Städtebaukunst

Von

Hermann Ehlgötz

BIBLIOTECA
FUNDAȚIUNEI
UNIVERSITARE
CAROL I.

21.178
Nº Curent ~~37398~~ Format -
Nº Inventar 76824 Anul 1943
Secția Depozit I Raftul II.

rlag in Leipzig

Bildung

eten des Wissens

und mühelos, ohne
Verständnis aktueller
n ständiger Fühlung
halten und ihm so
eitern, vorhandene
e Anregungen
gewinnen.

zum Teil mit
0 bis M. 4.–

schen Propheten Von Professor Dr. W. Caspari

Das Christentum Fünf Vorträge von Geheimrat Professor Dr. E. Cornill, Professor Dr. E. von Dobschütz, Geheimrat Professor Dr. W. Herrmann, Professor Dr. W. Staerk, Geheimrat Prof. Dr. E. Troeltsch.

Christus Von Professor Dr. O. Holtzmann 2. Aufl.

Paulus Von Prof. Dr. R. Knopf

Das apostolische Glaubensbekenntnis Von Professor Dr. K. Thieme

Die evangelische Kirche und ihre Reformen Von Prof. Dr. F. Niebergall

Das Christentum im Weltanschauungskampfe der Gegenwart Von Prof. Dr. A. Hunzinger 3. Aufl.

Einführung in die allgemeine Religionsgeschichte Von Professor Dr. N. Söderblom

Volksleben im Lande der Bibel Von Professor Dr. M. Löhr 2. Aufl.

Sabbat und Sonntag Von Professor Dr. H. Meinhold

Einführung in das Alte Testament Von Professor Dr. M. Löhr

Die Poesie des Alten Testaments Von Professor Dr. E. König

Geschichte des Judentums Von Professor Dr. H. Meinhold

David und sein Zeitalter Von Professor Dr. B. Baentsch

WISSENSCHAFT UND BILDUNG

Philosophie / Pädagogik

Einleitung in die Philosophie Von Professor Dr. P. Menzer 2. Aufl.
Geschichte der Philosophie Von Professor Dr. A. Messer 3 Bände 3. Aufl.
Philosophie der Gegenwart Von Professor Dr. A. Messer 3. Aufl.
Die Weltanschauungen der Gegenwart in Gegensatz und Ausgleich Von Professor Dr. E. Wenzig 2. Aufl.
Hauptfragen der Lebensgestaltung Von Professor Dr. A. Hunzinger 2. Aufl.
Rousseau Von Geheimrat Professor L. Geiger
Immanuel Kant Von Professor Dr. E. v. Aster 2. Aufl.
Einführung in die Psychologie Von Professor Dr. H. Dyroff 3. Aufl.
Unsere Sinnesorgane und ihre Funktionen Von Professor Dr. E. Mangold 2. Aufl.
Leib und Seele Von Professor Dr. H. Boruttau
Einführung in die Pädagogik auf psychologischer Grundlage Von Professor Dr. W. Peters
Prinzipielle Grundlagen der Pädagogik und Didaktik Von Professor Dr. W. Rein
Abriß der geistigen Entwicklung des Kindes Von Prof. Dr. K. Bühler
Charakterbildung Von Professor Dr. Th. Elsenhans 2. Aufl.

Sprache / Literatur

Unser Deutsch Einführung in die Muttersprache von Geh. Rat Professor Dr. Fr. Kluge 4. Aufl
Lautbildung Von Professor Dr. L. Sütterlin 2. Aufl.
Deutsche Dichtung in ihren geschichtlichen Grundzügen Von Professor Dr. Fr. Lienhard 2. Aufl.
Das Märchen Von Prof. Dr. Fr. von der Leyen 2. Aufl.
Der Sagenkreis der Nibelungen Von Professor Dr. G. Holz 2. Aufl.
Lessing Von Geh.-R. Prof. Dr. R. M. Werner † 2. Aufl. Herausgegeben von Prof. Dr. G. Witkowski
Das klassische Weimar Von Professor Dr. Fr. Lienhard 3. Aufl.
Goethe und seine Zeit Von Professor Dr. K. Alt
Einführung in Goethes Faust Von Prof. Dr. Fr. Lienhard 4. Aufl.
Heinrich von Kleist Von Professor Dr. H. Roetteken
Schweizer Dichter Von Professor Dr. A. Frey 2. Aufl.

Kunst

Einführung in die Ästhetik der Gegenwart Von Professor Dr. E. Meumann 3. Aufl.
Das System der Ästhetik Von Prof. Dr. E. Meumann 3. Aufl.
Musikalische Bildung und Erziehung zum musikalischen Hören Von Professor Dr. A. Schering 3. Aufl.
Grundriß der Musikwissenschaft Von Professor Dr. phil. et mus. H. Riemann 3. Aufl.
Das Klavier und Klavierspiel Von Professor Dr. E. Schmitz
Mozart Von Prof. Dr. H. Freih. v. d. Pfordten 2. Aufl.
Beethoven Von Professor Dr. H. Freiherrn v. d. Pfordten 3. Aufl.
Richard Wagner Von Professor Dr. E. Schmitz 2. Aufl.
Schubert und das deutsche Lied Von Prof. Dr. H. Freih. v. d. Pfordten
Carl Maria von Weber Von Prof. Dr. H. Freih. v. d. Pfordten
Christliche Kunst Von Superintendent R. Bürkner
Christliche Kunst im Bilde Von Professor Dr. G. Graf Vitzthum

Deutsche Malerei seit 1870 Von Professor Dr. W. Waetzold 2. Aufl.

Geschichte

Eiszeit und Urgeschichte des Menschen Von Professor Dr. J. Pohlig 3. Aufl.
Die Indogermanen Von Professor Dr. O. Schrader 3. Aufl.
Altorientalische Kultur im Bilde Von Dr. J. Hunger und Professor Dr. H. Lamer
Die babylonische Geisteskultur in ihren Beziehungen zur Kulturentwicklung der Menschheit Von Professor Dr. H. Winckler 2. Aufl
Die Kultur des alten Ägypten Von Prof. Dr. Freiherrn W. v. Bissing 2. Aufl.
Die ägäische Kultur Von Prof. Dr. Freih. R. v. Lichtenberg 2. Aufl.
Griechische Kultur im Bilde Ein Bilderatlas Von Prof. Dr. H. Lamer 2. Aufl.
Vom Griechentum zum Christentum Von Prof. Dr. A. Bauer
Vom Judentum zum Christentum Von Prof. Dr. A. Bauer
Römische Kultur im Bilde Ein Bilderatlas Von Professor Dr. H. Lamer 3. Aufl.
Zur Kulturgeschichte Roms Von Geh. R. Prof Dr. Th. Birt 3. Aufl.
Das alte Rom Sein Werden, Blühen und Vergehen Von Professor Dr. E. Diehl 2. Aufl.
Cäsar Von Hauptmann G. Veith
Westdeutschland zur Römerzeit Von Prof Dr. H. Dragendorff 2. Aufl.
Die germanischen Reiche der Völkerwanderung Von Professor Dr. L. Schmidt 2. Aufl.
Grundzüge der Deutschen Altertumskunde Von Prof. Dr. H. Fischer 2. Aufl.
Deutsche Altertümer im Rahmen deutscher Sitte Von Professor Dr. O. Lauffer
Niederdeutsche Volkskunde Von Professor Dr. O. Lauffer
Das deutsche Haus in Dorf und Stadt Von Professor Dr. O. Lauffer
Vom Wikingerschiff zum Handelstauchboot Deutschlands Seeschiffahrt und Seehandel von den Anfängen bis zur Gegenwart Von Professor Dr. B. Schmeidler
Deutsche Kultur des Mittelalters im Bilde Von Professor Dr P. Herre
Kulturgeschichte der Deutschen im Mittelalter Von Professor Dr. G. Steinhausen 2. Aufl.
Kulturgeschichte der Deutschen in der Neuzeit Von Prof. Dr. G. Steinhausen 2. Aufl
Die deutsche Revolution (1548) Von Geh.-Rat Prof. Dr. E. Brandenburg 2. Aufl.
Die Technik im Landkriege Von Generalleutnant A. Schwarte
Seehelden und Admirale Von Vize-Admiral H. Kirchhoff
Die Kultur der Araber Von Prof. Dr. H. Hell 2. Aufl.
Mohammed und die Seinen Von Professor Dr. H. Reckendorf
Die Polarvölker Von Dr. H. Byhan

Bürgerkunde und Volkswirtschaftslehre

Einführung in die Rechtswissenschaft Von Prof. Dr. G Radbruch 3. Aufl.
Staat und Gesellschaft Von Professor Dr. A. Vierkandt
Grundlinien des deutschen Staatswesens V. Geh. Hofr. Dr. R. Schmidt
Staatsbürgerkunde Von Geh. Rat Professor Dr. E. Bernheim 2. Aufl.
Politik Von Professor Dr Fr Stier-Somlo 4. Aufl.
Unsere Gerichte und ihre Reform Von Professor Dr W Kisch

WISSENSCHAFT UND BILDUNG

Deutsche Malerei seit 1870 Von Professor Dr. W. Waetzold 2. Aufl.

Geschichte

Eiszeit und Urgeschichte des Menschen Von Professor Dr. J. Pohlig 3. Aufl.
Die Indogermanen Von Professor Dr. O. Schrader 3. Aufl.
Altorientalische Kultur im Bilde Von Dr. J. Hunger und Professor Dr. H. Lamer
Die babylonische Geisteskultur in ihren Beziehungen zur Kulturentwicklung der Menschheit Von Professor Dr. H. Winckler 2. Aufl
Die Kultur des alten Ägypten Von Prof. Dr. Freiherrn W. v. Bissing 2. Aufl.
Die ägäische Kultur Von Prof. Dr. Freih. R. v. Lichtenberg 2. Aufl.
Griechische Kultur im Bilde Ein Bilderatlas Von Prof. Dr. H. Lamer 2. Aufl.
Vom Griechentum zum Christentum Von Prof. Dr. A. Bauer
Vom Judentum zum Christentum Von Prof. Dr. A. Bauer
Römische Kultur im Bilde Ein Bilderatlas Von Professor Dr. H. Lamer 3. Aufl.
Zur Kulturgeschichte Roms Von Geh. R. Prof Dr. Th. Birt 3. Aufl.
Das alte Rom Sein Werden, Blühen und Vergehen Von Professor Dr. E. Diehl 2. Aufl.
Cäsar Von Hauptmann G. Veith
Westdeutschland zur Römerzeit Von Prof Dr. H. Dragendorff 2. Aufl.
Die germanischen Reiche der Völkerwanderung Von Professor Dr. L. Schmidt 2. Aufl.
Grundzüge der Deutschen Altertumskunde Von Prof. Dr. H. Fischer 2. Aufl.
Deutsche Altertümer im Rahmen deutscher Sitte Von Professor Dr. O. Lauffer
Niederdeutsche Volkskunde Von Professor Dr. O. Lauffer
Das deutsche Haus in Dorf und Stadt Von Professor Dr. O. Lauffer
Vom Wikingerschiff zum Handelstauchboot Deutschlands Seeschiffahrt und Seehandel von den Anfängen bis zur Gegenwart Von Professor Dr. B. Schmeidler
Deutsche Kultur des Mittelalters im Bilde Von Professor Dr P. Herre
Kulturgeschichte der Deutschen im Mittelalter Von Professor Dr. G. Steinhausen 2. Aufl.
Kulturgeschichte der Deutschen in der Neuzeit Von Prof. Dr. G. Steinhausen 2. Aufl
Die deutsche Revolution (1548) Von Geh.-Rat Prof. Dr. E. Brandenburg 2. Aufl.
Die Technik im Landkriege Von Generalleutnant A. Schwarte
Seehelden und Admirale Von Vize-Admiral H. Kirchhoff
Die Kultur der Araber Von Prof. Dr. H. Hell 2. Aufl.
Mohammed und die Seinen Von Professor Dr. H. Reckendorf
Die Polarvölker Von Dr. H. Byhan

Bürgerkunde und Volkswirtschaftslehre

Einführung in die Rechtswissenschaft Von Prof. Dr. G Radbruch 3. Aufl.
Staat und Gesellschaft Von Professor Dr. A. Vierkandt
Grundlinien des deutschen Staatswesens V. Geh. Hofr. Dr. R. Schmidt
Staatsbürgerkunde Von Geh. Rat Professor Dr. E. Bernheim 2. Aufl.
Politik Von Professor Dr Fr Stier-Somlo 4. Aufl.
Unsere Gerichte und ihre Reform Von Professor Dr W Kisch

WISSENSCHAFT UND BILDUNG

Die deutsche Reichsverfassung Von Geh. Rat Prof. Dr. Ph. Zorn 3. Aufl.

Die Haupttheorien der Volkswirtschaftslehre Von Professor Dr. O. Spann 5. Aufl.

Soziale und wirtschaftspolitische Anschauungen in Deutschland vom Beginn des 19. Jahrhund. bis zur Gegenwart Von Prof. Dr. P. Mombert.

Einführung in die Volkswirtschaftslehre Von Professor Dr. W. Wygodzinski 3. Aufl.

Volkswirtschaft und Staat Von Professor Dr. E. Kindermann

Die Praxis des Bank- und Börsenwesens Von Bankdirektor J. Steinberg 2. Aufl.

Die Großstadt und ihre sozialen Probleme Von Prof. Dr. A. Weber 2. Aufl.

Die Kleinwohnung Studien zur Wohnungsfrage Von Baudirektor Professor F. Schumacher 2. Aufl.

Der Mittelstand und seine wirtschaftliche Lage Von Syndikus Dr. J. Wernicke

Die Frauenbewegung in ihren modernen Problemen Von Helene Lange 2. Aufl.

Fürsorgewesen Einführung in das Verständnis der Armut und der Armenpflege Von Professor Dr. Chr. Klumker

Sozial. Säuglings- und Jugendfürsorge Von Prof. Dr. A. Uffenheimer

Zoologie und Botanik

Anleitung zu zoologischen Beobachtungen Von Professor Dr. F. Dahl

Der Tierkörper Seine Form und sein Bau Von Privatdozent Dr. E. Neresheimer

Licht und Leben im Tierreich Von Professor Dr. W. Stempell

Die Säugetiere Deutschlands Von Privatdozent Dr. Hennings

Kryptogamen (Algen, Pilze, Flechten, Moose und Farnpflanzen) Von Prof. Dr. M. Möbius

Die Bakterien und ihre Bedeutung im praktischen Leben Von Professor Dr. H. Miehe 2. Aufl.

Anleitung zur Beobachtung der Vogelwelt Von Professor Dr. E. Zimmer 2. Aufl.

Das Schmarotzertum im Tierreich und seine Bedeutung für die Artbildung Von Hofrat Professor Dr. L. v. Graff

Tier- und Pflanzenleben des Meeres Von Prof. Dr. A. Nathansonn

Anleitung zur Beobachtung der Pflanzenwelt Von Professor Dr. F. Rosen 2. Aufl.

Befruchtung und Verbreitung im Pflanzenreiche Von Professor Dr. Giesenhagen

Pflanzengeographie Von Professor Dr. P. Graebner

Phanerogamen (Blütenpflanzen) Von Professor Dr. E. Gilg und Dr. R. Muschler

Zimmer- und Balkonpflanzen Von Garteninsp. P. Dannenberg 2. Aufl.

Unser Garten Von Garteninspektor Fr. Zahn

Von der Hacke zum Pflug Garten und Feld, Bauern und Hirten in unserer Wirtschaft und Geschichte Von Prof Dr. Ed. Hahn 2. verb. Aufl.

Anthropologie / Hygiene

Lebensfragen Der Stoffwechsel in der Natur Von Prof. Dr. F. B. Ahrens

Gesundheit und Lebensklugheit Von Geh. Sanitätsrat Dr. R. Paasch

Arznei und Genußmittel, ihre Segnungen und Gefahren Von Professor Dr. F. Müller

Der menschliche Organismus und seine Gesunderhaltung Von Oberstabsarzt Dr. A. Menzer

Leib und Seele Von Professor Dr. H. Boruttau

Das Nervensystem und die Schädlichkeiten des täglichen Lebens Von Professor Dr. P. Schuster

Unsere Sinnesorgane u. ihre Funktionen Von Professor Dr. med. et phil. E. Mangold 2. Aufl.

Stoffwechsel und Diät von Gesunden und Kranken Von Geh. Medizinalrat Prof. Dr. C. A. Ewald

Die Volkskrankheiten und ihre Bekämpfung Von Professor Dr. W. Rosenthal

Die Hygiene des männlichen Geschlechtslebens Von Geh. Medizinalrat Prof. Dr. C. Posner 4. Aufl.

Gesundheitspflege des Weibes Von Prof. Dr. P. Straßmann 3./4. Aufl.

Die moderne Chirurgie für gebildete Laien Von Geheimrat Professor Dr. H. Tillmanns

Geologie / Geographie Astronomie / Mineralogie

Grundfragen der allgemeinen Geologie Von Konrektor Dr. P. Wagner 2. Aufl.

Die vulkanischen Gewalten der Erde Von Geheimrat Prof. Dr. A. Haas

Die Bodenschätze Deutschlands Von Professor Dr. L. Milch Bd. I u. II

Mitteleuropa und seine Grenzmarken Von Professor Dr. G. Braun

Die Alpen Von Professor Dr. F. Machatschek 2. Aufl.

Das Wetter und seine Bedeutung für das praktische Leben Von Professor Dr. C. Kassner 2. Aufl.

Das Reich der Wolken und der Niederschläge Von Prof. Dr. C. Kassner

Himmelskunde Von Professor Dr. A. Marcuse 2. Aufl.

Physik / Technik

Die Elektrizität als Licht und Kraftquelle Von Prof. Dr. P. Eversheim 3. Aufl.

Starkstromtechnik Von Professor Dr. P. Eversheim

Elektrochemie Von Professor Dr. W. Bermbach

Hörbare, Sichtbare, Elektrische und Röntgenstrahlen Von Geh. Rat Professor Dr. Fr. Neesen

Telegraphie und Telephonie Von Telegraphendirektor und Dozent F. Hamacher

Das Licht im Dienste der Menschheit Von Dr. G. Leimbach

Kohle und Eisen Von Professor Dr. A. Binz 2. Aufl.

Das Holz Von Forstmeister H. Kottmeier und Dr. F. Uhlmann

Das Buchgewerbe einst und jetzt Von Museumsdirektor Dr. A. Schramm

Die Gärungsgewerbe und ihre naturwissenschaftlichen Grundlagen Von Prof. Dr. W. Henneberg und Dr. G. Bode

Milch- und Molkereiprodukte, ihre Eigenschaften, Zusammensetzung und Gewinnung Von Dr. P. Sommerfeld

Rohstoffe der Textilindustrie Von Geh. Reg.-Rat Dipl.-Ing. H. Glafey

Spinnen und Zwirnen Von Geh. Reg.-Rat Dipl.-Ing. H. Glafey

Die Textilindustrie Herstellung textiler Flächengebilde Von Geh. Reg.-Rat Dipl.-Ing. H. Glafey

Unsere Kleidung und Wäsche Von Direktor B. Brie, Professor P. Schulze, Dr. K. Weinberg

Naturwissenschaftliche Bibliothek

Herausgegeben von **Konrad Höller** und **Georg Ulmer**

Jeder Band von 140–200 Seiten mit zahlreichen Abbildungen. Geb. M. 2.50

An die Jugend wenden sie sich und an den Mann aus dem Volke, um mit ihrer streng allgemeinverständlichen und also im besten Sinne populären Darstellung Kenntnis der Natur und Anregung zu eingehender Beschäftigung mit ihren Erscheinungen in die weitesten Kreise zu tragen. Schule und Haus haben in gleicher Weise alle Ursache, dieser neuen Naturwissenschaftlichen Bibliothek die ernsteste Beachtung zu schenken. Jedes dieser Bändchen ist ein Muster einer vornehmen und allen Ansprüchen genügenden Ausstattung.

Aus der Natur

Es ist erschienen:

Aus Deutschlands Urgeschichte Von G. Schwantes 2. Aufl.
Der deutsche Wald Von Prof. Dr. M. Buesgen 2. Aufl.
Die Heide Von W. Wagner
Im Hochgebirge Von Professor E. Keller
Tiere der Vorzeit Von Rekt. E. Haase
Kultur und Tierwelt Von Prof. Dr. K. Guenther
Die Tiere des Waldes Von Forstmeister K. Sellheim
Unsere Singvögel Von Professor Dr. A. Voigt
Das Süßwasseraquarium Von E. Heller
Reptilien- und Amphibienpflege Von Dr. P. Krefft
Bienen und Wespen Von Ed. Scholz
Bilder aus dem Ameisenleben Von H. Viehmeyer
Die Schmarotzer der Menschen und Tiere Von General-Oberarzt a. D. Dr. v. Linstow
Die mikroskopische Kleinwelt unserer Gewässer Von E. Reukauf
Unsere Wasserinsekten Von Dr. G. Ulmer
Aus Seen und Bächen Von Dr. G. Ulmer
Aus der Vorgeschichte der Pflanzenwelt Von Dr. W. Gothan
Wie ernährt sich die Pflanze? Von O. Krieger
Niedere Pflanzen Von Professor Dr. R. Timm
Häusliche Blumenpflege Von P. F. F. Schulz
Gartenlust und -leben von alters her bis in unsere Zeit Von Gartendirektor F. Zahn
Der deutsche Obstbau Von F. Meyer
Vulkane und Erdbeben Von Prof. Dr. Brauns
Chemisches Experimentierbuch Von O. Hahn
Die Photographie Von W. Zimmermann
Beleuchtung und Heizung Von J. F. Herding
Kraftmaschinen Von Ingenieur Ch. Schütze
Signale in Krieg und Frieden Von Dr. Fr. Ulmer
Seelotsen-, Leucht- u. Rettungswesen Von Dr. F. Dammeyer

Wilhelm Scharrelmann

Täler der Jugend Roman. 218 Seiten. Geh. M. 5.—. Geb. M. 7.—

„Täler der Jugend" — das sind die blumigen Gründe mit den jungen Hainen der ersten Freundschaft und der ersten Liebe, durch die der junge Mensch wie durch ein Märchenland geht. „Täler der Jugend" — das sind aber auch die Niederungen, durch die jedes junge Leben geht, ehe es die Kraft findet, die Höhen und Gipfel zu erklimmen. Es ist der Roman eines jungen Arbeiterkünstlers, der den Willen und den Drang zur Höhe hat und einen einsamen Weg geht. Mädchenbilder von einer zarten, milden Schönheit, wie mit dem Silberstift gezeichnet, wandeln durch den Roman.

Rund um Sankt Annen Neue Pickbalge-Geschichten. 269 Seiten. Geheftet Mark 5.—. Gebunden Mark 7.—

Es ist eine völlig einheitliche, in sich abgeschlossene Welt, die „Pickbalge", aus der Wilhelm Scharrelmann diesen neuen Band humorvoller Erzählungen geschrieben hat. In eine enge, vom Strom des Großstadtlebens abseits liegende Gasse, in eine idyllische Welt hat Scharrelmann mit dem Auge des Dichters geblickt und mit sicheren Strichen merkwürdige Gestalten und ergötzliche Geschichten daraus festgehalten, die sich dem Leser mit einer Eindringlichkeit einprägen, daß man sie nicht leicht wieder vergißt.

Piddl Hundertmark Geschichte einer Kindheit. 3. Auflage. 188 Seiten. Geheftet M. 2.—. Gebunden M. 4.60.

„Ein herzhafter und gesunder Geist weht durch dieses Buch, und ein aufrechter Mann steht dahinter. Er ist mit den Worten eher sparsam als verschwenderisch; er moralisiert und reflektiert nicht; er hat mit sicherem Gefühl an der rechten Stelle nicht nur angefangen zu erzählen, sondern — was seltener und schwieriger ist — auch aufgehört. . . Man kann sich an dieser Geschichte einer Kindheit recht erfrischen — sie gehört vor allem in sämtliche Volksbibliotheken."

„Velhagen und Klasings Monatshefte."

Die Fahrt ins Leben Bilder u. Geschichten. 239 Seiten. Geheftet Mark 4.—. Gebunden Mark 6.—

„Jedermann wird seine Freude haben an diesen kleinen Geschichten, die gleicherweise durch ihren eigenartigen Inhalt, wie durch die plastische Darstellung fesseln. Ob nun der Schalk aus den Blättern guckt oder vom Ernst und Kampf des Lebens erzählt wird oder moderne Anekdoten auf eine Schnur gereiht erscheinen — ein Grundsatz geht durch all die bunten Bilderchen; das ist der Kinderplauderton, der in den einfachsten Dingen eine Seele sieht, toten Gegenständen Leben einhaucht und vom Geheimsten Kunde bringt."

Die Hilfe.

Wissenschaft und Bildung
Einzeldarstellungen aus allen Gebieten des Wissens
160

Inv. 76824
Donatiune lui Ing. P. P. Adrian

Städtebaukunst

Von

331682

Beigeordnetem
Dipl.-Ing. Hermann Ehlgötz
Stadtbaurat a. D. in Essen

Mit 74 Abbildungen

26264

1921
Verlag von Quelle & Meyer in Leipzig

C/953

1961

1956

BIBLIOTECA CENTRALĂ UNIVERSITARĂ
BUCUREȘTI
21178

RC 180/06

Alle Rechte vorbehalten

Ohlenrothsche Buchdruckerei
Georg Richters
Erfurt

B.C.U. Bucuresti

C26264

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung: Wachstum der Städte, Aufgaben des Städtebaues 5

A. Geschichtliche Entwicklung der Stadtbaupläne, Gartenstädte 9

B. Einzelheiten des Stadtbauplanes.

I. Gebäude 60
II. Baublöcke 73
III. Straßen .....
1. Elemente für die Querschnittsausbildung 75
2. System des Verkehrsnetzes 79
3. Ausbildung der Straßenquerschnitte 81
IV. Plätze 84
V. Grünanlagen 87
VI. Eisenbahnanlagen 90

C. Bauordnung, Bauberatung.

I. Bauordnung 92
1. Technische Vorschriften 94
2. Hygienische Vorschriften 95
3. Ästhetische Vorschriften 104
II. Bauberatung 108
III. Einfluß der Bauordnung auf den Stadtplan 114

D. Bebauungspläne.

I. Grundsätze für die Aufstellung 116
II. Beispiele 128

E. Durchführung der Stadterweiterung.

I. Aufgaben des Staates, der Gemeinden und der Privaten 145
II. Beschränkung der Baufreiheit 148
III. Enteignung und Neueinteilung von Baugrundstücken ... 149
IV. Aufbringung der Stadterweiterungskosten 158

FUNDATIA REGELE CAROL

Literatur.

Zeitschriften:

Der Städtebau.
Technisches Gemeindeblatt.
Deutsche Bauzeitung.
Zeitschrift des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.
Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins.
Zentralblatt der Bauverwaltung.

Einzelwerke:

Baumeister, R., Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung. Berlin 1876.
Faßbender, E., Grundsätze der modernen Städtebaukunde. Leipzig und Wien 1912.
Henrici, K., Beiträge zur praktischen Ästhetik im Städtebau. München 1904. — Preisgekrönter Entwurf zur Stadterweiterung Münchens.
Jansen, H., Vorschlag zu einem Grundplan für Groß-Berlin. Wettbewerb 1909.
Kampffmeyer, H., Die Gartenstadtbewegung. Leipzig 1909.
Nußbaum, H. Ch., Leitfaden der Hygiene für Techniker und Verwaltungsbeamte. München und Berlin 1902. — Die Hygiene des Städtebaues. Leipzig 1907.
Schultze-Naumburg, P., Städtebau, Kulturarbeiten, Band IV, Kunstverlag. München 1906.
Sitte, C., Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Wien 1889; 4. Auflage 1909 vermehrt um „Großstadtgrün".
Stadterweiterung von Stuttgart, Mit volkswirtschaftlichen, hygienischen und künstlerischen Gutachten von Oberbürgermeister Gauß, 1901.
Städtebauliche Vorträge aus dem Seminar für Städtebau an der Technischen Hochschule in Berlin.
Stübben, J., Der Städtebau, Handbuch der Architektur, IV. Teil, 9. Halbband. Stuttgart 1907.

Einleitung.

Wachstum der Städte, Aufgaben des Städtebaues.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts wohnten kaum 15 Prozent aller Deutschen in Städten; heute ist die Zahl der Städter bereits größer als diejenige der Landbewohner. In den letzten fünf Jahrzehnten hat die Bevölkerung des Landes kaum zugenommen; in den Landorten bis zu 2000 Einwohnern betrug die Zunahme nur 1 Prozent. In den Mittelstädten bis zu 100000 Einwohnern finden wir eine Vermehrung um 160 Prozent, in den Großstädten über 100000 Einwohner eine solche von 230 Prozent. Dieser gewaltige Aufschwung der deutschen Städte hat ebensowohl in der deutschen Technik wie in der Verwaltungspraxis ein besonderes Arbeitsgebiet geschaffen, das zwar nicht völlig neu, aber doch mit vielen neuen Begriffen vereinigt ist, so daß man es als eine moderne Erscheinung ansprechen muß, nämlich das Gebiet des Städtebaues, der Stadterweiterung.

Dem Städtebau fällt die Aufgabe zu, dem Bevölkerungszuwachs der Städte Wohngelegenheit zu schaffen. Der Städtebau bereitet den allgemeinen Boden vor, auf welchem sich die bauliche Einzeltätigkeit entfaltet; er schafft die örtlichen Vorbedingungen, welche für das bürgerliche Wohnen, den städtischen Verkehr, die Besorgung der öffentlichen Angelegenheiten vorhanden sein müssen; er stellt den Rahmen auf, welcher die miteinander wetteifernden und sich behauptenden Einzelbestrebungen umfaßt, das Programm, nach welchem sich die private und öffentliche Bautätigkeit sowie der große und kleine Verkehr zu richten haben.

Der Städtebau bildet eine Art Mittelglied zwischen Hoch- und Tiefbau. Er greift in größere Gebiete der Architektur und des Bauingenieurwesens ein. Der moderne Städtebau in seiner Mannigfaltigkeit hat einerseits den ästhetischen Anforderungen der Architektur Rechnung zu tragen, wie er andererseits auf den konkreten Bedingungen des städtischen Tiefbaues fußt. Städtebau und Architektur verhalten sich etwa zueinander, wie die

Grundrißplanung eines Hauses zu seiner architektonischen Gestaltung. Der zweckmäßigen Verteilung der einzelnen Räume im Hause entspricht die Verteilung der Wohn-, Industrie- und Erholungsgebiete in der Stadt, der Verbindung der Zimmer durch Gänge und Treppen die Anordnung der Verkehrsanlagen. Und wie bei der Grundrißgestaltung des Hauses das dem Architekten vorschwebende Bild von der künstlerischen Erscheinung der Räume selbst mitbestimmend auf seine Planung wirkt, so wird auch der Städtebauer unwillkürlich in der Führung seiner Straßen und der Ausbildung seiner Plätze von der Art beeinflußt, wie er sich den späteren Ausbau seines Straßennetzes denkt.

Die Aufgaben des Städtebaues sind demnach volkswirtschaftlicher, hygienischer, verwaltungsrechtlicher sowie gesetzgeberischer und nicht zum geringsten Teile künstlerischer Natur.

In volkswirtschaftlicher Hinsicht handelt es sich darum, die Wohnungen derart zu beschaffen, daß ihre Kosten in angemessenem Verhältnis zum Einkommen der für dieselben bestimmten Bevölkerungsschichten stehen. Zwischen Wohn- und Arbeitsstätten ist für günstige Verkehrsverbindung Sorge zu tragen. Die Kosten für Straßen- und Kanalisationsbauten, für öffentliche Plätze und Anlagen sind so niedrig wie möglich zu halten. Eine gerechte Verteilung dieser Kosten ist zu erstreben.

Die Hygiene hat die Aufgabe, die Gefahren zu beseitigen, welche durch das Zusammenwohnen der Menschen für die menschliche Gesundheit entstehen können. Der Boden, auf welchem wir wohnen, die Luft, welche wir atmen, das Wasser, welches wir gebrauchen, muß rein gehalten werden. Wir müssen unsere Wohnungen und uns selbst ausreichend belichten und besonnen lassen können, wir müssen andererseits bei großer Hitze über schattige Spazierwege und Erholungsplätze verfügen.

In bau- und verkehrstechnischer Hinsicht sind naturgemäß dem Städtebau die meisten Aufgaben gestellt. Jede Stadterweiterung kann nur auf Grund eines vorher aufgestellten Bebauungsplanes erfolgen, durch welchen für die Gesamtheit des Baugebietes in erster Linie die Hauptverkehrs- und Straßenzüge festgestellt werden müssen. Der Umfang des Baugebietes ist mit Rücksicht auf die zu erwartende Einwohnerzahl festzulegen. Die Art der Bebauung ist festzusetzen; es ist zu bestimmen, ob geschlossene, offene Bebauung oder Reihenbau vorzusehen ist,

welcher Teil eines Baugrundstückes bebaut werden darf, welche Höhen, welche Stockwerkszahlen in Beziehung zu den Straßenbreiten zugelassen werden sollen. Entsprechend dem Charakter der Stadt ist das Gebiet der Stadterweiterung in Geschäfts- und Wohnviertel, in Fabrikviertel einzuteilen; es sind sowohl Viertel für billige Kleinwohnungen (Kleinwohnungsviertel) als auch solche Viertel zu schaffen, in welchen wohlhabende Leute sich ihren Ansprüchen entsprechende Einzelhäuser erbauen können (Landhausviertel). Die Straßen sind je nach ihrer Bedeutung im Stadtplan als Haupt- oder Wohnstraßen verschieden auszubilden. Ungünstige Durchschneidungen des Privateigentums, wodurch schwer bebaubare Grundstücke entstehen, sind bei den Straßenführungen möglichst zu vermeiden. Die Ausmaße der Baublöcke sind davon abhängig, ob wir einen Block in offener, geschlossener Bauweise oder Reihenhausbauweise, mit Kleinwohnungen, mit Wohnhäusern für den Mittelstand oder die oberen Zehntausend bebauen wollen; sie sind abhängig von der Art der Bebauung mit Geschäftshäusern, mit Häusern für gewerbliche Betriebe oder mit Fabriken.

In gesetzgeberischer und verwaltungsrechtlicher Hinsicht sind umfangreiche Arbeiten zu leisten. Zunächst ist gesetzlich das Enteignungsrecht jenes Geländes für die Gemeinden erforderlich, welches für Straßen, Plätze, öffentliche Anlagen, Stadtbahnen notwendig ist. Um eine zweckmäßige Bebauung des auf die Straßen stoßenden Baugeländes zu erzielen, ist die zwangsweise Umlegung des Baugeländes zu fördern. Sehr wichtig für den Städtebau ist ein Fluchtliniengesetz, welches die Feststellung der Bebauungspläne regelt und ihre Durchführung sichert. Durch Gesetze gegen die Verunstaltung von Ortschaften und Landschaften ist den Forderungen Rechnung zu tragen, welche in ästhetischer und kunsthistorischer Hinsicht bezüglich des Bestandes der Ortschaften und Landschaften zu erheben sind. Ganz besonders wichtig sind die Bauordnungen. Abgesehen von der Sicherheit, welche die Bestimmungen einer Bauordnung in konstruktiver Hinsicht und gegen Feuersgefahr bewirken sollen, ist durch die Bauordnung das Maß der Bebauung in horizontaler und vertikaler Hinsicht vorzuschreiben; für das gesundheitliche und wirtschaftliche Wohl der Bevölkerung ist Sorge zu tragen. Für das Zentrum einer Stadt wird man andere Bebauung und im Hinblick hierauf

andere Konstruktionserfordernisse zulassen und vorschreiben als in den Außengebieten einer Stadt; dasselbe gilt für die Fabrikgebiete, für die Kleinwohnungsgebiete. Die Bauordnungen für Städte sind auf anderer Grundlage zu entwerfen als jene für kleinere Orte oder ländliche Ansiedelungen.

Aber würde man alle besprochenen Grundsätze beim Städtebau beobachten, so würde man wohl nur von einem zweckmäßigen Städtebau, nicht von einer Städtebaukunst sprechen können. Das Nützliche ist an sich noch nicht schön, das Zweckmäßige hat mit Kunst zunächst noch nichts zu tun. Beide bilden nur die Grundlage, auf der das Schöne überhaupt erst aufgebaut werden kann. Die Städtebaukunst soll in der Stadtanlage unter Verwertung der kulturellen Errungenschaften der Zeit und des Landes den vollkommensten und schönsten Ausdruck erblicken.

Erst dann wird das Gebilde der Stadt die gesamte Tätigkeit, insbesondere das geistige und künstlerische Leben seiner Bewohner, widerspiegeln.

A. Geschichtliche Entwicklung der Stadtbaupläne, Gartenstädte.

Die Bauart der Städte ist das Ergebnis ihrer Geschichte und geographischen Lage, ihres Alters, ihrer Größe und des Sinnes ihrer Bürger. Mögen die Zeiten gewechselt, mögen die heidnischen Völker des Altertums durch die Christen des Mittelalters, diese von modernen Menschen abgelöst sein, fast immer werden wir, von Einzelheiten abgesehen, noch in der heutigen Stadt die Hauptlinien der ersten Stadtanlage vorfinden. Die Stadtbaupläne geben so ein beredtes Zeugnis von der geistigen Eigenart ihrer Zeit, und wir schließen aus diesem Ausdrucks-werte architektonischer Kultur auf die allgemeinen Kulturzustände überhaupt.

Die Stadtpläne treten uns hauptsächlich in zwei Typen entgegen: die unregelmäßige allmählich gewordene Stadt, und die regelmäßige, durch obrigkeitlichen Entschluß und durch einen Akt nach einem Willen geschaffene Stadt. Die wesentlichsten Merkmale für jene sind: Anpassung der Straßen an das Gelände, gekrümmte Straßen, Bildung der Plätze durch Erweiterung der Straßen und Straßenkreuzungen, verschiedene Größen der Baublöcke, Errichtung der öffentlichen Gebäude an den Platzrändern; für diese: rechteckige Aufteilung, gerade Straßen, Bildung der Plätze durch Aussparung eines Baublocks, annähernd gleich große Baublocks.

Mit der Geschichte der Stadtbaupläne beginnt man sich erst in den letzten Jahrzehnten eingehender zu beschäftigen. Für den praktischen Städtebauer bildet die Geschichte des Städtebaues ein wertvolles Bildungselement, die Geschichtsforscher erkennen in den Stadtplänen ungemein wichtige Urkunden, die bisher noch nicht in genügendem Umfang nutzbar gemacht sind, und die Rechts- und Wirtschafts-Historiker erwarten aus den Stadtplänen wertvolle Aufschlüsse über die Entstehung des Rechtsbegriffes der Stadt. So verlohnt es sich wohl, den Werdegang der Stadtbildung zu verfolgen, zuzuschauen, wie die Menschen in den verschiedensten Zeiten ihre Siedelungen anlegten.

Beginnen wir mit dem ältesten Kulturlande, mit Ägypten. Die Städte lagen entsprechend der Bedeutung des Nils in der

Ebene, nahe am Nil, aber zum Schutze gegen Überschwemmungen auf künstliche Erhöhungen gestellt. Durch Zwang der Könige gegründet und meist gewaltsam bevölkert, hielten sich die Städte aber meist nur so lange lebensfähig, als der zugehörige Staat bestand. Von den Residenzen der Pharaonen hat sich nur Memphis, die Vorläuferin des heutigen Kairo, dank der günstigen geographischen Lage an der Wurzel des Nildeltas, länger erhalten. Alle anderen sind nach dem Tode ihrer Gründer wieder verfallen. Von Ägypten ist uns der Stadtplan von Kahun (Abb. 1)

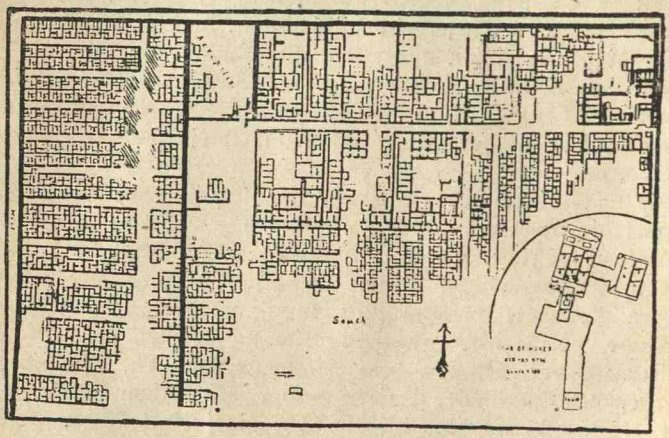


Abb. 1. Kahun.

überkommen, ungefähr 3000 v. Chr. zur Unterbringung der beim Bau der Pyramide von Illahun beschäftigten Arbeiter erbaut. Der Stadtplan zeigt geradlinige Straßen, die sich rechtwinklig schneiden und auf die Tore zulaufen. Das Schloß oder die Burg des Königs erhebt sich auf einem erhöhten, durch Stufen zugänglich gemachten Rechteck; daran anstoßend liegen längs der Nordmauer die Wohnungen der Großen, in anderen Vierteln nach Süden und Osten hatten die Arbeiter ihre Häuser. Für uns ist beachtenswert, daß wir hier die älteste Stadt haben, die nach einem bestimmten Plan angelegt wurde.

Ähnlich den ägyptischen Städten waren jene des Landstrichs zwischen Euphrat und Tigris, von Mesopotamien. Die beiden mesopotamischen Städte, Babylon und Ninive, lagen in der

Ebene, aber nicht am Flusse, sondern Babylon schräg vom Euphrat durchschnitten, Ninive mit zwei Ecken an den Tigris angelehnt. Babylon bildete nach Herodot ein ungeheures Viereck, dessen Seiten je 22 km lang und von einer doppelten Mauer umfaßt waren. Die Straßen waren nach dem Rechteck in den Himmelsrichtungen angelegt, sie endigten an den sagenhaften 100 Toren und sollen mit drei- bis vierstöckigen Häusern besetzt gewesen sein. Vermutlich war keine zusammenhängende Bebauung vorhanden, sondern es waren lockere Häusergruppen mit geräumigen Feldern, Gärten und Weiden, die im Kriegsfalle der gesamten umwohnenden Bevölkerung mit ihrem Vieh Raum gewährten, während die Größe der Stadt die feindliche Einschließung erschwerte. Auf künstlichen Hügeln erhoben sich die Königsburg und das Hauptheiligtum, der Turm.

Einer jüngeren Epoche des assyrischen Reiches gehört Chorsobad, das alte Hisir-Sargon, im 8. Jahrhundert v. Chr. entstanden, an. Die Stadt bildet mit der Mauer ein Rechteck, der Grundriß zeigt sieben Tore. Auf der Nordwestseite ist die gewaltige Palastanlage, bei welcher sich um 31 Höfe etwa 210 nachgewiesene Räume gruppierten, in die Mauer eingefügt. Die Palastanlage bildet mit ihrer stärkeren Befestigung gewissermaßen einen Teil des Mauerringes.

Ein anderes Bild assyrischer Stadtanlagen bietet uns Sendschirli; die Stadt zeigt eine kreisförmige Ummauerung von 720 m Durchmesser, in dessen Mitte die stark befestigte Burg auf einem Hügel liegt. Die Mauer wird durch drei Tore unterbrochen.

Diese Städte sind der beredte Ausdruck der Kultur ihrer Zeit. Im Königtum ging alles auf; Tempel und Königspalast sind eins. Es gab nur Herrscher und Sklaven. Diesem Grundsatz ordnet sich alles unter; er findet Ausdruck in den planmäßig gegründeten Städten von scharf begrenzter geometrischer Form, sie sind das Bild des auf seine Macht gestützten absoluten Herrscherwillens.

Aus dem Griechenland der Vorzeit haben uns Ausgrabungen die alten Herrschersitze am Ägäischen Meere: Troja, Mykene und Tiryns aufgedeckt. Das am besten erforschte Troja teilt sich in die Burg und die Stadt. Die Mauern sind in einer Länge von mindestens 3 km um den Hügel zu verfolgen. Die höchste Erhebung dieses Hügels trug die Herrscherburg mit den Heilig-

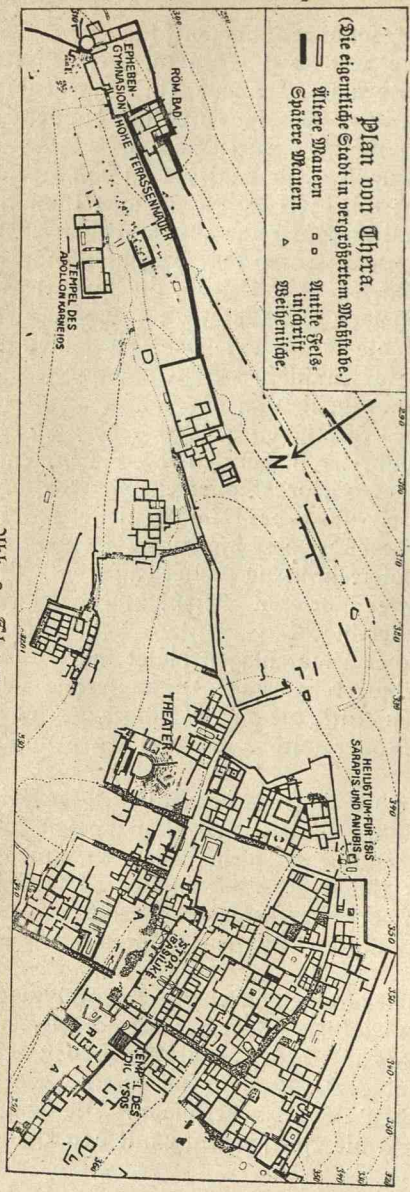


Abb. 2. Thera.

tümern. In Mykene und Tiryns erhoben sich einst Königsburgen, deren mächtige Umfassungsmauern teilweise noch erhalten sind.

Zum kunstvollen hellenischen Städtebau leiten Jerusalem und die phönizischen Ansiedelungen über. Die Städte im alten Griechenland waren die Mittelpunkte der Kleinstaaten, der Begriff Stadt deckte sich mehr oder weniger mit dem des Staates, und der merkwürdige Prozeß der Zusammensiedelung, des Synözismus, ist durch die griechischen Koloniegründungen, die in der Ferne das getreue Abbild der Heimat wiederholten, über das ganze Mittelmeerbecken verbreitet worden.

In Griechenland haben wir zum ersten Male eine klare geschichtliche Entwicklung des Städtebaues vor uns. Wir können drei Zeitabschnitte unterscheiden; im ersten Abschnitt war der Schutz gegen feindlichen Angriff, im zweiten die Verkehrstüchtigkeit, im dritten die künstlerische Vollendung das maßgebende Ziel. Die hellenische Stadt erwächst aus

der Burg und wendet sich von ihr mehr der Ebene und dem Meere zu.

Dem Meere abgewandt werden zuerst die Städte auf Erhebungen angelegt: unter dem Schutze der Burg entsteht und wächst die Stadt allmählich. Eng und winklig sind die Straßen. Die um die Stadt gezogene Mauer folgte allen Hebungen und Senkungen des Bodens. Aus den natürlichen Bodenverhältnissen entwickelt sich die ganze Stadtanlage. Einen Eindruck gewinnen wir aus den Überresten von Thera (Abb. 2) auf

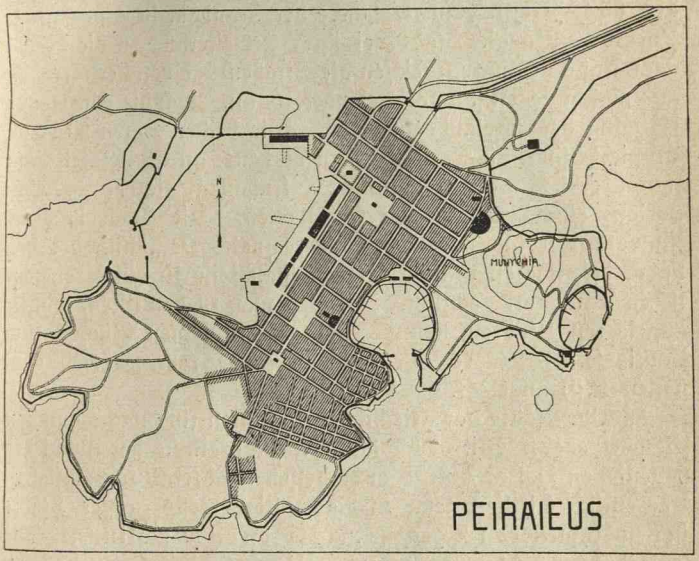


Abb. 3. Piraeus.

der heute Santorin genannten Insel (gegründet 9.—8. Jahrh. v. Chr.), und von Theben an dem Vorgebirge Mykale in Kleinasien (gegründet 7. Jahrh. v. Chr.).

Auch Athen, im Altertum vorübergehend in politischer, stets in kulturgeschichtlicher Hinsicht Haupt- und Mittelpunkt des hellenischen Lebens, war in älterer Zeit eine eng und winklig angelegte Stadt. Andere griechische Städte zeigen die gleiche Form, wie Korinth, Platäa, Kritsa u. a. m.

