

# Probleme des Wiederaufbaus der deutschen Städte

Autor(en): **Strickler, W.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 46

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-55983>

## **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.

Auch in der Ravensaschlucht bestätigt sich die alte Erfahrung von neuem, dass eine Reparatur oft mühsamer und nicht minder kostspielig ist als ein Neubau. Hatte man zunächst — mit Rücksicht auf das grosse Interesse, das auch französische technische Kreise an der Vornahme von Probefahrten neuer Elektrolokomotiven auf der Steilstrecke im Höllental (1:18) zeigen — den 1. November 1947 als äussersten Termin für die Inbetriebnahme des wiederhergestellten

Viaduktes angesetzt, so steht heute leider fest, dass vor dem Frühling 1948 keine Rede davon sein wird. Die oberste Bauleitung liegt in Händen des Eisenbahnbetriebsamtes Freiburg i. Br. unter Oberbaurat Krafft. Reisende wie Eisenbahnverwaltung müssen und werden zufriedener sein, wenn diese schmerzhafteste Wunde, die der totale Krieg dem badischen Eisenbahnnetz geschlagen hat, bis Anfang 1948 geheilt und das stättliche Bauwerk im Höllental wieder hergestellt sein wird.

## Probleme des Wiederaufbaues der deutschen Städte

Von Dr.-Ing. W. STRICKLER, München

DK 711.4 (43)

Das grosse Verstummen, das die Deutschen seit Jahren, insbesondere seit dem offiziellen Zusammenbruch befallen, weist nur wenige Ausnahmen auf. Neben der bangen Sorge über die Ernährung nimmt die Frage «Wie werden wir wohnen?» sowohl in privaten Gesprächen als auch in der öffentlichen Diskussion Deutschlands einen immer breiteren Raum ein. Tatsächlich ist ein so grosser Teil der Deutschen, im wesentlichen die Bewohner der Mittel- und Grosstädte, seiner früheren Behausung beraubt, dass diese Not nahezu als ebenso drückend empfunden wird wie der Mangel an Nahrung.

Diese Knappheit an Wohnraum hat den grössten Teil der durch den Krieg zerstörten Städte nicht nur zu einem Zuwanderungs-, sondern sogar zu einem Rückkehrverbot gegenüber dem Rest ihrer eigenen ehemaligen Bewohner veranlasst. Wie jedoch die Entwicklung der Wirtschaftsstruktur Deutschlands auch verlaufen mag, die Landwirtschaft wäre nicht in der Lage, die teils in eigener Initiative, teils und hauptsächlich auf behördliche Weisung in den letzten Kriegsjahren auf das flache Land geflohene Stadtbevölkerung — auch nicht den verbliebenen Rest — auf die Dauer bei sich unterzubringen, geschweige denn sie organisch in sich aufzunehmen.

Mangels einer erschöpfenden Uebersicht über die in sämtlichen Städten des Deutschen verbliebenen Restraumes eingetretenen Zerstörungen sei in Tabelle 1 eine Uebersicht über die in elf Städten festgestellten Schäden angeführt.

Tabelle 1. Uebersicht der zerstörten Wohnungen in 11 Städten

	Total zerstört %	Schwer beschädigt %	Mittelschwer beschädigt %	Leicht beschädigt %	Unbeschädigt %
Hamburg	50	4	7	20	19
Berlin	34	13	17	24	12
Essen	43	12	16	16	13
München	24	8	5	53	10
Nürnberg	52	12	21	12	3
Stuttgart	32	20	18	28	2
Frankfurt	46	8	16	26	4
Mannheim	23	12	21	9	24
Pforzheim	57	7	8	18	10
Freiburg	32	10	12	28	18
Karlsruhe	20	15	15	29	21

Wenn dieser Ueberblick auch keinen Anspruch auf Allgemeingültigkeit erheben kann, so vermittelt er doch ein brauchbares Bild von der Grösse der Aufgabe, wenn man sich vor Augen hält, dass die nicht stark in Mitleidenschaft gezogenen Städte zu den seltenen Ausnahmen zählen.

