



WOCHENSCHRIFT DES ARCHITEKTEN-VEREINS ZU BERLIN

HERAUSGEGEBEN VOM VEREINE

Erscheint Sonnabends u. Mittwochs. — Bezugspreis halbjährl. 4 Mark, postfrei 5,30 Mark, einzelne Nummer von gewöhnl. Umfangs 30 Pf., stärkere entspr. teurer
Der Anzeigenpreis für die 4gespaltene Petitzeile beträgt 50 Pf., für Behörden-Anzeigen und für Familien-Anzeigen 30 Pf. — Nachlaß auf Wiederholungen

Nummer 2

Berlin, Sonnabend den 14. Januar 1911

VI. Jahrgang

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen, Postämter und die Geschäftsstelle Carl Heymanns Verlag in Berlin W. 8, Mauerstr. 43.44

Alle Rechte vorbehalten

Entwurf zu einer Kanalbrücke

Monatswettbewerb im Architekten-Verein zu Berlin

Mitgeteilt vom Berichterstatter des Beurteilungsausschusses Stadtbaumeister Fritz Langbein

(Schluß aus Nr. 1, Seite 4)

Der Entwurf mit dem Kennwort „Fortschritt“ (Abb. 15—17) wird der Aufgabe insofern nicht ganz gerecht, als er kein umfassendes Bild des Bauvorganges gibt, sondern im wesentlichen das vollendete Brückenbauwerk darstellt. Verfasser schildert den Bauvorgang allerdings kurz in einem Teile seines Erläuterungsberichtes.

Diese Schilderung ist im allgemeinen zutreffend. Im Einzelnen ist jedoch zu beanstanden, daß die Rohrleitungen während der Fundierungsarbeiten in ihrer Lage bleiben und die Spundwände dicht an ihnen herunter gerammt werden sollen, was mit Rücksicht auf den hohen Ueberdruck in den Rohren von 3 und 3,5 Atmosphären recht gefährlich ist. Auch ist nicht zu erkennen, wie Verfasser unter den Rohren den Pfahlrost einbringen will. Die scharfen Krümmungen bei den beiderseitigen Anschlüssen der auf der Brücke liegenden Druckrohre an den bestehenbleibenden Rohrstrang sind wegen des starken Druckes im Rohre unzweckmäßig. Der in der Brückenachse liegende Hauptträger kann bei der gewählten Bauweise, bei der die eine Brückenhälfte für den Verkehr freibleiben soll, nur mit den größten Schwierigkeiten montiert werden. Ueberhaupt wäre bei der Pfahlrostgründung, die an sich richtig ist, eine provisorische Verlegung der Straße besser gewesen, weil die Rammarbeiten zu große Erschütterungen hervorrufen.

Als zweckmäßig ist die Anordnung senkrechter Flügelmauern für die Widerlager hervorzuheben, weil dadurch die Herstellung eines besonderen Rammgerüsts auf den Böschungen des Straßenkörpers vermieden wird. Richtig sind ferner das gewählte Brückensystem, das Kanalprofil und die Dilatationsvorrichtungen in den Druckrohren.

Besonders hervorzuheben ist der Fleiß der auf die Arbeit verwendet worden ist.

Der Entwurf mit dem Kennwort „Harras“ erläutert den Bauvorgang durch eine Anzahl Skizzen und einen in Schlagworten geschriebenen Bericht, der durch die allzu knappe Fassung nur schwer verständlich ist. Auch hier wäre mit Rücksicht auf die Pfahlrostgründung, wobei dicht an den Druckrohren vorbeigerammt werden soll, eine provisorische Umleitung der Straße vorzuziehen gewesen.

Was den Schifffahrtskanal anlangt, so ist die Annahme von Böschungen 1:1 im Moorboden fehlerhaft.

Ganz verfehlt ist die Wahl des Brückensystems. Abgesehen davon, daß bei oberliegender Fahrbahn die Anordnung von nur zwei Hauptträgern, die durch zirka 15 m lange, als Blechträger ausgebildete Querträger verbunden werden, unwirtschaftlich und unnötig ist, ist eine derartige Brücke für den vorliegenden Fall mit Rücksicht auf den Bauvorgang auch un-