Das Streben nach Handel und Verkehr veranlaßte dann den Bau von Städten in Flußtälern und am Meere, in der Heimat

wie in der Fremde. Der Erstellung der einzelnen Bauwerke geht die planmäßige Aufteilung des Grund und Bodens voraus. Der Bau einer Hafenstadt für Athen wurde von Perikles aufgenommen und so entstand nach den Plänen von Hippodamos die Hafenstadt Piraeus (Abb. 3). Den Mittelpunkt der Stadt bildete die hallenumgebene Agora, ein viereckiger Platz, auf den die Hauptstraßen der Stadt rechtwinklig zulaufen. Auf den Plätzen standen die Tempel in diagonaler Richtung, sei es aus Gründen künstlerischer oder malerischer Wirkung, sei es aus sakralen Gründen (Ost—West). Am Abhange der Munichia liegt das große Theater. Wo die Stadt bei ihrer Erweiterung an die Berge oder Küste gelangte, weichen die Straßenzüge von der Geraden ab und schmiegen sich der Geländeform an. Auch die Ringmauer ist völlig dem Gelände angepaßt. Die beiden Häfen Zea und Munichia sind mit Schiffshäusern umbaut; an dem Hafen Cantharos erblickt man vier große Säulenhallen, die das sog. Emporion, eine Art Warenbörse, bildeten. Die Stadt ist durch sinnvolle Verbindung und wohlberechnetes Verhältnis der heiligen, öffentlichen und privaten Bestandteile zu einem einheitlichen Kunstwerk gestaltet. Im Gegensatz zu den alten, winklig angelegten Städten nennt Aristoteles in seinen Büchern der Politik solche Städte *κάτα τὸν νεώτερον τρόπον* (nach dem neuen Stil) angelegt.

Fast alle Städte der griechischen Kolonien sind nach ähnlichen Plänen gebaut. Mit der kolonialen Ausbreitung der Macht des hellenischen Volkes wurde auch dessen Städtekultur verpflanzt. Namentlich Sizilien zeigt uns gewaltige Reste großer Städte in den Ruinen von Syrakus, Agrigent und Selinunt. Das im Jahre 628 v. Chr. gegründete Selinunt (Abb. 4) wurde schon im ersten punischen Kriege (250 v. Chr.) ganz zerstört. Selinunt bestand aus der regelmäßig angelegten und mit einer Mauer umgebenen Akropolis, sowie einer viel größeren äußeren Stadt auf der Landseite. Die älteste Ansiedelung liegt auf dem westlichen, steil gegen das Meer abfallenden Felsen, und wurde der Länge nach durch eine 7 m breite Hauptstraße geteilt, die von Norden nach Süden lief, und der Breite nach durch sieben oder acht Querstraßen, welche die erstere im rechten Winkel kreuzten und die Stadt in fast gleich große Quadrate einteilten. Den Himmelsrichtungen entspricht auch die Stellung der Tempel. Die Ringmauer schmiegt sich in freier Linie der Felskante des Hügels an.

Unter Alexander dem Großen und den Diadochen wurde der Bau neuer Städte eine häufige Aufgabe; aber allmählich schwand der monumentale Inhalt, während die regelmäßigen Linien blieben. Bei seinem Zuge zur Eroberung des Perser-

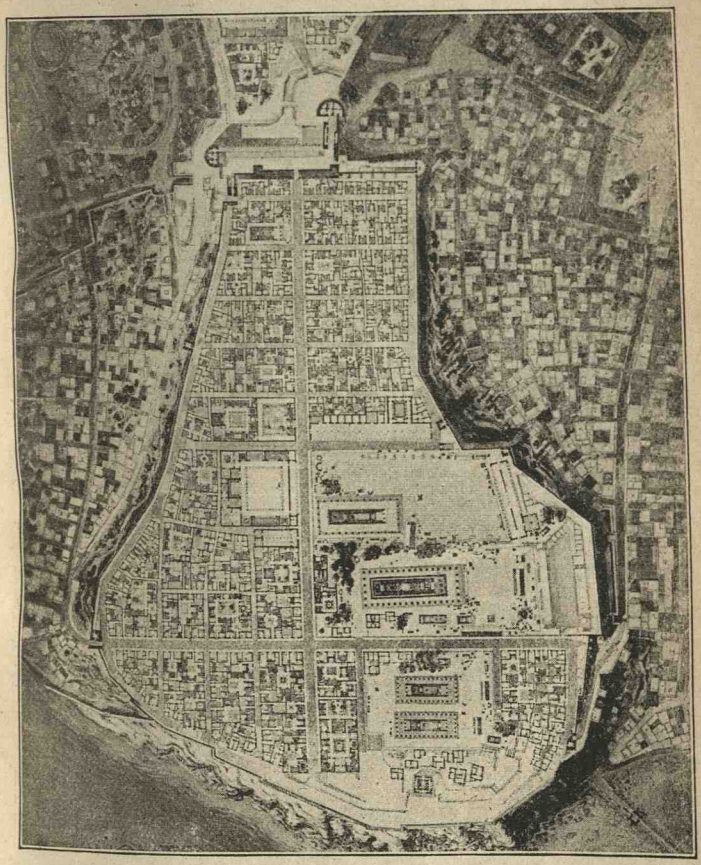


Abb. 4. Selinunt.

reiches zog Alexander der Große durch Palästina nach Ägypten; hier gründete er 332 v. Chr. an einer der Nilmündungen Alexandria. Die Stadt zeigt ein rechteckiges geradliniges Straßennetz, aber eine unregelmäßige Gestalt der Stadtmauer, die sich wohl

Abb. 5. Priene.

den verzweigten Wasserläufen der Nilmündungen anpaßte. Im Zusammenhang mit dem Hafen betrachtet, der mit großem Aufwande durch den Bau eines langen Verbindungsdammes zwischen der Insel Pharus und dem Festlande in einen östlichen und einen westlichen zerlegt wurde, entbehrt der Stadtplan des höheren städtebaukünstlerischen Wertes.

Eine weitere Anlage aus der Zeit der Diadochen ist uns in Priene (Abb. 5) überliefert, einer griechischen Kolonialstadt in Kleinasien; der Stadtplan zeigt, wie das für die Ebene erdachte Planschema dem steilen Berge aufgezwängt wurde. Das Straßennetz ist nach den Himmelsrichtungen orientiert, das ganze Stadtgebiet ist mit 8 ost-westlichen ebenen und 16 nord-südlichen steilen Straßen durchzogen; die achte Steilstraße bildet genau die Mittelachse der Stadt, die vierte flache Straße kreuzt sich mit ihr auf der Mitte des Marktes. Die Agora nahm mit den beträchtlichen Abmessungen von 130 auf 95 m fast ein Fünftel der Stadtfläche ein. Die Steilstraßen mußten vielfach mit Treppenstufen ausgestattet werden; sie hatten eine Durchschnittsbreite von 3½ m, waren also als Nebenstraßen behandelt, während die vom Westtor kommende flache Straße mit 5½ m Breite als eine Hauptstraße charakterisiert ist. Die Einhaltung des Straßenschemas war den Gründern nicht leicht gemacht; es mußten große Felsmassen gesprengt werden, um die gerade Linie durchzusetzen. Weitere Beispiele von solcher Regelmäßigkeit sind Nicaea in Bithynien, Magnesia am Maeander, Kyrene.

Die Diadochenreiche haben den vordringenden Römern nicht widerstehen können. Nach Mazedonien, Griechenland sind auch Kleinasien, Syrien und Ägypten Provinzen dieses Weltreiches geworden.

Die Städte der Latiner und Etrusker sind uns im wesentlichen nur dem Namen nach bekannt; nach Angaben in alten Schriften müssen wir uns ihre Anlage wie die der Stadt der hellenischen Vorzeit denken. Auch die Stadt Rom ging aus einer befestigten Ansiedelung der Latiner hervor. Da aber die Stadt durch die vielen Überbauungen sich stetig geändert hat, so läßt sich der älteste Zustand nur schwer feststellen. Die ursprüngliche Anlage umfaßte nur den Palatin, in etwas späterer Zeit das viereckige Rom — Roma quadrata. Die allmähliche Ausbreitung über die sieben Hügel entstand durch Vorstädte. Die servianische Mauer

BIBLIOTECA Centrala

umschloß auch den Kapitolin, den Quirinal, den Viminal, das Esquilin, den Caelius und den Aventin. Mit der wachsenden Machtstellung Roms wuchs die Stadt, es folgte der innere Ausbau und die Bebauung des gegenüberliegenden Tiberufers. Damit wurde Rom schon damals zur Großstadt. Die Entstehung dieses Groß-Roms stand in engstem Zusammenhange mit der Hegemonie in Latium. Das alte Rom ist ein in langen Zeiträumen allmählich aus Bedürfnis und freiem Willen Stück um Stück angelegtes und ausgebautes Stadtgebilde; aus einem solchen Werdegang erklärt sich der Grundriß des alten Rom, der uns an Athen erinnert.

Die Geschichte der Stadt Rom hat sich mit der Ausdehnung der römischen Macht zu jener des Landes Italien, diese zu der des Mittelmeeres erweitert. Durch Kolonisation und Straßenbau gingen die Römer darauf aus, sich das Errungene zu sichern. Bei ihrem Straßen- und Städtebau bewiesen die Römer einen derart weiten Blick, daß die von ihnen gewählten Knotenpunkte des Verkehres noch heute nach 2000 Jahren nahezu dieselben sind. Bei ihren Feldzügen errichteten die Römer Marschlager, an anderen Stellen feste Lager. Diese befestigten Feldlager sind als Ausgangspunkte einer größeren Anzahl von Städten zu betrachten. Die Form des Lagers entspringt der Truppeneinteilung; hieraus entsteht der Bebauungsplan. Die quadratische, später rechteckige Fläche wird durch ein Linienkreuz — Cardo und Decumanus —, das in vier Tore verläuft, geteilt; im Schnittpunkt liegt das Prätorium mit dem Fahnenheiligtum. Den Hauptstraßen (Cardo maximus und Via principalis) parallel verlaufen mehrere Nebenlinien (decumani und Via quintana), die weitere Unterteilung erfolgt durch die Vicinalgassen (vicinariae). Das grundlegende Kreuz, ursprünglich rechtwinklig und nach den Himmelsrichtungen verlaufend, findet sich später unter dem Einfluß von bergigem Gelände, von Wasserläufen, von feindlicher Angriffsseite u. dergl. auch schiefwinklig und gegen die Himmelsrichtungen verdreht. Mit der Ausbildung der stehenden Heere entwickelten sich in der Kaiserzeit viele solche Standlager zu wirklichen Festungen, andere wurden von Anfang an als solche angelegt. Und wenn diese Festungen auch nicht wie befestigte Städte und unsere Festungen zugleich eine städtische Einwohnerschaft umschlossen, so wurden sie doch öfters bei älteren Ortschaften angelegt, und Niederlassungen von Marketendern,

Handel- und Gewerbetreibenden, auch ausgedienten Soldaten schlossen sich an die Standlager an. Aus dem Feldlager wird ein Kastell, aus ihm die römische Lagerstadt.

Nicht immer sind die römischen Städte aus der allmählichen Umwandlung des Lagers entstanden. Auch bei der planmäßig gegründeten Stadt finden wir den Cardo und Decumanus; aber die Regelmäßigkeit wird nicht zum Schema; Geländegestaltung, Wasserläufe beeinträchtigen die Regelmäßigkeit. Als Beispiel einer römischen Stadtanlage betrachten wir Pompeji (Abb. 6), das

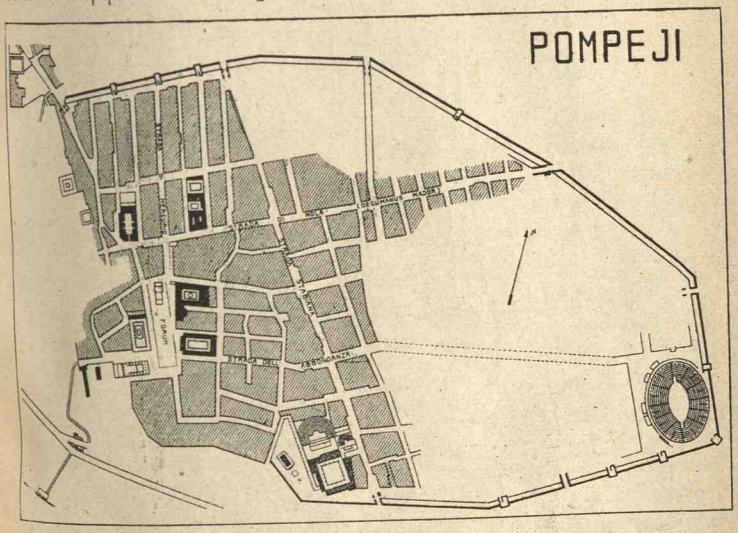


Abb. 6. Pompeji.

nach den Ausgrabungen ziemlich vollständig vor uns liegt. Hier haben wir offenbar zwei Bauperioden anzunehmen. Die älteste Anlage scheint der um das Forum gelegene Teil zu sein. Die Merkuriusstraße bildet hier den Cardo, die Strada dell' Abbondanza den Decumanus maximus. Später wurde die Stadt bedeutend erweitert. Die Strada Stabiana wurde jetzt der Cardo, die Strada Nolana der Decumanus. Die Strada Stabiana ist dabei einer natürlichen Bodensenkung folgend nicht streng nach der Himmelsrichtung angelegt. Es wurden auf diese Weise vier Viertel gebildet, die verschieden bebaut waren. Das südwestliche Viertel war die Regio sacra, in ihr lagen die Tempel, das Forum

und alle öffentlichen Gebäude. Nach der Festlegung des durch den Cardo und Decumanus gebildeten Kreuzes erfolgte die weitere Einteilung der Stadt durch Parallelstraßen, dreißig von Nord nach Süd und fünfzehn rechtwinklig dazu. Die Straßen selbst waren eng, ihre größte Breite 7 m, eine Anzahl war nur $2^1/_2$ bis 3 m breit.

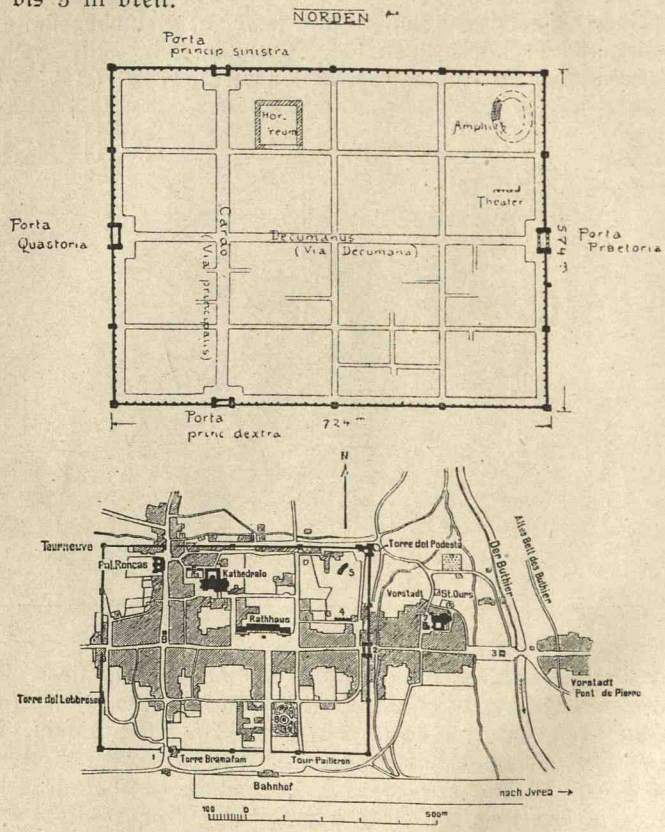


Abb. 7. Aosta, Plan des römischen Kastells.
Heutiger Stadtplan.

Einen Stadtgrundriß, der auf ein römisches Lager zurückzuführen ist, finden wir in dem italienischen Städtchen Aosta (Abb. 7). Unter Augustus 25 v. Chr. gegründet, bildet Aosta den Schlüssel

zu den beiden wichtigen Alpenstraßen des Großen und Kleinen St. Bernhard. Die Stadt bildet ein Rechteck von 725 auf 570 m. In der Mitte der Schmalseiten liegen die beiden Tore, Porta praetoria und Porta quaestoria, die noch heute wie die Mauern mit ihren Türmen in beträchtlicher Höhe vorhanden sind. Auch die Fundamente der Porta sinistra und dextra sind freigelegt, die ganz entsprechend der normalen Einteilung des römischen Lagers der Rückseite des Lagerrechtecks sich nähern. Die heutigen Straßen zeigen im wesentlichen die Richtungen der altrömischen, insbesondere der Via decumana und der Via principalis entsprechend, die die gegenüberliegenden Tore verbinden; andere Straßen entsprechen der Via quintana, den Decumani oder einzelnen Vicinalstraßen.

Ein Beispiel einer späteren regelmäßigen Anlage läßt sich aus dem Stadtplan von Rimini ableiten. Der Decumanus wird hier von der Via Flamina gebildet und entspricht genau der heutigen Hauptstraße. Der Cardo läuft von dem erhaltenen Südtor aus und schneidet den Decumanus auf dem Hauptplatz der Stadt (Piazza di Giulio Cesare), in dem man jedenfalls das alte Forum zu erblicken hat.

Auch in anderen italienischen Städten wie Bologna, Faenza, Florenz, Modena, Turin u. a. ist die römische Lagerstadteinteilung noch zu erkennen.

Soweit die Macht des römischen Weltreiches reichte, überall tritt uns die römische Kultur entgegen. Die Römer übertragen ihre Bauweise nicht minder wie ihre heimische Art in die fernsten Kolonien; so ist es erklärlich, daß wir in vielen Orten außerhalb Italiens ähnliche Grundrißformen der Städte finden.

Von der großen Anzahl römischer Siedelungen seien einige angeführt, auf englischem Boden: Chester, Colchester, Gloucester, London, Silchester, Wroscester (das alte Viroconium); in Frankreich: Arles, Bordeaux, Boulogne, Lyon, Nimes, Paris, Toulon; in Spanien: Cordova, Cartagena, Pampelona, Toledo, Zaragossa.

Von den Römerstädten auf deutschem Boden seien genannt: Wien, Regensburg, Augsburg, Straßburg, Worms, Mainz, Bonn, Cöln.

Bevor wir die Römerstädte Deutschlands einer Betrachtung unterziehen, möge die Siedelungsgeschichte in Germanien kurz gestreift werden. Die großen Landflächen Mitteleuropas zwischen

Rhein und Weichsel — im Süden von den Alpen begrenzt, im Norden weit hineinragend in die skandinavischen Gebiete — treten in das hellere Licht der Geschichte, als sie den Römern bekannt werden. Caesar, später Plinius und Tacitus haben eingehende Schilderungen von Germanien hinterlassen. Mit einem gewissen Mitleid spricht Tacitus im ersten Jahrhundert unserer Zeitrechnung von dem alten Germanien, dessen dunkle Wälder, reißende Ströme, Kälte und Stürme ihm und seinen Zeitgenossen wenig verlockend erscheinen. Die Volksstämme sind vermutlich aus Skandinavien eingewandert, sind im zweiten Jahrhundert vor Christus bis zum Rhein vorgedrungen, ja, haben ihn schon überschritten, vermischen sich mit den Kelten, die zum Teil über die Nordsee gedrängt werden. Hundert Jahre später hat sich die Volksmenge der Germanen auf dem fruchtbaren Boden schon stark vermehrt; sie drängen weiter in Gruppen von vielen Tausenden an die Grenze des römischen Reiches, besiegen römische Heere, um dann selber besiegt zu werden. Eine erste Mahnung an das Römerreich, sich nach Norden zu schützen. Die Römer haben die Gefahr erkannt, schicken ihre Heere über die Alpen und beginnen ein gewaltiges Verteidigungswerk aufzuführen. Marschlager und feste Lager der Oberkommandierenden werden aufgeschlagen. An der Donau werden neue Provinzen, Raetia und Noricum (15 v. Chr.), mit höheren Verwaltungsbeamten und Offizieren besetzt. In deren Gefolge zieht eine große Schar von Gehilfen und Unterbeamten, Gesinde, Freie und Unfreie aus römischen Ländern ein. Drusus übernimmt den Befehl über die am Rhein stehenden Legionen. Wo der Main in den Rhein fließt, legt Drusus ein Kastell an; in der Nähe entsteht eine Lagerstadt, das spätere Mainz. Hier war das Standquartier der XXII. Legion, in deren Schutz mehrere kleinere Ansiedelungen dicht nebeneinander entstanden sind. Von Mainz aus sind viele Siedelungen, rheinab- und rheinaufwärts in Form von festen Lagern gegründet und durch Wege miteinander verbunden worden. Unter Vespasian und Domitian werden die Grenzen des römischen Reiches weiter ausgedehnt und Straßen über den Schwarzwald nach dem Donautal gebaut. Unter römischem Schutze siedelte sich abenteuerndes Volk aus Gallien in dem Lande an. Das neubesetzte Gebiet hieß Decumatenäcker (Zehntland); es umfaßte beinahe ganz Baden und große Teile von Württemberg und Hessen. Zum Schutze gegen

räuberische Überfälle ließ Domitian einen breiten Heeresweg über die Höhen und Halden des Taunus führen und schützte die Anlagen durch ein System von Befestigungen; eine Grenzstraße wurde geschaffen (Limes), die zugleich als Schutzwehr gegen feindliche Angriffe diente. Auf einer Einsattelung des Kammes entstand ein Kastell, das mehrmals umgebaut ist, die heutige Saalburg. Nachher waren Trajan und Hadrian für den Ausbau der Grenzwehr tätig. Der Taunus und die Wetterau werden mit Wall und Graben umgeben, dann der Main als Grenzwehr benutzt und von Wörth, später von Miltenberg fast schnurgerade der Limes über den Odenwald und das Neckarhügelland bis nach Lorch geführt, wo der rhätische Limes einsetzte, der bis zur Einmündung der Altmühl in die Donau reichte. Diese Schutzkonstruktionen des Limes mit ihren Wachttürmen und die Formen der Kastelle sind von großem Einfluß auf den späteren Städtebau. Im Schutze dieser Verteidigungswerke entstehen in den ersten vier Jahrhunderten unserer Zeitrechnung eine große Anzahl von Niederlassungen, meist in unmittelbarer Nähe und oft in Verbindung mit den befestigten Sitzen der römischen Befehlshaber und Verwaltungsbeamten. Zwei römische Provinzen erheischen unser besonderes Interesse, Germania prima und Germania secunda. In Obergermanien sind die Hauptstädte Moguntiacum (Mainz) und Argentoratum (Straßburg); von Kastellen seien genannt Worms, Speyer, Bingen, Koblenz, Boppard, Andernach. In Untergermanien ist Cöln die Hauptstadt, die Metropolis (Colonia Agrippinensis). Trier wird aufgeführt, Augsburg und Regensburg.

Das römische Cöln (Abb. 8) soll uns einen Einblick in die Städtekultur Deutschlands in den ersten christlichen Jahrhunderten geben. Infolge der Bundesgenossenschaft mit den Ubiern, die neben den römischen Bürgern angesiedelt wurden, haben wir es mit der Verdoppelung des ursprünglichen Lagers zu tun, woraus sich eine mehr quadratische Form des Grundrisses ergibt. Wenn die beiden Portae praetoriae ausnahmsweise nicht der Wasserseite zugewendet sind, so erklärt sich dies daraus, daß der Rheinstrom selbst von den Römern beherrscht wurde und die Westseite die Angriffsseite darstellt. Die Via principalis, die heutige Hohe Straße, nähert sich dementsprechend der Rheinseite. Einen lebendigen Eindruck des römischen Cöln gibt uns das Modell im Wallraf-Richartz-Museum zur Zeit Constantins. Überblickt

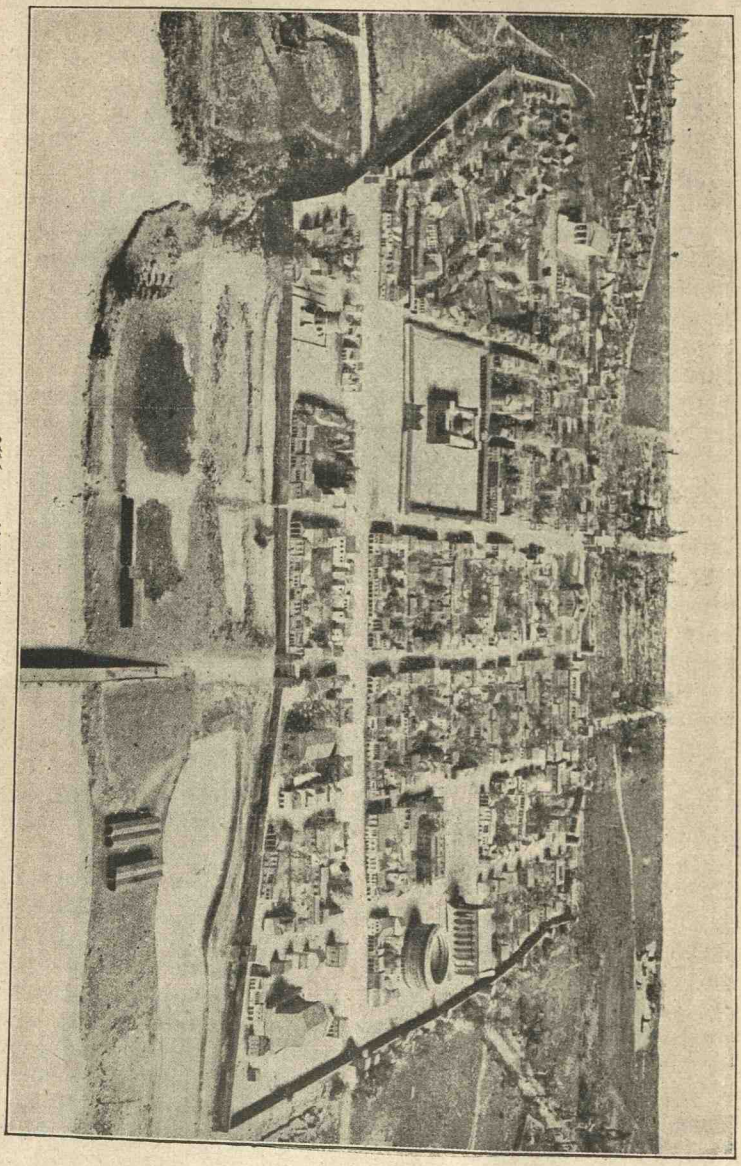


Abb. 8. Römisches Cöln.

man das Gesamtbild des Modells, „so künden die in der kolonialen Stadt begründeten Gebäude mit heraldischer Prägnanz die einzelnen Elemente an, welche sie zusammensetzen: die Ara als Begründung des Kaiserkults der Germanen, der Kaiserpalast als Merkzeichen der Hoheit des römischen Statthalters, der Tempel des keltischen Jupiter als Verehrungsstätte des höchsten Gottes in nordischer Form, der Merkurtempel, das Heiligtum des Gottes, zu dem die Händler und das hinter dem Heere ziehende fahrende Volk beten, — wir gedenken des Wortes Caesars: deorum omnium maxime Mercurium colunt — der Tempel des Dolichenus, des Gottes der orientalischen Legionäre, das Conventiculum christianum als früheste Begründung der gerade in den Kolonien alsbald siegreichen, von Orientalen und Griechen getragenen Religion. Malerisch ergibt sich ein Stadtbild, nach welchem der Palast wie eine zentral gelegene Burg nach Art antiker und mittelalterlicher Städte im ungefähren Mittelpunkt liegt, während sich die Hauptgebäude auf den äußeren Ring des Ganzen verteilen."

Neben diesen römischen Städten kannten die Germanen keine Städte, sie wohnten in Blockhäusern, die der einzelne sich selbst erbaute. Dörfer pflegten sich bei den westlichen Stämmen weit auszudehnen. Auch über diese Siedelungsweise berichtet uns Tacitus. „Hier und da zerstreut hausen die Germanen weit voneinander, wie ihnen gerade eine Quelle, ein Feld, eine Waldung behagt. Dörfer legen sie nicht in unserer Weise an, daß die Gebäude aneinanderstoßen und zusammenhängen, jeder umgibt sein Haus ringsum mit einem freien Platze, entweder zum Schutze gegen Feuersgefahr oder vielleicht, weil sie des Bauens unkundig sind." Diese Beschreibung paßt ebensowohl auf die Einzelhöfe, als auch auf die Haufendörfer. Das Dorf ist also im ersten nachchristlichen Jahrhundert bereits vorhanden. Nach den Berichten legte der Deutsche sein weitschichtiges Dorf mit den zerstreuten Hütten auf trockenem Boden an, im Gegensatz zum Slawen, der mehr Sumpfbewohner ist. Je nach den örtlichen Verhältnissen rückten die Hütten auch enger aneinander, ohne sich zu regelmäßigen Straßen zu gestalten, mitunter doch so dicht, daß römische Augenzeugen von einer stadtähnlichen Anlage reden konnten. Auch über die Flur, welche der äußeren Gestalt unserer Dörfer ein so ausdrucksvolles Element gibt, finden wir nachfolgende Schilderung bei Tacitus: „Die Ländereien werden

nach der Zahl der Bebauer von der Gesamtzahl abwechselnd in Gebrauch genommen und dann unter die einzelnen nach dem Range verteilt. — Alljährlich wechselt man mit dem Ackerlande, und es bleibt immer noch ein Teil liegen." Das sind allbekannte Grundsätze unseres Dorflebens, die in dem Wechsel zwischen Anbau und Brache ein wirtschaftliches Steigerungselement erkannten. Auf ihren Wanderungen lernten die germanischen Stämme eine andere Siedelung bei den Kelten kennen, die von ihnen unterworfen oder verdrängt wurden. Auf dem eroberten Boden werden dann Dörfer nach heimischer Art angelegt, die alte Dorfverfassung und Flureinteilung wird beibehalten.

In dieses Siedelungsbild kam mit der Völkerwanderung Unruhe und Bewegung. Es ist ein gewaltiges Drängen und Bewegen durch die großen Wald- und Sumpfgebiete Germaniens, auch durch die westlich anstoßenden Länder, durch die Flachtäler und über die vielen Gebirgszüge hinüber. In den wilden Kämpfen, die mit den Kriegszügen verbunden sind, fällt die Römerherrschaft am Rhein. Die germanischen Stämme durchbrechen den Wall am Rhein, werfen die Heere und den Staat nieder. Dieses Vorwärtsdrängen nach Süden und Westen hat weiter eine für die deutsche Kultur, wie besonders für den Städtebau, sehr wichtige Folge. Die nordwestlichen Landstrecken sind allmählich von Menschen leer geworden; die Slawen ziehen nach und werden die östlichen Nachbarn der Germanen; für die Geschichte Deutschlands ein bedeutsamer Vorgang. Die Elbe ist eine wichtige Grenzlinie geworden. Die Bezeichnung „Ostelbien" ist in jener Zeit entstanden.

In Westgermanien ist die blühende Städtekultur in Schutt gesunken. Das römische Imperium, die Staaten, die civitates und die municipia der Städte sind verschwunden; es gibt keine Städte mehr und es muß vieles — wenn auch nicht alles — wieder neu erstehen. Vom Rhein her und von der Donau erblüht neues Leben. Es wachsen sich auf dem deutschen Boden diejenigen Institutionen aus, die von neuem zu einem Städtewesen führen. Wenn wir die Entwicklung des Städtewesens bis zu seiner Wurzel verfolgen wollen, so müssen wir zusehen, wie die Verhältnisse der Siedelung im 5. Jahrhundert lagen, und da müssen wir an den deutschen Bauer denken. Das Städtewesen hat seine Wurzel in der Landwirtschaft, den Begriff weiter gefaßt: in der Nutzung der Bodenschätze. In demselben Grade,

in dem der Wert des Geldes durch die Zerstörung der von den Römern in Deutschland geschaffenen Wirtschaftsverhältnisse sank, in demselben Grade stieg der Wert des Bodens. Der deutsche Wald mußte allmählich der Pflugschar weichen und wurde vom Anfang des 6. Jahrhunderts bis etwa 1300 durch die Anlage neuer Ansiedelungen erobert. Die Besiedelung fand in der Hauptsache durch Einzelhöfe und Dörfer statt. Das Wort Dorf bezeichnet im Germanischen eine Zusammenfügung, Häufung, Reihung. Das Land wird besiedelt durch Erbauung von Einzelwohnstätten inmitten einer urbar gemachten Fläche. Der Einzelhof entsteht umgeben von Land, das unter Kultur genommen ist. In den Formen unserer Dörfer können wir unterscheiden Haufendörfer, Weiler, Reihen-, Straßen- und Angerdörfer, die zum Teil wieder mit der Verteilung der Feldflur in Beziehung stehen. Im allgemeinen ging die Entwicklung dahin, die Höfe näher aneinander zu reihen und dadurch erst den Ort von der Landschaft zu sondern. Sowie diese Bewegung durch politische Ereignisse verstärkt wurde und zur Anlage eines äußeren Befestigungsringes führte, kristallisierte sie sich zur Schaffung eines neuen Typs: der Stadt. Diese ist also vielfach aus dem Dorfe hervorgegangen, was an dem System der Altstadtstraßen oft genug noch deutlich erkennbar ist. Aber mit der räumlichen Beengung durch Wall und Graben sind dann ganz neue Verhältnisse entstanden, die die städtische Entwicklung von der dörflichen lösten. Es ist nicht schwer, den Typ der Hofgruppe, des Haufen-, Straßen- und Angerdorfes in den ältesten Teilen mancher Städte wieder zu erkennen. Aus der Wörthenanlage, der sich hinter den Häusern entlang ziehenden Gartenzone, entwickeln sich rückliegende Parallelstraßen und aus der Gewanneinteilung oder der sich ans Haus anschließenden Hufenform entstehen typische Straßenbildungen ohne planmäßige Bestimmung auf natürliche Art, wobei die möglichst rechteckigen, aber gegeneinander häufig verschobenen Parzellen viele Unregelmäßigkeiten in der Straßenführung erklären.

Das deutsche Volk blieb bis zum 9. Jahrhundert, fast ausschließlich Ackerbau und Viehzucht treibend, auf dem Lande in Dörfern ansässig. Von nun aber ist ein Umschwung zu verzeichnen, der im Laufe der Zeit zur Stadtbildung führte. Seit Karl dem Großen wird zwar von Stadtgründungen gesprochen; doch handelt es sich hier um Gründung fester Orte als Stützpunkte zur

Verteidigung des Landes. Durch Rietschels Untersuchungen wissen wir, daß in ganz Deutschland bis in den Anfang des 12. Jahrhunderts fast nur da von eigentlichen Städten die Rede sein kann, wo der Römer bereits solche gekannt hat. Waren es zunächst auch ländliche Gemeinwesen, die nach der Vertreibung und dem Eindringen der Germanen entstanden, so blühte hier doch nach wie vor der kaufmännische Handel und die gewerbliche Tätigkeit. Vergleichen wir den mittelalterlichen Stadtplan dieser Städte mit den darunterliegenden, durch archäologische Forschung festgestellten römischen, so ist fast übereinstimmend zu beobachten, daß die römische Wallinie in ihr folgenden Straßenzügen des heutigen Stadtplanes sich erhalten hat, und daß die römischen Torbauten den Ausgangspunkt zu bilden pflegen für mit den Römerstraßen sich mehr oder weniger deckende Straßenzüge. Wo aber keine positiven römischen Anhaltspunkte mehr erhalten sind, weicht das Straßennetz regelmäßig im mittelalterlichen Sinne vom römischen ab. Als Gesamteindruck kann lediglich von einem Durchschimmern des römischen Stadtplanes durch den mittelalterlichen gesprochen werden, nicht aber von einem verständnisvollen Erfassen der römischen Gesamtanlage.

Wenn wir Städte wie Würzburg, Hamburg und Magdeburg außer Betracht lassen, weil hier besondere Handelsverhältnisse schon früh zu ähnlichen Stadtbildungen führten, so kennt der Deutsche bis in das 12. Jahrhundert hinein nur Marktansiedelungen, die namentlich an den Sitzen der geistlichen Fürsten und bei den Königspfalzen gegründet wurden und ausschließlich kaufmännische und gewerbliche Bevölkerung aufnehmen. Die Marktansiedelungen, die meist als villae, Marktdörfer, bezeichnet werden, haben ihren eigenen Markt, ihre eigene Münzstätte, ihr besonderes Recht, eine Marktkirche, ja hie und da auch eine ausreichende Befestigung; aber sie unterscheiden sich insofern von den Städten, als diese gleich den alten civitates auf römischer Grundlage hinter Mauer und Graben eine gemischte Bevölkerung bergen, auf die die ehemals kaufmännischen Vorrechte übergehen.

Dann setzt das 12. Jahrhundert mit den planmäßigen Städtegründungen ein. Den Reigen eröffnet Freiburg i. Br., die Gründung des Herzogs Berthold von Zähringen aus dem Jahre 1120. War vielleicht zunächst auch hier nur erst eine Marktansiedelung beabsichtigt, so muß die Neuanlage doch sehr früh

den Charakter einer Stadt mit Mauer, festem Umriß und gemischter Bevölkerung erhalten haben; an Freiburg schließen sich im Verlauf des 12. Jahrhunderts weitere Gründungen an, zu denen besonders Freiburg i. U. (1178) und Bern (1191) gehören. In dem Gebiete, das die deutschen Fürsten den Wenden abgenommen und mit Deutschen besiedelten, entstehen nicht nur zahlreiche Dörfer, sondern auch die Städte Lübeck (1143), Stendal (1151), Schwerin (1164); ihnen reiht sich weiter südlich Leipzig (1160), im Norden Hamburg-Neustadt (1186) an. Dann aber erweitert sich in derselben Zeit unter Anwendung einer planmäßigen Grundrißbildung eine große Anzahl älterer Marktansiedelungen zu Städten. Mit dem 13. Jahrhundert, ja in Thüringen schon in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts, beginnt eine geradezu massenhafte Gründung von fürstlichen Landstädten. Besonders wichtig ist, daß sich hieran nicht bloß die großen Fürsten beteiligten, sondern auch die kleinen Dynasten; ein jeder von diesen will seine Stadt mit Marktverkehr und eigener Münzstätte haben.

Den Ausgangspunkt für die Städte des Mittelalters und ihre Plangestaltung bilden einerseits die Niederlassungen im Schutzgebiet der Burgen, festen Bischofssitzen und Kaiserpfalzen (Rothenburg o. T., Worms, Speyer), die Angliederung an Klöster (Münster), Handelsplätze, Zollstellen an Heeresstraßen und Flüssen (Magdeburg, Halle), ferner der schon genannte Ausbau bäuerlicher Ansiedelungen, der Dörfer (Lennep, Soest). Diese verschiedenen Ausgangspunkte, beeinflußt von der topographischen Lage, dem Vorhandensein und der Lage sowie der Form der Heerstraßen haben die verschiedenartigen Stadtgrundrisse erzeugt. Im Gegensatz zu den Plänen der Römerstädte weisen sie im allgemeinen mehr unregelmäßige Gestalt und vielfach zentrische Formen auf. Häufig ist die Form des Grundplanes völlig durch die Verkehrswege beeinflußt (Miltenberg a. M., Goslar).

Auf die Grundrißgestaltung der Städte üben Verteidigungsrücksichten, besonders in der ersten Zeit, starken Einfluß aus; denn im Leben dahingegangener Generationen nehmen Krieg und Kriegsgefahr einen breiten Raum ein. Als Grundform germanischer Verteidigungsanlagen finden wir den Ringwall, gleichzeitig als Vorstufe des Burgenbaues. Diese Ringform ist die sicherste Verteidigungsstellung bei geringstem Aufwand an Mann-

schaft; sie wird beibehalten in den Burgen, den Kirchenburgen und in der befestigten Anlage vieler Städte. Verteidigungsgrundsatz ist es, die Zahl der Tore möglichst zu beschränken. Zwei oder drei nebeneinander laufende Straßen müssen sich zum gemeinsamen Tor spitzwinklig zusammenbiegen. Wenn aber ja der Feind eindringt, dann soll er nicht geradeaus in die Stadt stürmen können, sondern er soll auf Häuser stoßen, im Schlund gekrümmter Gassen Geschossen ausgesetzt sein; die Straßenmündung wird eigens so angelegt und bisweilen wird das schroffe Vorspringen einzelner Häuser vor die Straßenflucht darauf berechnet. Mit zunehmendem Handel gewinnt der Verkehr auf die Gestaltung Einfluß. Die früheste Stadt gewährt der Landstraße mit ihren zweifelhaften Passanten keinen freien Durchgang, sondern führt den Weg außen um sie herum. Auch der Markt wird vor die Stadtmauer verwiesen. Der Kaufmann, der ausschließlich wirtschaftlich tätig ist, vertritt die verkehrstechnischen Gesichtspunkte gegenüber der kriegstechnischen Auffassung. Liegt der Stadtgründung die Absicht zugrunde, die Stadt selbst zu einem Handelspunkte zu erheben, so ist die technische Folgerung hierfür, die Durchgangsverkehrsstraßen achsial dem Stadtmittelpunkte zuzuleiten, ohne Rücksichtnahme auf die ungehindert geradlinige Führung des Durchgangsverkehrs durch die Stadt. Die besondere Betonung des Verkehrs im mittelalterlichen Städtebau findet einen Beleg durch die Diagonalstraße, was dem römischen Städtebau ein unbekannter Begriff gewesen sein muß, da er mit dem Cardo und Decumanus die Verkehrsfrage für gelöst hielt.

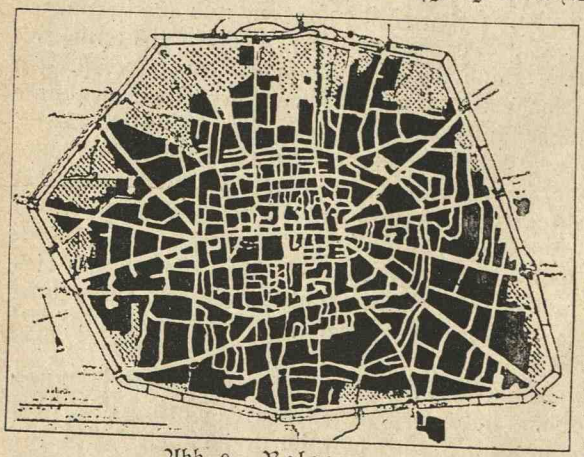


Abb. 9. Bologna.

Der Gegensatz zwischen römischer und mittelalterlicher Grundrißgestaltung läßt sich sehr schön in dem Stadtplan von Bologna (Abb. 9) verfolgen, der in seinem Kern unverkennbar die römische Art der Straßenführung zeigt und zugleich in hochinteressanter Weise die Fortbildung dieses Grundrisses infolge der mittelalterlichen Erweiterung dartut. Von den alten römischen Hauptstraßen aus, die das Quadrat in etwa gleich große Vierecke zerlegen, gehen die mittelalterlichen Radialstraßen nach den Haupttoren der erweiterten Umfassungsmauern.

Bei der Gestaltung des Straßennetzes und der Umwallung ist auf die örtlichen physikalischen Verhältnisse Rücksicht ge-

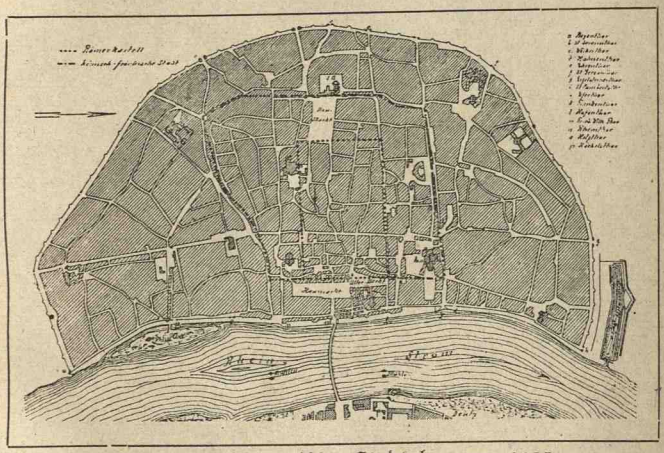


Abb. 10. Cöln a. Rh., Stadtplan von 1857.

nommen. Kein Wesenszug ist in Fluß und Felsen, der nicht ein Echo gefunden hätte in Wegführung, Bauart und Befestigung der Siedelung. Die Hemmnisse im Gelände sind nicht mit roher Gewalt erstickt und beseitigt, sondern in geduldiger, schmiegsamer Klugheit umgangen worden.

Einige Beispiele mögen die Verschiedenartigkeit der mittelalterlichen Stadtgestaltung erläutern.

Beginnen wir mit den Römerstädten Cöln und Straßburg. Der Kern von Cöln (Abb. 10) läßt das Lagerrechteck noch erkennen. Die Via principalis, die heutige Hohe Straße, nähert sich dem Rhein. Der Decumanus, der die beiden Lagerhälften trennt, ist nur noch in kurzen Straßenstücken erhalten, während die Haupt-Decu-

mani jeder Lagerhälfte in der Schildergasse und der Breiten Straße noch wohl erkennbar sind. Im Stadtplan von Straßburg umfaßt das Lagerrechteck mit dem rechteckigen Straßennetz den Stadtteil um das Münster herum. Wenn auch hier, wie in Cöln, die Straßen sich seitlich zu ihrer ursprünglichen Lage verschoben haben oder in schräger Richtung abgelenkt sind, so ist die Einteilung des römischen Lagerrechtecks doch an einer ganzen

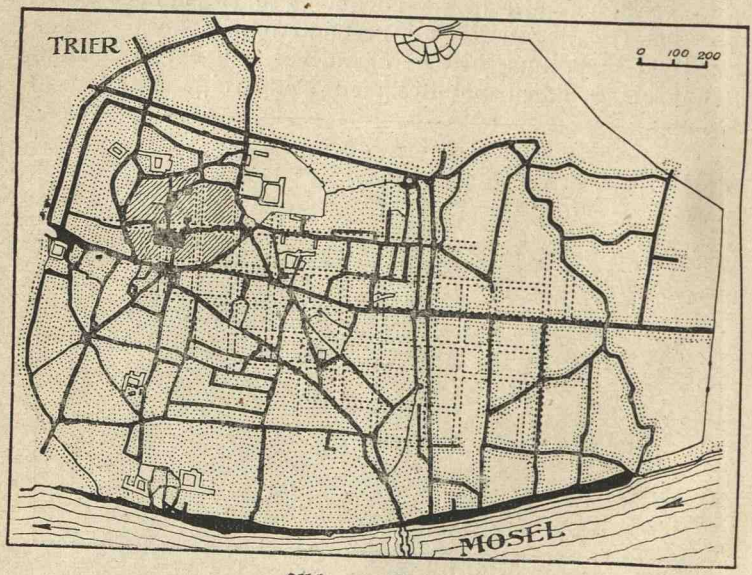


Abb. 11. Trier.

Reihe von Straßenzügen und kürzeren Straßenstrecken noch zu erkennen. Die Rosenbad- und Münstergasse sind als Via principalis zu deuten. In der Richtung der Krämer- und Bruderhofgasse, in deren Kreuzung mit der Münstergasse der Vierungsraum des Münsters liegt, ist demnach der Decumanus maximus zu suchen.

Den Gegensatz des römischen Municipium zu der deutschen Siedelung lernen wir eindringlich kennen durch einen Vergleich des römischen mit dem deutschen, dem fränkischen Trier (Abb. 11). Durch eine Reihe archäologischer Forschungen war es möglich, die Straßenzüge der älteren römischen Stadt mit einiger Sicherheit

festzulegen. Trier ist danach in gleichmäßige, rechteckig begrenzte Baublöcke eingeteilt gewesen. Als Trier im 5. Jahrhundert in die Hände der Franken gefallen war, hatte die Einteilung wohl kaum eine wesentliche Änderung erfahren bis zum Jahre 451, in dem sie durch die Hunnen von Grund auf zerstört wurde. Was die Franken an der alten Stätte schufen, stellt sich

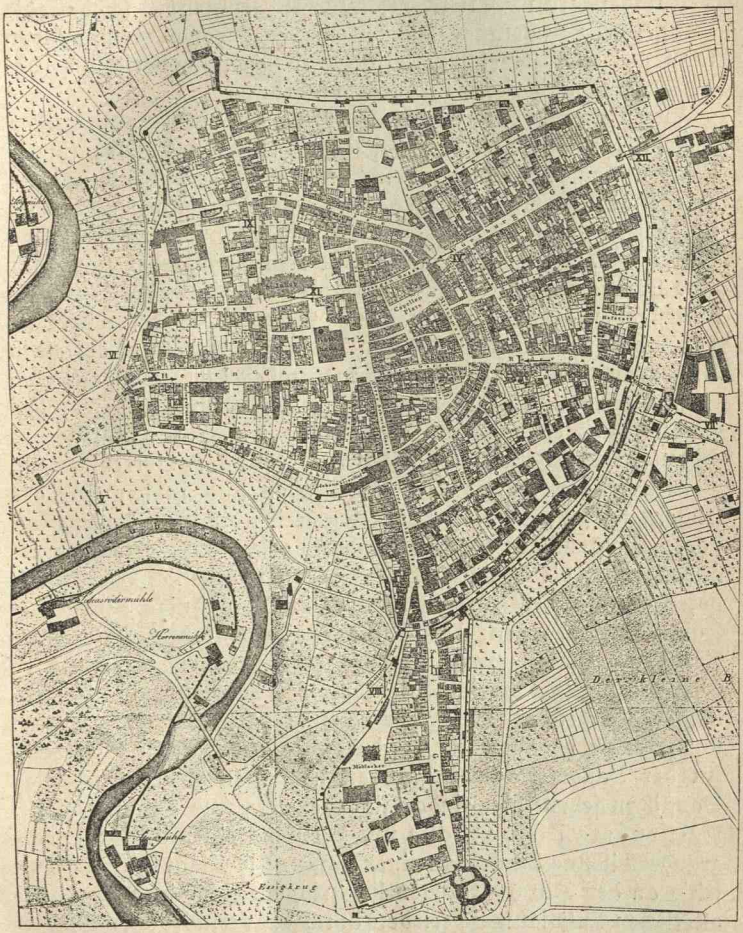


Abb. 12. Rothenburg o. T.

als ein ganz neues Gebilde dar, das ohne Rücksicht auf die überschütteten Straßenzüge der alten Augusta Trevirorum in Straßen, Plätze und Baublöcke aufgeteilt wurde. Beiden Straßensystemen liegen die ehemaligen Verkehrsknotenpunkte Porta nigra und römische Moselbrücke zu Grunde. Das Mittelalter schuf die diagonale Verbindung als das naturgemäß Nächstliegende. Die Wiederbesiedelung Triers erfolgte sehr frühzeitig, so daß die römischen Straßenzüge als erkennbar angenommen werden müssen. Die Abweichung erfolgte in bewußter Erfassung der verkehrstechnisch richtigen Straßenführung.