Es handelt sich also darum, in den Gross- und teilweise auch in den Mittel-Städten Deutschlands für etwa 40 % der Einwohnerschaft gänzlich neue Wohngelegenheit zu schaffen, dazu für etwa ein starkes Drittel bis zwei Fünftel, die mittelschwer oder leichter beschädigten Wohnungen wieder voll benutzbar zu machen. Von der entgegengesetzten Seite aus gesehen, lässt sich sagen, dass in diesen Städten nur für ein Siebtel bis ein Zehntel der Bevölkerung die Wohnung erhalten blieb, während bereits heute wenigstens vier Fünftel der vor dem Kriege vorhandenen Einwohnerzahl sich mit dem bis auf 50 % und darunter zusammengeschrumpften Wohnraum, und das auf viele Jahre hinaus, wird behelfen müssen.

Was die dadurch bedingte Wohndichte anbetrifft, so sprach man in den um bereits ein Menschenalter zurückliegenden Zeiten innerlich fundierter Prosperität von Normalbelegung, wenn die Zahl der Räume etwa gleich derjenigen der Personen war. Auch fünf Personen in vier Zimmern, also eine Wohndichte von 1,25, wurde noch als normale Belegung

angesprochen. Das also galt als Durchschnitt für die städtische Gesamtbevölkerung in Deutschland. Dabei verfügte nur ein Fünftel der städtischen Familien über vier, etwa ein Zehntel über fünf und nur ein Siebzehntel, also etwa 6 %, über sechs Wohnräume. Aus der Schrumpfung der Gesamtzahl aller Wohnungen in den meisten Mittel- und Grosstädten auf etwa die Hälfte und teilweise ein Drittel, andererseits aus dem Wiederanwachsen der Einwohnerzahlen auf 75 und mehr Prozent, darüber hinaus jedoch aus dem weiter zu erwartenden Zuwachs, nicht nur durch die ehemalige Restbevölkerung, sondern auch durch die aus dem deutschen Osten in bedrückendem Umfang eintreffenden Flüchtlinge, ergibt sich das düstere Bild einer katastrophalen Wohnraumnot, mit der die deutschen Städte auf Jahrzehnte hinaus belastet sein werden.

Nach Beendigung des Krieges, seit der Rückkehr der Städter in ihre früheren Behausungen und seit dem Auftreten eines immer kräftiger sich entwickelnden inneren Stadtverkehrs handelte es sich zunächst darum, von den Strassen die Trümmer wegzuräumen, die man infolge des starken Mangels an Transportmitteln vorerst einfach in die Häuser ruinen kippte. Schon sehr bald jedoch erkannten die Stadtverwaltungen, dass sie sich angesichts der ungeheuren Masse der Trümmer, der damit verbundenen hygienischen Gefahren, auf Grund der Verkehrs- und Transportprobleme und nicht zuletzt aus Mangel an Baumaterial und an Arbeitskräften vor allem mit der Frage der Beseitigung der Trümmer zu befassen hatten: Die Trümmerräumung war, als Voraussetzung für den städtischen Wiederaufbau, zu einem eigenen Problem geworden.

Eine genaue Feststellung der Schuttmassen ist den einzelnen Städten naturgemäss noch nicht möglich gewesen; man hat sich teilweise mit angenäherten Schätzungen begnügen müssen. Einen ungefähren Begriff vermitteln die amtlichen oder halbamtlichen Zahlen der Tabelle 2. Der Quotient aus den jeweiligen Trümmermassen und den Einwohnerzahlen vor Kriegsbeginn stellt eine Art «Zerstörungsindex» dar.

