

Aufgaben des Wohnungsbaues

Der Wohnungsbau wird, sobald das Ziel der Wehr- und Wirtschaftsfreiheit erreicht ist, eine der wichtigsten staats- und wirtschaftspolitischen Aufgaben sein. Die Bauwirtschaft läuft gegenwärtig auf sehr hohen Touren; zur Zeit ist ihre wichtigste Aufgabe, als Grundlage für den Vierjahresplan die Erzeugungsanlagen für die heimischen Roh- und Werkstoffe und zugleich die Wohnstätten für die Arbeiter in der Nähe der neu entstehenden Produktionsstätten zu schaffen. Einsatzfähige Arbeitskräfte sind nicht mehr vorhanden, zumal zu den Aufgaben der wirtschaftlichen Sicherung noch Aufgaben der militärischen Sicherung hinzugekommen sind.

Um so notwendiger ist es deshalb aber, schon jetzt alle Vorbereitungen zu treffen, damit das Wohnungsbauproblem in vollem Umfang in Angriff genommen werden kann, sobald der Zeitpunkt hierfür gekommen ist. Das Institut für Konjunkturforschung hat soeben in der Hanserischen Verlagsanstalt eine Arbeit von Dr. Walter Fey über den künftigen Wohnungs- und Siedlungsbaubedarf veröffentlicht, die wertvolle Unterlagen für die künftige Lösung des Wohnungs- und Siedlungsproblems enthält.

Dass sich der Wohnungsmangel im letzten Jahrzehnt außerordentlich verstärkt hat, wird jeder wissen, der einmal auf die Suche nach einer Wohnung gehen musste. Drei Faktoren sind es, die den eigentlichen Wohnungsbedarf ergeben. Der Wohnungsbedarf ist der Wohnungsbedarf für die gegenwärtig noch nicht in eigener Wohnung lebenden Familien und Haushaltungen. Er beträgt rund 1,5 Millionen Wohnungen. Hinzu kommt der Wohnungsbedarf der neu gegründeten Haushaltungen, deren Zahl zwar in den nächsten Jahren wegen der schwachbefleckten Geburtenjahrgänge des Krieges und der Nachkriegszeit zurückgehen wird, für die aber in den kommenden zehn Jahren mindestens eine Million Wohnungen notwendig sind. Ferner haben wir etwa 900 000 Wohnungen, die überfüllt sind, und schließlich müssen als Ersatz für die seit Kriegsende abbruchreifen 0,4 Millionen Wohnungen und für die in den nächsten zehn Jahren abbruchreif werdenden ebenfalls 0,4 Millionen Wohnungen rund 0,8 Millionen Wohnungen erbaut werden. Um diesen, aus den vier aufgezählten Faktoren sich ergebenden Fehlbedarf zu decken, müssen daher, wenn man die Doppelzählungen mit berücksichtigt, in den kommenden Jahrzehnten etwa vier Millionen Wohnungen erbaut werden; unter Hinzurechnung des Landes Oesterreich und des Sudetenlandes ergibt sich sogar eine Gesamtsumme von 4,5 Millionen Wohnungen.

Das Institut für Konjunkturforschung hat weiterhin untersucht, wie sich der augenblickliche Fehlbedarf auf die verschiedenen Gebiete Deutschlands verteilt. Die angestellten Erhebungen zeigen, daß der Wohnungsmangel am stärksten in Erscheinung tritt in den Großstädten, dagegen erheblich weniger in kleineren Städten und auf dem Lande. Der Wohnungsbedarf für neugegründete Haushaltungen wird dagegen am geringsten in den Großstädten sein, während die Überfüllung der Wohnungen in den kleineren Städten und auf dem Lande größer ist. Das Schwergewicht der künftigen Wohnungsbautätigkeit wird deshalb, so stellt das Institut fest, nicht in den Großstädten, sondern in den mittleren und kleineren Städten und auf dem Lande liegen müssen.