Zu einem sehr unregelmäßigen Grundriß hat die physikalische Beschaffenheit der Baustelle bei Rothenburg o. T. (Abb. 12) geführt; es handelt sich hier um eine Anlage im Schutze der im Westen gelegenen Burg. Die tief in das Gelände eingeschnittene Tauber umzieht in großer Kurve den gegen den Fluß steil abfallenden Burghügel. Hier bot sich am Flusse kein genügender Raum für eine Stadt; sie siedelte sich deshalb auf der hinter der Burg anschließenden Hochebene an. Zunächst wurde die Herrenstadt im 12. Jahrhundert angelegt, deren Umfang am Verlauf der einen Ring bildenden Straßen Alter Stadtgraben bis Judengasse noch erkennbar ist. Mit dem Ende des 12. Jahrhunderts war das Gelände ausgebaut, und bereits 1204 wurde zur Anlage der ersten Stadterweiterung geschritten, die der Herrenstadt in weitem Bogen im Norden und Westen und in der Ecke des Südens bis zum Spitaltor vorgelagert ist: die sog. Handwerkerstadt. Während des 14. Jahrhunderts erfolgte die zweite Stadterweiterung, die den südlichen Zipfel einschließlich des Spitalhofes einbezog. Bemerkenswert ist die geradlinige Anlage der Hauptverkehrsstraßen; das Straßengerüst hat die Form eines Kreuzes. Herren- und Handwerkerstadt haben verschiedenen Charakter. Die Herrenstadt enthält die hochgiebeligen Herrenhäuser, die stets im Besitz der ratsfähigen Geschlechter waren; nur zwei Nebengassen tragen hier die Namen von Handwerkern. In der Handwerkerstadt dagegen ist nirgends der großartige Baustil zu sehen; hier finden sich Gewerbe und Landwirtschaft.

Nürnberg (Abb. 13) gibt uns ebenfalls ein Bild der Stadtgrundrißbildung im Schutze einer Burg. Die Stadt legt sich einseitig an den Burgberg. Deutlich zeichnen sich die drei mittelalterlichen Entwicklungsperioden durch die verschiedenen Befestigungsanlagen im Grundriß ab. Der älteste Mauerring reicht von

der Burg bis zur Pegnitz; die zweite Mauer umschließt zugleich einen kleineren Stadtteil am linken Pegnitzufer; die dritte Umwallung umzieht in größerem Kreise auf beiden Ufern die wesentlich erweiterte Stadt, aber immer bildet die Burg einen Teil des Mauerringes.

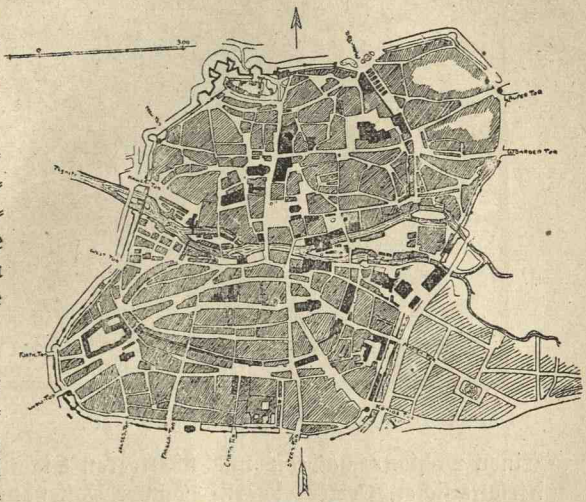


Abb. 13. Nürnberg.

Auf steilem Hügel liegt am Ostrande des Harzes der alte Bischofssitz Halberstadt. Deutlich umgrenzt hebt sich noch heute die Bischofsburg mit den großen Kirchen aus dem übrigen Stadtplan heraus. Rings werden im Gebiete der alten Bauernschaft neue Kirchen errichtet, die Chorherrnstifte St. Johannes, St. Paul, St. Moritz. Nachdem König Otto III. im Jahre 989 dem Bischof Hildiward das Marktrecht verliehen hat, entwickelt sich die Marktansiedelung um die Martinikirche. Aber noch Jahrhunderte bleiben die bischöfliche Immunität, die Gebiete der Kollegialstifte und die Marktansiedelung getrennt. Schon 1020 erhält der Bischofssitz eine starke Befestigung; erst zwei Jahrhunderte später, etwa 1203, wird auch die Marktansiedelung zusammen mit dem übrigen bewohnten Gebiet durch Mauern und Gräben umwehrt.

Münster (Abb. 14) zeigt deutlich den Kern der Kirchenburg. Der Bischof Luidger, von Karl dem Großen eingesetzt, baute und beherrschte um 800 eine durch vier Tore verschlossene kleine Stadt, die Domfreiheit. Entlang der Mauer biegen sich der Prinzipal- und der Roggenmarkt, die äußeren Stadtteile gliedern sich mit Radialstraßen (ähnlich Domfreiheit von Bremen, Hildesheim) an.

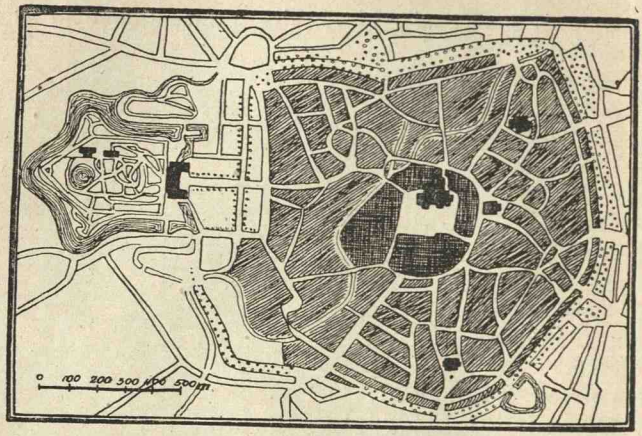


Abb. 14. Münster i. W.

Einen wohldurchdachten und überlegten Stadtplan von für mittelalterlichen Verkehrsbegriff höchster Vollendung haben wir in Lübeck (Abb. 15). Aus der Lage und Geschichte des alten Ortes rechnete sein Gründer, Heinrich der Löwe, auf bedeutende wirtschaftliche Entwicklung. Hiernach ist der Grundriß so groß bemessen, daß er einen mächtigen Aufriß tragen konnte, daß er für Jahrhunderte ausreichte. Lübecks Straßengerippe ist von vollendeter Klarheit. An einem Ende des Hügels die Burg, am ande-

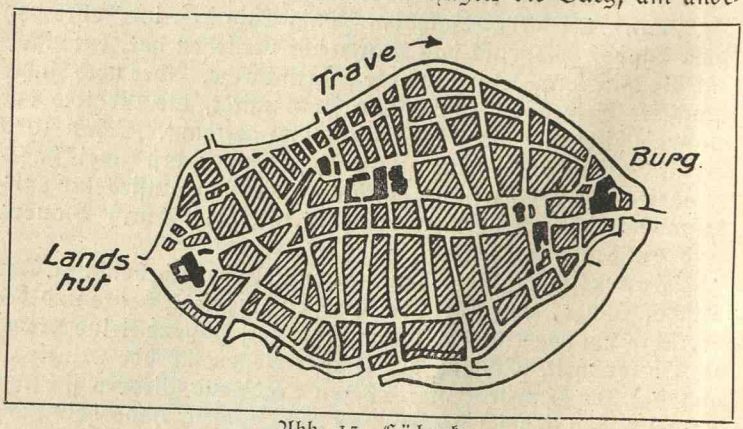


Abb. 15. Lübeck.

ren der Dom. Von Burg zu Dom der lange Hauptstraßenzug. Zwei Parallelstraßen: Breite und König-Straße, gegen die Tore zu in der Großen Burg- und der Mühlenstraße vereinigt: das ist das Rückgrat. Die Königstraße ist die Durchgangsstraße, im Gegensatz hierzu dient die Breite Straße ausschließlich dem Hauptverkehr der Stadt selbst. Von diesem Rückgrat herab senkt sich die eine Stadthälfte zum Travenufer, und diese zerfällt eigentlich wieder in zwei Gruppen, in deren Mitte der Markt, das Rathaus und St. Marien liegen. Die Grenzlinie zwischen beiden Gruppen stellt jene Zugangsstraße dar, die durch die Wucht des Holstentores hervorgehoben wurde, die heutige Bahnhofstraße. In der ersten Gruppe lebte der mächtige Handel der Schiffahrt treibenden Stadt, hier stehen die schönen Bürgerhäuser. Die zweite Gruppe geht vom Holstentor bis zum Dom: das Wohnviertel der kleinen Bürger. Die andere Stadthälfte ist ruhiger, hier liegen die Schulen, Spitäler, Klöster und der Mauer entlang wieder die Menge der Kleinbürgerhäuser.

Der Stadtplan von Ochsenfurt a. M. ist durch die Durchführung der wichtigen Heerstraßen beeinflußt. Die Stadt zeigt die in Franken häufig angewandte rechteckige Grundform. Die Einführung der Heerstraße in der südwestlichen Ecke ist durch die Geländeverhältnisse, die Hinausleitung im Norden durch den Mainübergang gegeben.

Von den Städten, welche weder im Anschluß an ein Bistum, noch an ein Kloster, noch an eine Königspfalz entstanden sind, ist eine der ältesten Braunschweig (Abb. 16), das aus fünf örtlich getrennten Einzelgemeinden hervorgegangen ist, die ihrerseits zeitlich verschiedenen Marktgründungen Entstehen und den Aufschwung verdanken. Braunschweig beginnt als Marktniederlassung mit dem Kohlmarkt, neben einem alten Dorf und mit dem Burgring von Dank-

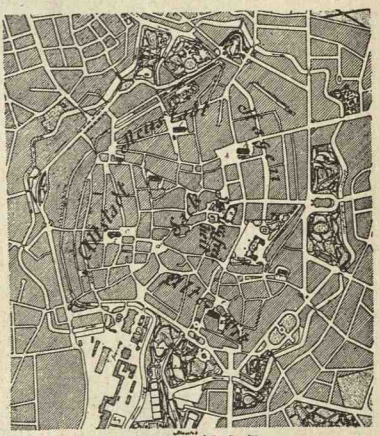


Abb. 16. Braunschweig.

warderode. Daneben stellten sich Baugruppen um das Aegidienkloster und um die Magnikirche, und zu Füßen der Burg der Sack. Dies alles zusammen ist ein schwer entwirrbares Neben- und Durcheinander, zumal die Erklärung mancher Krümmung an Hand der früheren Wasserläufe heute nicht gut möglich ist. Heinrich der Löwe legte zwischen 1100 bis 1200 nacheinander drei neue Städte an. Zuerst die Altstadt mit Altstädter Markt und Martinikirche, auf die Straße zum ältesten Marktdorf gestützt. Dann vor der Burg den Hagen mit Hagenmarkt und Katharinenkirche, am Zuge der Frankfurt—Hamburger Landstraße. Zuletzt als Zwickel zwischen beiden die Neustadt, ein Dreieck, von dessen breiter Basis, dem Wollmarkt, die Straßen spitz zum Petritor zusammenlaufen, um ebenso wie das Straßenbündel der Altstadt in der Zeller Straße zu münden. Gerade die Neustadt von Braunschweig veranschaulicht gut, wie zielbewußt schon um 1100 die Anlage einer Stadt geschah. Gewiß ist sie nur an wenigen Stellen zu ihren so nahen Nachbarstädten in organische Beziehung gesetzt; diese kehren sich alle noch gleichsam unliebenswürdig den Rücken zu. Es ist ja aus der Geschichte bekannt, wie heftig oft Zwillingsstädte miteinander in Streit lagen (z. B. Berlin-Kölln).

Völlig der Geländegestaltung schmiegt sich die Stadt Miltenberg a. M. zwischen den steilen Sandsteinfelsen und der stark gekrümmten Uferlinie des Mains an. Unter dem Einfluß der physikalischen Lage und des Verkehres steht auch der Grundriß von Goslar. Ehe Goslar etwa im zweiten Viertel des 12. Jahrhunderts eine Stadt wurde, bestand hier die königliche Pfalz mit dem Dom, die Frankenberger Ansiedelung der Bergleute, die Ansiedelung der Bergbauunternehmer im Bergdorf und die kaufmännische Marktniederlassung, jede dieser vier gegen die andere örtlich abgegrenzt und rechtlich geschieden, aber wirtschaftlich alle aufeinander angewiesen. Holz und Erze wurden aus dem Gebirge zur Ebene gebracht; daraus entstanden eine Anzahl durchlaufender Straßenlinien in dieser Richtung, d. i. vom Frankenberg zum Breiten Tor, während in der verkehrslosen Querrichtung keine durchgehende Straße vorhanden ist.

Im Stadtplan von Soest (Abb. 17) ist die Entstehung aus dem Dorf noch klar zu verfolgen. Sieben Bauernschaften haben sich einst hier in der fruchtbaren westfälischen Ebene, der Börde, weitläufig ausgebreitet und zum Stadtwesen zusammengetan. Acht

Hauptstraßen streben vom Land herkommend der Stadtmitte zu. Dort stoßen sie auf eine Art Ringstraße, die den wichtigsten Kern der großen Plätze und bedeutendsten Bauten einschließt. Hier erscheint im Grundplane jedes Viertel als ein Haufendorf mit seinen regellos durcheinander gewirrten Straßen, die sich vereinzelt zu einem willkürlich geformten Platz erweitern. Fast wie ein Zwang mutet die alte Ringmauer an, die energisch das große Dorf von der Ausstrahlung auf die Flur abwehrte.

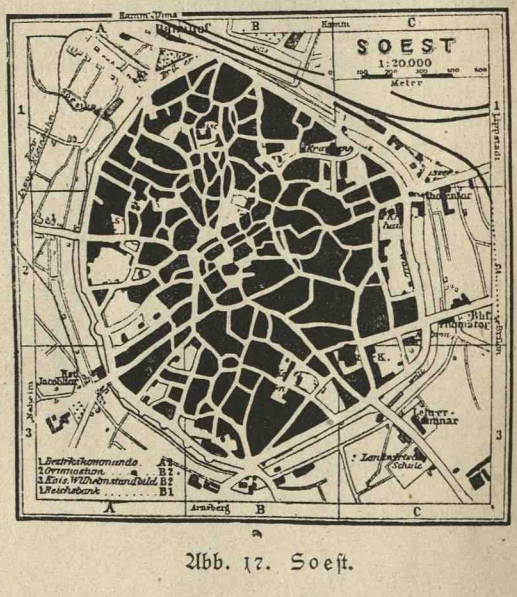


Abb. 17. Soest.

Ganz anders steht es mit den Stadtgründungen östlich von Elbe und Saale in den ehemals deutschen Gebieten, die nach der Völkerwanderung von slawischen Stämmen in Besitz genommen waren. Der ungeheure Aufschwung der wirtschaftlichen und kulturellen Verhältnisse im 12. Jahrhundert drängt zur Wiederbesiedelung der slawischen Gebiete. Die Wiederbesiedelung vollzieht sich in jener Art, die an die Stadtgründungen griechischer Stämme in Kleinasien erinnert. Die Fürsten der Ostmark, die Markgrafen von Brandenburg, die Herzöge von Schlesien verleihen einer oder zwei, als locatores bezeichneten Personen, die Vollmacht, mit deutschen Einwanderern eine Stadt nach deutschem Recht einzurichten. Die Stelle der Stadt, die Größe des Stadtgebietes wird festgelegt. Ein völlig ausgebildetes Stadtrecht, meist das Magdeburgische oder Lübeckische Recht, wird den neuen Ansiedelungen verliehen. Die locatores gewinnen Ansiedler aller Art: Kaufleute, Gewerbetreibende, Ackerbauer, Vieh-

händler, Fischer usw. Sie ziehen hinaus zur verliehenen Stelle, stecken Markt und Straßen ab und verteilen die Bauplätze gegen geringen Zins. Die Orte, die für diese Neugründungen gewählt werden, sind vielfach ganz unabhängig von älteren Siedelungen. Verkehr, Handel, Gewerbe müssen neu geschaffen werden. Meist sucht man für die Niederlassungen geschützte Stellen aus. Der Osten Deutschlands ist eben, die Lage an Flüssen ist das Gegebene. Oft werden die Orte am Zusammenfluß zweier Ströme angelegt. Auch durch Seen oder Sümpfe geschützte Stellen nimmt man nicht ungern. Auffallend ist bei allen diesen Stadtgründungen — es handelt sich um über 300 Städte — die fast völlig übereinstimmende, gänzlich regelmäßige Planordnung. „Eine annähernd kreis- oder oval-runde Baufläche zeigt in der Mitte einen vier- oder rechteckigen Platz, von dessen vier Ecken oder Seitenmitten gerade meist breite Straßen an die Umwallung führen. Diese Straßen sind wieder durch ebenso gerade, oft etwas schmälere, sie rechtwinklig schneidende Querstraßen untereinander verbunden, so daß das ganze Baugelände in eine Anzahl regelmäßiger, vier- oder rechteckiger Baublöcke zerlegt wird. Eine oder streckenweise zwei mit den Stadtmauern gleichlaufende Ringstraßen verbinden die Mündungen aller jener Haupt- und Querstraßen auf die Mauer." Auf dem Marktplatze steht das Rathaus und die Kirche, oft kommt es auch vor, daß letztere auf einem gleichgroßen Platz in unmittelbarer Nähe des Marktes erbaut wird.

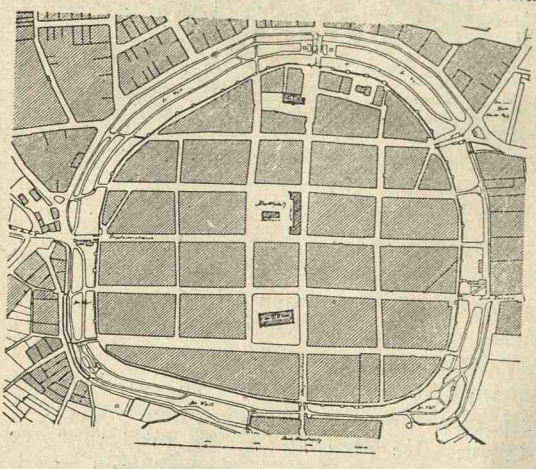


Abb. 18. Neubrandenburg.

Künstlerisches Streben ist in dem Stadtgrundriß nicht zu suchen, nur ein vernünftiges Streben nach Ordnung. Dies geht zuweilen so weit, daß z. B. der

Marktplatz der 1253 gegründeten Neustadt Posen auf jeder Seite 16 gleiche Baustellen hatte und die Straßen, genau von den Ecken und Seitenmitten ausgehend, Baublöcke von je acht Hausbreiten abteilen. Aus der Fülle der Beispiele sei Neubrandenburg (Abb. 18) in Mecklenburg-Strelitz erwähnt, bei dem die ursprüngliche Anlage sich bis heute in fast völliger Reinheit erhalten hat. Als weiteres Beispiel sei Demmin angeführt; die durch den Ort führende Landstraße bildet die Achse des eiförmig gestalteten und von einer Mauer umzogenen Stadtgebietes, das teils parallel zur Achse, teils senkrecht dazu verlaufende Straßen aufweist. Ein

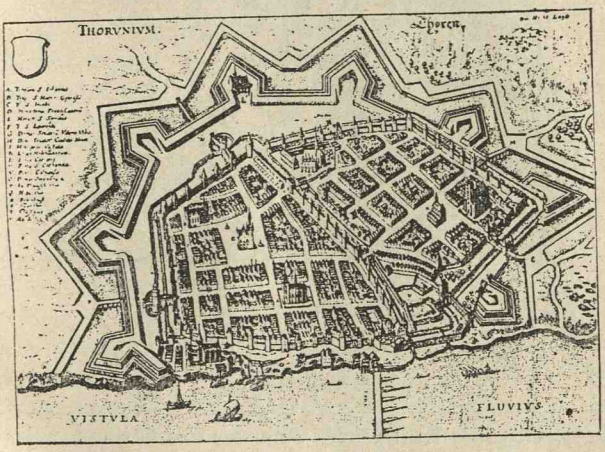


Abb. 19. Thorn.

wenig abweichend hiervon ist der Grundriß von Hirschberg i. Schl., wo zwar das Rechteck-Schema beibehalten, aber die Straßen in der Richtung der geringeren Ausdehnung der Stadt gegeneinander versetzt sind. Besonders interessant gestaltet sich die Anordnung, wenn das dem Locator überwiesene Gebiet mit Ansiedlern gefüllt ist und hart neben der ersten Ansiedelung eine zweite entsteht. So sind z. B. in Thorn (Abb. 19) noch heute der Altstädter und Neustadt-Markt in gleicher Art und Größe als Mittelpunkte der zweifachen Gründung klar erkennbar. Im Grundriß von Rostock (Abb. 20) kommt das einfache Planschema sogar dreimal vor. Auch dem Namen nach unterscheidet man dort: Altstadt, Mittelstadt, Neustadt, die in der kurzen Zeit von 1190 bis 1252 nach-

einander entstanden sind und bereits 1262 vereinigt wurden. Freilich haben sich diese ostdeutschen Anlagen nicht durchweg so getreulich nach dem Schema der Gründungsform entwickelt. Der Einfluß der Bischöfe z. B. in Posen, Gnesen, Breslau; der Einfluß vorhandener oder entstehender Burgen, z. B. in Königsberg, Dresden; das Fortbestehen altslawischer Ansiedelungen, z. B. in Kölln an der Spree (Berlin), Stettin sind für die Plangestaltung wesentlich.

Ähnliche Formen finden sich weiter im Osten, wo die Kolonisierung durch die deutschen Ordensritter wirkte (z. B. Krakau,

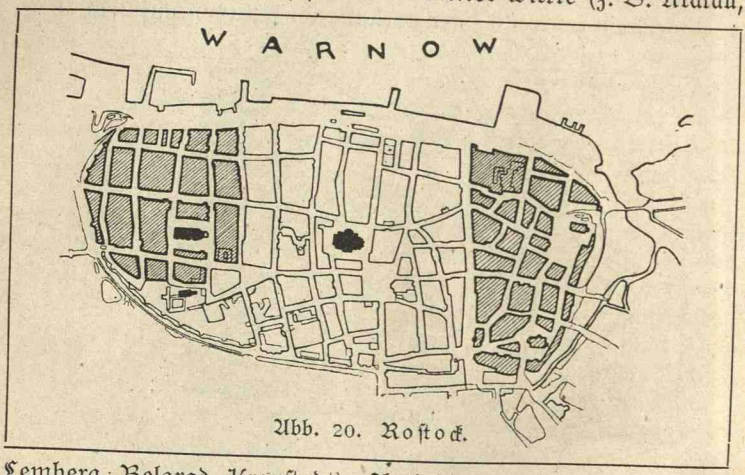


Abb. 20. Rostock.

Lemberg, Belgrad, Kronstadt). Auch die Grundrisse der Städtegründungen der Zähringer in Baden weisen regelmäßige Gestaltung auf; aus der großen Zahl sei Villingen hier aufgeführt; ferner seien Neuenburg, Waldshut, Lahr, Neustadt, Oberkirch, Oppenau und Steinbach genannt. In der Schweiz sind u. a. Bern, im Rheinland Hülchrath und Zons zu nennen, in Frankreich das im Jahre 1246 von Ludwig dem Heiligen gegründete und von seinem Sohne Philipp dem Kühnen befestigte Aigues-Mortes.

In Westdeutschland finden sich Städte, die neben älteren Stadtteilen, Erweiterungen nach dem regelmäßigen Schema aufweisen. In Kassel sehen wir an der Fulda den ältesten Stadtteil; an ihn legt sich die bedeutende Stadterweiterung des späteren Mittelalters in der Gestalt des ostdeutschen Kolonialgrundrisses und an diesen wiederum schließt sich die Oberneu-

stadt (um 1700) an, die das strenge Linienschema des Klassizismus aufweist.

Erwähnungswert sind noch die aus mehreren konzentrischen Ringen gebildeten slawischen Städte (Moskau), ferner das planlose Gassengewirr orientalischer Städte (Konstantinopel) und schließlich die auffallende Regelmäßigkeit der Grundplanbildung in Ostasien (Peking).

Im 14. Jahrhundert läßt die Entwicklung neuer Städte in Deutschland langsam nach. Diese Epoche der Blüte des Bürgertums ist mehr dem inneren Ausbau, sowohl dem architektonischen wie dem politischen, der bestehenden Städte gewidmet, die nun den Umfang und die Verfassung erhalten, die sie bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts bewahren.

Im Laufe des 15. und 16. Jahrhunderts haben die Bürger für die Ausgestaltung der Städte Staunenswertes geleistet. Aber nach dem unseligen Dreißigjährigen Kriege ist die Kraft des Bürgertums gebrochen. Schneller erholt sich die fürstliche Macht von den Einwirkungen des Krieges. So kommt es, daß die Fürsten, geistliche wie weltliche, nunmehr ihrerseits für einen tatkräftigen Ausbau und Neubau der deutschen Städte eintreten.

Der Umschwung in der Gestaltung des Stadtbildes bereitet sich schon im 15. Jahrhundert vor und zwar zunächst auf literarischem Gebiete; er nimmt seinen Ausgang von Italien und von den Schriften des Leo Baptista Alberti. Den mittelalterlichen und für das Römertum begeisterten Architekten war es jedoch nicht vergönnt, den neuen Zeitabschnitt des Städtebaues heraufzuführen. Die Aufgabe fiel vielmehr einer völlig verschieden geschulten Richtung der Baukunst zu; es ist die des Festungsbaues. Die Ursache ist eine doppelte; sie liegt einmal in der neuen Gestaltung der Feuergeschütz- und Befestigungstechnik, die das System der Stadtanlage und Stadterweiterung gänzlich veränderte; ferner in der Ausbildung der neuzeitlichen Staats- und Verfassungsformen, die eine völlige Verschiebung der Rechtsgrundlagen im Städtebau brachten.

Völlige Regelmäßigkeit in Bebauungsplänen begegnen wir zur Zeit der Renaissance in den idealen Entwürfen des Vasari il Giovane (1598) und des Scamozzi (1615); die Stadtanlagen gehen von zentralen Platzanlagen aus, bilden ein rechteckiges oder strahlenförmiges Netz mit Nebenplätzen und sind von gleichmäßig achteckigen oder sternförmigen Umwallungen umgeben.

Die Renaissance fand eine große Zahl von Städten vor. Es blieb ihr deshalb nur selten Gelegenheit, völlig neu zu schaffen, aber in einigen Beispielen sehen wir diesen Grundgedanken doch verwirklicht, so in der Festungsstadt Palma Nova (Abb. 21), die im Jahre 1593 von den Venezianern in ihrem Grenzgebiet gegen die Türken angelegt wurde. Hier ist aus der Bestimmung der Stadt, die Grenze zu schützen, der überwiegende Einfluß der Wehreinrichtungen ohne weiteres erklärlich. In der Mitte erhob sich ein starker Turm, der das Kernwerk der Befestigung bildete, von ihm aus ziehen sich Radialstraßen nach den 9 Hauptbastionen der Stadt. Zwischen diesen Hauptstraßen ist je eine kleine gerade Straße angeordnet. So nimmt die ganze Stadt genau die regelmäßige Form eines Sternes ein. Die Regelmäßigkeit wird noch vermehrt dadurch, daß auch die Querstraßen sämtlich parallel den viereckigen Außenmauern laufen. Zu nennen wäre dann noch das im letzten Drittel des 16. Jahrhunderts gegründete Livorno.

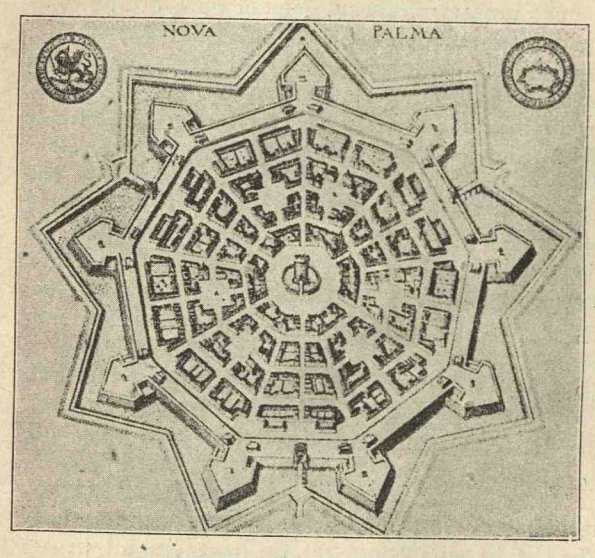


Abb. 21. Palma Nova.

Im übrigen griff die Renaissance oft hart mit Einzelanlagen, hauptsächlich Platzanlagen, in den alten Stadtkörper ein, solche Plätze bilden jedoch nur Einzelteile des Bebauungsplanes der betreffenden Stadt.

Ein neues künstlerisches Moment führt die Barockkunst in den Städtebau ein. Sie begnügt sich nicht mehr an der ge-

schlossenen ruhigen Zentralform des Renaissanceplatzes; sie verlangt Entwicklung und Bewegung. Der Barockzeit dankt der Städtebau auch die künstlerische Gestaltung von Anlagen innerhalb des Straßen- und Platzraumes. Namentlich Rom wurde zur Zeit des Barocks gründlich umgestaltet. Die reifste Frucht dieser

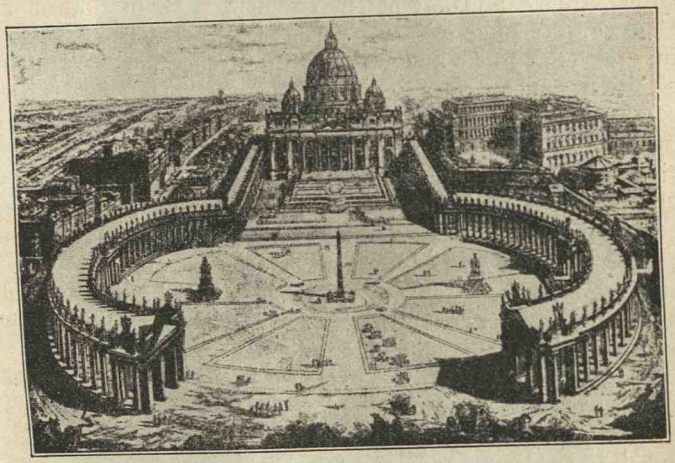
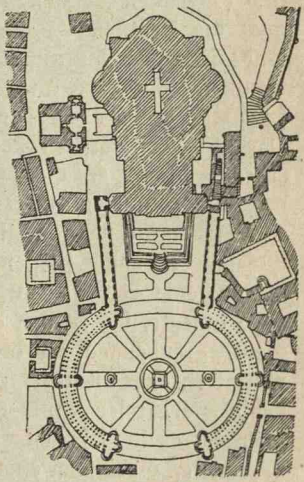


Abb. 22. Petersplatz in Rom, Ansicht.

Periode ist die Piazza San Pietro (Petersplatz in Rom; Abb. 22), eine Platzsymphonie von unvergleichlicher Schönheit. Sie beginnt mit der Piazza Rusticucci, deren Seitenfronten in den Verjüngungslinien liegen, die im Borgo vecchio und nuovo ihre Fortsetzung finden. Der zweite Raum — der Hauptteil — ist die von den Kolonnaden umzogene Piazza oblonga in einer Größe von 196 zu 142 m. An der tiefsten Senkung des ganzen Prospektes stehen in diesem Oval der Obelisk und die Fontänen. Ansteigend und rückwärts sich erweiternd folgt die Piazza retta mit



Grundriß.

der großen Freitreppe, die von der 45 m hohen Kirchenfassade abgeschlossen wird. Aber der Blick gleitet, von der herrlichen Kuppel Michel Angelos gelockt, darüber hinaus und verliert sich ins Weite. Der Widerschein dieser italienischen Kunst zeigt sich auch im Norden, wo namentlich Paris manche Verschönerung und Erweiterung erfährt, ferner in Spanien, z. B. in Madrid und Salamanca. Auch in Deutschland entstehen zu jener Zeit wie in Frankreich Plätze und große breite Straßenzüge im Anschluß an die Schloßbauten.

Einen wesentlichen stilistischen Einfluß auf die Stadtbildung gewinnt in der Reihe der Kunstepochen sodann noch der Klassizismus, der etwa mit der Mitte des 18. Jahrhunderts einsetzt. Die nüchterne Verstandesarbeit, die auch für die Architektur zur Richtschnur wird, äußert sich in klarer Regelmäßigkeit der Stadtanlage. Gerade Straßenzüge mit absoluter Parallelität, durchaus rechtwinklige Kreuzung, gleichmäßige Höhe der Gebäude mit durchgeführtem einheitlichem Hauptgesims und nichtbebaute Baublöcke als Plätze bilden die typische Erscheinung.

Die deutschen Fürsten unterliegen weit mehr als die deutschen Bürger dem von Frankreich kommenden Einflusse der neuen Zeit. Die sichtbare Entfaltung fürstlicher Macht, die großzügige, einheitliche Beherrschung umfassender Baugestaltungen, das sind die neuen Zeichen, unter denen die deutschen Fürsten — auch die kleinsten — die baulichen Aufgaben erfüllen. Die landesfürstliche Baukunst läßt sich in Deutschland in zwei Gruppen trennen. Die eine Gruppe umfaßt jene Anlagen, die einzig fürstlicher Schöpferlaune ihre Entstehung verdanken; ihr Vorbild war Versailles, ihr Aufwachsen bedurfte künstlicher Pflege. Die andere Gruppe umfaßt alle die Anlagen, die einer mit wirtschaftlichem Nutzen rechnenden Bevölkerungspolitik entsprangen. Die Grenze zwischen beiden Gruppen ist selbstverständlich fließend.

Von dem Ort Freudenstadt i. Schw., den Herzog Friedrich I. 1599 anlegte, bis zu den größten Neuanlagen herrscht derselbe Geist. Freudenstadt hat die Form eines Mühlbrettes; die Mitte nimmt ein sehr ausgedehnter, ursprünglich für einen Schloßbau bestimmter, freier Raum ein, dessen eine Ecke als Markt dient, während er im übrigen von Gärten, Wegeflächen und untergeordneten Gebäuden eingenommen ist. Die Quadratecken sind zum Teil geschlossen, so daß die Gebäude im rechten Winkel

zusammenstoßen; selbst die Kirche, die eine Ecke einnimmt, besteht aus zwei im rechten Winkel aneinander gesetzten Schiffen. Ein Blick auf den Plan von Mannheim (Abb. 23) läßt uns die großzügige Gesamtanordnung erkennen. Mannheim wurde 1607 aus fortifikatorischen Absichten nahe Heidelberg erstellt, sein neuer

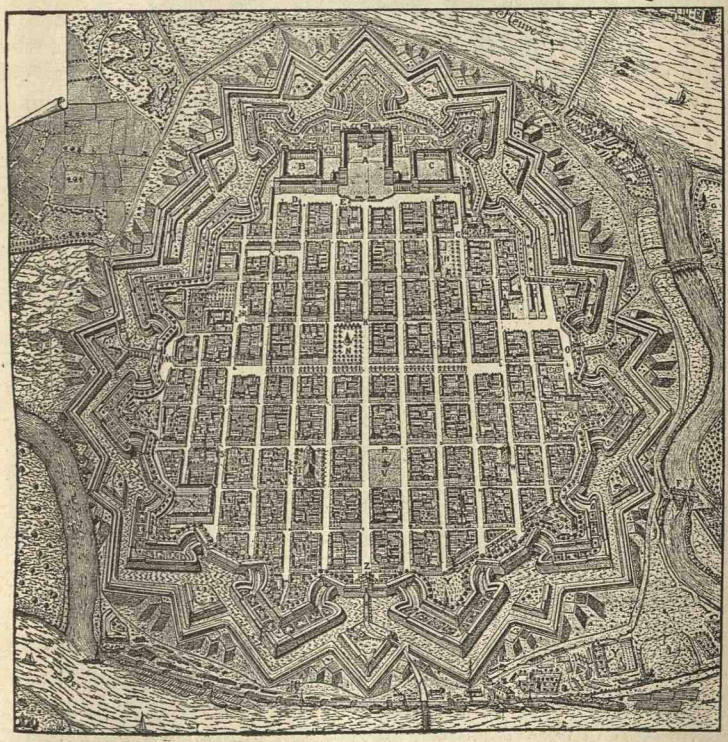


Abb. 23. Mannheim.

Aufbau nach der Zerstörung durch Vauban erfolgte um die Wende des 17. Jahrhunderts. Das Schloß wirkt als Kernpunkt, von dem die Hauptstraßen ausgehen; für die Gesamtfläche bildet der Markt den Mittelpunkt. Noch schärfer ist in Karlsruhe i. B. die Richtung des Stadtplanes auf das Schloß zum Ausdruck gebracht; der Grundriß zeigt eine strahlenförmige Anlage, von

der die Hälfte die ursprüngliche Stadt umfaßt, während die andere Hälfte im Walde liegt. Der Turm des Schlosses bildet den Mittelpunkt. Karlsruhe wurde 1715 von Markgraf Karl Wilhelm gegründet. Andere Beispiele sind: Ludwigsburg bei Stuttgart (1705), Neustrelitz (1726), Ludwigslust u. a.

Nach dem Muster der gleichnamigen badischen Stadt gründete Herzog Carl Erdmann von Württemberg im Jahre 1747 Carlsruhe in Oberschlesien. Das weite ebene Waldgelände setzte keine Schranken, ein achtstrahliger Straßenstern wurde angelegt und das Schloß als Zentralbau, mit vier Ecktürmen und Kuppel, zum beherrschenden Mittelpunkt des Ganzen gemacht; acht gleichförmige vornehme Kavalierhäuser stehen im Kreise herum. Im Park, einem der entstandenen acht Abschnitte, ist die Regelmäßigkeit mit großem Geschick allmählich in landschaftliche Ungebundenheit aufgelöst.

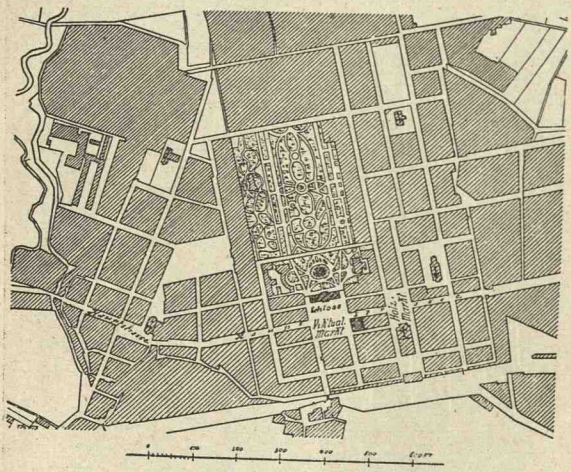


Abb. 24. Erlangen.

Häufiger noch als die gänzliche Neuanlage von Städten ist die Anlage neuer Stadtteile neben bestehenden älteren Städten. Es ist ein richtiges Wetteifern im 17. und 18. Jahrhundert, die Städte durch Anlage einheitlicher Viertel zu erweitern und zu verschönern. Es kommt hinzu, daß die aus Frankreich und Österreich um ihres Glaubens willen Vertriebenen bei den deutschen Fürsten gastliche Aufnahme finden. Krefeld, Düsseldorf, Koblenz, Hanau, Kassel, Bonn, Erlangen, in Brandenburg Berlin und Potsdam seien genannt. Als Muster dieser Stadterweiterungen sei auf Erlangen und Berlin hingewiesen. Erlangen (Abb. 24) verdankt seine Ver-

größerung dem tatkräftigen Eingreifen des Markgrafen Christian Ernst von Brandenburg-Bayreuth. An die Hauptstraße der Altstadt, die später ebenfalls umgebaut wird, schließt sich in gerader Verlängerung die neue Hauptstraße an. Das Schloß mit gewaltigem Park bildet eine Querachse. Am Schnittpunkt beider Achsen liegt der Hauptmarkt.

Ein interessantes Bild der Entwicklung des Stadtgrundrisses sehen wir in Berlin (Abb. 25), besonders in dem westlich und

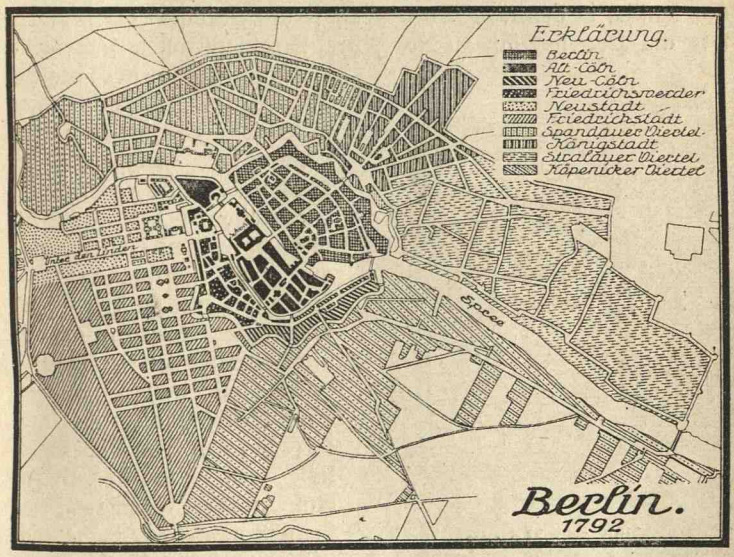


Abb. 25. Berlin.

südwestlich vom mittelalterlichen Kern gelegenen Stadtteil. Vier Bauperioden lassen sich in der Hauptsache unterscheiden. Die etwa halbkreisförmig begrenzte mittelalterliche Stadt erhielt eine erstmalige Erweiterung unter dem Großen Kurfürsten, der nach dem Frieden von Oliva mit der planmäßigen Besiedelung des Werder (Friedrichswerder) begann, dem 1673 die Gründung der Dorotheenstadt und 1680 die von Neu-Kölln folgte. Bevor noch diese Stadtteile ausgebaut waren, entschloß sich Friedrich III. sofort beim Antritt seiner Regierung zur Anlage der Friedrichstadt und zum Ausbau der Dorotheen-Neustadt bis an die Spree. Um 1789 entstand eine nochmalige Er-

weiterung, die den ringförmigen Streifen zwischen Mauerstraße und Königgrätzerstraße umfaßt. Hier macht sich das Streben nach architektonischer Gestaltung stärker bemerkbar, was namentlich in den drei Torplätzen: Pariser Platz mit dem Brandenburger Tor, Leipziger Platz mit dem Potsdamer Tor und Belle-Allianceplatz mit dem Halleschen Tor seinen Ausdruck fand.

Aus Frankreich seien zwei Beispiele angeführt. Versailles ist als Schöpfung des Sonnenkönigs bekannt. Der Einfluß des Gartenstils ist deutlich. Vom Vorhofe des Schlosses entspringen, wie am Popolo-Platz zu Rom, drei Strahlenstraßen fächerartig als Hauptstraßen der übrigens stillen Stadt. Marstallgebäude füllen sehr geschickt die spitzen Winkel der Strahlenstraßen. Links und rechts regelmäßige Stadtteile in Stil der Zeit, links um einen Quadratplatz auf der Straßenkreuzung, rechts um einen Oktogonplatz und einen Quadratplatz in gleicher Lage angeordnet.

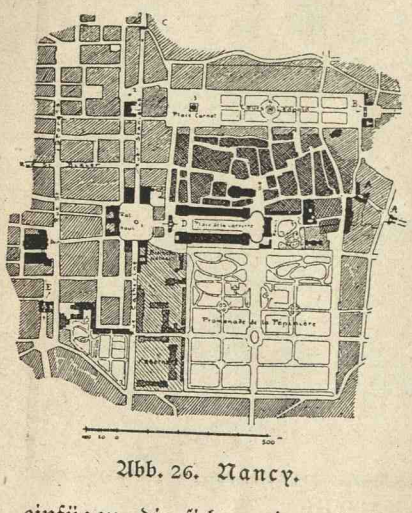


Abb. 26. Nancy.

Die Perle des französischen Barock-Städtebaues ist Nancy (Abb. 26). Der mittelalterliche Kern ist auf drei Seiten von einem geradlinigen Straßennetz umgeben, in das sich besonders schöne Platzanlagen einfügen, die sich zu einer rhythmischen Folge binden, in der das Nächste sich immer aus dem Vorhergehenden entwickelt, fortsetzt und abschließt. Den Mittelpunkt der Stadt bildet der Stanislaus-Platz; die Längsachse bildet die Hauptstraße der Stadt, Rue Cathérine und Rue Stanislas genannt und mit Triumphbögen abgeschlossen. Die Querachse stößt einerseits auf das Rathaus, andererseits auf den zwischen zwei niedrigen Bauten sich erstreckenden Triumphbogen Porte Royale und verlängert sich von da als Place de la Carrière, um in der von Kolonnaden umgebenen elliptischen Place Royale vor dem Palais du Gouvernement zu endigen. Jenseits des mittelalterlichen Stadtteils ist der Cours Léopold schon vor Stanislaus' Zeit angeordnet

worden; gleichfalls mit einem Triumphbogen abgeschlossen und heute auf seinem inneren Teile mit dem hohen Säulendenkmal für Carnot geschmückt. Auch die hübsche rechteckige Place d'Alliance mit einheitlicher Umbauung und reizendem Springbrunnen ist zu beachten.

Ganz regelmäßige schematische Stadtpläne weisen amerikanische Städte auf. Ein Bild solcher Gestaltung gibt uns der Grundriß von New-York, dessen Plan, außer dem mehrere Stadterweiterungen kleineren Umfanges verratenden Teil auf der südlichen Spitze von Manhattan, ganz gerade und parallel verlaufende Hauptstraßen, bis 20 km lang, und rechtwinklig dazu verlaufende Straßenzüge zeigt. Andere amerikanische Städte, wie Washington, enthalten neben ähnlichen Rechtecklinien auch Diagonalen, womit dem Verkehrsbedürfnis besser Rechnung getragen wird. Gleiche Gestaltung findet sich in den Städten anderer Kolonialländer, wie Australien, Indien, Südafrika und Südamerika.

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts verflachte die Planbildung immer mehr. An Stelle überlegter Straßenzüge und architektonischer Platzgestaltung entsteht eine gedankenlose Liniierung. Inzwischen gaben die Umgestaltungen von Paris, die nach dem Plane Haußmanns (1850) stattfanden, dem Städtebau neuen Ansporn. Den Plan kennzeichnen gerade Linienführung, strenge und geometrische Muster. Viele Straßen werden nach wichtigen Punkten zusammengeführt; gewöhnlich sind diese Punkte so gewählt, daß man in jeder dieser Straßen den freien Ausblick auf irgendein Denkmal oder öffentliches Gebäude hat. Die Knotenpunkte sind als mehr oder minder regelmäßige Halbkreise, Kreise, Achtecke, Rechtecke usw. gebildet. Die großen geraden Straßenzüge und die Sternplätze bestanden mehrfach bereits als Alleen und deren Kreuzungspunkte und rühren von den nach italienischen Vorbildern im Gartenstil des 18. Jahrhunderts hergestellten Parkanlagen her. Paris ist sodann fast bis zum Ausgang des vorigen Jahrhunderts oft in recht mißverstandener Weise vorbildlich für viele Stadterweiterungen geworden. Dabei wirkten auch Reminiscenzen an die Stadtgrundrisse des Klassizismus zu Ende des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts mit. Eine starke Anlehnung zeigt u. a. der nach dem deutsch-französischen Kriege entstandene Stadterweiterungsplan von Straßburg i. Els. (Abb. 27). Der Plan erstreckt sich im wesent-

lichen auf den Norden und Osten, wo zwischen der Altstadt und einer neuen Umwallungslinie eine die Größe des alten Stadtgebietes übertreffende Fläche als Neustadt vorgesehen ist. Fächerförmig ausstrahlende Straßen, Sternplätze, große gerade „Avenuen" und „Boulevards", die Einbeziehung der älteren Parkanlagen, ferner Uferstraßen an der Ill und dergl. erinnern an Pariser Vorbilder. Das französische Diagonalsystem läßt sich weiter zeigen an verschiedenen belgischen Plänen (Lüttich, Antwerpen,

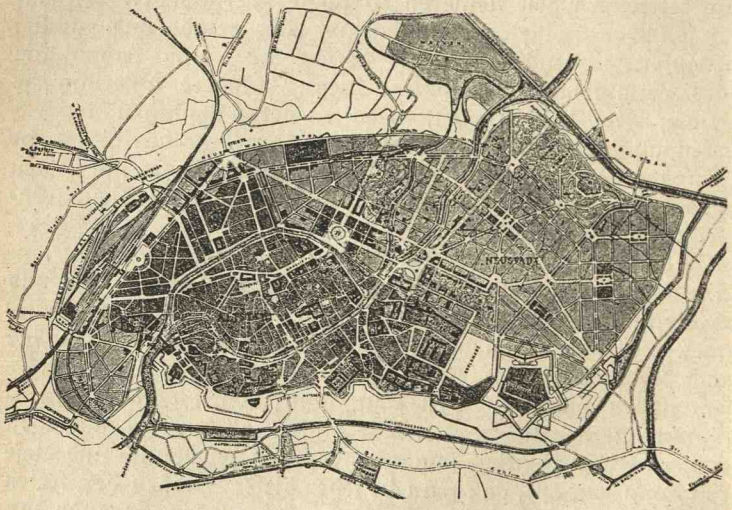


Abb. 27. Straßburg i. Els.