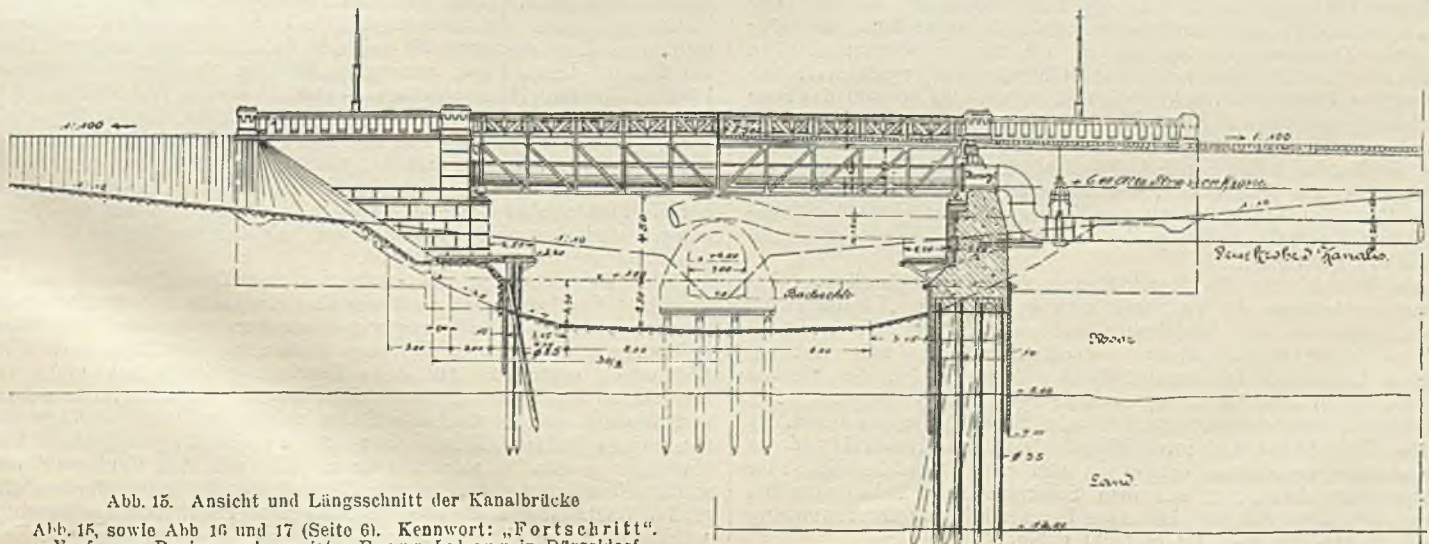


Abb. 15. Ansicht und Längsschnitt der Kanalbrücke

Abb. 15, sowie Abb. 16 und 17 (Seite 6). Kennwort: „Fortschritt“.
Verfasser: Reglerungsbaumeister Franz Johann in Düsseldorf

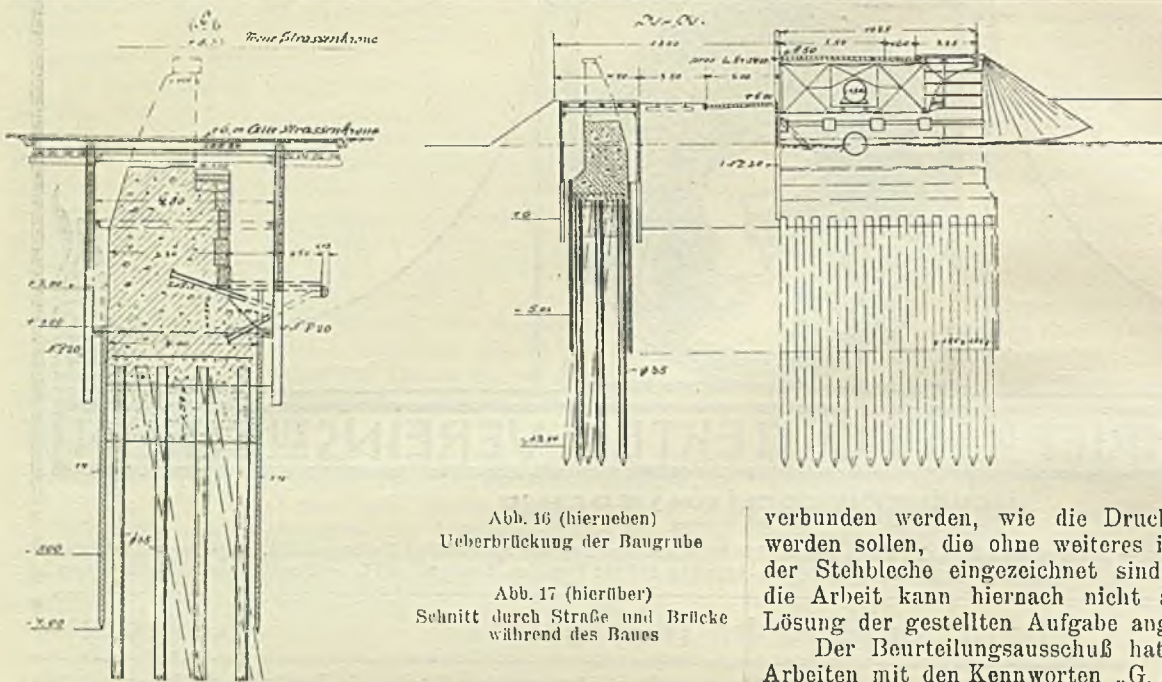


Abb. 16 (hierneben)
Ueberbrückung der Baugrube

Abb. 17 (hierüber)
Schnitt durch Straße und Brücke
während des Baues

geeignet. Man muß dann zunächst den einen Hauptträger mit den anschließenden Querträgerhälften auf einem hölzernen Gerüst montieren, das kräftig genug ist, den Straßenverkehr aufzu-

nehmen. Darauf muß der andere Hauptträger mit den dazugehörigen Querträgerhälften aufgestellt und der mit dem Verkehr belastete und allen Erschütterungen ausgesetzte Brückenteil mit dem unbelasteten Brückenteil verbunden. Abgesehen davon, daß diese Art der Ausführung höchst bedenklich erscheint, wäre es notwendig gewesen die Einzelheiten des geplanten Bauvorganges etwas näher zu schildern. Wie die beiden Brückenhälften

verbunden werden, wie die Druckrohre verlegt und gelagert werden sollen, die ohne weiteres in entsprechend weite Löcher der Stehbleche eingezeichnet sind, bleibt vollkommen unklar, die Arbeit kann hiernach nicht als eine zweckentsprechende Lösung der gestellten Aufgabe angesehen werden. Der Beurteilungsausschuß hat demgemäß beschlossen den Arbeiten mit den Kennworten „G. F.“ und „Fortschritt“ je ein Vereinsandenken zuzuerkennen. Als Verfasser ergaben sich die Herren Regierungsbauführer Dipl.-Ing. Georg Freund in Charlottenburg und Regierungsbaumeister Franz Johann in Düsseldorf.