Tabelle 2. Schätzung des Trümmerschutttes in 11 Städten

Stadt	Einwohner	Schutt Mio m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup> Schutt pro Einwohner
Hamburg . . . . .	1 800 000	35	20
Berlin . . . . .	4 000 000	40	10
Essen . . . . .	670 000	7	10
München . . . . .	850 000	5	6
Nürnberg . . . . .	440 000	12	30
Stuttgart . . . . .	500 000	5	10
Frankfurt . . . . .	500 000	10	20
Mannheim . . . . .	280 000	3,5	12
Pforzheim . . . . .	76 000	1,75	23
Freiburg . . . . .	110 000	1,00	9
Karlsruhe . . . . .	185 000	1,70	10

Welche finanziellen Belastungen den städtischen Gemeinwesen dadurch entstehen, erhellt aus dem Preis von etwa 10 bis 12 RM/m<sup>3</sup> Schutt, mit dem die meisten Städte für Aufnahmen<sup>1)</sup>, Laden, Transport und Verkippen rechnen.

Zu diesen Kosten kommen die Ausgaben für die Wiederherstellung der Versorgungsnetze für Gas, Wasser und elektrischen Strom, sowie der Kanalisation. In Essen beispielsweise ist die letztgenannte in ihrem Gesamtsystem so zerschlagen, dass man wegen der akuten gesundheitlichen Gefahren die Aufgabe allen anderen voranstellen

1) Darauf allein entfallen % der Kosten.

musste<sup>2)</sup>. Im Münchener Wasserversorgungsnetz gingen noch Anfang 1947 infolge zerstörter und noch nicht zugänglicher Leitungen täglich 100 000 m<sup>3</sup>, also die Bedarfsmenge für 700 000 Einwohner, verloren.

Wenn z. B. Pompeji im Jahre 79, San Francisco 1906 und Tokio 1923 durch Erdbeben, London 1666 und Hamburg 1942 durch Feuer grösstenteils vernichtet wurden, so ist im Vergleich zu heute zu berücksichtigen, dass es sich dabei jeweils um eine, wenn auch schwere, Einzelkatastrophe handelte, dass für den Wiederaufbau dieser Städte jedoch der gesamte Produktionsapparat des ganzen Landes ungeschwächt zur Verfügung stand. Deutschland hingegen hat wenigstens 10 Jahre fast nur für den Krieg produziert; aber nicht nur was es in dieser Zeit erarbeitete, sondern auch die Mittel für die Wiederherstellung und der grösste Teil des Produktionsapparates sowie des gesamten Transportwesens sind zerstört. Die Industrie verfügt weder über Rohstoffe, noch über Vorräte, noch über genügend Kohle.

Es muss daher alles daran gesetzt werden, aus den Trümmern einen möglichst grossen Teil der noch verwertbaren Baustoffe: Steine bis herab zum halben oder wenigstens  $\frac{1}{2}$ -Ziegelstein, Holz, Eisen- und Stahlträger, auch wenn diese deformiert sind, Leitungsrohre, Heizkörper usw. für den Wiederaufbau zu bergen. Die Trümmerräumung ist also nicht etwa allein eine zeitliche Voraussetzung für den Wiederaufbau, sie ist vielmehr schon wegen der Baustoffbeschaffung deren Vorbedingung.

Auf Grund dieser Tatsache ist es durchaus nicht zu verwundern, dass die Frage der Trümmerverwertung nicht nur im Zusammenhang mit der Schutträumung, sondern gerade für den Wiederaufbau in den Ueberlegungen, Berechnungen und Diskussionen der deutschen Fachkreise eine vorherrschende Rolle spielt. Diese Fragen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1. Soll man ausser den leicht verwertbaren Holz- und Metallteilen nur die gut erhaltenen Ziegel- und Natursteine auslesen und alles andere als Schutt abfahren? Oder:
2. Soll man aus den Haustrümmern alles auslesen, was nur irgendwie für eine Wiederverwertung in Frage kommen kann, also die erwähnten Eisenteile, Holz, Natur- und Kunststeine, und soll ein weiterer, und zwar namhafter Teil der Trümmer in besonderen Brech-, Wasch- und Sortieranlagen möglichst weitgehend als Zuschlagstoff für Beton- und Hohlformsteine verwendet, ein anderer Teil gar als Strassenbaumaterial ausgenutzt werden, so dass nur noch ein ganz geringer Rest auf Halde gefahren werden müsste?