Brüssel). In Deutschland ist der in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts entstandene Bebauungsplan für die Stadterweiterung der Stadt Cöln a. Rh. durch Stübben am konsequentesten in der aus dem Pariser Vorbild abgeleiteten Art durchgebildet. Die ringförmige Gestalt der alten Umwallung und des vorliegenden Festungsgeländes bot willkommenen Anlaß zu einer um die Stadt auf der Landseite, von Rheinufer bis Rheinufer durchgeführten, der Boulevardbildung etwa entsprechenden großen Ringstraße, wie sie auch Wien bereits aufwies. Unter Benutzung alter Bäume, von Resten der Stadtmauer, Angliederung der Torburgen, ist dieser großartige Straßenzug in wechselnder Breite angelegt, in den auch Parkstreifen einge-

schaltet sind. Den großen geradlinigen Perspektiven hat sich jedoch die damals herrschende, nach malerischen Motiven haschende Architekturrichtung nicht recht anzupassen verstanden.

In Österreich ist besonders der Bebauungsplan der Stadterweiterung von Wien hervorzuheben, der in den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts entstanden ist. Auch hier ist an Stelle der beseitigten Festungswerke eine um die ganze Stadt auf der Landseite von Ufer zu Ufer des Donaukanals laufende Ringstraße gelegt. An diese Ringstraße legen sich eine Anzahl bedeutender Plätze mit großartigen Monumentalbauten. Neben einigen, den alten Landstraßen nach außen folgenden großen Radialstraßen ist im wesentlichen die Rechteckaufteilung bevorzugt.

Aber die Anlehnung an Paris hat nicht immer gute Ergebnisse erzeugt, namentlich in kleineren Orten, wo das Wesen der Planbildung nicht genügend erkannt und nur die geraden Linien, spitzen Ecken und großen Straßenbreiten nachgeahmt wurden; es entstanden namentlich unter dem Einfluß einer minderwertigen Bauweise recht unerfreuliche Städtebilder. Man projektierte, ohne genaueres Studium der Ortlichkeit, planmäßig, nicht raummäßig, man beurteilte die Bebauungspläne nicht im Hinblick auf die dadurch geschaffenen Straßen- und Platzräume und deren Wirkungen, man beschaute die Entwürfe von außen, nicht von innen heraus. Man glaubte das notwendige gute Aussehen und die Übersichtlichkeit eines Planes mit der Lösung der Aufgabe erreichen zu können, schöne und regelmäßige, oder doch systematisch erscheinende Planbilder herzustellen.

Da war es Camillo Sitte, der das, was in künstlerischer Hinsicht dem Städtebau not tat, in seinem 1889 erschienenen Werke „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen" zum kraftvollen Ausdruck brachte. Camillo Sitte war durch sorgfältiges Studium der Pläne mittelalterlicher Städte zu der Überzeugung gelangt, daß diese in Straßenzügen angelegt waren, welche nicht nur den Erfordernissen des Verkehrs vollkommen gerecht wurden, sondern auch mit den künstlerischen Grundsätzen, auf denen die Schönheit von Städten beruht, im Einklang standen. Es entstand eine Bewegung zu Gunsten der künstlerischen Gestaltung unserer Neustädte, die eine erhebliche Änderung in die Art der Bebauungspläne brachte. Praktisch wurden die Anschauungen in der Planbildung durch Wett-

bewerbe immer mehr entwickelt: Stadterweiterung von Dessau (1890) und München (Henrici), Generalregulierungsplan der Stadt Wien (1893), Grundplan für Groß-Berlin (1910), Bebauungsplan für Düsseldorf (1912) u. a. m. Von größtem Einfluß auf die Gestaltung der Bebauungspläne ist nicht zuletzt die Herausgabe der Zeitschrift: Der Städtebau, begründet von Camillo Sitte und Theodor Goecke, geworden.

Das letzte vergangene halbe Jahrhundert liegt uns noch zu nahe, als daß wir schon mit unbefangener Würdigung über seine städtebaulichen Leistungen urteilen könnten. Es hat in der Baukunst alle Stile seit den Hellenen abgerollt und sich im Städtebau aus vollständiger Verflachung durch eine geometrische Planung hindurch, die in ihren geraden Linien der Barockzeit ähnelt, aber in ihrem Wesen grundverschieden ist, zu einer freien Linienführung entwickelt, die neben den neuzeitlichen Anforderungen die Schönheitssätze vergangener Epochen zurückzugewinnen sucht. Aber so viel scheint feststehend: Wollen wir aus der maßlosen Bauverwilderung unserer Städte herauskommen, dann brauchen wir als Richtpunkt die Vorstellung von äußerster Klarheit und Schönheit, die Idee eines aus einem einzigen Willen geformten Stadtganzen. Und dafür ist in den streng rhythmisch bemessenen Fürstenschöpfungen die überzeugendste Verwirklichung gefunden.

Diesem Abschnitte sei angegliedert die Erörterung der Gartenstädte.

Der Name Gartenstadt gehört zu jenen Worten, die schon durch ihren Klang einen Zauber auf uns ausüben; das unserer Zeit eigentümliche Sehnen nach der Natur und nach besseren Wohnverhältnissen drückt sich in ihm aus.

Die Anfänge der deutschen Gartenstadtbewegung stehen im engsten Zusammenhang mit der englischen. Zwar hat bereits im Jahre 1896 der Deutsche Theodor Fritsch in seiner Schrift: „Die Stadt der Zukunft" die Ziele der deutschen Gartenstadtbewegung größtenteils gezeichnet. Es wird darin der planmäßige Aufbau von Städten nach einem System gelehrt, das mit den gesundheitlichen und schönheitlichen Interessen auch allerlei praktische und technische Vorteile verbindet. Die eigentliche Stadt ist in Zonen gegliedert, deren jede einzelne bestimmten wirtschaftlichen Aufgaben dient; vor allem aber sind über das Ganze Gärten und Parks reichlich verteilt, so daß den gesundheitlichen Ansprüchen voll Genüge geleistet wird. Aber erst das zwei

Jahre später erschienene Buch des Engländers Howard: „Garden Cities of To-morrow“ (Gartenstädte in Sicht) gab den Anstoß für die praktische Gartenstadtbewegung, wobei die Entwicklung der englischen Wohnkultur der Gartenstadt einen günstigeren Boden bereitet hatte als in Deutschland. Der Verfasser legte überzeugend dar, daß vernünftige Wohnverhältnisse für die weniger bemittelten Klassen nur auf zwei Grundlagen geschaffen werden könnten: einer gesunden Bodenreform und einer planmäßigen, allen Verkehrs- und Betriebsverhältnissen Rechnung tragenden Anlage. Das Problem der Gartenstadt ist also gleichzeitig eine bodenreformerische und eine städtebauliche Frage. Howards Buch wirkte in England so stark, daß sich bald eine Gesellschaft bildete, die dessen Gedanken in die Tat umzusetzen begann. Es entstand die Gartenstadt Letchworth, die heute bereits eine ansehnliche Ausdehnung gewonnen hat. Weitere Gartenstädte, so vor allem die Gartenstadt Hampstead bei London, sind in raschem Aufblühen begriffen. Die anmutigen Anlagen verfehlten nicht, auf den in England Reisenden ihren bestrickenden Reiz auszuüben. Besonders überraschten die innige Verbindung zwischen Natur und Menschenwerk und die gute Architektur der Häuser. Diese war allerdings nur möglich infolge der jahrzehntelangen Tradition in gutem Hausbau, durch den sich England von anderen Ländern unterscheidet. Schon vor Gründung der Gartenstädte waren reizende Arbeiteransiedelungen in Port Sunlight und Bournville entstanden, welche durch ihr Bekanntwerden in Deutschland auch unseren Kleinhausbau aufs glücklichste beeinflußt haben.

Den Gedanken der Gartenstadt in Deutschland zu verbreiten, hat sich vor allem die im Jahre 1902 gegründete Deutsche Gartenstadtgesellschaft zur Aufgabe gemacht, die durch literarische Propaganda in der eindringlichsten Weise für ihn eintritt. Die Gesellschaft verfolgte ursprünglich das Ziel, der Übervölkerung der bestehenden Städte durch Gründung in sich abgeschlossener Siedelungen auf wohlfeilem Gelände, das zur Verhinderung jeder Bodenspekulation dauernd im Obereigentum der Gemeinschaft erhalten wird, entgegenzuwirken. Sie bezweckte also eine Dezentralisation der in den Großstädten mit übermäßiger Grundrente, mit Produktions- und Transportschwierigkeiten belasteten Industrie, sowie ihre gleichmäßige Verteilung auf das platte Land, daneben aber die Sicherung

eines großen Teils des zu erschließenden Geländes für den Garten- und Ackerbau. Dieser Gedanke leidet jedoch an manchen Schwächen. Ganz neu Orte zu gründen und in die Höhe zu bringen, stößt auf sehr große Schwierigkeiten. Seine Verwirklichung ist auch vor allem in unseren hochkultivierten, dichtbevölkerten und industriereichen Gegenden kaum ein Bedürfnis, es sei denn, daß es sich um eine neu entstehende Hafenanlage, wie Rheinau bei Mannheim, um Wasserkraftwerke wie Badisch-Rheinfelden usw. handle. Aber auch hier wird die Anlehnung an eine bestehende Siedelung das wirtschaftlich Vorteilhaftere sein. Es hat sich wohl aus diesen Gründen auch die Deutsche Gartenstadtgesellschaft im Laufe der Zeit zu der Ansicht durchgerungen, daß in Deutschland der Gartenstadtgedanke nur in der besonderen Form der von einem bestehenden Gemeinwesen politisch und wirtschaftlich abhängigen Gartenvorstadt zu verwirklichen sei. In dieser Gestalt ist denn auch die zeitlich früheste Gartenstadt Rüppurr bei Karlsruhe zur Ausführung gelangt. Ein zweites Beispiel ist die von einer lokalen Genossenschaft unter tiefeingreifender Mitwirkung der Stadt Straßburg i. E. geschaffene Gartenvorstadt Stockfeld. Auch die Gartenvorstädte Nürnberg und Hellerau (bei Dresden) gehören zum wirtschaftlichen Bannkreis der benachbarten Großstädte.

Mit dieser Einschränkung kann die praktische Betätigung der Gartenstadtbewegung in Deutschland begrüßt werden, als ein weiterer, vornehmlich in ethischer und ästhetischer Beziehung nicht hoch genug zu bewertender Bundesgenosse im Kampf gegen die Mietkaserne und für die weiträumige Ansiedelung des künftigen Zuwachses der Großstadtbevölkerung.

Die Gartenstadt kennzeichnet die Gesellschaft folgendermaßen: „Man versteht unter einer Gartenstadt oder einer Gartenvorstadt nicht eine beliebige Stadt oder Vorstadt mit ein paar Gärten in ihren Mauern. Sie hat auch nichts zu tun mit den Villenkolonien, die findige Terrainspekulanten mit dem Namen Gartenstadt schmücken, um die öffentliche Meinung für ihre nichts weniger als gemeinnützigen Gründungen zu gewinnen. Eine Gartenstadt ist eine planmäßig gestaltete Siedelung auf wohlfeilem Gelände, das dauernd im Obereigentum der Gemeinschaft (Staat, Gemeinde, Genossenschaft und dergl.) erhalten wird, derart, daß jede Spekulation mit dem Grund und Boden für immer ausgeschlossen und der Wertzuwachs der Gemein-

schaft gesichert bleibt. Diese soziale und wirtschaftliche Grundlage bringt und erhält der neuentstehenden Stadt auch den Garten — selbst für den Minderbemittelten — macht sie zur Gartenstadt."

Übrigens scheinen die gemeinnützigen Gartenstadtunterneh-

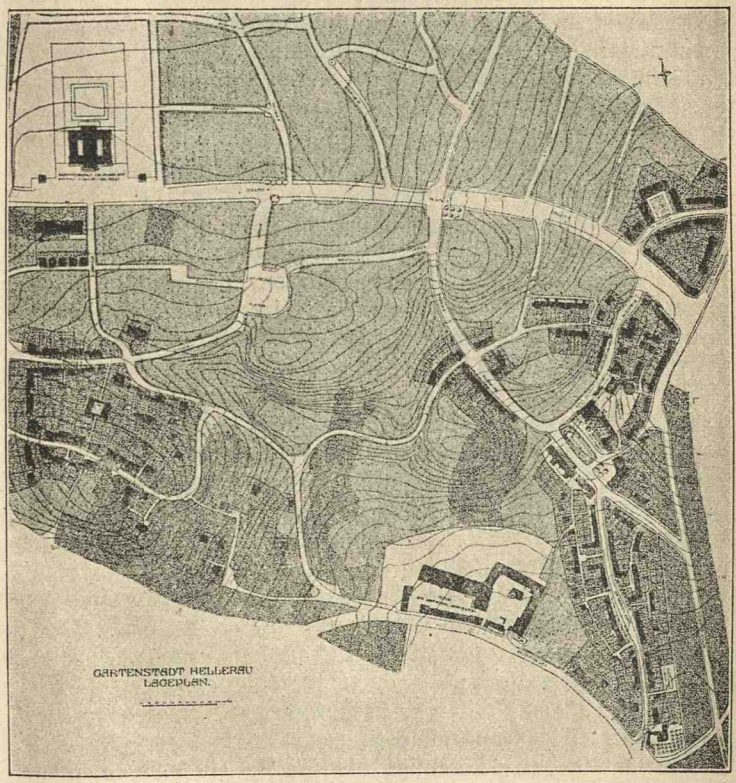


Abb. 28. Gartenstadt Hellerau bei Dresden.
(Verfasser: R. Riemerschmidt in München.)

mungen selbst nicht mehr unbedingt an dem dauernden Obereigentum festzuhalten. Unbedingt nötig ist dies auch nicht, denn es steht durchaus nichts im Wege, wenn auch in einer solchen Anlage nach gewisser Zeit freie Eigentümer entstehen; denn Erhaltung der Anlage selbst in ihrem charakteristischen Zu-

stande kann durch die Vorschriften der Bauordnung und des Bebauungsplanes in ausreichender Weise gesichert werden.

An vielen Orten Deutschlands sind die Gedanken der Gartenstadt in die Wirklichkeit umgesetzt worden. Das hervorragendste, besonders in Bezug auf Organisation musterhafte Beispiel ist die Gartenstadt Hellerau (Abb. 28) bei Dresden, die sowohl die städtebaulichen Anforderungen, als die einer gesunden, auf Gemeinnützigkeit begründeten Bodenpolitik aufs beste erfüllt. Die Gartenstadt Hellerau ist ein in der Form einer Gesellschaft m. b. H. gegründetes Unternehmen, das von den deutschen Werkstätten für Handwerkskunst in Dresden ins Leben gerufen wurde. Die mehrere Hundert Arbeiter beschäftigende Firma hat ihre Betriebe aus der sächsischen Residenz heraus verlegt in einen weitab gelegenen Vorort. Das die Fabrik umgebende Terrain eignet sich infolge seiner Lage zur Anlage von Kleinsiedelungen, und die Fabrikleiter faßten daher den Entschluß, einen Versuch zur Ansiedelung ihrer eigenen Angestellten und Arbeiter zu unternehmen. Zu diesem Zwecke wurde die Gesellschaft „Gartenstadt Hellerau" errichtet. Dieselbe hat sich die Aufgabe gestellt, die Errichtung von kleinen Wohnhäusern auf Erbbaurecht, sowie die Ermöglichung des allmählichen Erwerbes von Einzelwohnungen unter Bedingungen, welche die etwaige Wertsteigerung des Bodens möglichst der gesamten Bewohnerschaft von Hellerau und nicht dem einzelnen zugute kommen lassen. Um weitere Kreise der in Hellerau angesiedelten Personen mit dem Unternehmen in möglichst dauernde Verbindung zu bringen und sie an dem Gedeihen derselben zu interessieren, wurde noch eine Baugenossenschaft Hellerau gegründet, deren Zweck es ist, mittels gemeinschaftlichen Geschäftsbetriebes ihren Mitgliedern gesunde und auch zweckmäßig eingerichtete Wohnungen zu billigen Preisen zu verschaffen, und zwar durch Überlassung zum Eigentum oder zu Erbbaurecht oder zur Miete. Der Erbmietvertrag vereinigt die Rechte eines Mieters und eines Erbbauberechtigten in sehr annehmbarer Form. Der Mieter wird einerseits durch die Verpflichtung, die über 60 Prozent hinausgehende Summe der Herstellungskosten der Gesellschaft als Hypothekendarlehen zu überlassen, an dem Grundstück stark interessiert, andererseits hat er die Möglichkeit, sich dessen Benutzung auf lange Zeit hinaus zu sichern. Außerdem geht die Gesellschaft dazu über, die von ihr erstellten Häuser

mit Kaufanwartschaft zu vermieten; dem Kaufanwärter wird ein Anspruch auf Übertragung des Eigentums eingeräumt, sobald die 1. Hypothek bis auf Zweidrittel des Gesamtwertes amortisiert ist, was je nach Höhe der Anzahlung zwischen 20 und 50 Prozent etwa 15 bis 30 Jahre dauert. Wiederkaufsrecht und bauliche Beschränkungen sollen den Käufern auferlegt werden. Der Bebauungsplan für die Gartenstadt ist von Professor Riemerschmidt (München) entworfen. Die Straßen folgen der Bodenbewegung, sie sind je nach ihrer Verkehrslage breit oder schmal, und der Unterschied von Verkehrsstraßen und Wohnstraßen ist in dem Bebauungsplan klar durchgeführt. Für platzartige Erweiterungen ist reichlich gesorgt. Das Verhältnis von bebautem zu unbebautem Land ist ohne Berücksichtigung öffentlicher Straßen und Plätze bei den Kleinhäusern wie 1:5, bei den Villen wie 1:8. Die auf dem Gelände vorhandenen Waldteile bleiben fast durchweg erhalten.

Die Stadt Straßburg i. Els. beschloß im Jahre 1907, durch die Altstadt einen großen Straßendurchbruch herzustellen. In den anzukaufenden Häusern wohnten 914 Haushaltungen mit 3460 Bewohnern; hierunter befanden sich zum größten Teil die wirtschaftlich am schlechtesten gestellten Elemente der Bevölkerung. Die Stadt sorgte dafür, daß die aus ihren bisherigen Quartieren vertriebenen Bewohner neue, gute und gesunde Wohnungen erhielten; zu diesem Zwecke hat die Straßburger gemeinnützige Baugenossenschaft unter Garantie der Stadt ein Ledigenheim mit 200 Betten und die Gartenvorstadt Stockfeld errichtet. Von der Gemeinde wurde städtisches Gelände zum Preise von nur 60 Pfennig für das Quadratmeter an die Genossenschaft verkauft. Das Gelände liegt südwärts der Stadt und ist mit der Straßenbahn vom Zentrum der Stadt in nur 25 Minuten zu erreichen. Der Bebauungsplan trennt in vorbildlicher Weise Verkehrs- und Wohnstraßen voneinander und begnügt sich bei der Erstellung von Wohnstraßen mit 6,50 m Breite. Da in ihnen schon durch die ganze Anlage jeder Durchgangsverkehr ausgeschaltet ist, so konnte man auf die Anlage von besonderen Gehwegen verzichten. Die Selbstkosten der Genossenschaft für das Quadratmeter baureifen Geländes betrugen unter diesen Umständen nur 1,50 Mk. In der ersten Bauperiode wurden im ganzen 450 Wohnungen erstellt. Zum Inventar jeder Wohnung gehört der Herd mit Wasserschiff, zwei Öfen,

Küchenschäfte, Geschirrahmen und elektrische Einrichtung einschließlich Beleuchtungskörper. Gas wird nur für Heizzwecke geliefert. Die auf die Wohnung entfallende Grundstücksfläche beträgt durchschnittlich 250 qm.

Von den Wohnungen sind rund 170 als Einfamilienhäuser gebaut, die zu Doppelhäusern oder großen Gruppen zusammengeschlossen wurden. Die übrigen 280 sind zu je zweien übereinander gebaut. Der billigste Typus enthält eine Wohnküche mit kleinem Baderaum und zwei kleineren Zimmern mit einer Gesamtwohnfläche von 38,20 qm. Der Herstellungspreis beträgt 3050 Mk., die monatliche Miete 14,80 bis 15,50 Mk. Der nächst größere Typus enthält Wohnküche und Baderaum und drei Zimmer mit einer Wohnfläche von 48 qm. Der Herstellungspreis beträgt 3350 Mk., die monatliche Miete 18,50 bis 20,10 Mk. Eine etwas größere Dreizimmerwohnung (gleichfalls zwei Wohnungen übereinander geordnet) mit 57,10 qm Wohnfläche kostet 23,60 bis 24 Mk. Miete. Das kleinste Einfamilienhaus mit einer überbauten Fläche von 34,80 qm und einer Wohnfläche von 56,70 qm kostet in der Herstellung 4200 Mk. Die monatliche Miete beträgt 23,50 Mk. Die Gartenvorstadt Stockfeld dürfte das größte gemeinnützige Wohnungsunternehmen sein, das vor dem Kriege in Deutschland mit städtischer Hilfe entstanden ist.

Die Gartenstadtbewegung hat sich in Deutschland vielfach durchgesetzt. Gartenstädte von Bedeutung bestehen in folgenden Städten: Rüppurr bei Karlsruhe, Hellerau bei Dresden, Rathshof bei Königsberg i. Pr., Nürnberg, Hopfengarten und Reform bei Magdeburg, Hüttenau, Güstrow, Neumünster, Mannheim, Ludwigshafen, Wandsbeck, Hagen i. W., Hamburg, Würzburg, Liegnitz, München, Stuttgart, Berlin und anderen Orten.

B. Einzelheiten des Stadtbauplanes.

I. Gebäude.

Die klimatischen Verhältnisse bedingen es, daß wir den bei weitem größten Teil des Tages in geschlossenen Räumen und nicht im Freien zubringen. Die Häuser, welche die Arbeits-, Wohn- und Schlafräume enthalten, müssen derart eingerichtet

sein, daß die durch die Lebensäußerung der Menschen wie der sie umgebenden Tiere, wie endlich die durch die Tätigkeit des Menschen entstehenden Veränderungen unserer Umgebung — Luft, Wasser, Boden — keinen für das Wohlbefinden der Menschen unangenehmen, für seine Gesundheit gefährlichen Grad erreichen. Namentlich muß auch die bescheidenste Wohnung ausreichenden Schutz gegen die Unbilden der Witterung bieten, einen die Gesundheit fördernden, Behagen hervorrufenden Aufenthalt gewähren.

Zweck und Benutzung der einzelnen Räume eines Gebäudes führen schon zur Scheidung in Privat- oder Wohnhäuser und in öffentliche Gebäude, je nachdem sie lediglich dem häuslichen oder Familienleben, also zum Wohnen im eigentlichen Sinne bestimmt sind oder der Allgemeinheit, für Verwaltung, Handel und Verkehr, der Geselligkeit und Kunst usw., also dem öffentlichen Leben dienen. Alle Stadthäuser, Landhäuser, Villen, Miethäuser, Schlösser usw. bilden die große Gruppe der Wohnhäuser, zu denen auch diejenigen städtischen Gebäude zu rechnen sind, die nur zum Teil für Geschäftszwecke, zu Kaufläden, Wirtschaften und dergl. benutzt werden. Zu der zweiten Gruppe, den öffentlichen Gebäuden, gehören Kirchen und Kapellen, niedere und höhere Unterrichtsanstalten, Gerichtsgebäude und mit diesen in Verbindung stehend Straf- und Gefangenenhäuser, Rathäuser, Kasernen, Gebäude für Handel und Verkehr, z. B. Markthallen und Börsen, weiter Krankenhäuser der verschiedensten Art, Gebäude zur Kunstpflege: als Theater, Konzerthäuser, Museen usw.

Der größte Teil unserer Bevölkerung, in Großstädten bis zu 90 Prozent der Gesamtbevölkerung, ist auf Kleinwohnungen bis zu drei Räumen angewiesen; es ist deshalb eine Hauptaufgabe des Wohnhausbaues, den Bau von Kleinwohnungen in der gesundheitlich besten, aber auch wirtschaftlichsten Weise zu pflegen. Auszugehen ist von der Form der Wohnungen, die die Neuzeit geschaffen hat: Mietskaserne, Mehrfamilienhaus und Einfamilienhaus. Unter Mietskaserne wird ein Haus verstanden, das eine größere Anzahl von Geschossen und auf jedem Geschoß zwei und mehr Wohnungen kleiner und kleinster Art hat. Diese Wohnform muß nicht nur aus gesundheitlichen, sondern auch aus sozialen und ethischen Gründen mit allen Mitteln bekämpft werden, und ein Hauptziel beim Ausbau unserer Städte muß

die Beseitigung dieser Wohnform sein. Andererseits soll die Erbauung von Einfamilienhäusern, soweit sie für die einzelnen Klassen der Bevölkerung geeignet erscheinen, mit allen Mitteln gefördert werden. Da es aber als ausgeschlossen zu betrachten ist, das Einfamilienhaus zur herrschenden Wohnungsform zu machen, viele Menschen sogar die Wohnung im Mehrfamilienhaus vorziehen, wird dieses als Normaltyp für die Unterbringung des Bevölkerungszuwachses unserer Städte, vorläufig wenigstens, angesehen werden müssen. Es ist demnach Vorsorge zu treffen, daß die Ausbildung des Mehrfamilienhauses den Regeln der Gesundheit und des Wohlbefindens entsprechend erfolgt.

Das Einfamilienhaus kann freistehend, angebaut oder eingebaut sein. In den Städten sieht man sich wegen der hohen Bodenpreise und auch wegen der geschlossenen Bauweise und der beschränkten Bauplätze gar oft genötigt, von der völlig freistehenden Anlage Abstand zu nehmen und selbst für einzelne Familien eingebaute Häuser aufzuführen, in denen sich die verschiedenen Räume auf zwei und auch mehrere Stockwerke verteilen, was von vielen gerade nicht als Bequemlichkeit empfunden wird, Zeitverlust und größere Ansprüche an die Bedienung verursacht. Daß das städtische eingebaute Einfamilienhaus bei weitem nicht die gleichen Annehmlichkeiten bietet wie das freistehende Landhaus, braucht nicht erst erörtert zu werden,

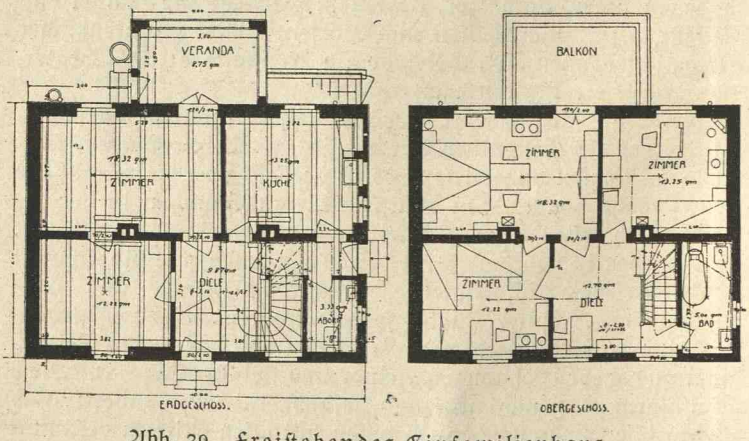


Abb. 29. Freistehendes Einfamilienhaus.
(Verfasser: H. Ehlgötz in Essen.)

daß es aber dem Mehrfamilienhaus gegenüber den Vorzug verdient, leuchtet sofort ein. Das angebaute Einfamilienhaus hat den Vorzug, von drei Seiten Licht und Luft in das Innere zu

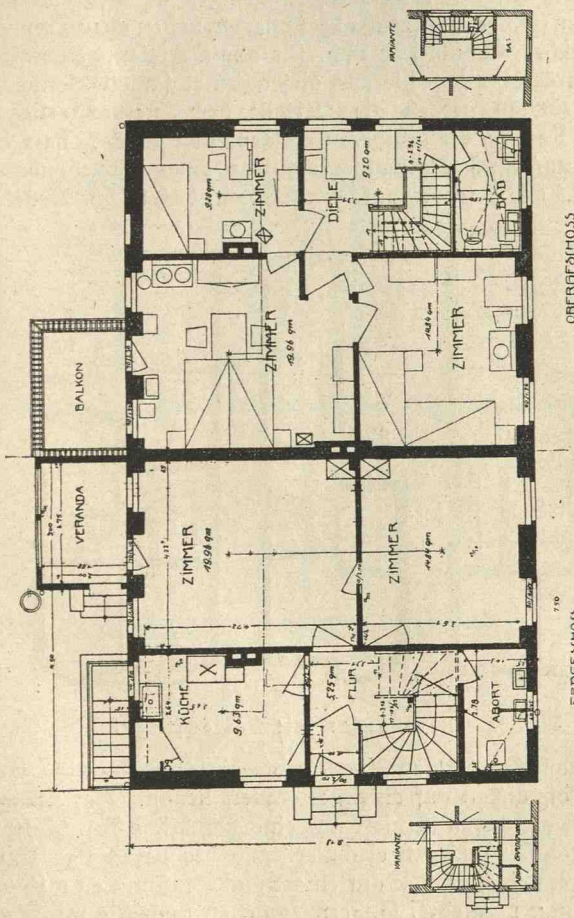


Abb. 30. Angebautes Einfamilienhaus.
(Verfasser: H. Ehlgötz in Essen.)

lassen, wobei man Eingang, Treppe, Küche und Aborte nach der minderwertigen Seite des Platzes legt (Abb. 29, 30).

Lassen höhere Bodenpreise eine weitere Erhöhung der Stockwerkzahl wünschenswert erscheinen, und will man durch ein

gemeinsames Treppenhaus die Herstellungskosten eines Hauses weiter vermindern, so entsteht das Miethaus, das aus Erdgeschoß mit einem, zwei oder mehr Obergeschossen, freistehend, an- oder eingebaut Verwendung finden kann. Die einzelnen Wohnungen sind dabei für sich abzuschließen, haben aber Treppenhaus, Speicher, Waschküche usw. für alle Parteien gemeinsam. Den Unzuträglichkeiten, die aus dieser gemeinsamen Benutzung entstehen können, stehen die Vorteile des Aneinanderliegens sämtlicher Räume, die billigeren Anlagekosten durch höhere Bebauung und durch Vorhandensein nur eines Treppenhauses gegenüber. Es ist jedoch darauf zu achten, daß in der Regel —

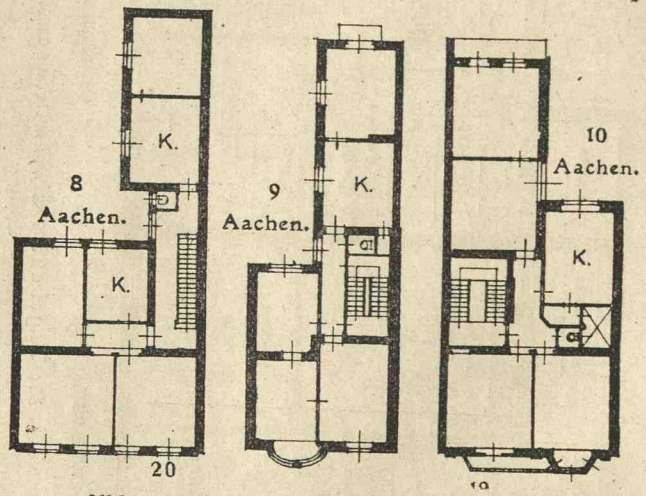


Abb. 31. Miethäuser mit Seitenflügel.

bei Eckgrundstücken können Ausnahmen eintreten — nicht mehr als zwei Wohnungen auf einem Stockwerk liegen. Bei Anlagen von mehr Wohnungen ist nicht nur eine gründliche Durchlüftung der einzelnen Wohnungen erschwert und die Ursache zu Unzuträglichkeiten und Zwist der auf einem Gang zusammen wohnenden Bewohner vermehrt, sondern es gehen auch die wirtschaftlichen Vorteile des gemeinsamen Treppenhauses durch Mehrbedarf an nicht ausgenütztem Gang verloren. So ist z. B. bei Anlage von vier Wohnungen im Stockwerk an einer Treppe die überbaute Fläche durch Mehrbedarf an Gangfläche genau

so groß, als wenn diese vier Wohnungen in gleicher Größe auf zwei Häuser mit je einem eigenen Treppenhaus und nur zwei Wohnungen im Stockwerk an einer Treppe verteilt werden. Eine Durchlüftung der Wohnungen stößt besonders dann auf Schwierigkeiten, wenn die Häuser tief in den Baublock reichende Seiten- oder Mittelflügel erhalten (Abb. 31). Die Einrichtung

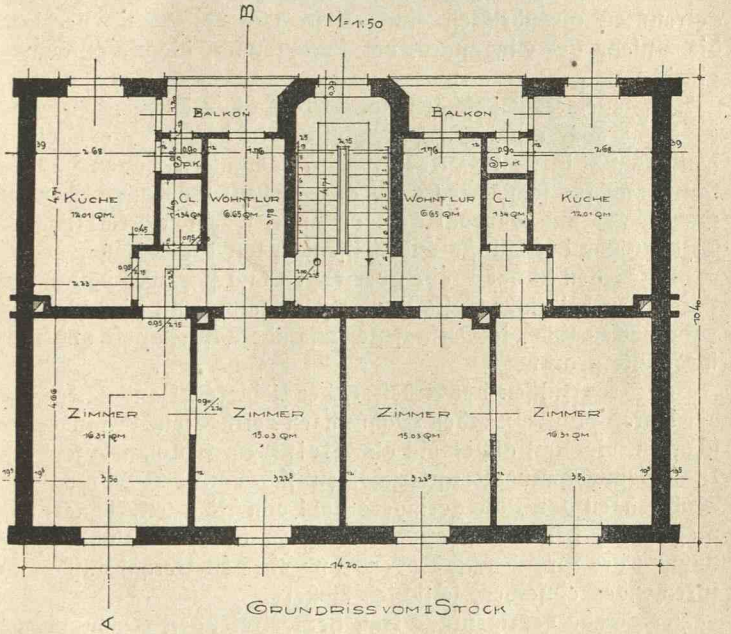


Abb. 32. Miethaus ohne Seitenflügel.
(Verfasser: H. Ehlgötz in Essen.)

von Seitenflügeln wird daher durch die Bauordnung in den Erweiterungsgebieten zu verbieten sein und der Bebauungsplan wird durch die Ausgestaltung der Baublöcke die Durchführung des letzteren Verbotes ohne wirtschaftliche Nachteile erleichtern müssen. Wir müssen immer mehr auf eine Gesundung unseres Wohnungswesens hinwirken und dies kann durch Typisierung der gebräuchlichsten Miethausgrundrisse erfolgen, wobei auf Seiten- und Mittelflügel verzichtet wird (Abb. 32).

An Marktplätzen und in belebten verkehrsreichen Straßen wird

das Erdgeschoß des Miethauses für Geschäftsräume, Kaufläden, Restaurationen, Cafés und dergl. eingerichtet, und um eine größere Ergiebigkeit zu erreichen, wird ab und zu noch das erste Stockwerk für mehr öffentliche Zwecke ausgenutzt, während die Wohnungen erst im zweiten Stock liegen. Jeder Laden nimmt einen für sich bestehenden, von der Straße aus zugänglichen und gegen die übrigen Geschäftsräume vollständig abgetrennten Grundrißteil ein. Besondere Beachtung verdient die Anlage des Einganges, der Schaufenster, die Schaufeneinrichtung.

Den gesteigerten geschäftlichen Bedürfnissen entsprechend gibt es dann noch reine Geschäftshäuser, die ihre höchste bauliche Vollendung in den Warenhäusern erhalten haben. Hier kann man für sein gutes Geld alles haben, was das Leben an Gebrauchs- und Luxusartikeln verlangt, was der Sterbliche an Erzeugnissen der Künste und Wissenschaften braucht, wo er sich vom Neuesten in der Mode überzeugen und sich noch von seinen Strapazen bei einer Tasse Tee erholen kann. In vier bis sechs Stockwerken sind die Verkaufsgegenstände aufgestapelt und nach ihrer Art geordnet.

Den Bedürfnissen der Arbeiter, der kleineren Handwerker und der Unterbeamten werden Wohnungen geringeren Umfanges geschaffen, die man allgemein als Kleinwohnungen bezeichnet. Die Kleinwohnungen unterscheiden sich von den bürgerlichen Wohnungen durch die geringere Zahl von Räumen, kleinere Abmessungen, bei städtischen Miethäusern durch möglichste Ausnutzung des Grund und Bodens und ein den Verhältnissen entsprechendes einfaches, schlichtes Äußere.

Der gerade heutigentags kraß hervortretenden Wohnungsnot der Minderbemittelten suchen Arbeitgeber, größere Industrielle, Fabrikanten, Städte und Gemeinden, genossenschaftliche Vereinigungen der Arbeiter, Baugenossenschaften und Privatunternehmer durch Errichtung von Einzelhäusern und Miethäusern mit kleinen Wohnungen zu steuern. Trotz möglichster Einschränkung soll doch den Minderbemittelten, wenn auch ein kleineres, so doch möglichst behagliches Heim geboten werden.

Die Arbeiterwohnungen sind in der Nähe der Arbeitsstätten geschützt gegen Staub und Fabrikrauch in sonniger, freier Lage aufzuführen. Die Kleinwohnungshäuser werden in Einfamilienhäuser und Miethäuser für zwei, vier, sechs und mehr Familien,

ferner freistehend als Einzelhaus, Reihenhaus und Gruppenhaus und eingebaut als städtisches Haus ausgeführt. Größtmögliche Ausnutzung von Grund und Boden führt in Städten naturgemäß zur geschlossenen Bauweise. Das Ideal der Kleinwohnung bleibt wie bei den bürgerlichen Wohnungen das ländliche Einfamilienhaus, welches sich aber wegen der bedeutenden Kosten und der diesen entsprechenden hohen Mieten nicht überall verwirklichen läßt. Hier verbleibt den Arbeitgebern, den Staaten und Städten ein weites Feld gemeinnütziger Tätigkeit, wie sie schon in verschiedenen Industriegegenden Deutschlands schöne Früchte gezeitigt hat.

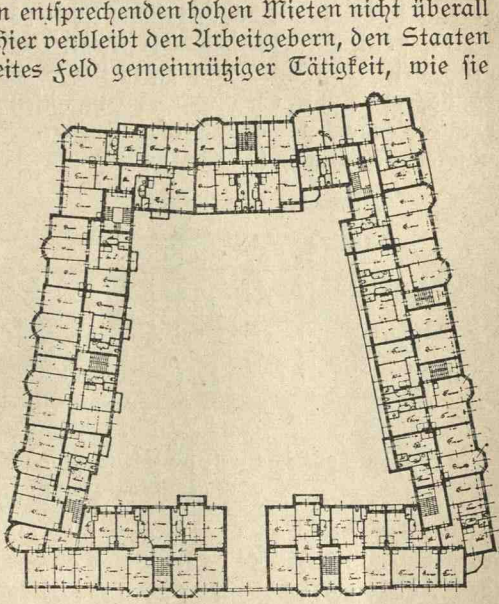


Abb. 33. Wohnhausgruppe des Beamtenwohnungsvereins in Bochum.
(Verfasser: P. Mebes in Berlin.)

Aus der äußeren Erscheinung des Kleinwohnungshauses soll Zweckmäßigkeit und Behaglichkeit sprechen. Nicht Prunk und Zierrat, sondern gute Verteilung der Massen, ungekünstelte ehrliche Behandlung des Baustoffes und zweckmäßige klarste Anordnung der Bauteile lassen ein Gebäude schön erscheinen und rufen den Eindruck jener Selbstverständlichkeit und Vollkommenheit hervor, wie sie die Schöpfungen der Natur aufweisen, in deren Umgebung das Haus stehen soll.

Wenn Örtlichkeit und Baupreise es einigermaßen erlauben, soll der Kleinwohnung ein Garten, und zwar wegen der leichteren Bewirtschaftung und Überwachungsmöglichkeit, in der Nähe der Wohnung beigegeben werden. Neben den wirtschaftlichen Vorteilen, die bei richtiger Pflege zu Tage treten, trägt der Garten in gleicher Weise wie ein trautes Heim bei zur wirt-

schaftlichen Hebung, zur Veredelung des Familiensinnes, Abhaltung vom Wirtshausbesuch, Pflege der Jugenderziehung und fördert die Gesundheit durch den Aufenthalt in frischer, freier Luft und nervenstärkende körperliche Betätigung.

Als Beispiel für eine gelungene Miethausanlage mit Kleinwohnungen sei eine Wohnhausgruppe des Beamtenwohnungsvereins in Bochum i. W. angeführt (Abb. 33); hier ist der Hauptwert auf eine gute Parzellierung gelegt. Architekt der Wohnungsgruppe ist Regierungsbaumeister Mebes in Berlin. Eine Gebäudegruppe mit Ein- und Zweifamilienhäusern aus Mannheim—Feudenheim möge die Ausführungen über Kleinwohnungen beschließen (Abb. 34).

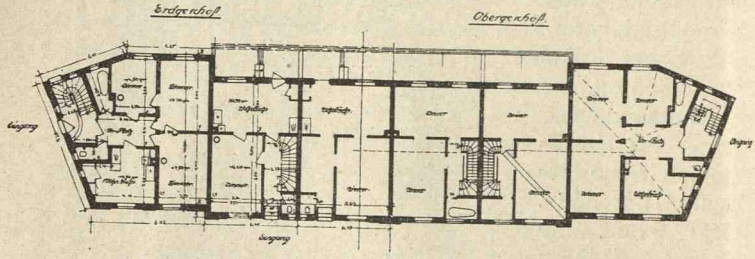


Abb. 34. Gebäudegruppe mit Ein- und Zweifamilienhäusern.
(Verfasser: H. Ehlgötz in Essen.)

Den öffentlichen Gebäuden fällt die Aufgabe zu, durch vornehmes und wirksames Auftreten an hervorragenden Stellen den monumentalen künstlerischen Charakter der Stadt zu bestimmen. Die öffentlichen Bauwerke sind aus dem Stadtkörper hervorzuheben, etwa durch achsiale Stellung zu einem Straßenzug oder an einem freien Platz, durch Schaffung einer angemessenen Vorfläche, oder endlich durch künstlerisch wirksame Zusammenfügung mehrerer Monumentalbauten zu einheitlicher Gruppe. Der Stadtbauplan wird von den öffentlichen Bauanlagen demnach bezüglich ihrer Lage im Gesamtplan sowie bezüglich ihrer Stellung zu den benachbarten Straßenzügen beeinflußt.

Wie Bahnhöfe, Landeplätze, Häfen usw. bestimmte Orte und Richtungen erfordern, so verlangen dies im gleichen Maße die sonstigen Verkehrsanstalten für Post, Telegraphie und Fernsprechgelegenheit; die Märkte (Markthallen, Marktplätze und Viehhöfe);

die Verwaltungs-, Gerichts- und Volksvertretungsgebäude; die Kirchen und Schulen, die Gebäude für Gesundheits- und Krankenpflege, die Börsen und Banken; die Museen, Ausstellungshallen, Bibliotheken und Theater; die Vereinshäuser und Vergnügungsanstalten; die Kasernen usw.

Die typischsten Hochbauten der Städte sind die Rathäuser, Schulen und Kirchen; auf diese wollen wir uns im folgenden beschränken. Die Rathäuser bildeten in vergangenen Zeiten, sowohl örtlich als wirtschaftlich und geistig, den Mittelpunkt der Städte. Sie brachten in ihrer Stellung und äußeren Erscheinung die Bedeutung des Gemeinwesens zur sichtbaren Anschauung, und gaben das Selbstgefühl der Städte sichtbar zum monumentalen

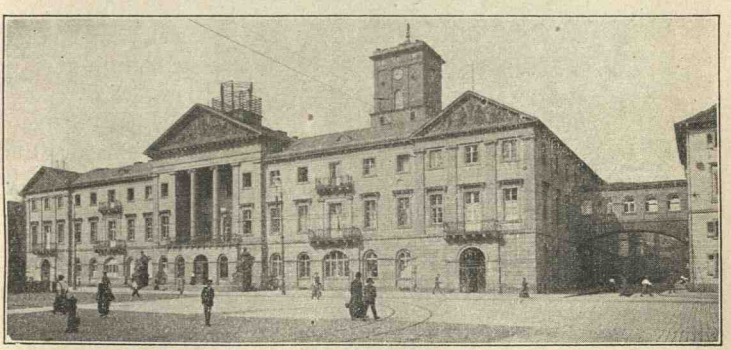


Abb. 35. Rathaus in Karlsruhe i. B.

Ausdruck. Eine große Anzahl dieser seit den Zeiten des späteren Mittelalters entstandenen Bauten hat sich in unsere Zeit hinüber gerettet und, wenn sie vielfach für die Städte der Neuzeit räumlich nicht mehr ausreichen, bilden sie doch auch heute noch den Stolz des Bürgers und eine Zierde der Stadt (Abb. 35). Auch unsere Zeit hat auf die Erbauung neuer Rathäuser stets große Sorgfalt verwendet. Der dreifache Zweck, der mit der Erbauung eines Rathauses erstrebt wird, nämlich Räume zu schaffen für die Verwaltung der Stadt, für die Arbeiten der leitenden Körperschaften, sowie für repräsentative und festliche Veranstaltungen, hat man dabei durch die Errichtung eines Gebäudes zu erreichen gesucht (Abb. 36).

Nach Geschlecht, Alter und nach der Höhe der Ziele wird das

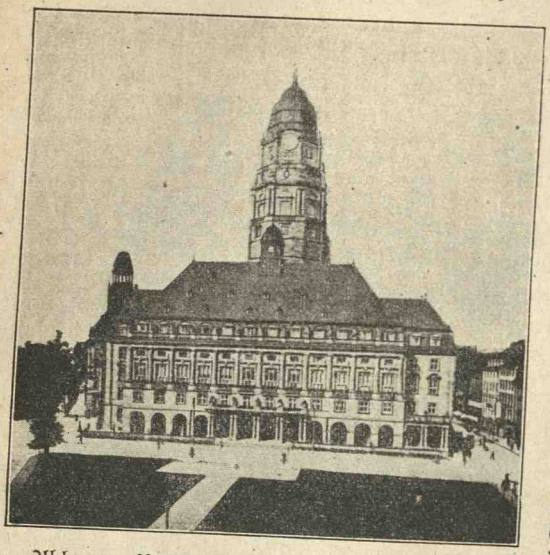
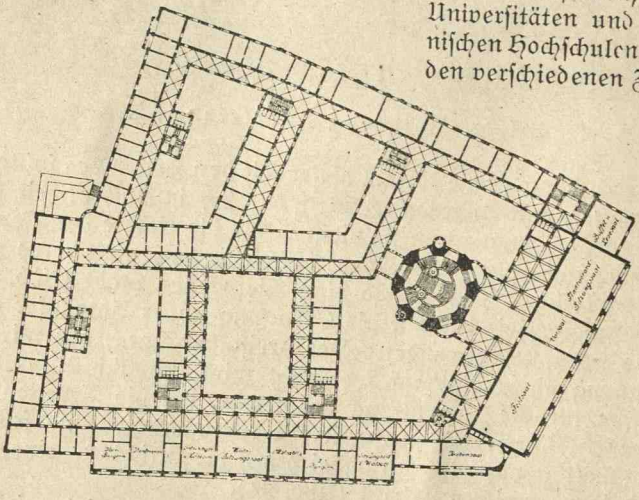


Abb. 36. Rathaus in Dresden, Ansicht.
(Verfasser: K. Roth in Darmstadt.)

