

Stadtplanung in Berlin = Projets municipaux de la ville de Berlin = Town-planning in Berlin

Autor(en): **Fürlinger, Friedrich**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **11 (1957)**

Heft 7

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-329566>

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.

Stadtplanung in Berlin

Projets municipaux de la ville de Berlin
Town-planning in Berlin

Wir glauben, unsere Leser mit den Gedanken, die die Berliner Stadtplanung bestimmen, vertraut machen zu sollen, indem wir die folgende Darstellung des derzeitigen Leiters des städtischen Planungsamtes ohne Kommentar veröffentlichen.

Am Ende der Katastrophe, angesichts der größten jemals durch menschliche Unvernunft geschaffenen Trümmermasse von 75 Millionen Kubikmetern, war die Aufgabe gestellt. Ohne wägbar Anhalte, ohne greifbare wirtschaftliche und politische Aspekte entstanden die ersten Ideen. In der damaligen, wenig durch Wohlstand gekennzeichneten, mehr auf das Notwendigste beschränkten Situation, in einem kurzen Intervall der Bedürfnislosigkeit, in einem kurzen Augenblick geistiger Helle, konnte die Idee der Großagglomeration mit dem scheinbar widersinnigen Wort, daß mit dem Verlust des eigenen Ackers und der eigenen Wohnstätte das abnorme Leben beginnt, konfrontiert werden. Die Erkenntnis, daß dieses »abnorme Leben« für große Teile der Bevölkerung seit langem zur Norm geworden war, vereinfachte zwar in keiner Weise das Problem, ebensowenig wie der schlüssige Beweis erbracht werden konnte, daß große Städte lebens- und kulturfeindlich sein müssen. Zweifellos befinden sie sich in einer Krisis, weil sie den Lebensbedürfnissen nicht mehr gerecht werden, aber die allgemeine Krisis der modernen Gesellschaft wird in den Ballungen nur sichtbar, weil sie durch ihre wirtschaftliche und politische Potenz stärker wirken als Gebiete minderer Konzentration, und weil der kulturelle Stillstand offenkundiger zutage tritt. Die Großstadt ist ein Phänomen, das große Teile unserer heutigen Gesellschaft in seinen Bann zieht. Nicht nur der große Arbeitsmarkt und die Vielzahl der Entfaltungsmöglichkeiten begünstigen ihr Wachstum, vielmehr die Tatsache — man mag darüber klagen —, daß der Mensch mit Lesen und Schreiben und nicht mit dem Handwerk seinen Weg ins Dasein nimmt und er im Laufe der Rationalisierung und Spezialisierung zumeist keine andere Wahl hat, als durch perfektionierte Arbeitsleistung einen guten Verdienst zu erhalten, der ihm erlaubt, möglichst schnell die Güter zu erwerben, die er zu einem erträglichen Leben besitzen zu müssen glaubt.

Die Großstadt bietet vielfältige Erwerbsmöglichkeiten, Bequemlichkeit, Spielraum für Vergnügen mannigfaltiger Art, sie hat Stätten, die das Wissen vermitteln, ja sogar geistige Bildungsmöglichkeiten. Sie bietet einen Lebensstandard, hinter dem das Land und die kleinen Orte nachhinken, wenn auch unter Aufwand hoher Sozialkosten. Von den großen Städten geht die geballte Kraft aus, sie wirken auf das politische, das wirtschaftliche Schicksal ihres Staates. Der Fortschritt bedarf dieser großen Schmelztiegel der Menschheit, wenn auch der kulturell-ethische Bereich vorläufig nur langsam die Kraft gewinnen wird, die harte Kruste der Zivilisation zu durchbrechen.

Die Großstadt braucht kein Unglück zu sein. Sie ist keine Fehlentwicklung, wenn sie richtig geordnet und gestaltet, menschlichen Maßstäben Rechnung tragend, den Bedürf-



1
Geplanter Autobahnring, nur im Süd- und Ostteil fertiggestellt.
Cercle de l'autoroute projeté, réalisé jusqu'ici seulement au sud et à l'est.
Planned Motor-Highway Cercle, completed only in its southern and eastern part.

2
Durch die Planung des inneren Tangentenquadrates wird ein leistungsfähiges Straßennetz (in jeder Richtung drei Spuren mit Mittelstreifen) geschaffen, das die City bedient und den durchgehenden Verkehr ableitet.
Grâce au projet du carré intérieur des tangentes il est créé un réseau permettant d'écouler un trafic considérable, dans chaque direction trois chaussées avec bande médiane. Ce réseau est appelé à desservir le centre de la capitale et d'en détourner le trafic de passage.

Thanks to an appropriate interior square of tangents, a highly efficient road network has been created with three ways in each direction separated by a green band. It carries the traffic coming from and going to the city, and turns off the inter-town traffic.

nissen entsprechend angelegt oder umgebaut wird. Sie gestattet eine innigere Entfaltung von Beziehungen und eröffnet weitgehendere Möglichkeiten als kleinere Orte oder das flache Land und schließt die Schaffung eines intimen Bereiches für den Einzelmenschen nicht aus. Sie ist kein Wagnis mit einem gefährlichen Risiko, das den Namen Vermassung trägt. Keine Weltanschauung und Verlust der Kultur, die Barbarei, die Zeichen der Vermassung haben ihren Ursprung nicht in den Großstädten, sie treten dort nur am auffälligsten in Erscheinung, weite Länder mit dünner Besiedlung sind davon ergriffen.

Die Frage ist nunmehr: wie sollen wir die Stadt von morgen planen? Planen aber heißt vorausschauen, Voraussicht aber ist nicht nur auf Intuition gegründet, sondern auch auf möglichst umfassende Kenntnis aller wichtigen Daten. Die Planung muß sich dem materiellen Fortschritt anpassen, sie muß die zu erwartende soziale Entwicklung einkalkulieren, sie muß den Lebensraum für kommende Bedürfnisse vorbereiten und steht damit von vornherein vielfach in entscheidenden Fragen mit denen, die sich Realisten nennen und den Erfolg in der Lösung der Tagesprobleme sehen, im Widerspruch. Das mag mißlich sein, hat aber den Vorteil, daß der Wunsch dauernd mit den Widerständen konfrontiert, den möglichen Weg, die Stufenleiter zum Erfolg findet.

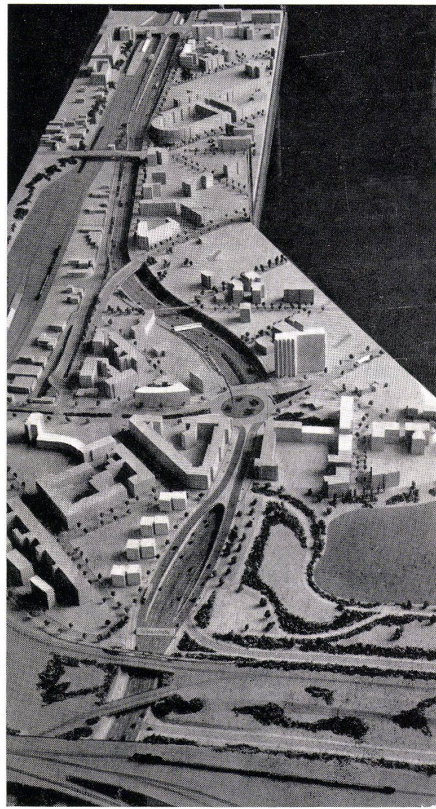
Die ersten Planungen in Berlin waren großzügig und theoretisch von mannigfaltigen Ideen geleitet. Erst der Flächennutzungsplan 1950, dem von der damaligen Stadtverordnetenversammlung zugestimmt wurde, der auch heute noch die Grundlage der Planung bildet, war nicht nur eine Idee, sondern lag im Bereich des Möglichen, wenn auch die auf lange Sicht geplante strukturelle Gliederung und das neue Verkehrssystem vorerst ohne wirtschaftliche Grundlage auf kühne Hoffnungen gegründet waren, die dem Bürger zunächst schlechthin utopisch schienen.

Durch die politische Teilung — die Sektorengrenze zwischen Ost und West verläuft mitten durch den Stadtkern — blieb das ehemals intensiv genutzte Citygebiet — bis heute Niemandsland zwischen Ost und West an der Grenze gegensätzlicher Welten — wirtschaftlich uninteressant. Es wurde fast nichts neu gebaut, darin liegt die Chance. Die Bürger haben die sog. verpaßten Chancen in westdeutschen Städten kennengelernt und allmählich einen Begriff für die nicht wenig stürmische Entwicklung bekommen und stehen den Planungsproblemen aufgeschlossener denn je gegenüber. In dieser Stadt, die gegenüber anderen Städten ohnedies den Vorteil im allgemeinen breiterer Straßen hat, werden die großzügigen Verkehrsvorhaben mit Aufgeschlossenheit und Interesse ohnegleichen beobachtet.

Die sehr einschneidende Reduzierung der baulichen Ausnutzung bei Wohnungsneubauten in zerstörten Gebieten gegenüber der alten Bauordnung, sie beträgt in den Gebieten hoher Bauklasse 50%, ist bereits unbestritten, auch bei Geschäftsbauten wird die Reduzierung der Baumasse zugunsten der Schaffung von Wageneinstellplätzen zunächst der Sache nach schon lange nicht mehr bestritten.

Damit sind die Zukunftsfragen freilich noch nicht gelöst, denn Planung ist ein Prozeß, sie muß — abgesehen von unumgänglichen Festlegungen im Großen wie beispielsweise das auf lange Sicht geplante Schnellstraßensystem — elastisch sein, um den jeweiligen Bedürfnissen anpassungsfähig zu bleiben. Planung ist eben ein Hilfsmittel, um den Werdegang von Entscheidungen zu verbessern.

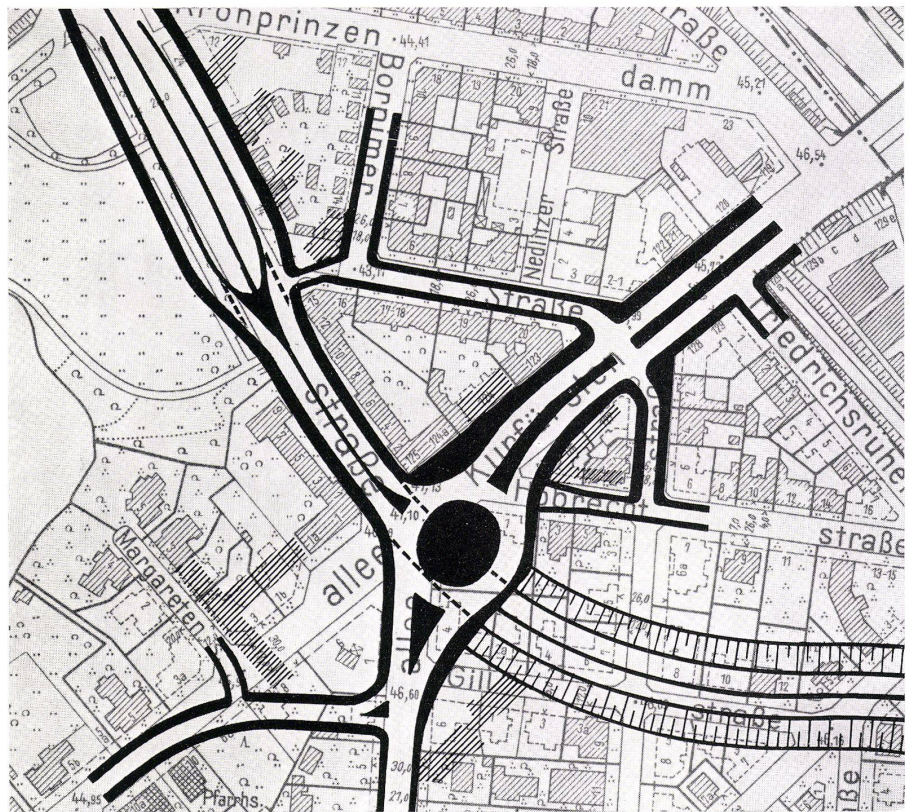
Tempora mutantur, nos et mutamur in illis.