Aus dem Bericht des Preisgerichtes über den Wettbewerb Groß-Berlin

Entwurf: „Et in Terra Pax“. Verfasser: Professor Dr. Rudolf Eberstadt, Professor Bruno Möhring und Obergeringieur Petersen in Berlin — Dritter Preis —

Der klar und übersichtlich dargestellte, vortrefflich erläuterte Entwurf trägt dem großen städtebaulichen Gedanken, der zur Ausschreibung des Wettbewerbs führte, in vorzüglicher Weise Rechnung.

Die Verfasser stellen an den Kopf ihres Berichts die Erörterung über die Grundform der neuen Großstadt und verwerfen die durch die mittelalterlichen, befestigten Städte bedingte gürtelartige Entwicklung des Stadtkörpers. Diese sei für die sich entwickelnde Weltstadt die verfehlteste Grundform; es müsse alles aufgegeben werden, die gürtelnde Entwicklung zu verlassen. Die alte Stadt wurde gebildet durch den Abschluß und die Befestigungen, die neue Stadt durch die Ausbreitung; die ältere Verkehrstechnik drängte bei dem Mangel rasch fördernder Verkehrsmittel die Bevölkerung zusammen. Für die moderne Stadt ist die ausstrahlende Entwicklung das Gegebene, und somit ist die Radialteilung zur Notwendigkeit geworden und wird unterstützt durch die modernen Verkehrsmittel. Aus diesem Grunde sind nach Meinung des Verfassers auch die mit allen Mitteln zu erstrebenden Wald- und Wiesenfreiflächen naturgemäß radial- und keilförmig von außen nach innen möglichst ins Herz der Stadt zu treiben. Diese wichtige Frage des Wettbewerbs ist in dem Entwurfe klar, übersichtlich und im Anschluß an gegebene Verhältnisse vortrefflich gelöst. Zugleich wird ein volkswirtschaftlich möglicher Weg gewiesen, um soviel als tunlich die wohlhabende Bevölkerung auch im Innern der Stadt dauernd festzuhalten. Der Vorschlag ist demnach für die finanzielle Lage Alt-Berlins von außerordentlicher Tragweite.

Die Stadtanlage folgt der Richtung der aus dem steinernen Meer der Innenstadt fliehenden Bevölkerung und sorgt dafür, daß der Weg zur ununterbrochen sich ausbreitenden Grundfläche so kurz wie möglich wird. Zutreffend wird ausgeführt, daß für Groß-Berlin nicht in erster Linie ein möglichst zergliedertes Straßennetz, sondern die Gestaltung der Bauviertel von Wichtigkeit ist und daß deshalb das Baufluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875, das seinerzeit segensreich gewirkt, jetzt aber durch sein Schema nur noch Schaden stifte, aufzuheben sei. Nicht die Bauflucht des Straßennetzes, sondern die Blockeinheit gewähre allein die Möglichkeit, befriedigende Formen der Bauweise durchzuführen, d. h. die den älteren Zeiten geläufige, jetzt kaum geübte Kunst der Geländeteilung, der Schaffung der so reizvollen mittelalterlichen Stadtviertel.

Als Beispiel für die Durchführung dieser städtebaulichen Anschauungen bringen die Verfasser vorweg nicht ein „Idealschema“, sondern einen für die Ausführung bestimmten Block „Wittenau“ in der Zone hochwertigen Bodens — Hochbauklasse I — mit einer gemischten Bauweise. Die umschließenden Hauptstraßen des Viertels (Kardinalstraße) sind für fünfgeschossige Bebauung vorgesehen. Für die inneren „Wohnstraßen“ ist abgestufte Bebauung angenommen.

Der Gedanke ist auf zwei Einzelblättern im Grundriß und im Bild aus der Vogelschau dargestellt und gibt jedenfalls eine sehr beachtenswerte Anregung, aus dem Schema unserer Bebauungspläne herauszukommen. Mit der krummen Straßenlinie, deren Anwendung vielfach übertrieben wird, ist es nicht getan.

Ist dies System der Hochbauzone angepaßt, so ist für die Außenbezirke die Bodenaufteilung in einer der Örtlichkeit angemessenen Form vorgenommen, immer unter dem leitenden Grundgedanken: ein schematisches Straßennetz zu vermeiden, und trotz der vorgeschrittenen Bebauung eine günstige Verwendung des Baugeländes zu gewährleisten. Die individualisierende, freie Gestaltung der einzelnen Stadtteile soll der großstädtischen Bevölkerung das Bewußtsein der Eigenart ihres Wohnbezirks und damit das Heimatgefühl innerhalb der Großstadt vermitteln. Die realen Grundlagen für die Durchführung ihrer Gedanken geben die Verfasser in Kap. V ihres Erläuterungsberichts.

Weniger glücklich sind die in Vorschlag gebrachten Verkehrseinrichtungen, obgleich sie mit Sachkenntnis bearbeitet und eingehend erläutert worden sind.

