

Unterschiedliche Ideen werden erkennbar

Für die Systematisierung der Grundrißtypen war zunächst die Wohnflächenberechnung des Einzelhauses in Quadratmetern entscheidend. Unabhängig von der Bauphase lassen sich wesentliche Größenunterschiede feststellen, die zur Definition von neun Grundrißtypen geführt haben.

Es scheint, daß von Beginn der Planung an mit einem bestimmten Fundus von Grundrißtypen experimentiert und gebaut worden ist und sich im Laufe der Zeit Vorzugslösungen herauskristallisierten. Ein weiterer Gesichtspunkt für die Unterscheidung der Typen war die Grundrißgestaltung. Je nach Hausbreite und -größe gibt es im Erdgeschoß drei verschiedenartige Lösungen:

In der sparsamen Lösung der Reihenhausezeilen mit dem Eingang von der Straßenseite ist das untere Treppengestänge gleichzeitig Windfang und Erschließung für das ganze Haus (Typ 44, Typ 55, Typ 58).

In den größeren Lösung der Reihenhausezeilen sind die Eingänge zwar ebenfalls von der Straßenseite aus begehbar, es gibt aber parallel zum Treppenlauf einen Verteiler- und Erschließungsflur im Haus (Typ 59, Typ 72, Typ 90).

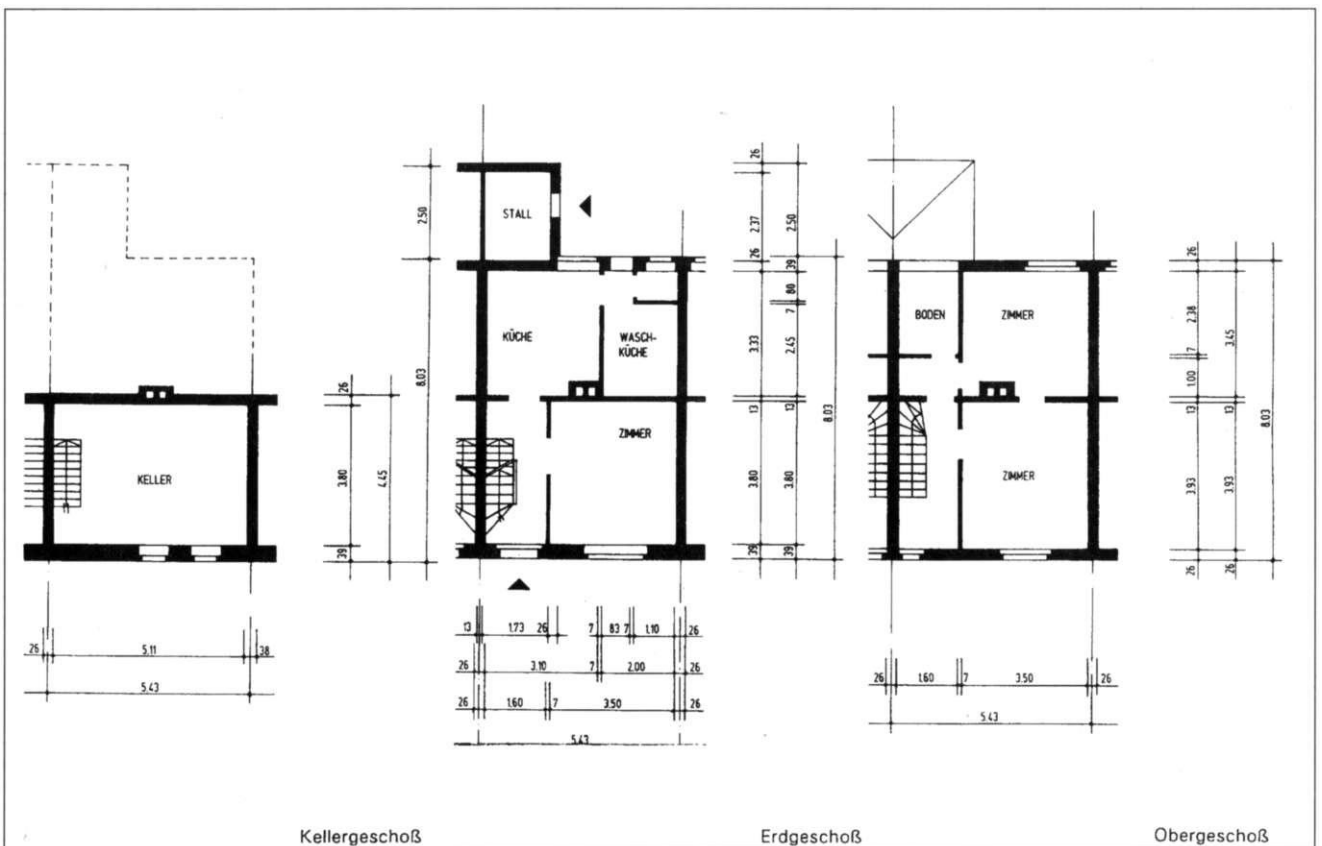
Die Endhäuser mit ihren meist giebelseitigen Eingängen sind auch aufgrund der erheblichen Größenunterschiede zu den Reihenhäusern in der Zeile als separate Typen erfaßt (Typ 57, Typ 68).

Weitere Unterschiede gibt es in der Organisation der Kellergrundrisse. So sind beispielsweise die zwei Haustypen am Verlorenen Grundstein (Typ 52, Typ 59) nur zur Hälfte unterkellert. Alle anderen Grundrißtypen sind vollunterkellert. Neben üblichen Kellerräumen sind hier das WC und die Waschküche untergebracht.

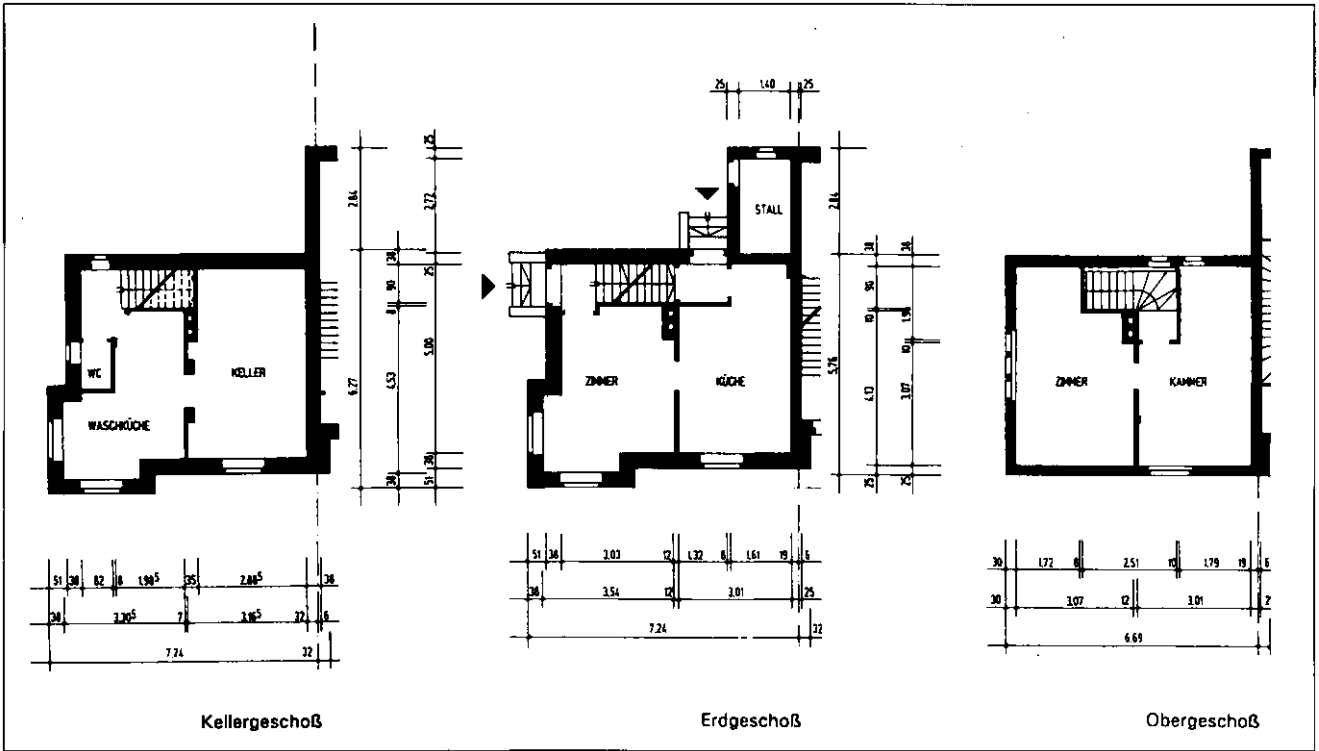
Die Obergeschoßgrundrisse sind aufgrund der Hausbreite und der Baukörperarchitektur unterschiedlich gestaltet. In der Regel weisen die Satteldachhäuser im Obergeschoß zwei Zimmer oder ein Zimmer und eine Kammer auf (Typ 52, Typ 55, Typ 58).

Eine Ausnahme bilden die Giebelhäuser der ersten Bauphase vom Typ 44. Sie besitzen neben den beiden Zimmern zwei traufseitige Abseitenräume. Die Belichtung der Zimmer erfolgt durch giebelseitige Fenster.

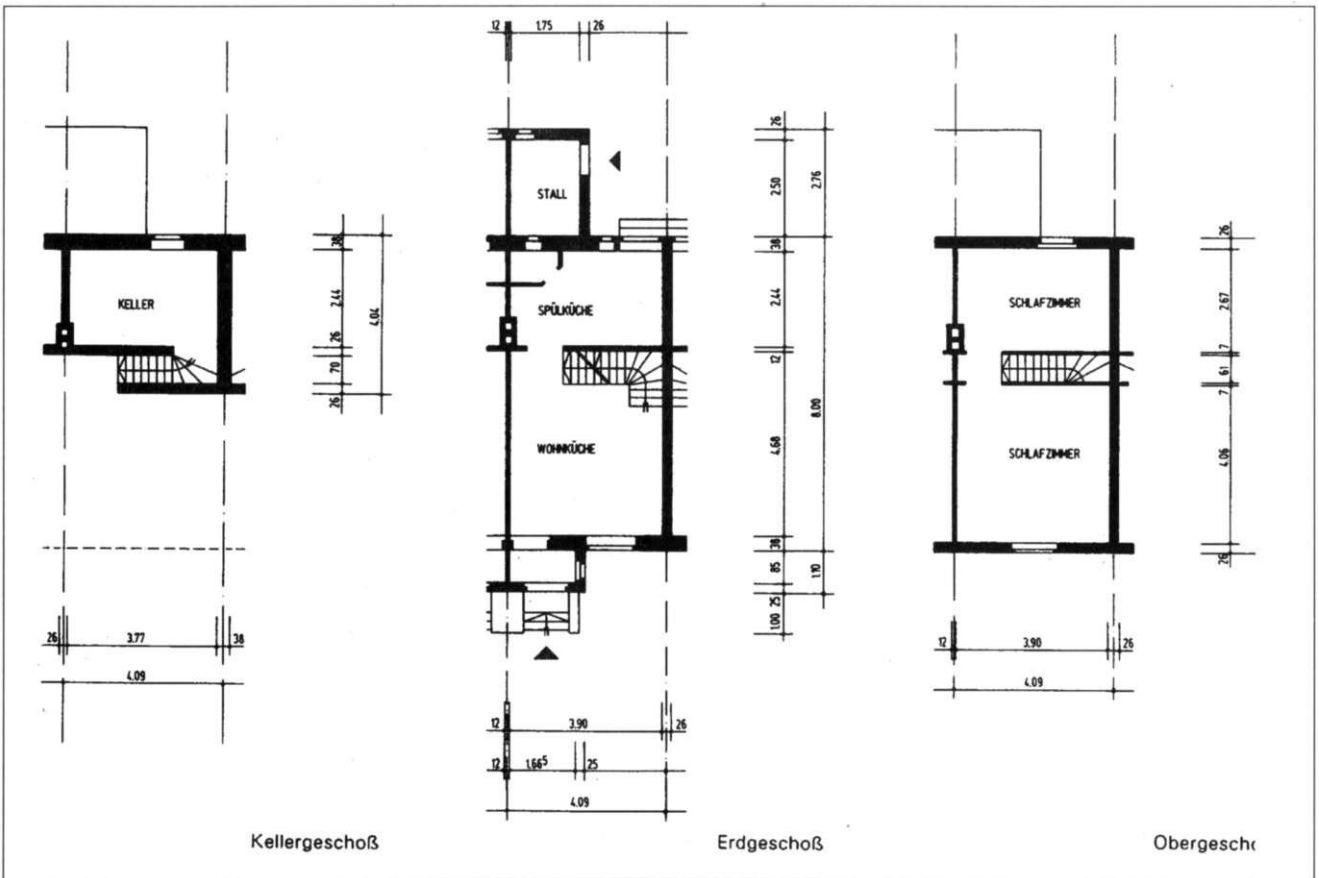
Bei den größeren Haustypen sind im Obergeschoß zwei Zimmer und eine Kammer (Typ 59, Typ 68, Typ 72) oder drei Zimmer und eine Kammer (Typ 90) angeordnet.



