

Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung

Autor(en): **Prager**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **65 (1947)**

Heft 46

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-55984>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

für beruflich an bestimmte Tageszeiten gebundene Männer und für Kinder verschiedener Unterrichtsstunden die täglichen, heute noch so einfachen und kargen Mahlzeiten zubereitet werden müssen, kann ermassen, unter welcher Belastung — abgesehen von den hygienischen und psychischen Schäden — der raummässigen Ueberbelegung die Stadtbevölkerung lebt und arbeitet. Auf ganz Bayern umgerechnet, stieg die Zahl der selbständigen Haushalte ohne eigene Wohnung von 5 % im Jahre 1939 auf rd. 20 % im Jahre 1945 und auf rd. 33 % im Jahre 1946. In den zerstörten Städten liegen die Verhältnisse noch wesentlich schlimmer, selbst oder erst recht, wenn manche Hausfrau die Mahlzeiten nicht in der für mehrere Familien gemeinsamen Küche, sondern auf der elektrischen Kochplatte im Wohn- und Schlafräum zubereitet.

Mit diesen wenigen und nüchternen Zahlenbeispielen der durch die jüngste Kriegführung in Bayern (dem innerhalb Deutschlands am wenigsten betroffenen Landesteil!) gezeitigten Folgen sollte ein Begriff über den Umfang der Aufgabe, sowie aber auch über die Dringlichkeit ihrer Lösung vermittelt werden.

Machen wir uns noch eine ungefähre Vorstellung der für den Wiederaufbau benötigten Baustoffmassen und des Arbeitsaufwandes. Für die Instandstellung einer kleinen, leicht bis mittelschwer beschädigten Wohnung von rd. 60 m² Grundfläche kann im Durchschnitt an Baustoffbedarf angenommen werden: 6000 Ziegelsteine, 15 m³ Betonzuschlagstoffe, 10 m³ Kalkmörtel und Putz, 3 t Zement, 0,5 t Betonstahl, 15 m³ Holz, zusammen mit einem Kostenaufwand von rd. 2000 RM. Hinzu kommen Löhne im Umfang von etwa 1200 Stunden, also weitere 2000 RM. Für eine schwer beschädigte Wohnung wäre etwa mit dem doppelten Material- und Stundenaufwand, also mit rd. 8000 RM, und für eine ganz neu zu errichtende Dreizimmerwohnung mit etwa 10 000 RM zu rechnen. Wollte man auf diesen Grundlagen die für die Instandsetzung der Wohnungen nötigen Massen und Arbeitsstunden in den einzelnen Städten oder Besetzungszonen ermitteln, so gelangte man — ohne Berücksichtigung eines noch so bescheidenen Wiederaufbaues der früheren deutschen Industrie — zu ganz ungeheuerlichen Beträgen, namentlich auch in der Gröszenordnung des Baustoffbedarfs, des Arbeitsaufwandes sowie der finanziellen Mittel.

Dass im heute übervölkerten deutschen Restgebiet ein empfindlicher Mangel an Arbeitskräften die Ingangsetzung des Wiederaufbaues lähmt, ist ein für den Tiefstand und Wirrwarr der deutschen Wirtschaft bezeichnendes, aber aus be-

kannten Gründen nur scheinbares Paradoxon. Andererseits wird die drängende, vielfach mit dumpfer Hoffnungslosigkeit empfundene Frage nach der Bauzeit für die Schaffung einiger-massen auskömmlicher, wenn auch noch so bescheidener Wohngelegenheit angesichts der zwei- bis dreifachen Ueberbelegung der meist noch teilbeschädigten Räume auch dem kritischen Beobachter verständlich erscheinen. Wählen wir zur Erläuterung dieser Zusammenhänge als praktisches Beispiel die mit mittlerer Industrie stark durchsetzte Stadt Stuttgart, die, laut Tabelle 2, mit dem Zersörungsindex 10 eher noch etwas günstiger als der Durchschnitt aus dem Krieg hervorging. Die 500 000 Einwohner waren 1939 in rd. 154 000 Wohnungen untergebracht. Von diesen sind 32 % total zerstört, etwa 19 % schwer, 47 % mittelschwer und leichter beschädigt, jedoch — trotz der Weiträumigkeit der Aussenbezirke — nur 2 % unbeschädigt. Es sollte einer Industriestadt wie Stuttgart, wo ohnehin eine namhafte Zahl von Arbeitern aus stillgelegten Kriegsbetrieben frei und umzuschulen sein wird, nicht schwer fallen, für den Wohnungsbau rd. 12 000 Arbeitskräfte aufzubringen. Mit diesen könnten zur Erzielung eines raum- und zeitmässig optimalen Effektes zunächst die 72 000 leicht und mittelschwer beschädigten Wohnungen in

