

Dr. Kurt Bimler, Dozent an der Technischen Hochschule

Biblioteka Główna i OINT
Politechniki Wrocławskiej



100100136171

Breslaus Umbau zur Bandstadt

Ein Beitrag zu seiner luftschutotechnischen Sicherung

Als Handschrift gedruckt . Breslau 1937

L

2177

ANSON

Dr. Kurt Bimler, Dozent an der Technischen Hochschule

Breslaus Umbau zur Bandstadt

Ein Beitrag zu seiner luftschutotechnischen Sicherung



L 2177 KC

Als Handschrift gedruckt . Breslau 1937

1937.627



Op. 20915.



100261N|1

1. Die Großstadtform im Luftschutz.

Von den zur Sicherung der städtischen bürgerlichen Bevölkerung gegen Angriffe aus der Luft anwendbaren Maßnahmen verdichtet sich ein erheblicher Teil in dem Aufgabengebiet der hierfür vorgesehenen Zweckplanung. Deren Aufgabe ist die luftschutznachweise wirksame Umformung des für gewöhnlich um den mittelalterlichen Kern entwickelten Stadtgebildes.

Ziel der mittelalterlichen Stadtplanung war die engste Bebauung des Weichbildes, um den Umfang der Stadtperipherie, d. h. der Verteidigungslinie mit der Zahl der zu Gebote stehenden wehrfähigen Mannschaft im Gleichgewicht zu erhalten. Dieses Ziel änderte sich weder am Ausgang des Mittelalters, als an Stelle der Stadtmauern und Türme vorgelegte Wälle und Bastionen traten, noch in den folgenden Jahrhunderten der bastionären und mittels vorgeschobener Forts und Außenwerke operierenden Befestigungsweisen hindurch.

Die einmal festgelegten örtlichen Hauptdurchgangsstraßen, welche ihre Richtung den Verkehrs- und Handelsverbindungen mit den bedeutendsten Nachbarstädten verdankten, erhielten sich als feststehende Achsen mit dem Schnittpunkt Marktplatz (Ring) bis in die Gegenwart. Als Gliederungssystem der dieses Achsenkreuz in meist parallelen Abständen begleitenden Nebenstraßen ergab sich das rechtswinklige Gassenetz mit schachbrettartig gelagerten Grundstücksblöcken. Das schematisch im 19. Jahrhundert nach Schleifung des mittelalterlichen Befestigungsgürtels fortgeführte Prinzip der Aufteilung angegliederter Neustadtbezirke in geschlossenen Blöcken ist im geschichtlichen Planungsprozess bis in die Gegenwart verfolgbar. Auch wo sich künstlerisches Bestreben der Planung umfangreicherer Stadterweiterungsgebiete bemächtigte und in mehr oder weniger schematischer Zusammenfassung von Systemen diagonaler Hauptstraßenanlagen zu neuen zentralisierten Sterngebilden zweiter Ordnung an oder um den Stadtkern fügte, war trotz aller Einstreuungen bedeutsamer öffentlicher Bauten und Gebäudegruppen in so bevorzugte Knotenpunkte und Stadtteile ein Untastan der Vorrangstelle der alten Stadtmitte nie beabsichtigt. Die aus dem Festungssystem überkommene Anlegung einer die Stadt umgürtenden Ringstraße sowie die von Theoretikern der jüngsten Zeit ausgebaute Planungsdoctrin von der Auflösung der Randgebiete in selbständige Trabantenstädte bedeuten nichts anderes als die mit höchstem Respekt vor der dominierenden Stellung des Ortszentrums unternommene Angliederung von Außenbezirken. Immer war der Wachstumsvorgang ein von der geheiligten Mitte nach allen Richtungen, sofern es das Gelände zuließ, gleichmäßiges Anschwellen des Stadtgebildes, im Grundriß der Kreisfläche stets nahebleibend.

Die Verdammung zur Rundform hatte die Ziele einer im wesentlichen merkantilistisch gerichteten Stadtverwaltung zur Voraussetzung, deren ungehemmter Ehrgeiz einseitig auf plutokratische Entfaltung einer gewissen Bürgerschaftsschicht unter eifersüchtiger Zurückdrängung wetteifernder Städte und unter möglichster

Ausaugung der umwohnenden Landbevölkerung gerichtet war. Daher aus Gründen eines konkurrierenden Egoismus die Vereinheitlichung des gesamten städtischen Behördenapparates einschließlich aller Energienerzeugung und Lieferung mit der Zentralisierung des territorialen Ausbaues gleichen Schritt hielt.

Die allerjüngsten Fortschritte der Kriegstechnik mit ihrer Bedrohung der bürgerlichen Bevölkerung durch die ungehemmte Entwicklung der Luftwaffe haben das *Auflöschungssystem* des Städtebaues als eines der ersten Abwehrmittel gegen die Wirkungen der Spreng-, Brand- und Gasbomben aus der Sphäre der Maßnahmen für Volksgesundheit und Volkswirtschaft herausgedrängt und in diejenige der luftschutzes-technischen Fürsorge hineingewiesen. Nicht zum Schaden von Staat und Individuum begegnen sich unter dem Gesichtspunkt des Nutzens Zweckmaßnahmen der Vergangenheit mit dem Sicherungsbestreben der Gegenwart. Darüber hinaus bietet das erheblich weiter gesteckte Ziel der Bebauungsauflockerung, wie sie der Luftschutz verlangt, günstigere, weil der Scholle und der Landwirtschaft näher zuführende Lebensbedingungen als die in ihren Bestrebungen enger eingestellten Siedlungsformen der unmittelbaren Nachkriegszeit. Die im Dritten Reich gewichtigen innerpolitischen Momente der Zurückführung der Stadtbevölkerung auf das Land und der Reduzierung der Städte, vor allem der Großstädte, und der Stärkung der Verbundenheit und Liebe zum Lande und dessen Lebensbedingungen liefern günstige kräftige Handhaben und Triebmittel zur *Auflösung* der Großstadt, zum mindesten zur Überführung ihrer Struktur in eine der Siedlungskultur angenäherte Form.

Selbstverständlich ist auch angesichts der kriegstechnisch bedingten Änderung der für die Bebauungsauflockerung maßgebenden Gründe eine Abkehr von den bisher verfolgten Planungszielen zu erwarten, wenn diese den ganz anders gearteten Zwecken eines *vollkommeneren Schutzes* gegen Luftangriffe nicht entsprechen. Für die nach sozialpolitischen Gesichtspunkten durchgeführten Stadtauflockerungsformen waren Rücksichten wirtschaftlicher Natur und Tragbarkeit ausschlaggebend. Die Grenzen lagen bedeutend enger, indem hauptsächlich dem Arbeiter das Landstückchen mit Haus zugestanden und dem Kleinbürger die Möglichkeit zum Erwerb eines Eigenheimes erleichtert wurde. Der Masse der Stadtbevölkerung blieben die geschlossen bebauten und der dichten Bebauung noch weiterhin unterworfenen Blöcke als Wohngelegenheit zugewiesen.

Die Erkenntnis, daß die Bedrohung der Stadtbevölkerung im Wachsen ist, hat sich zunächst das System der aufgelockerten Bebauung als Mittel des passiven Schutzes in vollstem Umfange zu eigen gemacht. Radikaler ist seit mittelalterlichen Stadtzerstörungen kaum je ein Umbauprogramm aufgestellt worden. Alle Errungenschaften alter und neuer Stadtbautechnik und Kunst werden mit einem Schlage hinfällig. Wie im Zeitalter der Feuerwaffenentwicklung die hohen Wehrtürme der Stadt und ihre Mauern gegen deren rasante Wirkung hilflos und überflüssig werden, so verfallen heute fast sämtliche technisch-wirtschaftlichen Fortschritte in der Vereinheitlichung der Groß-

Stadtversorgung der Ablehnung. Bürgerstolz auf geometrisch reizvolle Straßenplanungen, auf lange Prachtalleen mit der Dynamik ausgewählter Baukörper gehört bis zu einem gewissen Grade der Vergangenheit an. Wie der Soldat im Felde sich in Gräben schmiegt, wie sich das Geschütz in ein Dickicht wühlt oder durch Zweige tarn, so duckt sich die luftsichere Stadt in die verschleierte Waldlandschaft. Der Rückschritt der Stadtzivilisation zu derjenigen primitiver Garten- und Feldbesteller ist ein ungeheurer, aber die Wohltaten der technischen Errungenschaften werden erhalten.

