren zu gehen drohte, so wird dem Betrachter der aus dieser Zeit stammenden Reichsbankbauten angenehm auffallen, daß diese Gefahr bei den Neubauten der Reichsbank niemals bestanden hat. Ferner wird der Beschauer feststellen, daß die Reichsbankneubauten der letzten zehn Jahre ausnahmslos nach gutem altem Bauhüttenbrauch bis in alle Einzelheiten durchgearbeitet und unter Verwendung bester, bodenständiger Baustoffe ausgeführt sind. Bei näherer Betrachtung fällt die große Sorgfalt in der Durchbildung auf und das Bestreben, eine reichliche Besonnung der Geschäftsräume sowohl als auch aller Wohn- und Schlafräume zu erreichen, und weiter die liebevolle Sorgfalt, mit der die Grundrisse bis zur kleinsten Geldzählerwohnung in allen Einzelheiten durchgearbeitet sind.

Die Entwürfe wurden im Reichsbankbaubüro unter der verantwortlichen Leitung des Reichsbankbaudirektors

Reichsbankgebäude in Köpenick. Oben: Gartenansicht. Unten: Eingang.

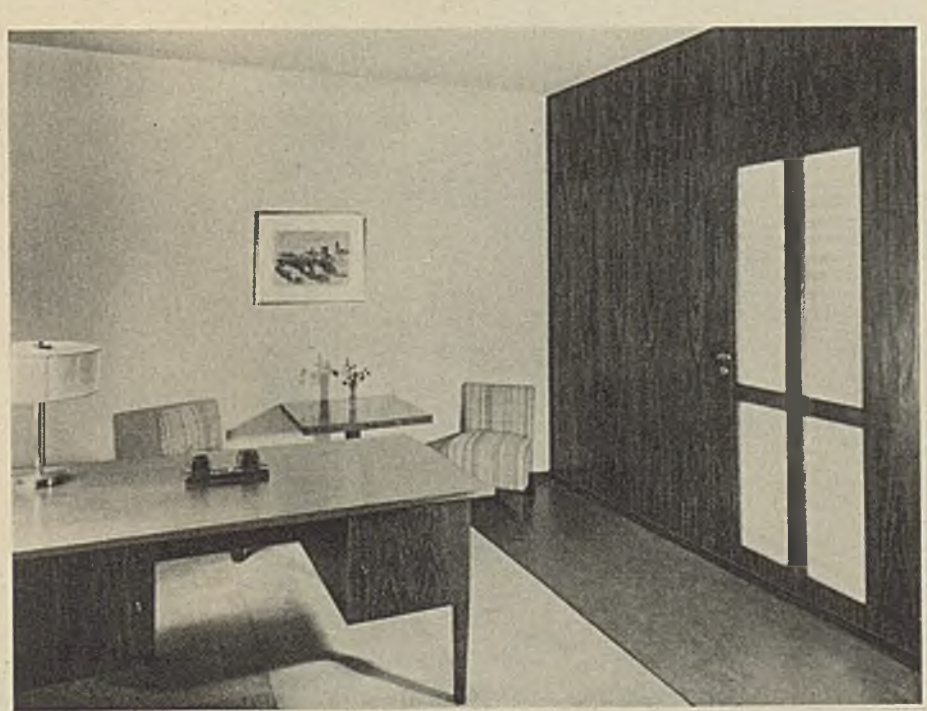




Reichsbankgebäude in Köpenick. Kassenhalle.

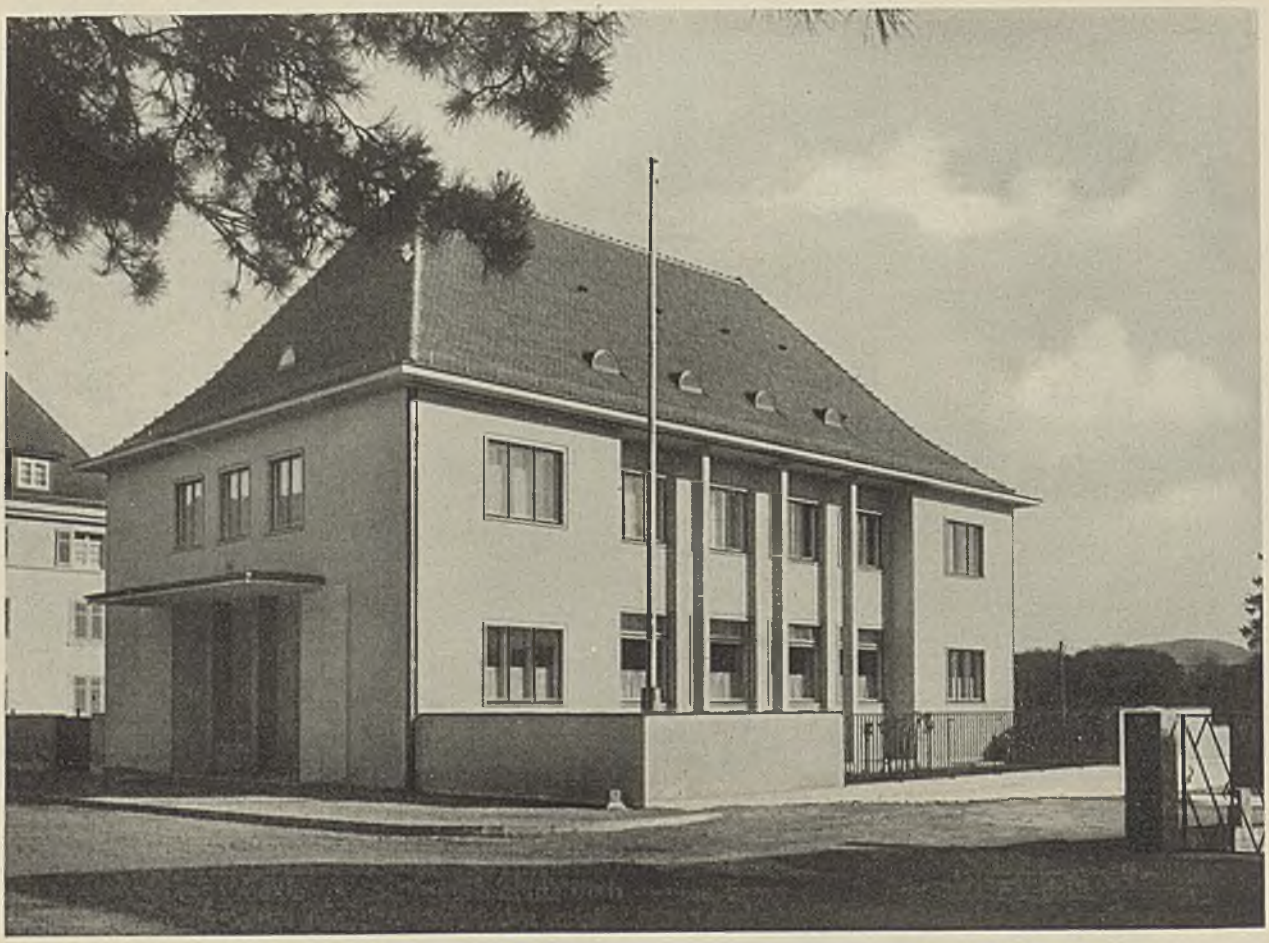
Heinrich Wolff bearbeitet, der die genauen Vorentwürfe grundsätzlich an Ort und Stelle unter sorgfältigem Studium der bodenständigen Bauweisen und der besonderen Verhältnisse der Baustelle und ihrer unmittelbaren Umgebung aufstellte. Es verdient hervorgehoben zu werden, daß es stets gelungen ist, selbst bei gleicher Programmstellung eine Typisierung sowohl der Grundrisse als auch der äußeren Formgebung zu vermeiden. Stets wurde die Freiheit des Gestaltens gewahrt, und nur so war es möglich, daß die Bauten der Reichsbank eine immer abwechslungsreiche, zweckentsprechende und ansprechende Formgebung zeigen.

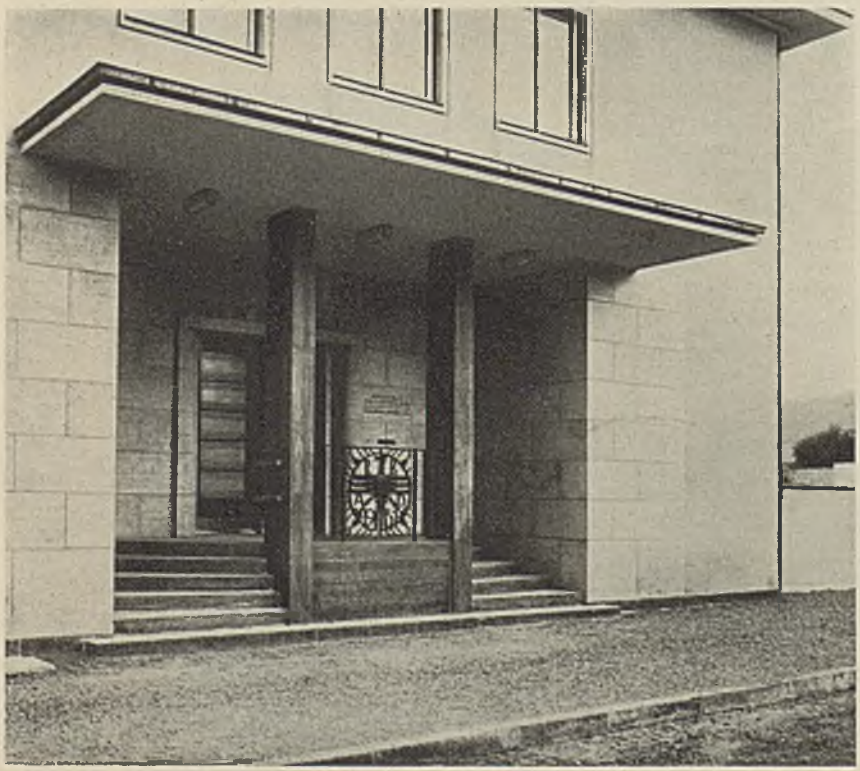
Wie eingangs erwähnt, geben die Bilder nur einen Ausschnitt aus der Bautätigkeit der Reichsbank seit dem Jahre 1924; hier sind vorerst nur kleinere Dienstgebäude wiedergegeben; weitere Berichte werden folgen.



Reichsbankgebäude in Köpenick.

Zimmer des Vorstandes.

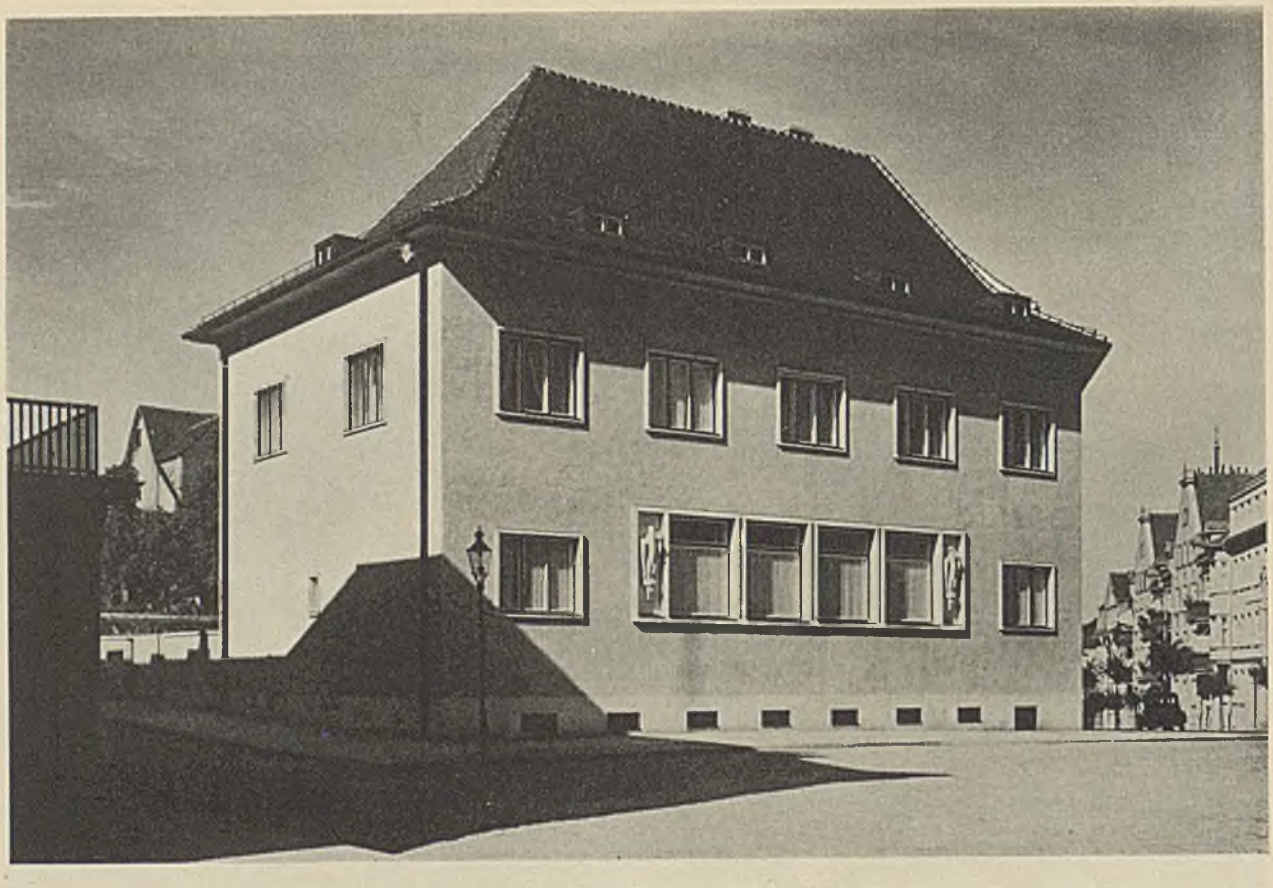




Reichsbankgebäude in Säckingen.
Oben: Gesamtansicht.
Unten: Eingang.

