

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 65 (1947)  
**Heft:** 46

**Artikel:** Aufbaupläne für Berlin  
**Autor:** Weilbier, Rudolf  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-55985>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.10.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

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

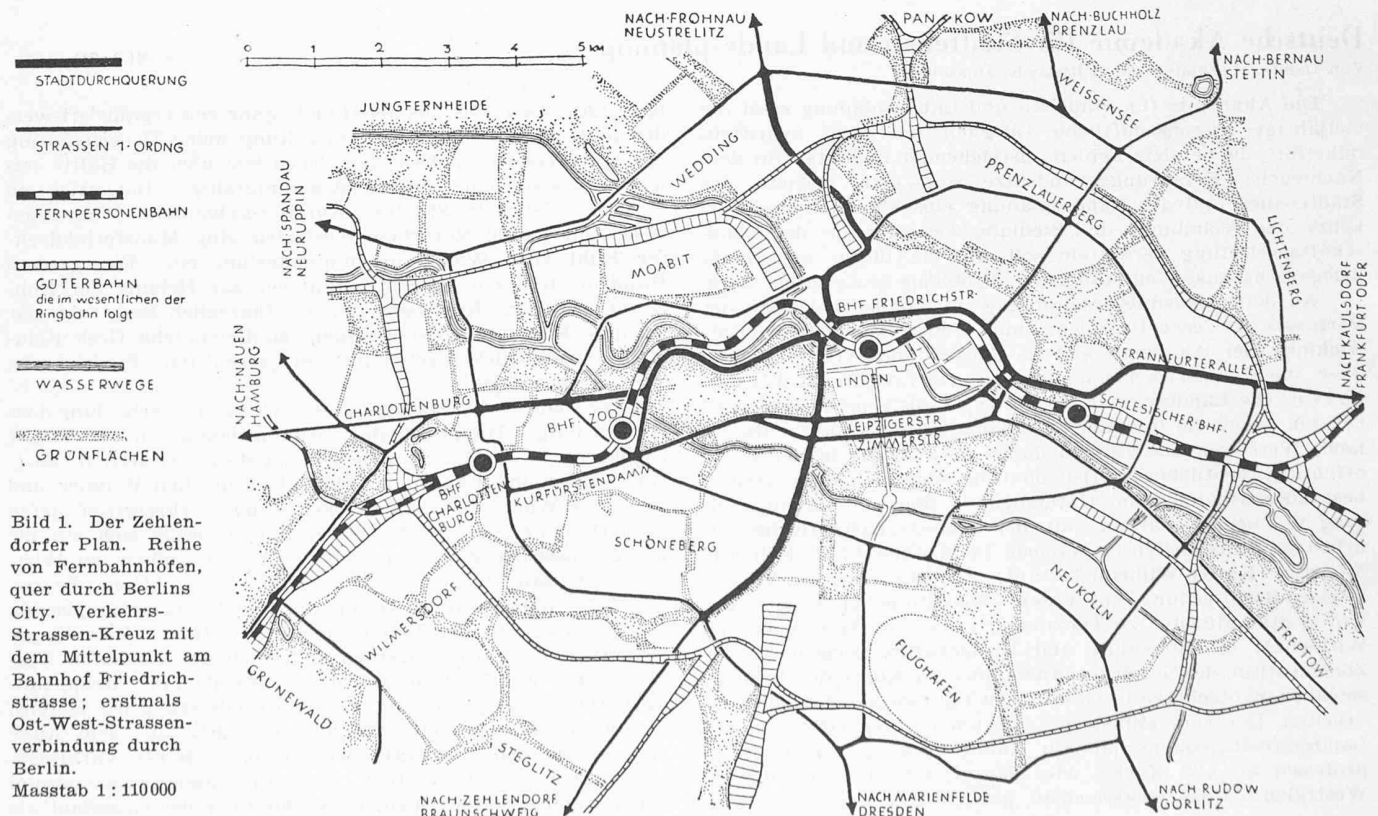


Bild 1. Der Zehlendorfer Plan. Reihe von Fernbahnhöfen, quer durch Berlins City. Verkehrs-Strassen-Kreuz mit dem Mittelpunkt am Bahnhof Friedrichstrasse; erstmals Ost-West-Strassen-Verbindung durch Berlin. Masstab 1 : 110000