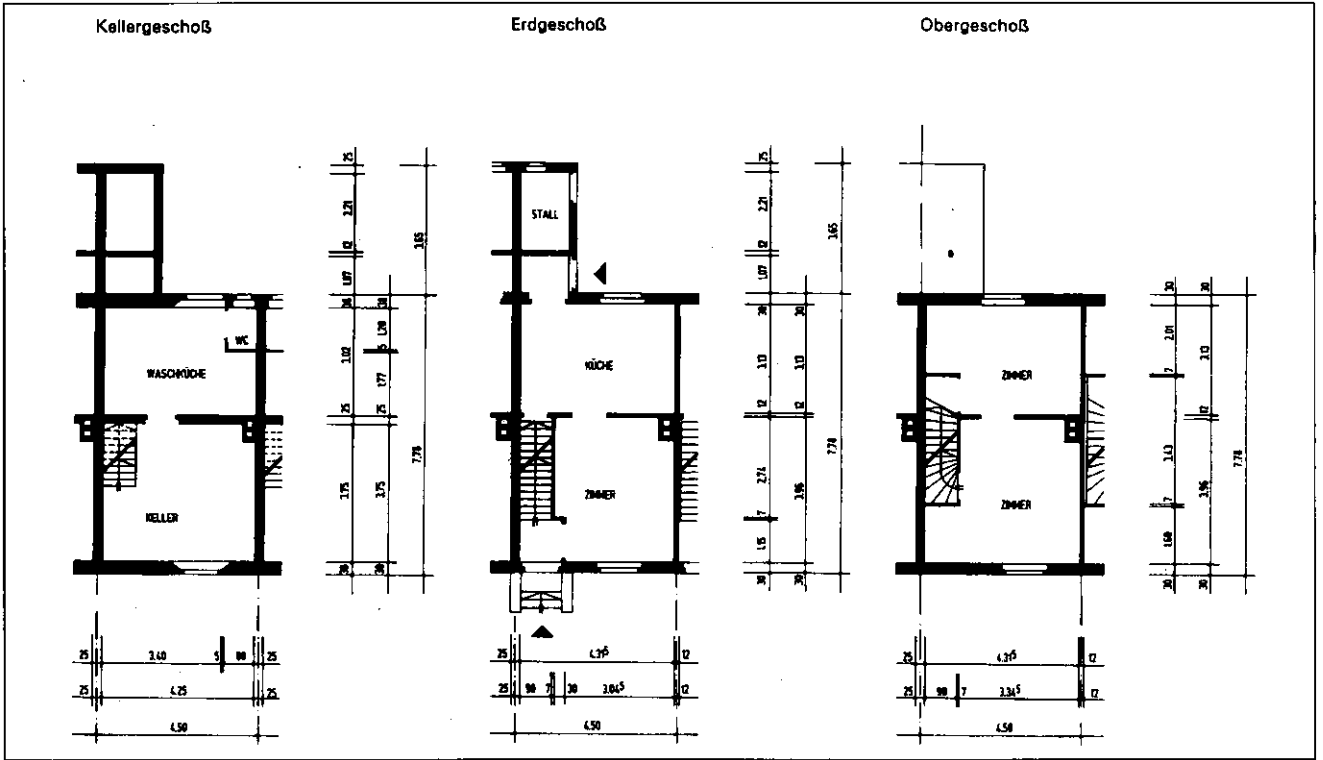
Grundriß-Typ 59.



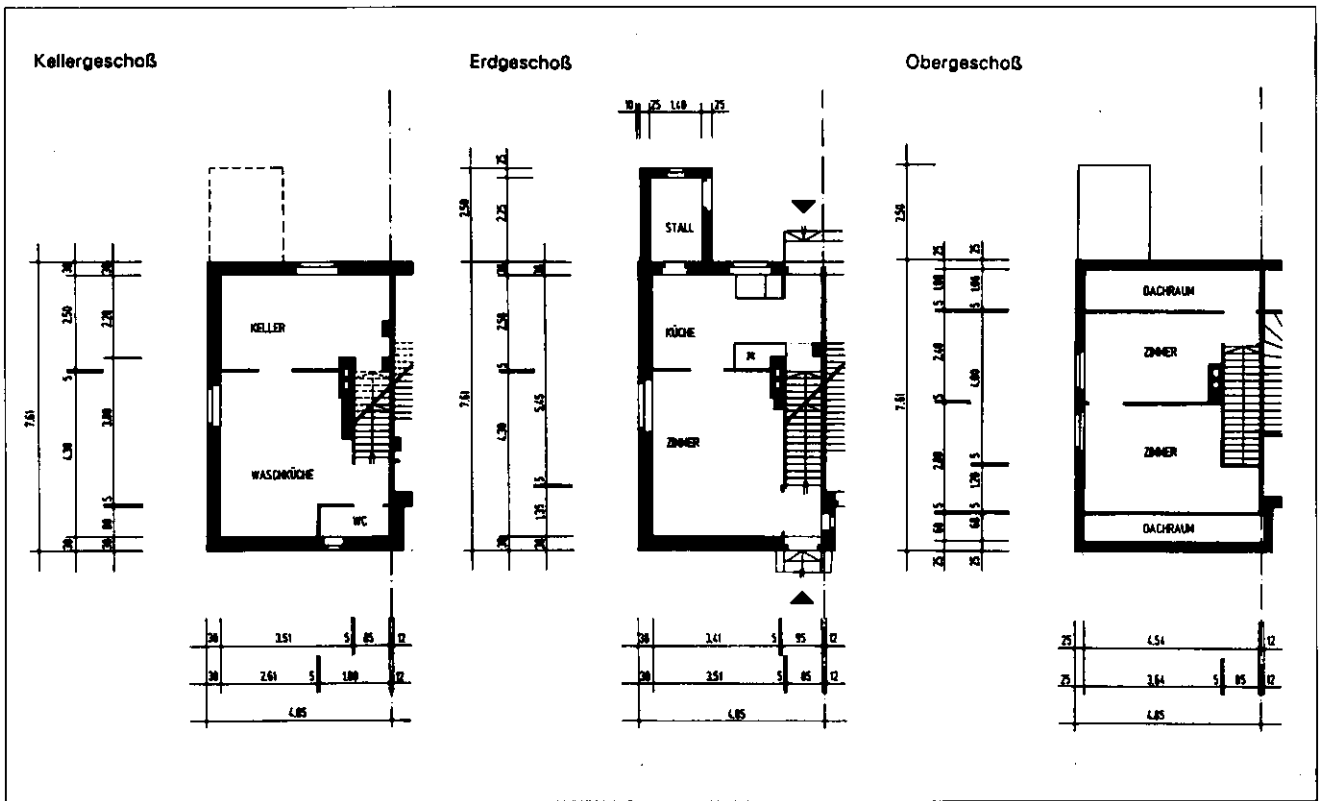
Grundriß-Typ 57.



Grundriß-Typ 52.



Grundriß-Typ 58.



Grundriß-Typ 44.

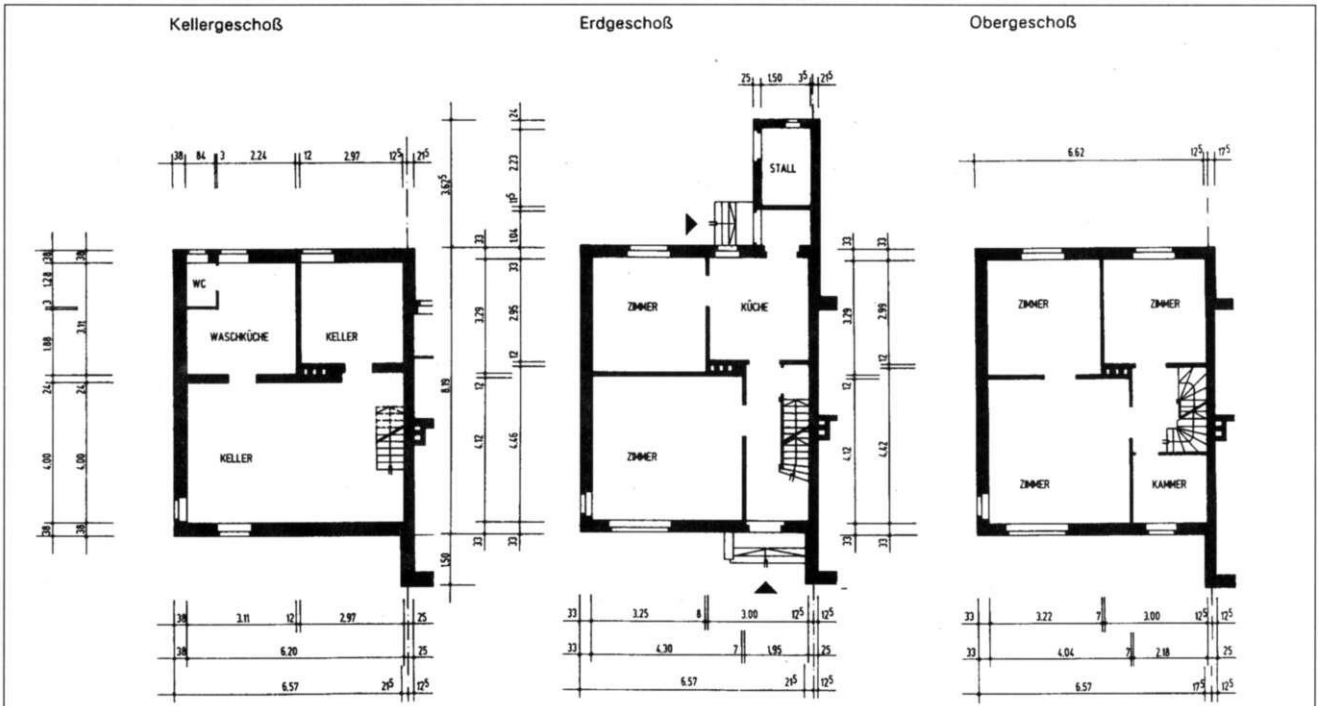
Die Dachgeschosse sind in einigen Fällen in Abhängigkeit von der Baukörperarchitektur gestaltet. Bei verschiedenen Grundrißtypen mit Satteldach sind sie lediglich als Spitzböden ausgeprägt. In der Regel sind die Dachgeschosse bei Sattel- und Flachdachhäusern vollflächig ausgebildet. Sie sind im Ursprung baukonstruktiv so ausgebildet, daß eine Nutzung zu Wohnzwecken nicht möglich ist.

Für das Gebiet der „Gartenstadt - Kolonie Reform“ ist notwendiger Weise vor Erarbeitung von Erweiterungskonzepten für die Grundrißstruktur die Typologie der Grundrisse zu konkretisieren und für den gesamten Bereich aufzuarbeiten. Zur Einschätzung des Moderni-

sierungs- und Erweiterungsbedarfes innerhalb der vorhandenen Grundrißstruktur ist die genaue Kenntnis der Grundrißtypen notwendig.

Die Modernisierung der Grundrißtypen muß es ermöglichen, daß der GWG langfristig gut vermietbare Wohnungssubstanz zur Verfügung steht. Diese Maßnahmen sollten in mehreren Etappen entsprechend der vorhandenen finanziellen Möglichkeiten der GWG und der Mieter realisierbar sein.

Jede Art von Erweiterung ist genehmigungspflichtig. Die Erweiterungen sollten auf Konzeptentwicklungen für ganze Straßenräume basieren, die vorher zu erarbeiten sind.



Grundriß-Typ 90.

Bauzeit	Typ I	Typ II	Typ III
20.09.21 – 29.06.22	1.2 + 1.3	2.1 – 2.6	1.1 + 1.4
28.10.21 – 30.05.22	5.2 – 5.3	4.1 – 4.8 3.1 – 3.10	5.1/5.4
28.10.21 – 27.02.23		6.1 – 6.10	
08.05.22 – 28.12.23	7.5 + 7.6	7.1 – 7.4	7.7
24.04.26 – 24.01.27		13.1 – 13.8	
17.05.26 – 24.01.27	15.1 – 15.5		15.6
25.08.26 – 24.01.27		11.1 – 11.8 12.1 – 12.3 14.1 – 14.8	14.9
23.06.25 – 27.05.26		9.2 – 9.11	9.1
17.04.26 – 24.08.26	10.2 + 10.3		10.1 + 10.4
27.12.26 – 07.02.27		8.2 – 8.4	8.1 Bäckerei (ehemals 8.5 + 8.6)

Bebauung der Straße zur Siedlung Reform mit Bauzeit und Grundrißtypen der einzelnen Blocks. Die Bezeichnung Typ I, II und III ist aus den Bauakten entnommen und entspricht nicht der heutigen Bezeichnung, die sich an der Wohnfläche der Gebäude orientiert

ERNEUERUNG OHNE VERÄNDERUNG DES CHARAKTERS

Erweiterung im Bereich der Stallungen

Die Modernisierung der Grundrißstrukturen darf keine Zerstörung der historischen Fassadenstruktur nachschieben. Erweiterungen sollten im Bereich der Gartenfront an den Stallungen der Häuser möglich sein. Die Einpassung in die Gartenfassaden muß feinfühlig vorgenommen werden, die räumliche Gestaltung der Stallgebäude muß erkennbar bleiben.

In einer sparsameren Variante kann die Grundfläche des Stalles dem Wohnraum zugeschlagen werden. Dazu ist die Anhebung des Fußbodens notwendig. In einer großzügigeren Variante ist die Ausbildung einer Verbindung zwischen den Stallgebäuden möglich. Der Ausbau der Dachgeschosse ist bei Realisierung der baukonstruktiven Forderungen möglich. Dachgeschoßfenster, die zusätzlich zu den nach der denkmalgerechten Instand-

setzung vorhandenen Gaupen notwendig werden, sind gartenseitig im Dach anzubringen. Der Einbau muß so erfolgen, daß die Fenster mit dem Dach eine Fläche bilden (flächenbündiger Einbau).

Der Einbau der fehlenden Sanitärausstattung ist im Keller nach Absenkung des Kellerfußbodens möglich. Auch für die Installation einer modernen Heizungsanlage sind die meisten Keller ausreichend. Solange keine Umstellung auf Erdgas erfolgt ist, dürfen die Entlüftungsrohre der Heizöltanks nicht an der Straßenfront liegen. Die Einfüllstutzen sind neben der Treppenanlage im Sockelbereich zulässig.

Entsprechende Untersuchungen sind im Architekturbüro Brenne in Vorbereitung der Instandsetzung des Fließwegs 8 vorgenommen worden (siehe Seite 94 - 98).