Von allen einer ferner liegenden Reife und einem eisernen Willen und Zwang zur Durchführung vorbehaltenen Tarnungszielen abgesehen ist die Sicherung der Bevölkerung gegen katastrophale Auswirkungen von Luftangriffen zunächst auf der einfacheren Basis des siedlungsmäßigen Wohnens durchzuführen. Verfahren und Vorteile der aufgelockerten Bauweise, welche die Zahl der Bombentreffer dem Prozentsatz des Garten- und Feldgeländes entsprechend verringert und die Brandausbreitung unterbindet, sind bereits allgemein und hinlänglich bekannt.

Die Verletzbarkeit des gesamten Großstadtorganismus verlangt jedoch weitergehende Maßnahmen zu dessen möglichst ungestörtem Funktionieren im Kriegsfall, vor allem eine strengere Ausnutzung der Planungsmöglichkeiten zu Nutz und Frommen eben jenes lebendigen Organismus. Sie beruhen auf dem eminent wichtigen Leitgedanken der Dezentralisation alles dessen, was als lebenswichtig bisher aus einer einzigen Quelle geliefert oder an einem Punkte hergestellt und aufgestapelt wurde. In erster Linie gehören hierher die Energien Gas und Elektrizität, das Leitungswasser und die Lebensmittel. Der Grundsatz der Verhütung einer Zerstörungsmöglichkeit solcher zentralisierter Kraft- und Versorgungsquellen gehört zum A-b-c des vorbeugenden Luftschutzes. Die Verhinderung der Beeinträchtigung der Lebensmittelversorgung durch Vergiftung von Sammel Speichern in Form der Markt- oder Großmarkthallen muß Gegenstand kommunaler Fürsorge sein. Die Zerlegung der industriellen Tätigkeit und ihrer Verteilung in den Gesamttraum der Stadt - wenn sie darin überhaupt geduldet werden darf - gehört zum Aufgabenkreis luftschutztechnischer Sicherungen.

Auflockerung der Stadtbebauung kann auch Dezentralisation des Verkehrs bedeuten. Sie ist nicht außer acht zu lassen, wo es sich um militärische Interessen handelt. Der Planungssumbruch muß einsetzen, wenn die Ausmerzungen überkommener und weiter ausgebauter Sternstadtformen mit allzu auffallenden und verräterischen Leitlinien unumgänglich ist. Ausgesprochene, eine gesamte zentralisierte Stadt durchschneidende Achsen haben Orientierungscharakter für feindliche Flieger.

Nach diesen Erörterungen wird die Fragestellung nach der für den Bürgerschutz geeignetsten Stadtform fällig.

Summarisch kann geantwortet werden, daß als Frucht aller städtebautechnischen Untersuchungen hinsichtlich der zuverlässigsten und für die Sicherung wirksamsten Planungsform bereits ein festes und allgemein anerkanntes Ergebnis vorliegt. Russen und Franzosen haben an der Lösung hervorragenden Anteil. Übereinstimmend wird von ihnen und deutschen Fachleuten wie A. Korn, R. Friedrich, Paul Wolf, Fr. Kneller, M. Pfannschmidt u. a. die *B a n d s t a d t* als Idealform der luftsicheren Zukunftsstadt hingestellt und empfohlen. Kriegstechnische Forderungen der erfolgreichsten und ungehindertsten Möglichkeit einer aktiven Abwehr feindlicher Luftgeschwader haben bei der Entscheidung ein gewichtiges Wort mitgesprochen. Für Flakstellungen ist das bebaute Rechteck in einer beschränkten Tiefenausdehnung die günstigste Stadtanlage. Darüber hinaus wird hier das durch trennende und von der Bebauung vollständig frei bleibende, einige Kilometer breite Streifen in Quadrate zerlegte *B a n d* als geeignetere Planungsform zur Wahl gestellt.

Die ausschlaggebenden Vorteile der *B a n d f o r m* für die luftsichere Großstadt sind mit fast mathematischer Genauigkeit berechenbar. Sie summieren sich zu einem für das Gemeinwohl unabweigbaren Sicherheitsfaktor und zu einem im Kriegesfalle nicht hoch genug zu veranschlagenden Stärkevorteil.

Es v e r m e i d e t die siedlungsmäßig ausgebaute *B a n d f o r m*

- a) Zusammendrängung von Gebäuden und Menschen in einem im Kriegesfall zum Chaos verdamnten Stadtgebilde.
- b) Anziehung feindlicher Flieger infolge der Unlohnbarkeit und Unübersichtlichkeit des Objektes.
- c) leichte Zerstorbarkeit von Energienquellen infolge ihrer Verteilung in verschiedenen geschlossenen Bezirken.
- d) Abschneidung und Vernichtung der Lebensmittelzufuhr in einer Gemeinde von Selbstversorgern.
- e) Gefahr der Brandausbreitung nach Bombenabwürfen.
- f) Verschüttung unter umgelegten Mietskasernenblöcken.

Daß gegenüber der von verschiedenen Seiten vorgeschlagenen vollständigen Auflösung der Großstädte und Umsiedlung der Einwohner auf das flache Land die Erhaltung von Zentren städtischer Kultur und die Möglichkeit ihrer Fortentwicklung durch die Wahl der Bandform gewährleistet wird, ist die eminent wichtige positive Ergänzung ihrer Leistungsform.

Für die Unhaltbarkeit der mittelalterlich beeinflussten Großstadtgestaltung haben wir kürzlich ein krasses Eingeständnis aus englischem Munde vernommen: Das Inselreich kann seine Londoner Altstadtbevölkerung durch seine Fliegerabwehr und mehrfache Reihen von Ballonsperren nicht schützen, weshalb es für den Kriegesfall zunächst die Evakuierung einer Millionenzahl ins Auge gefaßt und ihre Verteilung auf das flache Land vorbereitet. In Paris sind ähnliche Maßnahmen im Gange.

Die Meinungen, in welcher Verteilung die verschiedenen Zonen der Industrie, des Wohn- und Kulturwesens, der Volksgärten und Sportplätze und der Garten- und Feldwirtschaft zu lagern sind, gehen weit auseinander. Die Wahl der Wege zu der in der Bandplanung zu erzielenden „agro-industriellen Einheit“, ist natürlichen Bedingungen und Voraussetzungen unterworfen. Sie sind von den jeweiligen Verhältnissen der Örtlichkeit stark abhängig. In den Fällen, wo die Überführung zentralisierter Radialanlagen in die Bandform notwendig wird, ist die Rücksichtnahme auf die gegebene Einlagerung wichtiger Industriewerke kaum vermeidbar.

Falls alle öffentlichen Gebäude der Verwaltung, Bildung und Erholung in einer besonderen Kulturzone zusammengefaßt werden - was nicht einer neuen Art von Zentralisierung gleichkommen soll - dann ist ihre Einordnung in best erreichbare Nähe von der Hauptverkehrsstraße an ihren beiden oder einer Seite entlang von vornherein festgelegt. Da zugleich das Tummelfeld der sportlustigen Jugend wie des erholungsbedürftigen Alters dem breiten, die Verkehrsbänder begleitenden Grünstreifen natürlicherweise zufällt, so ergibt sich bereits ein Teil der Gesamtgliederung, in welche die ausgedehnteren Zonen wechselnd landwirtschaftlich und gartenmäßig ausgestatteten Wohnhäuser einzuschalten sind.