Oben: Reichsbankgebäude in Eilenburg.

Unten: Reichsbankgebäude in Friedrichshafen.



Oben: Reichsbankgebäude in Neustrelitz. Unten: Reichsbankgebäude in Neunkirchen.

NEUERE REICHSBANKBAUTEN.

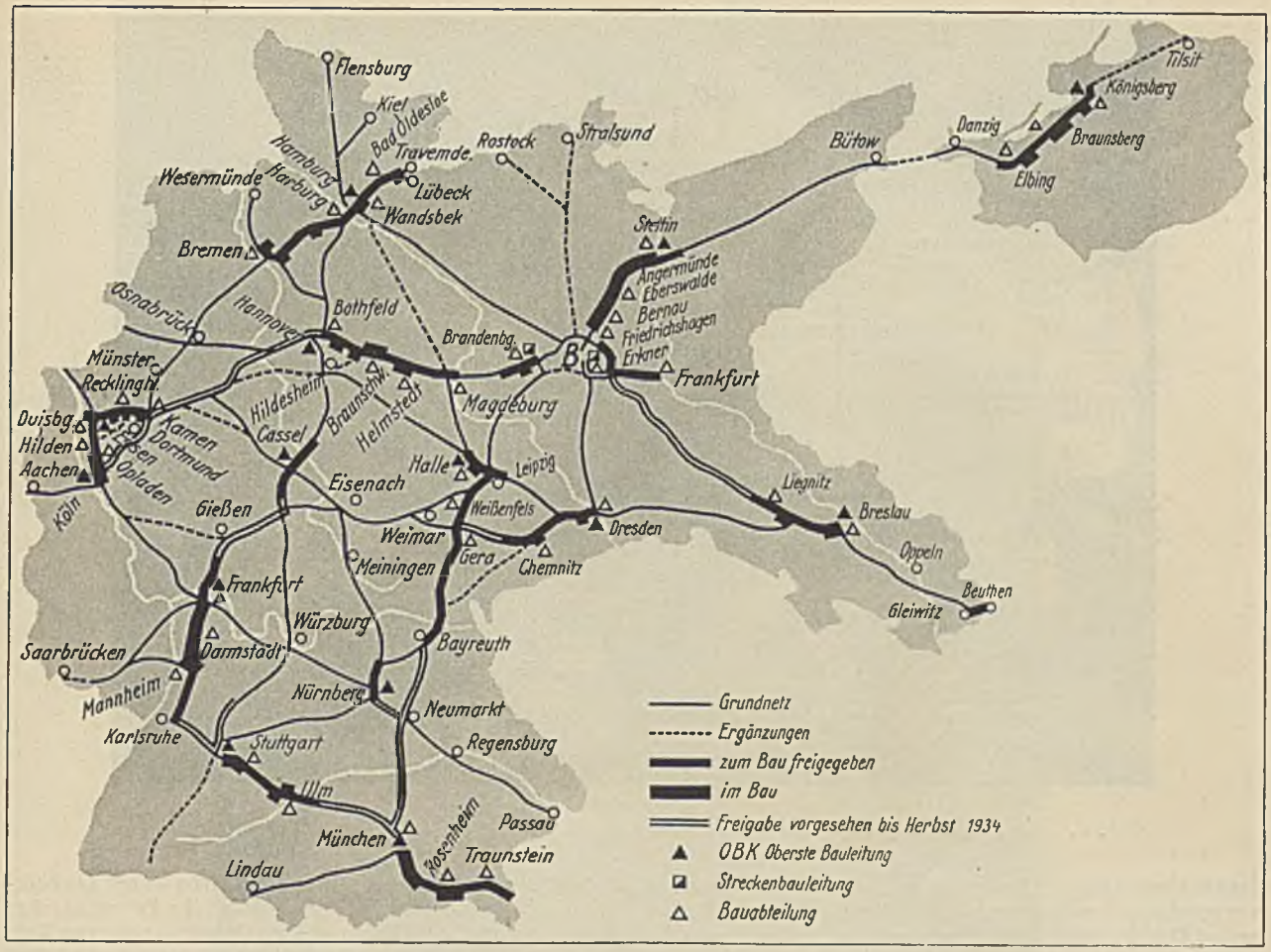


Abb. 1. Der Stand der Arbeiten an den Reichsautobahnen.

DIE REICHSAUTOBAHNEN

Eine technisch außerordentlich hoch entwickelte Straße ist der Schienenweg. Er ist für schwerste Lasten und größte Geschwindigkeiten geeignet, kennt nicht die Gefahr des Auffrierens und verbraucht nur ganz geringe Mengen hochwertigen Materials. An ihm entwickelte sich das System der kreuzungsfreien Einbahnstraße und das Überhöhen der Kurven. Und doch blieb er Endpunkt einer Entwicklung, nicht Beginn. Die Bindungen, die er verlangte, waren zu stark, und so griff die Entwicklung zurück auf die alte Landstraße. Auf ihr entstand der Kraftwagen, in jeder Beziehung der Eisenbahn unterlegen, nur beweglicher und freizügiger. Er vervollkommnete sich auf ihr zu dem, was er heute ist, zum Liebling aller unternehmungslustigen Menschen.

Auf seinen ununterbrochenen Autofahrten vom einen Ende Deutschlands zum anderen erkannte Adolf Hitler, wie eng der Zusammenhang von Straße und Fahrzeug ist und daß es, da die Zeit der Versuche nun vorüber ist, für den Autoverkehr nicht genügt, einige hervorragende Straßen zwischen wichtigen Punkten zu bauen, wie es Italien vorbildlich tat, sondern daß man einen Schritt weitergehen und das ganze Land systematisch mit einem Netz von Autobahnen überziehen muß.

Die neuen Reichsautobahnen werden der deutschen Automobilindustrie Möglichkeiten geben, wie sie kein zweites Land Europas zu bieten vermag; denn jede Industrie entwickelt sich dort, wo die größten Qualitätsansprüche an sie gestellt werden.

Die neuen Autobahnen erlauben, bei Personen- und auch bei Lastwagen Geschwindigkeiten stundenlang durchzuhalten, die sonst nur minutenweise möglich waren. Schon diese eine Tatsache stellt die Automobilindustrie vor eine Aufgabe, an der sie ihr Können wird entwickeln können. Sie wird sich volkswirtschaftlich wertvoller auswirken als die Möglichkeit, zeitlich die Entfernungen abzukürzen.

Sollen die Autobahnen die Hauptadern des Verkehrs werden, so ergibt sich auch die Notwendigkeit, ihn organisch weiterzuführen in das ganze Land. Daher ergibt sich als zweite Aufgabe, das bestehende Landstraßennetz zu den Reichsautobahnen hinzuführen und die Wege, die durch die neuen Linien besondere Bedeutung erhalten, in Straßen erster Ordnung auszubauen.

Abbildung 1*) zeigt den derzeitigen Stand der Arbeiten. An 28 Baustellen wird zur Zeit gearbeitet. 1500 km sind für den Bau freigegeben. Davon befinden sich zwei Drittel im Bau und ein Drittel in

*) Die Bilder stammen aus der vom Reich veranstalteten großen Münchener Ausstellung „Die Straße", die bis Ende September geöffnet ist. Aufnahmen Abb. 2 bis 6 und Abb. 8: Dipl.-Ing. A. Stark, München 13; Abb. 7: Hansa Luftbild G. m. b. H., Berlin SW 29, freigegeben durch R. L. M. v. 6. 6. 34.

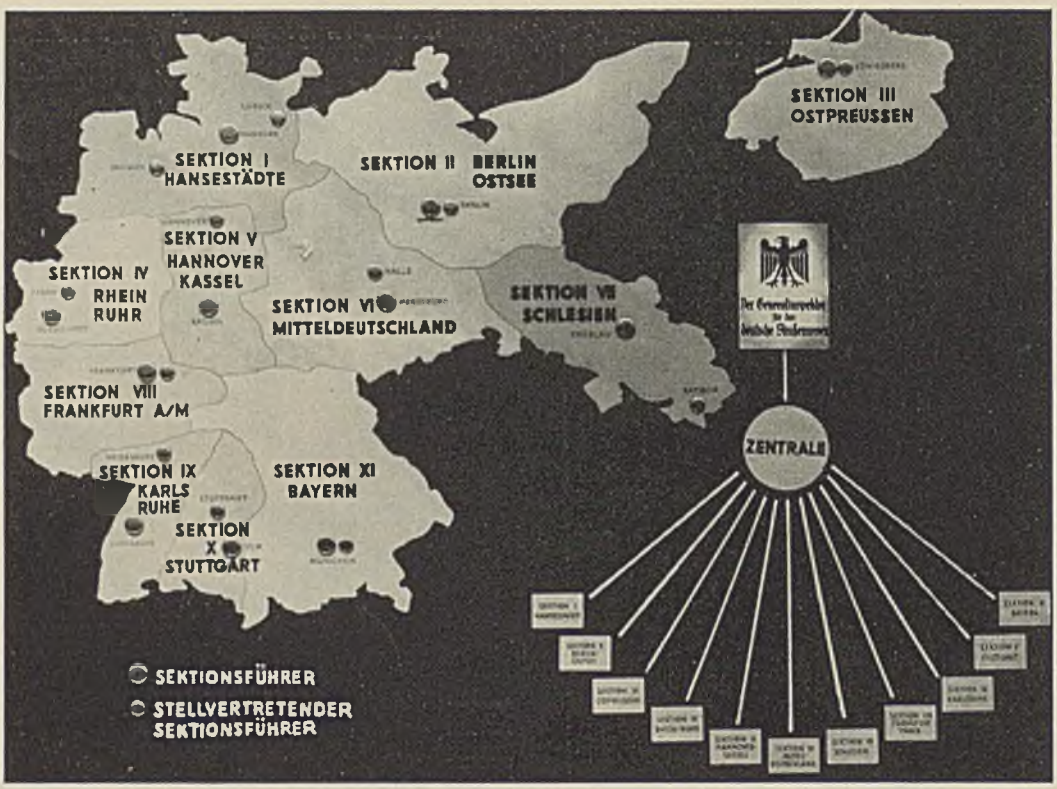


Abb. 2. Die Aufteilung Deutschlands in Sektionen.

Bauvorbereitung. Der erste in den nächsten Jahren vorgesehene Ausbau umfaßt 6500 km. Von elf Stellen aus (Abb. 2) wird der Bau geleitet. Die Zentrale befindet sich in Berlin.