Unsachgemäße Anbauten stören den gewünschten Eindruck.

DOKUMENTATION UND SCHLUSSBEMERKUNG

EXEMPLARISCHE DOKUMENTATION

Der Straßenzug Zur Siedlung Reform

Die nachfolgende Auswertung eines Straßenzuges wurde nach genauem Studium von Foto- und Aktenmaterial vorgenommen. Der Zustand und die erkennbaren Entwicklungsschritte werden im folgenden Teil dokumentiert. In den Auswertungen, die mit Aufnahmen des Zustandes vom

November 1993 erfolgte, wurde die Beschreibung des originalen Zustandes der Bauten nach den zur Zeit vorliegenden Erkenntnissen vorgenommen. Die Auswertung erfolgte blockweise nach Straßen-, Giebel-, und Hoffront. Die zur Auswertung benutzten Kurzzeichen bedeuten:

O = Original erhalten

Das Original ist offensichtlich zu wesentlichen Teilen erhalten, eine Sicherung der konstruktiven und farbigen Befunde ist vordringlich.

V = Original ist in Resten erhalten (Veränderungen)

Das Original ist offensichtlich unter starken Veränderungen erhalten. Eine Sicherung der konstruktiven und farbigen Befunde ist vordringlich.

T = Totalverlust

Das Original ist offensichtlich zerstört oder umgestaltet, was aber eine Untermauerung dieser Einschätzung durch genaue Untersuchungen notwendig macht. Besonders wichtig ist eine Sicherung eventuell vorhandener Farbbefunde.

R = Reparatur möglich

Eine Reparatur des originalen Bauteils scheint möglich und ist vor Ort zu untersuchen. Sollte dies nicht möglich sein, ist eine detaillierte Bestandsaufnahme durch Aufmaß, Fotodokumentation und Farbanalyse zu gewährleisten.

E = Erneuerungsbedarf

Die vorhandenen originalen Bauteile sind aufgrund ihres Zerstörungsgrades nicht wieder verwendbar, eine detaillierte Befundung durch Aufmaß, Fotodokumentation und Farbbefundung zu gewährleisten.

D = Denkmalgerechte Instandsetzung ist erfolgt

Es ist eine detaillierte Untersuchung des Originalzustandes erfolgt, auf deren Grundlage ein denkmalverträgliches Konzept entwickelt worden ist.

Im Straßenzug treten alle in der Siedlung Reform typischen Formen der Veränderung von Originalsubstanz auf. Es konnte aber auch nachgewiesen werden, daß eine Vielzahl originaler Bauteile und Gliederungselemente offensichtlich noch vorhanden sind. Insofern ist diese

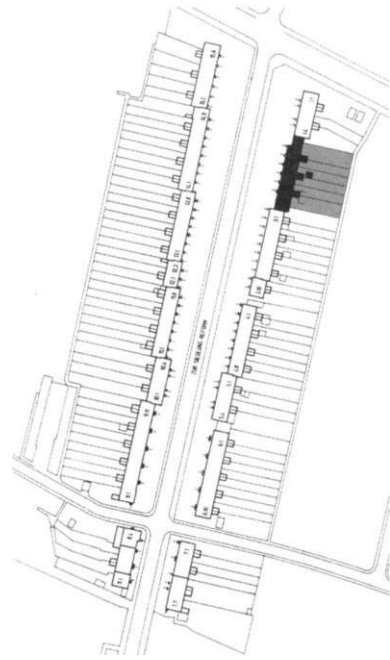
Auswertung als exemplarisch anzusehen. Sie umreißt den notwendigen Vorbereitungsbedarf bei der Erarbeitung tragfähiger Instandsetzungskonzepte für das Gesamtgebiet. Nur auf deren Grundlage sind Entscheidungen in der Denkmalbehörde möglich.



Lageplan der Häuser innerhalb der Siedlung.

Häuser in der Straße "Zur Siedlung Reform" 2.1 - 2.5

Pos.	Bauteil	Baubeschreibung Original	2.1	2.2	2.3
1	Fassade				
1.1	Putz	Glattputz mit Fassadenanstrich (EG und OG vielfarbig) mit Fensterfaschen und -gesims	T	T	T
1.2	Sockel	Klinkersockel mit Kopf - und Läufer-schichten	T	T	T
1.3	Spaliere	ohne			
2	Dach				
2.1	Dachdeckung	Biber mit geradem Schlag, mit Putzdachgesims	T	T	T
2.2	Gaupen	drei mal je eine große Fledermaus- (Schlepp-) gaube in den Achsen der drei Blockabschnitte	T	T	T
2.3	Schornsteine	sechs mal je einer pro Haus auf dem First, mit geputzten Wangen u. Klinkerflachschichtabdeckung	V/E	V/E	V/E
2.4	Regenrinne	drei mal je eine pro Blockabschnitt, durch Höhengsprung getrennte halbrunde Rinne vor Putzgesims	T	T	T
2.5	Fallrohr	drei mal je eins am südlichen Blockabschnittsende	T	T	T
2.6	Regentonne	je eine am Auslauf der Fallrohre auf Betonsockel (vorhanden)			
3	Fenster				
3.1	Dach	drei mal zwei kleine, quadratische, einflügelige Fenster in der Gaube	T	T	T
3.2	1. OG	zweiflügelig, mit zwei Sprossen, Fasche und Putzsims	T	T	T
3.3	EG	zweiflügelig, mit drei Sprossen, Fasche und Putzsims	T	T	T
3.4	KG	zweiflügelig, im Klinkersockel	V/E	T	V/E
3.5	Fensterladen	ohne			
4	Eingang				
4.1	Haustür	Vier-Füllungstür mit Kämpfer und Oberlicht	V	V	V
4.2	Vordach	ohne	mit	mit	mit
4.3	Gewände	Klinkerband	0	0	0
4.4	Fenster	ohne			
4.5	Stufenanlage	Wangen und Stufen aus Klinker, Verband wie Sockel	T	T	T



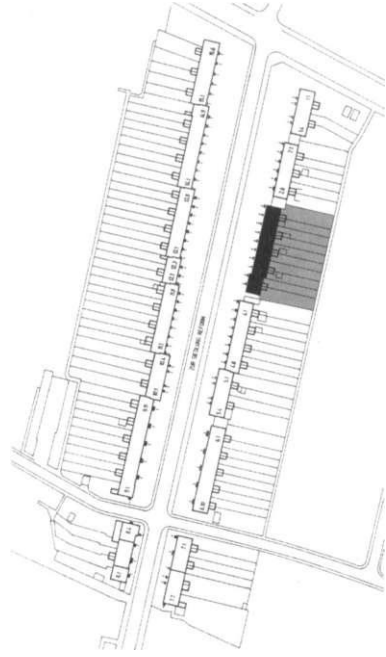
Lageplan
innerhalb der
Straße



Zur Siedlung Reform 2.1 bis 2.3.

Häuser in der Straße "Zur Siedlung Reform" 3.1 und 3.2

Pos.	Bauteil	Baubeschreibung Original	3.1	3.2
1	Fassade			
1.1	Putz	Glattputz mit Fassadenanstrich (EG mehrfarbig, OG einfarbig), mit Fensterfaschen und -gesims	V/E	V/E
1.2	Sockel	Klinkersockel mit Kopf - und Läufer-schichten	V/E	V/E
1.3	Spaliere	ohne		
2	Dach			
2.1	Dachdeckung	Biber mit geradem Schlag, mit Putzdachgesims	T	T
2.2	Gaupen	eine große Fledermaus- (Schlepp-) gaupe in der Blockachse	T	T
2.3	Schornsteine	ein, in Blockachse mit geputzten Wangen u. Klinkerflachschichtabdeckung	T	T
2.4	Regenrinne	halbrunde Rinne vor Putzgesims	T	T
2.5	Fallrohr	je eins an den Blockversätzen	T	T
2.6	Regentonne	je eine am Auslauf der Fallrohre auf Betonsockel	(vorhanden)	
3	Fenster			
3.1	Dach	zwei kleine, quadratische, zweiflügelige Fenster mit Sprosse	T	T
3.2	1. OG	zweiflügelig, mit zwei Sprossen, Fasche und Putzsims (dunkler Anstrich)	T	T
3.3	EG	zweiflügelig, mit drei Sprossen, Fasche und Putzsims (dunkler Anstrich)	T	T
3.4	KG	zweiflügelig, im Klinkersockel	?	?
3.5	Fensterladen	ohne		
4	Eingang			
4.1	Haustür	Vier-Füllungstür mit Kämpfer und Oberlicht	V	V
4.2	Vordach	ohne	mit	mit
4.3	Gewände	Klinkerband	V	V
4.4	Fenster	ohne		
4.5	Stufenanlage	Wangen und Stufen aus Klinker, Verband wie Sockel	T	T



*Lageplan der
Häuser inner-
halb der Straße*



Zur Siedlung Reform 3.1 bis 3.2.

Häuser in der Straße "Zur Siedlung Reform" 3.3 - 3.5

Pos.	Bauteil	Baubeschreibung Original	3.3	3.4	3.5
1	Fassade				
1.1	Putz	Glattputz mit Fassadenanstrich (EG viel-, OG einfarbig) mit Fensterfaschen und -gesims	V/E	V/E	V/E
1.2	Sockel	Klinkersockel mit Kopf - und Läuferschichten	V/E	V/E	V/E
1.3	Spaliere	ohne			
2	Dach				
2.1	Dachdeckung	Biber mit geradem Schlag, mit Putzdachgesims	T	T	T
2.2	Gaupen	je Eingang eine große Fledermausgaupe	T	T	T
2.3	Schornsteine	einer, in Blockachse, mit geputzten Wangen u. Klinkerflachschichtabdeckung	T	T	T
2.4	Regenrinne	halbrunde Rinne vor Putzgesims	T	T	T
2.5	Fallrohr	je eins an den Blockversätzen	T	T	T
2.6	Regentonne	je eine am Auslauf der Fallrohre auf Betonsockel		(vorhanden)	
3	Fenster				
3.1	Dach	zweiflügliges Fenster mit Sprosse je Gaupe	T	T	T
3.2	1. OG	zweiflüglig, mit zwei Sprossen (dunkler Anstrich), Fasche (heller Anstrich) und Putzgesims	T	T	T
3.3	EG	zweiflüglig, mit drei Sprossen, Fasche und Putzsims	T	T	T
3.4	KG	zweiflüglig, im Klinkersockel	?	?	?
3.5	Fensterladen	ohne			
4	Eingang				
4.1	Haustür	Vier-Füllungstür mit Kämpfer und Oberlicht	V/E	V/E	V/E
4.2	Vordach	ohne	mit	mit	mit
4.3	Gewände	Klinkerband	0	V	0
4.4	Fenster	ohne			
4.5	Stufenanlage	Wangen und Stufen aus Klinker, Verband wie Sockel	T	T	T



Zur Siedlung Reform 3.3 bis 3.5.

DAS FARBENKONZEPT FLIEDERWEG

EINE DOKUMENTATION

Ein demonstratives Pilotprojekt zur Modernisierung und denkmalgerechten Instandsetzung einer Hauszeile wurde im Fliederweg angegangen. Anhand der Bestandsaufnahme wurde exemplarisch versucht, mit geringem Aufwand einen heute angemessenen Grundriß auszubilden. Durch Variantenuntersuchung kristallisierte sich eine Maximallösung heraus.

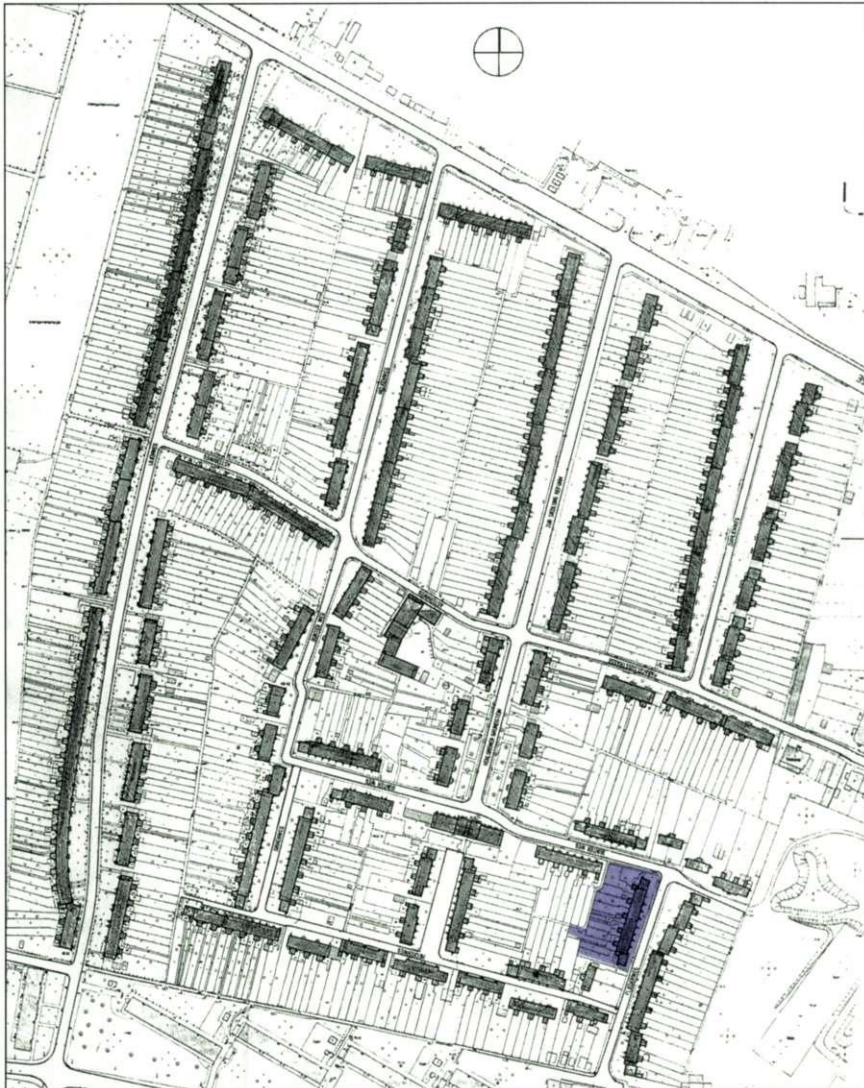
Im Keller können durch Absenken des Fußbodens WC und Bad untergebracht werden. Im Obergeschoß könnte zwischen die historischen Räume ein zusätzlicher Raum für Dusche und WC eingebaut werden. Diese großzügige Variante konnte aufgrund des zur Verfügung stehenden finanziellen Rahmens jedoch nur teilweise umgesetzt werden.