Der wesentlichste Punkt des Planungsprogramms nach der verkehrstechnischen Seite ist die Festlegung eines das künftige Stadtrechteck der Länge nach durchquerenden Verkehrsbandes. Fr. Kneller nennt die erste, den Kreisumfang der alten Sternstadt nur berührende Verkehrsader die *S a m m e l t a n g e n t e*. Sie wird, wie in der Sternstadt das historische Straßenachsenkreuz, hier zum „formbestimmenden Hauptteil“. Sie wird das verkehrstechnische Rückgrat der neuen Stadt, denn sie sammelt in Abständen die Fernlinien, die Ausfallstraßen, sodaß die Dezentralisation des Verkehrs eine möglichst vollkommene wird.

Der Ausdruck Tangente ist ein summarischer, die gesamte Richtung umfassender. Sie ist nicht eine Gerade, da ein so gestalteter Straßenzug luftschutztechnisch verpönt ist, sondern eine vielfach gebrochene und gekrümmte Linie. Für die Wahl ihrer Führung sprechen Geländerücksichten mit, ihre Tarnung erfolgt durch breite Grün- und Waldstreifen (Parkzone). Die Zuleitung aus dem inneren Verkehr der beiderseitig gelagerten Zonen geschieht in weiten Abständen.

2. Gegenwärtiger Planungsstand der Stadt Breslau.

Die Untersuchung der Luftsicherheitsverhältnisse in der größten Stadt Ostdeutschlands, die ihre vorherrschende Stellung nicht nur behaupten, sondern auch noch ausbauen will, ergibt, ohne Berücksichtigung der 1928 eingemeindeten und in die Gesamtplanung noch nicht einbezogenen Gebiete, folgendes Bild.

Ein mittelalterlicher Stadtkern, engstens und im Durchschnitt vier- bis fünfgeschossig bebaut, liegt zwischen Oderstrom und Basteiengraben augenfällig ein-

gepreßt. In der Mitte, dem Marktplatz, treffen sich, ungefähr nach den Haupt-himmelsrichtungen orientiert, die vier großen Ausfallstraßen nach Liegnitz, Schweidnitz-Glatz, Ohlau und Trebnitz-Oels. Das rechtwinklige Achsenkreuz ist in der Entwicklungsperiode der Neu- und Vorstadtbildung in entsprechend verlaufenden Fortsetzungen verblieben. In den Winkeln erstarkten, gemäß dem Wachstum einiger anderer Nachbarstädte Canth-Striegau, Strehlen und Obernigk weitere Ausfallstraßen zweiter Ordnung.

Die rapide Stadtentwicklung im 19. Jahrhundert nach Sprengung der bastionären Befestigungen und im besonderen in der sogenannten Gründerzeit legte um den Kern die *Neustadt*, einen breiten konzentrischen Ring mit der üblichen geschlossenen Bebauung, dessen Vervollständigung im 20. Jahrhundert fortgesetzt wurde und dessen Lücken noch heute, wo die Verwerfung der geschlossenen Bauweise bereits allgemeine Geltung hat, durch Neubauten privater und öffentlicher Natur geschlossen werden.

Ein zweiter konzentrischer Ring erwuchs dem Stadtkern nach dem Kriege in offener und gemischter Bebauung. Anfänge vorortsmäßiger Auflockerung waren schon vorher vorhanden. Dem allgemein durchbrechenden Verlangen nach dem gartenumgebenen Eigenheim oder dem zwei- bis dreigeschossigen Reihenhaus mit Gartenanteil wurde Rechnung getragen. Der Ausbau dieses mehr oder weniger aufgelockerten Ringes schreitet noch fort. Ein Grüngürtel soll das gesamte Kreisgebilde umschließen und durchsetzen.

Der Grundriß der so bebauten Gesamtstadt ist annähernd der einer *Kreisfläche* mit einem Durchmesser von 14 bis 16 Klm. Dagegen wäre nichts einzuwenden, wenn nicht eben luftsichernde Erwägungen ein derartig konzentrisch schrankenlos ausgedehntes Stadtgebilde ablehnen müßten. Seit 1928, dem Jahr der Eingemeindung eines bis Deutsch-Lissa reichenden bandförmigen Geländes, wird die entsprechende und die Gunst des Objektes ausnützende Planung geradezu herausgefordert. Der Wert luftschutztechnischer Planungsmaßnahmen ist ebenso unbestreitbar wie etwa die Entscheidung über die Lage einer neuen Hauptfeuerwache, die man hier noch 1934 ziemlich ins Zentrum setzen wollte. Die Jahre nach 1928 hätten den Zeitpunkt der *Umkehr* bilden müssen. Damals befand sich die Luftwaffe bereits in einem derartig fortgeschrittenen Entwicklungsstadium, daß der Fragenkomplex des Planungsumbruches schon zur Erwägung und zum Durchführungsbeginn reif war. Die ersten öffentlichen Diskussionen über das neue Aufgabengebiet des Städtebaus im bautechnischen Abwehrkampf gegen die Luftbedrohung hatten bereits 1927 durch Truchatschow eingesetzt und eine für Wohl und Sicherheit der Bevölkerung zum mindesten „vom Herzen“ kommende Behandlung nahegelegt.

Die Entschlußfähigkeit zur Umkehr auf dem eingeschlagenen Planungswege leidet unter dem Druck eitlen Rivalitätsstrebens. Der geforderte Umbruch im gesamten städtebaulichen, Verwaltungs- und Versorgungssystem scheint jeder Erfüllung ehrgeiziger Wünsche hemmend entgegenzutreten. Man will eine

größere Großstadt, weniger eine mit allen Mitteln der Bautechnik geschützte Bürgererschaft.

Das Problem der Stadterneuerung ist mit der Verkehrsumlagerung aufs engste verknüpft. „Wir verlangen eine Stadtform, die auf dem Verkehr aufgebaut ist“ (Schoßberger). Jede Lösung, welche die „sehr konkrete Steigerung des konzentrischen Systems und damit eine Belastung des heute schon zum Platzen intensivierten Stadtkernes“ zum Ziele hat, wird von der jungen, dem Luftschutz zugewandten Städtebauergeneration verworfen. Wie Fr. Kneller äußert sich z. B. auch W. Heilig bezüglich der Ausschaltung der City aus dem verkehrstechnischen Programm: „Straßendurchbrüche und Durchbruchspläne sind Notlösungen, um den Forderungen der Gegenwart in etwas gerecht zu werden. Wer zu diesen Mitteln greift, der unterstreicht das Sprichwort vom Tropfen und dem heißen Stein, solange sich die Durchbrüche und Durchbruchsabsichten mit randbebauten Straßen befassen“. („Die Straße“ 1936. S. 711.)

Breslau (mit anderen schlesischen Städten) versteift sich darauf, hinsichtlich der Forcierung des Verkehrs durch den Stadtkern ein Musterbeispiel aufzustellen. Obwohl Oderstrom mit Kraft- und Stauwerken, Kaisertor und Monumentalbauten in der Sandstaße jede freiere Regung eines Nord-Südverkehrs durch die Altstadt ausschalten, werden kostspielige Durchbrüche in dieser Richtung versucht und durchgeführt. Obgleich die mittelalterliche Enge der Ost-West-Straßen über den Ring zu einer aussichtslosen Lähmung des Durchgangsverkehrs und zur steten Gefährdung der Bevölkerung machen, werden teure Fluchtlinienveränderungen unausgesetzt projektiert und vorgenommen.