3



4

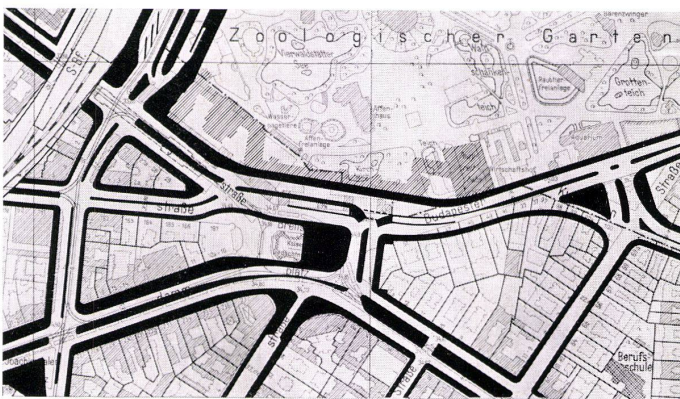
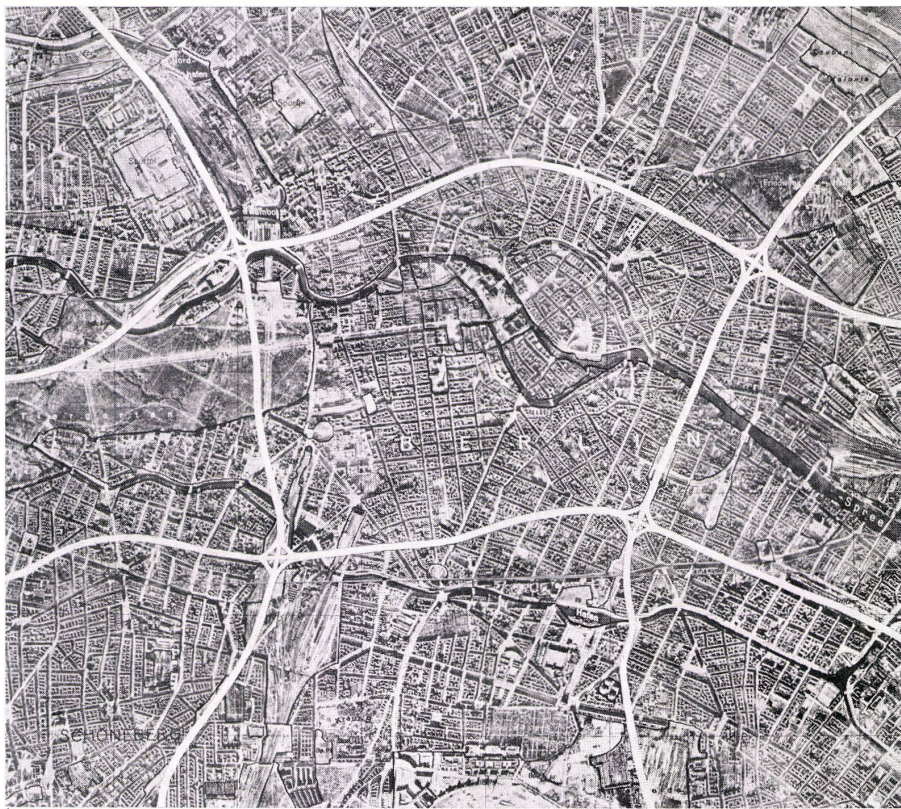


5

3 Ausführungsmodell einer Schnellstraße. Erster Teil Halensee-Strasse—Hohenzollerndamm. Blick von Norden.
Maquette d'une rue à priorité absolue. Première partie Halensee-Hohenzollerndamm. Vue du nord.
Model of an express highway. First section Halensee-Strasse-Hohenzollerndamm. North-view.

4 Blick vom Verteilerkreis Kurfürstendamm.
Vue du cercle répartiteur Kurfürstendamm.
View from the repartition circle Kurfürstendamm.

5 Kreuzung Kurfürstendamm—Schnellstraßenring. Verteilerkreis Kurfürstendamm—Halensee-Strasse—Hubertusallee.
Croisement Kurfürstendamm—Cercle à priorité absolue. Cercle répartiteur Kurfürstendamm—Halensee-Strasse—Hubertusallee.
Crossing Kurfürstendamm-Express Highway Cercle. Repartition Circle Kurfürstendamm—Halensee-Strasse—Hubertusallee.



Stadtverkehr

Das Berliner Straßennetz war vor dem Ausbruch des zweiten Weltkrieges bei einem Motorisierungsgrad von 1 Kfz pro 19 Personen in Teilen des innerstädtischen Gebietes bis an die Grenze seiner Leistungsfähigkeit belastet, namentlich in der City. Aus Mangel an geeigneten Umgehungsstraßen mußte der von außerhalb kommende Fernverkehr seinen Weg durch das innere Stadtgebiet nehmen.

Um Berlin vom Durchgangsverkehr zu befreien, wurde der Autobahnring geplant (Abb. 1). Er ist nur im Süd- und Ostteil fertiggestellt. Erst durch den Bau der westlichen und nördlichen Teilstücke und den dort geplanten Anschluß an die Autobahn nach Hamburg wird er seine Aufgabe erfüllen können. Zur Zeit besteht nur ein Autobahnzubringer vom Südring, der den Verkehr der Autobahnen von Hannover und München über die als Autobahn ausgebauten Avus-Rennstrecke nach Berlin führt. Es sind drei weitere Autobahnzubringer geplant, und zwar im Nordwesten für den Verkehr von Hamburg, im Nordosten für den Verkehr von Stettin und im Südosten für den Verkehr aus Richtung Frankfurt, Schlesien und Dresden. Sie bilden mit den Stadtschnellstraßen (Abb. 2) ein leistungsfähiges System für den überörtlichen Verkehr. Diese Schnellstraßen werden einschließlich der Autobahnzubringer innerhalb der Grenzen Berlins eine Länge von 180 km haben, sie werden mit wenigen örtlich bedingten Ausnahmen kreuzungsfrei, also als Hoch- oder Einschnittstraßen, angelegt und in jeder Richtung mit drei Spuren und Mittelstreifen ausgebaut. Zwischen Wedding und Siemensstadt ist ein etwa 2 km langes Stück bereits fertiggestellt, eine 2½ km lange Strecke vom Avuszubringer an den Messehallen in südöstlicher Richtung befindet sich zur Zeit im Bau (Abb. 3, 4 und 5). Der Ausbau der Strecke vom Avuszubringer nach Norden in Richtung Siemensstadt—Charlottenburg ist in Vorbereitung. Von den Autobahnzubringern kann auf diesem Schnellstraßensystem der von außen kommende Verkehr, ohne das in der Ebene liegende Straßennetz zu benutzen, zur City gelangen, die von vier Tangenten berührt wird. Ebenso ist das Erreichen der mittleren Stadtgebiete über den sog. Schnellstraßenring gewährleistet.

Der Durchgangsverkehr einer Großstadt von vier bis fünf Millionen Einwohnern ist, gemessen an dem Eigenverkehr, kaum ins Gewicht fallend. Die Schnellstraßen dienen daher vor allem den Kraftfahrern, die größere Entfernungen innerhalb der Stadt, sei es von den Randgebieten zur City oder in Querrichtungen, zurückzulegen haben. Sie sind auch hauptsächlich für diese Bedürfnisse in Bauart und Linienführung angelegt. Die Tangenten um die City (Abb. 6) sollen das Vorbeifließen des Verkehrs ermöglichen und auf ihren schnell befahrbaren Bahnen die Fahrzeuge zu den den Zielen am nächsten gelegenen Abfahrten gelangen lassen, damit der Eigenverkehr in diesem Gebiet möglichst wenig Störungen erfährt.

Der Schnellstraßenring verbindet die mittleren Gebiete untereinander, er liegt in naher Beziehung zu den großen Industriegebieten, an ihm liegen unter anderem die geplante Großmarkthalle Beusselstraße und der geplante Großgüterbahnhof Schöneberger Südgelände. Der Schnellstraßenring ist so geführt, daß er Verkehrsbeziehungen über weitere Entfernungen innerhalb der Ringbahn dienen wird, weil er bei geringen Umwegen in ununterbrochener Fahrt einen zeitlichen Vorsprung gegenüber dem behinderten Fortbewegen auf den üblichen Stadtstraßen bieten

6 Tangenten um die City.
Tangents autour du noyau de la capitale.
Tangents around the City.

7 Neuordnung um die Gedächtniskirche.
Nouvelle disposition autour de la cathédrale «Gedächtniskirche».
New conception of space around the Gedächtniskirche.

8 Ernst-Reuter-Platz, Zustand 1956. Der Straßenumbau ist heute bereits in Angriff genommen. Blick von Süden.
Ernst-Reuter-Platz. Etat des travaux en 1956. Le remaniement du tracé des rues a été entrepris. Vue du sud.
Ernst-Reuter-Platz in 1956. Remodelling of street lines has already been started. View from southern side.

kann. Im übrigen sind alle Schnellstraßen so geplant, daß sie unweit der bekannten Schwerlinien des Verkehrs verlaufen und diese Straßenzüge — häufig sind es Geschäfts-, zum Teil die heutigen Ausfallstraßen — entlasten.

Weiter ist bei dem zu erwartenden Verkehr (1 Kfz auf 5 Einwohner) der Ausbau und die Verbreiterung von zahlreichen Straßen in der Ebene notwendig, ebenso Durchbrüche zwischen breiten Straßen untereinander, um im Zusammenwirken mit den Schnellstraßen ein leistungsfähiges System bilden zu können. Damit im Zusammenhang steht die Umgestaltung stark verkehrsbelasteter Plätze (Abb. 7 und 8 und 9, 10, 11).

Der kommenden Verkehrsnot der Städte wird nur zu begegnen sein, wenn alle verfügbare Straßenfläche für den fließenden Kraftwagenverkehr reserviert bleibt. Das erfordert Anlage von Parkplätzen außerhalb der Verkehrsstraßen, Abschaffung der schienengebundenen Verkehrsmittel aus dem Straßenraum und Anlage von Massenverkehrsmitteln für die Hauptbeziehungen außerhalb des Niveaus, Verteilerverkehr durch Autobusse.

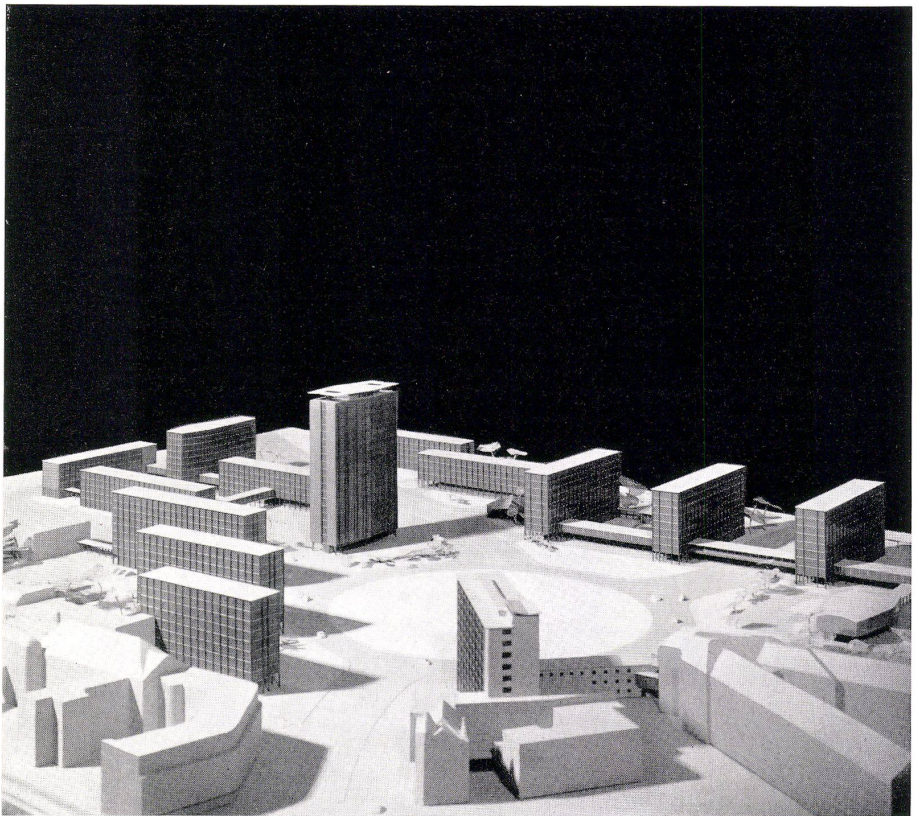
In Berlin sind nach dem Kriege nur zwei neue Straßenbahnzüge, aber mehr als 600 neue Autobusse in den Verkehr gestellt worden. Die Straßenbahnlinie Kurfürstendamm—Roseneck ist durch Autobus ersetzt, der Straßenbahnkörper am Kurfürstendamm ist Parkplatz geworden. Vor wenigen Wochen ist eine weitere Straßenbahnlinie eingestellt und dafür Autobusbetrieb eingerichtet worden. Beim Neuaufbau der City ist keine Straßenbahn mehr vorgesehen. Es ist beabsichtigt, nach und nach die Straßenbahn aus dem Stadtbild herauszunehmen und zur Bewältigung des Massenverkehrs U-Bahnen zu bauen (Abb. 12). Die Strecke C von Seestraße nach Tegel ist im Bau, ein Teilstück bis Schumacherplatz bereits in Betrieb genommen. Gleichfalls im Bau ist eine neue Linie zwischen Wedding und Steglitz über Zoologischer Garten; das erste Teilstück wird Ausstellungsobjekt der Internationalen Bauausstellung sein. Im großen betrachtet wird das U-Bahn-Netz in seiner Ausdehnung verdoppelt, wobei die Radialstrecken der Bebauung folgend näher an die Weichbildgrenze herangeführt werden und, was noch wichtiger ist, ein dichteres Netz, das die Brennpunkte verbindet, im inneren und mittleren Raum der Stadt geschaffen wird.