Im Zuge der Baumaßnahmen sind im Fliederweg alle anliegenden baukonstruktiven und bautechnischen Pro-

blempunkte gelöst worden. Die Dachdeckung wurde entsprechend heute geltender Regeln mit Unterspannbahnen und Wärmedämmung nach historischem Befund mit Biberschwanz-Ziegeln eingedeckt. Sämtliche Fenster und Türen wurden erneuert, bei den Fenstern allerdings ohne befriedigendes Ergebnis, denn die ehemaligen Einfachfenster sind nicht, wie von den Architekten gewünscht, durch Kastenfenster oder vom Tischler gefertigte Holz-Verbundfenster ersetzt worden, sondern durch handelsübliche Kunststoffenster. Die Folge ist, daß die Profilierung der Bauteile zu stark bemessen ist und - für das Erscheinungsbild des Hauses eine schwerwiegende Folge - eine farbige Behandlung der Oberflächen nicht mehr möglich sein wird.

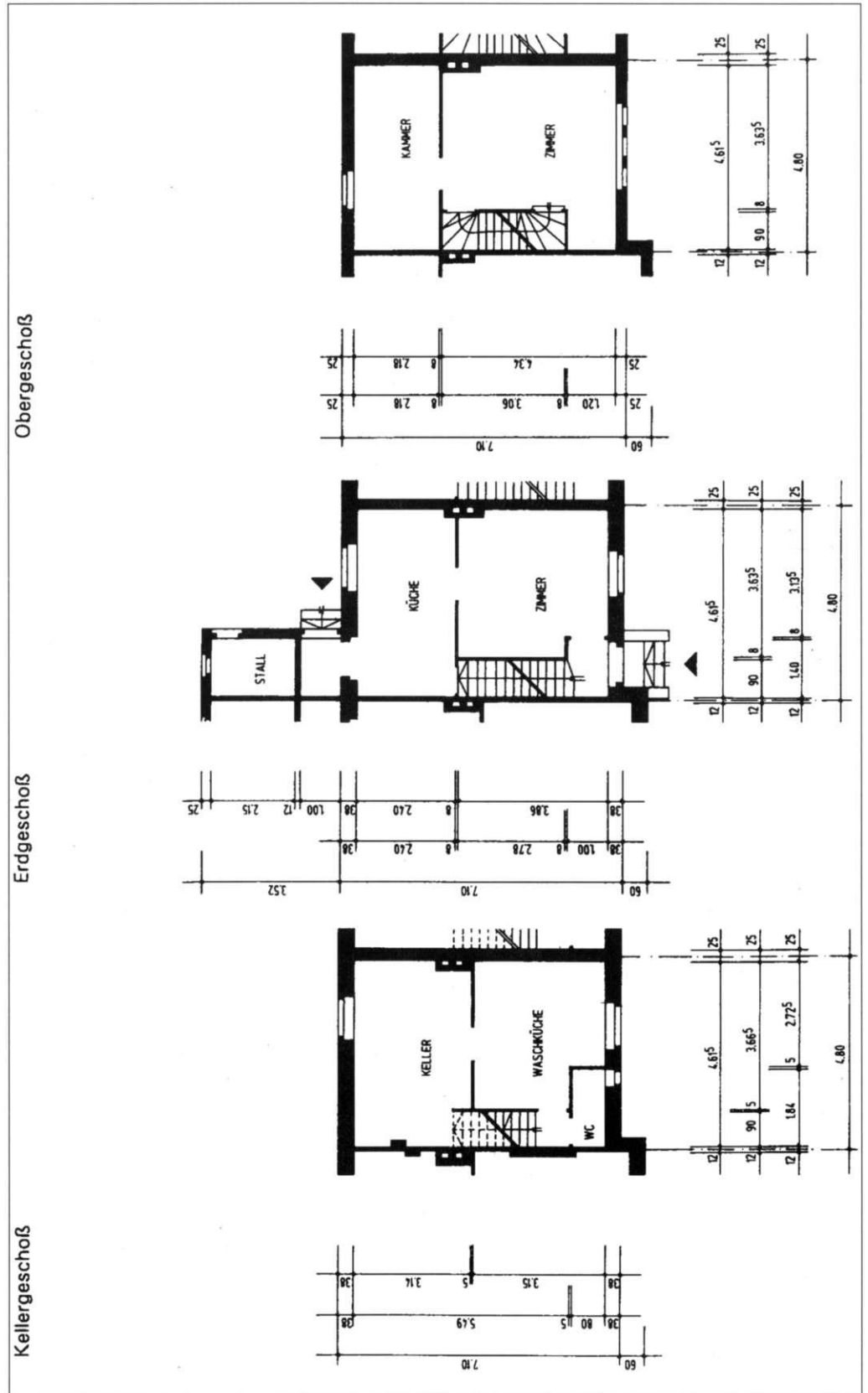
Sämtliche originalen Putzfarbigkeiten konnten befundet werden. Für den Fliederweg 8.5 - 8.10 konnte eine Putzfugenrahmung nachgewiesen werden, deren Struktur

in den Bauakten zwar zu erkennen war, über deren materielle Beschaffenheit es aber keine Aussagen gab. Die Ergebnisse bestätigen die These, daß die Wiederherstellung der architektonischen Qualität der Häuser ohne eine umfassende Befundung der Originalsubstanz nicht möglich sein wird und hat für die Arbeitsweise in der ganzen Siedlung programmatischen Charakter.

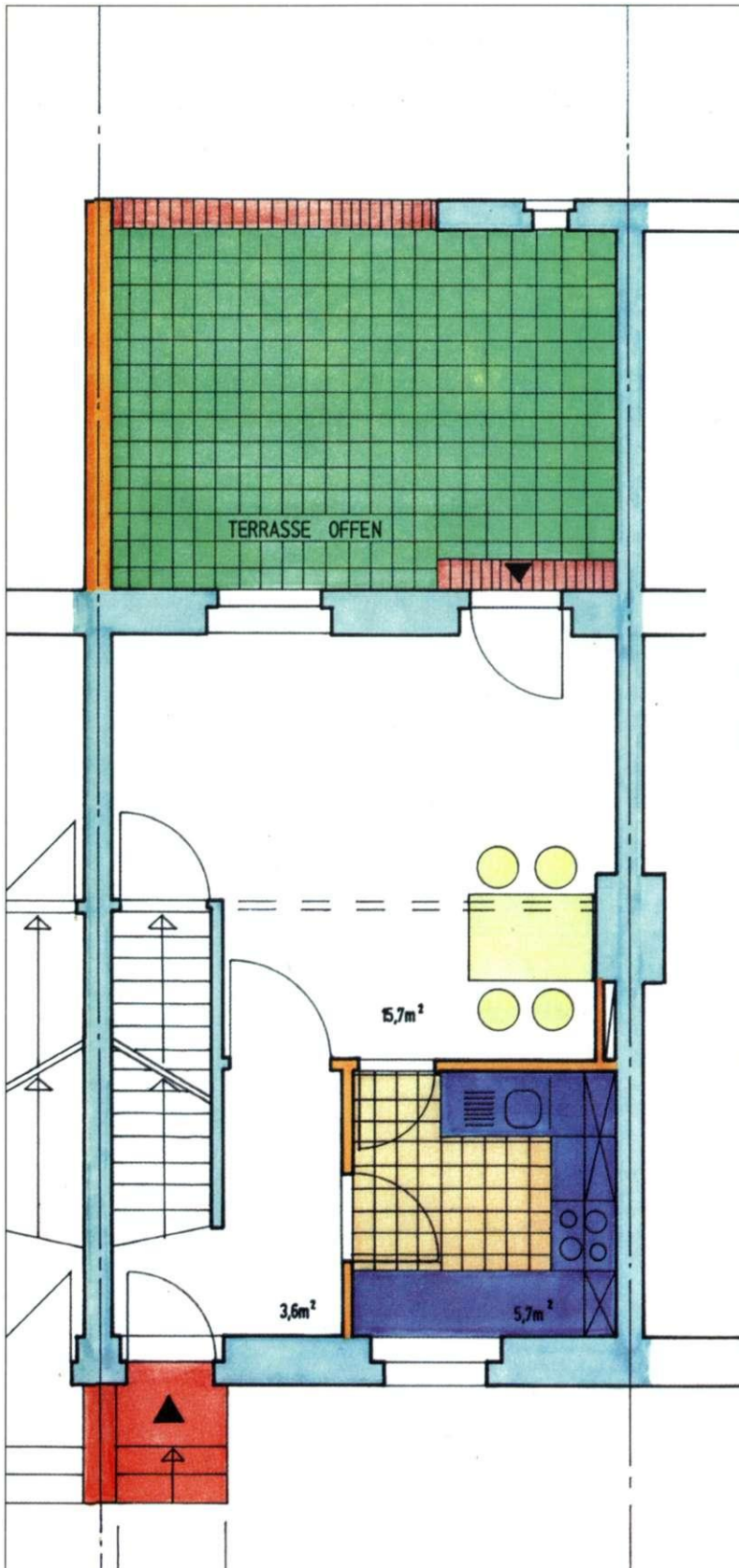


Lageplan
Fliederweg 8.1 bis 8.11.

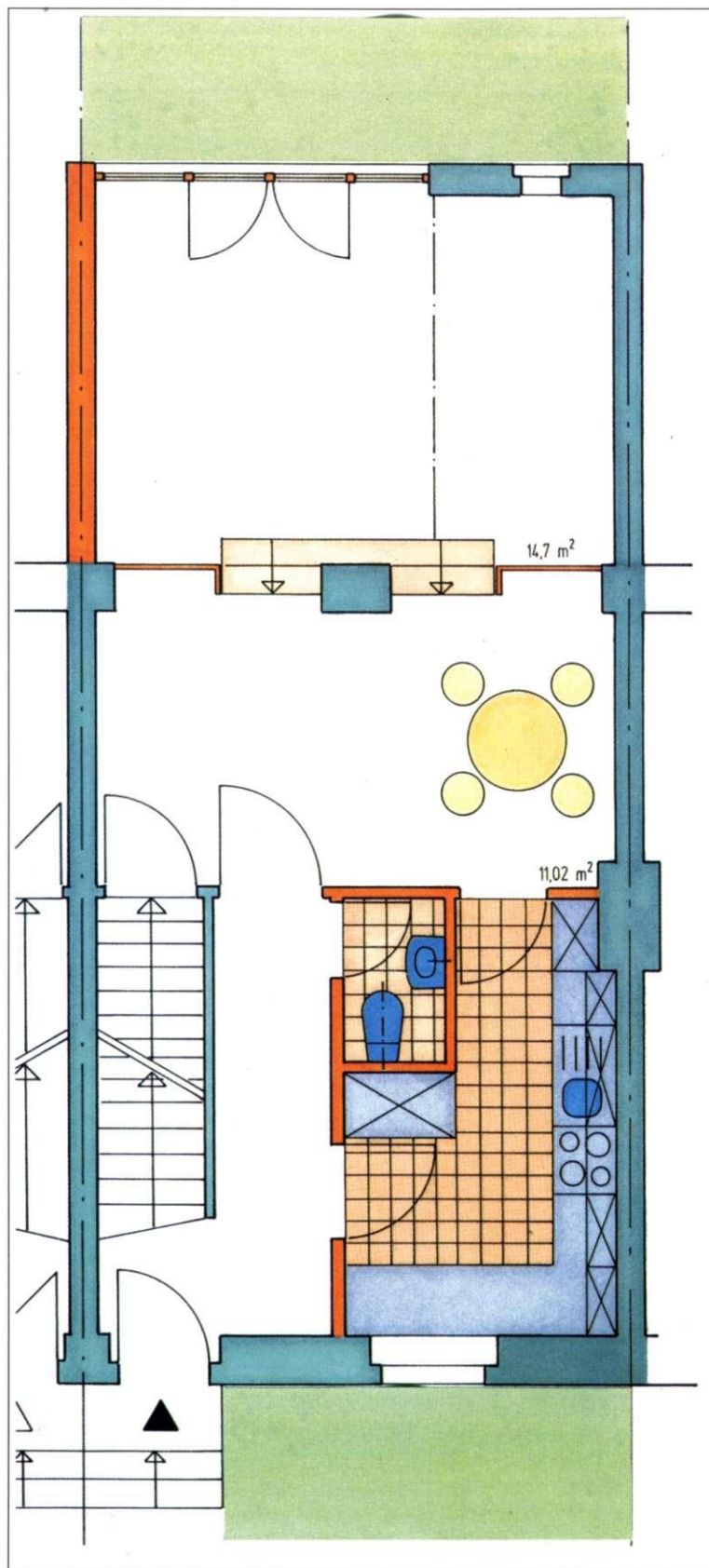
VARIANTENUNTERSUCHUNGEN AM BEISPIEL FLIEDERWEG 8.8:



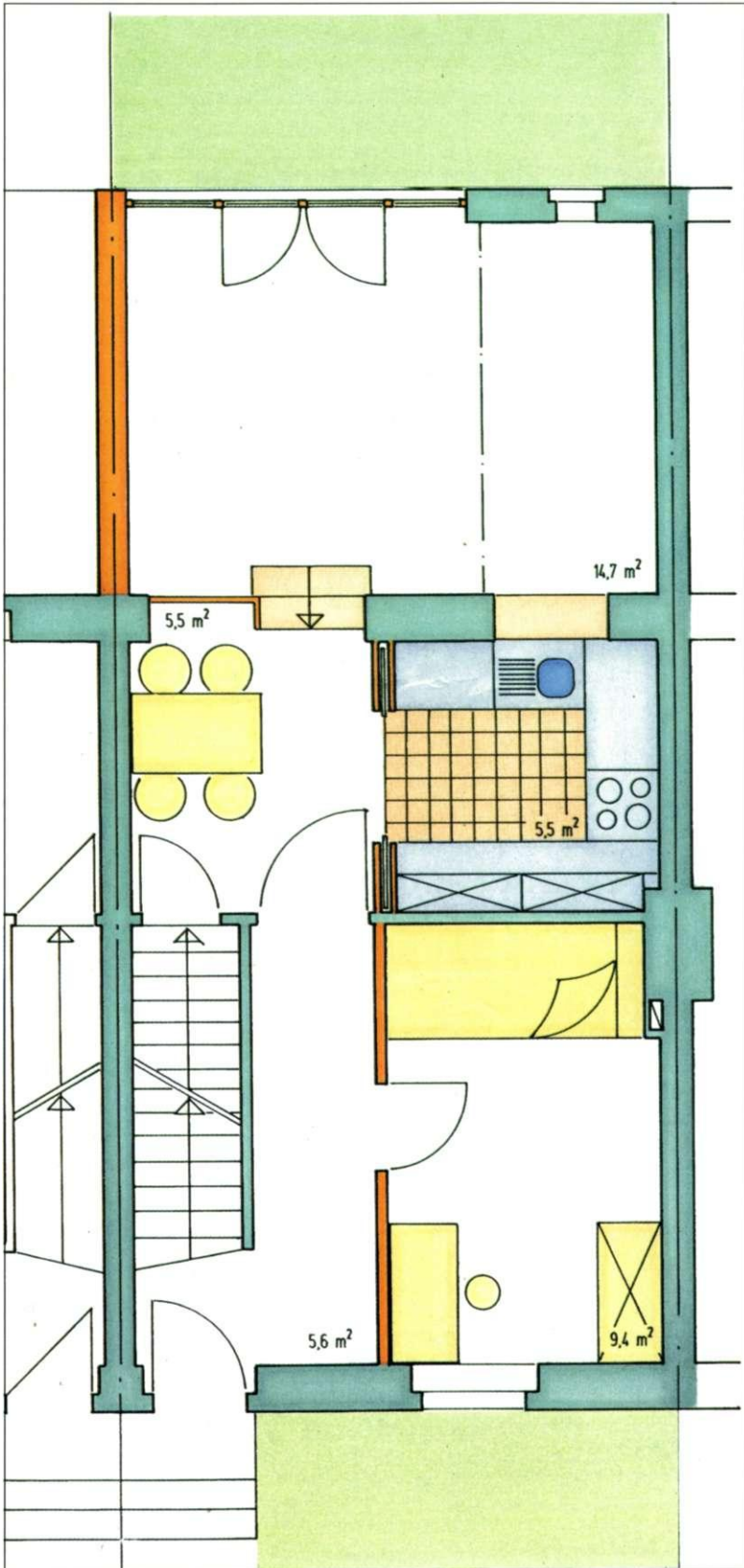
Dieser historische Grundriß wurden als Grundlage für die Variantenuntersuchung zur Erweiterung zugrundegelegt.



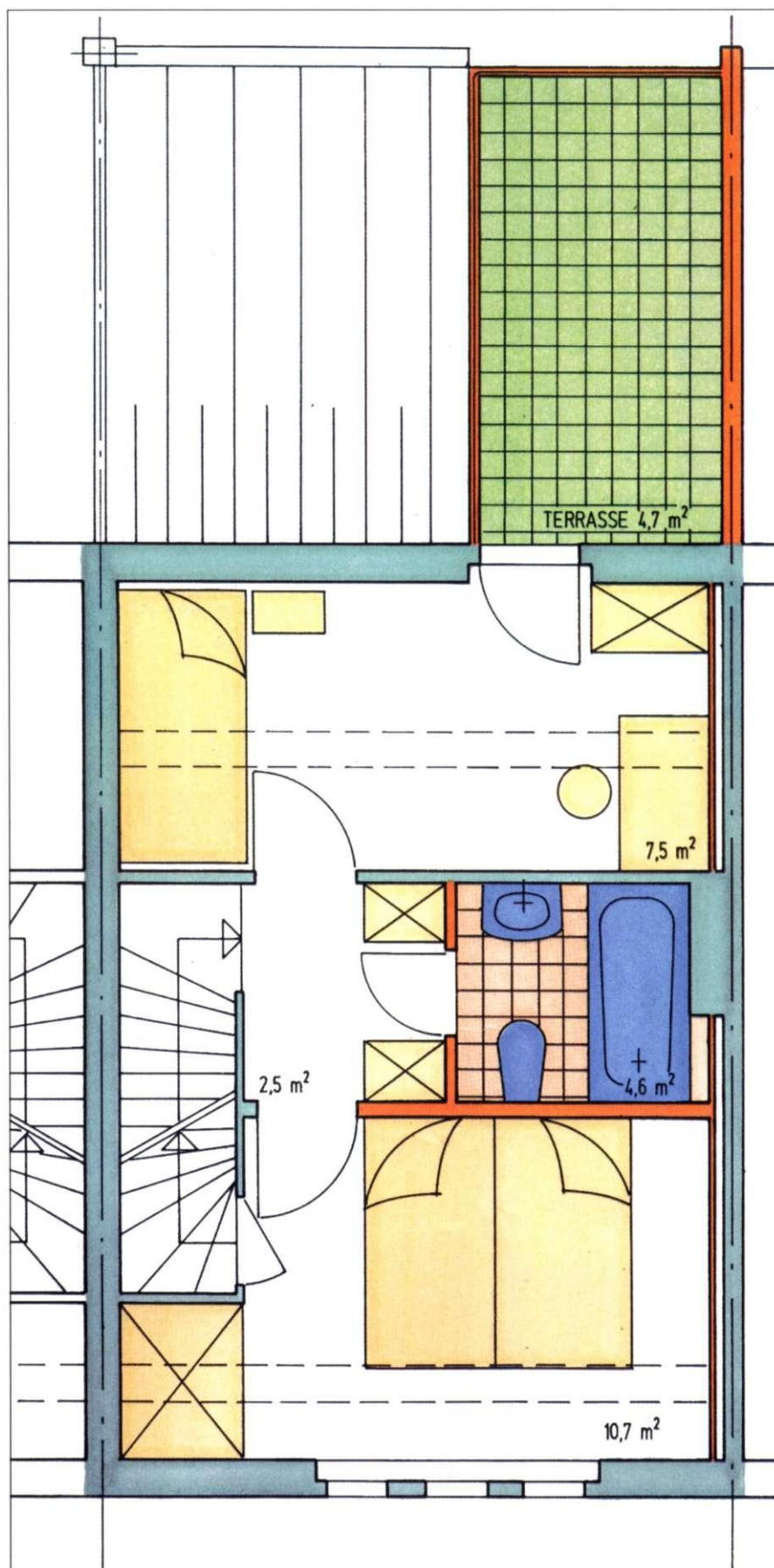
Variantenuntersuchung Typ 55
(Fliederweg 8.8), Grundriß Erdgeschoß,
Variante 1 (Terasse offen)



Variante 2 (mit Erweiterung)
Grundriß Erdgeschoß
(Fliederweg 8.8), Typ 55
Untersuchung Varianten



Variantenuntersuchung Typ 55
(Fliederweg 8.8), Grundriß Erdgeschoß,
Variante 3 (mit Erneuerung)



Variantenuntersuchung Typ 55
(Fliederweg 8.8),
Grundriß Obergeschoß,
Variante 2 und 3 (mit Erweiterung)

Fliederweg 8.2 bis 8.10, Bauteil: Straßenfassade, Element: Putz

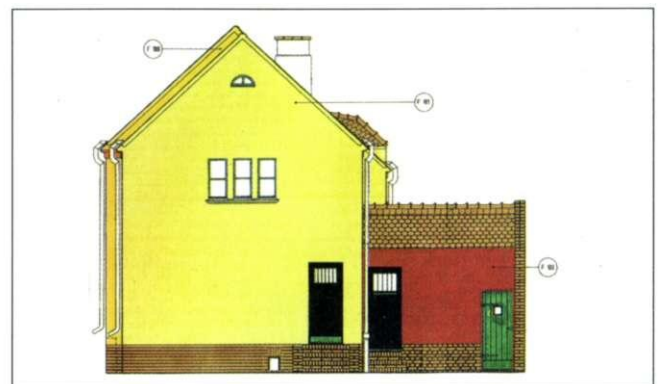
Farb-/ Material-Nr.	Element/Material	Farbton	Farbton- Nummer	Bestimmt nach:
F1	8.2 - 8.4:	erdiges gelb	9049	Keim exklusiv
	gesamte Straßenfassade ohne Dachgesims, einschließlich der Laibung an den EG- und OG-Fenstern			
	8.1: Erkerwandflächen			
	8.5 - 8.10: Füllungsfelder an den Fenstern, ein- schließlich der Putzfuge um Fenster und Tür sowie der Laibung an den EG-Fenstern			
M1	Zinkblech-Fensterbankabdeckungen und Regenrinnen	natur		
M2	Klinkersockel und Hauseingangstürwände	rot-bund		
M3	Beton/Treppenanlage	betonfarben		



Straßenansicht der Häuserzeile Fliederweg 8.1 bis 8.11.

Fliederweg 8.1 bis 8.11, Bauteil: Straßenfassade, Giebel und Gartenfassade

Farb-/ Material-Nr.	Element/Material	Farbton	Farbton- Nummer	Bestimmt nach:
F2	8.1 + 8.11 gesamte Straßen-, Giebel- und Garten- fassade einschließlich der Laibungen der EG- und OG-Fenster- und Dachgesimse	helleres gelb	9071	Keim exklusiv
M1	Zinkblech-Fensterbankabdeckungen und Regenrinnen	natur		
M2	Klinkersockel und Hauseingangs- türwände	rotbund		
M3	Beton/Treppenanlage	betonfarben		



Giebelansicht der Häuserzeile Fliederweg 8.1 bis 8.11.

Fliederweg 8.2 bis 8.10, Bauteil: Straßenfassade, Element: Putz, Gesimse

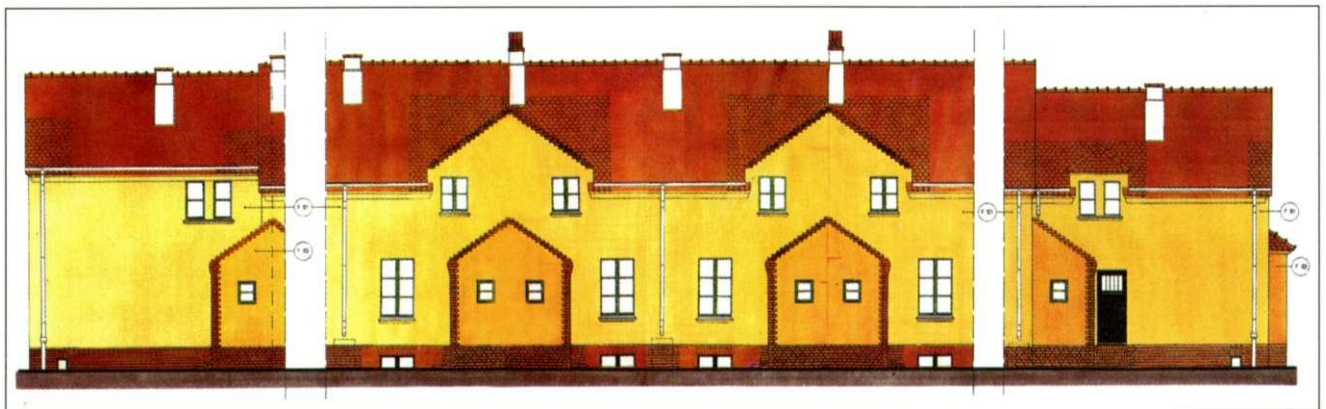
Farb-/ Material-Nr.	Element/Material	Farbton	Farbton- Nummer	Bestimmt nach:
F3	8.2 - 8.10 Dachgesims; bei 8.5 bis 8.10 auch als Fensterlaibung der Obergeschoß- fenster, dort auch Putzflächen um die Hauseingangstür	erdiges braun	9105	Keim exklusiv
M1	Zinkblech-Fensterbank- abdeckungen und Regenrinnen	natur		
M2	Klinkersockel und Hauseingangs- türwände	rotbund		
M3	Beton/Treppenanlage	betonfarben		



Aufnahme nach der teilweisen (es fehlen die originalen Fenster und teilweise die Klappläden) Rekonstruktion 1995.