Schulwesen unserer Zeit abgestuft und eingerichtet. Knaben- und Mädchenschulen sind getrennte Anstalten, und nur unter bestimmten Verhältnissen werden beide Geschlechter gemeinsam unterrichtet: beim Beginne der Schulpflicht oder unter ärmlichen Verhältnissen auf dem Lande, und dann wieder in den höchsten Lehranstalten, den Universitäten und Technischen Hochschulen. Nach den verschiedenen Zielen



Grundriß.

unterscheiden wir Volksschulen, Mittelschulen und höhere Lehranstalten, von denen die ersteren beinahe überall gleichartig organisiert sind und das Material für eine gesunde Arbeiterschaft zu liefern bestimmt sind. Mittlere und höhere Schulen bereiten zu den besseren Lebensstellungen und zum wissenschaftlichen und künstlerischen Studium vor; die Hochschulen machen den Abschluß, und deren Absolvierung berechtigt zu den höchsten erreichbaren Stellungen im Leben. Sie sollen uns mit einem tüchtigen, für Staats- und Verwaltungsgeschäfte geeigneten Beamtenstamm versehen, dessen Anschauung nicht beim bloß Nützlichen stehen bleiben darf, sondern auch idealen Bestrebungen zugänglich ist. Für alle Arten von Schulbauten gelten die gleichen Grundsätze für die Wahl der Bauplätze, die Stellung des Baues und die technischen und hygienischen Einrichtungen. Nicht sumpfige Niederungen, aber auch nicht hochgelegene, Wind und Wetter ausgesetzte Plätze sollen gewählt werden; der Bau ist

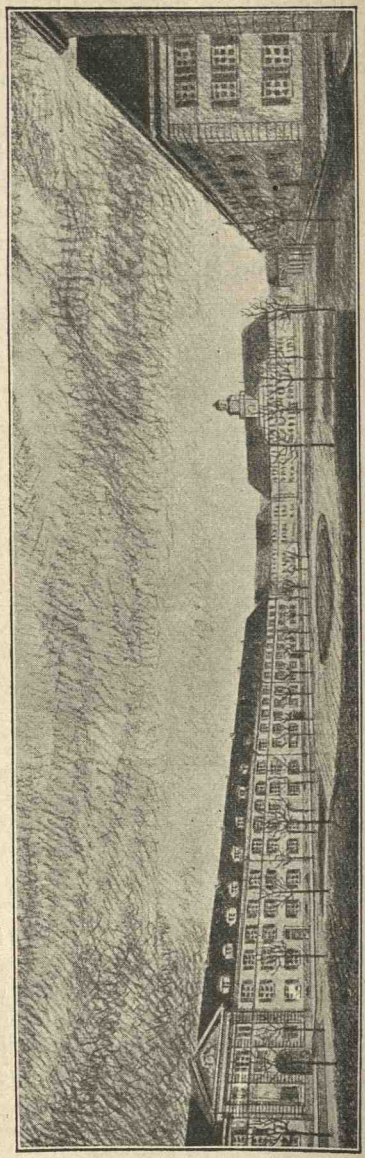


Abb. 37. Schulhaus in Mannheim-Sandhofen, Platzbild. (Verfasser: H. Ehlgötz in Essen.)

möglichst frei zu stellen, abseits von geräuschvollen Geschäftsbetrieben, Licht und Luftzufuhr muß unbehindert sein. Nachbargebäude dürfen sich nur in bestimmten Abständen erheben, die Lage an Verkehrsstraßen ist zu vermeiden. Bei dem Wachstum vieler Städte läßt sich eine befriedigende Gestaltung der neuen Stadtteile nur dadurch erreichen, daß öffentliche Bauten als Richtlinien von Straßen oder von Umrahmungen von Plätzen benutzt werden, und abgesehen von Kirchen sind Schulen in entfernteren Stadtvierteln oft die einzigen öffentlichen Bauten. Ihre Stellung im Stadtbilde ist deshalb besonders zu steigern (Abb. 37).

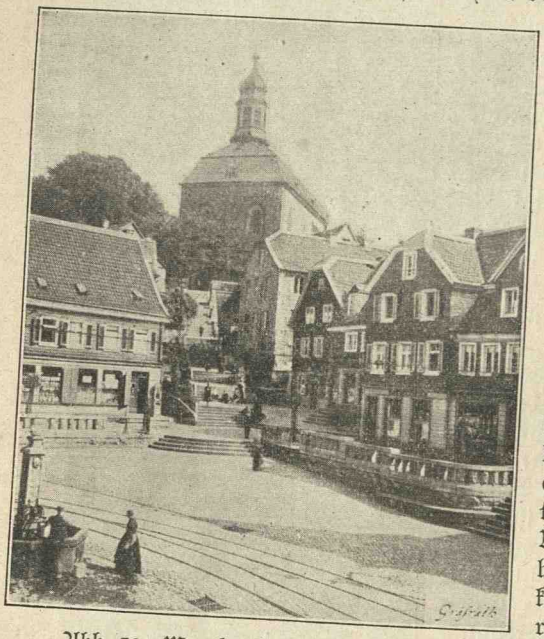


Abb. 38. Marktplatz in Gräfrath.

Bei vielen alten Stadtbildern besteht ein großer Teil ihrer Schönheit in der Verbindung der Architektur mit der Kirche, besonders aber in der Lage des Kirchturmes, der mit seiner Umrißlinie über die Häuser hinwegragt und dem Bilde erst die lebendige Silhouette gibt. Die alten Kirchen des Mittelalters innerhalb des Stadtkerns liegen nie rundherum frei, sondern waren immer von mehreren Plätzen umgeben, die durch nahe an die Kirchenwand heranretretende Häusergruppen voneinander getrennt wurden. Auf diese Weise ergab sich im Stadtbild das malerische Herüberragen der Türme und Dächer über die Umgebung und die Möglichkeit, die Kirche von den verschiedenen Plätzen aus immer wieder in einem neuen Rahmen zu erblicken. Die Lage

der Kirche zum Marktplatz wurde vielfach in der Weise geregelt, daß dieselbe nicht mit dem Turm unmittelbar in der Platzwand stand, sondern mit dem Turmhelm oder dem hohen Dach über die erste Häuserreihe hervorragte, während ein Portal oder eine Fassade sich in die Platzwand einpaßte. Den Marktplatz in Gräfrath (Abb. 38) z. B. beherrscht die hochliegende Kirche mit dem schweren Dach und dem zierlichen Dachreiter, ohne die leichte gefällige Architektur der bergischen Häuser zu erdrücken; die hohe Treppe gibt der ganz einfachen Anlage einen fast monumentalen Anstrich. In anderem Sinne hat die Barockzeit gearbeitet, die bei ihren Kirchenbauten meist den ganzen architektonischen Reichtum auf das Innere, sowie auf Fassade und Kuppel konzentriert hat. Der große Einfluß, den ein Platz auf ein Gebäude haben kann, ist in bewußter Weise ausgenutzt; nicht nur die Größe und Umrißlinie des Platzes, auch die Architektur der Platzwände mußte sich streng der meist eingebauten Vorderfassade und der darüber sichtbar werdenden Kuppel unterordnen. Bei neuen Kirchen wird man leider vielfach vergebens nach solchen Platzbildern suchen. Aufgabe der Städtebaukunst wird es sein, hier Wandel zu schaffen und der Kirche im Stadtbild ihren künstlerischen Ausdruck zu sichern.

II. Baublöcke.

Die von den Straßen umschlossenen zur Bebauung bestimmten Felder des Stadtbauplanes werden Baublöcke oder auch kurz Blöcke genannt; sie entstehen dadurch, daß man die zwischen den Hauptverkehrsstraßen liegenden Grundflächen durch Einlegen von Nebenstraßen weiterhin aufteilt, bis man die für die bauliche Ausnützung zweckmäßigste Größe erreicht hat. Obgleich eine große Blocktiefe von vornherein als die gesundheitlich beste angesehen werden darf und den Vorteil bietet, daß sie jede Art des Anbaues zuläßt, hat sie auf wertvollem oder wertvoll werdendem Gelände doch vielfach große Mißstände herbeigeführt, indem sie entweder die Wohnungen verteuerte oder zum Errichten von Hinterhäusern, Quergebäuden oder tiefen Flügelbauten Veranlassung gab. An die Stelle des freien durch Gärten eingenommenen Blockinnern tritt dann seine Auflösung in Einzelhöfe, deren Größe nur selten dem Bedürfnis nach Licht und Luft genügt, deren Augenweide meist zu wünschen übrig

läßt. Darum erscheint es geboten, die Blocktiefe so auszumitteln, daß die einzelnen Grundstücke eine Ausdehnung erhalten, welche das Errichten der ortsüblichen und für die in Betracht kommende Bevölkerungsschicht geeigneten Wohnhäuser zuläßt, ohne die Lichtfülle des Blockinnern und die nach ihm sich bietende Augenweide zu beeinträchtigen, aber kein Übermaß aufweist, welches nach seiner im Laufe der Zeit eintretenden Wertsteigerung das Errichten von Hinterhäusern und dergl. zur Folge haben kann.

Die Größe der Baublöcke muß demnach sehr verschieden gewählt werden. Geschäftsviertel bedürfen großer Frontentwicklung an der Straße und erheblicher Tiefe zur Erstellung von Nebengebäuden für den Gewerbebetrieb. Blöcke für Wohn- und Einfamilienhäuser sollen in der geschlossenen, offenen und Reihenhaus-Bauweise angemessene Gärtenflächen enthalten; auch für Mietshäuser sind solche erwünscht. Bei den Fabriken richtet sich die Baublockgröße nach der Art der anzusiedelnden Industrie, die teils tiefe, teils flache Baublöcke verlangt. Bei Kleinwohnungen bedarf man schmaler und kleiner Baublöcke.

Im allgemeinen können als ungefähre Normalmaße für Baublöcke die folgenden Angaben gelten:

Für Geschäftshäuser: Blockgröße: 60 bis 80 m tief, 150 bis 200 m lang.

Für Miethäuser: Blockgröße: 50 bis 60 m tief, 100 bis 200 m lang.

Für Familienhäuser: Blockgröße in geschlossener Bauweise: 50 bis 60 m tief, 100 bis 200 m lang. Blockgröße in offener Bauweise: 60 bis 80 m tief, 100 bis 200 m lang.

Für Kleinwohnungen: Blockgröße: 40 bis 60 m tief, 50 bis 200 m lang.

Für Industrieanlagen: Blockgröße: 100 bis 250 m tief, 300 bis 400 m lang.

Die Maße werden von der Gestaltung des Verkehrsnetzes, von der Bauweise, von den Besitzgrenzen sowie von den verschiedensten Bedürfnissen und Verhältnissen beeinflußt und geändert werden. Es sei hier auf die Ausführungen über die Aufstellung der Bebauungspläne und die Bauordnung verwiesen.

III. Straßen.

1. Elemente für die Querschnittsausbildung.

Zur Bewältigung des Verkehrs dienen die Verkehrsflächen; man kann die Verkehrsflächen unterscheiden in: Straßen, Plätze und Brücken. Die Straßen lassen sich in Verkehrsstraßen, Wohnstraßen, Promenadenstraßen, Promenaden- und Gartenwege einteilen.

Als Elemente der Straßen sind zu nennen: Fahrbahnen, Gehwege, Radfahrwege, Reitwege, Baumreihen, Vorgärten, Rasenstreifen.

Bei der Festsetzung der Breite einer Straße muß man sich zunächst darüber klar werden, welchen Zwecken die geplante Straße dient und in welcher Art die anstoßenden Grundstücke bebaut werden sollen; man wird besonders darauf zu achten haben, ob sie eine Straße mit sehr lebhaftem Verkehr oder mit weniger starkem Verkehr ist, ob der Verkehr in der Hauptsache Wagen- oder Fußgänger-Verkehr oder ob die Straße eine stille Wohnstraße ist, ob sie gleichzeitig als Promenadenstraße dient, ob sie in einem vornehmen Landhausviertel, Kleinwohnungsviertel, Geschäfts- oder Fabrikviertel liegt. Im folgenden sollen zunächst die für die Festsetzung der Verkehrsbreiten zu beachtenden Gesichtspunkte des näheren erörtert werden.

Die Breite der Fahrbahnen ergibt sich nach der Anzahl der gleichzeitig sich begegnenden oder aneinander vorbeifahrenden Fahrzeuge und deren Breite.

Eine Fahrbahn von 6 m kann schon drei Wagen nebeneinander aufnehmen; noch günstiger gestalten sich die Verhältnisse bei 6,7 m Fahrdamm (Abb. 39). Auf alle Fälle reichen 7,5 m für die größten Wagenbreiten aus.

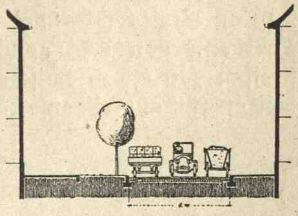


Abb. 39. Fahrdamm für drei Wagenspuren.

Die Bestrebungen zur Dezentralisation der Großstädte, zur Rückkehr zur ländlichen Bebauung, zur Schaffung von Gartenstädten, Villenvierteln, ländlichen Arbeiterkolonien usw., lassen sich nur bei reichlichen und schnellen Verkehrsverbindungen mit dem Stadtmittelpunkte durchführen. Diesem Bedürfnis unserer Großstädte haben erst neuere Errungenschaften

der Technik Genüge leisten können. Erst die elektrischen Schnell-, Straßen- und Vorortbahnen schufen das Verkehrsmittel zur Bewältigung des Großstadtverkehrs. Die Entwicklung, die unsere Straßen- und Vorortbahnen in den letzten Jahrzehnten genommen haben, legen dafür ein sprechendes Zeugnis ab. Als ungeheures Spinnwebenetz durchziehen selbst in kleineren Städten die Straßenbahnen das Gebiet unserer Städte, und die gewaltigen Verkehrsziffern auf diesen Bahnen geben ein Bild, wie außerordentlich groß der Einfluß der Straßenbahnen auf das Verkehrsleben neuerer Großstädte ist.

Bei der Ausgestaltung des Straßennetzes einer Stadt üben die Straßenbahnen einen großen Einfluß aus. Als wichtigste Forderung, die an einen Bebauungsplan zu stellen ist, muß verlangt werden, daß diejenigen Straßen, die später zur Aufnahme von Straßenbahnen dienen, für diesen Zweck von vornherein entsprechend angelegt werden.

Von fast ebenso großer Wichtigkeit vom Standpunkte der Straßenbahnen, wie die Linienführung unserer Straßen, ist deren Querprofil. In den Geschäftsgegenden unserer Altstädte sehen wir die Straßenbahnen durch Straßen geführt, die schon ohnedies vom Verkehr überlastet sind. Die Bahn kann dabei so gelegt werden, daß sich auf einer Seite neben den Geleisen noch eine freie Fahrbahn für Fuhrwerke befindet. Es kann dann wenigstens ein Wagen zum Auf- und Abladen auf der Straße halten, ohne den Straßenbahnbetrieb zu stören. Bei den üblichen Abmessungen der Straßenbahnwagen von 2,10 m Breite wird bei einem Gleisabstand von 2,7 m eine Fahrbahn von 8 m genügen, wenn man einen Sicherheitsstreifen von 0,5 m zwischen den Straßenbahnwagen und Fuhrwerken für ausreichend hält; man wird jedoch aus Sicherheitsgründen den Zwischenraum auf 0,7 m annehmen müssen, damit beim Einsteigen und Aussteigen die Straßenbahnfahrgäste nicht gefährdet werden; es ergibt sich hieraus bei seitlicher Lage der Straßenbahn im Fahrdamm eine Fahrbahnbreite von 8,2 m (Abb. 40).

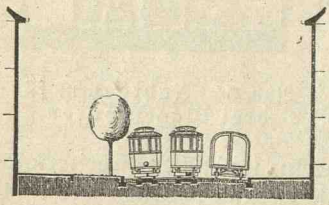


Abb. 40. Fahrdamm mit Straßenbahn.

Soll auf beiden Seiten der Straßenbahn eine freie Fahrbahn

für Fuhrwerke verbleiben, so ergibt sich eine Fahrbahnbreite von 10,7 bis 11,0 m als wünschenswert.

Um die Geschwindigkeit der Straßenbahn steigern zu können, ist in den Außengebieten eine völlige Trennung des Straßenbahnverkehrs von dem übrigen Verkehr durchzuführen. Dieser vollständigen Trennung des Straßenverkehrs von dem Bahnverkehr muß nicht nur wegen der Steigerung der Geschwindigkeit eine besondere Bedeutung beigelegt werden, sondern nicht minder wegen der Verminderung der Betriebsgefahr. Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Gefahr des Überfahrenwerdens von Personen sich wesentlich mindert, weil nur eine beschränkte Zahl von Übergängen über die Bahn vorhanden ist und die Fußgänger hier eine größere Vorsicht an den Tag legen werden, als wenn sie die mitten auf den Straßen liegenden Geleise überschreiten, wo ihre Aufmerksamkeit durch den gesamten Fuhrwerksverkehr abgelenkt wird. Ebenso werden sich aber auch bei richtiger Anordnung des Straßenbahnkörpers und der Überfahrten über diesen die Zusammenstöße zwischen Straßenbahn und Fuhrwerken vermindern.

Bei eigenen Bahnkörpern wird man die Reisegeschwindigkeit wesentlich steigern können, vielleicht auf 35—40 km. Man kommt dann bei entsprechender Haltestellenentfernung zu Reisegeschwindigkeiten, die sich schon denjenigen der Hoch- und Untergrundbahnen nähern. Da Hoch- und Untergrundbahnen für die mittleren Großstädte wegen der hohen Anlagekosten ein unerreichbares Ziel bilden, so sollte man es sich um so mehr angelegen sein lassen, durch alle Mittel dahin zu streben, Niveaubahnen zu schaffen, die die unter diesen Konstruktionsverhältnissen höchste erreichbare Geschwindigkeit annehmen können.

Betrachten wir weiterhin die Gehwege. Wie für den Wagenverkehr gibt es auch Normalien für den Fußgängerverkehr. Das Grundmaß geben die Menschenbreiten. Das Normalmaß für eine Menschenbreite ist ziemlich überall gleich; man wird für ungezwungenen Verkehr etwa eine Breite von 0,7 m für notwendig anzusehen haben. Die selten vorkommenden größeren Breiten, wie beispielsweise Gepäckträger, braucht man nicht zu berücksichtigen, da hier die Möglichkeit besteht, die Fahrbahn mitzubenutzen. Da man besonders bei beschränkter Straßenbreite mit dem Überragen von Wagenteilen auf den Gehweg rechnen muß, ergibt sich als Mindestmaß für den Gehweg eine

Breite von 1 m; dieses Maß wird also immer erforderlich sein, besonders da auch die Inanspruchnahme der Gehwegfläche durch Sockel, Risalite in Frage kommt. Für zwei Menschenbreiten dürfte das Maß von 1,4 m bis 1,5 m das richtige sein. Für drei Personen genügt äußerstenfalls schon eine Gehwegbreite von 2 m; bei 3 m Gehwegbreite können gleichzeitig vier Personen verkehren (Abb. 41). Dieselbe Breite wird der Forderung gerecht, daß drei Personen auch bei Regenwetter mit aufgespanntem Regenschirm einander ausweichen können.

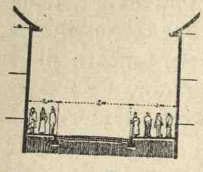


Abb. 41. Gehweg für drei und vier Personen.

Von den städtischen Straßen gelten im allgemeinen alle diejenigen als bevorzugt, in denen grüner Pflanzenwuchs dem Auge des Anwohners und des Spaziergängers wohltuende Abwechslung bietet; insbesondere erfreuen sich Alleen mit kräftigen, Schatten spendenden Bäumen großer Beliebtheit und hoher Wertschätzung.

Für die Festsetzung der Straßenbreiten ist außer dem Verkehr auch noch die Höhe der geplanten Gebäude von Einfluß. Die Baufluchtabstände in geschlossen angebauten Straßen sollen aus hygienischen Rücksichten in der Regel gleich der mittleren Gebäudehöhe gewählt werden.

Über das Verhältnis der Gebäudehöhe zur Straßenbreite einige Worte. Nach den Forderungen des Städtebaues muß jede Straße eine ausgesprochene Raumwirkung erzeugen, wenn das Straßenbild städtebaukünstlerisch befriedigen soll. Die Raumwirkung beruht in erster Linie auf dem Querschnittverhältnis, auf dem Verhältnis zwischen Straßenbreite und Höhe der anschließenden Bebauung. In unseren alten Städten ist dieses Verhältnis zwischen Straßenbreiten und anschließender Bebauung immer ein ganz charakteristisches. In den Städten des 17. und 18. Jahrhunderts entspricht das Verhältnis gewöhnlich der anderthalbfachen Breite zur Höhe, was der Wirkung zum Horizontalismus der ganzen Auffassung der Städtebaukunst entsprach. Die Hygiene hat als Mindestmaß der Straßenbreite die Haushöhe gefordert; dieses Mindestmaß ist bei uns zur Norm geworden, und wir finden es heute noch in jeder Baupolizeiordnung. Dieses Mindestmaß ist ausgesprochen unkünstlerisch, da bei dem quadratischen Querschnittsverhältnisse, das hieraus

bei der Bebauung entsteht, eine feine raumkünstlerische Wirkung nicht entstehen kann. Ein wesentlich schönerer Querschnitt der Straße wird erreicht, wenn man etwa das Verhältnis 3:5 wählt. Nimmt man dieses Verhältnis 3:5 so an, daß die Gebäudehöhe überwiegt, so entsteht ein wesentlich schöneres Bild als das, in dem Straßenbreite gleich Haushöhe ist. Es wird nur in älteren Stadtteilen mit hohen Grundstückswerten in vorhandenen Straßen zulässig sein. In den Stadterweiterungsgebieten ist, die Verkehrsstraßen selbstverständlich ausgenommen, auf dasjenige Profil hinzuarbeiten, das ästhetisch einwandfreie Lösungen gibt und gleichzeitig gesundheitlich ohne Bedenken ist, nämlich die Verhältniszahl 5 in die Straßenfläche gelegt. Es soll dies kein Schema sein, denn es lassen sich noch viele andere Variationen finden, wodurch die Einheitlichkeit eines Straßenbildes nicht gestört zu werden braucht.

2. System des Verkehrsnetzes.

Es ist behufs guter Orientierung in einer Stadt von größter Wichtigkeit, daß in dem Verkehrsnetz in seiner Gesamtheit die Hauptstraßenzüge klar hervortreten und eine entschieden ausgesprochene Richtung nach einem bestimmten Ziele haben. Die einfachste und natürlichste Lösung ist, wenn von allen Hauptrichtungen her vom Rande zum Kerne der Stadt Hauptstraßenzüge als Radiale führen, die den Verkehr in diesen Richtungen aufnehmen, während Straßen senkrecht auf letztere (peripheriale Straßen), den Verkehr der nebeneinander liegenden Stadtteile vermitteln.

In erster Linie sind es die Forderungen des Verkehrs, die der Stadt der Neuzeit die wesentlichsten Richtlinien für ihren Ausbau geben müssen, des Verkehrs auf den Straßen und auf den sonstigen Verkehrswegen. Im weiteren sind zu beachten die Regeln der Gesundheitslehre und der Wirtschaftlichkeit, endlich hat die Ausgestaltung noch den Anforderungen zu genügen, die das städtebaukünstlerische und das schönheitliche Gefühl an alles zu stellen berechtigt ist, was Menschenhand schafft.

Das Wachstum einer Stadt setzt ein an den Straßen, die vom Lande her in die Stadt ziehen und in der Regel im Mittelpunkte der Stadt oder in dessen Nähe sich schneiden. In dieser Richtung, also der radialen, ist der stärkste Verkehr einer Stadt. Zur Be-

wältigung dieses Radial-Verkehrs sind Radialstraßen in den Stadtkern oder dessen Nähe zu führen. Diese Radial- oder Ausfallstraßen divergieren nach außen und begrenzen ausgedehnte Sektorflächen, deren Teilung durch Einschaltung weiterer Radialen von geringerer Verkehrsbedeutung ein Bedürfnis ist. Außer dem Radialverkehr ist noch Sorge zu treffen für Verbindung der Radialen untereinander. Die Straßen haben außerdem noch den Verkehr zwischen den an den Radialen bestehenden oder entstehenden Stadtvierteln und Vororten zu vermitteln. Die peripherialen Straßenverbindungen sind vom durchgehenden Verkehr nicht stark in Anspruch genommen; sie können neben ihrer Aufgabe als Verkehrsstraßen sehr oft noch als Promenadenstraßen dienen. Diese Straßen werden häufig als Ringstraßen ausgebildet werden können, womit nicht gesagt sein soll, daß sie in strengem oder gar geschlossenem Kreise um die Stadt herumzuführen sind.

Mit Ausnahme des eigentlichen Stadtkernes, der Geschäftsstadt und den Geschäftsmittelpunkten in den einzelnen neuen Stadtteilen, sind zwischen den radialen und peripherialen Verkehrsstraßen die Wohnviertel, Landhausviertel, Kleinwohnungsviertel nach dem Bedürfnisse des Wohnungsmarktes anzulegen. Zur Aufschließung sind hier ausgesprochene Wohnstraßen anzulegen, die nach dem Wohncharakter eine bessere oder einfachere Ausgestaltung zu erfahren haben; auch ist hier die Höhe der Gebäude für die Gebäudeabstände und Straßenbreiten von Einfluß, die bei den Verkehrsstraßen mit ihren großen Breitenabmessungen kaum von einer nennenswerten Bedeutung für die zu wählende Breite sind.

Vom gesundheitlichen und schönheitlichen Standpunkte aus ist es wichtig, daß eine Stadt nicht ausschließlich aus Gebäudemassen, aus Platz- oder Straßenflächen bestehe, sondern daß sie in ihrem Innern reichlich Pflanzenwuchs in Form von öffentlichen und privaten Grünanlagen besitze. Die öffentlichen Grünanlagen (Parks, Stadtwälder, Stadtgärten, Vorgärten, Baumstraßen) sind architektonisch in Beziehung zum Stadtplane zu bringen. Die Grünflächen müssen organisch in den Stadtplan eingefügt werden, um außer den Wäldern, Wiesen und Feldern vor der Stadt auch innerhalb der Stadt den Bewohnern Gelegenheit zu bieten, sich in erreichbarer Nähe der Wohnstätten in Parkanlagen und Promenaden erholen zu können. Die Grün-

flächen innerhalb der einzelnen Quartiere müssen durch Grünstreifen unter sich und mit den Wäldern, Wiesen und Feldern verbunden werden. Die Grünflächen, Grünstreifen werden in der Hauptsache in radialer Richtung liegen müssen, damit sie nicht durch die Ausfallstraßen zerschnitten werden. Wir erhalten auf diese Weise das Idealschema der wachsenden Stadt (Abb. 42).

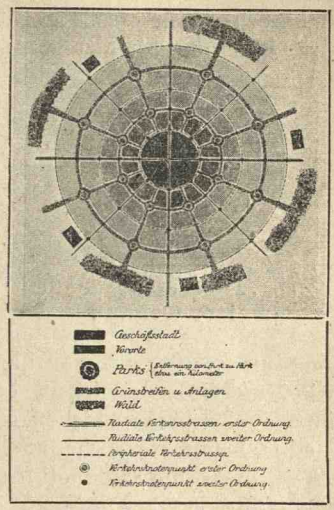


Abb. 42. Idealschema der wachsenden Stadt.

3. Ausbildung der Straßenquerschnitte.

Am deutlichsten prägt sich der Wert und die Bedeutung einer städtischen Straße in der Behandlung des Querschnittes aus. Seine Wahl ist deshalb eine wichtige Aufgabe, bei deren Lösung allen örtlichen Verhältnissen gebührend Rechnung getragen werden muß.

Den radialen Verkehrsstraßen erster Ordnung wird man eine stattliche Breite geben müssen, weil der Verkehr auf ihnen sehr stark ist oder mit dem Wachsen der Stadt wird. In diesen Straßen wird man immer mit der Anlage einer Schnell- und Straßenbahn, mit zwei Fahrbahnen rechnen müssen; den wesentlichsten Teil der Straßenbreite werden die Fahrbahnen und die Gleisanlagen in Anspruch nehmen. Wir erhalten als zweckentsprechendes Profil die radiale Verkehrsstraße erster Ordnung mit einer Breitenabmessung von 45 m (Abb. 43).

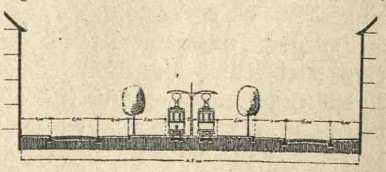


Abb. 43. Verkehrsstraße erster Ordnung.

Bei der radialen Verkehrsstraße zweiter Ordnung empfiehlt sich ebenfalls die Anlage zweier Fahrbahnen und eines eigenen

Bahnkörpers für die Straßenbahn. Als oberste Grenze für die Breite werden wir hier 35 m annehmen können. Wir erhalten bei diesem Breitenmaß ein ähnliches Profil wie oben; jedoch sind die Fahrbahnen auf 5,50 m verkleinert; die gewonnene Breite ermöglicht die Ausgestaltung des Straßenbahnkörpers mit Mittelmaststellung (Abb. 44).

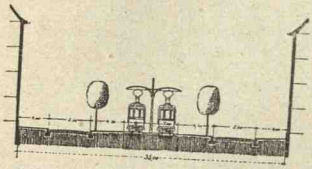


Abb. 44. Verkehrsstraße zweiter Ordnung.

Bei den peripherialen Verkehrsstraßen wird man im allgemeinen den Querschnitt der radialen Verkehrsstraßen zweiter Ordnung wählen können; nur wird man hier immer die reicheren Querschnitte mit Baumreihe vorziehen, da diese Straßen auch sehr oft als Promenadenstraßen dienen können.

Eine besondere Erwähnung verdienen noch diejenigen Verkehrsstraßen, die innerhalb der Städte bei Straßendurchbrüchen ausgeführt werden müssen, oder diejenigen, die durch teures Außengelände führen. Hier können naturgemäß nicht die oben angegebenen Breiten in Betracht kommen, da dies wirtschaftlich eine Unmöglichkeit darstellt. Da die genannten Straßen außerdem in der Regel Geschäftsstraßen sind, ist aus Geschäftsrücksichten ebenfalls eine Einschränkung in der Breite erwünscht; denn eine Geschäftsstraße soll nicht durch ihre Breite als solche auffallen, sondern durch das geschäftliche Treiben auf ihr. Eine Verzettelung dieses Lebens bei großer Breite würde sie eines großen Teiles ihres charakteristischen Aussehens berauben. Außerdem ist es erwünscht, daß die Schaufenster von beiden Seiten der Straße überblickt werden können, wodurch ebenfalls eine Steigerung ihres Aussehens stattfindet. Bei reichlicher Ausstattung erhalten wir für eine solche Straße eine Breite von 26 m, wovon 12 m auf die Straßenbahn mit Fahrbahn und je 7 m auf die beiden Gehwege mit Baumreihen entfallen.

Bei den Grünverbindungen (Promenadenstraßen) lassen sich die abwechslungsreichsten Anordnungen treffen. Man wird insbesondere unterscheiden zwischen Grünverbindungen, die gleichzeitig als Straßen und solchen, die mitten durch Baublöcke führen und nur dem Fußverkehre dienen. Die letztere Art wird besonders durch die Gebiete der offenen Bauweise zu bevorzugen sein, da hier die anschließenden Gartenanlagen die Grünlinien in

ihren Breiten und Raumwirkungen erhöhen. Weiterhin werden Grünlinien mit Verkehrsbedeutung zu nennen sein, die unter Umständen auch eine Straßenbahn aufzunehmen haben.

Die Mehrzahl der Straßen wird als Wohnstraßen auszubilden sein. In der Querschnittsanordnung dieser Straßen wird dem Charakter des Bauquartiers und der Bauweise sehr weitgehend Rechnung getragen werden müssen. In den Kleinwohnungsvierteln ist sparsamste Querschnittsbemessung am Platze. Hier kommen Querschnitte von 5 m Breite in Frage, wobei auf die Fahrbahn 2 m und die beiden Gehwege je 1,5 m entfallen. Bei einer solchen Breite ist naturgemäß nur eine Wagenspur bei dreiteiligem Straßenquerschnitte möglich; auch muß die Fahrbahn mit Kleinpflaster usw. befestigt werden. Durch Anlage eines einseitigen Gehweges mit oder ohne Überhöhung kann auch hier eine Vergrößerung der Fahrbahn erfolgen. Wesentlich günstiger gestaltet sich die Querschnittsgestaltung bei einer Gesamtbreite von 6,5 m mit einseitigem Gehwege; hier entfallen schon auf die Fahrbahn 4,70 m, also ausreichend für zwei Wagen, und auf einen einseitigen Gehweg 1,80 m; durch den Wegfall eines Gehweges stellt sich dieser Querschnitt sehr billig (Abb. 45).

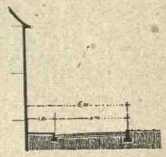


Abb. 45. Wohnstraße mit einseitigem Gehweg.

Schließlich werden sich auch in einzelnen Fällen Gehwege als entbehrlich erweisen können; lassen wir in solchen Wohnwegen nur Verkehr in einer Richtung zu oder sehen Ausweichstellen in Abständen von 100 m vor, so genügt eine Breite von 3 bis 3,5 m (Abb. 46). Bei Zulassung von Wagenverkehr in zwei Richtungen muß man die Straße, bzw. Fahrbahn mit einer Breite von 5 m festsetzen;

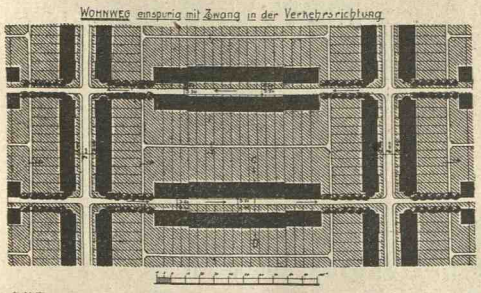


Abb. 46. Wohnstraße ohne Gehweg.

die seitlichen Randsteine von geringem Querschnitte dienen dann gleichzeitig als Abschluß gegen den Vorgarten.

Bei besseren Kleinhaussiedelungen lassen sich die Abmessungen reichlicher gestalten; als untere Grenze dürfte die Breite von 8 oder 9 m zu betrachten sein; wir zerlegen die letztere Breite in zwei Gehwege von je 2 m und eine Fahrbahn von 5 m (Abb. 47).

Abb. 47. Wohnstraße mit zwei Gehwegen.

Für vornehme Wohnviertel ist eine Straßenbreite von mindestens 10 m anzunehmen; diese Straßenbreite kann auch noch für bessere Kleinhaussiedelungen in Betracht kommen. Die Fahrbahn erhält 5 m, die Gehwege je 2,50 m Breite. Schon stattlicher wirken die Straßen von 12 m Breite, bei einer Fahrbahn von 6 m und zwei Gehwegen von 3 m. Ist starker Kraftwagenverkehr zu erwarten, so empfiehlt es sich, die Fahrbahn von 6 auf 7 m, die Straße also auf 13 m zu erhöhen. Dem Charakter derartiger Wohngebiete entspricht es aber mehr noch, durch Baumreihen, Rasenstreifen den Eindruck zu erhöhen; wir werden deshalb in solchen Gebieten Querschnittsanordnungen wie bei den Grünverbindungen benützen können.

Die Straßenbreiten der Wohnstraßen reichen nun in vielen Fällen nicht aus, um den anstoßenden Gebäuden die nötige Luft- und Lichtzuführung sicherzustellen. Zur Vergrößerung des Gebäudeabstandes ist die Anlage von Vorgärten, Rasenstreifen vor den Häusern erwünscht. Die Tiefe dieser Vorgärten, Rasenstreifen wird sich einmal nach dem zur Licht- und Luftzufuhr erforderlichen Gebäudeabstande, zum anderen nach der Höhe der Gebäude zu richten haben.

IV. Plätze.

Nach Wesen und Zweck kann man die Plätze einteilen in: Architekturplätze, Marktplätze, Verkehrsplätze, Denkmal-, Schmuck- und Gartenplätze, die sich jedoch nicht immer scharf auseinander halten lassen. Oft liegen zwei Plätze als Doppelplätze oder mehrere als Platzgruppen nebeneinander.

Im Mittelalter wurden die Plätze, wie es das Bedürfnis er-

forderte, regelmäßig rechteckig, wenn die Stadt oder die Stadterweiterung nach einem einheitlichen Plane gegründet wurde,

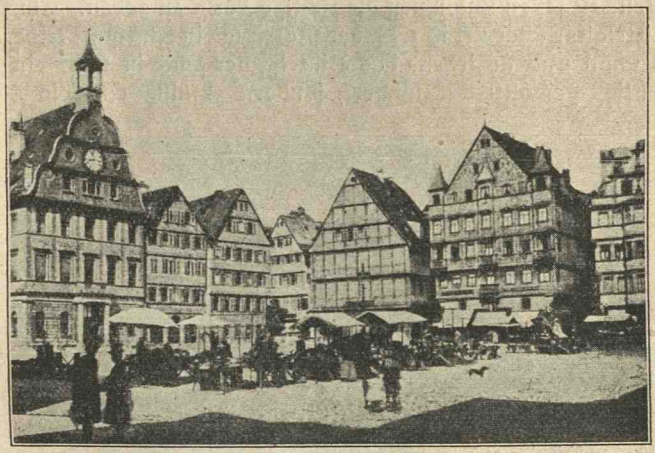
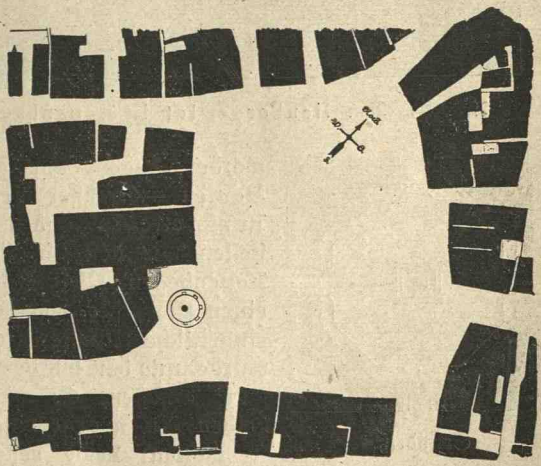


Abb. 48. Marktplatz in Stuttgart, Ansicht, früherer Zustand.

unregelmäßig, wenn eine schon bestehende Ansiedelung zu einer Stadt oder einem Stadtteil ausgebaut werden sollte. Die gute Erscheinung dieser Plätze ist in zwei Ursachen begründet: einmal darin, daß man gewohnt war,

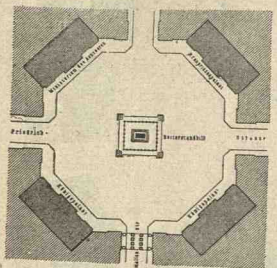


Grundriß.

gleichmäßig zu bauen, wodurch die Platzwände von selbst ein gleichmäßiges Gepräge erhielten, und zweitens darin, daß die

Architekten es verstanden, neue Bauten und zumal besondere Bauten, wie Rathäuser, Kirchen, Denkmäler, an die richtige Stelle zu setzen und ihnen die richtige Form zu geben. Ein Platz mittelalterlicher Art ist z. B. der Marktplatz in Stuttgart (Abb. 48); so schön und anziehend das Bild ist, der Platz ist nicht ein einheitlich gewolltes Kunstwerk, sondern zufällig ein solches ge-

Abb. 49. Amalienborg-Platz in Kopenhagen, Ansicht.



Grundriß.

worden, indem alle daran stehenden Bauten — früher wenigstens — als Kunstwerke entstanden. Diesem Platz stellen wir den Amalienborg-Platz in Kopenhagen (Abb. 49) gegenüber als einen Platz, für dessen Gestaltung eine einheitliche künstlerische Idee gefaßt wurde, und den wir demnach als Kunstwerk ansehen. Es wäre sinnlos, die beiden Arten gegeneinander abwägen zu wollen; beide bestehen zu Recht und jede ist, an der richtigen Stelle verwendet und richtig behandelt, auch von richtiger Wirkung. Es liegt uns fern, eine direkte Anlehnung an die gegebenen Beispiele zu empfehlen. Die Städtebaukunst darf ebenso wenig wie jede andere Kunst

nachahmen, sondern muß neu schaffen. Die Lehren der Vergangenheit dürfen nur ganz allgemein oder unmittelbar nur in einzelnen Fällen benützt werden.

Als Leitmotiv wird im Anschluß an den alten deutschen Städtebau das Malerische unter entsprechender Abwandlung festzuhalten sein und es wird den modernen Bedürfnissen ent-

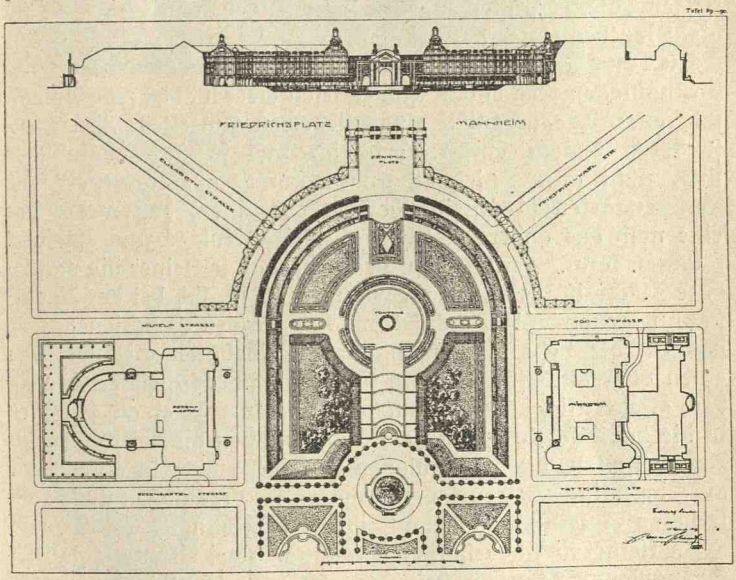


Abb. 50. Friedrichplatz in Mannheim.
(Verfasser: Br. Schmitz in Berlin †.)

sprechend in der Weise des Barock mit dem Monumentalen verbunden werden müssen.

Als ein Beispiel einer neuzeitlichen Platzgestaltung sei der Friedrichplatz in Mannheim von Bruno Schmitz angeführt (Abb. 50).

V. Grünanlagen.

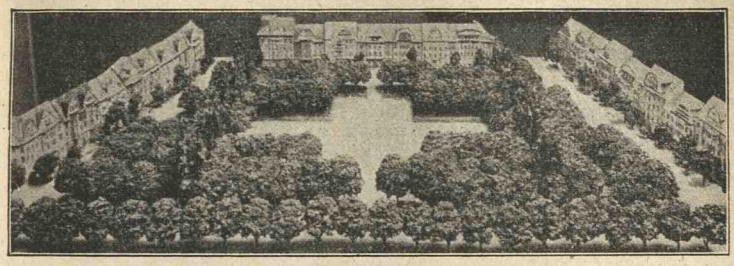
Grünanlagen gehören zur Vollständigkeit des Stadtorganismus und müssen als unentbehrlicher Bestandteil desselben angesehen werden. Spielwiesen und Sportplätze, die der städtischen Jugend gesundheitfördernde Aufenthaltsräume sein sollen,

luftige, sonnige, vom Stadtverkehr durch Baumwände getrennte Sandplätze, wo sich die kleineren Kinder unter Aufsicht der Erwachsenen tummeln können, werden zu fordern sein; Flußufer werden zu Strandbädern umgestaltet, in den Stadtwäldern werden Rennbahnen, Ski- und Rodelbahnen, Licht- und Luftbäder anzulegen sein, kurz, man hat darauf sein Augenmerk zu richten, die Grünflächen zum nutzbringendsten Gebrauch für die Stadtbewohner herzurichten.

In bezug auf die künstlerische Behandlung der verschiedenen Grünanlagen mag darauf hingewiesen werden, daß jede Anlage, wie auch ihre organisch eingegliederten Einzelteile ihrem besonderen Zwecke entsprechend klar und deutlich auszubilden sind, nicht aber Spielplatz und Schmuckplatz, Naturpark und Blumengarten so miteinander zu verquicken, daß weder das eine noch das andere als charakteristische Anlage zum Ausdruck kommen kann. Ferner ist zu beachten, daß je kleiner die verfügbare Fläche ist, es um so mehr angezeigt ist, sich bei der Ausgestaltung regelmäßiger architektonischer Formen zu bedienen, weil dadurch die beste Ausnützung des verfügbaren Geländes für einen oder auch für mehrere Gebrauchszwecke gesichert ist; zudem gliedert sich die Grünanlage in solchen Formen am schönsten in die bauliche Umgebung ein. Wir müssen hierbei immer vor Augen halten, die Grünanlagen der Stadt nicht in erster Linie als Einzeldinge zu beurteilen, sondern im organischen und künstlerischen Zusammenschluß mit ihrer Umgebung.

In kleineren Ausdehnungen kommen zwei Arten bepflanzter Grünanlagen vorwiegend in Betracht: Gartenplätze für die Erwachsenen und Spielplätze für die Kinder mittleren Alters. Beide Zwecke kann man häufig durch Anlage eines größeren Platzes erfüllen, wobei der als Spielplatz dienende Teil etwas tiefer gelegt wird als die sonstige Platzfläche, um den Spielplatz noch mehr gegen die Straße abzuschließen und Belästigungen der Anwohner durch den Lärm der spielenden Kinder abzuschwächen. Der Hansa-Platz in Düsseldorf (Abb. 51, Verfasser: Gartendirektor v. Engelhardt in Düsseldorf), gibt ein Beispiel hierfür; die vertiefte Fläche wird im Winter zum Eislauf benutzt.

Die Gestaltung des Sportplatzes zeigt der Ostpark in Frankfurt a. M. (Abb. 52, Verfasser: Gartendirektor Heicke in Frankfurt a. M.). Ein Gelände von rund 40 ha ist hier zu einem Volkspark gestaltet worden, dessen wesentliche Bestandteile zwei



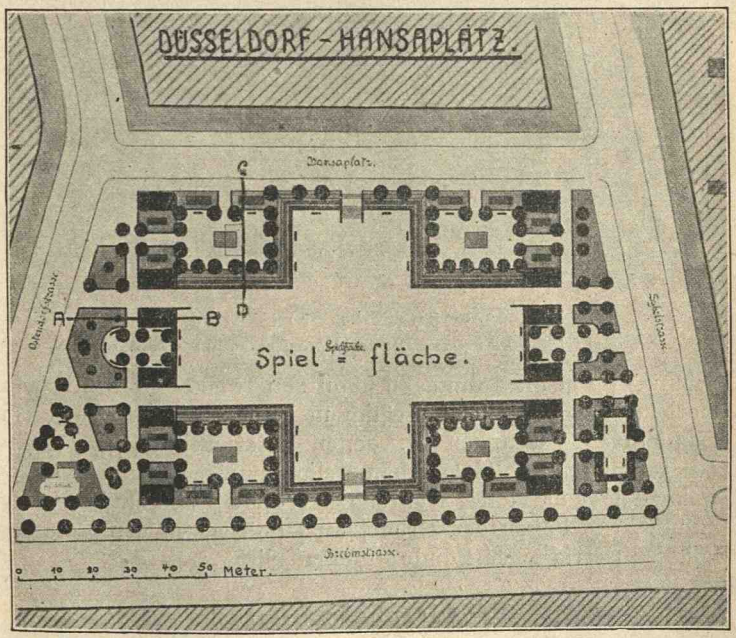


Abb. 51. Hansa-Platz in Düsseldorf, Ansicht und Grundriß.
(Verfasser: W. v. Engelhardt in Düsseldorf.)

große Spielwiesen sind. Die eine ist rund 9 ha groß und bietet ausreichenden Raum für das gleichzeitige Spiel von acht Fußballabteilungen, die andere ist 4 1/2 ha groß und kann vier Fußballabteilungen gleichzeitig aufnehmen. Die Wiesen dienen einem großen Teil der Frankfurter Schulen zur Abhaltung ihrer

Spiele. Sie werden von den Spielabteilungen zahlreicher Turn- und Sportvereine benutzt und außerdem tummelt sich Jung und Alt bei günstigem Wetter zwanglos darauf umher. Die rund 4,8 ha große Teichfläche, welche die beiden Wiesen trennt, bildet im Winter die beliebteste Eisbahn in der ganzen Um-

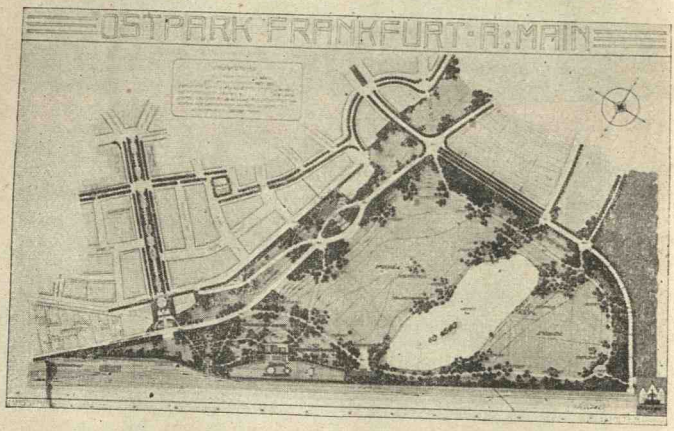


Abb. 52. Ostpark in Frankfurt a. M.
(Verfasser: C. Heicke in Frankfurt a. M.)

gebung; sie ist an Sonntagen schon von 10000 Personen besucht worden. Erwähnt sei schließlich noch, daß mit dem Parke ein Schulgarten verbunden ist, dessen einer Teil nach pflanzengeographischen und biologischen Gesichtspunkten geordnete Vegetationsbilder darbietet, während der andere Teil Anzuchtfelder enthält, auf denen der Bedarf an Pflanzen für den Naturgeschichtsunterricht der Schule gezogen wird.

VI. Eisenbahnanlagen.

Die gewaltige Bevölkerungszunahme der Stadt zeitigt von Jahr zu Jahr ein immer stärkeres Anschwellen des Verkehrs, dessen Intensität nur andeuten und schätzen läßt, was noch folgen wird. Deshalb ist die Lösung der Verkehrsfragen eine der wichtigsten Aufgaben.

Die Städte verlangen enge Verknüpfung mit dem Eisenbahnverkehr. Daher ist in erster Linie der Fern- und Außenverkehr in Betracht zu ziehen, der von allen Himmelsrichtungen

zur Stadt kommt, in ihr sein Ziel findet, sie durchzieht oder umgeht.

Beim Beginn der Erbauung von Eisenbahnen hat man die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs nicht voraussehen oder ahnen können. Man hat daher keine Bedenken getragen, die von den Eisenbahnen gekreuzten Wege in Schienenhöhe zu schneiden. Aus diesen Wegen sind allmählich städtische Straßen geworden; der Verkehr der Bahn hat sich gehoben und so entstanden an den Kreuzungsstellen Unzuträglichkeiten, die sowohl im Interesse der Eisenbahn wie der Stadt dringend nach Beseitigung schrieen. Ein weiteres Hindernis bildet für die Entwicklung die Vergrößerung der dem Verkehr und Betrieb der Eisenbahn in den Städten dienenden Anlagen, der Bahnhöfe, die in vielen Städten die älteren und neueren Teile trennen. Eine Abhilfe ist nur dadurch möglich, daß die Anlagen für den Eisenbahnbetrieb, also die Abstellbahnhöfe, Verschiebebahnhöfe, Abstellgleise, Werkstätten, Lokomotivschuppen, Umladeschuppen und Umladerampen aus der Stadt hinaus verlegt werden, während nur die dem Personen- und Eilgutverkehr dienenden Anlagen in der Stadt bleiben.