In den drei letzten Jahren hat die Stadtverwaltung die den Ring schneidende und innerhalb des Citygebietes 10 Mtr. breite Nord-Südachse weiterhin entwickelt und durch Verbreiterung der Kaiser-Wilhelm-Straße und ihrer bis in die Gegend von Bettlern geplanten Fortsetzung auf 42 bis 46 Mtr. in einen, alle anderen Verkehrsstraßen übertreffenden Vorrang gestellt. Daß diese Nord-Südstraße etwa zur Achse eines in dieser Richtung zu entwickelnden Bandes werden sollte, kommt nicht in Frage. Das Stadtgelände südlich der Umgebungsbahn hat aus den entwickelten Gründen der aktiven und passiven Abwehr keine Bauungszukunft. Eine breitest entwickelte Straße stößt hier südlich der alten Stadtgrenze ins Leere. Übernimmt aber dieser südlichste Abschnitt die Rolle einer Zubringerstraße, dann ist neben den schwersten Bedenken hinsichtlich ihrer geradezu forcierten Funktion als Verkehrsverdichterin für den Stadtkern die Frage gerechtfertigt, welchen Sinn hier eine die Breite der Reichsautobahn selbst verdoppelnden Anlage haben soll.

Lehrreich ist in dieser Hinsicht z. B. der Anschlußbau der Stadt Köln, wo der hier bei uns gemachte Planungsfehler sehr bewußt vermieden wurde. „Die gegebenen Verhältnisse gestatten es nicht, den Anschluß in senkrechter Richtung zu der vorbeiziehenden rechtsrheinischen Autobahn zu suchen. Es würde auch dieser neue Verkehr wiederum unmittelbar in den überlasteten Stadtmittel-

punkt und auf die beiden überlasteten inneren Rheinbrücken geleitet werden. Die Aufgabe war, sowohl den von Norden wie den von Süden kommenden Verkehr der rechtsrheinischen Autobahn in s c h r ä g e r Richtung abzufangen und . . . so zum linksrheinischen Köln zu führen, daß er von vornherein sich mit Hilfe der bereits bestehenden großen Verteilerringe verteilen kann, ohne die enge Innenstadt berühren zu müssen" ¹⁾).

Daß in Köln die Gesamtbreite dieser anbaufrei durchgeführten Zubringer von der vielleicht am lebhaftesten aller deutschen Reichsautobahnen frequentierten Straßen auf 20 Mtr. beschränkt ist, wird zur besseren Beurteilung der oben monierten Sachlage in Breslau hervorgehoben.

3. Der Umbau des Stadtkörpers.

Die Zukunft der Stadterweiterung von Breslau liegt zum bedeutendsten Teil in ihrem Westen, in dem Raum zwischen Deutsch-Lissa und dem Kern. Die Erschließung und Eingemeindung der Gebiete westlich der Weistritz und zu beiden Seiten der Ohlemündung gehört zur ersten Vervollständigung des Stadtgeländes, das in einer durchschnittlichen bebauten Breite von 6 bis 7 km den Oderlauf von Treschen bis zum Trautensee begleitet. Der Flughafen liegt im Schnittpunkt der beiden Diagonalen des langgezogenen unregelmäßigen Rechtecks.

Die Richtung der Bandstadtachse wird durch die des Oderlaufes festgelegt. Wie die mittelalterliche Gemeinde aus dem Pulsschlag des Stromes ihre Lebensfähigkeit gezogen hat, so wird auch in aller Zukunft der kraftspendende Flußlauf das Rückgrat des angelagerten Stadtkörpers bleiben. Der Sinn der gewählten Südost-Nordwest-Achse ist ein aus natürlichen Entwicklungsbedingungen geschöpfter.

Erst durch die systematische Ausnutzung und Planung des gegen Deutsch-Lissa gelegenen freien Stadtraumes erhält die Eingemeindungstat von 1928 ihren eigentlichen Sinn und ihre Bedeutung. Der damals erfolgten Wahl des *B a n d e s*, als welches sich das Eingemeindungsgebiet nach einigen Abstrichen präsentiert, lag anscheinend eine höhere Einsicht, auf jeden Fall ein instinktiv richtiges Handeln zugrunde, dessen reale Tragweite kaum erkannt und noch viel weniger den höheren Zwecken der Bevölkerungssicherung dienstbar gemacht wurde. Die Einteilung des etwa 26 km langen Bandes in fünf nicht ganz regelmäßige und gleiche Vierecke (Quartiere) mit den Zentren (1) Brodkau, (2) Altstadt, (3) Flughafen, (4) Goldschmieden und (5) Lissa ergibt eine der mittelalterlichen zentralisierten Lagerung der vier Stadtviertel entgegengesetzte Anordnung der *R e i h u n g*.

Die systematische Neuordnung des Hauptstraßennetzes, insbesondere der beiden ersten die gesamte Bandstadt der Länge nach verbindenden *H a u p t s t r a ß e n*

¹⁾ Stadtbaurat Wilhelm Arntz in „Die Straße“ 1936, S. 265.

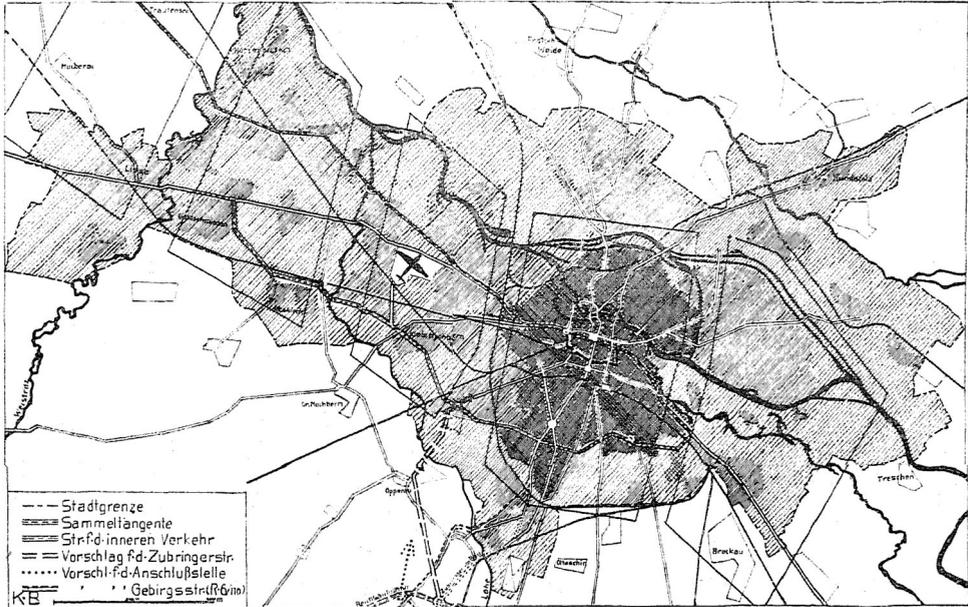


Abb. Breslau mit seinem eingemeindeten Gebiet in gegebener, durch die vorgeschlagene Viertelseinteilung verschmälerte Bandform. Die geschlossen bebauten Altstadt in gekreuzter Schraffierung.

für den inneren und den Fernverkehr, stößt auf die einzurechnende Schwierigkeit, daß die in das Band übernommene Stern- oder Altstadt mit ihrer durchweg geschlossenen Bebauung und ihren ausnahmslos ungeeigneten Ost-Westverbindungen zu berücksichtigen ist. Wählt man z. B. den einzig brauchbaren Straßenzug der Kürassier- und Kirschallee, so fällt an seinem Westende auf, daß er gegen ein Fabrikgrundstück und am Ostende gegen einen Friedhof stößt bzw. gassenartig nach der Göringstraße verläuft. Hier ist eine seiner Durchschnittsbreite von 40 m entsprechende Fortsetzung bis nach der Ohlauer Chaussee über die Göring- und Schönstraße oder noch besser südlich in Richtung Helmutstraße zu schaffen, während das Westende der Kürassierstraße jenseits des Georg Ropp-Plazes nördlich abzubiegen und über die Gräbschener Straße hinweg in die noch unbebaute Klein-Mochberner Straße zu führen ist. Das hieße eine großzügige Fernverkehrslinie mit geringen Mitteln von Klein Mochbern bis in die Ohlauer Chaussee (Oppelner Straße) bei Tschansch führen. Eine westliche Fortsetzung der Kürassierstraße auf Groß Mochbern zu, worauf ihr Verlauf zu weisen scheint, liegt außerhalb der städtischen Interessensphäre.