Fliederweg 8.1 bis 8.11, Bauteil: Gartenfassade, Element: Putz, Gesimse

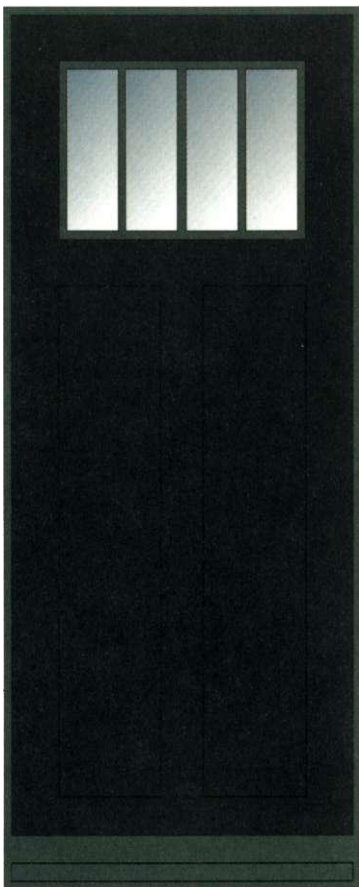
Farb-/ Material-Nr.	Element/Material	Farbton	Farbton- Nummer	Bestimmt nach:
F2	8.1 -8.11: gesamte Putzfassade, einschließlich Gesimse und Fensterlaibungen	helleres gelb	9071	Keim exklusiv
F1	Stallgiebel einschließlich Laibung des Stallfensters	erdiges gelb	9049	Keim exklusiv
F4	Stallseitenflächen, einschließlich der Laibungen der Stall- und Gartentür	rot	9162	Keim exklusiv
M1	Zinkblech-Fensterbankabdeckungen und Regenrinnen	natur		
M2	Klinkersockel und Hauseingangstürwände Klinker auch als Treppenstufen der Gartenausgangstür	rotbund		



Gartenansicht der Häuserzeile Fliederweg 8.1 bis 8.11.

Fliederweg 8.1 bis 8.8, Bauteil: Straßenfassade, Element: Haustür

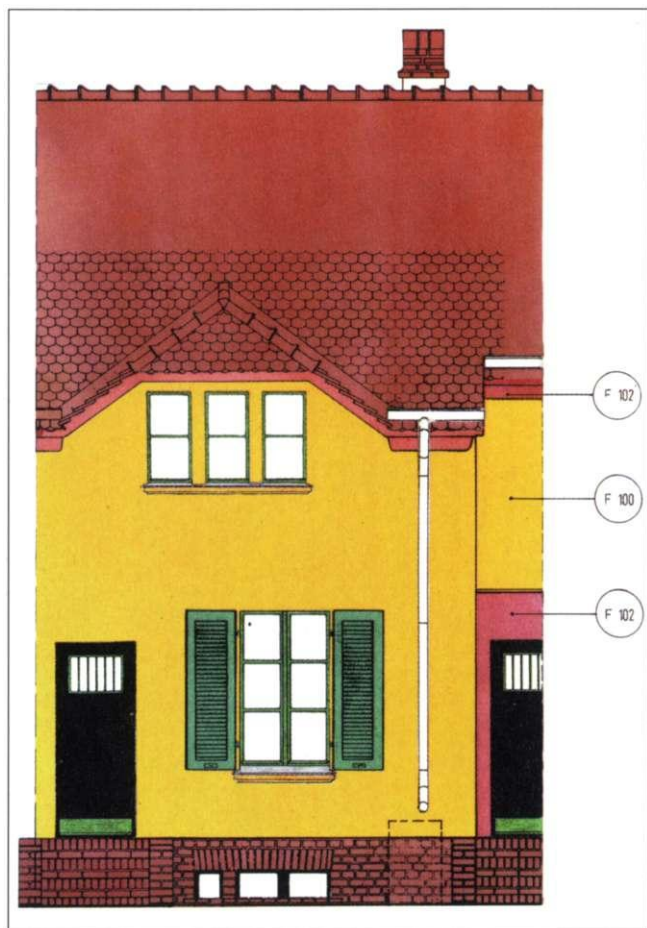
Farb-/ Material-Nr.	Element/Material	Farbton	Farbton- Nummer	Bestimmt nach:
F5	Türblatt, Füllung, einschließlich Leiste	schwarz	RAL 9005	
F6	Rahmen, Wetterschenkel Fensterausschnitt	grün 30.31	LO40.20	Sikkens Color
M4	Glas / Glasausschnitt			



Haustür Fliederweg 8.1 bis 8.11.

Fliederweg 8.1 - 8.8, Bauteil: Straßenfassade, Element: EG- u. OG-Fenster, Fensterladen u. Kellerfenster

Farb-/ Material-Nr.	Element/Material	Farbton	Farbton- Nummer	Bestimmt nach:
F5	EG-, OG- und Kellerfenster, und deren Rahmen	schwarz	RAL 9005	
F6	Kellerfenster/Flügel, Klappladen, beidseitig OG-Fenster/Flügel und Pfosten	grün	LO40.20 30.31	Sikkens Color
F3	Fensterlaibung der Oberge- schoßfenster	erdiges braun	9105	Keim exklusiv
M1	Zinkblech-Fensterbankabdeckungen und Regenrinnen	natur		


Fenster Straßenseite Fliederweg 8.2 bis 8.4

Umsetzung im Detail

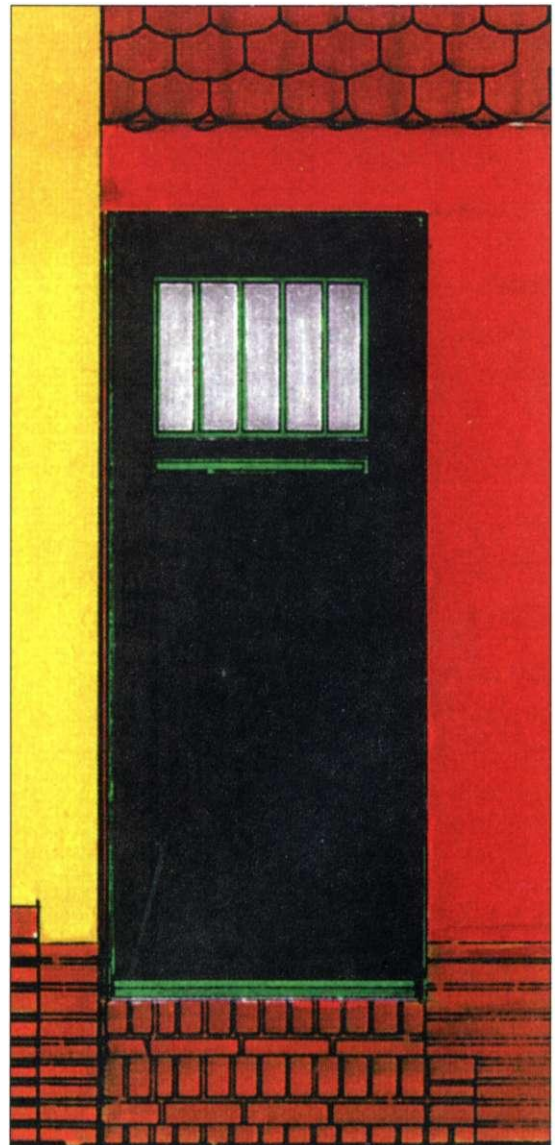
Fliederweg 8.1 - 8.8,**Bauteil: Gartenfassade, Element: EG- u. OG-Fenster, Giebel, Fensterladen, Kellerfenster**

Farb-/ Material-Nr.	Element/Material	Farbton	Farbton- Nummer	Bestimmt nach:
F5	EG-, OG- und Kellerfenster, und deren Rahmen	grün	LO40.20	Sikkens Color
F6	Kellerfenster/Flügel, Flügel und Pfosten	schwarz	RAL 9005	OG-Fenster/
F3	Fensterlaibung der Obergeschoßfenster	erdiges braun	9105	Keim exklusiv
M1	Zinkblech-Fensterbankabdeckungen und Regenrinnen	natur		

*Rückfront im Frühjahr 1995.*

Fliederweg 8.1 bis 8.8, Bauteil: Straßenfassade, Element: Gartenausgangstür

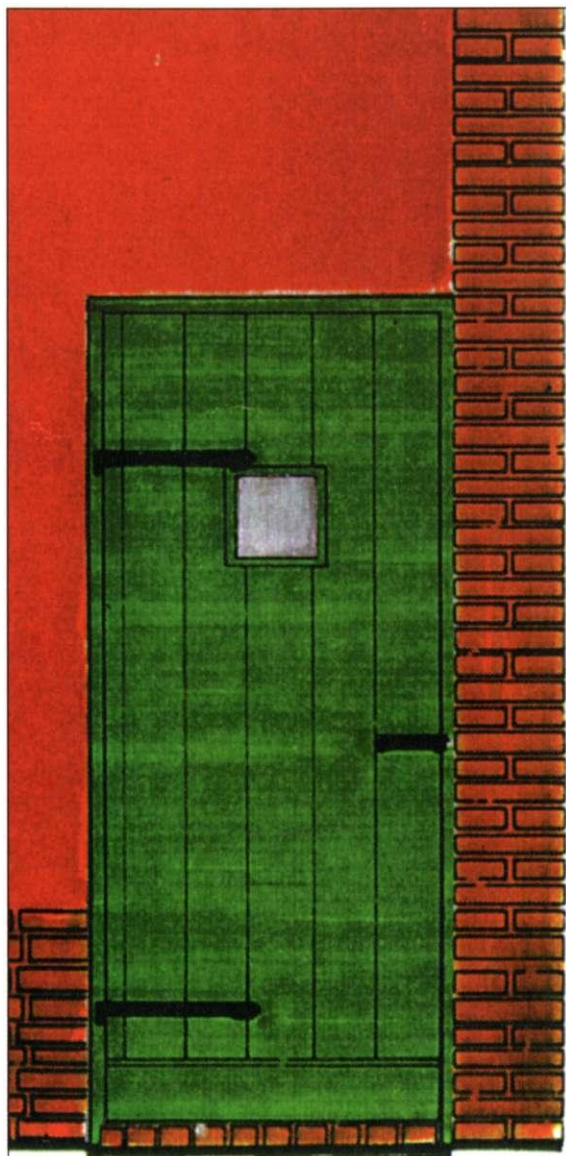
Farb-/ Material-Nr.	Element/Material	Farbton	Farbton- Nummer	Bestimmt nach:
F5	Türblatt- und Füllungen, Sprossen und deren Rahmen	schwarz	RAL 9005	
F6	Querleiste und Wetterschenkel	grün	LO40.20	
M4	Glas / Glasausschnitt			



Gartenausgangstür Fliederweg 8.1 bis 8.11.

Fliederweg 8.2 bis 8.10, Bauteil: Stallgebäude, Element: Stalltür- und fenster

Farb-/ Material-Nr.	Element/Material	Farbton	Farbton- Nummer	Bestimmt nach:
F5	Beschläge	schwarz	RAL 9005	
F6	gesamtes Fenster, gesamte Tür	grün	LO 40.20 3031	Sikkens Color
M4	Glas / Glasausschnitt			

*Stalltür Fliederweg 8.1 bis 8.11.*



Das ursprüngliche "Gesicht" ist wieder hergestellt (1995). In Abstimmung mit der GWG ist die als Hauseingangstür genutzte ehemalige Gartenausgangstür überdacht worden. Die ehemalige Hauseingangstür ist nicht in Nutzung.

SCHLUSSBEMERKUNGEN

NICHT IMMER NACH PLAN GEBAUT

Grundlage jeder denkmalverträglichen Instandsetzung im Gebiet von Altreform ist die genaue Kenntnis der originalen Substanz. Hierfür sind alle Quellen zu sichten, die zur Verfügung stehen. Neben den bekannten Literaturquellen, zählen dazu die Akten der Bauaktenkammer und die Fotodokumentation des historischen Zustandes zu den wichtigen Unterlagen. Die Auswertung dieser Quellen ist Grundlage für die genaue Ermittlung des Originalbausubstanz.

Bei der Auswertung der Bauakten hat sich gezeigt, daß die eingereichten Planungsunterlagen nicht immer in der geplanten Form umgesetzt worden sind. Es gab Veränderungen in der Blocklänge, der Fassadengliederung und der Ornamentik. Unterbrechungen des Baugeschehens durch geschichtliche Ereignisse sind ebenso nach-

weisbar. Ebenso ist auch eine exakte Datierung des Baugeschehens möglich.

Ein Ergebnis der Auswertung aller Bauakten ist die Systematisierung von Grundrißtypen. Die detaillierte straßenzugweise Auswertung ermöglicht die Erarbeitung von Konzepten für Grundrißerweiterungen.

Die Aussagen zur Originalsubstanz basieren auf der wechselseitigen Auswertung der erkennbaren Details der historischen Fotodokumentation, mit denen der Fotodokumentation des heutigen Zustandes und dem Vergleich mit den Bauakten. In dieser Art muß die Auswertung für den gesamten Siedlungsbereich vorbereitet werden. Alle Aussagen sind unbedingt durch Untersuchungen am Objekt zu untermauern.