Die Verfasser haben die Schaffung einer neuen Stadtquerbahn von Norden nach Süden für den Fern- und Vorortverkehr geplant; sie führen jedoch dieser Nord-Südverbindung einen noch größeren Verkehr zu, indem sie auch die Görlitzer Bahn in die südlichen Bahnen einführen. Trotz dieser Mehrbelastung der Bahnhofsanlagen soll nun der Anhalter Personenbahnhof vollständig beseitigt und an Stelle des jetzigen Potsdamer Personenbahnhofs ein neuer unterirdischer Bahnhof gebaut werden, der den Fern- und Vorortverkehr der sämtlichen südlichen Bahnen, aufzunehmen hat. Wengleich von diesem Bahnhofe vier unterirdische Ferngleise nach einem neu anzulegenden Lehrter Zentralbahnhofe geführt und ferner vier Vorortgleise unterirdisch teils mit diesem, teils mit dem Stettiner Bahnhofe in Verbindung gebracht werden und andererseits auch die Ueberlegenheit der Durchgangsstation gegenüber der Leistungsfähigkeit der Kopfstation anerkannt werden muß, so erscheint die geplante Bahnhofsanlage doch zu klein, um den auf diesen Punkt zusammengepreßten Verkehr bewältigen zu können. Zentrale Bahnhofsanlagen bieten ohnehin in Weltstädten große Schwierigkeiten für die Droschken-Zu- und -Abfuhr, für die Gepäckabfertigung und den Post- und Eilgutverkehr; diese Schwierigkeiten werden noch vermehrt, wenn der Bahnhof unterirdisch angeordnet ist.

Die Verfasser lassen auch den Görlitzer und den Stettiner Bahnhof als Fernbahnhof eingehen. Die in Vorschlag gebrachten Ersatzanlagen sind aber nicht imstande, den zur Zeit der Ferien einsetzenden Massenverkehr zu bewältigen.

Bei der Schaffung des neuen Lehrter Zentralbahnhofs an der Nord-Süd-Verbindung ist nicht nur eine Kreuzung mit der Stadtbahn, sondern auch eine Verbindung mit dieser vorgesehen und eine Bahnhofsanlage vorgeschlagen, die einen Übergang der Züge nach allen Richtungen gestattet. Auf diese Verbindung ist jedoch nicht viel Gewicht zu legen, da ein Bedürfnis, Fernzüge durch Berlin von Osten und Westen nach Norden oder Süden zu führen, nicht vorliegt und für etwaige Bedürfnisfälle leichter und zweckmäßiger außerhalb Verbindungen geschaffen werden können. Die von den Verfassern entworfene Verbindung am Lehrter Zentralbahnhofe hat außerdem den großen Nachteil, daß die noch ziemlich neue Packhofsanlage beseitigt werden muß und das Proviantamt die jetzige Gleisverbindung verliert.

Der in Vorschlag gebrachte Ersatz für diese Zollniederlage kann nicht als ausreichend anerkannt werden, da in dem von der Stadt Berlin geplanten Westhafen für den Stettiner Verkehr ohnehin eine zweite Packhofsanlage eingerichtet werden soll.

Die Vorschläge für die Linienführung der Vorortbahnen sind im allgemeinen zweckmäßig, nur dürfte die Weiterführung der Gürlitzer Lokalbahn vom Gürlitzer Bahnhof durch die Leipziger Straße und Königgrätzer Straße nach dem Lehrter Zentralbahnhofe zu technischen und wirtschaftlichen Bedenken Veranlassung geben.

Durch die Tietlegung des Potsdamer Personenbahnhofs sowie durch die Beseitigung des Auhaler Personenbahnhofs und des Potsdamer Güterbahnhofs — Vorschläge, denen das Preisgericht nicht zustimmt — war es den Verfassern möglich, eine weitgehende Anteilung des freigelegenen Geländes vorzunehmen und gute neue Straßenverbindungen zu schaffen. Dabei gehen die Verfasser so weit, daß sie die unterirdischen Staatsbahnanlagen teilweise mit Privatgebäuden überbauen wollen, was nicht unbedenklich erscheint.

Im Kapitel III des Erläuterungsberichts wenden die Verfasser die im Kapitel I dargelegten Grundgedanken bezüglich:

- der zu schaffenden Freiflächen,
- der geeigneten Stellen für neue Ansiedelungen,
- neuer Verbindungsstraßen,

Veränderungen und Verbesserungen der bestehenden Bebauungspläne auch an, um zu einer einheitlichen Ausgestaltung des ganzen Gebietes zu kommen.

Zur Schaffung der keilförmigen Freiflächen sind nach Möglichkeit die drei interessierten Faktoren: Staat, Stadt Berlin und Vorortgemeinden, in gleicher Weise herangezogen: Vom Staate die Wälder, von der Stadt Berlin ein großer Teil der Rieselfelder, von den Gemeinden alles, was an Gemeindeforsten, Parks und Wiesen sich irgend verwerten läßt und außerdem noch von den Gemeinden zu erwerbender Privatbesitz. Die ins Innere eindringenden Freiflächen sind meist so gelegt, daß mehrere Gemeinden beteiligt und so die Lasten verteilt werden.

Zu neuen Ansiedelungen liegt ein Bedürfnis, besonders für die Bevölkerung mit geringem Einkommen, vor, für die billiges Land und gute Wohnverhältnisse geschaffen werden müssen. Die Verfasser verweisen auf das rechte, westliche Havelufer. Die Scheu vor den Kosten einer Havelüberbrückung haben bisher die Eisenbahnverbindungen nach dort verhindert. Die Verfasser haben zwei Eisenbahnlinien nach dem westlichen Havelufer vorgesehen, eine südlich, eine nördlich von Spandau.