Eine Arbeit in diesem Ausmaß hätte nie so rasch begonnen und vielerorts in die Tat umgesetzt werden können, wäre nicht eine große Organisation bereits vorhanden gewesen, deren man sich bedienen konnte. Diese Organisation war die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Ihr ist die Reichsautobahn als Tochtergesellschaft angegliedert. Sie stellte ihr Personal, ihre Prüfinstitute, ihre Räume, ihre Organisation zur Verfügung und ermöglichte es so, ohne langwierige Vorarbeiten sofort beginnen zu können, was um so wichtiger war, als der Bau der Reichsautobahnen doch gleichzeitig der Arbeitsbeschaffung dienen sollte. Die enge Verbindung mit der Reichsbahn-Gesellschaft hat noch den weiteren technischen Vorteil, daß sie als

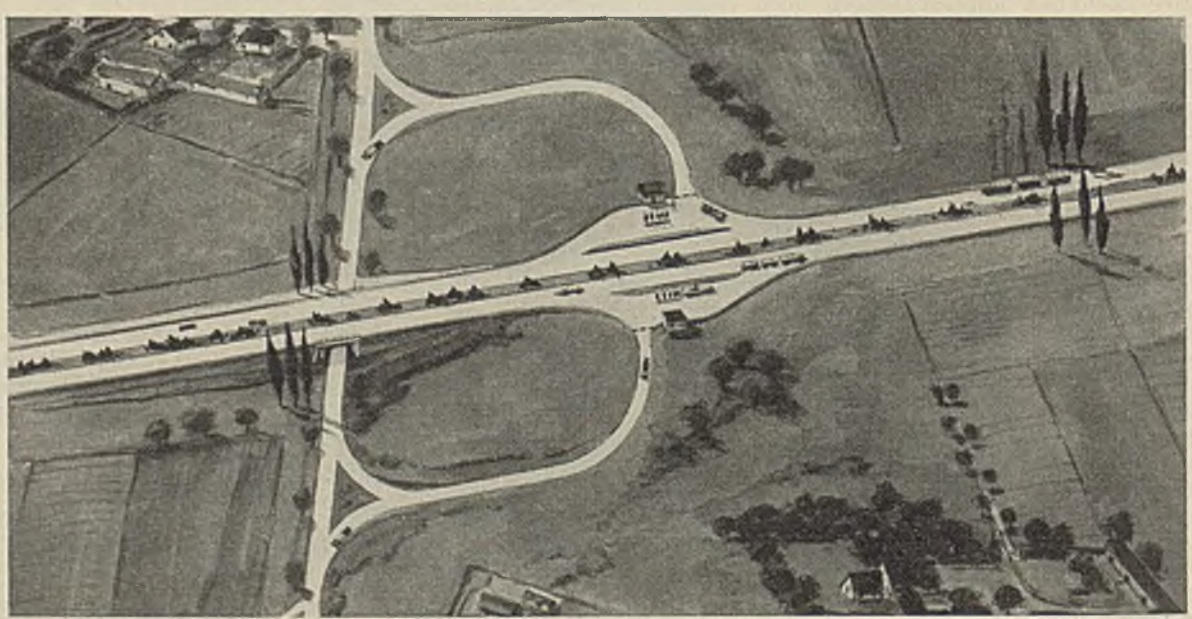


Abb. 3. Eine Kreuzung mit der Landstraße und Einführen des Verkehrs in die Reichsautobahn.

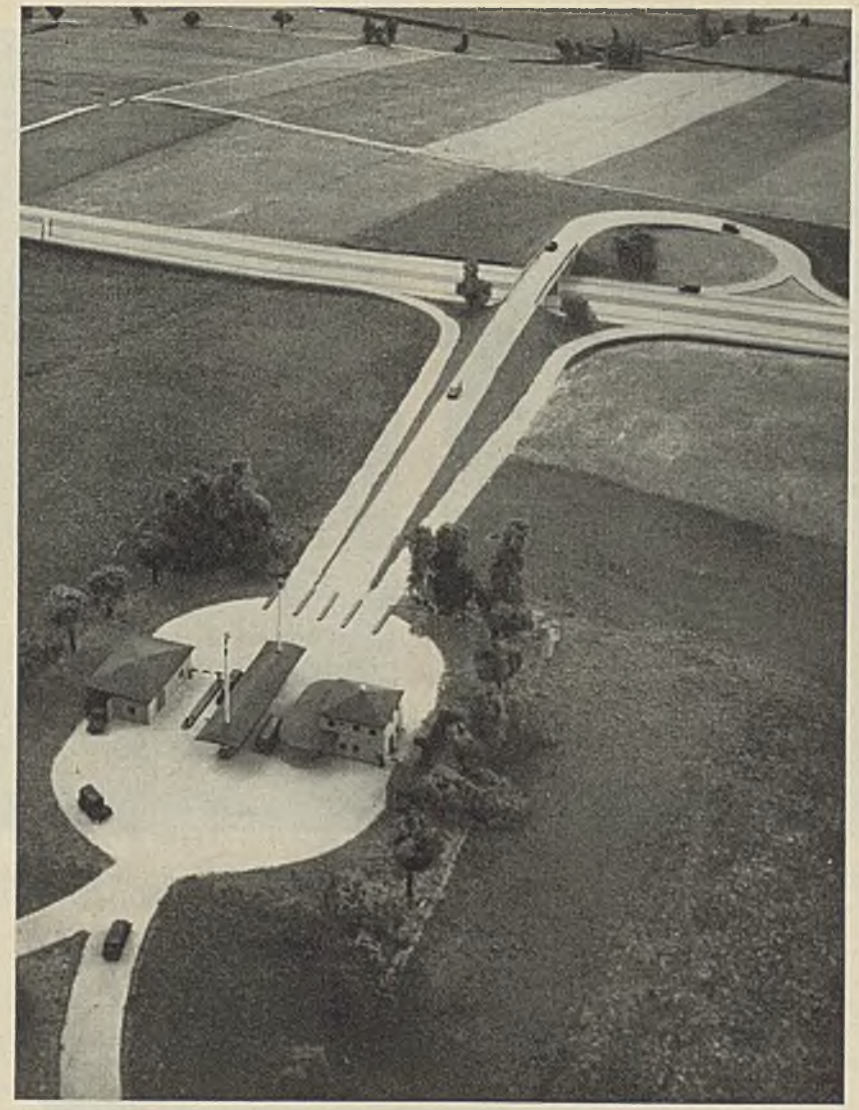


Abb. 4. Bahnhof und Tankstelle.

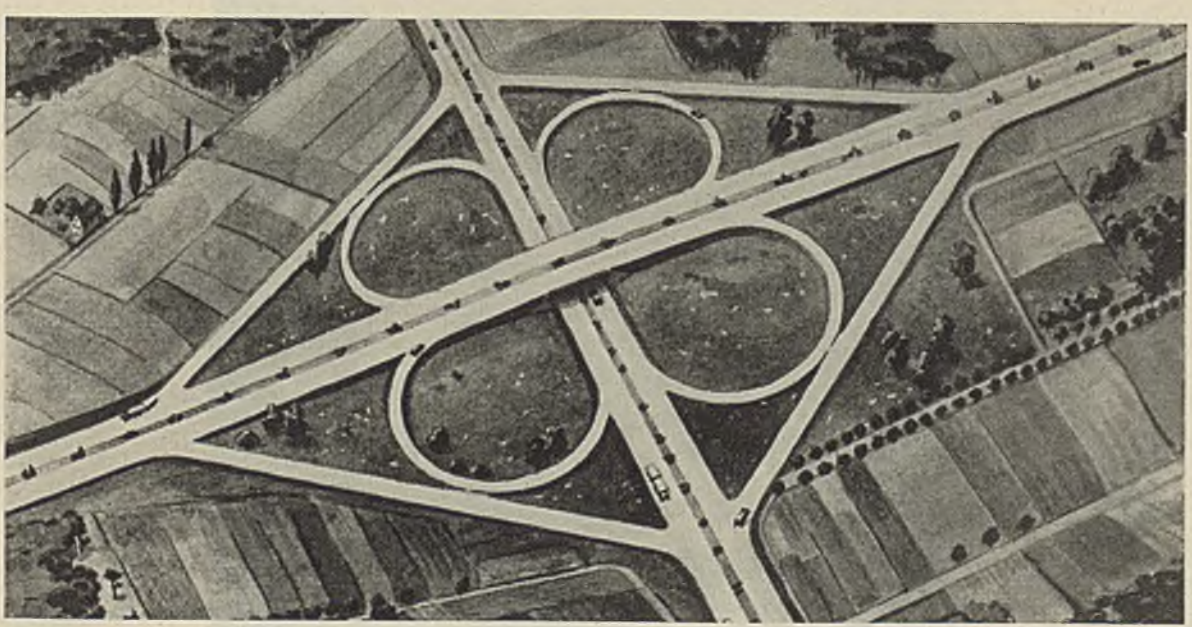


Abb. 5. Kreuzung zweier Autobahnen. (Vgl. Jahrg. 1933 d. Ill., S. 551: „Verkehrsregelung an Straßenkreuzungen".)

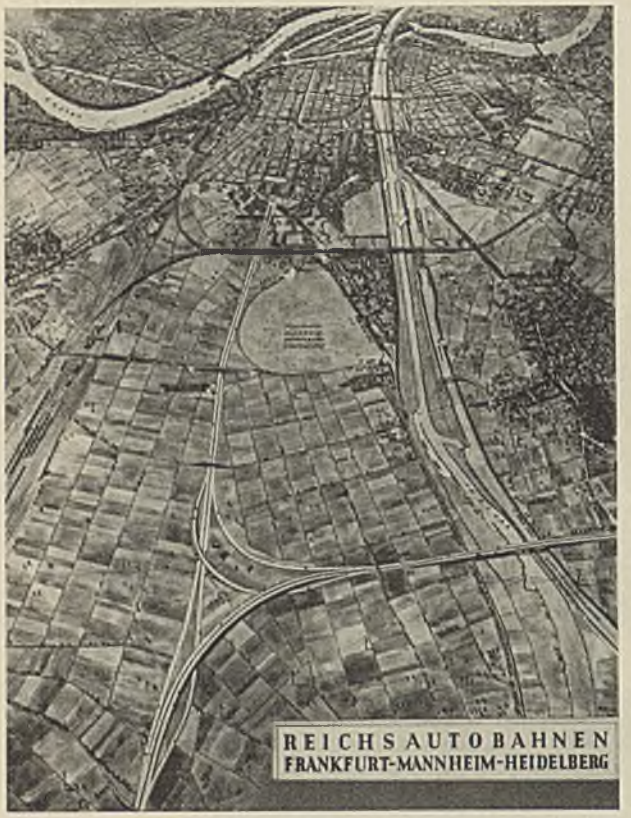


Abb. 6. Anschluß der seitlich der Autobahn liegenden Stadt Mannheim durch eine Stichstraße.

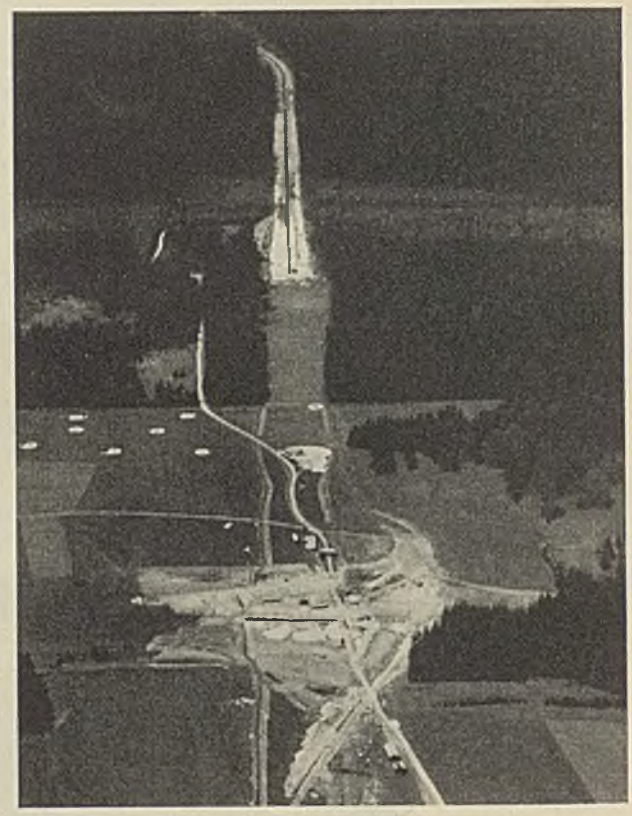


Abb. 7. Flugbild der im Bau befindlichen Strecke München—Salzburg in ebenem Gelände.

Abb. 8. Reichsautobahn München — Freilassing.

Nach einem Aquarell von Prof. Bayerlein, München.

Besteller der Fahrzeuge auftritt und so ihrerseits wieder Einfluß auf die Industrie gewinnt. Sie vergibt die Aufträge nach großen einheitlichen Richtlinien, die die einzelnen Teile normalisieren und typisieren und so Unterhalt und Produktion vereinfachen. Daß die enge Bindung der beiden großen Verkehrsinstitute auch eine enge Zusammenarbeit sichert und sich finanziell für beide Teile günstig auswirken wird, liegt auf der Hand.

Wie die Eisenbahn schienengleiche Übergänge nicht mehr duldet, so vermeidet auch die Autobahn jede Kreuzung. Neu und nicht ganz einfach ist der Übergang von der Landstraße in das Einbahnstraßensystem der Autobahn (Abb. 3). Zu den Einleitungen kommen noch Abstellplätze am Abzweig, da auf freier Strecke kein Wagen halten darf.