UNTERSUCHUNGSKONZEPT ZUR TEMPO-30-ZONE IN DER GARTENSTADT-KOLONIE REFORM

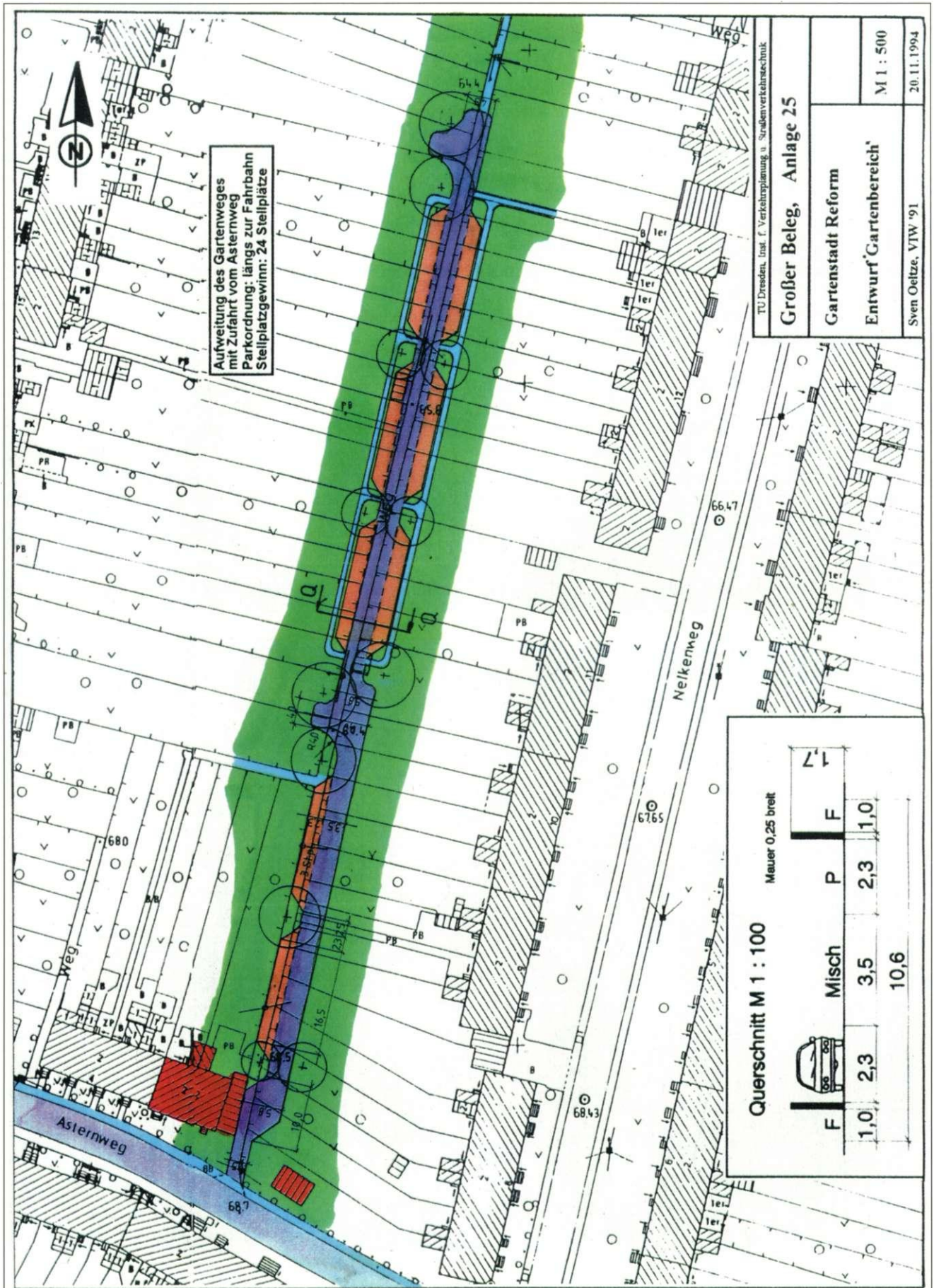
Entschließt man sich am späten Nachmittag zu einem Spaziergang durch das Denkmal "Gartenstadt Reform", so wird man sich ohne Zweifel von einem der größten Probleme des Gebietes überzeugen können. Abgestellte Fahrzeuge in den Vorgärten, abgestellte Fahrzeuge auf den Gehwegen und abgestellte Fahrzeuge auf allen anderen freien Flächen verhindern sowohl den unge-trübten Genuß der Architektur und der Grünflächen als auch eine vernünftige Verkehrsabwicklung. Das Ausmaß der Problematik spiegelt sich in verschiedenen Eingaben und Beschwerden wider, die die Stadtverwaltung in den letzten Jahren zu bearbeiten hatte. Weil eine grundlegende Verbesserung der Situation jedoch nur durch umfassende Maßnahmen und nicht durch kleinere Einzelentscheidungen erreichbar ist, war die „Gartenstadt Reform“ Gegenstand einer Untersuchung der Abteilung Verkehrsplanung des Stadtplanungsamtes, deren Ergebnis ein Vorschlag zu einem stufenweise umsetzbaren Gesamtkonzept ist. Dieses Konzept sollte sowohl dem ohne Zweifel berechtigten Anspruch der Einwohner auf eine ausreichende Zahl qualitativ hochwertiger Parkflächen als auch den Ansprüchen des Denkmalschutzes Rechnung tragen. Obwohl die erarbeiteten

Vorschläge innerhalb der Stadtverwaltung Magdeburg noch nicht mit allen Abteilungen abgestimmt sind, sollen die wichtigsten Ergebnisse vorgestellt werden, um interessierten Bürgern die Möglichkeit der Mitarbeit zu geben. Es steht außer Frage, daß den Einwohner der „Gartenstadt Reform“ bei den endgültigen Entscheidungen über die zukünftige Entwicklung ihres Wohnumfeldes ein umfassendes Mitspracherecht eingeräumt werden muß. Und so können die erarbeiteten Vorschläge auch nur der Ausgangspunkt für die zukünftige Vorgehensweise sein.

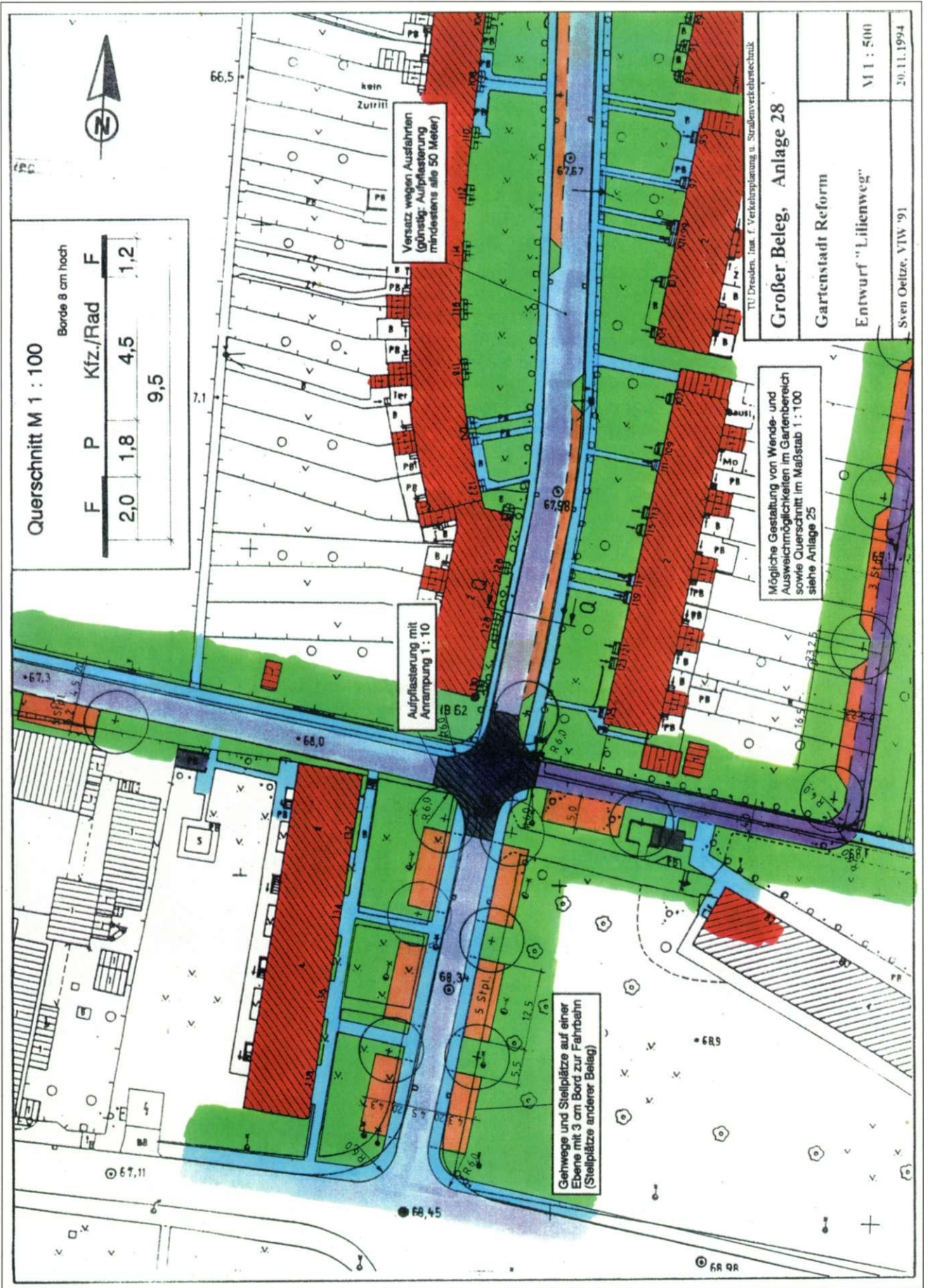
Grundlage für die Erarbeitung der verschiedenen Lösungsansätze waren Verkehrszählungen an allen Kreuzungen und Einmündungen, die die „Gartenstadt Reform“ mit dem übergeordneten Straßennetz verbinden. Stellvertretend sind in der Grafik die Ergebnisse für den morgendlichen Berufsverkehr am Querschnitt Lilienweg / Ecke Kirschweg dargestellt, da der Lilienweg nicht nur die größte Belastung mit Durchgangsverkehr aufweist, sondern auch insgesamt die größten Verkehrsströme zu bewältigen hat. Es zeigte sich jedoch, daß im Gebiet keineswegs ein bedeutender Durchgangsverkehr zu erkennen ist. Die Verkehrsstärken gestatten ohne Pro-



Birnenweg

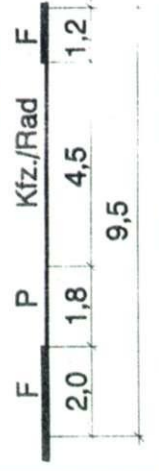


TU Dresden, Inst. f. Verkehrsplanung u. Straßenverkehrstechnik
Großer Beleg, Anlage 25
 Gartenstadt Reform
 Entwurf 'Gartenbereich'
 M 1 : 500
 Sven Oeltze, VIW '91
 20.11.1994



Querschnitt M 1 : 100

Borde 8 cm hoch



Versetz wegen Ausfahrten
(Günstig: Aufpflasterung
mindestens alle 50 Meter)

Aufpflasterung mit
Anrampung 1 : 10

Gehwege und Stellplätze auf einer
Ebene mit 3 cm Bord zur Fahrbahn
(Stellplätze anderer Beleg)

Mögliche Gestaltung von Wende- und
Ausweichmöglichkeiten im Gartenbereich
sowie Querschnitt im Maßstab 1 : 100
siehe Anlage 25

TU Dresden, Inst. f. Verkehrsplanung u. Straßenverkehrstechnik

Großer Beleg, Anlage 28

Gartenstadt Reform

Entwurf "Lilienweg"

M 1 : 500

Sven Oeltze, VIW '91

20.11.1994

bleme die Einrichtung einer "Tempo-30-Zone", in der auch größere einspurige Abschnitte denkbar wären. Bemerkenswert ist, daß ein nicht unerheblicher Anteil des Kraftfahrzeugverkehrs durch die mit dem Pkw erledigten Schulwege zur Grund- und Sekundarschule im Neptunweg entsteht. Ebenfalls von Bedeutung ist der hohe Radverkehrsanteil auf allen Straßen der „Gartenstadt Reform“, für den eine Einbahnstraßenlösung die Situation entscheidend verschlechtern würde, da der Radverkehr sehr empfindlich gegenüber Umwegen reagiert.

Ein positives Ergebnis ergaben die Geschwindigkeitsmessungen im Lilienweg und in der Straße „Zur Siedlung Reform“. Bedingt durch die enormen Verkehrsbehinderungen angesichts der großen Zahl im Straßenraum abgestellter Pkw, wird auch ohne eine Beschilderung als „Tempo-30-Zone“ relativ langsam gefahren. Bei beiden Messungen ergab sich, daß nur etwa 15 Prozent der Kraftfahrzeuge eine Geschwindigkeit über 40 km/h erreichen. Die Auswertung aller in den Jahren 1991 bis 1993 aufgetretenen Unfälle bestätigte dieses Ergebnis ebenfalls. Einzig und allein für die Unfälle, die durch haltende und parkende Kraftfahrzeuge verursacht wurden, war eine Häufung zu erkennen.

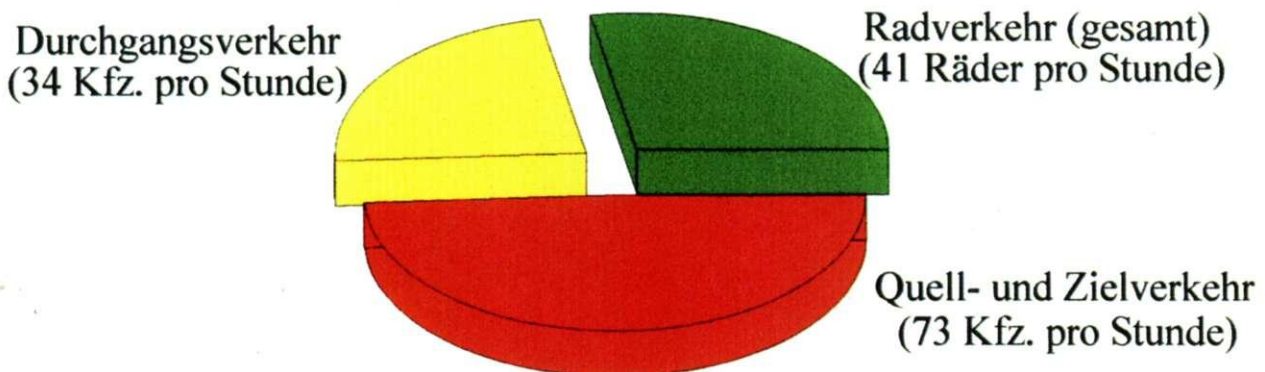
Die Parkraum-Untersuchung zeigte dann auch, daß in der „Gartenstadt Reform“ derzeit etwa 200 Stellplätze zu wenig zur Verfügung stehen. Bei einer notwendigen Gesamtkapazität von 1390 Stellplätzen würden für 10 Wohnungen etwa 11 Stellplätze vorhanden sein. Wird der öffentliche Straßenraum jedoch vollständig gemäß der in der StVO vorgesehenen Art und Weise für das Abstellen von Fahrzeugen genutzt, entstehen für den Erholungs- und Denkmalswert ebenso wie für den flie-

ßenden Verkehr bereits erhebliche Beeinträchtigungen. Deshalb konnte bei den Vorschlägen für die zukünftige Unterbringung nicht vom Erhalt aller im Straßenraum vorhandenen Parkgelegenheiten ausgegangen werden.