Diese Teilplanung habe ich aus erkennbaren Gründen vorweggenommen. Sie stellt einen Abschnitt der notwendigen Ost-West-Verbindung unter Umgehung des Stadtkernes für die Reichsstraße 5 für jeden Fall vor, auch wenn das Bandstadtprojekt keine Verwirklichung erlebt. Eine Querverbindung (besonders für Lastwagen) von der Kaiser-Wilhelm-Straße nach dem Westen in

Richtung des Flughafens dürfte unter feinen Umständen über den ästhetisch edleren Zwecken vorbehaltenen Hindenburgplatz und die nördliche Hohenzollernstraße durch engeft bebaute Stadtviertel gesucht werden.

In den noch fast gar nicht besiedelten westlichen Bandstadtvierteln 4 und 5 wird die Aufgabenlösung erheblich einfacher. Unter der wirtschaftlich gebotenen Anlehnung an vorhandene Weganlagen bietet sich die noch nicht randbebaute, von der Frankfurter Chaussee in der Flughafennähe nach Nordwesten führende Abzweigung, die Wilxener Straße, als zentrales inneres Verkehrsband. Der Ausgestaltung einer inneren Verkehrsstraße mit breiten Grün- und Waldstreifen sind in diesem Abschnitt keine Schranken gesetzt.

Für den Ausfallverkehr nach Westen in Richtung Neumarkt-Liegnitz bleibt der westlich des Flughafens liegende Abschnitt der Frankfurter Chaussee vorbehalten. Obwohl, oder vielmehr da er als Teil der Reichsstraße 5 durch die Reichsautobahn erheblich entlastet ist, könnte er als westlichster Teil einer das Band längs durchquerenden Fernverkehrsstraße herangezogen werden. Östlich von Goldschmieden muß ihr Anschluß über Klein-Mochbern an die Kürassierstraße und weiterhin, wie bereits dargelegt, an die Ohlauer Chaussee bei Tschansch gesucht werden. Auf diese Weise wird der Verkehr der Reichsstraße 5, die heute noch den Stadtkern durchschneidet, in großzügiger gestreckter Linienführung südlich um die Altstadt geleitet.

Die so gewonnene Fernverkehrsstraße der Bandstadt, organisch aus der sie in ihrer ganzen Länge durchquerenden und südlich um die Altstadt führenden Reichsstraße 5 gewonnen, übernimmt die Funktion der an das aufzulösende dichtbebaute Kreisgebilde gelegten *Sammel tangente*, die in Abständen die Ausfallstraßen nach Striegau, Canth, Schweidnitz-Glaz und Strehlen einerseits und nach den östlichen Grenzstädten andererseits entsendet.

Im östlichsten Bandstadtviertel 1 mit relativ geringster Entwicklungszukunft und Bevölkerungsdichte mögen die beiden Hauptwege des inneren und Fernverkehrs in der einzigen Straße, der Ohlauer Chaussee, zusammenfallen.

Die Einordnung der Hauptverbindungen von Norden nach Süden ergibt sich zunächst aus der neuen Gliederung in Viertel. Die sie trennenden unbebauten Grünstreifen enthalten, möglichst an beiden Rändern (Flußufern), Hauptquerstraßen. Zwischen den westlichen Quartieren 3, 4 und 5 werden die zu beiden Seiten der Lohe- und Weistritzmündungen geführten bzw. gelassenen Grünflächen von ihnen gesäumt, zwischen den Quartieren 1, 2 und 3 sind entsprechend gestaltete und von der Bebauung freibleibende bzw. freizumachende Abgrenzungstreifen mit eingeordneten durchgehenden Nord-Südstraßen zu schaffen.

Jede möglichste *Tarnung* dieses weitmaschigen Hauptverkehrsnetzes durch gebrochene ablenkende Linienführungen, die sich auch auf die örtlichen Fixierungen der Oderbrücken erstrecken, und durch gärtnerische Hilfsmaßnahmen ge-

hört zu den grundsätzlich zu beobachtenden Mitteln der Sicherung. Diesem Leitgedanken entsprechend wie auch aus anderen z. T. wirtschaftlichen Gründen bleiben die O d e r u f e r im gesamten Stadtbandgebiet in einer beträchtlichen Tiefe von jeder Bebauung frei und im natürlichen Schmucke ihres Busch- und Baumbestandes. Die Wasserstraße ist also vom luftschutzes-technischen Standpunkt aus wie jede der Hauptverkehrsadern zu behandeln. Der Ausnutzung des den Flußlauf säumenden Wald- und Wiefengeländes für Sportzwecke, Bäder, Freilichtbühnen, Thingplätzen usw. sind keine anderen Schranken als durch die Rücksicht auf Hafen- und Verkehrsanlagen gesetzt.

Der Gesamtlösung der anzustrebenden Bandstadtplanung gemäß verschiebt sich die Einlagerung der Z u b r i n g e r s t r a ß e. Anschlußstelle der Reichsautobahn und Zubringerstraße stehen in engstem Zusammenhange mit der Stadtmitte, welche eben nicht mehr der überlastete und enge- st bebauete Stadtkern bzw. sein Markt- platz, sondern die Mitte des gesamten S t a d t g e l ä n d e s, hier im besonderen die die Bandstadt in ihrer ganzen Länge durchziehende Hauptverkehrs- linie ist. Der Schnittpunkt der Zubringerstraße mit der Sammeltangente muß hier also in Richtung Flughafen zu legen sein.

Eine ihrem Wesen entsprechend von jeder Randbebauung freie und den Verkehr von dem Stadtkern abziehende Zubringerstraße kann - im Gegensatz zu der augenblicklich von der Stadtverwaltung verfolgten Lösung - von der bei Bettlern eingerichteten Anschlußstelle nur in nordwestlicher Richtung durch freies Gelände unter Umgehung des Dorfes Opperau und Benutzung des südlichen Abschnittes der noch nicht randbebauten Gräbschener Straße bis zur Mündung in die Kürassierstraße, d. h. in die Sammeltangente, und weiterhin über Klein-Mochbern bis zum Flughafen vorstoßen. Richtiger läge die Anschlußstelle westlich von der nach Schweidnitz führenden Gebirgsstraße (Reichsstraßen 6 und 116), um deren starken Verkehr nicht zu behindern.

Für gegenwärtige Verkehrsvermittlungen von der Zubringerstraße nach der Altstadt stehen Kürassier-, Gräbschener- und Striegauer Straße zur Verfügung. In Verbindung mit der dem Fernverkehr dienenden Sammeltangente übernimmt dann eine von allen Inkonsequenzen der vermehrten Altstadtbelastung und gefahrenbringenden Randbebauung freie Zubringerstraße die luftschutzes-technisch einwandfreie Funktion des Anschlusses der Reichsautobahn an den umzu- lagernden Stadtverkehr.

Luftschutzes-technisch wünschenswerte Orientierung der Wohnstraßen nach Sonnen- bestrahlung und Hauptwindrichtungen ist Bedingung bei der Aufteilung des Bau- terrains.

Die Einordnung der Industriezone erhält ihre bestimmenden Faktoren aus der Lage zu Fluß und Eisenbahn, aus der Gegebenheit der einzubeziehenden bereits fest gelagerten Großindustrie, aus der Bedingung des Vorkommens und der An- fuhr der Rohstoffe, aus der Berücksichtigung der Hauptwindrichtung usw. Isolierung in Einzelabschnitten und waldmäßige Tarnung sind zwangsmäßige

Begleitmaßnahmen, desgleichen örtliche Angliederung der Siedlungen zugehöriger Arbeitskräfte.