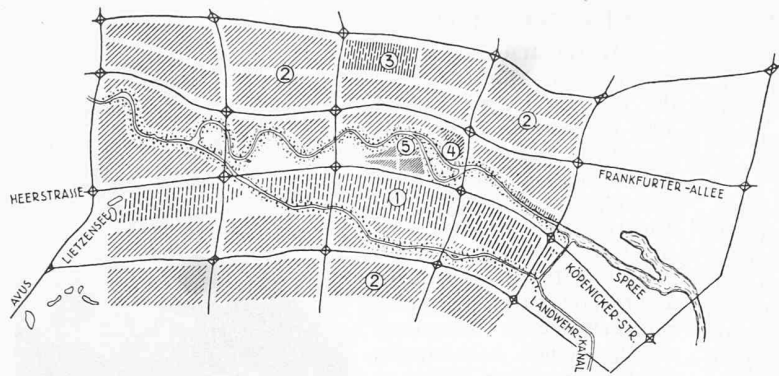


Bild 2. Scharoun-Plan. Berlin aufgeteilt in einzelne, von einem Schnellstrassennetz eingefasste Wohngebiete, die den ähnlich gestalteten Stadtmittelpunkt umgeben. 1 Arbeitsgebiete, 2 Wohngebiete, 3 Altes Industriegebiet, 4 Stadtverwaltung, 5 Museumstadt mit dem Kernstück «Unter den Linden». Masstab rund 1 : 180 000

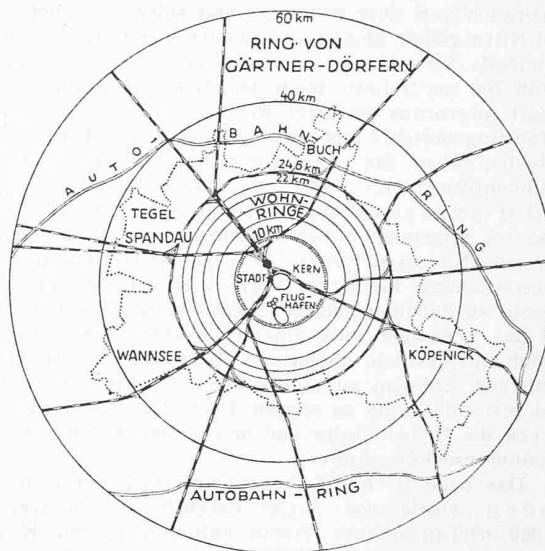


Bild 3. Plan Heyer mit City, Ring der güterbahn-verbundenen Werkstätten, Ring von Gärtnerdörfern mit höchster Bodenausnutzung. Masstab 1 : 800 000

von dem Oberbau, wie erwähnt, 43 % zerstört sind. Von dem Unterbau, den Versorgungsleitungen und Kanalisationen haben nämlich nur etwa 5 % gelitten; ihre Erhaltung erfordert Berücksichtigung. Weder wissen wir, in welchem Geiste Berlin neugestaltet werden soll, noch in welchem Tempo der Aufbau vor sich gehen wird. Bisher ist in zweieinhalb Jahren ausser kümmerlicher Ausbesserung noch nichts geschehen, und das dritte Nachkriegsbaujahr droht aus Mangel an Baustoffen auch keinen Beitrag zum Aufbau zu bringen. Daher ist alles, was geschieht, noch ein wenig vorläufig.

### Trink- und Abwassertagung in Wiesbaden

Von Dr.-Ing. W. MERKEL, Wiesbaden DK 061.3 : 628.1 (43)

Die in Wiesbaden am 16. September 1947 gehaltenen Vorträge gaben einen Querschnitt über die derzeitigen wissenschaftlichen Arbeiten aller einschlägigen Fachleute. Nach einem einleitenden Bericht von Schemel über die wasserwirtschaftliche Planung, wonach die Abstimmung der Trink-

wasserbedürfnisse mit der Abwasserreinigung am besten in grossen Verbänden (z. B. Ruhrverband, Emschergenossenschaft u. a.) erfolgt, zeigte Michels den Stand der hydrogeologischen Erhebungen in Hessen. Es sind dort sämtliche Quellen und die wichtigsten Grundwasservorkommen nach Menge, Herkunft und Beschaffenheit registriert, so dass jederzeit sofort abzulesen ist, wo für einen bestimmten Ort die nächsten geeigneten Reinwassermengen zu holen sind. Diese Darlegungen wurden ergänzt durch Schneider, der im nördlichen Westfalen regionale grundwasserchemische Aufnahmen gemacht hat, auf Grund deren sich Schlüsse zur Bewertung von Einzelwasseranalysen ziehen lassen. So sind beispielsweise Grundwässer mit einem  $KMnO_4$ -