Wohnen

Das vehemente Wachstum von Berlin in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts — im Jahre 1860 hatte Berlin noch eine Bevölkerung von einer halben Million Einwohnern — hatte zur Folge, daß im Laufe von 50 Jahren die Bevölkerung auf das Achtfache anstieg. Namentlich in den neunziger Jahren bis zur Jahrhundertwende hatte Berlin einen jährlichen Bevölkerungszuwachs von 80000 Menschen, zwischen 1900 und 1910 sogar mehr als 100000. In dieser Zeit wurde jener Zustand geschaffen, den Werner von Hegemann mit dem Ausdruck »das steinerne Berlin« treffend charakterisierte. Die Zuzügler, meist vom Lande oder aus kleineren Gemeinden stammend, stellten nur geringe Anforderungen an ihre Behausung. Flächenmäßige Bebauung ohne Rücksicht auf topographische Gegebenheiten, ohne Empfinden für landschaftliche Gestaltung, lediglich bestimmt durch Fluchtliniengesetz und unzulängliche Bauordnung, sind die Leistungen erfolgreicher Landmesser und Tiefbauingenieure. Festlegung von Gebäudehöhen, Mindestgrößen von Hofflächen, Mindestbreiten von Straßen — im letzten Punkt war man wohl noch am großzügigsten



9



10

9

Bebauung am Rande des Zoos. Blick von Westen. Die Bebauung am Platz um die Gedächtniskirche wurde weit zurückgenommen.

Nouvelles constructions autour du Jardin Zoologique. Aspect de l'ouest. La place autour de la «Gedächtniskirche» a été sensiblement élargie.

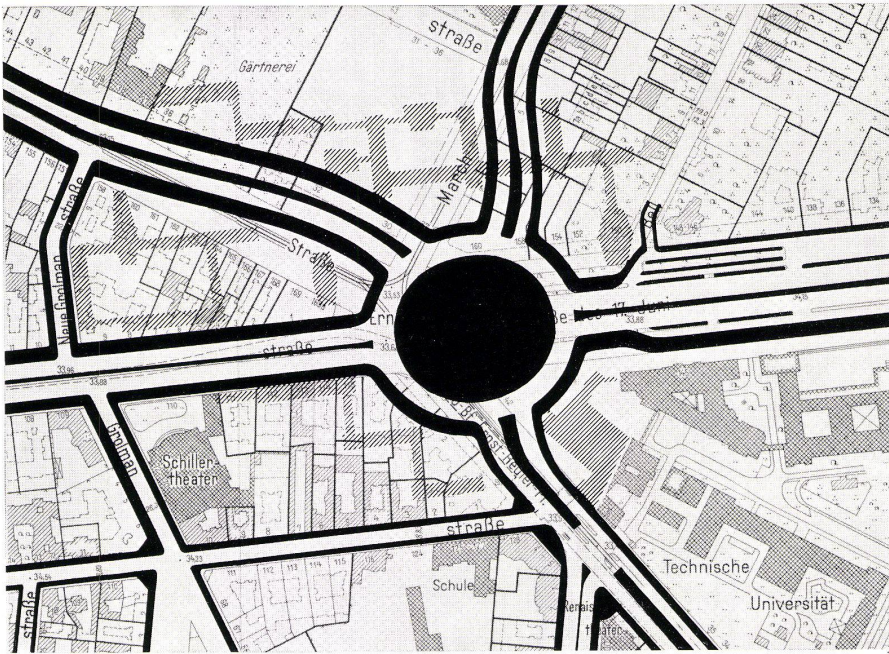
Buildings near Zoo shown from the west. Space around Gedächtniskirche considerably enlarged.

10

Modellfoto des Ernst-Reuter-Platzes. Das Gebäude der Berg- und Hüttenbau-Fakultät im Vordergrund sowie die linke Hochhauszeile gegenüber stehen kurz vor der Vollendung. Blick von Süden.

Photo d'une maquette représentant le Ernst-Reuter-Platz. Dans l'avant-plan, l'édifice de la Faculté des Mines et, à gauche, les maisons à nombreux étages avant leur terminaison. Vue du sud.

Model Photo of the Ernst-Reuter-Platz. The building of the Faculty for Mining and Metallurgical Engineering in the foreground as well as the left-hand row of houses in front of the former are almost completed. View from southern side.



11
 Streckenführung am Ernst-Reuter-Platz.
 Tracé dans le voisinage du Ernst-Reuter-Platz.
 Street planning near the Ernst-Reuter-Platz.



12
 Berliner Schnellbahnnetz. Die U-Bahn ist ein stadteigenes Verkehrsmittel und dient dem innerstädtischen Verkehr. Die S-Bahn gehört zu den Einrichtungen der Fernbahn und führt in die Vororte außerhalb der Grenzen Berlins. Darüber hinaus ist sie auch Träger von starkem innerstädtischen Verkehr.

Réseau du Métropolitain de Berlin. Les lignes souterraines de l'U-Bahn, en possession de la ville, se chargent exclusivement de l'écoulement rapide du trafic dans la ville même. Par contre, le trafic suburbain est confié à la S-Bahn faisant partie du réseau général des lignes de chemins de fer. Il est entendu qu'une forte portion du trafic interne lui incombe également.

Metropolitan Railway Network of Berlin. The underground is a municipal undertaking mastering the city traffic. The S-Bahn, belonging to the General Railway Company, is entrusted with the suburban traffic outside Berlin, but at the same time it is carrying a considerable part of the city traffic as well.



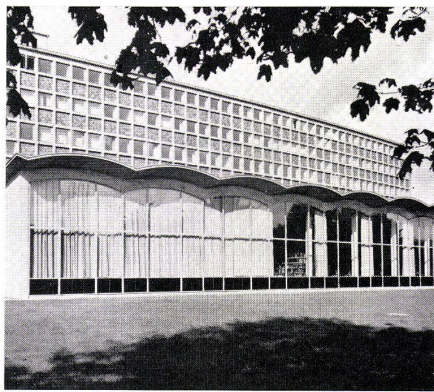
Berliner Bank an der Hardenbergstraße. Architekt: Dipl.-Ing. Gerhard Siegmann.
 Banque Berlinoise à la Hardenbergstrasse.
 Berlin Bank on Hardenbergstrasse.

— waren die großartigen Taten gnädiger Behörden.

Erst nach dem ersten Weltkrieg trat eine durchgreifende Wende ein. Es entstanden nach neuen städtebaulichen Gesichtspunkten neue Stadtviertel. Was den Wohnungsbau betrifft, wurden auch die Bauvorschriften verbessert; Wohnungen in Hinterhäusern und Seitenflügeln wurden nicht mehr zugelassen. Im zweiten Weltkrieg gingen rund 500000 Wohnungen verloren. In Berlin (West) sind 100000 Wohnungen seither wieder gebaut worden, die zu einem erheblichen Teil in neuen Siedlungen in den äußeren und mittleren Stadtgebieten entstanden sind, sowie durch Einzelbebauung im inneren Bereich und auch durch Zusammenschluß aufbauwilliger Grundeigentümer.

Die meisten Wohnungen entstanden durch Wiederbebauung ehemals zerstörter Grundstücke. Auch der Zusammenschluß privater Eigentümer zur Aufbaugemeinschaft hatte Erfolg. Durch Grundstücksumlagen konnten Parzellen geschaffen werden, die Bauten im neuzeitlichen Sinne zuließen. Das größte zusammenhängende Aufbauprojekt mit 1300 Wohnungen ist das Bauvorhaben Hansaviertel, ein Stadtteil am Nordrand des Tiergartens, also in einem Innenbezirk, bei völliger Neuordnung des Grund und Bodens. Diese Leistung wird Gegenstand der Internationalen Bauausstellung 1957 sein.

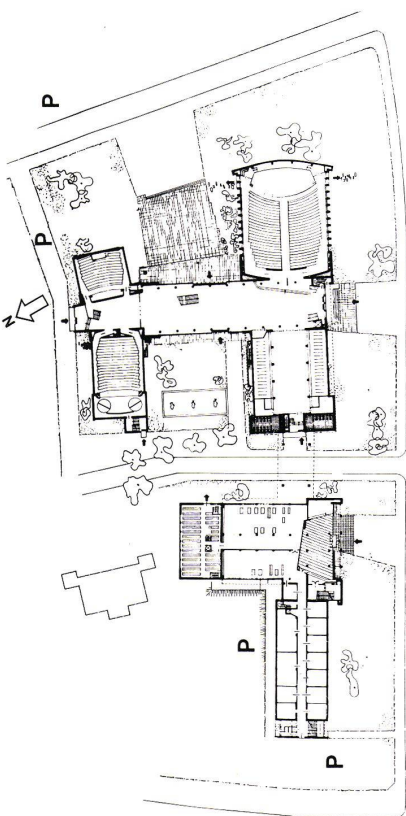
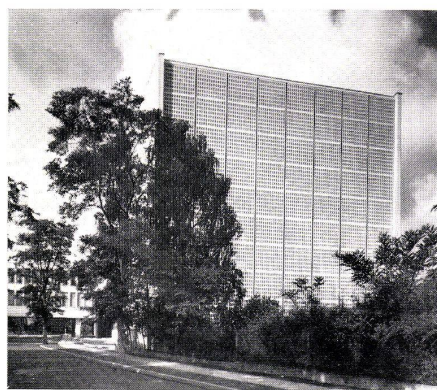
Die Bebauung großer Flächen mit neuen Siedlungen, für die oftmals durch Wettbewerb oder Beteiligung mehrerer Architekten die Lösungen gefunden werden, oder die Bebauung zusammenhängender Trümmerflächen, für die Bebauungspläne festgesetzt werden können, sind immer interessant. Viel schwieriger, mühevoller und langwieriger ist aber die nur erst allmählich sichtbare, weniger attraktive, aber nicht minder bedeutungsvolle Tätigkeit der Planungsbehörden, die durch Verhandlungen mit Eigentümern und Architekten Einzelregelungen treffen müssen, die der Norm der Baupolizeiverordnung widersprechen, die gesetzlich nicht erzwungen werden können, weil es nicht lohnt oder nicht opportun ist, einen Bebauungsplan festzusetzen. Ein Eckgrundstück soll nicht mehr an beiden Seiten seiner Straßenfront bebaut werden, sondern der Einblick in den Block offenbleiben, damit Luft und Sonne eindringen können; ein Haus auf einem Doppelgrundstück soll zurückgesetzt von der Straßenfront senkrecht zur Fluchtlinie gestellt werden, und das, wo doch die Vorschrift lautet, an der Baufluchtlinie von Grenze zu Grenze zu bauen. Dabei darf die Ausnutzung in den zumeist davon betroffenen Gebieten nur 50% von früher betragen. So war es doch gut, daß zunächst nur mit öffentlichen Fördermitteln gebaut wurde und man in den Richtlinien für die Hergabe dieser Mittel Forderungen, die auch die Nutzung nach Art und Maß der Grundstücke betrafen, stellen konnte. Heute wird auch im Gebiet der ehemals höchsten Baustufe Va keine höhere Nutzung zugelassen, die eine Wohndichte über 500 Menschen je ha verursacht — in unzerstörten Blöcken liegt sie durchschnittlich bei 1100—1200. Die Besiedlungsdichte der inneren Bezirke wird durch die Herabsetzung der baulichen Nutzung und durch die Schaffung von modernen Schulen mit Sport- und Kindertagesstätten, Jugendheimen und öffentlichen Grünanlagen eine erhebliche Beschränkung erfahren. Zum Stadtrand hin abfallend, sind die Baugebiete mit geringerer Nutzung vorgesehen, wobei die Einzelgestaltung variierend, den strukturellen Bedürfnissen folgend, mit Hilfe von Bebauungsplänen erreicht werden kann.