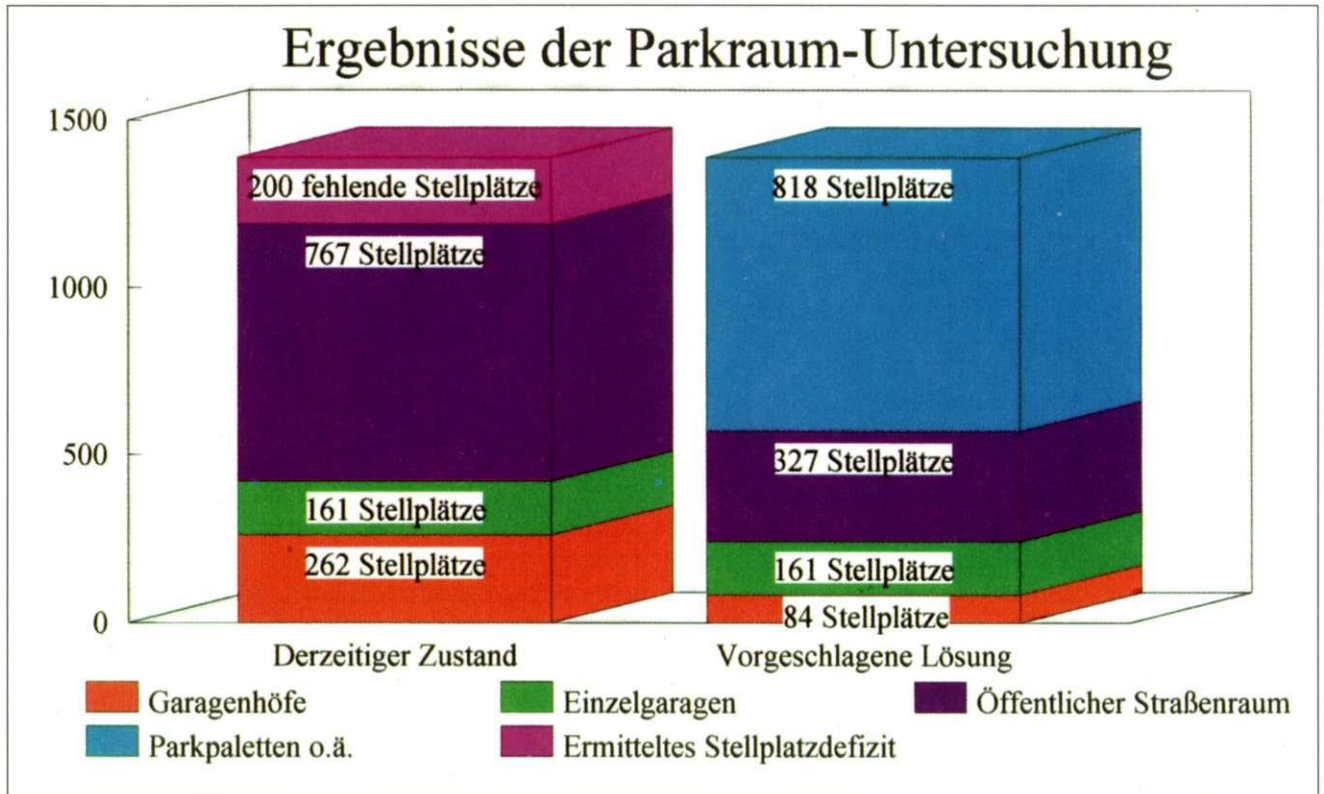
Bei der Analyse des gegenwärtigen Zustandes wurden zwischen Verkehr und Denkmalschutz verschiedene Widersprüche deutlich, die nicht ohne Kompromisse beseitigt werden können. Ohne Zweifel darf in der zukünftigen „Gartenstadt Reform“ das Straßenbild nicht von abgestellten Fahrzeugen beherrscht werden. Andererseits sollten aber auch die Straßenzüge, die Querschnitte und die Grünflächen möglichst in ihrer ursprünglichen Gestalt erhalten bleiben. Weitreichende Veränderungen im Sinne einer „Tempo-30-Zone“ mit Aufpflasterungen, Einengungen und anderen baulichen Maßnahmen waren also möglichst zu vermeiden. Leider ist es absehbar, daß bei Unterbringung eines großen Teils der Kraftfahrzeuge außerhalb des öffentlichen Straßenraumes und bei Verbesserung des Straßenzustandes eine Erhöhung der gefahrenen Geschwindigkeiten eintreten wird. Sowohl für die Steuerung der Parkraum-Kapazität als auch für die Sicherung einer angemessenen Geschwindigkeit blieben lediglich organisatorische Maßnahmen.

Bevor für das Gebiet ein Gesamtkonzept erarbeitet werden konnte, war es notwendig, alle Möglichkeiten zur Unterbringung der Kraftfahrzeuge zu analysieren. Im weiteren soll hier nur auf die Vorschläge eingegangen werden, welche für die Gesamtlösung von wesentlicher Bedeutung sind. Prinzipiell wurden drei Komplexe von umfassenden baulichen Maßnahmen näher untersucht.

Ergebnisse der Verkehrszählung im Lilienweg / Ecke Kirschweg



(Mittelwerte der zwischen 6.00 und 8.00 Uhr gezählten Fahrzeuge ohne Wichtung)



In einem ersten Ansatz wurde entsprechend den Vorschlägen der Einwohner der „Gartenstadt Reform“ die Unterbringung einer ausreichenden Anzahl von Stellplätzen im Straßenraum abgeschätzt. Bei einer einseitigen Parkordnung quer zur Fahrbahn unter teilweiser Nutzung der Vorgärten können nur wenige Stellplätze zusätzlich geschaffen werden. Eine beidseitige Anordnung würde Verbreiterungen der Querschnitte um bis zu 10 Metern erfordern und ist somit aufgrund der baulichen Verhältnisse in den meisten Fällen nicht möglich. Nicht zu vergessen sind auch die dabei eintretenden erheblichen Veränderungen des Straßenbildes. Die Einrichtung von Einbahnstraßen würde ebenfalls keinen bedeutenden Stellplatzgewinn nach sich ziehen, da bei den im Gebiet vorherrschenden 5 Meter breiten Straßenquerschnitten auch bei Einrichtungsverkehr kein beidseitiges Längsparken möglich wäre. Vielmehr zeigte sich, daß nach einer sinnvollen Neuordnung des Straßenraumes etwa 240 Stellplätze weniger zur Verfügung stehen, als im derzeitigen Zustand. Im Einklang mit dem Denkmalschutz ist eine Lösung der Stellplatzproblematik im öffentlichen Straßenraum offensichtlich nicht möglich.

Als zweiter Ansatz wurde die Aufweitung der sogenannten „Mistwege“ untersucht. Mögliche Gestaltungsvarianten dieser Wege sind in den beigefügten Anlagen 25 und 28 dargestellt. Diese Lösung, die vor allem von der Unteren Denkmalbehörde als günstiger Ausweg angesehen wird, erscheint auch aus verkehrlicher Hinsicht einen geeigneten Beitrag zur Entspannung der Situa-

on leisten zu können. Allerdings würde nur der Ausbau von fast allen geeigneten „Mistwegen“ eine ausreichende Anzahl neuer Stellplätze schaffen. Entscheidende Nachteile sind der Verlust von 9.000 bis 17.000 m² Gartenfläche und die nicht ausbleibende Beeinträchtigung der zur Zeit für den Kraftfahrzeugverkehr völlig unzugänglichen Gärten durch Lärm und Abgase. Verständlicherweise wurde von den Bürgern in der Vergangenheit der Wunsch geäußert, die Gartenbereiche möglichst in ihrer derzeitigen Abgeschlossenheit zu erhalten.

Dritter und letzter Ansatz war die Untersuchung, ob eine Eingliederung von Parkpaletten, Parkhäusern oder Tiefgaragen denkmalgerecht umgesetzt werden kann oder ob außerhalb des denkmalgeschützten Bereiches möglicherweise geeignete Flächen zu Verfügung stehen. Es zeigte sich, daß solche Baumaßnahmen die geeignetste Variante zur Verbesserung der Situation sind. Denkbar wären sowohl verschiedene Formen von Tiefgaragen innerhalb des Gebietes (z.B. Vertikal-Paternoster oder konventionell unter den Gärten), deren Einfahrten denkmalgerecht einzupassen sind, als auch Parkpaletten und -häuser auf bereits für Garagen oder Parkplätze genutzten Flächen. Dieser Ansatz wird aus verkehrlicher Sicht als der günstigste eingeschätzt, da er nicht nur am besten in ein Gesamtkonzept eingeordnet werden kann, sondern auch die Zahl der geschützten Parkmöglichkeiten, die in ihrer Qualität privaten Einzelgaragen überlegen sein können, wesentlich erhöht. Auch die sehr gute Anpassungsmöglichkeit bezüglich der zu schaffenden Kapazitäten erweist sich als vorteilhaft.

Obwohl die Aufenthaltsqualität in der „Gartenstadt Reform“ durch die Unterbringung der Kraftfahrzeuge in geschlossenen Parkbauten erheblich verbessert werden könnte, wäre kein bedeutender zusätzlicher Flächenverbrauch zu verzeichnen. Problematisch sind die hohen Baukosten und der für die untersuchte Variante notwendige Abriß der Garagen im Garagenkomplex Ilsestraße, der jedoch durch das entstehende Parkhaus mehr als ausgeglichen werden würde.

Aufbauend auf der dargestellten Einschätzung der Maßnahmen erfolgte die Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes. Ein Beispiel für eine mögliche Gestaltung der Straßen, bei dem innerhalb des denkmalgeschützten Bereiches weitgehend auf eine Veränderung des Querschnittes und auf andere Baumaßnahmen verzichtet wurde, soll wiederum der in Anlage 28 beigefügte Entwurf des Lilienweges sein. In der Skizze wurde in einigen Abschnitten lediglich ein etwa 0,5 bis 1,0 Meter breiter Streifen der Vorgärten für den Gehweg genutzt. Zumindest auf einer Seite sollte ein durchgehender Gehweg mit einer Breite von 2,0 Metern für das gesamte Gebiet vorgesehen werden.

Das Gesamtkonzept besteht aus drei Stufen. In einem ersten Abschnitt wird die „Gartenstadt Reform“ ohne bauliche Maßnahmen als „Tempo-30-Zone“ und als „Zone mit eingeschränktem Halteverbot“ gekennzeichnet. Zusätzlich wird der Bereich Heckenweg / Birnen-

weg als „Verkehrsberuhigter Bereich“ ausgemaltes. Für die Anwohner des Gebietes werden zu einer geringen Gebühr Parkscheine ausgegeben, deren Erlöse zweckgebunden zur Verbesserung der Verkehrssituation eingesetzt werden. In der zweiten Stufe folgt durch den Bau von Parkhäusern im Bereich der Ilsestraße und der Brenneckestraße eine Erhöhung des Stellplatzangebotes. In diesem Zusammenhang werden die ausgegebenen Parkscheine schrittweise reduziert. Die damit zu realisierende Garantie eines Stellplatzes würde eine Anhebung der Gebühren bis zur Höhe der Kosten für einen Platz in den Parkhäusern rechtfertigen. Diese Gebühren sollten zur Finanzierung der Baukosten eingesetzt werden. In einer dritten Stufe muß die Verkehrssituation im Gebiet nochmals untersucht werden. An Punkten, an denen nach der Entspannung des Parkdruckes neue Probleme z.B. durch zu hohe Geschwindigkeiten eingetreten sind, müssen punktuelle Maßnahmen zur Geschwindigkeitssenkung vorgesehen werden. Anschließend ist der Straßenraum vollständig entsprechend den Anforderungen des Denkmalschutzes zu restaurieren.

Natürlich kann auch der Finanzierungsvorschlag nur in enger Zusammenarbeit zwischen den Bürgern und der Stadtverwaltung realisiert werden. Trotzdem die Übernahme der Kosten für die vorgeschlagenen Maßnahmen aus privater Sicht sicher nicht unproblematisch ist,



Lilienweg



Der Maienhof bietet immer noch die „besten“ Parkmöglichkeiten.

wird nur hierdurch eine wirkliche Lösung der Probleme erreicht. Eine Finanzierung von Parkhäusern durch die Stadt Magdeburg für alle Wohngebiete, in denen Probleme mit dem ruhenden Verkehr auftreten, ist sicher unrealistisch. Sollten die Bürger kostengünstigere Maßnahmen vorziehen, so sind Beeinträchtigungen anderer Bereiche unvermeidbar. In der „Gartenstadt Reform“ könnte eine Folge dieser Zugeständnisse der Verlust der abgeschlossenen Atmosphäre der Gartenbereiche werden. Sicher auch keine Lösung im Interesse der Bewohner.



Umschlag gedruckt auf
chlorfrei gebleichtem Papier
Gedruckt auf Recycling-Papier

Titelfoto:
Luftaufnahme der Gartenstadt-Kolonie Reform aus dem Jahr 1994

Impressum:
Herausgeber:
Landeshauptstadt Magdeburg
Büro für Öffentlichkeitsarbeit
und Protokoll
39090 Magdeburg

Redaktion:
Stadtplanungsamt Magdeburg

Autoren:
Winfried Brenne, Architekt
Viola Beil, Architektin
Thomas Krayl, Architekt
Dr. Friedhelm Fischer
Fotos, zeichnerische Darstellungen, Grafiken
und restauratorische Untersuchungen
Winfried Brenne, Architekt
Archiv der Stadt Magdeburg
Jürgen Koch
Stefan Buttchereit

Gestaltung:
Jürgen Koch Grafik-Design

Herstellung:
Magdeburger Druckerei
Copyright: Stadtplanungsamt Magdeburg