Eine gezielte Untersuchung läßt erkennen, daß die Gebiete mit den größten Bauaufgaben ausschließlich Grenzgebiete im Osten und Westen des Reiches sind, d. h. Rheinland und Westfalen, Ostpreußen, die Grenzmark Posen-Westpreußen, Mittel- und Oberschlesien und die Bayerische Ostmark sowie das Saarland. In Oesterreich rechnet man mit etwa 360 000 Wohnungen, die in den nächsten zehn Jahren erbaut sein müssen, wobei die Beseitigung der Wohnungsüberfüllung und der Abbruch haufälliger Wohnungen in vorderster Linie stehen.

Die Lösung dieses gewaltigen Bauprogramms hängt in entscheidendem Maße nicht nur von dem Vorhandensein von Kapital und Baukosten, sondern vor allem von den Arbeitskräften ab. Im Jahre 1937 wurden mit einem Kapitalaufwand von schätzungsweise zwei Milliarden Mark (ohne Grund und Boden) rund 310 000 Wohnungseinheiten errichtet. Legt man zugrunde, daß hierbei schätzungsweise 516 000 Arbeiter beschäftigt wurden, so würde eine Steigerung des Bauvolumens auf 450 000 Wohnungen pro Jahr den Bedarf an Arbeitskräften nur um 150 000 auf rund 750 000 erhöhen.

Weit schwieriger als die Aufbringung der zur Finanzierung des künftigen Wohnungsbaues notwendigen Mittel wird die Anpassung der Mieten an die Kaufkraft der Bevölkerung sein. Es ist kein Geheimnis, daß unsere Mieten fast überall zu hoch sind, denn normalerweise soll nur ein Fünftel bis höchstens ein Viertel des Lohnverdienens für Miete ausgegeben werden. Da Einsparungen bei der Ausstattung der Wohnungen nicht möglich sein werden, bleibt nur der Weg, die Baukosten und die Zinsen zu senken. Nationellere Betriebsführung, Normung, Typisierung usw. können wesentlich dazu beitragen. Recht erhebliche Ersparnisse müßten auch erzielt werden können bei den zahlreichen Baunebenkosten, wie Polizeigebühren, Aufschließung und Straßenaufbaukosten, Kanalisation, Hausanschlüsse usw. Die Nebenkosten machen gewöhnlich über ein Drittel der gesamten Baukosten aus! Eine allgemeine Zinssenkung dürfte gegenwärtig im Hinblick auf den Kapitalbedarf des Reiches kaum möglich sein, liegt jedoch nach Ansicht des Konjunkturinstituts für spätere Jahre durchaus im Bereich der Möglichkeit. Schließlich wird da, wo die Finanzierungslücke zwischen der zweiten Hypothek und dem Eigenkapital nicht geschlossen werden kann, die öffentliche Hilfe in Form verbilligter oder zinsloser Darlehen, verlängerter Zuschüsse oder Mietbeihilfen einspringen müssen.

Die Untersuchung zeigt, daß man an den zuständigen Stellen die Probleme des künftigen Wohnungsbaues genau kennt. Sie läßt aber auch erkennen, daß es noch zahlreiche Möglichkeiten gibt, die Mieten mehr an die Einkommen der minderbemittelten Volksschichten anzupassen, als dies bisher geschehen konnte.

3000 Kilometer Autobahn

Feierlicher Staatsakt bei Berlin

Dank des vorbildlichen Fleißes der deutschen Ingenieure und Arbeiter wird das große Bauziel des Jahres 1938 fristgemäß erreicht. Am 15. Dezember wird der 3000. Kilometer der Reichsautobahn dem Verkehr übergeben. Die Feier findet an der Anschlussstelle Galesches Tor—Kangsdorf, einem besonders schönen Punkt der Südtangente des Berliner Autobahnringes, statt. Der Generalinspektor für das deutsche Straßennetz, Dr. Todt, und der Gauleiter der Kurmark, Oberpräsident Störck, werden bei dieser Gelegenheit zu 3000 Autobahnarbeitern sprechen, die anlässlich dieses historischen Ereignisses als Gäste des Führers aus dem ganzen Reich nach Berlin eingeladen worden sind.