3 Freie Universität in Berlin-Dahlem (Henry-Ford-Bau). Innenhof. Architekten: Prof. F. H. Sobotka und G. Müller. Université Libre à Berlin-Dahlem. Immeuble Henry Ford. Free University in Berlin-Dahlem. Henry Ford Building. Courtyard.

4 Büchersilo des Bibliotheksbaus. Silo à livres de la bibliothèque. Book stacks.

5 Freie Universität mit Auditorium maximum und Universitätsbibliothek. Erdgeschoß. Université Libre avec auditoire maximal et bibliothèque. Rez-de-chaussée. Free University with major auditorium and library. Ground floor.



1 Gedenkbibliothek. Ansicht von Süden. Vorne die Lesehalle, dahinter der Hochbauteil mit Räumen des internen Bibliotheksbetriebs und zusätzlichen Buch-Magazinen. Architekt: Prof. Gerhard Jobst, Prof. Willy Kreuer, Dipl.-Ing. H. Wille und Dipl.-Ing. Fritz Bornemann. Bibliothèque commémorative. Vue du sud. Devant, la salle de lecture, derrière la partie contenant les salles de service interne de la bibliothèque et les magasins supplémentaires de livres. Memorial library. View from south. Foreground reading room, background the section containing utility rooms and additional stacks.

2 Große Lesehalle. Sonnenvorhänge in verschiedenen Farben. Zuluft unter den Fenstern und aus der Decke. Grande salle de lecture. Rideaux à soleil en différentes teintes. Aération sous les fenêtres et du plafond. Large reading room. Sun shades in various colours. Ventilation under windows and through ceiling.

Französisches Gymnasium. Fortsetzung / Gymnase français. Continuation / French High School. Continuation: 20 Stammklassen / Classes permanentes / Permanent classes 21 Garderobenraum in den Pavillons / Vestiaire en pavillons / Cloakroom in the pavilions 22 Gruppenraum in den Pavillons / Salle de groupes en pavillons / Group-room in the pavilions 23 Aufenthaltsraum für Lehrer / Salle de séjour des professeurs / Masters' recreation-room 24 Turnhalle / Gymnase / Gymnasium 25 Bühne / Estrade / Stage 26 Geräteraum / Cabinet à outils / Tool store 27 Umkleieräume / Vestiaires / Dressing-rooms 28 Brauseräume / Douches / Shower baths 29 Garderobe / Vestiaire / Cloakroom 30 Raum für Turnlehrerin / Salle de la professeur de gymnastique / Room for mistress of gym 31 Raum für Turnlehrer / Salle du professeur de gymnastique / Room for master of gym 32 Lehrmittelraum / Salle à moyens d'instruction / Room for means of instruction

Arbeiten

Die mit der Stellung Berlins als Reichshauptstadt verbundenen zentralen Funktionen und eine hochqualifizierte Industrie waren die Grundlagen der materiellen Existenz vor dem Kriege. Die standortmäßige Entwicklung war um die Jahrhundertwende auf das engste mit dem Wachstum Berlins zur Weltstadt verbunden. Während die zentralen Funktionen, Regierung, Verwaltung, Wirtschaftsverbände, Banken, Versicherungen, die Presse und der Export aus Kontaktgründen ihre Standorte überwiegend in der Innenstadt suchten und sich auf dieses Gebiet konzentrierten, entwickelten sich die bedeutendsten Industrien in dem peripheren Gebiet. Berlin war vor allem die Stadt der privaten und öffentlichen Dienstleistungen. Nahezu die Hälfte aller Beschäftigten war in den dazugehörigen Berufen tätig. Berlin war aber auch die größte Industriestadt Deutschlands. Die vier Berliner Hauptindustriezweige, wie die Elektroindustrie mit fast 147000 Beschäftigten, war um etwa 48% am Gesamtabsatz der Elektroindustrie des Deutschen Reiches beteiligt, der Maschinenbau mit 60000 Beschäftigten mit fast 12%, die Bekleidungsindustrie mit zirka 52000 Beschäftigten mit fast 36%, das Druck- und chemographische Gewerbe mit rd. 37000 Beschäftigten mit fast 25%.

Die Standorte der Produktion bildeten sich, sofern sie die Industrie betreffen, zum überwiegenden Teil in den Industriegebieten außerhalb des inneren und mittleren Stadtgebietes. Die Planung hat diese Bereiche erweitert, wenn sie an geeigneter Stelle liegen und entsprechend den Notwendigkeiten an die Verkehrsträger, wie Bahn, Wasser und Straßen, Anschluß haben.

Ein nicht unerheblicher Teil der kleineren und mittleren Betriebe lag und liegt noch heute in den dicht bebauten Baublöcken der inneren Gebiete. Eine sukzessive Verlagerung in Arbeitsgebiete, insbesondere dann, wenn die Betriebe das Bestreben haben, sich auszuweiten, ist vorgesehen; die dafür erforderlichen Ersatzflächen sind ausgewiesen.

Handel und Handwerk, die der Nahversorgung dienen, haben Gelegenheit, in Kerngebieten, die entlang den Geschäftsstraßen ausgewiesen sind, ihr Unterkommen zu finden. Durch die Verlagerung der Versorgung der Bevölkerung mit Konsum- und Wirtschaftsgütern in die einzelnen bezirklichen Geschäftsstraßen, also in lokale Zentren, entsteht eine Dezentralisierung in Gebiete, die den entstehenden Quell- und Zielverkehr noch aufnehmen können.

Von besonderer Bedeutung ist das Gebiet um den Zoo. Durch das Fehlen der eigentlichen Mitte hat sich, dem schon vor dem Kriege bestehenden Zug nach dem Westen folgend, die Repräsentation der wirtschaftlichen und kulturellen Kräfte Berlins in dieses Gebiet verlagert. Eine stattliche Anzahl von Verwaltungsgebäuden, Banken und auch die Bekleidungsindustrie und andere Einrichtungen haben vorläufig und vielleicht auch endgültig hier ihr Unterkommen gefunden. Gemessen an dem zukünftigen Gesamtvolumen solcher Einrichtungen dürfte diese Entwicklung jedoch nicht als endgültige Schwerpunktverlagerung aus der Innenstadt angesehen werden, vielmehr muß man das Zoogebiet als einen Konzentrationspunkt betrachten, von dem aus Kräfte in Richtung zur Mitte wirksam werden, zu der Mitte, in der wegen des hohen Zerstörungsgrades und aus der Tatsache heraus, daß in diesem Gebiet seit dem Kriegsende nichts geschehen ist, daher auch nichts verbaut wurde, alle Chancen liegen, um ein modernes Zentrum einer Weltstadt zu schaffen.

Grünflächen

Berlin hat den Vorzug einer schönen landschaftlichen Lage. Mit den Eingemeindungen im Jahre 1920 hat auch die Stadt einen kostbaren Besitz an umfangreichen Wald- und Seengebieten erhalten. Das Problem liegt aber nicht so sehr in der Erhaltung und Pflege der Wald- und Seengebiete und der großen Grünanlagen, sondern vielmehr in der systematischen Durchgrünung der in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts und um die Jahrhundertwende stark überbauten mittleren Bereiche der Stadt. Gewiß war es eine schwierige Arbeit, den in weiten Teilen abgeholzten Grunewald wieder aufzuforsten.

Den Tiergarten nach beinahe völliger Vernichtung seines Baumbestandes und vierjähriger Nutzung großer Teile als Kleingartenland wieder in eine Grünfläche mit Bäumen und Wegen zu verwandeln, war eine Leistung. Wer denkt heute noch an die Hunderte von Autos, die alte Eisenbettgestelle, Drahtverhau und Drahtgewebe jeglicher Art, verrostete Badewannen, Eisenfässer und dergleichen abtransportierten, bevor die eigentliche Bodenbearbeitung beginnen konnte. Wie viele Sportplätze und Grünanlagen sind nicht nur wieder instand gesetzt, sondern neu angelegt worden. Aber noch hat dieser Stadtkörper im Innern, ausgenommen an den Rändern der abgegrenzten Grünanlagen, sein ausgesprochenes Stadtklima, obwohl rund zwei Drittel des Berliner Gebietes von Grün- und Wasserflächen eingenommen wird.

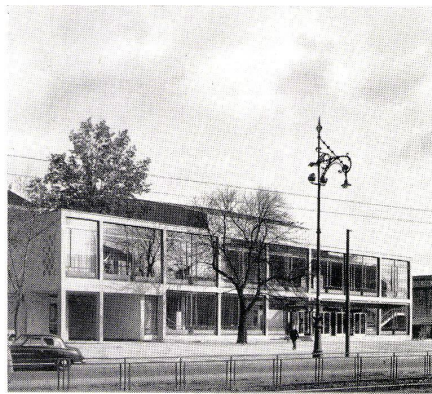
Wo nur irgendeine Möglichkeit besteht, müssen die durch die Überbauung verlorengegangenen landschaftlichen Zusammenhänge wiederhergestellt werden. Durch die Verbindung von einzelnen Grünanlagen zu zusammenhängenden geordneten Grünzügen soll das Stadtgebiet aufgelockert und gegliedert werden. Die Grünflächen sollen in direkter Verbindung zu den Großgrünflächen der Außengebiete stehen und den Anschluß an die weitläufigen Gebiete der Einzelhausbebauung finden.

Es ist eine Gemeinschaftspflicht, die Lebensverhältnisse der innerstädtischen Bevölkerung den besonders begünstigten Bevölkerungskreisen in den bevorzugten Wohngebieten anzunähern, wenn man weiß, daß den Bewohnern des Bezirks Kreuzberg, einem Bezirk von 213000 Einwohnern im innerstädtischen Gebiet — untergebracht in fünfgeschossigen Häusern, weniger als ein Sechszwanzigstel an Parkanlagen zur Verfügung steht als den Bewohnern des Bezirks Zehlendorf mit 100000 Einwohnern, vorwiegend untergebracht in zweigeschossiger Bauweise in einer Landschaft mit ausgedehnten Wäldern und Seen.

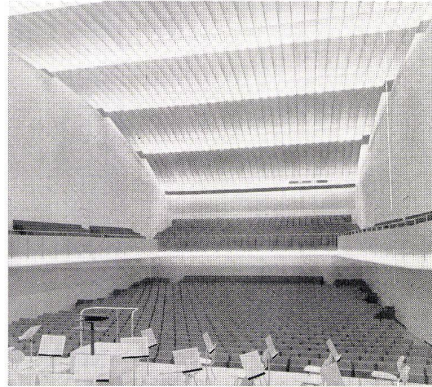
In den Grünzügen werden an geeigneten Stellen Schulen, Kindertagesstätten, Sportplätze und ähnliche Einrichtungen untergebracht werden. Im Zusammenhang mit den aufgelockerten Wohngebieten tritt an die Stelle der nur repräsentativen Anlagen das soziale Grün. Von wenigen Ausnahmen abgesehen, wird die Idee noch lange nicht sichtbar werden können, da häufig nur eine Kindertagesstätte, ein Jugendheim, ein Spiel- oder kleiner Grünplatz als Einzelanlage anzutreffen ist; sie mögen sogar unmotiviert scheinen, obwohl sie einem Grünzug angehören, der über Häuser eines Sanierungsgebietes geplant ist.

City

Das alte Berlin hatte um die Mitte des 18. Jahrhunderts nicht mehr als regionale Bedeutung. Weder fruchtbarer Boden eines reichen Hinterlandes noch Rohstoffe für die industrielle Produktion begünstigten den Entwicklungs-



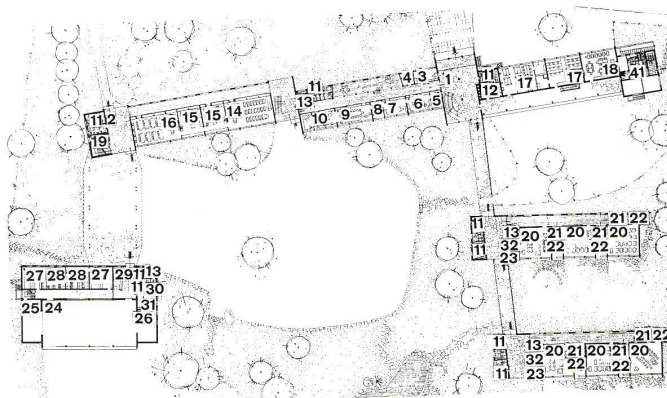
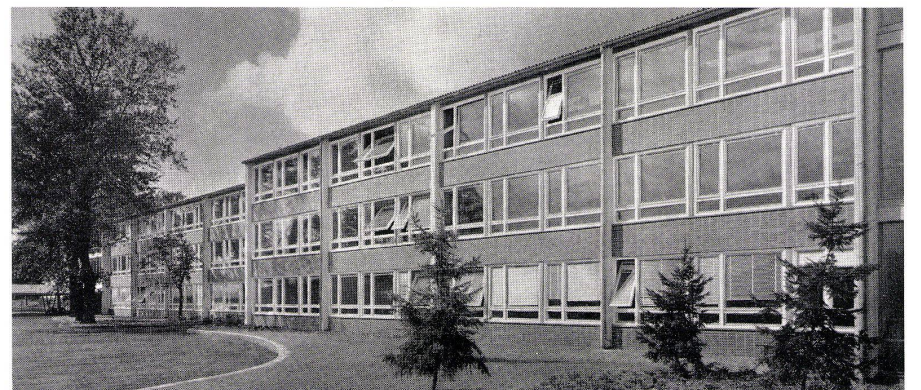
1
Konzertsaal der Hochschule für Musik. Architekt: Prof. Dipl.-Ing. Karl Baumgarten.
Salle des concerts de l'Académie de Musique.
Concert hall of Academy of Music.