Eine einseitige Einführung mit Bahnhof und Tankstelle zeigt Abbildung 4. Da für die Benutzung der neuen Autobahnen Abgaben erhoben werden sollen, muß jeder Zugang durch eine Kontrollstelle gesichert sein. Schwierige geometrische Gebilde ergeben Autobahnkreuzungen (Abb. 5), die aber nur äußerst selten vorkommen werden. Die Schwierigkeiten des Abzweigens einer Seitenlinie zeigt die Einführung der Autobahn in die Stadt Mannheim (Abb. 6). Die große Linie Frankfurt—Heidelberg geht naturgemäß an Mannheim vorbei, nur eine Stichstraße führt zur Stadt.

Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen Dr.-Ing. Todt legt besonderen Wert darauf, daß die neuen Verkehrswege sich gut in die Landschaft eingliedern, besser als die Eisenbahnen und die Autostraßen anderer Länder. Lange, kerzengerade Strecken werden, schon um den Fahrer nicht zu ermüden, vermieden. Die beiden Fahrbahnen werden durch Grünstreifen getrennt, die locker der Landschaft angeglichen bepflanzt werden (Abb. 8). An Hügeln werden die beiden Fahrbahnen der Höhe nach versetzt, damit sie sich so besser dem Hang anschmiegen. In welligem Gelände machen sich die beiden Fahrbahnen noch selbständiger und ziehen als bescheidene Straßen ihren eigenen Weg durch mehrere Täler, um sich schließlich in freierem Gelände wieder zu vereinigen (Thüringer Wald und Rauhe Alb).

Verbinden die Schienenwege Stadt und Stadt, so verbinden die Autobahnen Land und Land, und zwar in mehrfachem Sinn: Die Städte werden umgangen, die von der Eisenbahn schlecht versorgten Gebiete dem Verkehr erschlossen und die Länder einander näher gebracht. Der internationale Verkehrstrom London—Paris—Wien—Balkan, der bisher an Deutschland vorbeiführte, wird durch die neuen Straßen den näheren Weg durch Deutschland nehmen und allen Reisenden die Augen öffnen über Deutschland und die Deutschen.

Max Schoen.

RADFAHRVERKEHR, RADFAHRWEGE UND LANDESPLANUNG

Von Dr.-Ing. Schacht, Geschäftsführer der „Reichsgemeinschaft für Radfahrwegebau e. V."

Es ist eine Hauptaufgabe der Landesplanung, im Wege vorausschauender Planung die Verkehrsfragen und die Verkehrsbedürfnisse zu klären und die einzelnen Verkehrsmittel entsprechend ihrer Bedeutung zu berücksichtigen. Für die Entwicklung unserer großen Massenverkehrsmittel wie Eisenbahn, Straßenbahn und Kraftwagen hat man durch Bereitstellung eigener Verkehrsbahnen weitgehend gesorgt. An das Fahrrad, das rein zahlenmäßig eine Spitzenstellung unter den Verkehrsmitteln einnimmt, hat man wenig oder gar nicht gedacht. Insbesondere hat man sich auch bei den Aufgaben und Arbeiten der Landesplanung erst in geringem Umfange mit der Bedeutung des Radfahrverkehrs und des Radfahrwegebaues befaßt. Das liegt wohl zum großen Teil daran, daß der Radfahrverkehr nicht so augenfällig wie der Kraft- oder Eisenbahnverkehr in Erscheinung tritt und der Flächenbedarf für Radfahrwege im Verhältnis zu den anderen Verkehrsbahnen ganz gering ist. Auch schmiegt sich ein Radfahrweg weitgehend dem Gelände und bestehenden Wegen an, so daß große technische und wirtschaftliche Trassierungsprobleme wie sonst im Straßenbau kaum auftreten. Anderseits muß man sich die zahlenmäßige Bedeutung des Fahrrades als Beförderungsmittel und dadurch bedingt die zahllosen Störungen, die durch das Fahrrad im gesamten Straßenverkehr hervorgerufen werden, vor Augen halten, um klar zu erkennen, daß eine Berücksichtigung des Radfahrverkehrs, also eines scheinbar so nebensächlichen Verkehrszweiges, im Interesse des gesamten Straßenverkehrs notwendig ist. So bricht sich aus der verkehrstechnischen Notwendigkeit heraus überall die Erkenntnis Bahn, daß der Radfahrverkehr von dem übrigen Straßenverkehr durch Anlage besonderer Radfahrwege getrennt werden muß. Wenn auch, wie bereits oben angedeutet, die rein technische Behandlung der Radfahrwegeplanung kein großes Problem darstellt, so muß man sich doch gerade bei der Vielseitigkeit der Landesplanungsarbeit die mannigfaltige und nicht nur zahlenmäßige Bedeutung des Radfahrverkehrs und Radfahrwegebaues für Wirtschaft, Siedlung und Sozialhygiene vor Augen halten. Nur so wird man sich den notwendigen objektiven Überblick über die Notwendigkeit der Anlage von Radfahrwegen und der Planung eines zusammenhängenden Radfahrwegenetzes im Gesamtrahmen der Landesplanung verschaffen. Umfang und Entwicklungstendenzen des Radfahrverkehrs sollen in ihrer grundlegenden Bedeutung kurz gestreift werden.

Eine Registrierung des Fahrradbestandes findet in Deutschland nicht mehr statt. Auf Grund der Produktionsziffern der Industrie kann man den Fahrradbestand in Deutschland auf etwa 15 Millionen schätzen, d. h. es kommen auf einen Kraftwagen 20 Fahrräder und ein Motorrad. Die Verkehrszählungen, die den Radfahrverkehr umfassen, beweisen überall, daß das Fahrrad zahlenmäßig eine Spitzenstellung einnimmt und im Durchschnitt bis 70 vH des gesamten Fahrzeugverkehrs unserer Stadt- und Landstraßen ausmacht. Die Verkehrsstatistik beweist ferner, daß das Fahrrad durchaus nicht durch das Kraftfahrzeug verdrängt wird. An fünf verschiedenen Stellen wurde in Kopenhagen im Sommer 1921 und 1930 bei schönem Wetter gezählt. Der Anteil an beförderten Personen betrug danach beim Kraftfahrzeug 1921: 26 000 und 1930: 54 000; beim Fahrrad 1921: 113 000 und 1930: 165 000 Fahrzeuge. Holland hatte 1925 einen Bestand von 2,1 Millionen Radfahrern, drei Jahre später 2,25 Millionen. Von 1922 bis 1932 nahm der Bestand der Fahrräder in der Schweiz um 320 000 zu, das sind

58 vH in zehn Jahren. Die Zahlen der Schweiz beweisen ferner, daß das Fahrrad durchaus nicht an ebenes Gelände gebunden ist. Wenn man den zahlenmäßigen Umfang des Radfahrverkehrs berücksichtigt, kann man wohl verstehen, daß das Fahrrad bei Verkehrsunfällen oft in Erscheinung tritt. Als aktiver Erzeuger eines Unfalles kommt jedoch der Radfahrer seltener in Betracht, als man im allgemeinen annimmt.

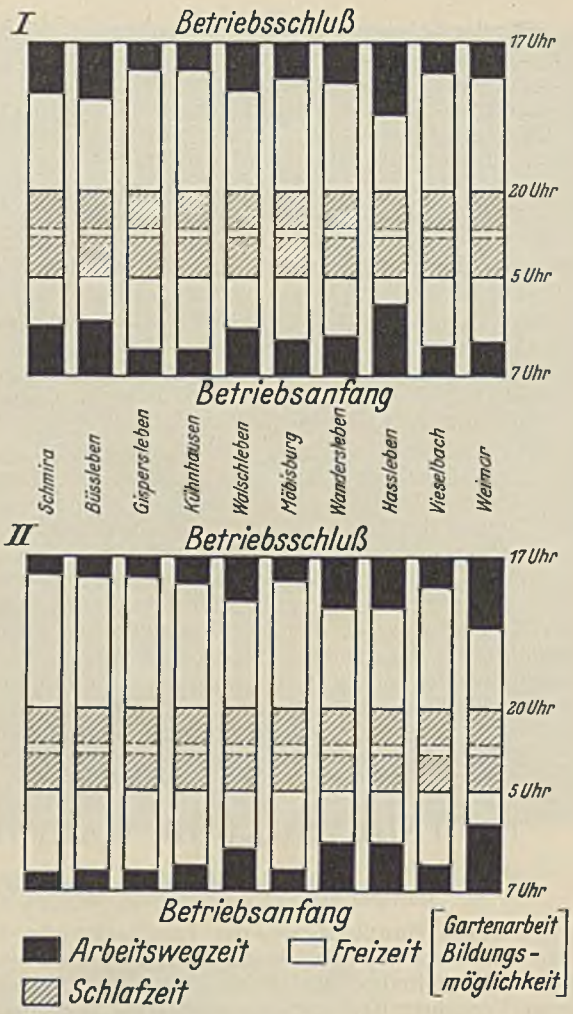
Die Leistung der Fahrzeuge und die zurückgelegten Strecken im Verhältnis zu den Verkehrsunfällen.
(Berlin im Jahre 1928.)

Fahrzeugart	Zahl der vorhand. Fahrzeuge im Durchschnitt	Tägl. durchschn. zurückgelegte km/Fahrz.	km/Fahrz. im Jahr	Art u. Zahl d. anVerkehrsunfällen beteil. Fahrz.	auf 1 Mill. km
Straßenbahn	3 662	125	167 039 400	4 316	25,8
Autobus-B. V. G. ...	620	155	35 387 000	2 172	59
Autobus-sonst.	80	50	1 460 000		
	700		36 847 000		
Kraftdroschken	9 200	90	302 220 000	12 514	41
Personenkraftwagen .	25 500	25	232 687 500	11 383	49
Lastkraftw. (einschl. Zugm.)	12 500	15	68 437 500	7 379	108
Krafträder	26 000	10	94 900 000	4 488	47
Fahrräder	350 000	10	1 350 000 000	8 295	6

Sicherheit und Leistungsfähigkeit unseres Straßenverkehrs verlangen also, daß man Radfahrwege anordnet, in erster Linie an allen stark belasteten Straßenzügen, dann aber auch an allen Reichs- und Landstraßen 1. Ordnung, die vornehmlich dem Kraftwagenschnellverkehr dienen.

Der wirtschaftliche Wert eines Radfahrweges ist bedeutend. In erster Linie ist durch Anlage von Radfahrwegen das wertvollste Volksgut, das Leben und die Gesundheit unserer Volksgenossen, durch Verhütung von Verkehrsunfällen geschützt. Aber auch dem Kraftverkehr und damit im weiteren Sinne der Volkswirtschaft bleiben Werte erhalten, die sonst durch die auf Grund der gemeinsamen Fahrbahnbenutzung durch Kraftfahrzeug und Radfahrer entstehenden Störungen in Form von Überholen, Bremsen usw. und den dadurch bedingten Verlust an Zeit, Brennstoff, Bereifung usw. verloren gehen. Da der grundsätzliche Wert unserer Freiflächen vornehmlich in ihrem Gebrauch für Sport, Spiel und Wanderung sowie gärtnerische Zwecke besteht, ist ihre bequeme Zugänglichkeit von den Wohnstätten aus für ihren Gebrauchswert entscheidend. Die Einflußzonen entfernter Freiflächen sind im Werktagsverkehr für den Fußgänger verhältnismäßig eingeschränkt. Eine Benutzung der Massenverkehrsmittel kommt nicht in Frage, da man den Wert der Nutzgrünflächen nicht durch die Belastung mit teuren Fahrgeldern herabsetzen will. Durch den großen Aktionsradius des Fahrrades, seine Billigkeit und Anspruchslosigkeit dürften daher viele in Außengebieten liegende Grünflächen, die außerhalb der 20 bis 30 Minuten-Fußwegzone liegen, aufgeschlossen werden und innerhalb der erwähnten Reisezeit unter Benutzung des Fahrrades erreichbar sein.

Für die Landesplanungsarbeit, die sich mit Lage und Ausgestaltung der Freiflächen innerhalb eines Siedlungsgebietes zu befassen hat, dürfte der Aufschluß der außerhalb der Fußwegzone liegenden Freiflächen für den Radfahrverkehr durch Anordnung von Radfahrwegen erforderlich erscheinen. Insbesondere wird man durch Anlage von Radfahrwegen in den Grünzonen des Stadtgebietes dem Erholungsuchenden Gelegenheit geben, möglichst schnell aus dem



Zeitaufteilung eines Arbeitstages in Erfurt Beschäftigter für verschiedene Wohngemeinden. Anmarschweg: I zu Fuß unter Benutzung der Eisenbahn, II mit Benutzung des Fahrrades.