Wie ist diese Entscheidung zu treffen? Abgesehen davon, dass in den einzelnen Städten Art und Zusammensetzung der Trümmer grundverschieden sein können, lässt sich eine allgemein gültige Entscheidung nicht fällen. Beispielsweise steht in Karlsruhe oder München ein vorzüglicher Betonzuschlagstoff in nächster Nähe zur Verfügung, während in Stuttgart Kies und Sand von weit herbeigefahren werden müssen. Aber unbeschadet dieser Verhältnisse wird die Material- und Transportfrage, die Knappheit an Kohle und Treibstoff aller Art auf Jahre hinaus dazu zwingen, die in den Trümmern noch vorhandenen verwertbaren Baustoffe für den Wiederaufbau mehr oder minder weitgehend heranzuziehen. Zur Abfuhr auf Halden hat man sich vorläufig in München entschlossen. In Stuttgart teilt man die Räumungsgebiete in kleinere Einzelblocks auf und verarbeitet die Trümmer unter Einschaltung kleinerer Aufbereitungsanlagen an Ort und Stelle, soweit unter den heutigen Verhältnissen der Zementvorrat dies zulässt, zu Betonformsteinen.

Dass es sich bei diesen Arbeiten angesichts der Knappheit an Arbeitskräften zunächst nur um tastende Versuche handeln kann, darf nicht entmutigen. Immerhin werden wertvolle technische, organisatorische und finanzielle Erfahrungen für die später in grösserem Masstab einzurichtenden Räumungs- und Trümmerverwertungsanlagen gewonnen. Recht bedenklich allerdings muss die Erscheinung stimmen, dass im Verlaufe der letzten Monate in zahlreichen Städten die mit begrüssenswertem Elan begonnene Trümmerräumung und -verwertung aus Mangel an Arbeitskräften, teilweise auch an öffentlichen Mitteln, wieder stark eingeschränkt werden musste.

Der für München gültige Preis von 10 bis 12 RM/m<sup>3</sup> geräumter Trümmersmasse muss als hoch bezeichnet werden; er mag sich in mancher anderen Stadt um etwa 15 bis 20 % billiger stellen, erklärt sich jedoch aus dem verhältnismässig hohen Anteil an Handarbeit, da der Greifbagger teils wegen der sperrigen Holz- und Eisenreste, teils in Rücksicht auf Bauwerkteile, die zum Wiederaufbau stehen bleiben müssen, nicht mit genügender Freizügigkeit arbeiten kann. Dazu leidet der Arbeitsprozess unter einem drückenden Mangel an Facharbeitern und seitens des ungelerten Bauhilfsarbeiters unter einem ungenügenden Leistungswillen, sowie infolge der schlechten Ernährung unter mangelhaftem Leistungsvermögen. Die gleichen Gründe sind auch teilweise dafür massgebend, dass der Preis für 1000 von Hand geputzte und gestapelte Ziegelsteine mit etwa 60 bis 65 RM frei Verwendungsstelle um rd. 50 % höher liegt als der Anschaffungspreis neuer Ziegel frei Bau vor dem Kriege. Lediglich bei Verwendung der Ziegelputzmaschine können die Kosten auf dieses Niveau gesenkt werden; dies jedoch nur, wenn dieses neu entwickelte Gerät und die mit ihm tätige Arbeitskolonne von 12 Mann in unmittelbarer Verbindung mit dem räumenden Bagger und dessen Kolonne oder an einer Halde mit hohem Anteil an noch unzerstörten Ziegeln angesetzt werden kann. Der etwa nach dem Seibert- oder auch dem Schauffele-Verfahren bei der Hausruine hergestellte volle oder hohle Betonformstein stellt sich bei einem Zementzusatz von etwa 180 kg/m<sup>3</sup> Beton, umgerechnet auf das Volumen von 1000 Ziegelsteinen, auf etwa 70 RM. Dieser Preis beweist, dass sich das Auslesen und Reinigen der in den Haustrümmern enthaltenen Ziegelsteine wirtschaftlich durchaus lohnt. Wesentlich jedoch ist, dass neue Ziegelsteine, gemessen an dem für den Wiederaufbau nötigen Bedarfsumfang, praktisch nicht vorhanden sind und in den nächsten Jahren in genügendem Umfang überhaupt nicht hergestellt werden können.