Im Anschluß an die Uebergabe des 3000. Reichsautobahn-Kilometers findet ein gemeinsames Mittagessen in der Deutschlandhalle statt. Bei dieser Gelegenheit wird Reichsminister Dr. Goebbels das Wort ergreifen. Als Abschluß des Tages ist ein Kameradschaftsabend im Theater des Volkes vorgesehen, an dem die 3000 Autobahnarbeiter als Gäste der Reichsregierung teilnehmen werden.

Freitag werden die Arbeitskameraden Ausflüge in die Umgebung von Berlin machen. Sie werden sich das historische Potsdam ansehen und außerdem mit großen Omnibussen nach Saarmund fahren, um dort der Moorsprengung beizuwohnen.

184 Kilometer freigegeben

Am Tage der feierlichen Inbetriebnahme des 3000. Kilometers der Reichsautobahn werden folgende Strecken freigegeben: Der östliche Teilschnitt des Berliner Ringes Kangsdorf—Ostried und der Abschnitt Berlin—Leipzig, ferner Breslau Brieg und Gleiwitz—Hrubland, die Verbindung zwischen den Anschlussstellen Forst-Ost und Forst-West auf der Strecke Breslau—Forst, weiter auf der Autobahn Ruhrgebiet—Hannover der Abschnitt Bielefeld—Herford und Hannover-Ost—Bad Nenndorf sowie endlich auf der Autobahn Köln—Frankfurt am Main das wichtige Zwischenstück Buesdorf—Tienbach. Insgesamt werden an diesem Tag rund 184 Kilometer neu in Betrieb genommen, damit stehen 3062 Kilometer Autobahnen dem deutschen Kraftverkehr zur Verfügung.

Das Bauziel dieses Jahres wurde planmäßig erreicht, obwohl dem Generalinspektor Dr. Todt und der gesamten deutschen Bauwirtschaft durch die Errichtung der Westbefestigungen, die zur Vollenbung ungeheuerste Kraftanstrengung erforderten, eine neue ungewöhnlich große Aufgabe gestellt war.

Gigantische Leistung

Mit einer von der ganzen Welt bewunderten Planmäßigkeit vollzieht sich der Aufbau des großen Reichsautobahnnetzes, dieses ureigenen Werkes des Führers. Wohl kein Land hat je in so kurzer Zeit ein so gewaltiges Straßenbauwerk in Angriff genommen. Vom ersten Spatenstich an, am 23. September 1933, bis zum heutigen Tage wurden geradezu ungeheuerlich anmutende Bauleistungen geschaffen. Nicht weniger als 290 Millionen Kubikmeter Erde wurden in dieser Zeit bewegt. Diese Erdmassenbewegung übersteigt die Leistungen, die beim Bau des Panama-Kanals bewältigt werden mußten, um 70 Millionen Kubikmeter. Ueber eine halbe Million Tonnen Stahl und Eisen wurde verbraucht. Der Zementverbrauch beträgt über 5 Millionen Tonnen. Nicht weniger als 53 Millionen Quadratmeter Fahrbahndecken sind fertig oder im Bau begriffen. Zahllose Naturhindernisse wurden durch Bauwerke überwunden, die die Welt in Bewunderung versetzen. Hochbrücken, Ueberführungen über Täler und Ströme, Tunnelanlagen in unwegsamen Gebirgsgegenden zeugen von den Hochleistungen deutscher Ingenieurkunst. Nicht weniger als 300 000 Arbeiter sind Tag für Tag eingesetzt, die am Bau der Straßen des Führers, in den Lieferwerken, in den Steinbrüchen, Remeis und Eisentwerken für die Autobahnen tätig sind.

Rund 12 Millionen Tagewerte sind bis zum heutigen Tage bereits geleistet.