$$\frac{72\,000 \times 1200}{12\,000 \times 160 \times 12 \times 0,7} = \text{rd. } 5,5 \text{ Jahren}^3)$$

wiederhergestellt werden. Diese Zeitdauer ist rein theoretisch ermittelt. Es ist jedoch nicht die Arbeiter- oder die Bauzeit, ja vielleicht nicht einmal so sehr die Finanzierungsfrage, die den massgebenden Engpass darstellt; dieser liegt vielmehr auf der Seite der Baustoffbeschaffung. Für die in Frage stehenden 72 000 Wohnungen wären:

$$\begin{aligned} 6000 \times 72\,000 &= \text{rd. } 430\,000 \text{ Ziegelsteine} \\ 3 \text{ t} \times 72\,000 &= \text{rd. } 215\,000 \text{ t Zement} \\ 0,5 \times 72\,000 &= \text{rd. } 35\,000 \text{ t Betonstahl} \end{aligned}$$

um nur die wichtigsten Baustoffe zu nennen, zur Verfügung zu stellen. Hauptsächlich aus diesem Grunde wird der Wiederaufbau der deutschen Städte nicht Jahre, sondern Jahrzehnte in Anspruch nehmen. Die Erzeugung und der Transport dieser Massen von Dach- und Mauerziegeln, von Zement und von Eisen setzt, wie erwähnt, Kohle voraus: das Tempo des Wiederaufbaues ist mit Sicherheit und absoluter Exaktheit vom Ruhrgebiet aus zu steuern.

³⁾ Der Faktor 0,7 im Nenner entspricht dem Leistungsabfall infolge der schlechten Ernährungslage.

Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung

Von Landesoberbaurat Dr. PRAGER, Düsseldorf

DK 061.2 : 711.4 (43)

Die Akademie für Städtebau und Landesplanung setzt die vieljährige wissenschaftliche Tätigkeit mit einer Schriftenreihe fort, die bei dem Fehlen ausreichender Fachliteratur dem Nachwuchs Erfahrungsgrundsätze auf dem Gebiete des Städtebaues und der Landesplanung einschliesslich des Verkehrs, des Wohnungs- und Siedlungswesens sowie der Landschaftsgestaltung vermitteln soll und die durch die Nachkriegsverhältnisse entstandenen Probleme aufgreifen wird.

An der Akademieverammlung im August 1947 gab der Verfasser als deren Präsident einen Ueberblick über die Entwicklung der Akademie seit 25 Jahren und referierte dann über die Landesplanung in Nordrhein-Westfalen. Die Landesplanungsbehörde (Ministerpräsident) wird beraten durch die drei Landesplanungsgemeinschaften Rheinland, Westfalen und Ruhrsiedlungsverband, die in der Form öffentlich-rechtlicher Körperschaften eine laufende Raumbestandesaufnahme und Untersuchung über die Raumgestaltung in Zusammenarbeit mit der Wissenschaft (Hochschul-arbeitsgemeinschaften zu Aachen, Bonn, Düsseldorf, Köln und Münster, Kaiser-Wilhelm-Institut, Institut für praktische Wirtschaftsforschung in Essen, Sozialforschungsstelle der Universität Münster zu Dortmund, Landesmuseum Volk und Wirtschaft in Düsseldorf und Wirtschaftswissenschaftliches Zoneninstitut des Gewerkschaftsbundes zu Köln) durchführen sowie Planvorschläge in Gestalt von Raumordnungsplänen bearbeiten. Der vom Ministerpräsidenten berufene Obmann der Landesarbeitsgemeinschaft für Raumforschung, Universitätsprofessor Dr. h. c. Kuske, wies darauf hin, dass Rheinland-Westfalen als das volkreichste, gewichtigste und komplizier-