Verkehrslärm heraus auf eigenen Radfahrwegen im Grünen seinen Kleingarten, Sportplatz oder sonstige Erholungsplätze aufsuchen zu können. Auf kleinere Umwege kommt es dabei gar nicht an.

Im größeren Umfange sind derartige Freiflächen in der Umgebung von Berlin, Nürnberg, München und Magdeburg durch Anlage von Radfahrwegen bereits aufgeschlossen. Viele abseits liegende landschaftlich schöne Gegenden können so durch Anlage von Radfahrwegen für die erholungsuchende Bevölkerung aufgeschlossen werden. Den Aktionsradius des Fahrrades kann man für Radwanderungen mit 50 km annehmen, wenn man eine Maximalleistung von etwa 100 km für eine Tagestour zugrunde legt. Innerhalb eines größeren Verkehrs- oder Wirtschaftsgebietes lassen sich derartige, dem Erholungs- und Wanderverkehr dienende Radfahrwege für einzelne Stadtgebiete zu einem Radfahrwegenetz zusammenfassen. Als Beispiel hierfür sei Holland erwähnt, das über ein dichtes, das ganze Land durchziehendes Radfahrwegenetz verfügt, das von Radfahrern in großer Menge benutzt wird.

Auch volks- und forstwirtschaftlich sind derartige Radfahrwege, die durch Wälder führen, von großem Wert, da dadurch ein intensiver Waldschutz ermöglicht wird. Sehr zweckmäßig erscheint insbesondere

bei größeren ausgedehnten Stadtgebieten die Anlage derartiger Radfahrwege entlang der Bahndämme, da bei Ermüdung, plötzlich einsetzendem Unwetter oder aus sonstigen Gründen die Radtour abgebrochen und die Eisenbahn benutzt werden kann. Für die Anlage der Radfahrwege kommen vornehmlich die Feuerschutzstreifen entlang der Bahnlinien in Betracht.

Der große allgemeine Wert des Radfahrverkehrs liegt darin, daß das Fahrrad infolge seiner geringen Anschaffungs- und Unterhaltungskosten das billigste Verkehrsmittel darstellt und daher von der breiten Masse der Arbeiter und Angestellten auf dem Wege zur Arbeitstätte gern benutzt wird. Der Radfahrverkehr in Form dieses Wohnverkehrs macht den zahlenmäßig stärksten Anteil aus. Auch wird die Anlage von Radfahrwegen für den Wohnverkehr notwendig sein zwischen ländlichen Wohngemeinden und außerhalb des Stadtgebietes liegenden Industriestandorten, insbesondere wenn keine oder für den Radfahrer ungeeignete Straßenverbindungen bestehen. Große Massen der Arbeiterschaft pendeln täglich zwischen Wohnort und Beschäftigungsort. Dies bedeutet in vielen Fällen eine wirtschaftliche und körperliche Belastung. Die sich daraus ergebenden Hemmungen der Produktionskraft der Arbeiter bedrohen unmittelbar auch die Produktivität der Betriebe. Es kommt dabei vornehmlich darauf an, durch entsprechende Verkehrsmittel den oft weiten Weg nach der Arbeitstätte abzukürzen. Dies kann in ganz erheblichem Umfange durch die Förderung des Radfahrwegebaues geschehen. Dabei kommt die erzielte Zeit- und Geldersparnis in erster Linie dem Lebensstandard des Arbeiters und im weiteren Sinne der Volkswirtschaft zugute (vgl. Abb.). Man muß dabei immer wieder darauf hinweisen, daß das Fahrrad vorzugsweise von minderbemittelten Schichten der Bevölkerung benutzt wird und daher der ganz besonderen Fürsorge der Behörden bedarf, zumal diese Kreise der Bevölkerung nicht über eine gleiche wirkungsvolle Vertretung verfügen wie die Kraftwagenbesitzer.

Einer ganz besonderen behördlichen Pflege bedürfen die Radfahrwege auch im Interesse jener ländlichen Volksschulen, deren Schüler aus mehreren zusammenliegenden Ortschaften stammen.

Die Arbeiten der Landesplanung erstrecken sich auf die Berücksichtigung des Radfahrverkehrs bei der Beurteilung der Verkehrsprobleme eines Wirtschaftsgebietes und besonders auf die Festlegung eines Liniennetzes von Radfahrwegen. Dies bedingt, daß man entsprechend dem Aktionsradius des Fahrrades die Planung von Radfahrwegen einheitlich und systematisch für ein Wirtschaftsgebiet nach erprobten Grundsätzen der Landesplanung durchführt. Man wird sich in kartographischer Form Unterlagen verschaffen über Bedeutung und Umfang, Ausgangs- und Zielpunkte des Radfahrverkehrs.

Aus der mannigfaltigen Zweckbestimmung heraus ergeben sich sehr klare Grundsätze für die Aufgaben und Arbeiten der Landesplanung auf diesem Gebiete. Es besteht auch durchaus die Möglichkeit, daß diese Planungsarbeiten bald verwirklicht werden. Erstmalig hat der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen für den Bau von Radfahrwegen an Reichsstraßen 1 Million RM zur Verfügung gestellt. Es ist zu hoffen, daß nunmehr auch die Provinzen und Länder für den Bau von Radfahrwegen Geldmittel bereitstellen. Ferner haben sich die Hauptinteressenten an der Förderung des Radfahrwegebaues zu einer „Reichsgemeinschaft für Radfahrwegebau e. V." zusammengeschlossen. Diese Reichsgemeinschaft hat es sich insbesondere zur Aufgabe gesetzt, durch Selbsthilfemaßnahmen aller Interessenten die erforderlichen Geldmittel für den Bau von Radfahrwegen zu beschaffen.

MITTEILUNGEN

Auszeichnung.

Aus Anlaß des 7. Internationalen Straßenkongresses in München wurde der von der belgischen Regierung beim 2. Internationalen Straßenkongreß 1910 in Brüssel gestiftete, für die beste eingereichte Arbeit zur Förderung des Straßenwesens und Straßenverkehrs bestimmte Preis wiederum verliehen.

Auf Vorschlag des Preisgerichts hat die Internationale Ständige Kommission den Preis dem Professor an der Technischen Hochschule Stuttgart Dr. Neumann für die eingereichte Abhandlung „Fortschritte im Bau von Asphaltstraßen" als der besten Arbeit zuerkannt.

Neuaufbau der Technik.

Im Interesse einer engen Zusammenarbeit und einer weiteren Vereinheitlichung der technischen Organisationen wurde zwischen dem Nationalsozialistischen Bund Deutscher Technik (NSBDT) und der Reichsgemeinschaft der technisch-wissenschaftlichen Arbeit (RTA) mit Einverständnis des Stellvertreters des Führers vereinbart, daß Dipl.-Ing. Seebauer in den Senat der RTA und der Vorsitzende des VDI und stellvertretende Vorsitzende der RTA, Dr.-Ing. Schult, in die Leitung des NSBDT berufen und die Geschäftsführung der RTA und des NSBDT zusammengelegt werden. Sitz dieser Geschäftsstelle ist bis auf weiteres: Ingenieurhaus, Berlin NW 7, Hermann-Göring-Straße 27.

Normung der Holzabmessungen.

Der Deutsche Normenausschuß gibt folgende Normblattentwürfe bekannt: DIN E 4070 (Holzabmessungen, Kant-, Halb- und Balkenholz, Dachlatten, Nadelholz aller Arten), DIN E 4071 (Holzabmessungen, Bretter und Bohlen, besäumt und unbesäumt, Nadelholz und Laubholz aller Arten), DIN E 4072 (Holzabmessungen, Spundung von Hobeldielen und Rauhspund, Nadelholz aller Arten). Abänderungs- und Ergänzungswünsche werden in doppelter Ausfertigung bis zum 1. November 1934 an die Geschäftsstelle, Berlin NW 7, Dorotheenstraße 40, erbeten.

Die „Bauwettbewerbe",

die im Dezember 1931 infolge der wirtschaftlichen Notlage und des Ausbleibens bedeutenderer Wettbewerbe ihr Erscheinen einstellten, werden wieder herausgegeben von den Architekten E. Deines und Regierungsbaumeister a. D. F. Heidt. Das vorliegende Heft 70, vom Verlag G. Braun, Karlsruhe, gut ausgestattet, behandelt den Wettbewerb für die Reichsführerschule der NSDAP auf Neu-Grünwald bei München.

AMTLICHE NACHRICHTEN

Preußen.

Ernannt: Regierungsbaurat (H) Goebel in Liegnitz zum Regierungs- und Baurat.

Beauftragt: Die Regierungsbauräte (H) Jaeger aus Kiel mit einer selbständigen örtlichen Bauleitung in Frankfurt a. Main und Dr.-Ing. Kluge aus Halle a. d. Saale desgl. in Königsberg i. Pr.

Versetzt: Regierungs- und Baurat (H) Dohmen von Stettin an die Regierung in Düsseldorf; — Regierungsbaurat Rohr von Templin an das Staatshochbauamt Niederbarnim-Teltow in Berlin; — die Regierungsbaumeister (H) Rieck von Guben nach Hanau, Grünewald von Essen nach Wetzlar, Glienke von Köslin nach Sigmaringen, Hanson von Berlin nach Hirschberg i. Rbg., Möser von Schweidnitz nach Breslau und Normann von Templin nach Großbesten bei Königswusterhausen.

Überwiesen: Regierungsbaurat (H) Lesser, bisher örtlicher Bauleiter der Gerichtserweiterungsbauten in Königsberg i. Pr., dem dortigen Staatshochbauamt II.

*

Zulassung neuer Baustoffe und neuer Bauarten durch die Hochbauabteilung des preußischen Finanzministeriums auf Grund der Vorschriften über die allgemeine Zulassung neuer Baustoffe usw. vom 8. Februar 1934 (Zentralbl. d. Bauverw. S. 114).

Die Geltungsdauer der unterm 25. Februar 1933 der I. G. Farben-Industrie-A.G. in Ludwigshafen von der Staatl. Prüfungsstelle für statische Berechnungen ausgestellten Bescheinigung über die vorläufige Zulassung der Iporit-Bauweise für den Hochbau ist unterm 21. Juni d. J. — V 19. 6302/50 — bis Ende Juni 1935 verlängert worden.

Der Firma Chemische-Werke, vormals H. u. E. Albert A.G. in Amoeneburg bei Wiesbaden-Biebrich ist die allgemeine Zulassung für das Feuerschutzmittel „Flammschutz-Albert" zum Schutze von Holz gegen Einwirkung von Feuer und Wärme erteilt worden. Die Zulassung gilt bis 30. Juni 1939.

Die Geltungsdauer der von der Prüfungsstelle für statische Berechnungen unterm 20. April 1933 ausgestellten Bescheinigung über die vorläufige baupolizeiliche Zulassung der Halsa-Leichtbauplatte der Firma Halsa-Platte G. m. b. H. in Schlettau ist unterm 10. Juli 1934 — V 19. 6302/64 — bis Ende Juni 1935 verlängert worden.

*

RdErl. d. FM. v. 29. 8. 1934, betr. Garagen (V 18 Nr. 2322/22).

Die von der Reichsregierung angestrebte weite Verbreitung billiger Kraftwagen, wofür allseitig Verständnis besteht, bedingt die vermehrte Herstellung von Unterstellräumen mit einem möglichst geringen Aufwande an Kosten. Bei Schaffung neuer Siedlungen und Wohnhausgruppen wird die Anlage von Garagen bei der Planung der Gebäude zu berücksichtigen sein. Dagegen wird bei der nachträglichen Einrichtung von Unterstellräumen in vorhandenen Gebäuden vielfach, soweit technisch durchführbar, auf verfügbaren Raum in den Untergeschossen zurückgegriffen werden müssen.

Die Anlage von Garagen im Untergeschoß setzt in der Regel eine Einsenkung im Vorgarten voraus, die nach den geltenden Baupolizeiverordnungen nicht ohne weiteres zulässig ist. Die an die Ausgestaltung von Vorgärten gestellten Forderungen sind zwar zur Erzielung eines einheitlichen Straßen- oder Platzbildes von nicht zu unterschätzender Bedeutung; angesichts der Bestrebungen der Reichsregierung wird bei der Einrichtung von Garagen weitgehendes Entgegenkommen zu zeigen sein. Auch an sich berechtigte Bedenken ästhetischer Art werden hier und da zurücktreten müssen.

Von einer den vorstehenden Ausführungen Rechnung tragenden Änderung des § 25 der Musterbauordnung habe ich abgesehen. Zunächst werden Erfahrungen gewonnen werden müssen, die für eine etwaige spätere Änderung des Vorgartenrechtes die Grundlage bilden können.