Die zunächst nur als theoretisch möglich erscheinende Forderung nach einer agro-industriellen Verbundenheit im System der luftschutznisch gesicherten Großstadt läuft der Praxis und Ausführbarkeit keineswegs entgegen. Wir stehen hier vielmehr einer durchaus realen, in allen früheren Jahrhunderten landläufigen Lebens- und Berufsform gegenüber. Kaufmann und Handwerker der Stadt und Arbeiter der Wald- und Bergindustrie waren stets Selbstversorger. Die Ausdehnung dieser Lebenseinstellung zur Scholle auf den Angestellten und Beamten und Handwerker ist notwendige Angleichung und Endziel staatspolitischer und volkswirtschaftlicher Weisheit. Interessen der Volksgesundheit und Stadtsicherung stehen gleichmäßig auf dem Spiele. Die künftige Versorgung der Großstadt aus universell betriebener Garten- und Feldwirtschaft jeder einzelnen Familie gehört zu den Grundsätzen wehrpolitischer Ertüchtigung und völkischer Stärke. Den Degenerations- und Aussterbeerscheinungen der Stadtbevölkerung kann durch diese Verbundenheit mit der Scholle ein kräftiger Kiegel vorgeschoben werden.

Ausführungen an dieser Stelle über die Verteilung, Anordnung und Gliederung der einzelnen Zonen verbieten sich zunächst. Systeme dafür sind in großer Zahl entwickelt worden. (Vgl. Zusammenstellung bei S. Schoßberger, Bautechn. Luftschutz S. 238 f.)

Dagegen sind noch einige grundsätzliche Bemerkungen über notwendige Maßnahmen organisatorischer Art am Platz.

Die Vervollständigung der luftschutznischen Unabhängigkeit durch dezentralisierte, an verschiedenen Punkten, d. h. möglichst in jedem der Stadtbandviertel eingefügte Gas- und Wasserwerke, ergibt für Breslau eine reichlich neue Situation. Die Versorgung von den einzigen Stellen Dürrgoy und Pirscham steht auf dem Niveau der überwundenen Sternstadtformung. Gerade auf diesem Gebiete können sich Betriebsstörungen oder Stilllegungen durch luftfeindliche Vorstöße zu Katastrophen auswirken, vor allem auch bei dem ernstesten Kapitel Brandbekämpfung. Die Gas- und Wasserwerke von Lissa und Goldschmieden sind Versorgungszellen für ihre Quartiere und als solche auszubauen. Eine Neugründung wird für den östlich davon gelegenen Abschnitt Flughafen notwendig. Die alte Sternstadt mag sich mit Dürrgoy und Pirscham abfinden. Das Brockauer Viertel hat seine eigenen Werke zu entwickeln.

Eine entsprechende Verteilung des Feuerlösch- und Rettungswesens ergibt sich als selbstverständliche Maßnahme.

Dem örtlichen Streben der Bandstadtviertel nach Absakerleichterung für Kleinhandel und Kleingewerbe ist durch Einrichtung von Marktplätzen in allen Quartieren Rechnung zu tragen.

4. Wege zur Durchführung des Umbaues.

Die außerordentliche Schwierigkeit der totalen und allseitig befriedigenden Umsiedlung und Umgruppierung einer städtischen Halbmillionenbevölkerung verlangt entsprechend ausgezeichnete und temperamentvolle Köpfe, um dem Problem der radikalen Neuplanung fest ins Auge zu sehen und seine Bewältigung mit dem Schwung menschenfreundlicher und verantwortungsvoller Gesinnung in Angriff zu nehmen. Dem unentwegten Beginnen werden Reichsmittel, hier an passendster Stelle eingesetzt, kaum versagt bleiben.

Der starre Weg zur Bewältigung der Aufgabe führt über die beiden Hilfsmittel konsequentester Passivität gegenüber dem Objekt Altstadt einerseits und regster Aktivität in der Neuplanung und zwangsfreien Überführung der zusammengepferchten Bevölkerung in die aufgelockert bebauten Bandstadtviertel andererseits. Zwischen beiden Extremen liegt kein Mittelweg und Kompromiß. Aus der Summe der Erwägungen einer praktischen Durchführbarkeit ergeben sich gewisse Richtlinien für die Handhabung und Beschleunigung des Umformungsprozesses.

Der leitende Gedanke der wirksamen, ohne äußeren Zwang und ohne finanzielle Sonderbelastung zu ermöglichenden Durchführung der Umquartierung eines ersten Teiles der Bevölkerung in das Neuland kann nur derjenige einer energischen Verlegung einer Reihe von öffentlichen Dienststellen und Behörden sowie aller kulturell, zivilisatorisch und erzieherisch bedeutsamen Anstalten und Institute sein. Er verfolgt auf diese Weise eine Politik der Verpflanzung der Beamten und Angestellten und ihres gesamten Familienbestandes einschließlich der davon abhängigen Interessentenmasse von Benutzern, Handwerkern, Kaufleuten, Gastwirten usw. Der zahlenmäßige Umfang des ersten Teiles dieser anzubahnenden Bevölkerungsumlegung ist nach Zehntausenden berechenbar.

Die Auswahl der ersten Verlegungsobjekte richtet sich nach deren Stadium des akuten Raumbedürfnisses. Öffentliche Dienststellen, deren bestehende Raumnot zur Unterbringung in neuen Gebäuden drängt, gehen als Pioniere in das städtische Kolonisationsgebiet voran.

Für unsere Universität mitsamt ihren Instituten steht eine unumgängliche Erneuerung ihrer räumlichen und örtlichen Verhältnisse heute mehr denn je aus. Das dickwandige, barock-repräsentative Hauptgebäude des Jesuitenkollegs in engster Häuserumklammerung hat die Eignung für modernen Hochschulbetrieb längst eingebüßt. Zeit und Erziehungstendenz verlangen Unterbringung von Lehrern und Studierenden in Sonne, Luft, Wassernähe, grünender Natur und Sportgeländeumgebung. Die Wohnungsnachfrage durch Studierende, Dozenten und Beamte läßt weitere Häuserzeilen in der Nachbarschaft der neuen Hochschule emporkwachsen.

Mit der Universität zieht die Staatsbibliothek in den natürlichen Schutz hinaus. Der Zwang zur Ersetzung des altersgrauen, auf der dichtbevölkerten

Insel von der Luft her entsprechend bedrohten Klostergebäudes durch einen Neubau ist seit geraumer Zeit anerkannt.

Die zunehmende Raumnot des Staatsarchives bringt die Aufgabe seines Standortwechsels näher. Seine Abdrängung in luftschutztechnisch gesicherte Umgebung und seine Unterbringung in bombensicheren Gebäuden entspricht der Wichtigkeit des ihm anvertrauten Inhaltes.

Das ist nur eine Auswahl staatlicher Institute. Das Bedürfnis nach mitzuführenden höheren Schulen, in erster Linie von solchen, die verlagerungsbedürftig sind, stellt sich im Gefolge ein. Wenn Erwägungen einer Wiedereröffnung der staatlichen Kunstakademie zur Reife gelangen, dann ist ihre Verpflanzung in das garten- und waldmächtige Stadtgebiet eine ziemliche Selbstverständlichkeit.

Aus dem Umkreis der städtischen Umquartierungsobjekte drängt als erstes zu einer zweckmäßigen Unterbringung das der Kunstgewerbeschule. Ihr jetziges Domizil sind würde- und stimmungslose Mietskasernen im häßlichsten Häusergewühl am Rande der Stadtkernes. Ihren Schrei nach Luft und Licht, Raumadel und Umgebungsfreiheit und Schönheit haben wir oft genug vernommen. Die Erfüllung zielt auf ihre Unterbringung im anregenden Hain eines äußeren Stadtbandviertels.