Auf der südlichen Bahnlinie würden die Dörfer Gatow, Kladow und Krampnitz sich zu Villenvororten entwickeln, Gatow und Kladow wahrscheinlich für die wohlhabende Bevölkerung infolge der schönen Lage. Eine weitere Haltestelle der Bahn zwischen dem Sakrower und Glienicker See würde mitten im Walde an beiden Seeufern Neu Sakrow entstehen lassen und mit Krampnitz für den Mittelstand am geeignetsten sein.

An der nördlichen Bahnlinie geplante Neusiedelungen sind für Arbeiter der großen Industriebezirke östlich der Havel gedacht (Tegel, Wittenau, Reinickendorf), für welche Fähr- und Straßenbahnverbindungen zu schaffen ist. Außer Nieder-Neuendorf sind den bestehenden Bahnhöfen entsprechend zwei weitere selbständige Ansiedelungen vorgesehen, durch Waldgebiete getrennt, aber durch breite Straßen verbunden. Am Nieder-Neuendorfer Graben, der zum schiffbaren Stichtkanal verbreitert ist, sind Industriegelände geplant, während das Havelufer selbst von Nieder-Neuendorf bis zur neuen Eisenbahnbrücke lediglich für Spiel- und Badeplätze den Anwohnern vorbehalten sein soll. Das Industriegelände ist ebenfalls durch unbebaute Waldstreifen von den Wohnsiedelungen getrennt. Seiner ganzen Lage nach scheint dieser Teil des westlichen Havelufers wie keine andere Stelle in Berlin geeignet, Gartenstädte auf Grund gemeinsamen oder genossenschaftlichen Bodenbesitzes zu schaffen, die einer großen Zahl von Arbeitern eigene Wohnungen in gesunden Häusern zu bieten vermögen.

Die Verfasser schaffen eine große Parkstraße zur Verbindung der großen, keilförmigen Freiflächen und der Vororte, die so breit angenommen ist, daß sie später auch eine Schnellbahn aufnehmen kann. Vorläufig soll sie mehr als Parkstreifen für die von den großen Freiflächen abgelegenen Ortschaften dienen. Außerordentlich geschickt geführt, umgeht sie die alten Dorfauen und sucht einen neuen Weg. Außerdem ist eine neue Verbindung Tegel Charlottenburg, eine Parkstraße Köpenick—Plänterwald—Tempelhofer Feld und eine Verbindungsstraße Schöneberg—Lankwitz—Marienfelde vorgesehen.

Umänderungen und Ergänzungen bestehender Bebauungspläne beschränken sich auf Orte im Westen, Norden und Süden. Durch die Gestaltung dieser Bebauungspläne befürworten die Verfasser den Ersatz der Bauklassen I, II A und B durch ein gemischtes System,

ferner streben sie an, Wohn- und Verkehrsstraßen streng zu unterscheiden und Wohngebiete von Fabrikgelände — sei es auch nur durch eine breite Parkstraße — zu trennen. Sie fordern Freiheit für den südlichen Teil von Picholswerder, behandeln mit großer Vorliebe die Möglichkeiten der Entwicklung von Gatow, Wittenau, betonen für letzteren Ort die Erhaltung des großen Parkes der Irrenanstalt Dalldorf, auch wenn die Anstalt später einmal verlegt werden muß infolge allzu dichter Bevölkerung der Gegend. Auch für Groß-Lichterfelde ist der südöstliche Teil einer Umarbeitung unterzogen; es ist durch Bildung von Blockeinheiten und durch Annahme einer weit geringeren Breite für die Wohnstraßen eine bessere Unterscheidung von Wohn- und Verkehrsstraßen und Ersparnisse an Straßenland angestrebt. — Für Mariendorf ist ein fast neuer Bebauungsplan aufgestellt. Der Bebauungsplan von Marienfelde wird durch die vorerwähnte große Parkstraße wesentlich beeinflusst. Das jetzige Gut mit seinem Park ist zu einer öffentlichen Parkanlage umgewandelt. Für Britz verweisen sie auf die Notwendigkeit, die dortigen schönen Rosenkulturen als eine Eigentümlichkeit des Ortes zu erwerben und zu einem Rosentempel auszugestalten als charakteristisches Wahrzeichen des Ortes. Für Rixdorf sollen die Körnerschen Kiesgruben in Verbindung mit dem großen Luisenkirchhof infolge der eigenartigen Gelände-Verhältnisse in Parkanlagen umgeschaffen werden, die bei ihrer Durchführung bis zum Tempelhofer Felde zu den schönsten in Groß-Berlin gehören würden.

In Kapitel IV wird die Stadtgemeinde Berlin behandelt. Das heutige Berliner Weichbild sei nicht einheitlich zu betrachten: es seien 5 Bestandteile zu unterscheiden:

1. die Residenzbauten des Herrscherhauses, die Monumentalbauten der Reichs- und Staatsbehörden, die meisten Anstalten für Kunst und Wissenschaft, insgesamt Bauwerke, die der Stadt das Gepräge als Hauptstadt des Reiches geben,
2. im innersten Mittelpunkt die Geschäftsstadt mit den Brennpunkten Rathaus, Börse und Hausvogteiplatz,
3. die Wohnstadt der oberen und wohlhabenden Klasse mit ihren Wohnvierteln im Westen,
4. die Wohnviertel der minder wohlhabenden Klassen,
5. die Stätten der Industrie, deren den Weltmarkt umfassende Betriebe teils in geschlossenen Fabriken, teils in Hausindustrien ausgeübt werden.