Waren es in den vergangenen Jahren in der Hauptsache Teilstücke, deren Vollenbung gemeldet werden konnte, so stehen wir jetzt erstmalig vor der Tatsache, daß das Autobahnnetz sich vervollkommenet und zu schließen beginnt, daß viele kurze Abschnitte zu einem Ganzen vereinigt werden und dadurch höchst bedeutungsvolle, mehrere Gauen verbindende, ununterbrochene Strecken entstehen. Heute kann man den weiten Weg von der Ostsee bis nach Salzburg, das sind mehr als 900 Kilometer, ohne Unterbrechung auf der Reichsautobahn zurücklegen. Ebenso ist die durchgehende Verbindung von Frankfurt (Oder) nach dem Westen des Reiches hergestellt, so daß der Fernverkehr von Ostpreußen bis zum Rhein unter Umgehung der Reichshauptstadt zum größten Teil über die Reichsautobahn geführt werden kann. Weiter sind die Verbindungen von Salzburg über München, Stuttgart, Karlsruhe, Frankfurt a. M. bis über Passel hinaus wie auch zum großen Teil die Strecken von Berlin nach Breslau und Dresden geschaffen. Bereits im kommenden Jahr werden weitere wichtige Bahnen fertiggestellt sein, so ein großer geschlossener Ring durch Deutschland: Berlin—Köln—Stuttgart—München—Berlin.

Geradezu phantastisch hat sich die Verkehrsteigerung auf den betriebfertigen Reichsautobahnen ausgewirkt. Wurden im Jahre 1936 rund 360 Millionen Fahrzeugkilometer, 1937 rund 800 Millionen auf Reichsautobahnen zurückgelegt, so zählte man in den ersten zehn Monaten dieses Jahres bereits weit über eine Milliarde Fahrzeugkilometer. Trotz der gewaltigen Verkehrsteigerung sind die Reichsautobahnen die unsichersten Straßen geblieben. Wenn man berücksichtigt, daß die Verkehrsbelastung auf den Reichsautobahnen das Drei- bis Vierfache der des Reichsstraßennetzes beträgt, so ergibt sich eine Verkehrsunfallhäufigkeit von nur einem Fünftel bis einem Sechstel gegenüber der auf den Reichsstraßen.

Und diese geradezu phantastische Entwicklung ist bei weitem noch nicht abgeschlossen. Rund 3000 Kilometer Autobahnen stehen heute dem Verkehr zur Verfügung. Ueber 3700 Kilometer sind im Bau begriffen oder zum Bau freigegeben. Und neuerdings ist die Planung der Reichsautobahn bereits auf 14 000 Kilometer erhöht. Die wiedergewonnene Ostmark und das Sudetenland sind bereits in die praktische Arbeit aufgenommen.

Diese wenigen Zahlen verkörpern eine gigantische Leistung, wie sie nur mit der Geschlossenheit eines durch den Willen des Führers geeinten Volkes erreicht werden konnte. Deutschland hat sich damit an die Spitze aller Staaten gestellt und der Entwicklung des Kraftverkehrs ungeahnte Zukunftsmöglichkeiten gegeben.

Siemens-Ring für Dr. Todt

Am 13. d. M. wurde dem Generalinspektor Professor Dr. Ing. F. Todt der ihm im vergangenen Jahre verliehene Siemens-Ring im Werner-Siemens-Haus in Charlottenburg überreicht. Der aus einem massiven Eisenblech bestehende Sockel, auf dem der Ring ruht, trägt die Widmung: „Dem Erbauer der Straßen des Führers Dr. Ing. F. Todt“. Darüber befindet sich in Gold die Karte Großdeutschlands, auf der die Linien der Reichsautobahnen eingetragen sind. Der Ring selbst besteht aus einem Goldreif, der — zur Erinnerung an die Eisene Zeit, in der die Stiftung gegründet wurde (1916) — mit einem Stahlkern versehen ist; die Oberfläche stellt einen Lorbeerkranz dar.

Präsident Professor Dr. Joh. Stark, der als Vorsitzender der Stiftung den Ring überreichte, erinnerte daran, daß die Uebergabe an einem doppelt denkwürdigen Tage erfolge: Am 122. Geburtstag von Werner v. Siemens und gleichzeitig am Vorabend der Einweihung des 3000. Kilometers der Reichsautobahnen.