Dieser, im Vergleich zu dem ungeheuren Bedarf überaus grosse Mangel an Ziegelsteinen, aber auch an Zement, Holz und an fast allen übrigen Baustoffen wird weit mehr als die übrigen Engpässe, also etwa die Frage der Arbeitskräfte, die Treibstoff- und die Transportmittelfrage und selbst diejenige der Finanzierung das Tempo des Wiederaufbaues bestimmen. Ziegelsteine setzen Kohle voraus, Zement setzt Kohle voraus, Eisen und Stahl setzen Kohle voraus, der Massentransport dieser Güter, der überwiegend mit der Bahn erfolgen wird, setzt Kohle voraus: die Baustofffrage, letzten Endes also die Kohle, ist zum entscheidenden Faktor für das Anlaufen und den Fortschritt des Wiederaufbaues geworden.

Um ein ungefähres Bild vom Umfang der insgesamt zu bewältigenden Bauleistung zu vermitteln, sei zunächst ein Ueberblick über die Wohnungsschäden in ganz Bayern angeführt: 1939 waren 1 770 000 Wohnungen vorhanden. Von je sieben Wohnungen des vor dem Krieg vorhandenen Bestandes wurde je eine Wohnung total zerstört, schwer beschädigt, mittelschwer beschädigt, 1½ Wohnung leicht beschädigt, so dass von je 7 nur 2½ Wohnungen, also etwa nur 35 % unbeschädigt blieben. Doch stellt sich das Bild etwas günstiger, wenn man nicht die Wohnungen, sondern die Wohnräume betrachtet. Von 5 300 000 Wohnräumen im Jahre 1939 sind 13 % total zerstört, 7,4 % schwer, 3,6 % mittelschwer, 21 % leicht beschädigt, also 55 % unbeschädigt. Wenn man bedenkt, dass das flache Land verhältnismässig weitgehend verschont blieb, kann man sich eine Vorstellung davon machen, wie stark im Durchschnitt die Zimmer der Städte von Fliegerschäden betroffen wurden. Aber auch hier gilt, dass ein leicht oder mittelschwer beschädigtes Zimmer noch nicht unbewohnbar ist; doch musste die Bevölkerung in Bayern, wie in ganz Deutschland, stark, und in den Städten besonders stark, zusammenrücken, und zwar betrug die Wohndichte:

a) in ganz Bayern durchschnittlich:			
im Jahre	1939	1945	1946
Bewohner pro Zimmer	1,3	1,8	2,2
Steigerung um %		38	70
b) in den bayrischen Städten durchschnittlich:			
im Jahre	1939	1945	1946
Bewohner pro Zimmer	1,1	2,0	2,4
Steigerung um %		80	120

Wer in diesen Tagen einmal beobachtete, welche Lebensbedingungen sich dadurch ergaben, dass in der selben Küche

<sup>2)</sup> Vgl. hierzu die Geringfügigkeit der bezügl. Schäden in Berlin; S. 633 dieser Nummer. Red.



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 m<sup>2</sup> Grundfläche kann im Durchschnitt an Baustoffbedarf angenommen werden: 6000 Ziegelsteine, 15 m<sup>3</sup> Betonzuschlagstoffe, 10 m<sup>3</sup> Kalkmörtel und Putz, 3 t Zement, 0,5 t Betonstahl, 15 m<sup>3</sup> 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.

<sup>3)</sup> 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