„Nur die Umwandlung der Innenstadt zu Geschäftsvierteln zeigt ein Fortschreiten in einem für Berlin günstigen Sinne.“ Von den in dem gesamten Groß-Berlin ansässigen Steuerpflichtigen und mehr als 3000 M. Einkommen hatten schon 1905 nur 56 006 ihren Wohnsitz im eigentlichen Berlin, während es nach dem Bevölkerungsverhältnis rund 69 000, also 20% mehr, hätten sein müssen. Das Verhältnis wird inzwischen noch wesentlich ungünstiger sich verschoben haben.

Die Entwicklung der 5 städtebaulich genau zu scheidenden Teile ist ganz verschieden, zum Teil eine geradezu gegensätzliche. Die Bevölkerungsteile der minder wohlhabenden Klassen und Arbeiter zeigen in Berlin eine starke Zunahme, während die wohlhabenden Klassen abwandern. Die Großindustrie geht ebenfalls in die Außengebiete; die Hausindustrie dagegen wächst.

Die Verfasser besprechen die Zustände am Potsdamer Platz; sie halten die geplante Durchlegung der Voßstraße nicht für eine genügende Abhilfe, schlagen vielmehr einen Durchbruch der Französischen Straße vor, um Anschluß an die Tiergartenstraße und an den Kurfürstendam zu gewinnen. Es würde genügen, die Privatgrundstücke Mauerstraße 35/36 und 37 zu erwerben; dann kann die Verlängerung durch fiskalische Grundstücke, zunächst durch das Grundstück des Justizministeriums, gelegt werden, dessen Gebäude abgerissen werden müßten. Die Straße nimmt nur einen kleinen Teil des Grundstücks in Anspruch. Der Rest wird durch letztere um so wertvoller. Dann ist das Gelände des Reichsamts des Innern für die Durchführung der Straße notwendig. Dieses Amt bedarf längst der Erweiterung und gewinnt diese an einer vornehmen Platzgestaltung an der Königgrätzer Straße. Zugleich kann dort das neue Justizministerium errichtet, ein Wohnhaus für den Staatssekretär des Innern und eine gewiß sehr erwünschte Erweiterung des Auswärtigen Amtes geschaffen werden. Ist dieser Gedanke auch vorzüglich durchgeführt, so gibt die Anordnung des neuen Opernhauses an der Ecke der Lenné- und Königgrätzer Straße und die Aufopferung eines der schönsten Teile des Tiergartens doch zu Bedenken Anlaß, so gut zweifellos das Opernhaus dort hingestellt sein würde. Auch die Führung der elektrischen Bahn durch die Lennéstraße und den bereits stark belasteten Kemperplatz dürfte nicht einwandfrei und kaum durchzusetzen sein.

(Fortsetzung folgt)

Zur Bebauung des Tempelhofer Feldes in Berlin

von Baurat Redlich

(Schluß aus Nr. 1, Seite 4)

Für die Bebauung des Tempelhofer Feldes kommen die Bestimmungen der Bauordnung vom 22. August 1898 in Frage, also dieselben Vorschriften, welche für die innerhalb der Berliner Ringbahn belegenen Teile von Charlottenburg, Wilmersdorf, Schöneberg, Rixdorf, Treptow, Stralau, Rummelsburg und Lichtenberg bereits in Geltung sind. Nach diesen Vorschriften nimmt, ähnlich wie nach den Bestimmungen der Bauordnung für den Stadtkreis von Berlin vom 15. August

1897, mit wachsender Grundstückstiefe die zulässige Bebauungsfläche allmählich ab, so daß, wenn man nur Vordergebäude mit den geduldeten hohen Seitenflügeln bauen wollte, die Grundstückstiefen sehr gering und somit auch die Höfe sehr klein werden würden. Man ist also gewissermaßen durch die Bauordnung gezwungen, tiefere Grundstücke zu erwerben und Quergebäude zu errichten, wenn man größere Hofflächen erzielen will. Es kommt hinzu, daß die Freifläche eines

Grundstücks nicht wie in Sachsen eine zusammenhängende Fläche bilden muß, sondern die Freifläche kann in einzelne getrennte Höfe zerlegt werden. Es brauchen daher auch nicht alle Höfe eines Baublockes miteinander verbunden sein. Das Maß der Bebauungsfläche ist in Rücksicht darauf, daß die zulässige Höhe der Gebäude die Herstellung von fünf Geschossen gestattet, als ein sehr hohes zu bezeichnen. Die Bauordnung begünstigt ferner nicht die für ein ordnungsmäßiges Bauen vorteilhaft rechteckig zugeschnittenen Baustellen, sondern diejenigen Grundstücke, welche ohnehin schon durch eine große Frontlänge vor anderen im Vorteil sind, sich aber nach hinten verengen, und sie benachteiligt diejenigen Bauplätze, welche ohnedies einer großen Frontlänge ermangeln, aber sich nach hinten erweitern. Alle anderen Bauordnungen, bei denen nicht das Berliner Muster abgeschrieben ist, behandeln alle Grundstücksformen hinsichtlich der Bebauungsfläche gleichmäßig, und nur in wenigen wird bestimmt, daß etwa hinter einer Tiefe, bei welcher sich noch ein Quergebäude hat errichten lassen, das Maß der Bebauungsfläche mit einem Male abnehmen muß, so daß der Errichtung weiterer hoher Quergebäude und weiterer hoher Seitenflügel ein wirksamer Riegel vorgeschoben ist.