Die Beseitigung der Übergänge in Schienenhöhe ist eine dringende Notwendigkeit. Sowohl der steigende Verkehr auf den Straßen als auf den Eisenbahnen verlangt diese Beseitigung; sie kann erfolgen durch Hoch- oder Tieflegung der Eisenbahn oder durch Über- bzw. Unterführung der Straßen mittels Rampen über oder unter die in ihrer Höhenlage bleibende Eisenbahn. Das beste Mittel aber ist die Hochlegung der Eisenbahn im Bereich des Stadtkörpers und seiner Erweiterung, die fast immer ohne zu große Schwierigkeiten, wenn auch häufig nur unter Aufwendung erheblicher Kosten, zu ermöglichen ist.

Diese Schwierigkeiten lassen sich hintanhalten, wenn die Bahnanlagen auf die kommunalen Verkehrsverhältnisse, d. h. also auf die Gestaltung der Bebauungspläne Rücksicht nehmen. Nur so läßt sich eine richtige Einpassung der Bahnanlage in die Stadtanlage erreichen.

C. Bauordnung, Bauberatung.

I. Bauordnung.

Allgemein.

Zur Regelung der Aufschließungstätigkeit von Bauland dienen die Bauordnungen. Im weitesten Sinne des Wortes bedeutet Bauordnung die Summe der öffentlich-rechtlichen Vorschriften, die die Baufreiheit des Grundeigentümers beschränken. Die Bauordnung hat die Aufgabe, die einzelnen Personen oder die Gesamtheit gegen Gefahren zu beschützen, die sich aus einer schrankenlosen baulichen Ausnützung des Grundstückes ergeben können. Diese Vorschriften sind teils in Reichsgesetzen (Gewerbeordnung), teils in Landesgesetzen (Landesbauordnungen, Baugesetzen, Umlegungsgesetzen, Wohnungsgesetzen) enthalten. Es kann nicht dem Belieben des Einzelnen überlassen werden, wie weitgehend er sein Grundstück ausnützt, welche Art von Gebäuden er errichtet. Es würde sonst eine wilde Bauweise herrschen, die Mißstände der ärgsten Art zur Folge hätte. Im Hinblick auf eine geordnete Verwaltung, vor allem aber auch mit Rücksicht auf die öffentliche Gesundheitspflege, ist es notwendig, für eine Trennung der Wohnungen von den Fabriken, für eine Abstufung der Geschoßzahl und der erforderlichen Hofflächen zu sorgen.

Schon das Altertum kannte baupolizeiliche Regelungen in großem Umfange, von deren Betrachtung jedoch hier abgesehen werde.

Die Entwicklung des städtischen Bauwesens in Deutschland läßt sich in drei Perioden teilen, deren jede ihr eigenes System des Städtebaues entwickelt hat. Die erste Periode ist die des mittelalterlichen kommunalen Systems (Beginn: 12. bis 13. Jahrhundert); die zweite die des landesfürstlichen Städtebaues (Beginn: 16. bis 17. Jahrhundert); die dritte die der Gegenwart, deren Anfänge wir um das Jahr 1860 annehmen können.

Schon im 13. Jahrhundert ist der Kreis der Vorschriften der Bauordnung ein ausgedehnter. Die baupolizeilichen Bestimmungen betreffen im einzelnen die Straßenbreite, die Gebäudehöhe, die Einbauten, Vorbaue und Überbaue. Nach unserem deutschen Rechtsbuch, dem Sachsenspiegel, war allgemein eine Bauhöhe von drei Geschossen zulässig, nämlich ein Erd- oder

Untergeschoß und zwei Obergeschosse. Baustellen innerhalb der Stadtmauer durften nicht wüste liegen und mußten jedem, der sich zum Bau erbot, zugesprochen werden. Hierbei war es gleichgültig, ob die Baustelle etwa wegen Brand oder infolge mangelnder Kultur wüste lag.

Die landesfürstliche Bautätigkeit hat das Baupolizeirecht noch schärfer ausgebildet und in das Bauwesen nach den verschiedensten Richtungen eingegriffen, wobei insbesondere auch die äußere Erscheinung der Städte „reglementiert" wurde. Straßenführung, Grundstückseinteilung, Bauformen wurden vorgeschrieben.

Bis in die jüngste seit 1860 einsetzende Periode unseres Städtebaues baute in der Hauptsache der Grundeigentümer sein Haus für den eigenen Gebrauch. Man konnte infolgedessen die bauliche Ausnützung nach innen im wesentlichen dem Bauherrn ganz, nach außen insoweit überlassen, als nicht öffentliche und nachbarliche Interessen berührt wurden. Hier hat die neuere Form der Wohnungsproduktion mit dem Ausgang der sechziger Jahre eine vollständige Wandlung herbeigeführt. Mit dem raschen Wachstum der Städte trat an Stelle des Eigenhauses das Mietshaus. Man suchte sowohl im Stadtkern als auch in den Vorstädten und Vororten jedwedes Stückchen Erde zu bebauen, was beinahe eine gänzliche Ausrottung alles Grünen, besonders der Hausgärten, zur Folge hatte. Das war vom Standpunkte der Bauspekulation sehr einträglich, aber für das Gesamtwohl der Stadt und ihrer Bevölkerung um so verderblicher.

Gegen eine solche Entwicklung mußte die Bauordnung vorbeugende Maßnahmen festsetzen. Es ist gewiß verständlich, daß die Baupolizei zunächst als Hauptziel ansah, die notwendige Standfestigkeit und Feuersicherheit vorzuschreiben. Hierzu kamen dann bestimmte Ansprüche des Verkehrs und der Hygiene, welche sich allerdings ursprünglich in der Hauptsache auf Äußerlichkeiten im Städtebau bezogen. Die Steigerung der Mietpreise und die starke Bodenausnützung führten dahin, die Bauweise wie das Maß der Bebauung vorzuschreiben; damit griff die Bauordnung bestimmend in die Verwertung der Grundstücke ein, womit volkswirtschaftliche Ziele durch die Bauordnung ihre Regelung fanden. Schließlich drängten die Auswüchse der Architektur zur Aufnahme ästhetischer Vorschriften in die Bauordnung.

Die Bauordnungsvorschriften haben sich auf diese Weise all-

mählich entwickelt und man ist mit der allgemeinen Entwicklung Schritt haltend stets damit beschäftigt, sie weiter zu differenzieren.

Eine neuzeitliche Bauordnung wird demnach technische (Standfestigkeit, Feuer- und Verkehrssicherheit), hygienische und ästhetische Vorschriften enthalten müssen.

1. Technische Vorschriften.

Die Vorschriften zu Gunsten der Standfestigkeit und Feuersicherheit bezwecken, das Menschenleben und die menschliche Habe zu schützen. Während man in älteren Bauordnungen zur Sicherheit der Standfähigkeit Vorschriften über Mauerdicke, Balkenstärke, Widerlager usw. findet, sind die modernen Bauordnungen bestrebt, solche detaillierte Vorschriften möglichst zu vermeiden, um technische Fortschritte nicht zu erschweren. Die Bauordnungen beschränken sich heute vorwiegend auf die Feststellung der Grundlagen für den Nachweis der Standfestigkeit, bestehend in Eigengewichts- und Belastungszahlen, Beanspruchung der Baustoffe und des Baugrundes. Doch verlangt man bei Eisenkonstruktionen, bei außergewöhnlicher Inanspruchnahme der Baustoffe, bei Verwendung neuartiger Baustoffe und Herstellungsweisen besondere rechnerische Nachweise.

Die Sicherung gegen Feuersbrünste bedingt in den Städten im allgemeinen den Massivbau hinsichtlich der Umfassungswände und jener Innenmauern, welche den Deckenbalken als Auflage und dem Treppenhause zum Abschluß dienen. Umfassungen in Holzfachwerk pflegt man bei offener Bauweise, bei Ein- und Zweifamilienhäusern, Kleinwohnungen zu gestatten.

Der Feuersicherheit dienen auch die Abstände der Gebäude untereinander. Bei einem Abstand bis zu 5 m ist Übertragung des Feuers denkbar und die Rettung stark erschwert, bei einem solchen über 20 m läßt sich in der Regel Isolierung annehmen.

Die Feuerschutzvorschriften für das Innere der Gebäude beziehen sich auf Treppen, welche bei größeren Gebäuden massiv, d. h. unverbrennlich und feuersicher sein sollen, auf Dampfkesselanlagen, Schornsteine, Feuerstätten und Gasleitungen, auf die sichere Herstellung der Durchgänge, Durchfahrten und Ausgänge zur Straße, auf die Anordnung von Brandmauern und

den Schutz eiserner Balken und Stützen. In beiderseits eingebauten Häusern wird gewöhnlich ein von der Straße zum Hofe durchgehender Flur verlangt; für Gebäude, welche nebst Flügel- und Hinterbauten größere Tiefen besitzen, wird in der Regel eine Durchfahrt gefordert. Die Zahl der Treppen hat sich nach der Größe der bebauten Grundfläche, der Zahl der Wohnungen, nach der Entfernung von Treppe und äußerstem Wohnraum zu richten.

2. Hygienische Vorschriften.

Haben die bisher erwähnten Gesichtspunkte baupolizeilicher Tätigkeit auf die eigentlichen Wohnzwecke noch keine Beziehung, so tritt die Bedeutung der Bauordnung für das Wohnwesen deutlich durch die Einführung gesundheitlicher Vorschriften mit der Mitte des vorigen Jahrhunderts hervor. Licht und Luft sind die Hauptschlagworte, Wasserversorgung und gesundheitsgemäße Beseitigung der flüssigen und festen Abfallstoffe, endlich Schutz gegen Belästigung durch gewerbliche Betriebe sind die weiteren Gegenstände der gesundheitspolizeilichen Regelung.

Worauf gründet sich und worin besteht zunächst die Verschiedenheit der Bauvorschriften für die Stadt und ihre Erweiterung?

Die alten Stadtteile zeigen fast durchweg eine enge und hohe Bebauung. Nur ein kleiner Teil ($^1/_4$ oder $^1/_5$) des Grundstückes pflegt als Hofraum unbebaut zu bleiben, vier, fünf Geschosse sind bewohnt. Entsprechend einer solchen Ausnützung des Baulandes haben sich die Bodenwerte entwickelt; Kauf und Beleihung erkennen die hohen Bodenwerte an. Auf diese Verhältnisse müssen die Bauvorschriften zugeschnitten werden, wenn nicht wirtschaftliche Schädigungen eintreten sollen.

Anders im Gebiet der Stadterweiterung. Am Rande der bebauten Stadtteile pflegt zwar der Bodenwert ziemlich hoch zu stehen, sinkt aber in der Richtung nach außen bis zum landwirtschaftlichen Bodenwert. Im Stadterweiterungsgelände besteht also kein wirtschaftlicher Zwang, eine hohe und enge Bebauung wie in der Altstadt zuzulassen; hygienische Mehrforderungen lassen sich hier ohne Schwierigkeiten durchführen. Die Höfe können weiträumiger angelegt, die Zahl der Geschosse kann vermindert, den Bewohnern mehr Licht und Luft gesichert werden als in der Altstadt. Daraus folgt, daß für neu anzulegende

Stadtteile aus gesundheitlichen und sozialen Gründen andere Bauvorschriften Platz greifen müssen als für alte Stadtteile, daß also die Bauordnung zu staffeln ist.

Diese Staffelung der Baudichtigkeit in wagerechter und in senkrechter Richtung wird im allgemeinen durch vier Regeln bestimmt, nämlich: 1. Raumregel über die Zahl der Wohnungen pro Haus oder pro Geschoß, über eine dem Familienstand entsprechende Anzahl der Räume in jeder Wohnung, über die Mindestbemessung von Zimmerhöhe, Zimmergrundriß, Fensterfläche; 2. Flächenregel über das Mindestmaß des vom Bebauen auszuschließenden Teils eines Grundstückes mit Bedingungen gegen Zersplitterung des Hofraums und über nachbarliche Gemeinschaft; 3. Höhenregel über die Größthöhe des Hauses in Meter und über die zulässige Anzahl der bewohnten Geschosse; 4. Abstandsregel über das Verhältnis von Höhe und Abstand zwischen zwei einander gegenüberstehenden Baulichkeiten.

Diese vier Gruppen von Vorschriften über Baudichte werden planmäßig miteinander verbunden; auf diese Weise werden Bauklassen gebildet und diese auf bestimmt begrenzte Flächen, sog. Zonen, verteilt. Unter Zonen sind nicht bestimmte geometrische Figuren zu verstehen, auch nicht immer zusammenhängende Figuren, sondern Flächenstücke von verschiedenartigen Formen. In kleinen Städten mögen vielleicht zwei Zonen passen: Altstadt und Außengebiet. In vielen Städten findet man drei bis sechs Klassen; dabei wird der Kern eines Vororts, oder eine äußere Geschäftslage einer stärkeren Baudichte zugewiesen, umschlossen von weiträumigem Gebiet oder umgekehrt eine Binnenfläche von geringem Bodenwert für schwächere Baudichtigkeit vorgesehen.

Fabriken sucht man möglichst in einzelnen Gebieten, den Fabrikvierteln, die durch Eisenbahngeleise und Wasserwege zugänglich sind, zusammenzufassen. In den übrigen Stadtteilen pflegt man Fabriken und Gewerbe nur in beschränkter Weise zuzulassen, in eigentlichen Wohngebieten ganz zu untersagen. Abgesehen von dieser örtlichen Verteilung verlangen aber Fabrikgebäude besondere Bauvorschriften in bezug auf Konstruktion, Geschoßzahl und Freiflächen. Die Bauordnung wird demnach eine besondere „Staffel" für die örtliche Verteilung der Fabrikbezirke und die Bauart in derselben aufzuweisen haben.

Weiterhin ist eine Unterscheidung für Geschäftshäuser in der Bauordnung zum Ausdruck zu bringen, namentlich wenn sie, wie in Großstädten, auf bestimmte Gebiete, Geschäftsviertel, vereinigt werden. Es handelt sich hier um Großgeschäfte mit Lagerbauten, um Warenhäuser und Ladengeschäfte, um Gasthöfe usw. Eine verhältnismäßig starke Ausnutzung, mehrere Geschosse sind für solche Geschäftsviertel wirtschaftlich notwendig oder erwünscht.

Aber auch die übrigen neuen Stadtteile, die man als „Wohnviertel" bezeichnet, dienen nicht ausschließlich dem Wohnen. Auch hier sollen nicht allzu weit von den Wohnungen Ladengeschäfte vorhanden sein. Eine gewisse Mischung ist daher erwünscht. Hauptsächlich werden die das Wohnviertel umgrenzenden Verkehrsstraßen für die Niederlassung der Geschäfte geeignet sein, während die Wohnstraßen ausschließlich oder fast ausschließlich zum Wohnen vorzubehalten sind. Die Verkehrsstraßen werden aus diesem Grunde eine besondere Berücksichtigung bei der Staffelung verlangen; man läßt in der Regel bei denselben ein Geschoß mehr zu als in den benachbarten Wohnstraßen.

In den Wohnvierteln wäre es erwünscht, wenn die Bauordnung das Einfamilienhaus vorschreiben könnte. Aber das ist aus zwei Gründen nicht durchzuführen. Erstens sind die Bodenwerte in der alten Stadt oder in besonders guter Verkehrslage unter Hinzurechnung der Erschließungskosten oft so hoch, daß sie nur durch eine intensive Bebauung zur Rente gebracht werden können und zweitens erreichen schon die reinen Baukosten eines kleinen Einfamilienhauses unter großstädtischen Verhältnissen meistens einen Betrag, zu dessen Verzinsung der Mietpreis, den der Minderbemittelte zu zahlen imstande ist, nicht ausreicht. Unter Einfamilienhäusern sind folglich auch Häuser für zwei oder drei Familien und größere Miethäuser eine wirtschaftliche Notwendigkeit, wenn auch eigentliche Mietkasernen, d. h. vier- oder fünfgeschossige Häuser grundsätzlich auf Neuland verboten sein sollten. Es ist hiernach in der Bauordnung je nach der Lage und dem Bodenwert eine Staffelung mit Geschossen vonnöten.

Weiterhin hat aber noch eine Staffelung nach der offenen und geschlossenen Bauweise (Abb. 53, 54) Platz zu greifen. Die Vorzüge der offenen Bauweise liegen auf der Hand. Nichts ist schöner als ein Einfamilienhaus, allseits von Licht und Luft

umspielt, von geräumigem Garten umgeben. Aber diese Art von Wohnhäusern ist, auch bei billigem Boden, nur für Wohlhabende erreichbar, die einen geringen Prozentsatz der Bevölkerung bilden. Bau-, Unterhaltungs-, Heizungskosten sind, abgesehen vom Preise des Bauplatzes, für die übrigen Sterblichen zu hoch. Etwas geringer sind die Kosten, wenn die Häuser in Paaren oder größeren Gruppen aneinander gebaut werden, die offene Bauweise also gemildert wird oder wenn man die eigentliche halboffene Bauweise wählt, die darin besteht, daß die beiden Langseiten eines Baublocks geschlossen bebaut, die Querseiten aber offen gelassen werden. Verwandt damit ist diejenige für kleinere Häuser besonders geeignete Art des Reihenbaues (Abb. 55), bei welcher die aneinander gebauten Häuser nur in längeren Abständen (z. B. 100 m) besonders an den Blockecken von Zwischenräumen un-

Geschlossene Bauweise

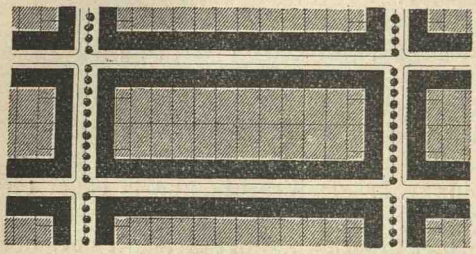


Abb. 53. Baublock in geschlossener Bauweise.

Offene Bauweise

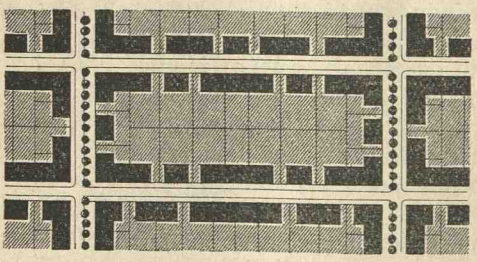


Abb. 54. Baublock in offener Bauweise.

Reihenhausbau.

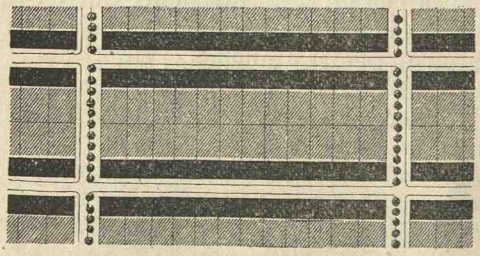


Abb. 55. Baublock im Reihenhausbau.

terbrochen werden. Der wirtschaftliche und hygienische Vorzug dieses Reihenhausbaues besteht darin, daß die Kosten der einzelnen Häuser herabgemindert werden, trotzdem aber das Innere der Blöcke dem Luftwechsel und den Sonnenstrahlen zugänglich ist. Schließlich kommt die ganz geschlossene Bauweise in Frage,

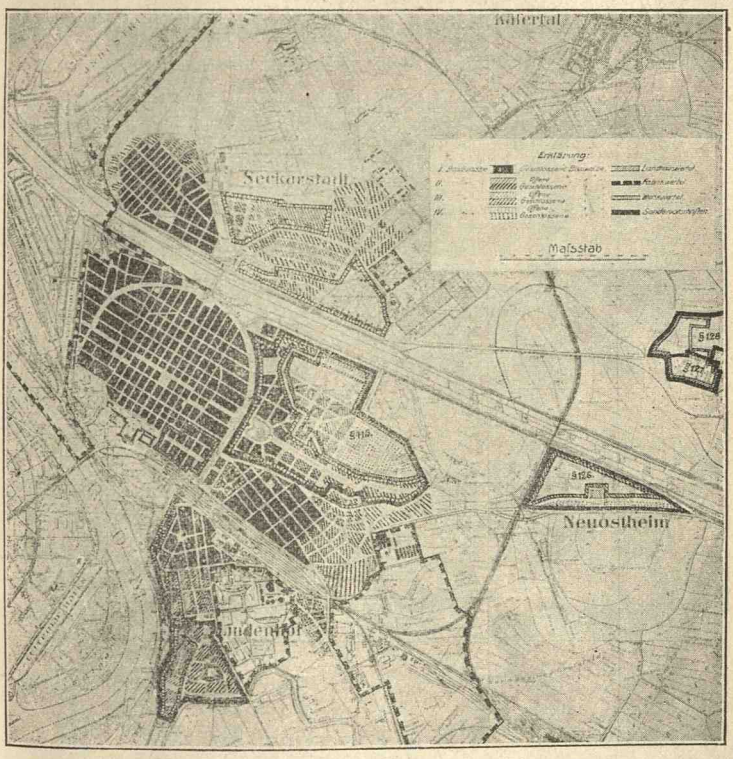


Abb. 56. Bauklassen- und Bauviertelplan aus Mannheim.
(Verfasser: H. Ehlgötz in Essen.)

bei welcher das Blockinnere von der Außenluft völlig abgetrennt ist und der Besonnung stark entzogen zu sein pflegt; für reine Wohnviertel sollte diese völlige Schließung der Blockränder nicht zulässig sein.

Es ist eine wichtige und schwierige Aufgabe der Bauordnung, diese verschiedenen Bauweisen so zu verteilen und anzuordnen,

wie es der wirtschaftlichen Möglichkeit und den Bedürfnissen der verschiedenen Bevölkerungsschichten entspricht.

Als eine praktische Lösung dieser Aufgabe sei der Bauklassen- und Bauviertelplan von Mannheim aus dem Jahre 1913 (Abb. 56) gezeigt; die Bauklassen und Bauviertel sind organisch über das ganze Baugebiet verteilt; zur Ergänzung sind die geltenden Flächen-, Höhen- und Abstandsregeln noch schematisch gegeben (Abb. 57).

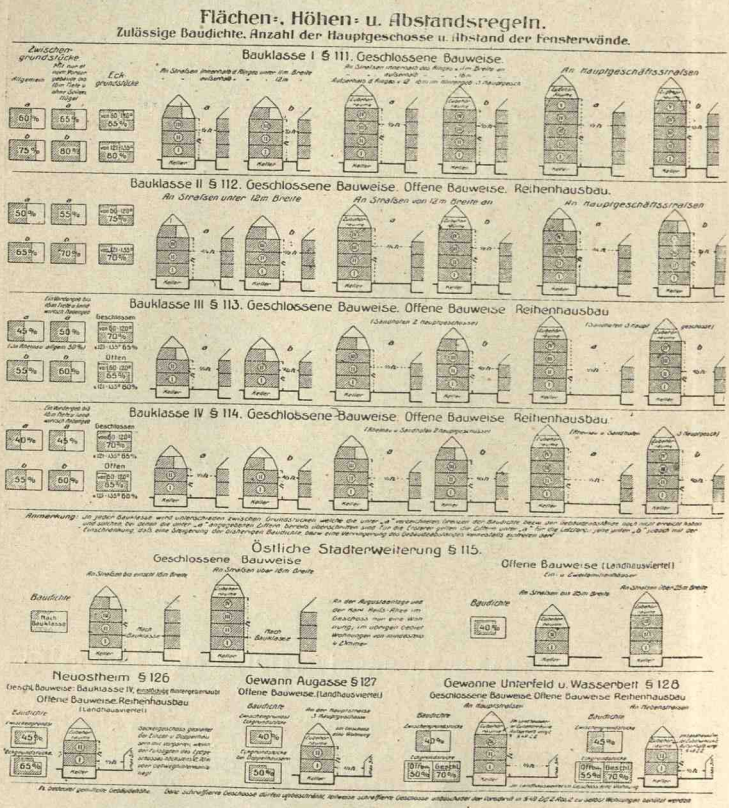


Abb. 57. Flächen-, Höhen- und Abstandsregeln zum Bauklassen- und Bauviertelplan von Mannheim.

Die Wohltat der weiträumigen Bebauung wird oft zunichte gemacht durch die Bebauung des Blockinneren mit Hintergebäuden, Bauten zu wirtschaftlichen und gewerblichen Zwecken (Abb. 58). Um dies zu verhindern, werden innerhalb der Baublöcke „hintere Baulinien" festgesetzt, über welche hinaus keine Baulichkeiten ausgeführt, sondern nur Gärten angelegt werden dürfen. Diese hinteren Baulinien werden parallel mit der Straßenwand in einem Abstand von etwa 10 bis 20 m ange-

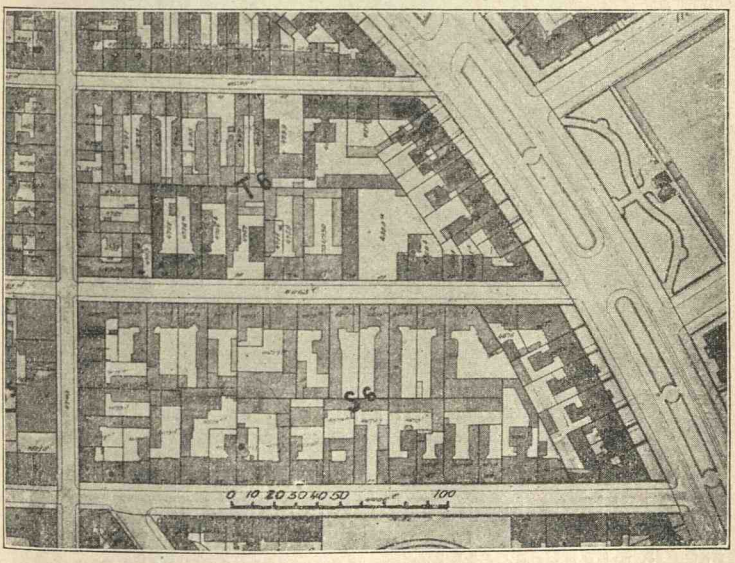


Abb. 58. Baublock mit unhygienischer Bebauung des Blockinneren.

nommen. Durch das Zusammenfassen aller Gärten im Blockinneren entstehen Luftbecken mit Pflanzungen, welche das Bewohnen der anstoßenden Gebäude, insbesondere deren rückseitiger Räume, sehr angenehm und gesund machen.

Soll der Vorteil des freien Blockinneren für die Angrenzer voll zur Geltung kommen, so muß die Innenfläche nach einheitlichen Gesichtspunkten behandelt und für die Anwohner ausnützbar gemacht werden. Es darf demnach nicht dem Ermessen des Einzelnen überlassen bleiben, wie er den rückwärts ge-

legenen unbebauten Teil der Baustelle verwendet, also je nachdem als Hof, Garten oder Rasenfläche. Unsere Vorschläge seien durch die Blockskizze (Abb. 59) erläutert. Nach diesem Baublocke sind nur Vordergebäude erbaut, zu jedem Hause gehört ein kleiner Wirtschaftshof, gegen die gemeinsame Innenanlage durch eine Mauer mit Tor abgeschlossen. Die Innenfläche ist nach einheitlichem Plane als Schmuckwiese angelegt.

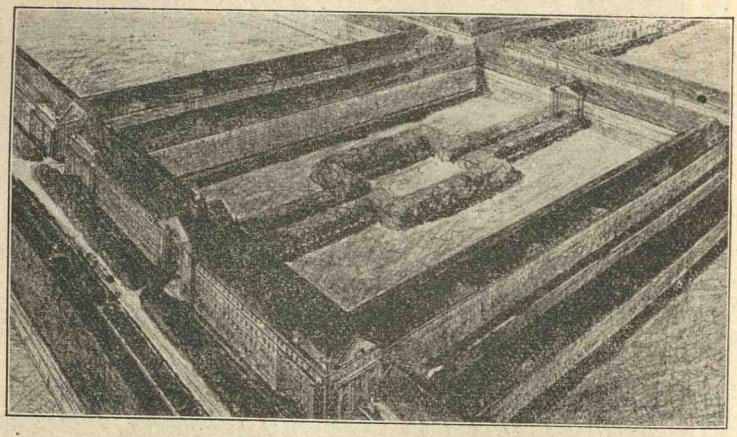


Abb. 59. Baublock mit einheitlicher Innenanlage.
(Verfasser: H. Ehlgötz in Essen.)

Ein ausreichender Vorrat an guter Luft in den Wohnungen ist weiterhin zu sichern durch Bestimmungen über die Zimmerhöhe, Zimmerbreite und Zimmergröße. Als geringste Lichthöhe sind in den verschiedenen Bauordnungen Maße von 2,6 bis 3 m festgesetzt, als Größe der Wohnzimmer 10 bis 15 qm, der Küchen 8 bis 12 qm. Die Beschränkung der Stockwerkzahl und das Verbot der Einrichtung von Wohnungen über einer gewissen Haushöhe hat, neben der Rücksicht auf die Erhellung der Untergeschosse und neben feuerpolizeilichen sowie sozialen Erwägungen, auch die Verhinderung der Verbreitung von Krankheitsstoffen, also besonders die Reinhaltung der Wohnungsluft zum Zwecke. In derselben Richtung wirken die Vorschriften über die hygienische Herstellung der Zwischendecken und über die Abhaltung der Erdfeuchtigkeit und Bodenluft, sowie das Verbot oder die Beschränkung von Kellerwohnungen und Dachwohnungen.

Die Anlage ganzer Kellerwohnungen sollte überhaupt verboten, die Herrichtung einzelner zum dauernden Aufenthalt von Menschen bestimmten Räume (ausnahmsweise von Hausmeisterwohnungen) im Kellergeschoß nur zugelassen werden in höchstens 1 m Tiefe unter der anstoßenden Erdoberfläche und unter Sicherung der Erhellung und der Abhaltung der Erdfeuchtigkeit wie der Bodenluft. Ebenso sind Wohn- und Schlafzimmer im Dachgeschoß gegen Witterung und Temperaturwechsel genügend zu schützen, auch mit guten Zugängen zu versehen; die Anlage ganzer Wohnungen im Dachgeschoß ist nur zu gestatten, wenn das Dachgeschoß innerhalb der statthaften Stockwerkszahl liegt.

Schließlich entspringen der Fürsorge für gute Atmungsluft die Bestimmungen über Lüftung und Austrocknung der Gebäude, bevor sie bezogen werden; zur Durchführung solcher Bestimmungen sind behördliche Abnahmen und Ortsbesichtigungen nötig.

Die Wasserverhältnisse erheischen ebenfalls eine fachgemäße Behandlung in den Bauordnungen. Es handelt sich um die Abhaltung oder Ableitung des Grundwassers, um den Schutz gegen Hochwasser in Überschwemmungsgebieten von Flüssen, sowie um die Ausstattung der Wohnungen mit gutem Leitungswasser bei städtischen, mit gutem Brunnenwasser bei ländlichen Verhältnissen.

Die Anlagen der Hausentwässerungs- und Aborteinrichtungen bedürfen ebenfalls sorgfältiger baupolizeilicher Regelung, verschieden in kanalisierten und unkanalisierten Städten und auf dem Lande. In den Untergrund versickern darf nur Meteorwasser. Dung- und Müllstätten müssen dicht, Dung- und Abortgruben von Brunnen ausreichend entfernt sein. Für höchstens zwei Familien sollte ein Abort vorgesehen werden.

Unter Hygiene sind schließlich noch jene Vorschriften aufzuführen, die von der Beschaffenheit der Baustellen und des Baumaterials handeln. In ungesunden Gegenden und in ihrer Nähe ist die Anlage von Siedelungen zu verbieten. Zur Anschüttung der Bauplätze dürfen nur solche Stoffe verwendet werden, welche von faulenden, verwesenden oder anderen verunreinigenden Bestandteilen frei sind. Ebenso müssen die zum Bauen zu verwendenden Stoffe der Gesundheit nicht nachteilig sein; die Verwendung von Bauschutt, Erde und anderen fäulnis-

fähigen Stoffen zur Verfüllung von Hohlräumen in Fußböden, Decken und Wänden ist zu verbieten.

3. Ästhetische Vorschriften.

Als ein Gebiet baupolizeilicher Tätigkeit wird man weiterhin die Ästhetik, die Sorge für das schöne Aussehen der Gebäude, ansehen müssen. Der Einfluß der Baupolizei auf die städtebauliche Wirkung einzelner Bauten und damit ganzer Stadtviertel wird leider heute noch nicht in dem erforderlichen Maße ausgeübt. In früherer Zeit hatte die Baupolizei eine viel größere Macht. Für Dresden gab es z. B. schon im Jahre 1559 ein Bauregulativ, das nicht nur zum Schutze der Nachbarn, sondern vor allem „um der gemeinen Stadt Zier" willen festgesetzt war. In der vom Grafen Wackerbarth im Anfange des 18. Jahrhunderts ausgearbeiteten Bauordnung dieser Stadt waren Bestimmungen getroffen, die ausschließlich auf die künstlerische Entwicklung des Stadtbildes abzielten. Neben solchen baupolizeilichen Maßnahmen war in der alten Zeit das Zustandekommen eines guten Stadtbildes durch Überlieferung und ein höherstehendes handwerkliches Können gesichert. Sehr oft wurden auch Sonderbestimmungen erlassen, denen nur städtebauliche Absichten zugrunde lagen. Für Dresden ließ König August der Starke nach dem Brande der Neustadt im Jahre 1685 durch seinen Hofarchitekten zahlreiche städtebauliche Pläne für den Wiederaufbau dieses Stadtteiles bearbeiten. Es sind damals die in ihren Fluchtlinien auf perspektivische Wirkung berechnete Hauptstraße mit dem Blockhaus als Abschluß und die Königstraße angelegt worden. Letztere führte auf das frühere Holländische Palais, die heutige Bibliothek, und sollte auf der anderen Seite ein Denkmal als Abschluß erhalten. Die Häuser der Königstraße durften nur zweistöckig und mit schlichtem Hauptgesims errichtet werden, um die Wirkung des Palais verstärken zu helfen. Ähnliche Vorschriften, die sich auf die Gesamtwirkung im Stadtbilde beziehen, hat Friedrich der Große für Berlin und Potsdam erlassen. In München sind ebenfalls mehrere großzügige Stadterweiterungsprojekte unter König Ludwig I. entworfen und durchgeführt. So verdanken viele Städte ihre Schönheit aus früherer Zeit dem künstlerischen Sinne der regierenden Fürsten. Die landesfürstlichen Regierun-

gen im 17. und 18. Jahrhundert gingen planmäßig darauf aus, die Gestaltung des Straßen- und Ortsbildes im Sinne der Schaffung eines einheitlichen Kunstwerkes zu beeinflussen.

Im 19. Jahrhundert hat die Baupolizei von der Verwirklichung derartiger ästhetischer Gesichtspunkte Abstand genommen; es ist aber nicht ausgeblieben, daß trotzdem ihre Vorschriften und ihr Verhalten auf die Gestaltung des Straßenbildes von Einfluß gewesen sind. Allerdings muß dieser Einfluß zum Teil als ungünstig bezeichnet werden.

Zu den unmittelbaren Schönheitsvorschriften gehört die Bestimmung, daß alle Ansichtsflächen der Gebäude ausgefugt oder verputzt oder in übereinstimmenden Farben gestrichen werden müssen, daß auch die von Straßen, Plätzen, Eisenbahnen und anderen Verkehrsflächen sichtbaren Rückfronten oder sogar alle Rückfronten ein gefälliges Aussehen haben müssen. Von großer positiver Bedeutung sind ferner viele im polizeilichen Rahmen gültige Bauvorschriften in der Richtung, daß sie mittelbar die Schönheit der Erscheinung ungünstig oder günstig beeinflussen. So die Bestimmungen über Innehaltung der Fluchtlinie, über zulässige Vorsprünge vor der Baufluchtlinie oder vor der Straßenfluchtlinie, über Balkone und Erker, Gebäudehöhe, Dachgesimse, Dachneigung, Dachfenster, Ziergiebel, Brandmauern, Abstände von der Seiten- und Hintergrenze usw.

Heute hat man eingesehen, daß die Baupolizei an ihrem Teil dahin wirken muß, daß die individualistische Behandlung des einzelnen Hauses verschwindet und daß als Ziel eine einheitliche künstlerische Behandlung des ganzen Straßen- und Platzraumes in den Vordergrund zu stellen ist. Das einzelne eingebaute Haus hat in der künstlerischen Erscheinung als Einzelindividuum keine Existenzberechtigung mehr oder wenigstens nur in besonderem Falle. Die gesamte Straßenfront eines Baublockes in der architektonischen Behandlung als Einheit aufzufassen und unter Verzicht auf die überflüssige Besonderheit jedes einzelnen Hauses ruhig und harmonisch zu gestalten, ist eine der vornehmsten Aufgaben der ästhetischen Vorschriften (Abb. 60, 61).

Diesen Gesichtspunkten tragen die Verunstaltungsgesetze Rechnung. Nach diesen ist die Genehmigung von Bauten und baulichen Änderungen zu versagen, wenn dadurch Straßen, Plätze, Orts- oder Landschaftsbilder verunstaltet würden.

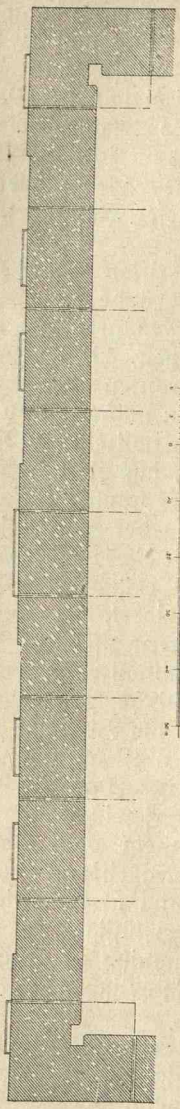
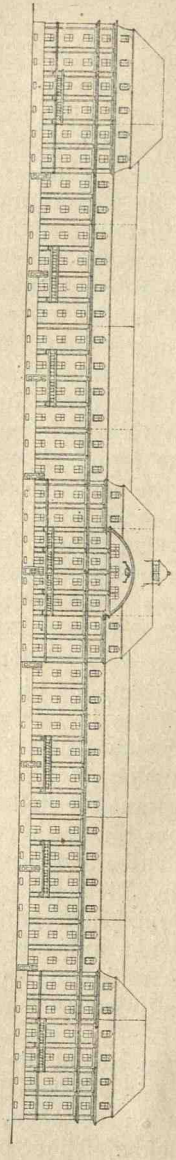


Abb. 60. Baublockfassade mit Betonung des Einzelhauses.



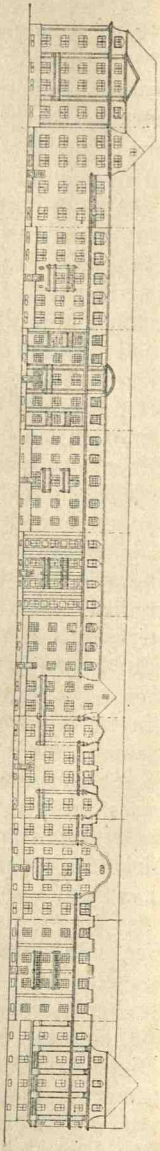


Abb. 61. Baublockfassade in einheitlicher Zusammenfassung des Einzelhauses.

(Verfasser: H. Ehlgötz in Essen.).

Ein baupolizeiliches Eingreifen muß durch die Bauordnung dann gesichert sein, wenn ein Hauseigentümer aus Geiz oder Böswilligkeit sein Gebäude verkommen läßt; die Baupolizei soll den Hausbesitzer zur Ausbesserung des Putzes, der Fenster, des Daches usw., auch zur Erneuerung des Anstrichs anhalten können.

Endlich kommt die Erhaltung des kunstgeschichtlichen Charakters unserer Städte in Frage. Da hierin ein hohes öffentliches Interesse sowohl in idealer als in materieller Hinsicht (Fremdenverkehr) liegt, sind Schutzmaßregeln in den Bauordnungen wohl am Platze. Allerdings sind diese Vorschriften mehr negativer als positiver Art; denn es handelt sich vor allem darum, alte Kunstwerke vor der unmittelbaren Nachbarschaft ganz andersartiger neuer zu bewahren. Neubauten müssen daher eine solche architektonische Ausbildung erhalten, daß dieselben weder das Straßenbild noch die landschaftliche Umgebung beeinträchtigen. Auch auf die Unterhaltung und Abänderung kunstgeschichtlicher Bauten beziehen sich derartige Bestimmungen, mitunter auch auf die Erzielung harmonischer Gesamtwirkung an neuen Plätzen und Straßen. Die hindernde Tätigkeit der Baupolizei bedarf aber auf diesem Gebiete der Ergänzung durch förderndes Wirken von Staat und Gemeinde, indem die Bautätigkeit durch sachgemäßen Rat, unter gewissen Bedingungen auch durch Geldzuschüsse, endlich durch architektonisch vorbildliche Entwürfe unterstützt werden muß. Eine etwas weitergehende Einwirkung auf die ästhetische Ausbildung der Gebäude als die Baupolizei kann der Eigentümer größerer Grundflächen ausüben, indem er bestimmte Vorschriften zur Bedingung des Verkaufes macht. Sowohl Baugesellschaften als Gemeinden haben diesen Weg mit vielem Erfolge beschritten.

Auf ein nicht unwichtiges Mittel der Bauordnung sei noch hingewiesen, das die Straßenarchitektur unter Umständen wesentlich beeinflussen kann: nämlich die Zulassung von Arkaden, Laubengängen, von torartigen Überbauten an Straßenabzweigungen. Selbstverständlich kann von einer allgemeinen Gestaltung derartiger Überbauten keine Rede sein. Es gibt aber manche Fälle, wo sie unbedenklich sind und malerische Wirkungen hervorzurufen vermögen.

II. Bauberatung.

Die Bauberatung leitet ihren Ursprung von zwei Ideenrichtungen ab, die aber schließlich demselben Ziele zustreben. Auf der einen Seite steht der Heimatschutz, der ursprünglich der Erhaltung der alten Baudenkmäler, der Wahrung der malerischen Erscheinung des Orts- und Landschaftsbildes seine Aufmerksamkeit zuwandte und heute mehr einer Erneuerung der Bauweise in Anknüpfung an das Überlieferte zu dienen bestrebt ist; auf der anderen Seite haben wir die Kräfte, die an einer Reform des Wohn- und Siedelungswesens arbeiten. Überwog auf der einen Seite mehr das rein künstlerische oder malerische Moment, auf der anderen das wirtschaftliche und soziale Streben, so ist doch auf beiden Seiten eine Erweiterung und Vertiefung des Ideengehalts unverkennbar. Die Aufklärungs- und Propagandatätigkeit, die von diesen Seiten ausgegangen ist, hat dann nicht nur die Bevölkerung für die neuen Ziele gewonnen, sondern auch in den Verwaltungsorganen des Staates und der Gemeinden Helfer gefunden, die bemüht sind oder bestrebt sein wollen, unmittelbar in die Gestaltung der Bauweise einzugreifen. Auf zwei Wegen sucht die Verwaltung Einfluß zu gewinnen, einerseits durch Aufklärung, andererseits durch Machtspruch und Zwang. Der Beratung dienen die Bauberatungsstellen, die Baupflegeämter, dem Zwange die Gesetze und Statuten gegen Verunstaltung und die Befugnisse der Ortsbehörden und der Baupolizei.

Die Bauberatung ist demnach eine Erscheinung der neueren Zeit. Das gewaltige Aufblühen der deutschen Industrie veranlaßte eine Binnenwanderung vom Lande nach den Städten und den Sitzen der Industrie. Diesem Zusammenströmen großer Menschenmassen konnte sich der örtliche Wohnungsmarkt nicht schnell genug anpassen und so entstanden Wohnungsmangel und Wohnungselend in ihrer schärfsten Form. Das Großkapital war industriell in Anspruch genommen und lehnte es ab, sich dem Wohnungsbau zuzuwenden; auf diese Weise blieb die Wohnungsherstellung einem sich schnell durch ungeeignete Elemente vergrößernden Bauunternehmertum überlassen. Dessen Interesse lag beinahe ausschließlich an der schnellen Ausnutzung der günstigen Konjunktur, an der Kapitalisierung der neu entstandenen hohen Bodenwerte. Ein schnelles Bauen begann.

Der Architekt wurde vielfach ausgeschaltet; denn an der technisch, gesundheitlich und wirtschaftlich einwandfreien Beschaffenheit der Bauten hatten solche Bauherren kein Interesse; dem Geschmack des Publikums bei der Außengestaltung Rechnung zu tragen, war nicht erforderlich, da die aus den kleinen Städten und vom Lande hereinströmenden zukünftigen Bewohner keine Ansprüche in dieser Beziehung stellten. Wie das Schöne in ihrer heimatlichen Bauweise unbewußt als selbstverständlich hingenommen wurde, so hatte man für das Dürftige, Enge und Ungesunde der neuen Wohnungen und das in Formen, Verhältnissen und Baustoffen Unschöne der Häuser kein Gefühl. Die hohen Mietskasernen mit den großen Fenstern, den Flurabschlüssen usw. gefielen durch die Neuartigkeit so, daß man gar nicht merkte, in was für unschönen und ungesunden Hauskästen man wohnte. Des Äußeren der Häuser nahmen sich nun bald wieder Architekten an, aber sie schossen mit ihrem Streben nach Schmuck gewaltig über das Ziel hinaus und schufen an Stelle der einfachen und dürftigen Gebäude überladene Prachtmiethäuser. Die Masse des Publikums ließ sich auch diesen Geschmack aufdrängen, denn das Gefühl für das Schöne erstarb in dem Wohnungselend, das in diesen Massenmiethäusern mit seinen überfüllten Wohnungen herrschte. Brach sich auch in der Ausgestaltung der Frontfassaden allmählich eine höhere künstlerische Auffassung Bahn, die rücksichtslose Ausnützung des Grund und Bodens ging dafür, getrieben von der Bodenspekulation, um so unentwegter voran. Ohne Rücksicht auf Leben und Gesundheit der Mieter werden immer häufiger Seitenflügel und Hintergebäude gebaut und Licht- und Luftzutritt zu den Wohnungen über das unentbehrlichste hinaus beschnitten. Dazu kam dann die durch die technisch-industrielle Entwicklung bedingte Überschwemmung mit neuen Surrogatbaustoffen, die unter solchen Umständen besonders gefährlich wirken mußte.

Die Folgen schlechten unwirtschaftlichen Bauens sind eine Vergeudung von Privatkapital einerseits und von sittlichen Werten und Nationalvermögen andererseits. Zu den Mitteln, mit denen man diese Schäden heilen will, gehört auch die Bauberatung. Was die Bauberatungsstellen im wesentlichen zu leisten haben, darüber wird man nach Vorstehendem kaum uneinig sein. Die Bauberatungsstellen wollen die auf die Verbesserung der Ansiedelungsverhältnisse gerichteten Bestrebungen unter-

stützen und zur Pflege einer gesunden, wirtschaftlichen und zugleich schönen Bauweise in Anlehnung an die bewährten Formen ländlicher und bürgerlicher Baukunst anregend, belehrend und, wo nötig, helfend eingreifen. Zu diesem Zwecke befassen sie sich insbesondere mit der Begutachtung und Verbesserung der von Behörden oder Privaten eingereichten Bau- und Bebauungspläne. Neben dieser unmittelbaren und teilweise Hand in Hand mit ihr geht die mittelbare Tätigkeit, die Bauhandwerker durch Abhalten von Fortbildungskursen, Vorträgen, Ausstellungen und Sprechtagen im Sinne der modernen Baukunst erziehlich zu beeinflussen. Es sei hier auf einige der Bestimmungen in den Satzungen verschiedener Bauberatungsstellen hingewiesen.

Württemberg kann den Ruhm beanspruchen, die älteste Bauberatungsstelle im Deutschen Reiche zu besitzen. Die der Zentralstelle für Gewerbe und Handel unterstellte Beratungsstelle für das Baugewerbe trat schon 1905 in Tätigkeit. Ihre Aufgabe besteht darin, sämtlichen Trägern des Baugewerks sowie den Behörden mit sachgemäßem Rat an die Hand zu gehen. Private werden nicht beraten und es wird vermieden, selbständig technische Arbeiten auszuführen. Die Beratung erfolgt mündlich, schriftlich, aber auch zeichnerisch durch Skizzen, Gutachten und Ratschläge. Auch werden Angebote, Abrechnungen und Kostenanschläge geprüft; Gewerbetreibende können unter Aufsicht daselbst Skizzen, Pläne und Kostenanschläge anfertigen. Angegliedert sind eine Modellierwerkstätte sowie eine reiche Vorlagensammlung. Diese Bauberatungsstelle hält sich mit allen Neuheiten technischer Art auf dem Laufenden; in Sachen des Heimatschutzes und der Denkmalpflege wird eine Zeitung „Volkstümliche Kunst in Schwaben" herausgegeben, der Praxis dient die Zeitung „Für Bauplatz und Werkstatt". Man veranstaltet Wanderausstellungen und Bauhandwerkerkurse, sowie Wettbewerbe für Bauhandwerker. Die Satzung der Bauberatungsstelle des Ausschusses für das Bauwesen in Stadt und Land des Architekten-Vereins zu Berlin, besagt beispielsweise u. a.: „Ferner gehört zur Tätigkeit der Bauberatungsstelle die Abhaltung sogenannter Meisterkurse, Unterrichtskurse für Baugewerbetreibende und ihre Hilfskräfte zur Einführung in die Grundlagen guten sachlichen Bauens." Nach den Angaben der Bauberatungsstelle des Bundes für Heimatschutz im Regierungsbezirk Erfurt soll deren Aufgabe im wesentlichen die Über-

arbeitung und Umarbeitung von Entwürfen von Bauunternehmern oder Handwerkern in kleinen Städten umfassen. Diese Bauberatungsstelle ist an die örtliche Baugewerkschule angegliedert und daher in der Lage, besonders ersprießlich zu wirken. Die Handwerkskammer in Düsseldorf hat zur Pflege des Baugewerbes eine Bauberatungsstelle für Handwerker gegründet. Die von ihr abgehaltenen Sprechtage werden von den Handwerkern stark in Anspruch genommen. Aus diesen Bestimmungen ergibt sich, welchen hohen Wert man der Beeinflussung des Bauhandwerks beimißt. Andererseits wird jede Bauberatungsstelle, da sie selbst die Neuanfertigung von Bauzeichnungen fast nie übernehmen darf, in allen Fällen, in denen es sich um größere, kostspielige Bauaufgaben und um leistungsfähige Bauherren handelt, ein Eingreifen ablehnen und die Zuziehung eines tüchtigen Architekten anraten.