2
Blick vom Podium. Der Raum faßt insgesamt 1430 Sitzplätze.
Vue prise de la scène. La salle peut contenir 1430 personnes.
The hall has a seating capacity of 1430. Seen from stage.



3
Landesversicherungsanstalt Berlin. Architekten: Dr.-Ing. eh. Jacob Schallenger und Reg.-Baumstr. Gerhard Krebs. Mitarbeiter: Dipl.-Ing. Georg Wilhelm.
Compagnie d'assurance régionale, Berlin.
Regional insurance company, Berlin.



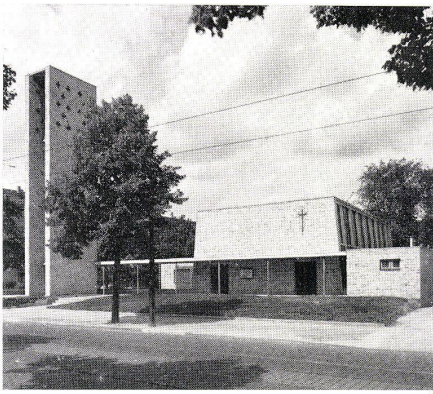
4
Französisches Gymnasium in Berlin-Reinickendorf.
Architekt: Dipl.-Ing. Hansrudolf Plarre.
Gymnase français à Berlin-Reinickendorf.
French High School in Berlin-Reinickendorf.

- 10 Lehrerbibliothek / Bibliothèque des professeurs
Masters' library
- 11 WC
- 12 Abstellräume / Débarras / Closets
- 13 Verteilstation / Station de distribution / Distribution station
- 14 Hörsaal für naturwissenschaftlichen Unterricht / Auditoire pour instruction scientifique / Auditorium for scientific lessons
- 15 Sammlungs- und Vorbereitungsräume / Salles de collections et de préparation / Collection and preparation rooms
- 16 Übungssaal für naturwissenschaftlichen Unterricht / Salle d'exercice pour instruction scientifique / Exercise-hall for scientific lessons
- 17 Werkräume / Salles de travail / Hobby rooms
- 18 Handarbeitsraum / Salle de travail manuel / Needlework room
- 19 Waschraum / Cabinet de nettoyage / Cleaning-room

5 Grundriß / Plan

- 1 Haupteingangshalle / Hall d'entrée principale / Main Entrance hall
- 2 Nebeneingang / Entrée secondaire / Side entrance
- 3 Hausmeisterdienstzimmer / Loge du concierge / Caretaker's service-room
- 4 Sanitätsraum / Infirmerie / First-aid room
- 5 Archiv / Archive / Records
- 6 Sekretariat / Secrétariat / Secretary's office
- 7 Direktorzimmer / Bureau du principal / Headmaster's office
- 8 Elternsprechzimmer / Parloir des parents / Parents' parlour
- 9 Konferenzzimmer / Salle de conférences / Conference-room

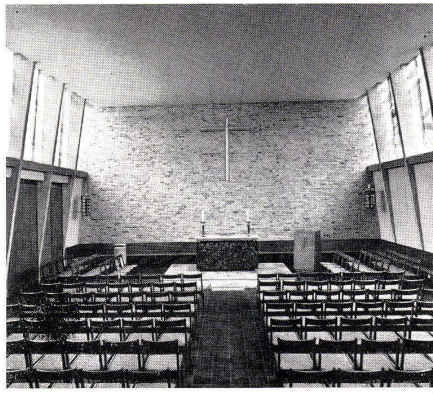
Fortsetzung Seite 248 links unten / Continuation page 248 en bas à gauche / Continuation page 248 below on the left:



1 Michaelskirche in Berlin-Schöneberg. Links Glockenträger, rechts Sakristei, Mitte Kirchenschiff, im Hintergrund links das Gemeindehaus. Architekt: Günther Kohlhaus.

Eglise St-Michel à Berlin-Schöneberg. A gauche le clocher, à droite la sacristie, au milieu la nef d'église, au fond le presbytère.

St. Michael's Church in Berlin-Schöneberg. Left belfry, right sacristy. Centre nave, background left the parish house.



3 Carl-Friedrich-v.-Siemens-Schule in Berlin-Siemensstadt. Blick auf die drei Klassen-Pavillons mit je sieben Klassen.

Architekt: Amt für Hochbau — Bezirksamt Spandau, Oberbaurat Dipl.-Ing. Rainer Seidel.

Ecole Carl-Friedrich v. Siemens à Berlin-Siemensstadt. Vue des trois pavillons de 7 classes chacun.

Carl-Friedrich v. Siemens School in Berlin-Siemensstadt. View of three classroom pavilions with classrooms each.

2 Innenraum. Die Gemeinde umgibt den Altar hufeisenförmig.

L'intérieur. La communauté entoure l'autel en forme de fer à cheval.

Interior. The congregation groups itself like a horseshoe around the altar.

4 Lageplan / Plan de situation / Site plan

1 Klassentrakt / Pavillon de classes / Classroom pavilion

2 Turnhalle / Salle de gymnastique / Gymnasium

3 Verwaltungstrakt / Pavillon administratif / Administration pavilion

4 Spezialklassentrakt / Pavillon des classes spéciales / Special classroom pavilion

5 Erweiterung / Agrandissement / Extension



gang, den Berlin genommen hat. Die Voraussetzungen für Verkehr und Handel in Ost-West-Richtung waren wohl durchaus günstig, aber es gab noch mehr Städte in Deutschland in ähnlicher Lage.

Seit das Kurfürstentum Brandenburg seinen Aufstieg zur deutschen Vormacht begann, hat der Mensch eine weit entscheidendere Rolle für die Entwicklung des Zentrums des ehemaligen Deutschen Reiches und zur Weltstadt Berlin gespielt als die natürlichen Voraussetzungen.

Nach der Reichsgründung im Jahre 1871, als Berlin Hauptstadt Deutschlands wurde, kam die Lage Berlins als Mittler zwischen Ost und West in noch stärkerem Maße zum Ausdruck.

Das seit der Industrialisierung einsetzende gewaltige Wachstum der Bevölkerung nahm noch zu. Nicht nur aus dem damaligen Osten kamen die Menschen, auch alle anderen deutschen Landesteile gaben einen Teil ihrer energischsten und fähigsten Köpfe an Berlin ab. Berlin war nicht nur Hauptstadt, sondern auch stärkstes wirtschaftliches Zentrum Deutschlands. Berlin war Großhandelsplatz ersten Ranges. Etwa jeder 16. Deutsche war Berliner (Grenzen von 1937). Die Dienstleistungsfunktionen und die Industrie waren die beiden großen Säulen der materiellen Existenz. Berlin war das politische, das wirtschaftliche und mit unerheblichen Einschränkungen auch das kulturelle Zentrum Deutschlands. Berlin stand in enger wirtschaftlicher Verbindung mit seinem umgebenden Raum. Seine Versorgung und sein Absatz war, wie bei allen Großstädten mit Weltstadtcharakter, nur durch die Verflechtung mit viel größeren Räumen als dem geographischen Hinterland, gesichert. Berlin zeichnet sich durch eine ausgeprägte Knotenpunktlage aus; als welt-offene Stadt in einer aufgeschlossenen Umwelt hat es seine City gebildet. In enger Beziehung zu den Regierungsbauten lagen hier die Banken und das Zeitungswesen, die Einrichtungen des Fremdenverkehrs sowie die großen Export- und Handelsbetriebe, die Verlage und die großen Druckereien, um den Hausvogteiplatz die Konfektion und um die Ritterstraße mit ihren ständigen Ausstellungen und der Dauermusterschau — die einzigartigste und einmalige in der Welt —, zahlreiche Produktionsbetriebe, insbesondere des metallverarbeitenden Gewerbes. Ebenso hatten die Transportunternehmen in diesem Raum ihren Sitz, die großen Kaufhäuser waren vertreten, Theater und Museen bildeten mit Kultur- und Bildungsstätten einen Höhepunkt an weltstädtischer Konzentration, der trotz vieler städtebaulicher Mängel von Bedeutung war und der Hauptstadt Deutschlands durchaus gerecht wurde. Die Ministerien hatten ausnahmslos, die privaten Verwaltungen zum weitaus überwiegenden Teil ihren Hauptsitz in der City, ebenso die zentralen Verwaltungen der Stadt.

Obwohl eine vom großen hergeleitete Planung die Entwicklung der City nicht beeinflusst hat, haben sich aus traditionellen Gründen und aus dem natürlichen Bestreben der wirtschaftlichen Konzentrationsbildung sowie durch die Anlage von staatlichen Einrichtungen in in sich geschlossenen größeren Bereichen gewisse Standorte herausgebildet, die in das Bewußtsein der Menschen sich eingepreßt haben. So ist das am Südrande des Tiergartens vom Leipziger Platz in westlicher Richtung liegende und vom Landwehrkanal begrenzte Gebiet wegen seiner starken Inanspruchnahme durch ausländische Vertretungen als Diplomatenviertel bezeichnet worden. Der Raum um den Platz der Republik südlich des Spreebogens und daran anschließend

über das Brandenburger Tor, das Gebiet zwischen der Wilhelmstraße und Friedrich-Ebert-Straße, die ehemaligen Ministergärten, die Wilhelmstraße von der östlichen Seite mit dem Wilhelmplatz und weiter im Süden das Gelände zwischen Leipziger und Prinz-Albrecht-Straße — auf dem später das Reichsluftfahrtministerium errichtet wurde — wurde als Regierungsviertel bekannt. Das Gebiet um das Schloß, den Lustgarten und die Museumsinsel sowie der daran nach Westen anschließende Teil Unter den Linden mit der Universität und der Staatsoper sowie den anderen kulturellen Bauten strahlte trotz mancher städtebaulicher Mängel die Vornehmheit einer Weltstadt aus und war Sinnbild der kulturellen und geistigen Leistungen Berlins. Östlich der Spree, auf historischem Berliner Gebiet innerhalb des ehemaligen kurfürstlichen Befestigungsgürtels, hatte sich die städtische Verwaltung konzentriert. Die ältesten Kirchen und eine Reihe alter Bürgerhäuser erinnerten in diesem historischen Bereich an die vergangene Kultur. Einen Platz von besonderer Schönheit und maßvoller Gestaltung bildet der Gendarmenmarkt mit seinem französischen und deutschen Dom und dem Schauspielhaus. Der Prägung des Stadtgrundrisses mit seinen Plätzen, dem Karree, Oktogon und dem Rondell, folgend, hatte sich das wirtschaftliche Gebiet in einem Nord-Süd-Zug vom Bahnhof Friedrichstraße beiderseits der Friedrichstraße nach Süden bis zum Mehringplatz und nach dem Südosten, nach dem damals noch unbebauten Köpenicker Feld hin entwickelt. In der Friedrichstraße — vom Bahnhof Friedrichstraße selbst — über die Linden bis etwa in den Raum Leipziger Straße hatte sich während des Wachstums der Stadt nach allen Seiten ein ausgeprägtes Geschäftsgebiet mit großen Vergnügungslokalen entwickelt, das in der senkrecht dazu liegenden Kaufstraße, der Leipziger Straße, seinen wirtschaftlichen Höhepunkt fand, der nach Osten hinüberleitete in das Gebiet des Dönhoffplatzes und des Hausvogteiplatzes, wo der für Berlin so bedeutungsvolle Standort der Konfektion lag. In dem südlichen Teil der Friedrichstadt, im Raum um die Zimmerstraße, hatten die namhaften Zeitungen ihren Sitz; daran nach Süden anschließend bis zum Mehringplatz lagen die bedeutendsten Verlage und viele Druckereien. Im Süden der Friedrichstraße waren die Filmverleihe beheimatet. Östlich des einstmaligen historischen Weges vom alten Berlin-Cölln nach Tempelhof, der Lindenstraße, hatte sich aus ehemaligen Manufaktur- und Kleinbetrieben eine mittlere Industrie entwickelt, die mit ihren Waren den Grundpfeiler für das Exportzentrum Ritterstraße bildete, das in seiner ständigen Musterschau den materiellen Effekt anderer Messen überflügelte. In fast jedem Haus dieses Viertels waren große und kleinere Ausstellungs- und Verkaufsräume vorhanden. Einkäufer aus aller Welt waren dort dauernd anwesend. Glas- und Porzellanwaren, Papier- und Lederwaren, Spielzeuge, Metallwaren, Beleuchtungs- und Elektroartikel, Galanterien und Schmuckwaren, Kunstgewerbe u. a. m. wurden dort ausgestellt und zum Kauf angeboten.