Der Bau von Quergebänden und Seitenflügeln wird nach der in Frage kommenden Bauordnung ebenso wie nach der Berliner Bauordnung noch dadurch begünstigt, daß man an den Höfen 6 m höher bauen darf, als die Höfe tief sind. Ja, die Bestimmungen für die Berechnung der Höhe der Hintergebäude zwingen zuweilen zur Herstellung von Seitenflügeln. Während man ferner an den Straßen nur so hoch bauen darf, als dieselben breit sind, ist es gestattet, die Hintergebäude bis zu einer solchen Höhe aufzuführen, daß das Maß derselben doppelt so groß sein darf, als die Abmessung der Tiefe des davorliegenden Hauses beträgt. Es kommt hinzu, daß eine Querlüftung der Wohnungen, auf welche der Minister der öffentlichen Arbeiten schon 1880 hingewiesen hat, nicht gefordert wird, und daß Quergebäude und Seitenflügel in größter Höhe bis an die hintere Nachbargrenze herangeführt werden dürfen, so daß ringsum hoch umbaute Schächte entstehen können, welche den heute zu fordernden Licht- und Luftzutritt zu den unteren Geschossen zu beeinträchtigen imstande sind. Die sich hieraus ergebenden gesundheitlichen Verhältnisse sind wohl fast jedermann aus eigener Anschauung hinlänglich bekannt.

Es ist verständlich, wenn für die bauliche Ausnutzung des Kerns alter befestigter Städte aus wirtschaftlichen Gründen die Forderungen der Gesundheitslehre zurückgeschraubt werden müssen, daß aber die Bestimmungen der Bauordnung vom 22. August 1898, auf welche vorstehend hingewiesen worden ist, sowie ähnliche andere noch auf ein vollständig unbebautes Gelände Anwendung finden sollen, damit wird sich ein Hygieniker heute wohl nicht mehr einverstanden erklären können. Man vergleiche hiermit zum Beispiel die Bestimmung des § 100 des sächsischen Baugesetzes, wonach vor und hinter jedem Wohngebäude ein freier Hofraum oder Garten freizulassen ist, dessen Tiefe der Höhe des Gebäudes mindestens gleichkommt. Diese Forderung geht noch weit über die Bestimmungen der Bauordnungen von 1907 und 1910 hinaus, welche für die Gebiete der geschlossenen Bauweise des außerhalb der Ringbahn gelegenen Geländes der Nachbarstädte und der Vororte von Berlin gelten. Die Bestimmung folgt dem Grundsatz, daß mit Rücksicht darauf, daß an den Höfen ohnehin die Belüftung nicht eine so gute sein kann, als an den Straßen, für die Höhe der die Höfe umgebenden Gebäude mindestens dieselben Forderungen zu stellen sind, wie an die Höhe der Gebäude an den Straßen. Will man nun im vorliegenden Falle rechtzeitig noch Abhilfe schaffen, so bleibt nichts anderes übrig, als die für das Tempelhofer Feld gültigen Bestimmungen der Bauordnung zu ändern, d. h. eine besondere, den heutigen Forderungen der Gesundheitslehre entsprechende Bauordnung zu erlassen. Durch derartige Bestimmungen würde man die Wirtschaftlichkeit des jetzt in die Wege geleiteten Unternehmens, wenn auch nicht gefährden, so doch wenigstens herabmindern. Soll aber gleichwohl die Ausführung desselben möglich bleiben, so könnte dies vielleicht durch eine entsprechende Preiserabsetzung geschehen.

Es ist aber außerdem noch ein Weg zur Abhilfe angängig. Es ist heute im allgemeinen üblich, daß die Gemeinden bei den von ihnen aufgestellten Bebauungsplänen sich hinsichtlich der Bemessung der Breite der Straßen, auch wenn solche nur Wohnstraßen sein sollen, nicht genug tun können. Das erforderliche Gelände müssen häufig die Bodengesellschaften und die sonstigen Eigentümer, deren Besitz der Bebauung erschlossen werden soll, ohne besondere Entschädigung hergeben. Aber bezüglich der baulichen Ausnutzung der Baublöcke hat man, abgesehen von nur ganz wenigen üblichen Ausnahmen, noch nie gehört, daß die Gemeinden für besondere Einschränkungen zum Nutzen der Allgemeinheit Sorge getragen hätten, wie die bereits oben erwähnte ausreichende Schaffung von öffentlichen, dem Spiel der Jugend und der Erholung des Alters gewidmeten Anlagen inmitten der Baublöcke. Wäre es nicht angezeigt, endlich von dem, von den Aufsichtsbehörden gar nicht geforderten übertriebenen Breitenmaß der dem großen Durchgangsverkehr nicht gewidmeten Straßen abzusehen und dafür öffentliche, vom Straßenlärm und Straßenverkehr nicht gefährdete Freiflächen innerhalb der Baublöcke zu schaffen und geringe Anliegerbeiträge als Entgelt zu fordern? Die Wohnungsmieten wür-