teste Land Deutschlands als «Land» ganz neu organisiert werden muss. Es hat in seiner Verwaltung keine Ueberlieferung wie z. B. Bayern, Sachsen usw. Dazu lebt über die Hälfte seines Volkes von einer ungemein mannigfaltigen Industrie, und fast 90 % leben in Städten. Auf Städtebau und Wohnungswesen im Lande Nordrhein-Westfalen ging Ministerialdirektor Rühl vom Wiederaufbauministerium ein. Ein grosses Problem stellt die Unterbringung der zur Hebung der Kohlenförderung ins Ruhrgebiet zu überführenden Bergleute dar (wenige Standard-Wohnbautypen, städtebauliche Gesamtplanung, Grundstücksbereinigung in zerstörten Stadtkernen, Trümmerbeseitigung).

Oberbaurat Dr. Berlage wies auf die Tatsache hin, dass Hamburgs Hauptaufgaben seit Jahrhunderten aus seiner Eigenschaft als Hafen- und Handelsstadt erwachsen. 36 % von Import und Export des ehemals deutschen Raumes und 44 % des Warendurchgangsverkehrs der Vorkriegszeit liefen über Hamburg; die Hälfte dieser Zahlen bezog sich auf die jetzige russische Zone. Daher ist heute ein Umbau der Wirtschaftsstruktur Hamburgs notwendig. Dazu bietet die gewerbliche Wirtschaft der Stadt günstige Voraussetzungen, da sie aus einer grossen Zahl kleiner und mittlerer Veredlungsbetriebe besteht. Diese werden anlässlich der geplanten Aufgliederung des Stadtkörpers in «Stadteinheiten» dezentralisiert. Dabei darf jedoch die Wiederinstandsetzung des Hafens, der durchgehend zu 60 % zerstört ist, nicht aus dem Auge gelassen werden; bis 1949 werden 70 % seiner Vorkriegskapazität wieder hergestellt sein. Im Landesplanungsraum von Hamburg werden kleinere Nachbarorte der Grosstadt als

Standort neuer Gewerbebetriebe ausgebaut. Damit ergeben sich Arbeitsgelegenheiten für die zahlreichen in diesem Raum untergebrachten Ostflüchtlinge.

Aus dem Referat über Hannover ging hervor, dass es sich um ein Gebiet von rund 65 500 ha Fläche mit rund 537 000 Einwohnern handelt, von denen rund 85 000 ausserhalb des eigentlichen Stadtgebietes wohnten. Durch 80 schwere Bombenangriffe wurde ausser Wohn- und gewerblichen Vierteln das ganze Zentrum der Stadt vollständig zerstört. Von 150 000 Wohnungen waren rund 50 % ganz ausgefallen, der Rest mehr oder weniger stark beschädigt. Die städtebauliche Entwicklung Hannovers ist das Ergebnis eines mehr als 800-jährigen Zeitraumes. Die Neuplanung vollzieht sich unter wesentlicher Beibehaltung des bisherigen Stadtorganismus. Das System der vorhandenen Grünflächen, das Hannover schon früher den Ruf als «Grosstadt im Grünen» verschafft hat, kommt den beabsichtigten Aufgliederungsbestrebungen weitgehend entgegen. U. a. ist auch eine Verbindung der Maschsee-Anlagen mit den Herrenhäuser-Anlagen vorgesehen.

Prof. Dr. von Schöfer, Techn. Hochschule Aachen, sprach über die Planungsaufgaben der schwergeprüften Stadt Aachen und schilderte den Aufbau als Ergebnis ihrer topographischen, verkehrstechnischen und Grenzlage einerseits und aus dem Charakter als Bade-, Industrie- und Hochschulstadt andererseits.