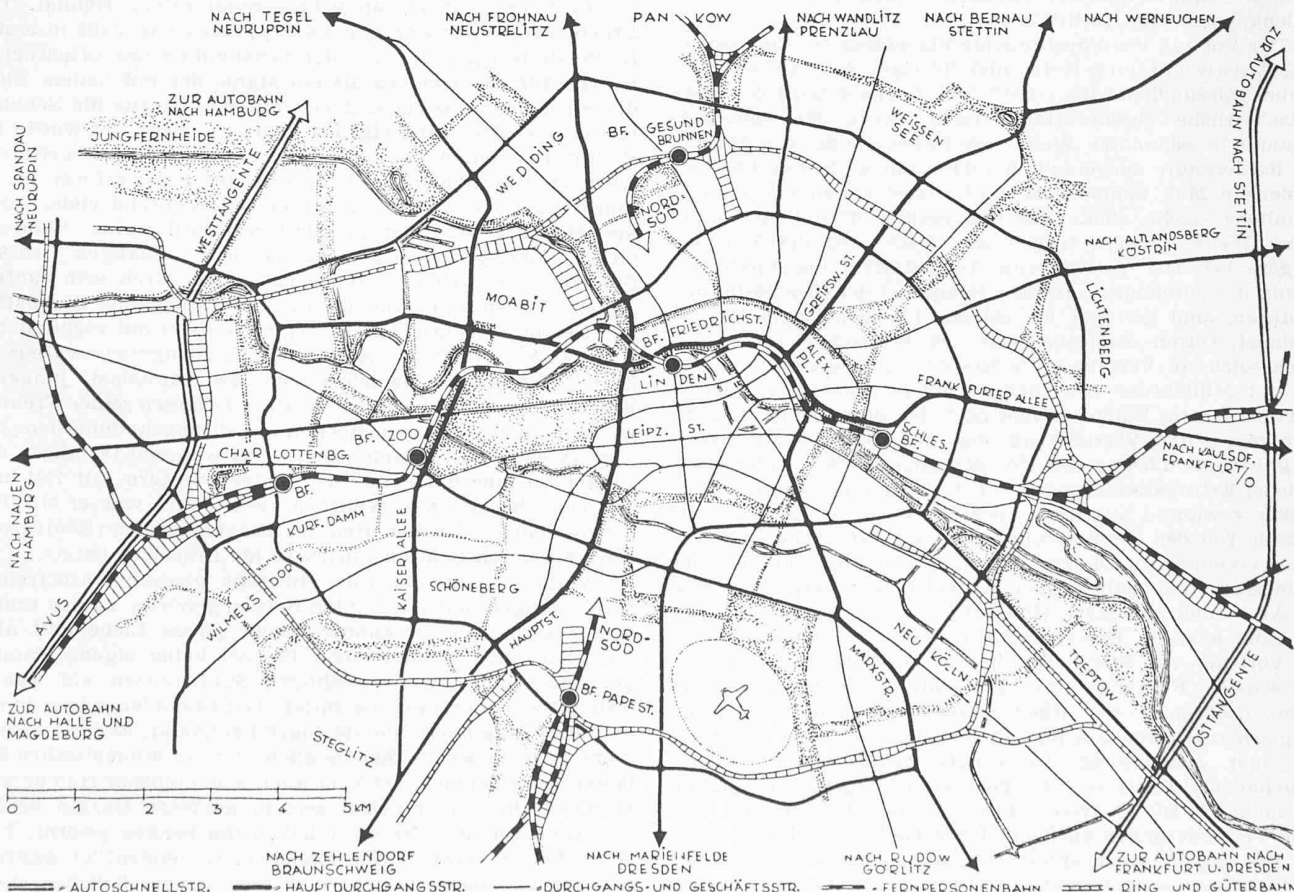


Bild 4. Bonatz-Plan. Der Eisenbahn-Nordsüdverkehr wird ausgebaut, das Strassennetz wird dem (später) vergrösserten Autoverkehr angepasst. Autofernstrassen umgehen die Stadt. Masstab 1 : 110 000