Besonders schwierig ist es, in der Großstadt die richtigen Maßnahmen zu treffen, um deren harmonische bauliche Entwicklung zu fördern und die Stadt vor Entstellungen zu schützen. Die Grundsätze, die sich unter dem Begriff des Heimatschutzes gebildet haben, versagen hier vielfach, weil sie an historische Vorbilder anzuknüpfen suchen in Fragen, für die es keine historische Entwicklung, sondern nur ein Erfüllen neuer Forderungen gibt. Es gilt deshalb das Problem „Großstadt und Heimatschutz" zu erfassen und auszubauen. Vorbildlich in dieser Hinsicht ist das Vorgehen in Hamburg durch das Baupflegegesetz vom Jahre 1912. Als besonderes Arbeitsgebiet ist einer Kommission, der sog. „Fassaden-Kommission", die Sorge für die künstlerische Ausgestaltung der Neubauten übertragen. Diese Sorge umfaßt die gesamte Bautätigkeit privater und staatlicher Natur in ganz Hamburg. Die Kommission kann Einspruch erheben gegen die Bauabsichten, in denen eine Verunstaltung oder eine Beeinträchtigung eines Straßen-, Orts- oder Landschaftsbildes zu befürchten ist. Verlangt die Kommission dabei Maßnahmen, die den Bauherrn in dem ihm gesetzmäßig zustehenden Rechte für die Ausnützung eines Grundstücks bezüglich Grundfläche und Höhe beeinträchtigen, so kann sie eine entsprechende Entschädigung beantragen, welche, falls keine Einigung über ihre Höhe erzielt wird, von einer amtlichen Schätzungskommission zu bestimmen ist. Die Kommission besitzt ein einem befähigten Architekten unterstelltes Büro, in welchem alle Eingänge vorbearbeitet

werden. Die Baupflegetätigkeit erfolgt dabei nach folgenden Gesichtspunkten: Streben nach zweckmäßiger Massenverteilung der Neubauten, folgerichtige Dachausbildung, Vereinheitlichung von Dachausbildungen, Übergänge zwischen verschiedenen Gebäuden, solide Materialbehandlung. Das Ziel, dem unbestimmten Gesamtbilde, welches die moderne Großstadt zur Zeit hat, wieder einen bestimmten Charakter zu erobern, wird dabei dadurch geweckt, daß die gesamte Architektenschaft anknüpfend an einen für die Gegend charakteristischen Baustoff einen Materialstil entwickelt, welcher zu einer für die mannigfaltigen neuen Bedürfnisse der Großstadt geeigneten Alltagssprache wird.

Damit werden sich allgemein die Gesichtspunkte zusammenfassen lassen, nach denen die Bauberatungsstellen ihre Aufgaben zu lösen haben: eine gute und sparsame Ausnützung des Baugrundstückes, eine gesunde Lage des Hauses im Grundstück und der Wohnräume im Hause, eine hygienisch und technisch einwandfreie Bauausführung unter Aufwendung der geringsten Kosten. Dabei muß sowohl bei der inneren wie bei der äußeren Ausgestaltung der Gebäude stets versucht werden, die bewährten Formen alter und neuer heimischer Bauweise mit Wünschen und Bedürfnissen der Bauherren und den Forderungen der modernen Hygiene und Technik in Einklang zu bringen und ohne Mehraufwendungen schöne, ansprechende, in das Ortsbild harmonisch sich einfügende Bauwerke zu schaffen.

Abb. 62. Bauberatung: Entwurf einer Kirche.
(Bauberatungsstelle des Rheinischen Vereins für Kleinwohnungswesen in Düsseldorf.)

Zwei Beispiele im Bilde aus der Bauberatungsstelle des Rheinischen Vereins für Kleinwohnungswesen in Düsseldorf sollen des Näheren die Tätigkeit der Bauberatung veranschaulichen.

Von einem Unternehmer war als Unterlage für die Verhandlungen mit der Aufsichtsbehörde der erste Plan (siehe Abb. 62) zu der Dorfkirche aufgestellt worden. Die gotische

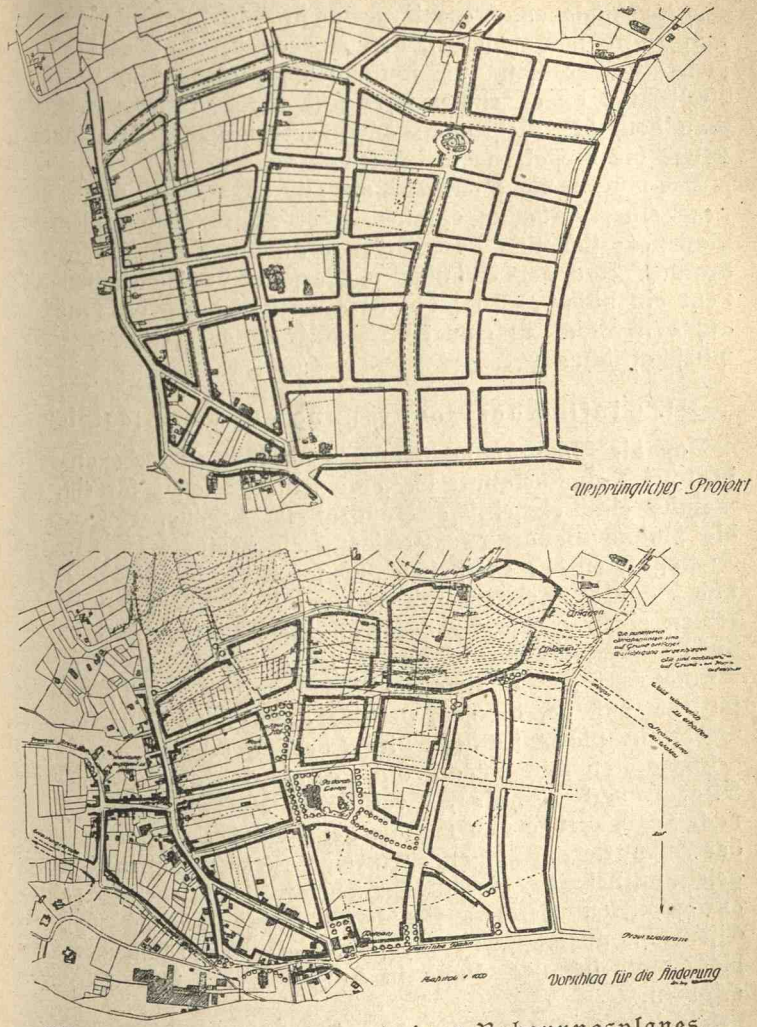


Abb. 63. Bauberatung: Entwurf eines Bebauungsplanes.
(Bauberatungsstelle des Rheinischen Vereins für Kleinwohnungswesen in Düsseldorf.)

Architektur ist in Anbetracht der geringen Abmessungen viel zu kleinlich. Der Turm sieht aus, „als ob man wollte und nicht kann". Die Aufsichtsbehörde veranlaßt die Bauberatung zu

Gegenvorschlägen. Da mit geringen Mitteln gerechnet werden muß, wird vorgeschlagen, den Ausbau des Turmes der Nachwelt zu überlassen und ihn vorläufig abzudecken, jedoch die Architektur etwas einheitlicher und derber zu entwickeln. Da man doch die Mehrkosten aufzubringen hofft, wird in einer Skizze die Gestaltung des Turmes angegeben.

Das vorstehende Bild (Abb. 63) gibt ein Beispiel für die Änderung eines Bebauungsplanes. Der ursprüngliche Bebauungsplan paßt sich nicht dem Gelände an, die Baublöcke sind quadratisch. Nach dem Abänderungsvorschlag der Bauberatung entsteht ein hübscher Ort; die Straßen passen sich der Örtlichkeit an, den Blocks ist eine gestreckte Form gegeben, was baulich wirtschaftlicher ist.

III. Einfluß der Bauordnung auf den Stadtplan.

Daß die Bauordnung grundlegend für den Bebauungsplan ist, dürfte eine bekannte Tatsache sein. Solange für eine Gemeinde eine einheitliche Bauordnung bestand, entsprach ihr die übliche Bauart der Häuser; diese bedingte die normalen Abmessungen der Baustellen und somit der Baublöcke. Häuser und Baublöcke zeigten trotz mancher Verschiedenheiten im einzelnen eine typische Grundform. Nach Einführung der abgestuften Bauordnung entspricht jeder Staffel eine besondere Grundform. Je mannigfaltiger die Bauordnung, um so mannigfaltiger muß sich hiernach der Bebauungsplan gestalten. Der Bebauungsplan wird der Spiegel der Bauordnung sein müssen.

Betrachten wir zunächst die Fabrikviertel. Hier sind die Straßen nach Richtung, Breite und Ausstattung, die Blöcke nach Lage, Größe und Gestalt den besonderen Anforderungen der Industrie anzupassen. Einzelne Straßen müssen Anschlußgeleise aufnehmen, einzelne Blöcke von Industriegeleisen passend durchschnitten werden; für jedes Fabrikgrundstück muß ein Eisenbahnanschluß erreichbar sein. Die Ausweisung der Baublöcke muß demnach Hand in Hand mit den Baubedürfnissen erfolgen.

Wenden wir den Blick den Hauptverkehrsstraßen zu. An solchen Straßen ist für Landhäuser, Einfamilienhäuser und sonstige Kleinhäuser nicht der geeignete Platz. Denn die Opfer an Straßenaufwendungen erfordern eine höhere Ausnutzung des Baugrundes und durch den Verkehr wird die Hauptverkehrs-

straße zugleich Hauptgeschäftsstraße. Es tritt also eine Rückwirkung des Bebauungsplanes auf die Bauordnung ein, und die Blöcke an den Hauptverkehrsstraßen müssen die Erstellung von Geschäftshäusern begünstigen.

Für Nebenverkehrsstraßen gilt in gemildertem Maße dasselbe. Hier wird eine geringere Ausnutzung des Bauplatzes zulässig sein. Außer Geschäftshäusern werden mittelgroße Gebäude mit Mittel- und Kleinwohnungen, unter Umständen auch Vorgärten in Aussicht zu nehmen sein. Die Baublöcke an solchen Straßen sind demnach diesen in der Staffelung der Bauordnung geltend gemachten Gesichtspunkten anzupassen.

Zwischen den Verkehrsstraßen, von diesen umrahmt, verbleiben Geländeflächen, die für das eigentliche städtische Wohnen bestimmt sind. Hier in den Wohnvierteln tritt die Bauklasseneinteilung in ihr Recht: die Abstufung der Baubeschränkungen nach dem Wohnungsbedürfnisse der verschiedenen Bevölkerungsschichten. Es liegt auf der Hand, daß Blöcke und Straßen in verschiedener Art zu gestalten sind, je nachdem z. B. Vorgärten verlangt werden oder nicht, je nachdem $^2/_3$ des Grundstückes überbaut werden dürfen oder nur $^1/_3$, je nachdem offene oder geschlossene Bauweise, je nach der Zahl der Geschosse und der zulässigen Gebäudehöhe, nach dem Bestehen einer rückwärtigen Baulinie, nach der Bestimmung der Bauten für herrschaftliche Landhäuser mit großen Gärten, für Mittelstands- oder Kleinwohnungen.

Wie beim Hause Grundriß und Aufriß unzertrennbar sind, so ist die Bauordnung der Spiegel des Bebauungsplanes zu nennen: sie ordnet baupolizeilich den vertikalen Aufbau des Bebauungsplanes.

Vom Standpunkte des Gesetzgebers entsteht die Frage, was der Inhalt des Bebauungsplanes sein soll. Die badische Gesetzgebung macht nur die Festsetzung der Straßen- und Baufluchtlinien zum Gegenstande des Bebauungsplanes. Auf anderem Boden steht z. B. das Sächsische allgemeine Baugesetz; danach werden im Bebauungsplan nicht nur die Fluchtlinien geordnet, sondern auch die Bauweise, der Abstand der Gebäude von den Straßenfluchtlinien und von den Nachbargrenzen, die Gebäudehöhe, die Zulässigkeit gewerblicher Anlagen sowie der Umfang der zulässigen Bebauung des Hinterlandes. Auch die Berichtigung von Wasserläufen, die Entwässerung des Plan-

gebietes sowie Unter- oder Überführungen von Straßen müssen sich aus den Bebauungsplänen ergeben. Es kann nicht verkannt werden, daß im sächsischen Recht unmittelbar eng zusammengehörendes zur einheitlichen Rechtsquelle zusammengezogen ist, während diese eng ineinander greifenden Verhältnisse im badischen Recht in den abstrakten Bebauungsplan und in Baupolizeiverordnungen künstlich auseinandergerissen sind.

D. Bebauungspläne.

I. Grundsätze für die Aufstellung.

Bebauungspläne dienen der Regelung von Stadterweiterungen und Verbesserung bestehender Stadtanlagen. Unter Bebauungsplan versteht man einen zeichnerisch dargestellten Gesamtplan, welcher einerseits die als notwendig erkannten Verbesserungen und Ergänzungen der bestehenden Stadt, andererseits das beabsichtigte Straßennetz für die Erweiterung der Stadt darstellt, zugleich aber bestimmte Vorsorge trifft für die Befriedigung aller gegenwärtigen und zukünftigen Bau- und Verkehrsbedürfnisse. Unter dem geplanten Straßennetz hat man nicht etwa bloß ein Linienschema zur Aufteilung des Stadtgeländes zu verstehen, sondern eine in horizontaler und vertikaler Projektion bearbeitete, nach praktischen und künstlerischen Gesichtspunkten entworfene Darstellung der Zukunftsstraßen, Zukunftsplätze und Baublöcke, ferner der Straßen- und Platzbepflanzungen, der öffentlichen Gärten und Promenaden.

Bevor man an die Erweiterung der Stadt, an die Erschließung neuen Baugeländes herantritt, wird man sich die Frage vorzulegen haben, für wen sollen Wohnungen geschaffen werden, für den Arbeiter oder den wohlhabenden Mann, für den Beamten oder Gewerbetreibenden; denn das Wohnbedürfnis, die Größe der Wohnung und damit die Anlage des Hauses, der Höfe usw. sind eben verschieden je nach der Lebenslage. Ebenso wichtig ist es, die Beschäftigungsarten der Bevölkerung festzustellen, welche davon auf Hausgewerbe, welche auf Fabrik- und Speicherbetriebe entfallen; denn letztere erfordern größere, am besten zusammenhängende Bauflächen in der Nähe der Eisenbahnen und Wasserläufe, erstere immerhin größere Hof-

räume und auch Hintergebäude für Stallungen, Werkstätten und Lagerräume. Bevor die Straßen festgelegt werden, muß man sich also über die Größe und Form des Baublockes klar sein. Die Aufteilung des Bodens, die Gestaltung der Baublöcke ist das Grundlegende im Städtebau; die Einteilung der Straßen, der Ausbau des Straßennetzes das erst daraus folgende. Weiter sind die voraussichtlichen Verkehrsansprüche der Fuhrwerke und der Fußgänger zu ermitteln zur Verbindung der Vororte, des Landes mit der Stadt und der einzelnen Stadtteile unter sich, der Fabriken mit den Wohnungen.

Der Umfang des Stadtbauplanes ist einesteils gegeben durch die Örtlichkeit, z. B. durch Flußufer, Berglehnen, Gemeindegrenzen; er ist aber anderenteils innerhalb der örtlichen Begrenzung abhängig von dem Bedarf an Bauplätzen in naher Zukunft. Der Bedarf der Bauplätze richtet sich nach der zu erwartenden Vermehrung der Bevölkerung und der anzustrebenden Wohnungsdichtigkeit. Eine Bevölkerung von 500 pro ha ist als sehr dichte, eine solche von 250 als mittlere, eine solche von 100 als weiträumige zu bezeichnen. Gesundheitlich ist die Weiträumigkeit der Bebauung mit allen Mitteln so weit anzustreben, als die wirtschaftlichen Verhältnisse es gestatten. Kennt man die durchschnittliche Jahreszunahme einer Stadt etwa in den letzten Jahren als Prozentsatz (p) der jeweiligen Einwohnerzahl und glaubt den gleichen Grad des Anwachsens auch in den nächsten (n) Jahren erwarten zu dürfen, so berechnet sich die Bevölkerungszahl Zn aus der jetzigen Bevölkerungszahl Z nach der Formel

$$Zn = Z\left(1 + \frac{p}{100}\right)^n$$

Die so gefundene Volksziffer, dividiert durch die Bewohnerzahl pro Hektar, welche man glaubt anstreben zu können, gibt den Umfang des aufzustellenden Bebauungsplanes. In Anbetracht der heutigen auf weiträumiges Wohnen gerichteten Bestrebungen kann für Orte über 20000 Einwohner eine Besiedelungsdichte von 200 Einwohnern pro ha, für Orte unter 20000 Einwohnern eine solche von 150 in den zu erschließenden Gebieten angesetzt und hiernach die Größe des in den Bebauungsplan aufzunehmenden Gebietes ermittelt werden. Es ist jedoch noch zu beachten, daß, falls größere, nicht mit Wohngebäuden bebaubare Flächen, wie Bahngelände, Fabrikgelände, Grünflächen, in das Erweiterungsgebiet fallen, diese noch der wie

vor ermittelten Größe der Wohnfläche hinzuzurechnen sind, um den Gesamtumfang des Bebauungsplanes zu erhalten. Bei der Mannheimer Stadterweiterung wird auf 200 Einwohner pro ha gerechnet, und zwar 7 Prozent für reiche, 10 Prozent für wohlhabende Einwohner, 10 Prozent für den besseren Mittelstand und 73 Prozent für den Rest der weniger als 3000 Mk. (vor dem Kriege) einnehmenden Bevölkerung. Diese großen Zahlen geben in der Hauptsache das sogenannte Anhäufungsverhältnis wieder. Sie bedürfen für ihre Verwendung im Bebauungsplane der Kontrolle durch die Ermittlung der Straßenquoten und der nötigen Freiflächen und Pflanzungen. Danach entfallen auf 100 ha Stadtgelände etwa 35 ha auf Verkehrswege und Plätze, 10—20 ha auf Pflanzungen und 45—55 ha auf Baublöcke. Diese Ziffern werden dann weiter gegliedert und den unmittelbaren Forderungen des Wohnungswesens derart angepaßt, daß die Straßenquoten bei fünfstöckigen Miethäusern etwa 40 Prozent, bei mehrstöckigen Bürgerhäusern 35—30 Prozent, bei kleinen Häusern und Einfamilienhäusern 25 Prozent und in offen bebauten, völlig verkehrslosen Gebieten 20—15 Prozent des Baugeländes betragen.

Aus den Angaben über die sozialen Bevölkerungsschichten ergibt sich, daß die kleine Wohnung, sei es im Einfamilienhause, sei es im Mehrfamilienhause, die sich in Reihen aneinander setzende oder in Stockwerken übereinander türmende bauliche Einheit des die Wohnsiedelungen unserer Zeit bildenden Baublockes ist. Reichlich $^3/_4$ bis $^4/_5$ sämtlicher Wohnungen sind Kleinwohnungen, und von dem letzten $^1/_4$ bzw. $^1/_5$ auch nur höchstens $^1/_3$ größere Wohnungen. Davon ist bei der Wohnungsherstellung auszugehen und demgemäß der Stadtbauplan zu entwerfen.

Es ist ein allgemein anerkannter Grundsatz, daß die Stätten, wo die Menschen arbeiten und wohnen, nicht wie Kraut und Rüben durcheinander gebaut werden dürfen. Man scheidet daher Industriegelände, Geschäftsviertel und Wohnviertel aus.

Die Lage der Industrieviertel ist bestimmt einerseits durch die Bahnlinien und Kanäle, andererseits durch die landschaftliche Gestaltung des Stadterweiterungsgebietes. Die Forderung, daß die Industrieanlagen möglichst in den Norden oder Süden der Stadt gelegt werden, damit sie nicht in die herrschende

Windrichtung zu liegen kommen, läßt sich wohl selten ganz durchführen. Übrigens wird die Frage der Luftverschlechterung durch die Fabriken infolge der zunehmenden Elektrisierung der Betriebe in der Zukunftsstadt nicht von der schlimmen Bedeutung sein wie bisher.

Neben dem Fabrikviertel sind dann in der Hauptsache noch Geschäfts- und Wohnviertel festzulegen. Den Übergang zu dem reinen Wohnviertel bilden die sogenannten Geschäftsviertel, meist gemischte Wohn- und Geschäftsviertel, die einer naturgemäßen Fortsetzung bedürfen in Geschäftsstraßen auch durch die Wohnviertel hindurch; denn gewisse Lebensbedürfnisse müssen auch hier befriedigt werden. Wenn nicht, was ja nur zum geringsten Teil der Fall sein wird, das ganze Haus geschäftlichen Zwecken dient, werden Geschäfte nur im Erdgeschoß untergebracht sein, in den übrigen Stockwerken aber Wohnungen.

Die Geschäftsviertel werden also neben den Ladengeschäften kleingewerbliche Anlagen, soweit sie nicht unter § 16 der Reichsgewerbeordnung fallen, also Schreinereien, Schlossereien usw. aufzunehmen haben. Dabei wird man zu unterscheiden haben zwischen solchen Vierteln, die im Hofraum Lagerräume, Werkstätten, Stallungen usw. erfordern und solchen, die die geschäftlichen Anlagen nur im Vorderhaus unterbringen, so daß der Hofraum vollständig frei gehalten und mit einem Hausgarten ausgestaltet werden kann.

Die Geschäftsviertel werden sich möglichst an das bereits bebaute Gelände anschließen oder aber sie werden in den Mittelpunkt des neuen Stadtteils zu legen sein. Für die Beurteilung der Größe der vorstehenden Flächen ist die Erfahrung wichtig, daß Hand in Hand mit dem zunehmenden Wachstum der Großstadt die Citybildung geht. Das Innere der Stadt bildet sich mehr und mehr zum Geschäftsviertel aus. Je weiter der Umkreis der Stadt bebaut wird, desto mehr strömt der Verkehr in dem alten Stadtkerne zusammen, desto teurer wird der Grund und Boden im Zentrum. Diese Entwicklung zwingt naturgemäß zu einer Ausnützung des Grund und Bodens zu höher rentierenden Zwecken, zu Geschäfts- und Handelszwecken und stößt mehr und mehr die Wohnungen in das Außengelände ab. Dazu kommt der wiedererwachte Zug des Städters nach der Natur und die erstarkende Sehnsucht nach einer Wohnung mit Garten. Diese Erwägungen sind maßgebend für die Be-

urteilung der Größe der dritten Art der Siedelungsform, der Wohnviertel.

Der Eigenart der Anlagen entsprechend kann man die Wohnviertel einteilen in Miethausviertel für Mehrfamilienhäuser und in Einfamilienhausanlagen. Diese wiederum werden zu scheiden sein in Kleinwohnungsanlagen und Landhaussiedelungen. Bei der Aufteilung des Geländes wird man zu berücksichtigen haben, daß etwa $^4/_5$ aller Stadtbewohner in zwei- bis dreiräumigen Wohnungen leben, und daß von dem Rest wiederum $^2/_3$ höchstens vier oder fünf Zimmer benötigen. Bezüglich der Lage der Wohnungen ist wichtig, daß sie bequeme Verbindungen zu den Arbeitsstätten erhalten. Selbstverständlich spielen bei der Wahl des Baugeländes für die Wohnviertel, insbesondere für die Kleinwohnungen, die Bodengestaltung, der Grundwasserstand und der Bodenwert eine wichtige Rolle. Die Lage des Kleinwohnungsgebietes ist nicht gleichgültig und namentlich in Städten mit Großbetrieben in Fabrikvierteln wird zu beachten sein, daß in deren Nähe ein Kleinwohnungsviertel von 1 ha auf je 0,75 ha der Fabrikviertel zur Verfügung gehalten wird. Dabei ist aber nicht zu empfehlen, den Verkehr der Arbeiter zu der Arbeitsstätte durch ein Wohngebiet zu lenken, deren Bewohner durch ihre Lebenshaltung und ihre Berufsverhältnisse auf einer anderen sozialen Stufe stehen. Mißgriffe hierin führen unmittelbar zur Verschärfung sozialer Gegensätze und zu dauernder Unzufriedenheit der Bevölkerung, trotz der gegenteiligen Theorien mancher Sozialpolitiker.

Wenn man sich klar ist über die Verteilung der Arbeits- und Wohnstätten über das Stadterweiterungsgebiet, ist das Verkehrsnetz zu bilden. Vor allem ist der Führung der Bahnlinien in dem Stadtplan die größte Aufmerksamkeit zu widmen. Grundsätzlich wird man bestrebt sein müssen, dem langgestreckten Bahnhof die radiale Lage und nicht die Ringformlage zu geben, weil dadurch, wie der Stadtplan von Berlin beweist und wie andere Stadtpläne zeigen, der Verkehr zwischen den Stadtvierteln ungünstig beeinträchtigt wird.

Es ist zweckmäßig, für sich Fernbahnen, Güterbahnen, Nahverkehr und Ortsverkehr im Anschluß an die bestehenden Einrichtungen zu entwerfen und diese Verkehrslinien zu charakteristischen Knotenpunkten in dem Bebauungsplan zusammenzuführen, weil schon bei der Anlage der Trassierung ihre Über-

schneidung zu berücksichtigen ist. Diese Knotenpunkte müssen die Hauptverkehrsstraßen tangieren.

Die Güterbahn sucht den Anschluß an den Wasserweg und berührt im ringförmigen Verlaufe alle Stadtteile, wo die Annahme und Aufgabe für alle Güter auf dem kürzesten Wege aus jedem Stadtteile möglich ist. Hier sind auch die Plätze, wo die Markthallen einzurichten sind. Die Straßenbahn verläßt den Fahrdamm der Straße möglichst bald, geht zum eigenen Bahnkörper über, um an der nächstmöglichen Stelle die Straße ganz zu verlassen und jede Niveaukreuzung zu meiden. Diese Linien wird man mit langgestreckten Baublocks begleiten, damit die Kreuzungsstellen auf ein Minimum herabgedrückt werden.

Die Richtung der Straßen bestimmt sich vor allem aus den Verkehrsbeziehungen. Die Verkehrsstraßen sind in schlanker Linienführung breit anzulegen, obgleich man sich vor jeder Übertreibung im Breitenmaß hüten muß. Das nächste ist, daß man alle vorhandenen Straßen auf ihre Bedeutung ansieht, daß man sie in das Verkehrsnetz hineinzieht, daß man sie, wo notwendig, verbreitert, daß man sich erst klar macht die Verbindungen zwischen der alten Stadt und den einzelnen Dörfern, sowie den inneren Verkehr von und zu Eisenbahnen, Wasserstraßen und Kanälen. Solche Verkehrsstraßen müssen natürlich den höchsten Ansprüchen genügen, die kann man nicht breit genug machen und nicht gut genug ausbauen, und das wird eine Hauptaufgabe des Bebauungsplanes sein, derartige Straßen vorzusehen. In dieser Hinsicht ist bisher meist nicht genug geschehen, wenn man die Ansprüche berücksichtigt, die der Verkehr heute stellt — der Automobilverkehr macht andere Ansprüche als der Wagenverkehr. Solche schnellfahrenden Wagen brauchen gerade, lange und breite Straßenzüge. An solchen großen Verkehrsstraßen werden sich natürlich Geschäfte, Schauläden, Gasthöfe, Vergnügungs- und Erholungsstätten ansiedeln, und derartige Bauanlagen können zu den Kosten einer solchen Straße beitragen. Ebenso wie mit den Radialstraßen, die notwendig sind bei Städten, die sich von einem Mittelpunkt aus entwickeln, verhält es sich mit den Hauptstraßen der Städte, die nach dem Parallelsystem angelegt sind. Von geringerer Bedeutung sind die seit langer Zeit vielfach überschätzten Ringstraßen; diese haben nicht den Wert wie die großen Radialstraßen. Man wird ja bei einer großen Erweiterung immer Ringstraßen gebrauchen,

aber man wird sie nicht in demselben Ausbau gebrauchen, wie die großen Radialstraßen nach außen hin. Eine Bedeutung haben die Ringstraßen nur da gewonnen, wo alte Stadtmauern beibehalten und in Grünanlagen verwandelt worden sind, wo Gelegenheit gegeben ist zu einer besonderen vornehmen Bebauung wie in Frankfurt a. M. Von größerer Bedeutung sind aber wieder die Diagonalstraßen, um allzu große Umwege für den Verkehr zu vermeiden.

Wo eine Verkehrsverbindung zwischen zwei Punkten im Stadtplan als notwendig erkannt wird, ist die gerade Verbindungslinie beider Punkte die nächstliegende Lösung der Aufgabe. Die Forderung, daß die Straße gut benutzbar sei, also keine ungünstigen Steigungs- bzw. Gefällverhältnisse aufweise und die weitere Forderung, daß ihre Anlage nicht nur unter Anwendung unverhältnismäßig hoher Kosten — für umfangreiche Auffüllungen und Abtragungen oder für Ankauf und Beseitigung von vorhandenen Bauwerken — möglich sei; eine die Durchführung der Anlage erleichternde Berücksichtigung der Besitzgrenzen können Abweichungen von dieser nächstliegenden Lösung, können eine gebrochene oder gekrümmte Straßenlinie im Gefolge haben. In der unbegrenzten Fülle verschiedener Lösungen dieser einen, ständig wiederkehrenden Aufgabe ist die Kunst des Städtebaues begründet. Straßenzüge ohne innere Notwendigkeit gekrümmt zu führen, muß zur Willkür, zu langweiliger Wiederholung führen, genau so wie die gewaltsame Geradeführung.

Bezüglich der Neigung ist zu beachten, daß bei den Verkehrsstraßen ein Wechsel der Gefällsrichtung unvorteilhaft ist, wiewohl vom ästhetischen Standpunkt aus eine muldenförmige Form in der Höhenlage der Straße außerordentlich reizvoll sein kann.

Die Hauptverkehrsstraßen bilden Hauptverkehrsknotenpunkte, wo natürlich Plätze anzulegen sind: Verkehrsplätze oder Marktplätze, auch Schmuckplätze. Auch anderweite Verkehrsplätze sind notwendig an den Kreuzungen der Hauptverkehrsstraßen, um größere Ausdehnung des Verkehrs zu ermöglichen. Vorsichtig muß man allerdings dabei sein, daß man nicht zu engräumigen — gegen großräumige ist nichts einzuwenden — Sternplätzen kommt, die den Verkehr auf einem Punkt sammeln. Es kommt vielmehr darauf an, daß der Verkehr verteilt, nicht zusammengeführt wird.

Zwischen den Hauptverkehrsstraßen sind die Wohnviertel, Landhausviertel und Kleinwohnungsviertel anzulegen. Zur Aufschließung sind hier ausgesprochene Wohnstraßen zu planen, die je nach dem Wohncharakter eine bessere oder einfachere Ausgestaltung zu erfahren haben. Die Wohnstraßen sind möglichst schmal anzulegen; hierfür sprechen hauptsächlich wirtschaftliche Gründe, weil der Bauboden um so teurer wird, je mehr Bauland ihm durch Abgabe an das Straßennetz entzogen wird, auch weil der Wohnhausbau nicht durch unnötig hohe Straßenkosten belastet werden darf. Die Wohnstraßen müssen so liegen, daß sie den Verkehr nicht anziehen; sie dürfen also nicht auf lange Strecken durchgehen.

Bei den Wohnstraßen können Himmelsrichtung und Grundstücksgrenzen weitgehendere Berücksichtigung finden, als dies bei den Verkehrsstraßen möglich ist. Eine Straße, die nahezu von Nord nach Süd verläuft, gestattet die Anlage von Häusern, deren nach der Straßen- und Gartenseite gerichtete Fenster die Morgen- und Abendsonne bestrahlt. Eine Straße von Ost nach West ergibt dagegen Häuser, bei denen entweder die Straßen- oder Gartenseite dem sonnenlosen Norden bzw. der lästigen Mittagssonne zugewendet ist. Bei Einzelhäusern ist dies weniger von Belang, wenn der Bauherr Stellung und Grundriß seines Hauses daraufhin einzurichten weiß. Für Gruppenhäuser ist aber eine solche Straßenrichtung bei vernünftiger Wohnweise einer Bodenwertverminderung gleich zu achten. Die Entscheidung über die Wahl der Bauweise, ob Gruppen- oder Einzelhaus, ist hiernach abhängig von der Wahl der Straßenrichtung, und umgekehrt ist, wo die Bauweise bereits feststeht, die Wahl der zweckmäßigsten Straßenrichtung nicht mehr freigestellt.

Bei den Wohnstraßen ist die Höhe der Gebäude schließlich noch von Einfluß auf ihre Breite; die Vergrößerung des Gebäudeabstandes wird aber nicht durch Vermehrung des eigentlichen Straßenkörpers erzielt, sondern durch Anlage von Vorgärten. Bei ihrer Anlage ist auf die Art der angrenzenden Häuser (Ein-, Zweifamilienhäuser, Miethäuser mit kleinen oder großen Wohnungen), auf die Bauweise, auf die Bauviertel Rücksicht zu nehmen. Bei Gebäuden mit geringer Stockzahl kann man mit einer Tiefe der Vorgärten von 3 m auskommen; bei mehrgeschossigen Häusern ist eine Vergrößerung der Tiefe auf mindestens 5 m erforderlich. In Wohnvierteln mit großen

herrschaftlichen Wohnungen können Breiten bis 10 m in einheitlicher Gestaltung das Straßenbild sehr wesentlich verschönern.

Sehr mit Vorteil kann man manchmal dazu übergehen, den Vorgarten zur Straße zu ziehen und ihn von seiten der Gemeinde nach einheitlichen Gesichtspunkten ausschmücken und pflegen. Schon ein einfacher Rasen mit Ruhebänken, niedrigen Büschen, Baumgruppen usw. gibt ein höchst erfreuliches Bild.

Bei den Vorgärten und Rasenstreifen ist noch auf ihre Lage zu der Himmelsrichtung zu achten. In Straßen, die nach ihrer Lage zu der Himmelsrichtung eine ausgesprochene Schatten- und Lichtseite haben, ist die Anlage der Vorgärten nur auf der Lichtseite statthaft; dadurch erreicht man, daß die Anpflanzungen besser gedeihen.

Vom gesundheitlichen wie vom schönheitlichen Standpunkt aus ist es wichtig, daß eine Stadt nicht ausschließlich aus Gebäudemassen, aus Platz- oder Straßenflächen besteht, sondern daß sie in ihrem Inneren reichlichen Pflanzenwuchs in Form von öffentlichen und privaten Grünanlagen besitzt. Die öffentlichen Grünanlagen (Parks, Stadtwälder, Stadtgärten, Vorgärten, Baumstraßen), sind architektonisch in Beziehung zum Stadtplan zu bringen. Die Grünflächen müssen organisch in den Stadtplan eingefügt werden, um außer den Wäldern, Wiesen und Feldern vor der Stadt auch innerhalb der Stadt den Bewohnern Gelegenheit zu bieten, sich in erreichbarer Nähe der Wohnstätten in Parkanlagen erholen zu können. Große Volksparks haben in den Bebauungsplänen Aufnahme zu finden; ihre Ausstattung hat Spielwiesen, Turnplätze, Reitplätze, Festwiesen und dergl. vorzusehen. Die Parkanlagen sind möglichst zusammenhängend anzuordnen; sie ziehen sich entweder zungenförmig vom Wald oder der freien Landschaft in die Stadt herein oder aber umschließen gürtelförmig den Stadtkern.

Einzelne zerstreut liegende Parkanlagen bringt man durch Baumstraßen miteinander in Verbindung, so daß im Spaziergang große Wege unter schattigen Bäumen zurückgelegt werden können. Auch ist die Anlage von Gartenkolonien zu fordern, die demgemäß dauernd als solche zu erhalten sind.

Die Bereitstellung der Grünflächen greift in den Gemeindesäckel sehr kräftig ein. Um so mehr ist darauf Bedacht zu nehmen, daß die Grünflächen zu einem Zeitpunkt festgelegt werden,

in dem das Land noch nicht Bauland ist. Das zu öffentlichen Anlagen erforderliche Gelände ist daher frühzeitig mit Bauverbot zu belegen. Das Bauverbot wird auf natürliche Weise unterstützt und verliert jede Härte, wenn die öffentlichen Anlagen auf einem Gelände vorgesehen werden, das sich infolge seiner Bodenbeschaffenheit zu einer baulichen Ausnützung nicht oder nur wenig eignet. Man wird daher die öffentlichen Anlagen hauptsächlich dorthin legen, wo hoher Grundwasserstand eine bauliche Verwertung des Geländes erschwert. Auf die landschaftliche Eigenart ist auch bei der Anlage von Erholungsplätzen Rücksicht zu nehmen; Weiher oder hübsche Naturdenkmäler sind zu erhalten.

Was die Baublockbildung anbelangt, so ist auch hier jeder Schematismus falsch. Die Form der Baublöcke sei nach Möglichkeit so, daß spitze Winkel, die der Bebauung hinderlich sind oder sie zum mindesten erschweren, vermieden werden. Wo Straßenzüge im spitzen Winkel einer Vereinigung zustreben, muß durch Abkantung oder Richtungswechsel der einen Straße oder beider eine möglichst volle Formung der Ecke versucht werden, zum mindesten ist die Baulucht hiernach zu gestalten.

Die Tiefe der Bauflächen sei mäßig, damit auch der Minderbegüterte am Erwerb teilnehmen kann; eine zu geringe Bemessung hat indes den Nachteil zu dichter Bebauung, zu starker Ausholzung etwaigen Baumbestandes und eines zu hohen Anteils der Straßenbaukosten bei den Hausbaukosten. Das Nebeneinanderbestehen tiefer und mäßig tiefer Bauflächen wird stets am wirtschaftlichsten sein, weil es die Befriedigung weit auseinandergehender Wünsche gestattet.

Der Baublock muß demnach aus der Siedelungsform herauswachsen, aus der Größe der Wirtschaftshöfe und Hausgärten. Die Baublockgestaltung steht also im engsten Zusammenhange mit der Bebauungsdichtigkeit. Die Bestimmung der Bebauungsdichte ist eine der einschneidendsten Fragen des Städtebaues, aber auch eine der schwierigsten. Nicht, weil man im Zweifel ist, welche Weiträumigkeit im Interesse der Volksgesundheit zu fordern ist, sondern weil hier lebhaft widerstreitende wirtschaftliche Interessen, die Frage der Geländeausnützung und der Bodenwerte der Weiträumigkeit ein Ziel setzen. Und in der Tat ist es unmöglich, die wirtschaftliche Seite einfach außer Acht zu lassen. Wo der Boden schon einen bestimmten Preis erlangt

hat, wird man damit rechnen müssen. Etwas anderes ist es aber mit demjenigen Erweiterungsgebiet, das noch keinen Baulandwert, also noch seinen landwirtschaftlichen Wert hat. Hier fallen diese Schranken. Aber auch hier muß die Preissteigerung, die beim Übergang des Grundstücks in Bauland für die Abgabe von Straßenland und dergl. eintreten muß, berücksichtigt werden.

Die Bebauungsdichtigkeit ist nicht allein nach hygienischen, sondern auch nach sozialen Forderungen zu bemessen. Der Zug der Zeit geht mit Recht dahin, nicht nur gut belichtete Höfe anzulegen, sondern auch Raum zu schaffen für Hausgärten; die Zentralstelle für Volkswohlfahrt fordert für mindestens die Hälfte aller Stadtbewohner Hausgärten. In geschlossenem Baugebiet werden die Gärten meist in das Innere der Baublöcke zu legen sein. Durch eine rückwärtige Bebauungsgrenze, die nicht überschritten werden darf, ist Vorsorge zu treffen, daß die Innengärten als solche erhalten bleiben. Wo die Bodenwerte jetzt schon so hoch sind, daß die Anlage luftig und sonnig gelegener Hausgärten nicht möglich ist, wird unter allen Umständen eine Zusammenlegung der einzelnen Wirtschaftshöfe anzustreben sein, so daß eine größere zusammenhängende Fläche sich ergibt, die eine ausreichende Luft- und Lichtzuführung zu den Wohnungen sichert.

Weiter ist die Baudichte abhängig von der Geschoßzahl. Am zweckmäßigsten ist die Weiträumigkeit nach der Größe der Wohnfläche zu bemessen; läßt man vier Wohngeschosse bauen, so soll viermal mehr Freifläche liegen bleiben, als wenn man nur ein erdgeschossiges Haus von gleicher Größe errichtet. Nicht immer wird sich dieser Grundsatz durchführen lassen, so verlockend er auf den ersten Blick erscheint. Insbesondere treten dort Schwierigkeiten auf, wo die Wohnräume mit Geschäftsräumen, Lagerräumen und dergl. gemischt sind.

Von Einfluß auf die Blockgestaltung ist schließlich die Bauweise, d. h. die Wahl zwischen geschlossener Bauweise, Einzel-, Gruppen- und Reihenhausbau und die Bestimmung der Haushöhe und der Geschoßzahl, welche in Wechselbeziehung zur Straßenrichtung und Straßenbreite steht. Die geschlossene Bauweise hat ästhetisch den Vorteil der ruhigeren Bildwirkung. Die letztere Bauweise wird sich überall dort empfehlen, wo Miethausanlagen in Frage kommen. Dafür sprechen auch wirtschaftliche Gründe, weil die geschlossene Bauweise eine gedrängtere Aus-

nützung des Grund und Bodens gestattet; überdies verhindert die geschlossene Bauweise nach dem Ausbau des Baublockes den wenig erfreulichen Einblick in die bei Miethausanlagen unvermeidlichen Küchenbalkone mit ihren Windeln und Putzlumpen.

Im Landhausviertel, im Einfamilienhausgelände wird die offene Bauweise vorzusehen sein; man wird hier allerdings zur Verminderung der Baukosten und Erhöhung der räumlichen Wirkung des Straßenbildes Doppelhäuser, Gruppenbauten und Reihenbauten zulassen.

Im allgemeinen ist es demnach angezeigt, an den Plätzen und entlang den Verkehrsstraßen die geschlossene Bauweise bzw. den Reihenhausbau, an den Wohnstraßen den Einzel- oder Gruppenhausbau zu wählen, ersteres um den Lärm und Staub, die unvermeidlichen Begleiter des Verkehrs, von den Gärten und Höfen nach Möglichkeit fernzuhalten. Jedenfalls sollte auf einer Baublockfläche entweder nur die geschlossene oder offene Bauweise (Einzel- oder Gruppenhausbau) zur Anwendung kommen, da eine teilweise Umschließung keinen hinreichenden Schutz gegen Lärm und Staub verbürgt und dann die geschlossene Bauweise nur noch aus spekulativen Gründen, nicht aus hygienischen, im Vorteil ist. Ebenfalls aus hygienischen Gründen ist eine Abminderung der Haushöhe und Geschoßzahl anzustreben, selbstverständlich im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeit. Eine hohe Geschoßzahl ist bei der offenen Bauweise auf alle Fälle ästhetisch unbefriedigend.

Noch ist die Steigerung des Stadtbildes durch öffentliche Gebäude hervorzuheben. Unsere neuen Städte können sich nicht mehr in dem Maße, wie früher, mit Fürstenbauten und Kirchen schmücken. Den neuen Städten geben vielmehr das Gepräge die öffentlichen Bauten des Staates, der Kommunen und die gemeinnützigen Anlagen. Da ist es von großer Bedeutung, daß die öffentlichen Gebäude so gestellt werden, daß sie im Bilde der Straße und des Platzes beherrschend zur Wirkung kommen. Bei der Wahl des Bauplatzes müssen demnach die städtebaukünstlerischen Forderungen in erster Linie ausschlaggebend sein. Dann wird mit den öffentlichen Gebäuden nicht nur prosaisch der nackte Zweck erfüllt, sondern es werden auch gewaltige ästhetische Werte geschaffen.

Eine besonders sorgfältige Behandlung ist der Frage der Bebauung der Höhenflächen eines Stadtgebietes zu widmen,

ist doch die Gestaltung der Höhenpunkte bestimmend für das Fernbild einer Ortschaft. Eine bewaldete Höhenkuppe, ein grüner Höhenrücken können ein Stadtbild ebenso bereichern, wie der feingestimmte Umriß eines hochliegenden oder hochragenden Bauwerkes oder viele am Hang lehnende Häuschen.

Welches das Reizvollere ist, hängt naturgemäß von der Art der Bauwerke und ihrer eigenen Schönheit ab, nicht zum wenigsten aber auch von dem Grundplan, der hier, mehr noch als beim Bauen in der Ebene, das künstlerische Rückgrat eines ganzen Ortes, ja einer ganzen weiten Landschaft bildet.

Den Bebauungsplan sollte man nicht auf allzu ferne Zeiten festlegen; er darf nicht etwas Starres, etwas Unabänderliches sein. Zwar bietet der Plan die feste Grundlage für die Verbesserung und Erweiterung der Stadt; aber Änderungen und Ergänzungen sind von Zeit zu Zeit nötig, um die inzwischen erkannten Mängel und Irrtümer zu beseitigen, welche bei einer Vorausbestimmung auf lange Jahre unvermeidbar sind und um diejenigen noch nicht vorgesehenen Bedürfnisse der Gegenwart und Zukunft zu berücksichtigen, die inzwischen aufgetreten sind. Wir dürfen also im allgemeinen sagen, der Stadtbauplan soll die allgemeinen Grundlinien für die Entwicklung der Stadt bieten, doch soll er keine feste und unveränderliche Grundlage sein.

II. Beispiele.

Im folgenden sollen einige neuere Bebauungspläne in Wort und Bild gezeigt werden. Wir beginnen mit dem, mit dem ersten Preis ausgezeichneten Wettbewerbsentwurf für einen Gesamtbebauungsplan der Stadt Düsseldorf. (Abb. 64, Verfasser: Prof. Bruno Schmitz, Prof. Blum und Generaldirektor Heck) aus dem Jahre 1912.

Die Aufgabe war im Programm mit nur wenigen Worten umschrieben: „Der Wettbewerb bezweckt die Erlangung eines Bebauungsplanes der Stadt Düsseldorf. Der Plan hat den Forderungen des Verkehrs, der öffentlichen Gesundheit, der Wirtschaftlichkeit und der Schönheit zu genügen.“ Aber was diese Worte einschließen, ist nicht mehr und nicht weniger als die Formgebung für einen städtischen Organismus, in welchem alle Lebensäußerungen einer ungemein differenzierten menschlichen Gesellschaft nach Berücksichtigung und Förderung drängen.