Ich ersuche schon demnächst die Baugenehmigungsbehörden entsprechend zu unterrichten und mir über die Erfahrungen, wenn möglich unter Beifügung bestimmt gefaßter Änderungen für den Wortlaut des § 25, zum 15. Oktober 1935 zu berichten.

Überdrucke des Erlasses für die Baugenehmigungsbehörden und die technischen Dienststellen der Baupolizei liegen bei.

Im Auftrage
Eggert.

An den Herrn Staatskommissar d. Hauptstadt Berlin, den Herrn Verb.Präs. in Essen, sämtl. Herren Reg.Präs.

*

Zum Bericht vom 13. Dezember v. Js. — BP Zen IV a — betr. Verwendung von Kalksandsteinen beim Schornsteinbau.

Berlin C 2, den 31. August 1934.

Nach den angestellten Ermittlungen halte ich Kalksandsteine zum Bau von Schornsteinen für Zentralheizungen und andere größere Feuerungsanlagen, wie es auch der ehem. Minister für Volkswohlfahrt in seinem Schreiben vom 16. August 1927 — II S Nr. 1324 — an den Bund Deutscher Architekten, Gruppe Schleswig-Holstein in Kiel, zum Ausdruck gebracht hat, nicht für geeignet.

In Abänderung des Erlasses des ehem. Ministers für Volkswohlfahrt vom 11. November 1924 — II 9. 575 — betr. Schornsteine aus Kalksandsteinen und Ersatzbaustoffen (Volksw. S. 458)*) wird ergänzend zu Ziff. 1 bestimmt, daß Kalksandsteine zum Bau von Schornsteinen für Zentralheizungen und größere Feuerungen nicht verwendet werden dürfen.

Bei der Verwendung von Kalksandsteinen bei Schornsteinen sonstiger Feuerungsanlagen kann von der Ausführung eines Innenputzes abgesehen werden.

Der preußische Finanzminister.
Im Auftrage
V 19. 6204/9. Dr. Schindowski.

An
1. den Herrn Oberbürgermeister — Baupolizei — Berlin, d. d. Herrn Staatskommissar der Hauptstadt Berlin.
2. a) sämtliche Herren Regierungspräsidenten,
b) den Herrn Verbandspräsidenten in Essen,
c) den Herrn Staatskommissar der Hauptstadt Berlin,
d) die Herren Landräte,
e) die Herren Oberbürgermeister der Stadtkreise,
f) sonstige Baugenehmigungsbehörden und
g) die Preuß. Staatshochbauämter.

Zu 2: Abschrift zur Kenntnis und Beachtung.

*) Zentralbl. d. Bauverw. 1924, S. 426.

ERLASS DES PREUSSISCHEN FINANZMINISTERS

BETREFFEND BELASTUNGSANNAHMEN IM HOCHBAU

Berlin, den 30. August 1934.

Über die Belastungsannahmen im Hochbau sind neue Bestimmungen aufgestellt worden und zwar

A. Raumgewichte von Bau- und Lagerstoffen,
B. Eigengewichte von Bauteilen und
C. Verkehrslasten.

Sie entsprechen im allgemeinen den vom Deutschen Normenausschuß (Ausschuß für einheitliche technische Baupolizeibestimmungen) ausgearbeiteten, gleichbezeichneten Vorschriften (DIN 1055 Bl. 1—3).

Die neuen Bestimmungen werden in den Amtsblättern bekanntgegeben und gelten damit mit Wirkung vom 1. Oktober d. J. als maßgebende Konstruktionsvorschriften im Sinne des § 11 der nach der Einheitsbauordnung aufgestellten Bauordnung*). Sie treten an Stelle der Abschnitte A, B und C Abs. a der Bestimmungen über die bei Hochbauten anzunehmenden Belastungen vom 24. Dezember 1919**) und den dazu ergangenen Ergänzungserlassen.

Die notwendigen Abdrucke der Bestimmungen für die Amtsblätter gehen demnächst den Amtsblattstellen als Sonderdrucke zu, die alsdann den Amtsblättern beizufügen sind.

Der Erlaß wird im MBliV., im FMBl. und im Zentralblatt der Bauverwaltung veröffentlicht.

Der preußische Finanzminister.
Im Auftrage
Dr. Schindowski.

V 19. 6200c/9.

An d. RegPräs., d. Staatskommissar d. Hauptstadt Berlin, d. VerbPräs. in Essen, d. Baugenehmigungsbehörden (Landräte, Oberbürgermeister der Stadtkreise sowie die besonders ermächtigten Ortspolizeibehörden) u. an d. Staatshochbauämter.

*) Sonderdrucke der Vorschriften mit weiteren einschlägigen Bestimmungen nebst Einführungserlassen sind vom Verlag Wilhelm Ernst u. Sohn, Berlin W 8, Wilhelmstraße 90, zum Einzelpreis von RM 2,— zu beziehen. Partiepreise: 10 Stück RM 19,—, 25 Stück RM 45,—, 50 Stück RM 82,—, 100 Stück RM 150,— und Postgeld.

**) Zentralbl. d. Bauverw. 1920, S. 45.

Belastungsannahmen im Hochbau.

A. RAUMGEWICHTE VON BAU- UND LAGERSTOFFEN.

Für die Berechnung sind die Gewichte nach Spalte 4 maßgebend. Abweichungen vom Berechnungsgewicht sind nur auf Grund besonderer Nachweise zulässig.

1	2	3	4	5
Nr.	Gegenstand	Gewichtsgrenzen kg/m³	Berechnungsgewicht kg/m³	Bemerkungen
	a) Füllstoffe in geschüttetem Zustand.			
1	Erde, Sand, Lehm naß	1700 bis 2500	2100	
	grubenfeucht (etwa 5% Wasser enthaltend)	1200 bis 2000	1800	
2	trocken	1400 bis 1800	1600	
3	Kies, naß	1900 bis 2100	2000	
4	Kies, trocken	1500 bis 1900	1700	
5	Koksasche	600 bis 850	700	
6	Kohlenschlacke	700 bis 1000	1000	Zu Nr. 6 Spalte 4: Die Zahl gilt für eingestampfte Schlacke.
7	Hochofenschlacke, Stückschlacke in der Körnung von Eisenbahnschotter	1250 bis 1700	1500	
8	Hochofenschlacke, granulierter Schlackensand	500 bis 1400	1000	
9	Hochofenschaumschlacke	350 bis 750	700	
10	Bimssteinsand	400 bis 900	700	
	b) Werkstücke und Mauerwerk aus natürlichen Steinen.			
11	Granit, Gneis, Syenit, Porphyr	2400 bis 2800	2600	
12	Basalt	2700 bis 3300	3000	
13	Basaltlava	1800 bis 3000	2800	
14	Basaltlava, stark porig	1500 bis 2000	1800	
15	Marmor	2600 bis 2800	2700	
16	Kalksteine, dicht	2500 bis 2700	2600	
17	Kalksteine, porig	1800 bis 2400	2200	
18	Muschelkalk	2500 bis 2800	2600	
19	Grauwacke und Kohlensandsteine	2500 bis 2800	2700	
20	Sandsteine	2000 bis 2600	2400	
21	Schiefer	2500 bis 2800	2700	
22	Tuffstein, Porphyr- und dichter Kalktuff	1600 bis 2200	2000	
23	Nagelfluhe	2300 bis 2600	2400	
24	Bimsstein, Leuzit- und lockerer Kalktuff	900 bis 1400	1200	

1	2	3	4	5
Nr.	Gegenstand	Gewichtsgrenzen kg/m³	Berechnungsgewicht kg/m³	Bemerkungen
	c) Mauerwerk aus künstlichen Steinen in Normalformat.			
25	Klinker	1800 bis 2000	1900	
26	Mauerziegel	1700 bis 1900	1800	Zu Nr. 26 und 32: Ist das Gewicht der Ziegelsteine normalen Formats nachweislich geringer als 3,3 kg, so kann das Gewicht des Mauerwerks entsprechend niedriger, jedoch nicht unter 1600 kg/m³, angesetzt werden.
27	Hohlziegel	1350 bis 1550	1450	
28	porige Vollziegel	1000 bis 1200	1100	
29	porige Hohlziegel	900 bis 1100	1000	
30	Schwemmsteine und Hochofenschwemmsteine	900 bis 1100	1000	
31	Korksteine	500 bis 700	600	
32	Kalksandsteine	1700 bis 1900	1800	
33	Kunstsandsteine	2000 bis 2200	2100	
34	Schlackensteine	1200 bis 1500	1400	
35	Hochofenschlackenmauersteine	1600 bis 2100	1800	
	d) Mörtel.			
36	Zementmörtel und Zementtraßmörtel	2000 bis 2200	2100	
37	Kalkzementmörtel und Kalktraßmörtel	1800 bis 2000	1900	
38	Kalkmörtel und Kalkgipsmörtel	1650 bis 1800	1700	
39	Gipsmörtel	900 bis 1500	1200	
	e) Beton aus:			
40	Kies, Granitschotter u. dgl.	1800 bis 2400	2200	Zu e: Die Baupolizei ist berechtigt, den genauen Gewichtsnachweis des Betons zu verlangen.
41	desgl. mit Stahleinlagen	—	2400	
42	Ziegelschotter	1500 bis 2000	1800	
43	Kohlenschlacke mit Sandzusatz	1200 bis 1900	1600	
44	Bimskies mit Sandzusatz	1450 bis 1750	1600	
45	desgl. mit Stahleinlagen	1650 bis 1950	1800	
46	Hochofenschlacke	1800 bis 2400	2200	
	f) Bauhölzer, lufttrocken (Feuchtigkeitsgehalt: etwa 15%).			
47	Kiefer (Föhre)	—	600	Zu f: Bei Hölzern, die nicht gegen Witterungs- und Feuchtigkeitseinflüsse geschützt sind, ist das Gewicht um 50 kg/m³ höher anzusetzen.
48	Fichte (Rottanne)	—	550	
49	Tanne (Weißtanne)	—	550	
50	Lärche	—	600	
51	Pechkiefer (Pitchpine)	—	800	
52	Gelbkiefer (Yellowpine)	—	800	
53	Eiche	—	800	
54	Rotbuche	—	700	
55	Ausländische Harthölzer	—	1000	
	g) Metalle.			
56	Gußeisen	—	7250	
57	Schweißeisen und Schweißstahl	—	7800	
58	Flußstahl und Stahlguß	—	7850	
59	Aluminium	—	2750	
60	Blei	—	11400	
61	Kupfer, gewalzt	—	8900	
62	Bronze	—	8500	
63	Zink, gegossen	—	6900	
64	Zink, gewalzt	—	7200	
65	Zinn, gewalzt	—	7400	
66	Messing	—	8500	
	h) Lagerstoffe.			
	1. Brennstoffe.			
67	Holz, in Scheiten	330 bis 420	400	
68	Braunkohle	700 bis 800	750	
69	Kohle (Steinkohle)	800 bis 950	900	
70	Koks, Zechenkoks	380 bis 530	500	
71	Koks, Gaskoks	360 bis 470	450	
72	Preßkohlen	750 bis 1250	1000	
73	Torf	300 bis 900	600	
	2. Feld- und Gartenfrüchte.			
74	Gerste	—	690	
75	Gras und Klee	—	350	
76	Hafer	—	550	
77	Heu, lose	—	70	Zu Nr. 77: Bis zu etwa 3 m Packhöhe.
78	Heu, gepreßt	—	280	
79	Hopfen, in Säcken	—	170	
80	Hopfen, in zylindrischen Hopfenbüchsen	—	470	
81	Hopfen, in zylindrischer Form in Hopfentuch eingenäht oder gepreßt	—	290	
82	Hülsenfrüchte (Erbsen, Bohnen)	—	850	
83	Kartoffeln	—	750	
84	Malz	—	530	
85	Malzkeime	—	200	
86	Obst	—	350	
87	Roggen	—	680	
88	Rüben	—	650	
89	Zuckerrübenschnitzel	—	300	
90	Stroh, lose	—	45	Zu Nr. 90: Bis zu etwa 3 m Packhöhe.
91	Stroh, gepreßt	—	280	
92	Weizen	—	760	
	3. Verschiedene Lagerstoffe.			
93	Aktengerüste und -schränke mit Inhalt in Registraturen, Büchereien, Archiven usw.	—	600	Zu Nr. 93: Einschließlich der Hohlräume.
94	Asche (Schlacke)	—	900	
95	Eis	—	920	
96	Hausmüll	—	660	
97	Kaffee	—	700	
98	Kalk, gebrannt, in Stücken	—	1000	
99	Kalk, in Säcken	—	1000	
100	Mehl, lose	—	500	
101	Mehl, in Säcken	—	500	Zu Nr. 101: 4 Lagen = 1 m Höhe.
102	Papier	—	1100	
103	Salz	—	1250	
104	Torf, lose (Torfstreu, Torfmull)	—	230	Zu Nr. 104: Auch als Füllstoff.
105	Torf, gepreßt	—	300	
106	Wolle, lose	—	450	
107	Wolle, gepreßt	—	1300	
108	Zement, lose	1000 bis 1300	1200	
109	Zement, eingerüttelt	1800 bis 2000	1900	
110	Zucker	—	750	

B. EIGENGEWICHTE VON BAUTEILEN.

Für die Berechnung sind die Gewichte nach Spalte 3 maßgebend. Abweichungen von diesen Gewichten sind nur auf Grund besonderer Nachweise zulässig.