Der zweite Weltkrieg hat insbesondere in seiner letzten Phase die bauliche Substanz des innerstädtischen Gebietes zum überwiegenden Teil zerstört. Der ehemals wirtschaftlich intensivste Teil von Berlin, in dem etwa auf einem Gebiet von 1% der Gesamtfläche der Stadt 500 000 Menschen, das ist beinahe $\frac{1}{4}$ der arbeitenden Bevölkerung, ihren Arbeitsplatz fanden, ist ohne Funktion. Durch die fast völlige Vernichtung der Geschäfte und Betriebe hat sich bei dem Wiedereingang-

setzen der Wirtschaft das Schwergewicht des Aufbaus zwangsläufig in die weniger beschädigten Gebiete, vor allem der mittleren Zone der Stadt, verlagert. Die einstmalige City ist Randgebiet zwischen beiden Teilen von Berlin.

Das zentrale Gebiet, zu dem alle Wege weisen und das mit dem dichtesten Netz der unterirdischen Bahnen ausgestattet ist, ist, abgesehen von wenigen Instandsetzungen, mit Schutthalden bedeckte Erde geblieben.

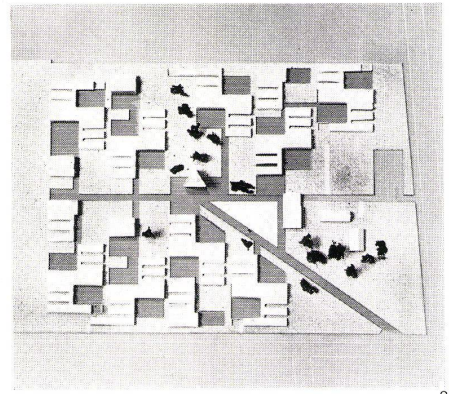
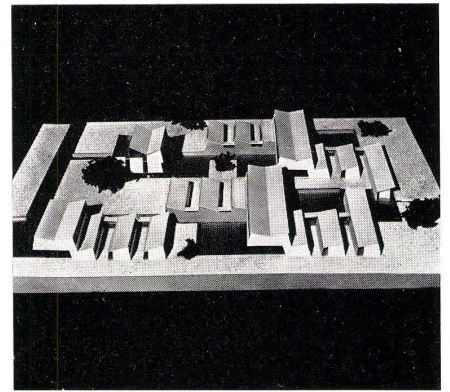
Der Sitz der Regierung Gesamtdeutschlands fehlt und damit auch das politische Kraftfeld, das die Entwicklung der wirtschaftlichen Kräfte begünstigt. Der kulturelle Raum mit seinen Schätzen und Bildungsmöglichkeiten ist verkümmert.

Deutschland braucht neben seinen Städten von hoher kultureller Bedeutung und geschichtlicher Vergangenheit eine Stätte, die der Inbegriff des Schaffens des ganzen Volkes ist, in der diese Schaffenskraft auf allen Gebieten sich sammelt und repräsentativ zur Geltung kommt. Es braucht den Hohlspiegel, der die Kräfte des politischen, des kulturellen und wirtschaftlichen Schaffens sammelt und der Welt in einem Punkt sichtbar macht.

Nirgendwo ist die Chance des Neubaus der City als gut funktionierende Gesamtlösung so gegeben wie in dem durch seine besondere Lage ausgezeichneten Berlin. Durch das absolute Stagnieren des Wiederaufbaus in diesem Gebiet sind noch keine Fehlentwicklungen eingetreten, wie sie in anderen Städten offenkundig zutage getreten sind. Der Bedarf für die öffentlichen Einrichtungen, für die gesamtdeutsche Regierung, die städtischen Verwaltungen und kulturellen Anlagen ist bekannt. Mit gewissen Imponderabilien belastet bleibt jedoch die Abschätzung für den wirtschaftlich zu nutzenden Teil des Gebietes, da seine Ausdehnung und Struktur-differenzierung von der Wirtschaft Deutschlands wie von der weltwirtschaftlichen Lage bestimmt wird. Dazu kommt, daß die Entwicklung des geographischen Hinterlandes von Berlin einer Umformung unterworfen ist, deren Auswirkungen zufolge der wirtschaftlichen Insellage nicht gemessen werden können. Trotzdem kann auf Grund eingehender volkswirtschaftlicher Vorausberechnungen der für die City vorgesehene Raum als ausreichend angesehen werden.

Die eine Hauptstadt repräsentierenden Einrichtungen der Verwaltung, der Kultur und der Wirtschaft können untergebracht werden. Wohngebäude und Produktionsbetriebe sind nicht mehr vorgesehen. Die Vergrößerung der Fläche für den fließenden Verkehr sowie die Reduzierung der baulichen Ausnutzung auf ein Maß von durchschnittlich 1,5 Geschossfläche je ha Bauland soll die Errichtung gesunder Arbeitsstätten und die Freihaltung der erforderlichen Flächen für den ruhenden Verkehr ermöglichen.

Für das Gebiet der City ist ein Wettbewerb »Hauptstadt Berlin« ausgeschrieben worden, an dem sich alle europäischen Architekten beteiligen können. Außer den die City umspannenden Schnellverkehrsstraßen, den Bahnen und den kulturhistorisch wertvollen Gebäuden sind den Architekten keine Bindungen auferlegt worden, die ihre Ideen einengen könnten. Lediglich ein Entwurf über die erforderlichen Verkehrsverbindungen, der entsprechend den Vorschlägen abgeändert werden kann, wurde zur Unterrichtung beigegeben. Die Ergebnisse des Wettbewerbs sollen das Problem der Schaffung einer modernen City erhellen und als Ideen bei dem Aufbau mitwirken.



Projekt eines Studentenwohnheims der Freien Universität Berlin.

1 Modell, 2 Lageplan.

Das Wohnheim soll 700 Studenten, davon etwa ein Drittel Mädchen, aufnehmen. Je 30 Studenten bilden eine Wohneinheit, jeder Student erhält seine eigene »Bude« von etwa 10 m². Die Buden liegen vom Verkehr abseits etwas erhöht an Grünflächen, die Gemeinschaftsräume liegen an etwas vertieften Höfen, die die Verbindung der einzelnen Gruppen herstellen. An einem Anger, der das Wohnheim durchzieht und die männlichen und weiblichen Studenten trennt, liegen ein »Rathaus«, das die studentische Selbstverwaltung aufnimmt, ein Gemeinschaftshaus mit Klubräumen und einem kleinen Café sowie Räumlichkeiten für Bibliothek- und Leseräume, Spiel- und Pingpong-räume, Waschzentrale usw. Pläne und Fotos des Vorprojektes zeigen nur das Schema. Die weitere Durcharbeitung steht unter dem Ziel, dem Wohnheim nach außen eine geschlossener Form zu geben (es nicht in der Landschaft aufzulösen), die einzelnen Gruppen wesentlich mehr zu variieren und es dadurch im Innern noch weiter aufzulockern.

Architekten: Hermann Fehling, Daniel Gogel, Peter Pfankuch.

Projet pour un home d'étudiants de l'Université Libre de Berlin.

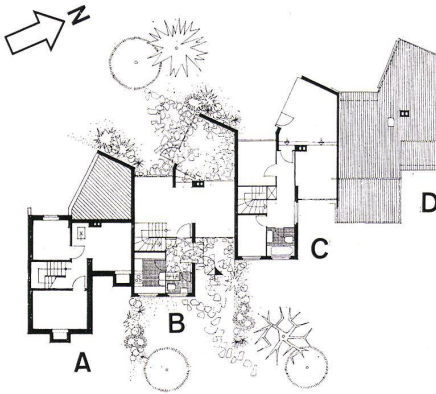
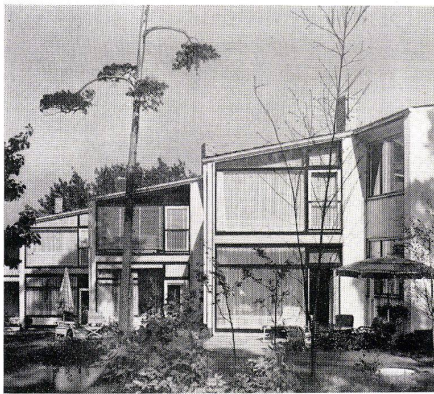
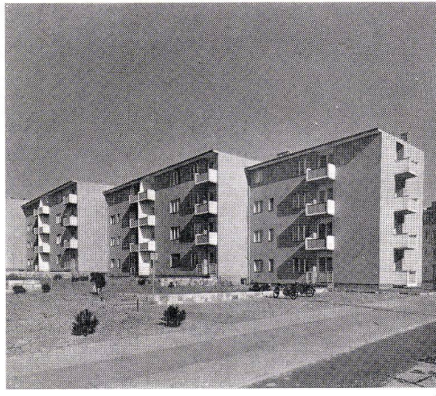
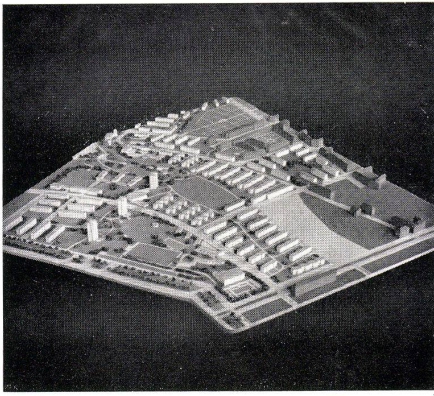
1 Maquette, 2 Plan de situation.

Ce home doit pouvoir héberger quelque 700 étudiants, dont environ un tiers de jeunes filles. Chaque groupe de 30 étudiants forme une unité d'habitation; chaque étudiant a sa propre chambre d'env. 10 m². Les chambres sont situées à l'écart de la circulation, légèrement en remblais près des surfaces vertes, les salles communes donnent sur des cours surbaissées qui assurent les communications entre les divers groupes. Près d'une pelouse qui traverse le home et qui sépare les étudiants des étudiants, se trouvent une »mairie« qui comprend l'auto-administration étudiante, une maison commune avec salles de clubs et un petit café, ainsi que les salles de bibliothèque, de jeu, de ping-pong, et la centrale de lessivage et repassage, etc. Les plans et photographies de cet avant-projet n'en montrent que le schéma. Le mûrissement du projet prévoit de conférer une forme encore plus fermée à ce home (qui ne doit pas se dissoudre dans les environs) et de varier nettement plus les divers groupes afin de les rendre plus légers vers l'intérieur.

Plan for a student dormitory in the Free University of Berlin.

1 Model, 2 Site plan.

This dormitory is intended to house 700 students, about one-third of them girls. Each group of 30 students constitutes a living unit; each student has his own bedroom of about 10 sq. m. The bedrooms are situated off the passageways, somewhat raised near the lawns, the common rooms look on to sunken courts which connect the individual groups. Near a lawn which runs through the dormitory and which separates the men students from the girls, there is situated a Senate House which contains the student governing body, a common room with club rooms and a small café, as well as library rooms, game rooms, ping-pong facilities, and laundries etc. The plans and photographs of this preliminary plan give only a rough outline of it. The further elaboration of the plan calls for a still more closed-in lay-out (which should not become merged with the surroundings) and for greater variety in the disposition of the various groups so as to relax the interior effect.



4 Gemeinschaftsanlage mit zwei Gruppen Einfamilienhäusern zu je vier Einheiten. Die Häuser wurden so gegeneinander versetzt, daß der Blick von jedem Haus ungestört in den Park geht. Architekt: Dipl.-Ing. Normann Braun.
Installation commune à 2 groupes d'habitations familiales de 4 unités chacun. Les habitations ont été situées de manière que la vue de chaque habitation sur le parc soit libre.
Community lay-out with 2 groups of single-family houses with 4 units each. The houses are so disposed that each one looks out on the park.