Auch das städtische Kunstgewerbemuseum stellt sich als siecher, an mangelnder Raumgröße und Eignung kränkelnder Anwärter ein. Seit einem halben Jahrhundert in einem Bürogebäude in der Graupenstraße verstaubt harren seine für die heimische Kulturgeschichte unendlich wertvollen Schätze der Erlösung und Schaustellung in einem normalen Museumsgebäude.

Daß die große, für die Geschichte des deutschen Ostens unersetzlich wichtige prähistorische Abteilung aus den Noträumen und Kellern des ehemaligen königl. Schlosses den anderen Sammlungen in ein entsprechend gesichertes Heim des Neulandes zu folgen hat, ergibt sich ohne weiteres. Besitz von Kulturgütern verpflichtet auch zu deren absolut ungefährdeter Unterbringung.

Das Stadttarchiv mit seinem Urkundenbestand, ebenfalls dicht am Marktplatz unverantwortlich in ein Reihenhaus eingepreßt und in erster Linie, sogar in Friedenszeiten, Gefahren ausgesetzt, verlangt kategorisch unverzügliche Umquartierung in einwandfrei geschützte Gebäude außerhalb der Altstadt.

Man könnte bei dieser Gelegenheit selbst eine Lösung der kränkelnden Theaterfrage anschließen, freilich nicht im Sinne des überlebten, dem nationalsozialistischen Volks- und Kulturempfinden wenig gemäßen Opern- und Schauspielhauses mit Pappkulissen und parfümierter Besucherdunstatmosphäre. Ortlichkeit der neuen Theaterkulturentwicklung ist die Freilichtbühne im Saum rauschender Eichen und harzduftender Nadelbäume, Trägerin gewaltigen Volkserlebens und heroischen Geistes. Jedem Bandstadtviertel eine Anlage, ein Freiraum, dem Volksfeiertag gewidmet. Für salonmäßige Theatergelüste reichen die Spielhäuser der sterbenden Altstadt für Jahrzehnte aus.

Finanzierungsfragen hinsichtlich der Anlegung der ersten und wichtigsten Haupt- und Fernverkehrsstraßen im neuen Gesamtplan zu erörtern, steht dem Zweck dieser Ausführungen fern. Außerordentliche Zuwendungen von Seiten des Reiches müssen erreichbar sein.

Daß Mittel auch von der Stadtverwaltung aus Ersparnissen flüssig gemacht werden können, welche aus der Umkehr von unhaltbaren und mit dem luftschutzes-technischen Standpunkt unverträglichen Aufwendungen erzielbar sind, dürfte aus allen Erörterungen deutlich sein.

Ersparnisse müssen aus der Abwendung von der seit Jahrzehnten verfolgten unfruchtbaren Verkehrspolitik mit ihren Straßenerweiterungen und Durchbrüchen in der Altstadt erwachsen. Der gesamte Stadtkern, der seinem mittelalterlichen Charakter entsprechend nur als Fußgängerstadt und nicht als zentraler Schnittpunkt von Straßenbahnen, viel weniger von Fernverkehrslinien für den Kraftwagen benutzbar ist, beweist in jeder einzelnen seiner 5 bis 12 m breiten Straßen die absolute Uneignung für den Schnellverkehr. Alle Projekte, die den bereits seit Jahren und Jahrzehnten eingeleiteten Verbreiterungen sämtlicher Nord-Süd- und Ost-West-Hauptstraßen und der zugehörigen Brücken gelten, sind tunlichst abzusetzen und die Ersparnisse dem Ausbau der Hauptverkehrswege der zu erschließenden Bandstadt zuzuführen.

Das gesamte Stadtgebiet einschließlich des Eingemeindungsgeländes benötigt seiner Lagerung entsprechend eine klare Führung und Entwicklung von parallel zur Oder verlaufenden Ost-West-Hauptverkehrsstraßen. In der zur Zeit zu beobachtenden Ausbauförderung einer luftschutzes- wie verkehrstechnisch unerwünschten und übertrieben ausgedehnten Nord-Süd-Achse liegt geradezu ein städtebaulich tragisches Moment. Daher die alle kulturelle und sichernde Fürsorge der Stadt unnötig lähmenden Ausgaben für Erbreiterung und Ausbau der Kaiser-Wilhelm- nebst Zubringerstraße auf eine Breite von 42 bis 46 m - 24 bis 30 m würden für die letztere reichlichst genügen - mit allen ihren beträchtlichen Nebenkosten²⁾ ohne weiteres der Umsiedlung und Sicherung der Bevölkerung zugute kommen könnten.

5. Altstadtanierung oder Altstadtauflösung?

Seit Jahrzehnten hat sich das Interesse der Städtebauer in erstarkendem Umfange der Verbesserung der Wohnungs- und Verkehrsverhältnisse der in die neuzeitlichen Stadtgebilde eingelagerten primären Teile zugewandt. Maßgebendes Charakteristikum des von der Sanierungsfürsorge erfaßten Altstadtbezirks ist dessen mittelalterliches oder nachmittelalterliches Planungsgepräge für Fußgänger- und Gespannverkehr mit Häufung von Wohnzellen auf kleinster Bebauungsfläche. Bei notwendiger Berücksichtigung architektonisch wertvoller alter

²⁾ Vgl. Bimler, Planungsbruch der Großstadt Breslau. Breslau 1936.

Häuser und Häuserreihen kann die Lösung der Aufgabe an Schwierigkeit gewinnen, zumal wenn hier die Denkmalspflege mit unnötigen oder abwegigen Verkehrsproblemen belastet wird.

Für Städte, die vorläufig noch außerhalb der ersten Luftgefahrenzonen liegen, mag die Verfolgung des Sanierungsgedankens in hergebrachter Auffassung noch Sinn und Bedeutung haben.

Für Breslau und eine Reihe schlesischer Mittelstädte hat sich seit der rapiden Entwicklung der Luftwaffe und infolge der gesteigerten Aktivität der Nachbarstaaten in der Organisierung des Luftkrieges die Problemstellung erheblich geändert. Die unter dem Druck wachsender Gefährdung sich vollziehende Verschiebung städtebaulicher Ziele mit ihren energischen Hinweisen auf das gesicherte Gelände mit aufgelockerter Bebauung im eingemeindeten Bandgebiet hat die Sanierungsfrage bei uns zu einer überflüssigen Sorge gemacht.

Es kann sich nicht mehr um kostspielige Straßenverbreiterungen, kaum zu bezahlende Durchbrüche und Vernichtung historisch und architektonisch wertvoller Gebäude handeln, um Maßnahmen, die an dem Stand der gerade auszumerkenden mittelalterlichen Zentralisierung und Verdichtung der Bevölkerung gar nicht zu rütteln vermögen, und welche die für die dringenderen Aufgabenbewältigungen der Neuplanung und zwangslosen Evakuierung notwendigen öffentlichen Gelder ihrer wichtigeren Bestimmung entziehen.

„Altstadtsanierung“ ist für Städte in ersten Gefahrenzonen ein vom Standpunkt des Luftschutzes gesehen überwundener Begriff, dessen Unsachlichkeit im Zwiespalt der Stellungnahme für das neue Ziel wahren Volksschutzes bei starren Festhalten an überkommenen Wohnstadtformen nicht erkannt wird. In dem Zustand unüberwindbarer Scheu vor gewissen Unbequemlichkeiten überwiegen unangebrachte Rücksichtnahme auf äußere Repräsentationsgelüste im Wettlauf der Großstädte und Angst vor wirtschaftlichen Schwierigkeiten, die aus der geforderten Ausschaltung eines zum Geschäftszentrum entwickelten Stadtkernes erwachsen könnten.