1 Nr.	2 Gegenstand	3 Gewicht kg/m²	4 Bemerkungen
	a) Fußbodenbeläge und Estriche aus:		
1	Kiefernholz	6	Zu Nr. 1 bis 3: Gerechnet mit einem Raumgewicht für lufttrockenes Holz, vgl. Bemerkung in Abschnitt A, zu f.
2	Eichenholz	8	
3	Buchenholz	7	
4	Gips	16	
5	Glas	26	
6	Gußasphalt und Stampfasphalt	22	
7	Steinholz ..... } je cm	18	
8	Terrazzo ..... } Dicke	20	
9	Tonfliesen	20	
10	Zement oder Zementfliesen	22	
11	Korkplatten und Torfplatten (als Unterlage)	3	
12	Korkestrich	5	
13	Linoleum ....., je mm Dicke	1,3	
	b) Putz, Draht- und Rohrputz.		
14	Rohrdeckenputz oder Spalierdeckenputz üblicher Dicke einschließlich Rohr	20	Zu Nr. 14: Vgl. Bemerkung zu Nr. 33 und 34.
	Putz aus:		
15	Gipsmörtel	12	
16	Kalkmörtel und Kalkgipsmörtel	17	
17	Kalkzementmörtel und Kalktraßmörtel	19	
18	Zementmörtel und Zementtraßmörtel .... } je cm Dicke	21	
19	Rabitz- oder Drahtputz	15	
20	Monier- oder Zementdrahtputz	24	
	c) Deckenfüllstoffe.		
21	Kohlenschlacke oder Hochofenschlackensand	10	
22	Kohlenschlackenbeton mit Sandzusatz ..... } je cm	16	
23	Koksasche oder Hochofenschaumschlacke ..... } Dicke	7	
24	Lehm	16	
25	Sand	16	
	d) Zwischendecken von Holzbalkendecken (ohne Balken).		
26	Stülpdecke Bretter 3 cm dick .. 18 kg/m² Lehmschlag 8 cm dick 128 „ 146 kg/m²	150	
27	Gestreckter Windelboden (15 cm dick) Schleetstangen 7 cm Durchmesser ..... 25 kg/m² Lehm und Stroh dazu 160 „ 185 kg/m²	185	
28	Halber Windelboden (15 cm dick) Stakhölzer 3 cm dick 13 kg/m² Latten 4/6 cm ..... 3 „ Lehmschlag mit Stroh 12 cm dick ..... 192 „ 208 kg/m²	210	
29	Ganzer Windelboden (24 cm dick) Stakhölzer 4 cm dick 17 kg/m² Latten 4/6 cm ..... 3 „ Lehmschlag mit Stroh 20 cm dick ..... 320 „ 340 kg/m²	340	
30	Stakung mit Koksaschenschüttung Stakhölzer 3 cm dick 13 kg/m² Latten 4/6 cm ..... 3 „ Lehmverstrich 2 cm dick ..... 32 „ Aschenschüttung 8 cm dick ..... 56 „ 104 kg/m²	105	
31	Stakung mit Lehmschüttung Stakhölzer 3 cm dick 13 kg/m² Latten 4/6 cm ..... 3 „ Lehmschüttung 10 cm dick ..... 160 „ 176 kg/m²	180	
32	Einschubdecke Latten 4/6 cm ..... 3 kg/m² Schwarteneinschub .. 13 „ Lehmverstrich ..... 10 „ Auffüllung (Lehm od. Sand 10 cm dick) 160 „ 186 kg/m²	190	
	e) Holzbalkendecken, Beispiele:		
33	für Stakung mit Lehmschüttung Kieferner Bretterfußboden 2,5 cm dick ..... 15 kg/m² Balken 18/24 cm bei 0,9 m Abstand von Mitte bis Mitte $0{,}18 \cdot 0{,}24 \cdot 600 \cdot \frac{1{,}0}{0{,}9}$ ... 29 „ Stakung mit Lehmschüttung (Nr. 31) $0{,}72 \cdot 180 \cdot \frac{1{,}0}{0{,}9}$ 144 „ Rohrdeckenputz einschl. Rohr ..... 20 „ 208 kg/m²	210	Zu Nr. 33 und 34: [1]) Vgl. Bemerkung zu Nr. 1 bis 3. [2]) Das Gewicht erhöht sich um 10 kg/m² bei Rohrdeckenputz auf Schalung.
34	für Stakung mit Koksaschenschüttung Kieferner Bretterfußboden 2,5 cm dick .. 15 kg/m² Balken 16/20 cm bei 0,9 m Abstand von Mitte bis Mitte $0{,}16 \cdot 0{,}20 \cdot 600 \cdot \frac{1{,}0}{0{,}9}$ ... 22 „ Stakung mit Koksaschenschüttung (Nr. 30) $0{,}74 \cdot 105 \cdot \frac{1{,}0}{0{,}9}$ 87 „ Rohrdeckenputz einschl. Rohr ..... 20 „ 144 kg/m²	145	

1 Nr.	2 Gegenstand	3 Gewicht kg/m²	4 Bemerkungen
	f) gewölbte Decken (ohne Trägergewicht).		
	Kappengewölbe bis 2 m Stützweite, einschließlich Hintermauerung, aus:		
35	Mauerziegeln und Kalksandsteinen ½ Stein dick	275	
36	1 „ „	540	
37	Hohlziegeln ½ Stein dick	200	
38	Schwemmsteinen und porigen Hohlziegeln ½ Stein dick	155	
39	Decke aus Rabitz in Gewölbeform 5 cm dick (in der Grundfläche gemessen) bei Verwendung leichter Zuschlagstoffe	100	Zu Nr. 39 bis 58: Das Gewicht von Schrägen oder Kehlen für Verstärkungen an den Auflagern, von Betonstelzungen bei gestelzten Decken und von Betondruckschichten bei Steindecken oder Steineisendecken muß in jedem Falle besonders ermittelt werden. (Raumgewicht 2200 kg/m³.)
	Für 1 cm Mehrdicke	20	
	g) Ebene Eisenbeton-, Stein- und Steineisendecken (ohne Trägergewicht).		
40	Betondecke, einschließlich Stahleinlagen 10 cm dick	240	
	Ebene Steindecken ohne Stahleinlagen (Bauart Kleine und ähnliche) aus:		
41	porigen Hohlziegeln in Zementmörtel 10 cm dick	125	
42	12 „ „	150	Zu g: Für alle hier nicht besonders aufgeführten Deckenarten ist das Gewicht nachzuweisen.
43	vollen Hartbrandziegeln in Zementmörtel 12 cm dick	220	
44	Schwemmsteinen in Zementmörtel 12 cm dick	120	
	Ebene Steindecken mit Stahleinlagen (Bauart Kleine und ähnliche) aus:		
45	porigen Hohlziegeln in Zementmörtel, einschl. Stahleinlagen 10 cm dick	130	
46	12 „ „	156	
47	15 „ „	195	
48	18 „ „	234	
49	20 „ „	260	
50	vollen Hartbrandziegeln in Zementmörtel, einschl. Stahleinlagen 12 cm dick	225	
51	Schwemmsteinen in Zementmörtel, einschl. Stahleinlagen 12 cm dick	125	
52	Leichtsteindachdecken in Zementmörtel, einschließlich Stahleinlagen 6 cm dick	55	
53	7 „ „	65	
54	8 „ „	70	
55	10 „ „	80	
56	Stegzementdielen mit Stahleinlagen 5 cm dick	90	
57	8 „ „	120	
58	10 „ „	155	
	h) Dächer.		
59	Einfaches Ziegeldach aus Biberschwänzen (365·155 mm, DIN 453) einschließlich Latten	75	Zu h: Die Gewichte gelten für 1 m² geneigte Dachfläche ohne Pfetten u. Dachbinder, jedoch einschließlich der Sparren, 12/16 cm, in 1 m Abstand angenommen.
60	desgl., in voller Mörtelbettung gedeckt	85	
61	Doppeldach aus Biberschwänzen wie Nr. 59	95	
62	desgl., in voller Mörtelbettung gedeckt	115	
63	Kronendach, einschließlich Latten	105	
64	desgl., in voller Mörtelbettung gedeckt	130	
65	Pfannendach auf Lattung, kleine holländische Pfannen (360 · 230 mm, DIN 454) in voller Mörtelbettung gedeckt, einschl. Latten	80	
66	Falzziegeldach (15 Ziegel je m²), einschließlich Latten	65	
67	Mönch- und Nonnendach, einschl. Latten	100	
68	desgl., in voller Mörtelbettung gedeckt	115	
69	Deutsches Schieferdach auf Schalung, einschließlich Pappunterlage und Schalung mit großen Steinen (etwa 350·250 mm)	65	
70	mit kleinen Steinen (etwa 200·150 mm)	60	
71	Englisches Schieferdach auf Lattung, einschl. Latten	45	
72	auf Schalung, einschl. Schalung	55	
73	Asbestzementplattendach auf Lattung, einschl. Latten	35	
74	auf Schalung, einschl. Schalung	45	
75	Asbestzementwelldach, einschl. Sparren	35	
76	Zinkdach in Leistendeckung, einschließlich Schalung (Zinkblech Nr. 13)	40	
77	Kupferdach, mit doppelter Falzung, einschließlich Schalung (Kupferblech 0,6 mm dick)	40	
78	Wellblechdach aus verzinktem Stahlblech auf Winkelstahlprofilen, einschließlich Winkel	25	
79	Verzinktes Stahlpfannendach auf Lattung, einschließlich Latten	25	
80	Verzinktes Stahlpfannendach auf Schalung, einschließlich Pappunterlage und Schalung	40	
81	Stehfalzdach aus verzinkten Doppelfalzblechen (0,63 mm dick), einschließlich Pappunterlage u. Schalung	40	
82	Einfaches Teerpappdach, einschl. Schalung	40	Zu Nr. 82 und 83: Bei teerfreier Pappe ermäßigt sich das Gewicht um je 5 kg/m².
83	Doppelteerpappdach, einschließlich Schalung	50	
84	desgl. mit Bekiesung	55	
85	Holzzementdach, einschließlich Schalung (3,5 cm dick), Kiesschicht (7 cm dick), Sparren (14/18 cm)	180	
86	Schindeldach, einschließlich Latten	35	
87	Rohrdach, einschließlich Latten	80	
88	Strohdach, einschließlich Latten	75	
89	Glasdach auf Stahlsprossen, einschließlich Sprossen und Rohglas 5 mm dick	25	
	Rohglas 6 „ „	30	
	Drahtglas 5 „ „	30	
	Drahtglas 6 „ „	35	
	Für jedes weitere mm Roh- und Drahtglasdicke Mehrgewicht	3	
90	Zeltleinenwanddächer	3	Zu Nr. 90: Ohne Tragkonstruktion.
	i) Isolierplatten.		
91	Platten aus Holzschliff und ähnlichen Stoffen	je cm Dicke 3	
92	Platten aus imprägnierter Holzwolle, gepreßtem Stroh, Torf usw.	je cm Dicke 3,5	

VORBEMERKUNG.

Ständige Last ist die Summe der unveränderlichen Lasten, also das Gewicht der tragenden oder stützenden Bauteile und die unveränderlichen, von den tragenden Bauteilen dauernd aufzunehmenden Lasten (z. B. Auffüllungen, Fußbodenbeläge, Putz u. dgl.).

Verkehrslast ist die veränderliche oder bewegliche Belastung des Bauteiles (z. B. Personen, Einrichtungsstücke, Lagerstoffe, Riemenantriebe, Kranlasten, Wind, Schnee).

I. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN.

§ 1. Bekanntgabe der zulässigen Verkehrslast.

In Werkstätten, Fabriken, Lagerräumen u. dgl. ist die der Berechnung zugrunde gelegte Verkehrslast, in Räumen zur Unterbringung von Kraftwagen (Garagen), in Durchfahrten und für befahrbare Hofkellerdecken sind die zulässigen Gewichte der Fahrzeuge nach der Tafel § 3, 9 in jedem Einzelfalle an Ort und Stelle durch eine leicht erkennbare und dauerhafte Aufschrift für jede Decke den Benutzern bekanntzugeben.