5 Grundriß einer Gruppe von vier Einzelhäusern / Plan d'un groupe de 4 habitations familiales / Plan of a group of 4 single-family houses
A Keller / Cave / Basement
B Erdgeschoß / Rez-de-chaussée / Ground floor
C Obergeschoß / Etage supérieur / First floor
D Dachfläche / Surface du toit / Roof surface

1 Siedlung Schillerhöhe. Modellaufnahme. Die Anlage ist zum Teil noch im Bau. Architekt: Prof. Klaus Müller-Rehm.
Colonie Schillerhöhe. Vue de la maquette. Cette colonie est encore partiellement en cours de construction.
Schillerhöhe Settlement. View of model. This settlement is still partly under construction.

2 Viergeschossige Wohnhäuser.
Immeubles locatifs de 4 étages.
Four-storey apartment houses.

3 Gehag-Siedlung in Berlin-Britz. Drei Baublöcke mit 72 2-Zimmer-Wohnungen, zwei Baublöcke mit 44 1½-Zimmer-Wohnungen. Architekt: Prof. Eduard Ludwig, Berlin.
Colonie Gehag à Berlin-Britz. Trois immeubles à 72 appartements des 2 pièces et deux immeubles à 44 appartements de 1½ pièces.
Gehag Settlement in Berlin-Britz. Three buildings with 72 2-room flats, two buildings with 44 1½-room flats.

6 Projekt Touristenhotel »Berlin« am Lützowplatz. 1. Bauabschnitt mit 5 Geschossen. Etwa 90 Prozent der Zimmer haben einen Balkon. Im Erdgeschoß befindet sich der Empfang und eine geräumige Hotelhalle mit anschließender Bar, ein Frühstücksrestaurant und die üblichen Nebenzimmer. Vom Empfang wird später ein Durchgang zum 2. Bauabschnitt führen.
Architekten: Dipl.-Ing. Paul Schwebes und Dr.-Ing. Hans Schoszberger.
Première tranche des travaux avec 5 étages. Environ 90% des pièces avec balcon. Dans le rez-de-chaussée la Réception avec la vaste Foyer de l'Hôtel, bar, restaurant pour le déjeuner et les pièces usuelles. Depuis la Réception il y aura plus tard une issue menant vers la deuxième tranche de construction.
The Tourist-Hotel Berlin, Lützowplatz. First section with 5 stories. About 90 per cent of the rooms have a balcony. On the ground floor there are the Reception and a spacious Foyer-Hall, Bar, breakfast room and the usual accessory rooms.



Das Unternehmen INTERBAU

Fortsetzung von Seite 234
Daß die Kosten der Bodenordnung nur rund 6 Millionen betragen, liegt an der besonderen Situation Berlins. Die Preise lagen damals bei einem Stopppreis von etwa 28,50 DM je m². Bei den westdeutschen Preisen von 60,— bis 80,— DM je m² wären zusätzlich 7000000,— DM erforderlich geworden, um die Herabsetzung der Ausnutzung von 2,0 auf 0,9 auszugleichen!

Die Bauten
Die weltoffene Geste der Einladungen an bedeutende Architekten aller Länder hat Berlin im Ausland Sympathien verschafft. Die fast erdrückende Fülle der »Prominenz« hat den Aufbau nicht erleichtert. Mit diesen Einladungen hat Berlin doch als erste deutsche demokratische Verwaltung (der Darmstädter Versuch blieb in den Anfängen stecken) bewiesen, daß es die Verpflichtung eines großen Bauherrn verstanden hat. Einbindung bildender Kunst in das reale Leben — Förderung der Kunst schien bislang immer nur an Fürstentümern möglich. Malerei und Plastik wurden zwar erst im letzten Augenblick einbezogen, wir hoffen aber sehr, daß der eingeschlagene Weg fortgesetzt werden möge.

Die Unité d'Habitation ließ sich zwar im Hansaviertel (Heilsberger Dreieck) verwirklichen. Sie erhielt aber ein bevorzugtes Sondergelände. Es spricht für die Abgeordneten, daß sie Le Corbusier, dem »Besonderen«, die Ausnahme gewährten, neben dem Stadion zu bauen.

53 Architekten insgesamt sind eingeladen worden: 19 ausländische, 16 westdeutsche, 18 Berliner Architekten — dazu 10 Landschaftsgestalter, von denen die Hälfte Ausländer sind.

Nach der geistigen Isolierung Deutschlands war die Einladung an ausländische Kollegen nicht nur eine höfliche Geste, sondern eine Notwendigkeit. Denn vor allem der Wohnungsbau hält an gewissen vor 30 und 40 Jahren gefundenen Normen fest. Es ist kläglich, wie quer durch Deutschland gedankenlos und brutal Behausungen planlos über die Landschaft gesetzt werden.

Nach der Bodenordnung sollte die anregende, den Wohnungsbau auflockernde Wirkung eine weitere Aufgabe der INTERBAU sein. Luxuswohnungen hätten wenig Auswirkungen gehabt. Man entschloß sich daher, die Bauten im Rahmen des sozialen Wohnungsbaues zu errichten. Es ist in Berlin bewiesen worden, daß selbst innerhalb der strengen »Zwangsjacke« der Bestimmungen für den sozialen Wohnungsbau Möglichkeiten zur Verbesserung der Grundrisse bestehen — besonders durch richtige Ausnutzung des Innenbades, durch Geschoßversetzung usw., wozu Eiermann beachtliche Vorschläge machte.

Man hätte noch bessere Ergebnisse erzielt, wenn die umstrittenen Baupolizeibestimmungen gelockert worden wären. (Lichte Höhen von 2,30 m, ja sogar 2,20 m sind vertretbar, wenn jeder Raum ein Lüftungsrohr erhält.) Wie wenig man sich der Bedeutung des Wohnungsproblems noch bewußt ist, geht daraus hervor, daß man neue Typen mit den gleichen finanziellen Mitteln glaubte errichten zu können, die für jede hundertfach gestanzten 08/15-Wohnungen im Rahmen des sozialen Wohnungsbaues zur Verfügung stehen. Es wurde lediglich eine Staffelung in der Finanzierung von einfachen zu mittleren und gut ausgestatteten Wohnungen zugestanden. Wie anders ist das in der Industrie! Dort werden an Forschungsgeldern Millionen ausgeworfen, um etwa einen Autotyp nicht etwa neu zu schaffen, sondern nur abzuändern. Im Wohnungsbau soll aber ein neuer Typ zu den Kosten des alten Serienfabrikates herausgebracht werden! Die Wertmaßstäbe sind auf

den Kopf gestellt. Was ist für das Leben und Gedeihen des Menschen wichtiger? Das schnellere, bequemere und elegantere Auto oder die neue, unseren Lebensnotwendigkeiten angepaßte Wohnung?

Das Berliner Experiment hat oft nicht über bloß formale Änderungen hinausgeführt, so gewiß es uns auch einige hervorragende und richtungweisende Lösungen geschenkt hat.

Wir wollen an erster Stelle Aaltos achtgeschossiges Mehrfamilienhaus nennen: Wohl durchdachte Familienwohnungen ganz verschiedener Größe, lebendige Staffelung des Baukörpers, straffe und große Form, eine großartige plastische Wirkung und eine technische Durcharbeitung des Details, die Unterhaltungskosten später kaum entstehen lassen. Wäre nur dieser eine Bau entstanden — die Aufwendungen des Hansaviertels würden sich gelohnt haben. Aber es sind auch andere beachtenswerte Bauten zu erwarten: das Punkthaus von Van den Broek und Bakema mit versetzbaren Geschossen verspricht ein ebenso positiver Beitrag zu werden wie der Bau des großen Finnen. Wir bedauern, daß dieser anregende Bau zur Ausstellung nicht hat realisiert werden können. — Otto Senns Punkthaus, das nur in vier Geschossen ausgeführt wird, war ursprünglich für ein Hochhaus vorgesehen. Mit seiner organisch gelockerten Grundrißform durchbricht er die übliche Rechtwinkligkeit. — Niemeyers formal eleganter Block, der Möglichkeiten des Gemeinschaftslebens im Mehrfamilienhaus Raum gibt. — Beaudoin und Lopez mit einem sehr elastischen, viele Variationen ermöglichenden Grundriß im Punkthaus. — Gottwald, dessen viergeschossiges Wohnhaus den Gedanken der wandelbaren Wohnung durch versetzbare Wände konsequent zur Verwirklichung bringt. — Dann die eingeschossigen Bauten, bei denen sowohl wohnungstechnisch als auch in städtebaulicher Hinsicht Neuland erschlossen wird. Leider sind nur einzelne Bauten (Atriumhäuser von Ludwig) zur Ausstellung fertig. Die beiden Gruppen (die nördliche wurde von Hermkes, die südliche von Giefer geordnet) werden erst später vervollständigt. Die Bauten der Jüngsten sind nicht immer die besten, aber der Entwurf des Berliners Hönow, Jahrgang 1933, der für die Realisierung vorgesehen wurde, erscheint aus dem Studentenwettbewerb als besonders wertvoller Beitrag. Es ist kein Zweifel, daß Le Corbusiers Bau am Stadion, ob nun seine Unité d'Habitation grundsätzlich als richtig oder falsch angesehen wird, eine außerordentliche Bereicherung Berlins sein wird — als plastisches Monument und als Maßstab architektonischer Qualität.

Landschaftsgestaltung

Das erstmalig wird eine Ausstellungssiedlung gemeinsam mit Landschaftsgestaltern durchgeführt. Die Landschaft ist somit nicht mehr ein Negativum, in das man beliebig hineinbaut, sondern ein Grundelement der Stadt, das von der Wohnung ausgehend sich in Fußgängerwegen über Spielplätze bis in die große Erholungslunge des Tiergartens fortsetzt. Das Verhältnis der unbebauten zur bebauten Fläche wurde vervierfacht. Fünf deutsche Landschaftsgestalter, fünf ausländische wurden eingeladen, ihrem Gebiet eine bestimmte Note zu geben und die individuellen Häusergruppen miteinander zu verbinden. Eine dichte Pflanzung wird die Wohnbauten gegen die S-Bahn abschirmen. Mehrfamilienhäusern werden ins Freie erweiterte Wohnbezirke angefügt, die ähnliche Funktionen haben wie die Gärten an Eigenheimen.

An den Punkthäusern etwa wurde die polizeiliche Forderung der Umfahrung als Gestaltungs-

motiv benutzt (Kreis, Hufeisenform usw.). Eine recht heikle Aufgabe hat das Team Hammerbacher-Jacobson: die optische Überwindung des trennenden Schnitts der Altonaer Straße durch eine einheitliche Gestaltung beider Straßenufer durch lebendige Pflasterung usw. — In der Nähe des Zentrums werden auch niedrige Mauern das Grün begleiten und für bestimmte geeignete Räume Plastiken geschaffen.

Da zur Zeit gerade die Pflanzen gesetzt sind, die zur Ausstellung grünen werden, kann man noch keinem der zehn Landschaftsgestalter einen »Lorbeer« pflücken. Aber Prof. Rossow sollte man dankbar sein dafür, daß er die Initiative zu dieser sorgfältigen Einbeziehung und Behandlung des »Grün« ergriffen hat.

Das Ergebnis

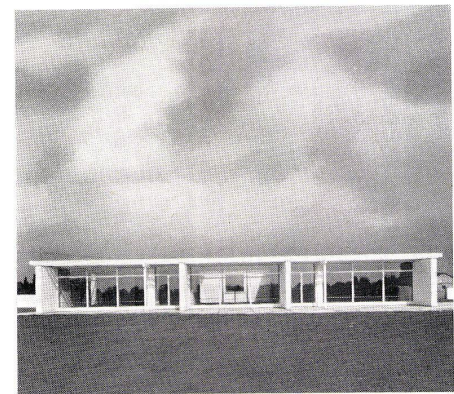
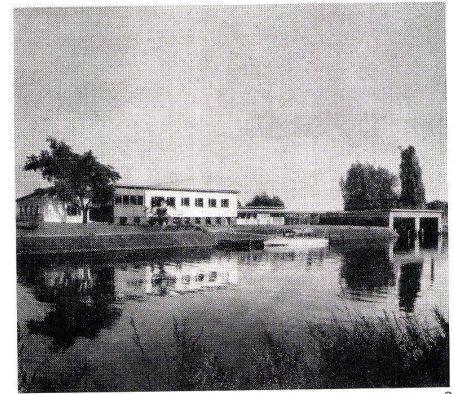
Viele mögen der Meinung sein, daß der Bauungsplan Mängel aufweist, daß die Massen und die Räume nicht zueinander stimmen, daß die Farben und der Verkehr, die Soziologie und die Kunst nicht gebührend berücksichtigt sind, daß die Architekten sich wie Schauspieler gebärden haben und der Bauherr wie eine Obrigkeit. Wir könnten seitenlang kritisieren. Aber wir kommen um eine Tatsache nicht herum: daß das Hansaviertel trotz aller Widerstände Wirklichkeit geworden ist, daß die Geburtswehen und die jahrelangen »Reibungen«, die Auseinandersetzungen ein ausgezeichnetes Mittel waren, um zunächst die an allen Baufragen uninteressierte Presse — dann aber die Bevölkerung (und nicht nur den Grundstücke besitzenden Teil) in einer Weise am Aufbau zu interessieren, wie dies bisher in keiner Stadt Deutschlands der Fall war (Hillebrecht hat es bis zu einem gewissen Grade in Hannover erreicht). Dieses Interesse wird sich fortsetzen, so daß wir nach zwölf Jahren vielleicht doch noch mit einer Volksbewegung für die Stadt von morgen rechnen können. Die Lawine kommt ins Rollen — die gebietsweise Bebauung wird Schule machen.