den allerdings dadurch nicht billiger, aber auch nicht teurer werden. Wenn der Sachverständige, welcher für die Beurteilung des von der Gemeinde Tempelhof zur Genehmigung einzureichenden Bebauungsplanes zuständig ist, in Rücksicht auf die durch die Bauordnung zugelassene Baudichtigkeit, sowie gestützt auf die Forderungen der heutigen Gesundheitslehre und die Bestimmungen des Fluchtliniengesetzes, den Mangel der genannten Innenanlagen beanstanden würde, und wenn die Ortspolizeibehörde von Tempelhof oder die übergeordneten Aufsichtsbehörden dieser Beanstandung Folge geben würden, so könnte dagegen nichts eingewendet werden. Wenn auch das Gesetz, dessen Aenderung wiederholt sehnlichst gewünscht und mit dem Entwurf eines Wohnungsgesetzes bereits einmal in Angriff genommen war, das alte bleibt, so ändern sich doch im Laufe der Zeit die Forderungen des Verkehrs, der Feuersicherheit und der Gesundheit, und ebenso, wie man nach der einen oder der anderen Richtung von früheren Forderungen Abstand nimmt, so ist es auch nicht abgeschnitten, im Sinne des Gesetzgebers eine bisher nicht üblich gewesene Forderung zu stellen. Das wird unter Umständen doppelt Pflicht, wenn es sich um die bauliche Erschließung eines gewaltigen Geländes handelt, und wenn nicht nur für die Gesundheit der Zeitgenossen, sondern auch für die Wohlfahrt späterer Geschlechter zu sorgen ist. Die Forderung von öffentlichen Freiflächen innerhalb der Baublöcke läßt sich um so leichter durchführen, wenn hinsichtlich der Abmessungen von Plätzen und Straßen keine Verschwendung geübt wird. Gelingt es doch oft auch einem Städtebauer mit einem geringeren Maß von öffentlichen Freiflächen infolge gehöriger Zusammenfassung derselben auszukommen, als einem anderen, welcher ein größeres Maß unnötig auf viele einzelne Flächen verzettelt.

Aus vorstehenden Darlegungen ist es ersichtlich, daß bezüglich der baulichen Erschließung des Tempelhofer Feldes noch nicht alle Hoffnungen aufgegeben werden müssen, und daß sich wohl noch Mittel und Wege finden lassen werden, um den heutigen Forderungen der Städtebaukunst und insbesondere der Gesundheitslehre Geltung zu verschaffen. Wir sehen es aber gerade bei diesem vollständig unbebauten und der Jagd nach dem Gewinn bisher völlig entzogenem Gelände bestätigt, daß in erster Linie die Bodenpreise, und im Zusammenhange damit die Wohnungsmieten sowie schließlich die Arbeitslöhne nicht durch die Bodenspekulanten in die Höhe getrieben werden, sondern durch die Bauordnungen bzw. durch die Gemeinden gemacht werden, welche bei jeder neuen Bauordnung danach streben, für die innerhalb ihres Bezirkes gelegenen, oft erst in Jahrzehnten baulich zu erschließenden Grundstücke nach Möglichkeit eine Ausnutzung zu sichern, die fast derjenigen gleichkommt, welche im innersten Kern der Großstädte gestattet ist. Gleichviel, ob ein Bürgermeister in Rücksicht auf die Allgemeinheit anders denkt, er muß das Begehren vertreten, denn hier handelt es sich um die Erlangung zu großer Vorteile für die ansässigen Grundeigentümer. Solchen Bestrebungen kann nie zu spät ein wirksamer Riegel vorgeschoben werden, und wenn hier und dort auch seitens der Aufsichtsbehörden der Vorteil der Besitzer eine zu einseitige Berücksichtigung gefunden hat, so dürfte es angezeigt sein, endlich Schritt für Schritt eine Aenderung zu Gunsten der Allgemeinheit eintreten zu lassen. Was durch verständige Bauordnungsvorschriften erreicht werden kann, zeigt deutlich das Beispiel von Königsberg i. Pr. Infolge des Reichsrayongesetzes konnte vor den Toren der Stadt eine dichte Bauweise nicht aufkommen und auch außerhalb der Rayongrenzen war schon vor der neuen Bauordnung nur eine geringe Baudichtigkeit zulässig. So kam es, daß nicht nur der Oberbürgermeister und viele andere höhere städtische Beamte, sondern auch viele minder besoldete oder minder bemittelte Personen in den eingemeindeten Vororten bei verhältnismäßig geringer Entfernung von der Stadtmitte sich ein Eigenheim begründen konnten. Bei Aufstellung der neuen Bebauungsvorschriften hat man sich wohlweislich gehütet, die diesbezüglichen Bestrebungen der Bevölkerung durch Zulassung einer dichteren Bauweise als bisher gestattet war, zu gefährden, sondern man hat stellenweis sogar die Bebauungsdichte noch etwas herabgemildert. Es kann nicht oft genug empfohlen werden, daß mit Rücksicht darauf, daß Bauordnungen und Bebauungspläne für die Gesundheit vieler Geschlechter vorzusorgen haben, namentlich die Bauordnungen vor ihrem Inkraftsetzen noch einer neu zu schaffenden besonderen Dienststelle vorzulegen sind, welche lediglich darüber zu wachen hat, ob die für die Aufstellung von Bebauungsplänen und die Ausarbeitung von Bauordnungen herausgegebenen ministeriellen Grundsätze auch bei den nachgeordneten Dienststellen volle Beachtung finden, ob die Baudichtigkeit der einzelnen Orte untereinander und in den einzelnen Teilen derselben gehörig abgestuft ist, und ob auch sonst die erforderliche Rücksicht auf die Wohlfahrt und das Gedeihen der Gesamtheit genommen ist. Dabei können besondere örtliche Verhältnisse immer zu ihrem vollen Rechte kommen. Es ist auch höchste Zeit, daß die Allgemeinheit sich mit den einschlägigen Fragen beschäftigt, denn wenn auch in den Bauordnungen und in den Bebauungsplänen nach den Gesetzen nur polizeiliche Rücksichten zur Geltung kommen sollen, so ist doch glücklicherweise jetzt allgemein anerkannt, daß sie in hervorragender Weise auch zur Lösung sozialer Fragen beizutragen imstande sind und dazu benutzt werden sollten.