§ 2. Berücksichtigung leichter Teilungswände.

Statt eines genauen Nachweises des Einflusses der Gewichte leichter Teilungswände (z. B. geputzter Holzwände, Gipsdielen- und Drahtputzwände und ähnlicher Wandanordnungen) kann ein gleichmäßig verteilter Zuschlag zur Verkehrslast eingeführt werden. Er muß bei Wänden bis 6,5 cm Dicke mindestens 75 kg/m², bei Wänden über 6,5 cm bis 10 cm Dicke mindestens 125 kg/m² und bei Wänden über 10 cm bis 13 cm Dicke mindestens 150 kg/m² betragen. Bei Verkehrslasten von 500 kg/m² und darüber ist ein solcher Zuschlag nicht nötig.

II. VERKEHRSLASTEN, STOSSZUSCHLÄGE, VERKEHRSLASTVERMINDERUNG.

§ 3. Verkehrslasten.

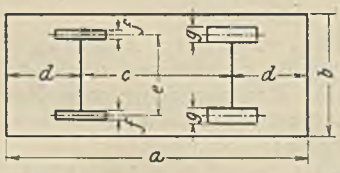
Die der Berechnung eines Bauteiles zugrunde zu legenden Verkehrslasten werden durch die Nutzungsart der baulichen Anlagen bestimmt; bei ihrer Ermittlung sind mindestens die folgenden Annahmen zu machen. Die Angaben unter 2 und 3 gelten für Belastung durch Menschen, Möbel, Geräte, unbeträchtliche Warenmengen u. dgl.; bei in einzelnen Räumen etwa vorkommenden besonderen Belastungen durch Akten, Bücher, Warenvorräte, leichte Maschinen usw. ist ein genauer Nachweis für diese Belastungen nicht erforderlich, wenn zu den für diese Räume angenommenen Verkehrslasten ein Zuschlag von 300 kg/m² eingeführt wird.

1. Waagerechte oder bis 1 : 20 geneigte Dächer, wenn zeitweiliger Aufenthalt von Menschen, z. B. zu Spiel-, Beobachtungs- oder Erholungszwecken nicht ausgeschlossen ist (Wind- oder Schneelast sind außerdem zu berücksichtigen) ..... 200 kg/m²
2. Wohnungen, Büro- und Diensträume einschließlich der Flure; Dachbodenräume; Ausstellungs- und Verkaufsräume (Läden) bis 50 m² Grundfläche; Kleinviehstallungen ..... 200 kg/m²
   (siehe auch § 2)
3. Räume in Krankenhäusern und ähnlichen Anstalten einschließlich der Flure ..... 300 kg/m²
   (siehe auch § 2)
4. Treppen einschließlich der Treppenabsätze und Treppenzugänge in Wohnhäusern;
   Hörsäle und Klassenzimmer ..... 350 kg/m²
5. Versammlungsräume, Kirchen, Theater- und Lichtspielsäle, Tanzsäle, Turnhallen;
   Tribünen mit festen Sitzplätzen;
   Flure zu Hörsälen und Klassenzimmern;
   Balkone und offene, gegen die Innenräume abgeschlossene Hauslauben (Loggien);
   Ausstellungs- und Verkaufsräume (Läden) von mehr als 50 m² Grundfläche;
   Geschäftshäuser, Warenhäuser (Kaufhäuser);
   Büchereien, Archive, Aktenräume, soweit nicht Ermittlung nach Abschnitt A, Raumgewichte von Bau- und Lagerstoffen, einen höheren Wert ergibt;
   Gastwirtschaften, Schlächtereien, Bäckereien;
   Fabriken und Werkstätten mit leichtem Betrieb;
   Nicht befahrbare Hofkellerdecken;
   Treppen, Treppenabsätze, Treppenzugänge und Vorplätze jeglicher Art mit Ausnahme der unter Ziffer 4 bezeichneten;
   Großviehstallungen ..... 500 kg/m²
6. Tribünen ohne feste Sitzplätze .... 750 kg/m²
7. Waagerechte Seitenkraft an Brüstungen und Geländern in Holmhöhe:
   a) bei Treppen mit Ausnahme der unter b) bezeichneten, sowie bei Balkonen und offenen Hauslauben 50 kg/m
   b) in Versammlungsräumen, Kirchen, Schulen, Theater- und Lichtspielsälen, Vergnügungsstätten, Sportbauten und Tribünen ..... 100 kg/m
8. Bei Dächern ist in der Mitte der einzelnen Pfetten, Sparren oder Stahlsprossen, sofern die auf sie entfallende Wind- und Schneelast weniger als 200 kg beträgt, unter Außerachtlassung dieses Schnee- und Winddruckes eine Einzellast von 100 kg anzunehmen für Personen, die das Dach bei Reinigungs- und Wiederherstellungsarbeiten betreten.
   Gleiches gilt für die Dachhaut, soweit sie überhaupt begangen werden kann. Hierbei ist die Verteilungsbreite bei Eisenbetonplatten und Steineisendecken nach dem Erlaß vom 27. 3. 1933 — III 19. 6201a/8 —[1]), A. Bestimmungen für Ausführung von Bauwerken aus Eisenbeton — B. Bestimmungen für Ausführung von Steineisen-

[1]) Zentralbl. d. Bauverw. 1933, S. 204.

decken, bei fabrikmäßig hergestellten Platten, Dielen usw. zu 2 Plattenbreiten, jedoch nicht breiter als 1 m anzunehmen.
Leichte Stahlsprossen dürfen mit einer Einzellast von 50 kg berechnet werden, wenn die Dächer nur mit Hilfe von Bohlen oder Leitern begehbar sind.
Für Gewächshäuser, die der Aufzucht dienen und nicht zum Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, ist die Einführung der Schneelast und der Einzellast von 100 kg nicht erforderlich.

9. Räume zur Unterbringung von Kraftwagen (Garagen): je nach dem Gesamtgewicht (Gewicht des Wagens, der Ausrüstung, der Betriebsstoffe und der Ladung) der unterzubringenden Wagen sind die in der folgenden Tafel aufgeführten Regelfahrzeuge in ungünstigster Stellung neben- und hintereinander (wenn nötig auch in verschiedener Fahrtrichtung) anzuordnen. Hierbei sind entlastend wirkende Rad- oder Achslasten unberücksichtigt zu lassen. Soweit in Räume für leichtere Kraftfahrzeuge Feuerwehrfahrzeuge einfahren können, ist hierfür ein einzelner 9 t-Wagen in Rechnung zu stellen.



Gesamtgewicht des Wagens	Raddrücke t		Maße des Wagens in m						
	Vorderrad	Hinterrad							
t	je	je	a	b	c	d	e	f	g
2,5	0,5	0,75	5	2	3	1	1,4	0,08	0,18
6	0,75	2,25	6	2,5	3	1,5	1,6	0,08	0,18
9	1,5	3	6	2,5	3	1,5	1,6	0,12	0,24
12[2])	2	4	6	2,5	3	1,5	1,6	0,12	0,24

10. Durchfahrten und befahrbare Hofkellerdecken sind für Belastungen gemäß Ziffer 9, jedoch mindestens für 6 t-Wagen in ungünstigster Stellung zu berechnen.
11. Für Werkstätten und Fabriken mit schwerem Betrieb, für stark belastete Lagerräume usw. ist die Verkehrslast in jedem Einzelfalle zu bestimmen.
Bremskraft von Kranen ist mindestens zu $^1/_7$ des größten Gesamtdruckes der abgebremsten Räder anzunehmen.
12. Schrägzug von Kranen ist mindestens zu $^1/_{10}$ des größten Gesamtdruckes der abgebremsten Räder anzunehmen; bei mehreren übereinanderliegenden Kranbahnen ist nur der Schrägzug eines Kranes, und zwar desjenigen, der die ungünstigste Belastung hervorruft, zu berücksichtigen.

§ 4. Stoßzuschläge.

Bei stoßweise wirkenden Erschütterungen, z. B. durch Maschinen, ist von Fall zu Fall ein Stoßzuschlag[3]) festzusetzen. Es empfiehlt sich, die Höhe des Stoßzuschlages mit der Baupolizei vorher zu vereinbaren.

Bei den in § 3, Ziff. 1 bis 9 angegebenen Nutzlasten sind Stoßzuschläge nicht mehr zu berücksichtigen.

Bei Durchfahrten und befahrbaren Hofkellerdecken (§ 3, Ziff. 10) ist ein Stoßzuschlag von 40 % der Verkehrslast zu berücksichtigen. Für das Einfahren von Feuerwehrfahrzeugen (siehe § 3, Ziff. 9) braucht kein Stoßzuschlag berücksichtigt zu werden.

§ 5. Verminderung der Verkehrslasten.

Bei der Bemessung von Bauteilen, die die Lasten von mehr als drei Geschossen aufnehmen, wie Stützen, Unterzüge, Wandpfeiler, Grundmauern u. dgl. und bei der Ermittlung der entsprechenden Bodenpressungen braucht die durch Zusammenzählen der Verkehrslasten der einzelnen Geschosse sich ergebende Gesamtverkehrslast im allgemeinen nicht mit dem vollen Betrage in Rechnung gestellt zu werden; sie darf vielmehr nach Maßgabe der nachstehenden Regeln ermäßigt werden.

Die Lasten der drei den Bauteil am stärksten belastenden Geschosse sind mit dem vollen Betrage einzusetzen, dagegen darf von den auf diesen Bauteil wirkenden Verkehrslasten der anderen Geschosse, bei ungleichen Lasten geordnet nach deren Größe in absteigender Folge, ein um einen bestimmten Bruchteil wachsender Betrag in Abzug gebracht werden. Dieser Bruchteil beträgt:

a) bei Wohngebäuden, Büro- und Geschäftshäusern 20 % bis zum Höchstbetrage von 80 %,
b) bei Werkstätten mit leichtem Betrieb und Warenhäusern (Kaufhäusern) sowie bei Gebäuden, die zum Teil als Werkstätten oder Warenhäuser dienen, 10 % bis zum Höchstbetrage von 40 %.

Die Verminderung der gesamten auf einem solchen Bauteil ruhenden Verkehrslast darf aber bei den unter a) genannten Gebäuden 40 %, bei den unter b) genannten 20 % nicht überschreiten.

Sind die von den einzelnen Geschossen herrührenden Verkehrslasten einander gleich, so ergeben sich daraus die nachstehend in den Zeilen 1 und 3 in % angegebenen Abzüge und für die auf die Gesamtverkehrslast bezogene Minderungszahl α (d. i. das Verhältnis der in Rechnung zu stellenden Verkehrslast zur Gesamtverkehrslast) die in den Zeilen 2 und 4 angegebenen Werte:

Geschosse	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Wohngebäude usw. nach a)												
1. Abzüge in % . .	0	0	0	20	40	60	80	80	80	40	40	40
2. Minderungszahl α	1	1	1	0,95	0,88	0,80	0,74	0,65	0,60	0,60	0,60	0,60
Werkstätten usw. nach b)												
3. Abzüge in % . .	0	0	0	10	20	30	40	40	40	20	20	20
4. Minderungszahl α	1	1	1	0,975	0,94	0,90	0,857	0,825	0,80	0,80	0,80	0 80

Bei Speichern, Lagerräumen und Werkstätten mit schwerem Betrieb ist eine solche Lastverminderung unzulässig.

Berlin, den 30. August 1934.

Der preußische Finanzminister.
Im Auftrage
V 19. 6200c/9. · Dr. Schindowski.

[2]) Das 12 t-Regelfahrzeug vertritt in ungünstigster Aufstellung bei Stützweiten bis zu 10 m auch schwerere Fahrzeuge, soweit diese der Reichs-Straßenverkehrsordnung vom 28. 5. 1934 (RGBl. I S. 457) entsprechen. Kommen ausnahmsweise größere Stützweiten in Betracht, so sind die tatsächlich zu erwartenden schwereren Fahrzeuge der Berechnung zugrunde zu legen.

[3]) Bisher ist mit Stoßzuschlägen von 25 bis 100 % gerechnet worden.

Schriftleitung: Berlin C 2, Am Festungsgraben 1. Für den nichtamtlichen Teil verantwortlich: Ministerialrat Dr.-Ing. Nonn als Hauptschriftleiter und Geheimer Oberbaurat Dr.-Ing. e. h. Gustav Meyer als Ingenieurschriftleiter, beide Berlin. — Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin.
Druck: Preußische Druckerei- und Verlags-Aktiengesellschaft Berlin.