Beim Abschluss der Sitzung wies Ministerpräsident Karl Arnold auf die Bedeutung hin, die in der ehrenamtlichen Betätigung ausgewählter Fachleute für alle Probleme des Städtebaues und der Landesplanung liegt und sprach mit einem Dank an die Akademie die Gewissheit aus, dass die Arbeit der Akademie zum Wiederaufbau wesentlich beitragen werde.

zusammengetan hatten und von der Stadt unterstützt wurden. Auf die Kopfbahnhöfe (Potsdamer, Anhalter, Lehrter, Stettiner, Görlitzer) wird verzichtet. Alle Fernbahnen werden über die Stadtbahn geleitet; eine Art langer Bahnhof zieht sich durch Berlin mit den Stationen Charlottenburg, Zoo, Friedrichstrasse, Schlesischer Bahnhof. Die seit je fehlende Ostwest-Querverbindung durch Berlin wird durch einen Durchbruch am Tiergarten entlang vom Kurfürstendamm aus zur Leipzigerstrasse geschaffen.

Der Plan des ersten Berliner Nachkriegs-Stadtbaurats Professor Scharoun (Bild 2) und seiner Mitarbeiter sieht ein Netz von Schnellverkehrsstrassen vor mit Städtevierecken, die, begrenzt von diesen Strassen mit lebensgefährlichem Verkehr, eigene Schulen, Arbeiter-Krankenhäuser, Grünflächen usw. haben sollen, also ein Eigenleben führen und 4000 bis 5000 Bewohner enthalten.

Der Soziologe und Architekt Georg Heyer ging in seinem Plan (Bild 3) vom Nahrungsbedürfnis der Grosstädte aus und schlug vor, den Stadtrand mit einem Ring von Gärtnerdörfern zu umgeben, die auf die Höchsterzeugung von Gemüse und Obst auf gartenmässig bewirtschaftetem Boden auch in Gewächshäusern eingerichtet werden. Der Stadtkern sollte von einem Ring von Werkstätten- und Industriegebäuden eingefasst sein, dem sich die Wohnringe anschliessen, so dass jeder Berufstätige in Geh- oder mindestens in Fahrradentfernung von seinem Betrieb wohnen könne.

Als Richtlinie für die Neuplanung Berlins veröffentlichte der Berliner Stadtbaurat Karl Bonatz in der «Neuen Bauwelt» die in Bild 4 wiedergegebene Karte. Er greift in das Stadtgebilde so wenig wie möglich ein und folgt mit dem Verkehr im wesentlichen dem Zehlendorfer Plan, lässt jedoch eine Nordsüd-Eisenbahndurchquerung durch die Stadt bestehen und teilt die Verkehrsstrassen ein in anbaufreie Schnellstrassen für den Fernautoverkehr (die nur sparsam angewandt werden), in Hauptdurchgangsstrassen mit vier Fahrbahnen (zwei für den Schnellverkehr, zwei für den lokalen) und in Durchgangsstrassen mit Trennstreifen zugleich zum Parken der Autos.

Was von diesen Plänen durchgeführt werden wird, wissen wir heute noch nicht. Die ungeheure Wohnungsnot zwingt zur Inanspruchnahme jedes nur irgendwie brauchbar zu machenden Wohnraumes, sei er im Keller oder im Dachgeschoss. Wichtig ist nur, dass heute nichts Neues entsteht oder Altes dort mit grossen Kosten instandgesetzt wird, wo Aenderungen, meist verkehrsbedingte, unumgänglich sind. Vielleicht wird sich in Berlin gar nicht so sehr viel ändern, wenn auch

Aufbaupläne für Berlin

DK 711.4(43)

Von RUDOLF WEILBIER, Berlin-Schlachtensee

Berlin überlegt sich sein Wiedererstehen. 567 000 Wohnungen mit 2 245 000 Wohnräumen sind zerstört worden, das sind 43 % des Bestandes. Nur solche Aufbaupläne haben Sinn, die eine stufenweise Durchführung gestatten, ohne dass dem Verkehr in der Stadt Gewalt angetan wird, und so, dass spätere Abänderungen ohne Schaden für das Ganze möglich sind. Bis jetzt liegen vier Pläne vor.