Mit Motivierungen so oberflächlicher Gesinnung wäre dem anvertrauten Wohl und Wehe einer in den Stadtkern verdamnten Einwohnerschaft durchaus nicht gedient. Es gehören Kurzsichtigkeit und wenig guter Wille dazu, das Problem der **Altstadtauflösung** nicht von der Seite anzufassen, die ihren Vollzug zu einem luftschutzesmäßig wirksamen machen muß. Auch hier handelt es sich um unverzüglich einzuleitende Maßnahmen mit einem Durchführungsbereich auf lange Sicht.

Ein städtebaulicher Programmpunkt für Breslau heißt also **Altstadtauflösung**, d. h. rücksichtslose Auflockerung auch dieses Gebietes durch allmähliche Ausmerzungen aller nicht erhaltenswerten Gebäude und Abstoßung der Bewohner in die Bandstadtviertel. Man kann wohl dieses Verfahren gegen die Altstadt (in weiterem Sinne) als Boykott bezeichnen. Tatsächlich müssen alle städtischen Maßnahmen darauf hinzielen, den Auflösungsprozeß einzuleiten und konsequent

durchzuführen. Die eintretende Grundstücksentwertung wird den einzelnen Besitzer deshalb nicht treffen, weil dieser destruktive Vorgang meist ein Lebensalter überdauert. Für die Stadtverwaltung aber bedeutet er finanziell gegenüber dem steigenden Geländewert der noch brach liegenden Bandstadtstücke durchaus keine Einbuße.

Man könnte auch einen Boykott der Bürgerschaft gegen die Altstadt von dem utilitaristischen Standpunkt der luftschutzttechnisch notwendigen Dezentralisation aus organisieren und das kaufende Publikum stärker auf den Markt der einzelnen Stadtviertel verweisen, auch den Handel selbst zu stärkerem Ausbau der Filialen veranlassen, sofern er nicht schon durch die absplitternden Einkaufsbestrebungen der dezentralisierten Stadtviertel dazu genötigt wird. Volkswirtschaftliche und luftschutzttechnische Bestrebungen stehen in der Ausschaltung der Großabsatzbetriebe bei gleichmäßigerer Verteilung der Umsatzgewinne auf einen breiteren Kaufmannsstand nicht gegeneinander.

Hinsichtlich des Auflösungsprozesses können wir uns vorstellen, daß die City noch Jahrzehnte lang das Gepräge eines am Tage betriebsam erscheinenden Geschäftsviertels mit abends erwachender Reklamebeleuchtung wahr, ohne daß eine zahlenmäßig nennenswerte Bevölkerung ständig in ihr lebt. Die stufenweise zu erzielende Ausmerzung von unförmlichen Mietskasernen der Altstadt kommt dem Auflockerungsziel fortschreitend näher. Die Gewöhnung an grün- und gartenumfriedete Kirchen- und Klostergebäude und Bürgerhäuser, soweit sie erhaltenswert sind, stellt sich mit der Geschmacksumbildung im Gefolge der aufgelockerten Bauweise ein. Eine Annäherung des Stadtkernzustandes an Erscheinungsformen der ersten Stadthunderterte wird sich auswirken, wo die Gebäude noch sämtlich, jedes für sich isoliert und von Hofeinfahrt, Garten und Bäumen umgeben standen.

Von dieser Warte aus gesehen sind alle hier und anderwärts zu beobachtenden Wiederherstellungsversuche mit geschlossenen Häuserreihen bei Durchbrüchen und ausgeführten Entlastungsstraßen durchaus verwerflich. Dagegen ist eine vorübergehende Schließung mancher entstellender Lücken durch eingeschossige leichte Ladenbauten mit ungehemmter Brandbekämpfungsmöglichkeit aus ästhetischen Gründen geraten.

Die Auflockerung des Stadtkernes wird vor einer radikalen Neuorientierung des gesamten eingeschlossenen Fluß- und Inselsystems nicht haltmachen dürfen.

Von der Erwägung ausgehend, daß Elektrizitäts- und Mühlenwerke ihres Reiches ständige und motivierte Anziehungspunkte für feindliche Flugzeugangriffe darstellen und für die dort zusammengeballten Bewohner eine ausgeprägte Gefahrenquelle sind, ist an die restlose Entfernung der Kraftwerke aller Art aus diesem Bezirk zu denken.

Unter Berücksichtigung der durch die dortige Stromverästelung hervorgerufenen Wasserlaufszeichnung mit ihrer nächtlich verräterisch spiegelnden vorzüglichen Weisung für Fliegerüberfälle ist eine allmählich durchzuführende Ausmerzung der Oderinselgruppe einschließlich der Ohlemündung in Angriff zu nehmen.

Vom Standpunkt verbesserungsbedürftiger Straßenführungen über das vorhandene Inselfystem mit unüberbrückbaren Stauwehrabschnitten im Zuge der Schuhbrücke wie überhaupt sämtlicher Nord-Süd-Gassen und Straßen ist die Beseitigung der Wassersperren geboten. Die Stadtschönheit verliert durch die Trockenlegung der unsaubereren Wasserschmutzwinkel nichts. Der Charakter der Dominfel muß ihrer architektonisch=monumentalen Eigenart wegen durch Erhaltung von Wasserbecken an ihrer Süd- und Westseite gewahrt bleiben. In Zusammenfassung dieser tiefsten aller in die Struktur der Altstadt vorzunehmenden Eingriffe schlage ich die vollständige Umleitung der Oder, d. h. die Abriegelung des gesamten Oderarmes etwa westlich der Technischen Hochschule in der Art der im 19. Jahrhundert vorgenommenen Abtrennung und Zerlegung des Stadtgrabens in einzelne kurze Abschnitte vor. Eine ästhetisch wohlthuende Folge wird die Hebung manches durch Aufschüttungen des Geländes in den Boden versunkenen Monumentalgebäudes sein, z. B. der prachtvollen Kreuzkirche, der Universität u. a.

Daß durch die Trockenlegung des schmutzigen Oderarmes und Rückverlegung der Ohlemündung auch eine Ansumme für nicht einmal leistungsfähige Brückenbauten und ihre Unterhaltung gespart wird, mag einleuchten. Die Erleichterung des Nord-Südverkehrs und die Verschonung einer so denkmalswichtigen Passage wie der Sandstraße vor gewalttätigen und doch nutzlosen Verbreiterungsversuchen muß als städtebaulicher Fortschritt begrüßt werden.

Die Gewinnung von ausgedehnten Geländestücken für Grünanlagen und vor allem für die notwendigen Parkplätze kann nur als wohlthuende Folge der Flußverdrängung in Kauf genommen werden.

Der verkehrstechnischen Behandlung des mittelalterlichen Kernes als Fußgängerstadt entsprechend ist jeder Schnellverkehr grundsätzlich von ihm fernzuhalten. Die Großtankstelle am Ring muß darum verschwinden, auch weil sie vom ästhetisch=denkmalschützenden Standpunkt dort ein Fremdkörper ist. Die konsequente Handhabung des vorangestellten Grundsatzes darf vor der Ausschaltung des Straßenbahnbetriebes aus dem Stadtkern nicht haltmachen. Die Beibehaltung der einstigen Pferdebahnführung durch die Gassen ist vom Augenblick der Straßenbahnmotorisierung nicht mehr gerechtfertigt.

Die Ausdehnung der Verkehrsumlagerung begreift die Verlegung der Straßenbahnlinien und der Parkplätze aus dem Stadtkern an seine Peripherie in sich. Der Stadtgraben ist die in den Schnellverkehr tief einschneidende Grenze, in deren Nachbarschaft die notwendigsten Zufahrtslinien führen und geeignete Parkplätze eingerichtet werden, im Osten an der Feldstraße und am Lessingplatz, im Norden auf dem ehemaligen Odergelände, im Südwesten auf dem Schloßplatz, der als einziger und unbenutzter Raum innerhalb des Stadtkerngebietes die Verwendung dafür zuläßt bzw. verlangt.





BIBLIOTEKA GŁÓWNA

100261N/1