May und Hebebrand nehmen schon ein zehntel so großes Gebiet mit 3500 Eigentümern in Hamburg in Angriff! Die Tagung des Verbandes für Wohnungswesen und Städtebau wird sich während der INTERBAU mit Landbeschaffung und Bodenordnung im städtischen Wiederaufbau befassen. In einem Land, in dem wie bei uns Theorie und Praxis so weit auseinanderklaffen, können wir uns glücklich preisen, daß die Verbindung beider in diesem Fall gelungen ist. Es war vielleicht nicht zu umgehen, daß krasseste Mißverständnisse auftraten, die nun nicht mehr auszuradiieren sind. Es ist aber das erstmalig, daß sich Träger der Wirtschaft und Behörden mit den Trägern des Geistigen an einen Tisch gesetzt haben. Mag dies zunächst auch nur aus Gründen der Werbung erfolgt sein, jedenfalls waren die Partner gezwungen, sich mit dem Geistigen auseinanderzusetzen; und diese Aufhebung der Isolierung ist ein Beginn . . .

An Stelle der als überflüssig empfundenen, einseitig kommerziellen Riesennessen und Ausstellungen könnte in Zukunft die Stadt selbst in ihrem fortschreitenden Aufbau und Umbau eine ständige Ausstellung werden. Keine marktschreierische Reklamestadt, sondern eine geistige Attraktion, wie es ursprünglich im Sinne des Urbanen liegt.

Möge die Vollendung des Hansaviertels im kommenden Jahr eine Fortsetzung der INTERBAU sein, bei der die Bodenordnung eines benachbarten Gebiets demonstriert werden kann.

Ähnlich sah auch Suter seine »Idee«: Berlin eine permanente Ausstellung — lebendiges Versuchsfeld technischer, künstlerischer und gesellschaftlicher Art.

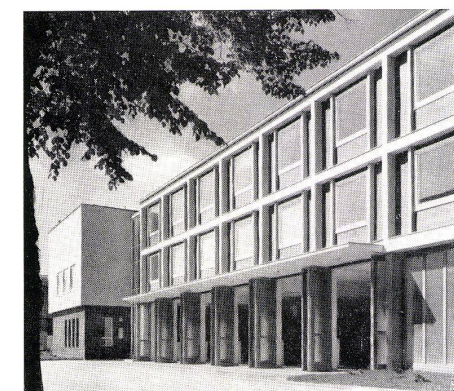


1 Neubau des U-Bahn-Hofs am Innsbrucker Platz. Architekt: Regierungsdirektor Bruno Grimmek.
Reconstruction de la gare de métro de la Innsbrucker Platz.
Reconstruction of the Underground Station at Innsbrucker Platz.

2 Wasserschutzpolizei-Station am Westhafen, Bez. Tiergarten. Architekt: Reg.-Direktor Bruno Grimmek.

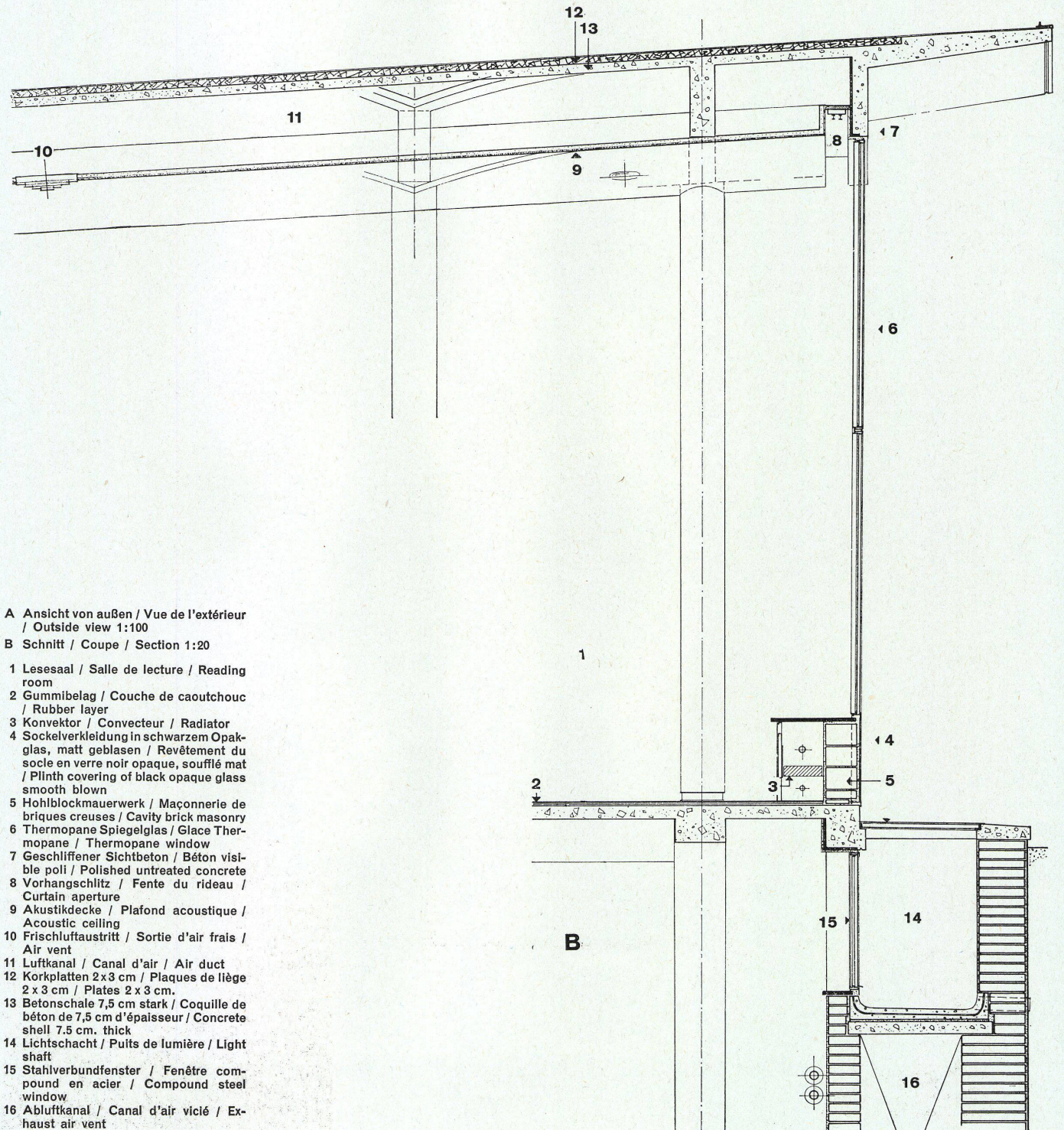
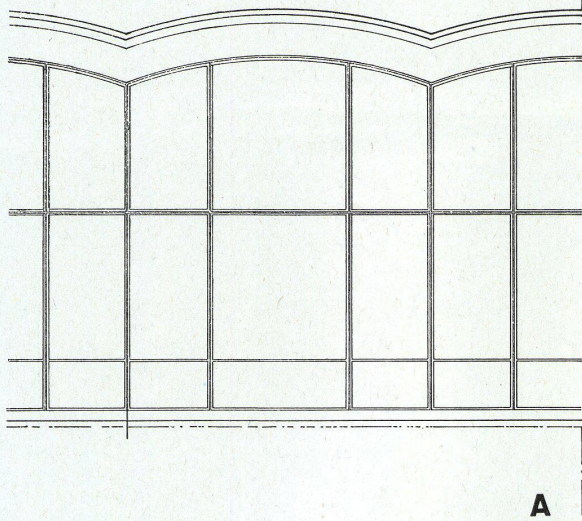
3 Kindergarten in der Gehag-Siedlung, Mariendorf. Architekt: Prof. Wils Ebert.
Kindergarten dans le lotissement de la Gehag, Mariendorf.
Kindergarten in the Gehag City, Mariendorf.

4 Feuerwache Tegel. Architekt: Reg.-Direktor Grimmek.
Poste du Corps des Sapeurs-Pompiers Tegel.
Station of the Fire-Brigade, Tegel.



Berliner Gedenkbibliothek
Bibliothèque commémorative de Berlin
Berlin Memorial Library

Architekten: Prof. G. Jobst, Prof. Kreuer,
H. Wille und F. Bornemann,
Berlin



A Ansicht von außen / Vue de l'extérieur
/ Outside view 1:100

B Schnitt / Coupe / Section 1:20

- 1 Lesesaal / Salle de lecture / Reading room
- 2 Gummibelag / Couche de caoutchouc / Rubber layer
- 3 Konvektor / Convecteur / Radiator
- 4 Sockelverkleidung in schwarzem Opakglas, matt geblasen / Revêtement du socle en verre noir opaque, soufflé mat / Plinth covering of black opaque glass smooth blown
- 5 Hohlblockmauerwerk / Maçonnerie de briques creuses / Cavity brick masonry
- 6 Thermopane Spiegelglas / Glace Thermopane / Thermopane window
- 7 Geschliffener Sichtbeton / Béton visible poli / Polished untreated concrete
- 8 Vorhangschlitz / Fente du rideau / Curtain aperture
- 9 Akustikdecke / Plafond acoustique / Acoustic ceiling
- 10 Frischluftaustritt / Sortie d'air frais / Air vent
- 11 Luftkanal / Canal d'air / Air duct
- 12 Korkplatten 2 x 3 cm / Plaques de liège 2 x 3 cm / Plates 2 x 3 cm.
- 13 Betonschale 7,5 cm stark / Coquille de béton de 7,5 cm d'épaisseur / Concrete shell 7.5 cm. thick
- 14 Lichtschacht / Puits de lumière / Light shaft
- 15 Stahlverbundfenster / Fenêtre compound en acier / Compound steel window
- 16 Abluftkanal / Canal d'air vicié / Exhaust air vent

Berliner Gedenkbibliothek

Bibliothèque commémorative de Berlin
Berlin Memorial Library

Architekten: Prof. G. Jobst, Prof. Kreuer,
H. Wille und F. Bornemann,
Berlin

A Schnitt / Coupe / Section 1:20

B Ansicht / Vue / View 1:20

C Grundriß / Plan / 1:20

- 1 Erdgeschoß, Lesehalle / Rez-de-chaussée, salle de lecture / Ground floor, reading room
- 2 Kellergeschoß, Buchmagazin / Sous-sol, magasin à livres / Basement, stacks
- 3 Buchaufzug, an 16 Stellen der Lesehalle versetzbar. Im Fußboden sind herausnehmbare Platten für diese Aufzüge vorgesehen / Monte-charge pouvant être monté à 16 endroits différents de la salle de lecture; le plancher comporte des plaques amovibles pour ces monte-charge / Book lift which can be moved to 16 different places in reading room; removable slabs in floor for these lifts
- 4 Aufzugsklappe in der Lesehalle / Trappe de monte-charge dans la salle de lecture / Lift hatch in reading room
- 5 Aufzug im Büchermagazin / Trappe de monte-charge dans le magasin à livres / Lift platform in stacks
- 6 Arbeitspult / Pupitre de travail / Desk
- 7 Aufsichts- und Auskunftspult mit der geöffneten Klappe des Buchaufzuges / Pupitre de surveillance et de renseignements avec trappe ouverte de monte-charge / Supervision and information window with open lift hatch
- 8 Aufzug im Kellermagazin / Trappe de monte-charge dans le magasin au sous-sol / Lift platform in basement stacks