Der Zehlendorfer Plan (Bild 1) ist das Ergebnis der Arbeit von Fachleuten des Städtebaues und Verkehrswesens, die sich bald nach dem Ende des zweiten Weltkrieges

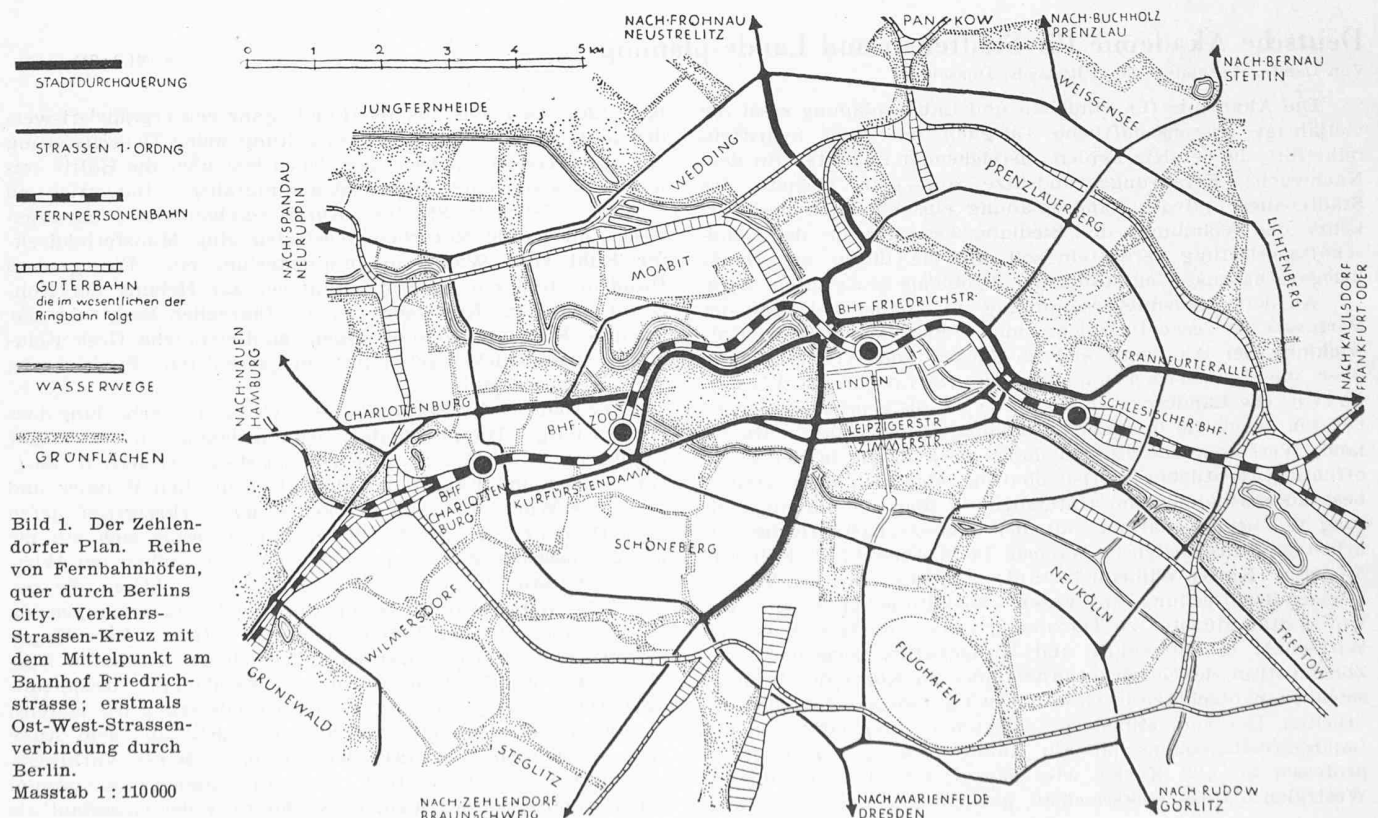


Bild 1. Der Zehlendorfer Plan. Reihe von Fernbahnhöfen, quer durch Berlins City. Verkehrs-Strassen-Kreuz mit dem Mittelpunkt am Bahnhof Friedrichstrasse; erstmals Ost-West-Strassen-Verbindung durch Berlin. Masstab 1:110000