Der wichtigste Punkt und zugleich die Lebensfrage für die planmäßige Entwicklung Düsseldorfs ist neben der Umgestaltung der Altstadt vor allem die Überwindung der Schwierigkeiten, die sich durch die von Norden nach Süden das Stadtgebiet durchquerende Eisenbahn ergeben. Für den Güterverkehr bedeutet Düsseldorf keinen Haupttrennungspunkt, da für die in der Hauptsache aus dem Ruhrgebiet kommenden Züge Cöln als Hauptverkehrspunkt zu betrachten ist. Düsseldorf braucht daher keinen größeren Verschiebebahnhof, sondern nur für die eigenen und die Bedürfnisse der Nachbargebiete sogen. Bedienungsbahnhöfe. Die Verfasser gehen von dem Grundsatz aus, daß die Bahnhöfe im Inneren der Stadt, insbesondere Derendorf, nach Möglichkeit ganz vom Rangiergeschäft freigehalten werden müssen; es sind deshalb in Eller, Rath und Neuß Bedienungsbahnhöfe angeordnet, welche den Rangierverkehr übernehmen. Um eine gute Verbindung dieser Bahnhöfe zu ermöglichen und den Hauptverkehr aus der Stadt ver-

Abb. 64. Gesamtbebauungsplan der Stadt Düsseldorf.
(Verfasser: Schmitz, Blum und Heck.)

legen zu können, sind als Ergänzung des bestehenden Netzes zwei Umgehungsbahnen vorgesehen. Die eine geht von Rath aus und führt nach Kreuzung des Rheines nach Oberkassel und Neuß. Die zweite Verbindungsbahn führt von Eller südlich über Grimmlinghausen oder Himmelgeist nach dem linken Rheinufer und weiter nach Cöln. Von den genannten Bedienungsbahnhöfen kommen die für die einzelnen kleineren Absatzgebiete bestimmten Wagen in die in der Nähe dieser Gebrauchsstellen vorgesehenen kleinen Güterbahnhöfe. Von Einzelheiten für den Personenverkehr ist beachtenswert die Umgestaltung des Hauptbahnhofes. Die Verfasser legen die gesamten Geleise des Hauptbahnhofes um etwa 67 cm höher, so daß die jetzt vorhandenen Senkungen der Erkrather und Cölner Straße beseitigt werden können und große Querstraßen unter dem Personenbahnhof nach dem jetzt sehr getrennt liegenden Stadtteil östlich der Geleise durchgelegt werden können. Durch Beseitigung des bestehenden Inselgebäudes werden weitere durchgehende Geleise geschaffen. Der Bahnhof Derendorf soll eine einschneidende Änderung insofern erfahren, als der Rangierverkehr völlig herausgelegt und hierdurch Raum gewonnen wird für eine Schnellbahn nach Düsseldorf und Essen und einen Parkstreifen. Des weiteren wird hier ein Abstellbahnhof für Personenwagen vorgesehen; diese Lösung scheint jedoch wegen der großen Entfernung vom Hauptbahnhof nicht gerade günstig. Schnellbahnen sieht der Entwurf nach Dortmund, Cöln, Krefeld, Ruhrort, Essen vor. Neue Brücken sind vorgesehen im Zuge der Haroldstraße, ferner nach Neuß mit der Bahn nach Rheydt und eine Brücke im Norden im Zuge der Gerhardtstraße. An Straßendurchbrüchen ist zu erwähnen die geradlinige Verlängerung der Kaiser-Wilhelm-Straße bis zur Kreuzstraße und dann abbiegend auf die Steinstraße unter monumentalem Abschluß an der Königs-Allee. Größere Grünstreifen in radialer Richtung sind vortrefflich vorgesehen, insbesondere in Verbindung mit den Ausstellungs- und Sportplätzen. Der Volkspark wird durch einen Streifen von Grünflächen unmittelbar mit dem Herzen der Stadt in Verbindung gebracht, welcher sich nach Süden über Südfriedhof nach Himmelgeist und bis zu einem vorgesehenen rheinischen Olympion fortsetzt. Die in den anderen Gegenden der Stadt bestehenden Grünflächen erhalten zweckentsprechende Verbindung durch Parkstreifen,

welche von den Verkehrsstraßen durch Häuserblocks getrennt sind. Für Sportplätze sind die großen Überschwemmungsgebiete am Rhein vorgesehen. Die verzettelt liegenden Industrien werden mehr in großen Komplexen zusammengefaßt. Die Industrie wird entfernt, wo Schönheit und Stadtentwicklung dies verlangen. Verschwinden soll die Industrie vor dem Asperwald, in der Grafenberg-Allee und zum Teil östlich des Hauptbahnhofes. Neue Industriegebiete sind vorgesehen im jetzigen Hafen für Gewerbe ohne Rauchentwicklung, ferner im Hafen von Neuß und bei der bereits bestehenden Industrie in Oberkassel. Sodaun bei einem im Norden der Stadt neu anzulegenden Hafen, jedoch nicht direkt am Rhein, sondern durch eine Promenade getrennt, sowie bei Rath, Reisholz und Eller. Die Anordnung der Wohngebiete für die verschiedenen Bevölkerungsklassen insbesondere auch in Rücksicht auf die Industrieviertel und auch in Verbindung mit den Parkstreifen ist sehr günstig. Die im Stadtgebiete noch vorhandenen dörflichen Siedelungen werden in ihrem Charakter erhalten und nicht durch Hauptverkehrsstraßen durchbrochen.

Bebauungsplan für das Schöneberger Südgelände[1] (Abb. 65). Verfasser: Br. Möhring in Berlin.

Zur Erlangung eines Bebauungsplanes für dieses Gebiet schrieb die Stadt Schöneberg im Jahre 1910 einen Wettbewerb aus. Den ersten Preis errang sich Prof. Bruno Möhring-Berlin mit seinem Entwurf. Ein großer Wurf in klarer Anordnung der Straßenzüge und Bauviertel bei scharfer Unterscheidung eigenartig ausgebildeter Verkehrs- und Wohnstraßen. Eine große monumentale Achse, beginnend an dem in der Mitte gelegenen Marktplatze, zieht sich durch das Gelände und erweitert sich zu einer Volkswiese, abgeschlossen nach der einen Seite durch ein hochliegendes Denkmal, nach der anderen durch ein öffentliches Gebäude. Die Einschnittbahn wird, um diese Achse nicht zu stören, teilweise durch das Blockinnere geführt. Dieser großen Achse laufen zwei Nebenachsen parallel, während sie von zwei anderen Hauptstraßen senkrecht geschnitten wird. Der große Spielplatz ist in erster Linie für festliche Gelegenheiten und für Erwachsene bestimmt. Die die großen Wohn-

[1] Zeitschrift: Der Städtebau 1911, Heft 5.

viertel aufteilenden Wohnstraßen sind so gelegt, daß sie keinen Durchgangsverkehr aufzunehmen haben, wohl aber eine bequeme Zugänglichkeit der naheliegenden Bahnhöfe ermöglichen. Die Blockform ist möglichst rechteckig und nur an den Langseiten bebaut. Ein alter Kirchhof bleibt als Grünanlage; der

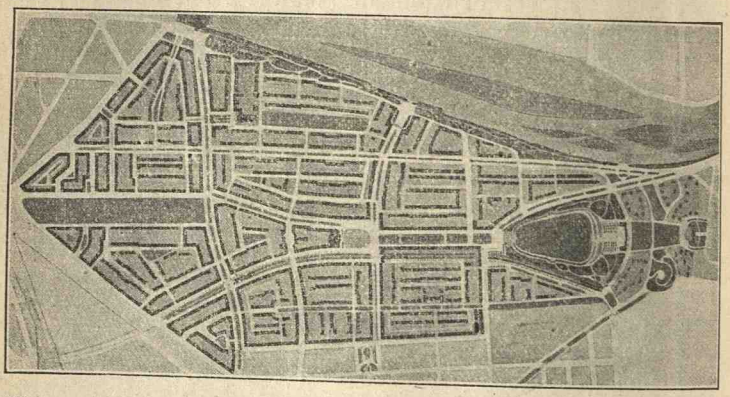


Abb. 65. Bebauungsplan für das Schöneberger Südgelände.
(Verfasser: Br. Möhring in Berlin.)

Lärm der Eisenbahn wird durch einen längslaufenden Grünstreifen abgehalten. Im ganzen zeigte dieser Entwurf zum ersten Male eine durchaus glückliche Lösung eines Großstadtproblems in einer anerkennenswerten Vornehmheit und Großartigkeit.

Bebauungsplan zwischen dem Bayerischen Bahnhof und dem Völkerschlachtdenkmal in Leipzig (Abb. 66).
Verfasser: H. Strobel in Dortmund[1].

Der Entwurf ist aus einem größeren Vorprojekt herausgewachsen, das sich über den ganzen Südosten von Leipzig erstreckte. Zwei Radiale führen als Hauptverkehrsstraßen von Nordwesten nach Süden und Südosten. Diese Verkehrszüge werden durch mehrere Tangentialverbindungen geschnitten. Einen Hauptschmuck erhält das Stadtviertel durch die Straße des 18. Oktober, welche auf das Völkerschlachtdenkmal führt. Für die Einzelaufteilung des Baugebietes sind dann bei den Wohn-

[1] Zeitschrift: Der Städtebau 1914, Heft 6.

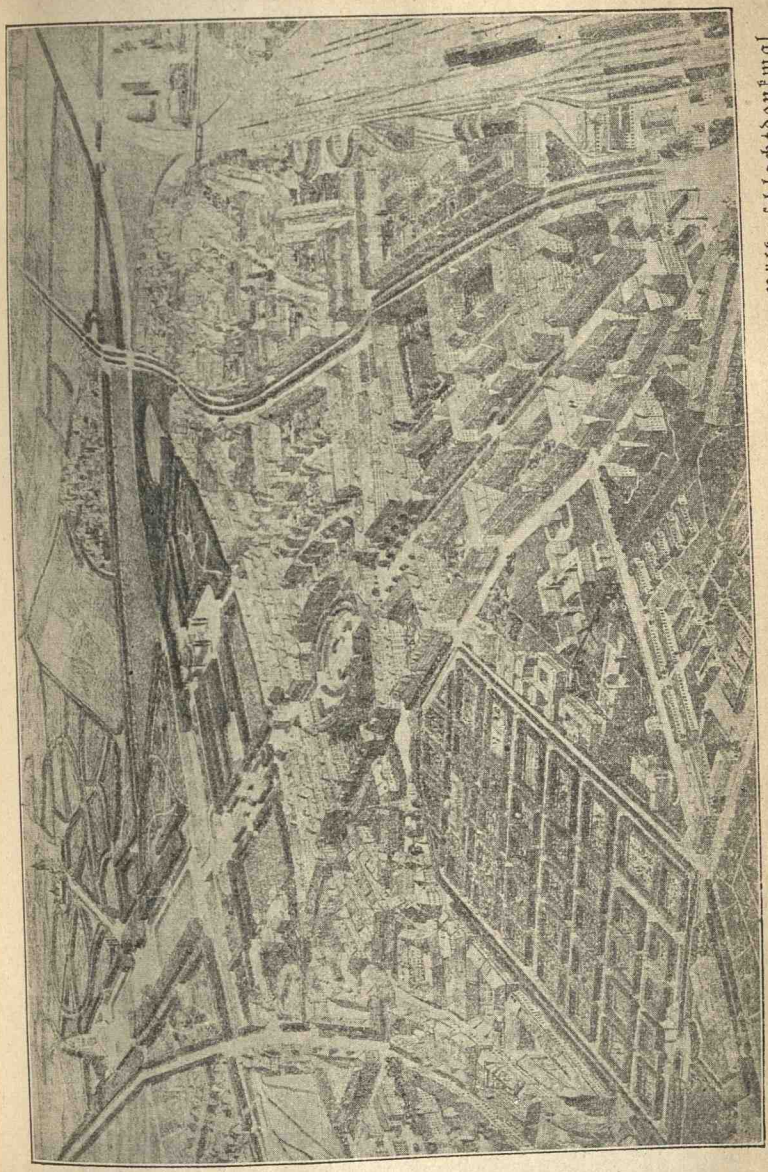


Abb. 66. Bebauungsplan zwischen dem Bayerischen Bahnhof und dem Völkerschlachtdenkmal in Leipzig. (Verfasser: H. Strobel in Dortmund.)

straßen wirtschaftliche, gesundheitliche und schönheitliche Gesichtspunkte verfolgt. Daß eine so komplizierte Aufgabe mit der beweglichen krummen Linie besser zu lösen ist, als mit der starren geraden, sagt eine einfache mathematische Überlegung. Natürlich darf man nicht den Fehler machen, willkürlich gekrümmte Straßen anzulegen, wie sie nur bei einem stark welligen Gelände gerechtfertigt sind. Wo ein großer Zielpunkt gegeben ist, da ist die gerade Straße die natürliche Lösung. Nur darf die Straße dann nicht so lang sein, daß dieser Zielpunkt am Ende unscheinbar wird, und daß das ewiggleiche Bild ermüdet. Für die Straße des 18. Oktober geben am Ende des Vorplatzes beim Bayerischen Bahnhof zwei mächtige Bildsäulen den künstlerischen Auftakt. Der Eingang ist flankiert durch zwei fünfgeschossige monumentale Wohngebäude, die über die Fußwege mit Lauben hinweggebaut sind. Beim Eintritt in die Straße öffnen sich auf beiden Seiten zwei Schmuckhöfe. Das einleitende Straßenstück hat auf eine Länge von 120 m, um die spätere Wirkung zu steigern, eine Breite von 30 m erhalten. Dann erweitert sich die Straße vermöge von Vorgärten auf eine Breite von 46 m, um kurz vor der nächsten Straßenkreuzung eine weitere Steigerung zu einer platzartigen Erweiterung zu erhalten. Die Straße verengt sich wieder und öffnet sich dann zu einem großen langgestreckten Platz, der bei der Kreuzung mit zwei Straßen sich auf natürliche Weise ergibt. Ein mächtiger Torbau schließt als öffentliches Gebäude den Blick. Beim Näherkommen sieht man unter dem mittleren Bogen, wie in einen Rahmen gefaßt, zum ersten Mal das Denkmal in einer Entfernung, in der es bereits eine mächtige Wirkung ausübt. Nach dem großen Tore öffnet sich wie ein riesenhafter Festsaal der ovale Hauptplatz mit einer allseitig geschlossenen Wirkung; seinen Abmessungen entsprechend (140 auf 200 m) ist die Bebauung mit fünfgeschossigen, einheitlich und vornehm ausgebildeten Häusern, mit gleicher Hauptgesims- und Firsthöhe durchgeführt. Hat man den ovalen Platzkern umschritten, dann springt am südlichen Ende des Platzes das Denkmal in einem anderen Rahmen und größer geworden wieder in die Augen. Durch Arkadengänge kommt man aus dem langgestreckten Anlageplatz in einen quer vorgelagerten Architekturplatz. Dieser Platz wird mit seiner einschließenden Wirkung den sich nachher öffnenden freien Blick, der sich jetzt über Park,

Denkmal und Friedhofsanlage auftut, um so größer erscheinen lassen. Nach beiden Seiten verlaufen in starker perspektivischer Verjüngung die Straßenfluchten der dem Denkmal konzentrisch vorgelagerten Ringstraße. Nun teilt sich die Straße des 18. Oktober wieder in zwei Arme zu der breitgelagerten Freitreppenanlage hin, an die seitliche Rampenauffahrten sich anschließen. Beim Besteigen der Treppe wächst das Denkmal immer mehr heraus und oben angelangt schweift der Blick durch zwei mächtige, dichte Alleen gefaßt über das dazwischen geplante Stadion zu dem Denkmal auf.

Landhaussiedelung Neu-Ostheim bei Mannheim (Abb. 67). Verfasser: H. Ehlgötz in Essen[1].

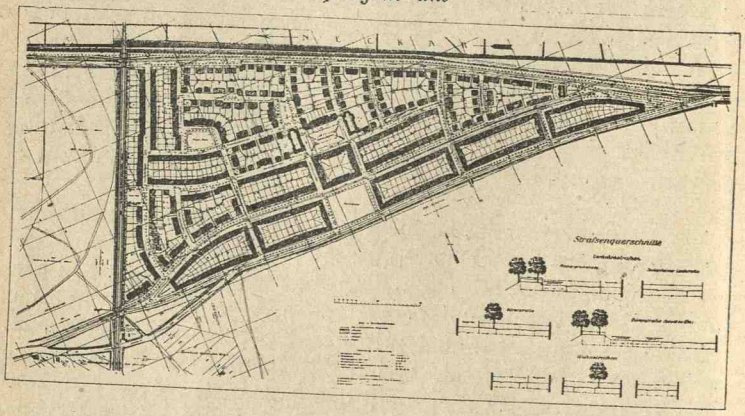
Bei dem Stadtplan von Neu-Ostheim war eine selbständige, städtebauliche Siedelung zu schaffen; dabei mußte der Stadtplan in seinem künstlerischen Organismus den Zusammenhang mit seiner Nährmutter Alt-Mannheim zum Ausdruck bringen. Neu-Ostheim hat seiner Grundform nach die Gestalt eines langgestreckten Dreiecks. An den beiden Langseiten wird das Areal von der Seckenheimer Landstraße und dem Neckardamm, an der Stirnseite vom Bahnkörper der Riedbahn begrenzt. Den Anschluß an Mannheim vermittelt die Seckenheimer Landstraße, deren schienengleicher Übergang durch eine Unterführung ersetzt wurde. Eine weitere Unterführung am Neckardamm bei der Eisenbahnbrücke über den Neckar wird erbaut; diese Unterführung wird hauptsächlich den den Neckardamm benützenden Spaziergängern willkommen sein.

Als Hauptverkehrsstraße zieht die Seckenheimer Landstraße am Südrand des Baugebietes hin; ihr fällt neben der Aufnahme des Durchgangsverkehrs als Landstraße die Aufgabe zu, den gesamten Verkehr von und nach Neu-Ostheim zu sammeln und weiter zu leiten. Parallel mit der Seckenheimer Landstraße in Baublockabstand ist als weitere Verkehrsstraße die Dürer-Straße angelegt. Die Dürerstraße hat neben dem örtlichen Verkehr den Straßenbahnverkehr aufzunehmen. Als Nebenverkehrsstraße mehr im Charakter einer Promenadenstraße ist dann die Straße entlang dem Hochwasserdamm, die Neckarpromenade, zu nennen; allerdings erhält sie ihre Bedeutung

[1] Der Städtebau 1913, Heft 3.

als Verkehrsstraße erst nach dem Bau der Unterführung bei der Eisenbahnbrücke und der Herstellung der Gutenbergstraße auf der Strecke zwischen Otto-Beck-Straße und Riedbahn. Die

Abb. 67. Landhaussiedelung Neu-Ostheim bei Mannheim, Platzbild und



Lageplan.
(Verfasser: H. Ehlgötz in Essen.)

Neckarpromenade ist nach dem Neckar zu mit einer Promenade mit doppelter Baumreihe ausgestattet, so daß ihre Benützung durch Spaziergänger stark zunehmen dürfte.

Die übrigen Straßen sind reine Wohnstraßen, die nur geringen örtlichen Verkehr aufzunehmen haben und die zur Aufteilung des Geländes dienen. Bei ihrer Anlage ist neben der Erzielung zweckmäßiger, wirtschaftlicher Baublöcke den Forderungen der Technik, der Gesundheit, der Schönheit Rechnung getragen. Besonders wurde bei dem Entwurf der Straßen auf schönheitlich befriedigende Städtebilder hingewirkt. Durch Baumreihen auf den Gehwegen einzelner Straßen erhält der Stadtteil dekoratives und sanitäres Grün. Nach ihrer Bedeutung im Stadtplan sind die Breiten der Straßen abgestuft. Die Verkehrsstraßen erhalten Breiten bis zu 20 m und mehr; bei den Wohnstraßen ist mit 10 m vorlieb genommen. Der Gebäudeabstand wird in der größten Zahl der Wohnstraßen durch Vorgärten erhöht.

An öffentlichen Plätzen ist zunächst der Marktplatz zwischen der Seckenheimer Landstraße und der Dürerstraße zu nennen. Seine Lage ist so angeordnet, daß er auf seinen beiden Längsseiten an Verkehrsstraßen stößt, also leicht zugänglich ist. Der Schmuckplatz nördlich des mit Arkaden umgebenen Baublockes mit Gebäuden, öffentlichen und privaten, in einheitlicher zur Form des Platzes geometrischer Architektur, wird das Hauptschmuckstück von Neu-Ostheim geben; er ist hierzu durch seine Lage mitten im Herzen der neuen Kolonie wie geschaffen. Weitere Schmuckanlagen und Plätze sind über den Stadtteil zerstreut. Besonders reizvoll wird die Platzanlage bei der Feuerbach-, Holbein- und Kornelius-Straße im Stadtbild in die Erscheinung treten.

An öffentlichen Gebäuden sind zwei Kirchen im Stadtplane vorgesehen. Diese Kirchen sind an beide Schmalseiten des Schmuckplatzes gestellt, so daß sie diesen als Tiefenplatz beherrschen. Durch die Gebäudemassen der Kirchen wird der Schmuckplatz auch in dem Umriß des Stadtbildes hervorgehoben. Die Bauweise wird durch die Bauordnung sehr eingehend geregelt. Geschlossen sind die Baublöcke zwischen der Seckenheimer Landstraße und der Dürerstraße, sowie der Arkadenblock zu bebauen. In diesen Blöcken werden sich die Gewerbetreibenden ansiedeln, um Neu-Ostheim mit Lebensmitteln zu versorgen. An der Straßenseite ist die Errichtung von Läden, an den übrigen Seiten auch die von kleinen Werkstätten zulässig. Gebäude, die ihrer Zweckbestimmung nach durch Herbeiführung eines be-

sonders störenden Verkehrs oder auf andere Weise geeignet sind, das ruhige und gesunde Wohnen zu gefährden, sind verboten. Die Gebäude dürfen nur drei Geschosse erhalten. Im übrigen Gebiet dürfen nur Landhäuser erbaut werden. Die Gebäude dürfen nur zwei Stockwerke und höchstens zwei selbständige Wohnungen erhalten. Neben Einzel- und Doppelhäusern sind Gebäudegruppen gestattet. Für einzelne Blöcke sind Reihenhausbauten vorgeschrieben. Die Platzwandungen sind mit geschlossenen Häuserreihen zu umbauen, um geschlossene Platzbilder zu erreichen. Um das Blockinnere von Gebäulichkeiten freizuhalten, sind beinahe in allen Baublöcken hintere Baulinien vorgeschrieben. Die zwischen den hinteren Baulinien und den Grundstücksgrenzen liegenden Geländeflächen dürfen nicht überbaut werden.

Kleinhaussiedelung Eckgewann auf Gemarkung Mannheim (Abb. 68).

Verfasser: H. Ehlgötz in Essen[1].

Verkehrsstraßen erfordert die Kleinhaussiedelung nicht; die Verkehrsverbindung vermittelt die im Süden der Eckgewann hinziehende Wallstadter Straße. Die zur Aufschließung des Gebietes geplanten Wohnstraßen konnten deshalb auf ein Mindestmaß herabgesetzt werden. Größere Breite (14 m) erhält nur die das Gebiet durchziehende Grünstraße. In der Mitte dieser Straße ist eine einfache Grünanlage vorgesehen, die mit Reihenhäusern umbaut einen geschlossenen Platzeindruck ergibt. Von dieser Platzanlage sind zwei Straßen abgezweigt, die eine parallel der Wallstadter Straße, die andere parallel der Feldstraße, die unter sich durch einen weiteren Straßenzug verbunden werden. Zwei Innenplätze geben den Kindern Gelegenheit zum Spiel. Die Bauweise verteilt planmäßig Einzelhäuser, Doppelhäuser und Gebäudegruppen über das Bauviertel. Im allgemeinen sind nur zwei Wohngeschosse erlaubt; dabei tritt im Innern des Bauviertels ein Hauptgeschoß und ein Dachgeschoß, während an den hervorgehobenen Straßenzügen zwei Hauptgeschosse vorgesehen sind.

[1] Deutsche Bauzeitung 1917.

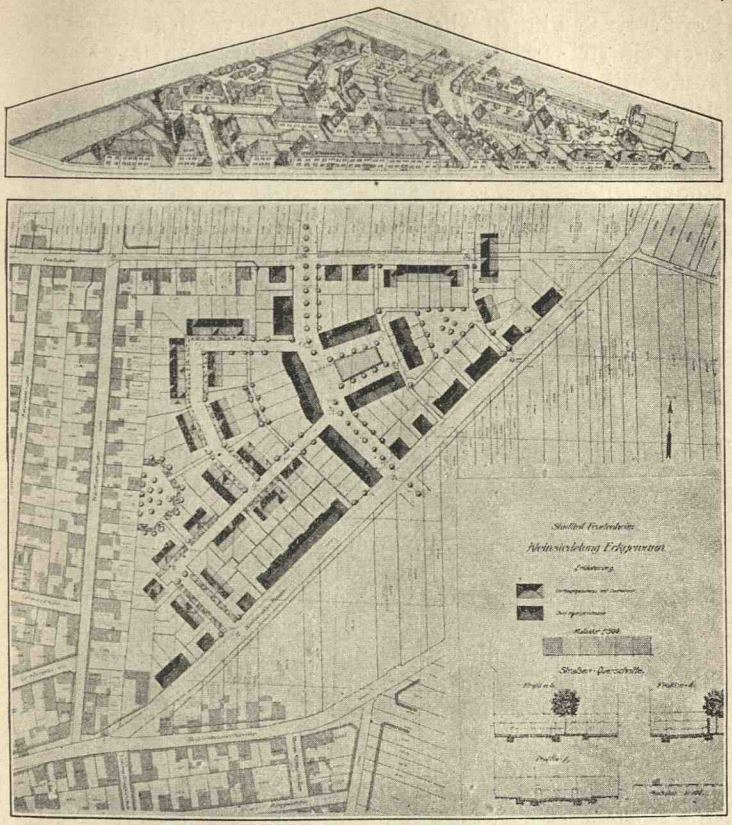


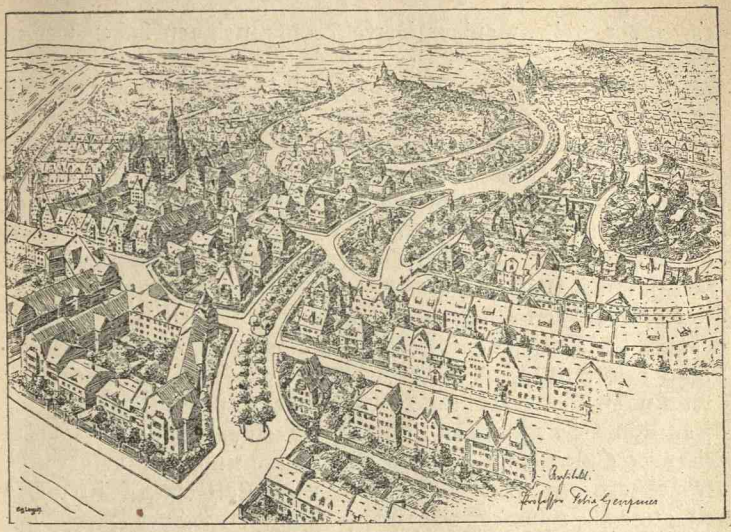
Abb. 68. Kleinhaussiedelung Eckgewann auf Gemarkung Mannheim, Schaubild und Lageplan. (Verfasser: H. Ehlgötz in Essen.)

Bebauungsplan für das Fischerberg-Gelände der Stadt Hirschberg in Schlesien (Abb. 69). Verfasser: F. Genzmer in Berlin[1].

Das sehr hügelige Gelände zeigt die Eigentümlichkeit, daß auf den Kuppen der Hügel hochragende Felsgruppen frei hervortreten. Die bedeutendsten Hügel sind der Fischerberg, der Kreuzberg, der Samuel-Opitz-Berg, der Audienzberg und der

[1] Deutsche Bauzeitung 1907, Nr. 32 und 36.

Postberg. Zwischen Fischer- und Kreuzberg zieht gegen Nordosten ein kleiner Wasserlauf, der sich in der Nähe der Bahnhofstraße mit dem Ablauf eines Teiches vereinigt. Ein weiterer kleiner Wasserlauf nebst Teich liegt östlich der Schmiedeberger Chaussee. Im übrigen ist das Gelände stark bewegt. Lage und Beschaffenheit des Geländes wiesen auf offene Bebauung mit landschaftlichem Charakter hin, wenngleich ein Teil des Geländes für geschäftliche Zwecke und gewerbliche Betriebe auszuersehen war. Hierfür wurde der an der Bahnhofstraße gelegene Teil bestimmt; hier waren auch Baublöcke für geschlossene Bauweise zu schaffen. Ähnliche Bauviertel konnten an der Ecke der Wilhelm- und der Schmiedeberger Straße angelegt werden. Eine Trennung in Wohn- und Verkehrsstraßen und die Anlage letzterer für einen späteren Straßenbahnbetrieb, die Lage öffentlicher Gebäude und gemeinnütziger Anstalten, die Lage von Märkten, Parkanlagen, Kirchen, Schulen, Krankenhäusern konnten unter Berücksichtigung des voraussichtlichen Wachstums der Stadt dem Plane bereits ein allgemeines Gerippe geben. Hierzu trat die unbedingte Forderung des möglichst organischen Anschlusses des neuen Stadtteiles an die alte Stadt. Als Zugangsstellen zu dem neuen Baugebiet kommen in erster Linie Straßeneinmündungen in der Wilhelm- und der Bahnhofstraße, sowie die frei ins Land hinausführende Schmiedeberger Straße und die verlängerte Bahnhofstraße in Betracht. Die bedeutendste in das Herz des Gebietes führende Weglinie ist der Kramsta-Weg. Er wird die erste Hauptstraße des Geländes bilden. Für die Straße ist eine Breite von 28 m angenommen, die entsprechend breite Fahrbahn wird eine Straßenbahn aufnehmen. Als zweiter Hauptstraßenzug käme die Schmiedeberger Landstraße in Betracht. Da jedoch an dieser die Friedhöfe liegen und die Zufahrtsstraßen zu diesen als Wohnstraßen nicht beliebt sind, so wurde eine Parallelstraße geschaffen, die das Gelände als zweite Hauptstraße von Norden nach Süden schlank durchschneidet. Als dritter Hauptstraßenzug wurde eine Straße zwischen Fischerberg und Audienzberg angelegt, die von der Bahnhofstraße am Gut Paulineau vorbei bis zur Gemarkungsgrenze führt. Schließlich ist noch entlang der südlichen Grenze des Geländes ein durchgehender Straßenzug zur Verbindung der verlängerten Bahnhofstraße mit der Schmiedeberger Chaussee geplant. Die übrigen Straßen sind lediglich Wohnstraßen, die



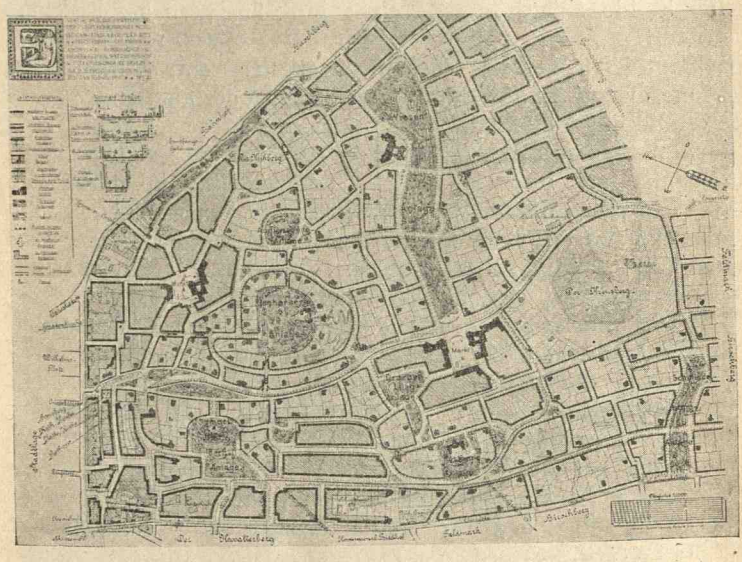


Abb. 69. Bebauungsplan für das Fischerberg-Gelände der Stadt Hirschberg i. Schl., Schaubild und Lageplan.
(Verfasser: F. Genzmer in Berlin.)

teils mehr, teils weniger Verkehr aufzunehmen haben werden und dementsprechend breiter oder schmäler anzulegen sind. Die Überwindung der Höhen erfolgt mit möglichst geringen Steigungsverhältnissen. Die meisten Straßen weisen eine solche von 1:20 auf; diese Steigung mußte nur an wenigen Stellen zur Erzielung einer zweckmäßigen Gestalt der Baublöcke überschritten werden. Neben der Form, Führung und Ausbildung der Straßen und ihrer Bebauung wird das Gelände vor allem auch durch die Anlage der Plätze seine Physiognomie erhalten. Dem landschaftlichen Charakter des Geländes entsprechend ist die Mehrzahl der Plätze als Anlagen mit gärtnerischem Schmuck gedacht. Die Größe des Gebietes macht jedoch auch zwei Marktplätze erforderlich. Zu diesen Marktplätzen treten als Unterbrechungen der Bebauung noch die bepflanzten Plätze und die öffentlichen Parkanlagen. Die durch einen Wasserlauf ausgezeichnete Einsenkung zwischen Fischerberg und Kreuzberg wurde als größere öffentliche Parkanlage in Gestalt eines Wiesentales mit etwas Buschwerk und wenig Bäumen ausgebildet. Ähnlich ist die Schmiedeberg-Anlage im Südwesten des Geländes gedacht.

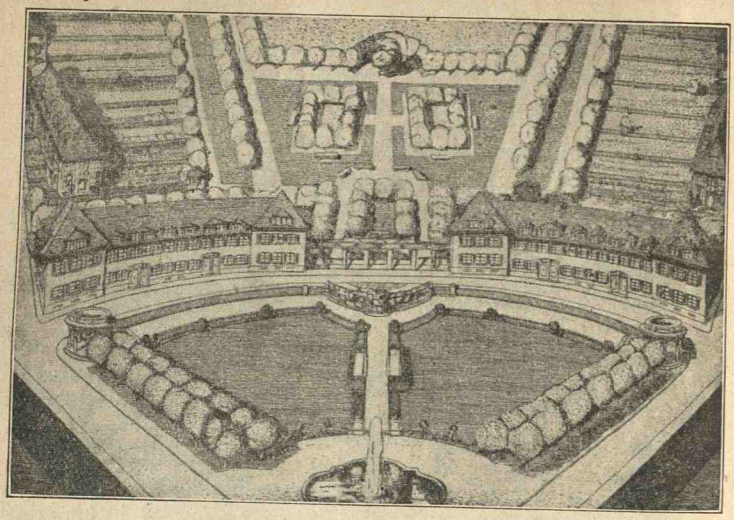
Zu diesen beiden Anlagen treten noch eine Anzahl freier Plätze als öffentliche Parks oder Gärten oder als kleinere grüne Schmuckplätze. Für sie werden die Flächen gewählt, die durch ihre natürliche Beschaffenheit zur Bebauung mit städtischen Wohnhäusern ungeeignet sind. Hierzu sind in erster Linie die Anlagen auf den felsengekrönten Hügeln zu rechnen, also die Anlagen auf dem Samuel-Opitz-Berg, auf dem Fischerberg, dem Audienzberg, dem Postberg und auf der Drachenburg. Diese Anlagen sind über das ganze Gelände auf das glücklichste zerstreut und geben dem Stadtteil eine seltene Eigenart und Anziehungskraft. Kleinere bepflanzte Plätze liegen im Straßengebiet und an solchen Stellen, an denen im Interesse der Steigungsverhältnisse eine Straßenführung entsteht, die zu einer nicht günstigen Form der Baublöcke geführt haben würde. Zur Wahrung der charakteristischen Eigenart des Geländes soll die Wirkung der Bergkuppen als beherrschende Punkte dadurch gesteigert werden, daß ihre höchsten Punkte durch Bauwerke gekrönt werden.

Südwestliche Ortserweiterung des Stadtteils Neckarau auf Gemarkung Mannheim (Abb. 70).
Verfasser: H. Ehlgötz in Essen[1].

Für den Bebauungsplan bildet ein am Ende der heutigen Friedrichstraße vorgesehener freier Platz den Ausgangspunkt. Dieser Platz dient als Eingang zu einer Grünanlage, die die Verbindung des Stadtteils Neckarau mit dem Rhein und Waldpark herstellt. Die Grünanlage ist mitten durch einen Baublock geführt und so gelegt, daß sie mit ihrem größten Teil auf Gießenstücke (alter Wasserlauf) zu liegen kommt. Diese Anordnung empfahl sich, weil die Gießenstücke für eine wirtschaftlich und hygienisch einwandfreie Bebauung mit Ein- und Zweifamilienhäusern infolge ihrer tiefen Lage doch nur in beschränktem Maß in Frage kommen. Es lag deshalb nahe, die Gießenstücke für die Grünanlage zu verwenden; in der Grünanlage ist eine größere Spielwiese vorgesehen. Von der Friedrichstraße führen zwei Wege nach dem Waldpark; der südliche Weg kommt in die Richtung des Waldweges zu liegen, der nördliche im halben Baublockabstand südlich der Kaiser-Wilhelm-Straße. Im Westen wird der Bebauungsplan durch eine Grünverbindung begrenzt, die von der Schwinggewann durch das Niederfeld nach dem Lindenhof führt. Im Süden ist ein Verbindungsweg zwischen der Friedrichstraße und der Grünlinie mit einer Breite von 10 m vorgesehen.

Die Aufschließung des zwischen letztgenannter Straße und Waldweg liegenden Gebietes erfolgt durch eine Parallelstraße, die ihren Endpunkt in einer Wohnhofanlage findet. Waldweg und genannte Parallelstraße werden noch verbunden durch einen Fahrweg von 5 m Breite. Die Erschließung des Planteils zwischen der Friedrichstraße und der verlängerten Schwingstraße erfolgt einmal durch eine Verbindung nach der Rosenstraße sowie durch eine Verbindung mit der Friedrichstraße. In der Mitte zwischen Friedrichstraße und der verlängerten Schwingstraße ist eine Straße mit einem freien Platz mit Grünfläche vorgesehen, die unserem östlichen Baugebiet eine achsiale Betonung gibt und außerdem eine Verbindung mit der Rosenstraße herstellt. Die Art der Bebauung ist aus dem Plan des Näheren zu ersehen. Es sind Einzelhäuser und Gebäudegruppen

[1] Deutsche Bauzeitung 1918.



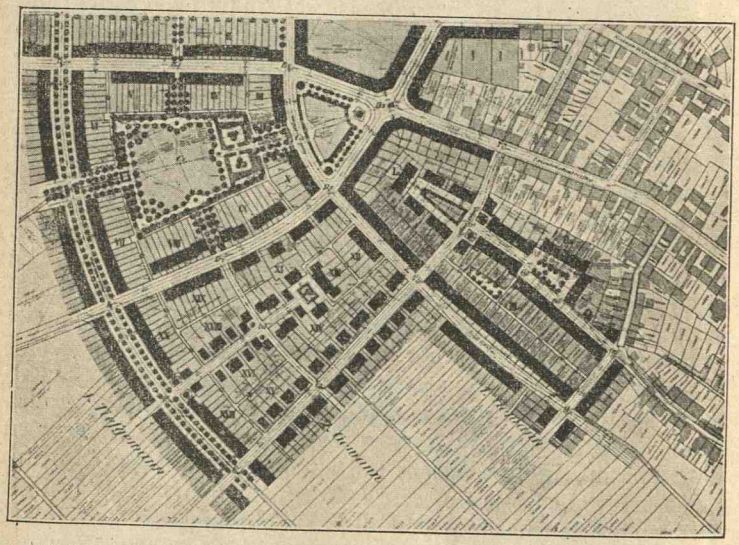


Abb. 70. Südwestliche Ortserweiterung des Stadtteils Neckarau auf Gemarkung Mannheim, Eingangsplatz u. Lageplan.
(Verfasser: H. Ehlgötz in Essen.)

planmäßig über das ganze Gebiet derart verteilt, daß durch die Stellung der Gebäude eine städtebaukünstlerisch räumliche Wirkung erzielt wird. Für die Bebauung sollen nur Ein- und Zweifamilienhäuser zugelassen werden. Mit Rücksicht auf den Charakter der Straßen ist an der Grünstraße und den Straßen nach dem Waldpark hin die Bebauung mit Reihenhäusern vorgesehen, während der südlich dem Waldwege gelegene Teil mehr für Einzel- und Doppelhäuser gedacht ist. Um die Bedeutung der Straßen durch die Gebäudemassen klar zum Ausdruck zu bringen, sollen an den Hauptlinien des Bebauungsplanes zwei Hauptgeschosse und Dachgeschoß zugelassen werden, während im übrigen Plangebiet nur zwei Wohngeschosse erlaubt sein sollen.

E. Durchführung der Stadterweiterung.

I. Aufgaben des Staates, der Gemeinde und der Privaten.

Daß die Stadterweiterung vor allem eine Angelegenheit der Gemeinde ist, bedarf kaum des Beweises, und sie wird es immer mehr, je weiter der Grundsatz der Selbstverwaltung nicht nur dem Namen nach, sondern auch dem Wesen nach in die Bevölkerung eingeführt wird. Aber auch dem Staate und den Privaten fallen beträchtliche Aufgaben zu.

Dem Staate liegt die Gesetzgebung ob; die gesetzliche Regelung hat sich zu erstrecken auf die Feststellung der Baufluchtlinien nach ihrer Lage und Höhe, auf die Beschränkung des Bauens behufs Sicherung der festgestellten Baufluchten, die Enteignung von Straßen- und Platzgelände, von bebauungsunfähigen Restgrundstücken (Kleinstücken) und gesundheitsschädlichen Gebäuden (Zonenenteignung), auf die Neueinteilung ungeregelter Grundstücke (Baulandumlegung), ferner auf Grundsätze für die Aufbringung der Straßenanlage- und Unterhaltungskosten, auf die allgemeinen Grundsätze für die Bauvorschriften, auf die Wohnungsaufsicht. Der Staat hat ferner die Landespolizei, die Strominteressen, die Festungsinteressen, die Verwaltungsrechtspflege, endlich die Aufsicht über die Tätigkeit der Gemeinde wahrzunehmen. In seiner Eigenschaft als Landespolizeibehörde tritt der Staat bei allen den Bebauungsplan be-

rührenden Verkehrsunternehmungen, wie Eisenbahnen, Flußbrücken, Wasserwegen, Staatshäfen u. a. m. in Tätigkeit. Schließlich wäre noch des Staates als Erbauer von zahlreichen öffentlichen Gebäuden, von Wohnungen für seine Beamten und Arbeiter oder als Besitzer von Baugelände zu gedenken; in dieser Hinsicht nimmt jedoch der Staat im wesentlichen die Stellung einer Privatperson gegenüber der Stadterweiterung ein.

Im Rahmen der Gesetzgebung ist es eine der bedeutendsten Aufgaben und Pflichten der Stadtverwaltungen, für die Aufstellung und Durchführung der Stadterweiterungspläne zu sorgen. Die Gemeinde hat demgemäß die Aufstellung der Bauvorschriften zu veranlassen, Straßen, Plätze, Parks und Grünstreifen anzulegen, Baulandumlegungen und Grenzberichtigungen vorzunehmen, die Baupolizei, Wohnungspolizei und Gesundheitspolizei auszuüben, sofern nicht einzelne dieser Zweige der Staat sich selbst vorbehält (wie z. B. Baupolizei); der öffentlichen Gesundheit trägt die Gemeinde durch Versorgung mit gutem Trinkwasser, Entwässerung, Beseitigung der festen Abfallstoffe, Reinhalten der Gewässer, Straßenreinigung Rechnung.

Für die mit der Ausdehnung der Gemeinden nötig werdenden öffentlichen Gebäude hat die Gemeinde frühzeitig geeignete Bauplätze zu beschaffen, um nicht später zur Zahlung hoher Preise oder zur Wahl ungeeigneter Plätze genötigt zu sein. Je früher sich die Gemeinde hierzu entschließt, desto wirksamer beeinflußt sie die Gestaltung neuer Stadtteile durch Schaffung neuer Anziehungspunkte.

Den stärksten Einfluß auf die Stadterweiterung wird die Gemeinde dort erzielen, wo sie selbst Eigentümer des Geländes ist. Indem die Gemeinde solches Gelände mit einem zweckmäßigen Bebauungsplane überzieht, die Straßen, Plätze und Anlagen herstellt, die Bauplätze selbst einteilt, mit bestimmten Bauvorschriften und Bedingungen zur Überbauung innerhalb kurzer Frist verkauft oder in Erbbaurecht verpachtet, ist sie in der Lage, Einheitliches und Schönes zu schaffen, vorbildlich auf die Bebauung von Privatgelände einzuwirken, das Angebot von Baugelände zu erhöhen und damit die Bodenpreise und Mietpreise in mäßiger Höhe zu halten. Durch erleichterte Bedingungen für die Bezahlung des Baugeländes, frühzeitige Schaffung öffentlicher Verkehrsmittel wird die Gemeinde für die Erstellung billiger Kleinwohnungen den Boden ebnen.

Schließlich kann die Gemeinde zur Lösung der Wohnungsfrage durch Errichtung eigener Häuser und Vermietung an ihre Beamten und Arbeiter wesentlich beitragen. Will die Gemeinde vom Eigenbau absehen, so kann sie wirksam den Bau gesunder und billiger Wohnungen durch Überlassung städtischen Baugeländes an gemeinnützige Baugesellschaften oder Baugenossenschaften unterstützen.

Gemeinsame Aufgabe von Staat und Gemeinde ist es, für eine zweckentsprechende Abgrenzung und Erweiterung der Gemarkungen zu sorgen. Wenn zwei Gemeinden baulich bereits so aneinander stoßen oder wenn die Orte, welche eine Stadt umgeben, an sie baulich derart sich anschließen, daß in beiden Fällen ein städtebaulich Ganzes vorliegt, dann ist es geboten, daß diese bauliche Einheit auch einheitlich verwaltet wird. Mannigfache Gründe sprechen hierfür. Auseinandergehende Gesichtspunkte und Bestrebungen, Interessenwiderstreit würden Mißstände und Reibereien zu bleibenden Erscheinungen machen. Die Ausdehnung mancher Stadt ist gehemmt oder entwickelt sich in einer ungeregelten, den öffentlichen Interessen nachteiligen Weise. Die Vororte vermögen infolge ihrer geringeren Mittel nicht genügende öffentliche Einrichtungen zu treffen, gesundes Wasser, geregelte Entwässerung fehlen, der Ortsbauplan ist fehlerhaft oder nimmt keine Rücksicht auf jenen der Mutterstadt. Dazu kommt, daß die Städte, sobald das bebaute Gebiet sich zu sehr den Gemeindegrenzen nähert, nicht mehr den erforderlichen Platz für ihre gemeindlichen Anstalten finden, daß sie also genötigt sind, ihre Schlachthöfe, Gas-, Wasser-, Elektrizitätswerke, Friedhöfe u. a. unter Umständen außerhalb der Gemarkung unterzubringen. Eine einheitliche Ordnung des Verkehrs, der Straßenbahnen, Lokalbahnen, Fernbahnen ist nur unvollkommen oder gar nicht zu erzielen.

Aus diesen gesundheitlichen, wirtschaftlichen, städtebaulichen und verwaltungstechnischen Gründen haben deshalb viele Städte unter dem Beistande des Staates ihre Vororte ganz oder teilweise eingemeindet: so Wien, Dresden, Essen, Frankfurt a. M., Cöln a. Rh., Mannheim u. a. Berlin hat lange Zeit die Gelegenheit, die Vororte einzuverleiben, versäumt; die Übelstände der getrennten Gemeindeverwaltungen haben sich dort so stark geltend gemacht, daß an Stelle der Eingemeindung der Vororte in die Stadtgemeinde Berlin auf Grund eines Gesetzes ein Zweckver-

band gebildet wurde, dessen Leitung zuständig war für die einheitlich zu lösenden Aufgaben des Verkehrs, der Hauptlinien des Bebauungsplanes, der Bauvorschriften. Erst in letzter Zeit folgte der Zusammenschluß zu der Stadtgemeinde Groß-Berlin.

Auf dem Gebiete der Stadterweiterung sind der Privattätigkeit weite Gebiete erschlossen; ihre Tätigkeit erstreckt sich auf die Errichtung von Wohn-, Geschäfts- und Industriegebäuden, auf Verkehrsunternehmungen, schließlich als Grundbesitzer auf die Erschließung neuer Baugebiete. Im letzteren Falle kann die Privatwirtschaft auch an der Aufstellung des Stadtbauplanes und der Ausführung der Straßen einen maßgebenden Anteil nehmen. Die gewerbliche Terrainerschließung hat große Leistungen vollbracht und ihr Unternehmungsgeist kann und soll für die Zukunft nicht entbehrt werden. Daß hierbei bedenkliche Auswüchse, in gesundheitlicher und wirtschaftlicher Hinsicht nachteilige Folgen entstanden, die sich namentlich in der Verteuerung und Beschränkung des Wohnraumes geltend machten, hat den Ruf nach Gegenmaßregeln gezeitigt, die letzten Endes auf die Kommunalisierung des Stadterweiterungsgeländes hinausliefen. Man erkennt jedoch heute immer mehr, daß derartige Eingriffe in das Erwerbsleben nicht geeignet sind, das Übel zu bekämpfen. Den Gemeinden stehen in der Straßenherstellung, der Umlegung, der Enteignung, der Bauordnung wirksame Mittel zur Bekämpfung solch' ungesunder Spekulationen zu Gebote.

Schließlich sei noch der Tätigkeit solcher Privaten oder Privatgesellschaften gedacht, die sich aus gemeinnützigen Gründen mit der Errichtung von Wohnungen für die weniger bemittelten Volksklassen beschäftigen. Viele industrielle Werke nehmen die Baustellen- und Wohnungsbeschaffung für ihre Beamten und Arbeiter in die Hand. Dabei finden sich die verschiedensten Formen des Vorgehens. In einem Falle gehen die Häuser in den Besitz des Arbeiters über, im anderen Falle bleiben die Häuser im Besitz der Firma, oder aber es tritt zwischen den Arbeitgeber und Arbeitnehmer eine gemeinnützige Baugesellschaft, die Besitzer der Häuser ist und das Vermietungsgeschäft übernimmt.

II. Beschränkung der Baufreiheit.

Das Bauen kann allgemein nicht freigegeben werden. Es würde sonst eine wilde Bebauung entstehen, die Mißstände der

ärgsten Art zur Folge hätte. Das öffentliche Wohl erfordert, daß das Bauen nach Zeit, Ort und Art beschränkt wird.

Der Zeit nach sollen an einer Straße nicht eher Gebäude errichtet werden dürfen, als bis die Straße fahrbar hergestellt, mit Kanal-, Gas- bzw. Elektrizitäts- und Wasserleitungen versehen ist; denn nur nach dieser Voraussetzung ist für die Zufahrt und Zugänglichkeit zu den Häusern, die Sicherheit und Gesundheit ihrer Bewohner gesorgt. Wird ausnahmsweise ein Neubau vor der Herstellung der Straßen genehmigt, so muß sich der Besitzer der Gemeinde gegenüber verpflichten, für Zugänglichkeit, Anschluß an die städtischen Leitungsnetze selbst aufzukommen. Eine Verpflichtung zur Straßenherstellung für die Gemeinde wird dann eintreten, wenn Sicherheit besteht, daß ein gewisser Teil der angrenzenden Grundstücke mit Gebäuden besetzt wird.

Örtliche Beschränkung des Bauens tritt durch Feststellung des Ortsbauplanes ein. Auf Flächen, welche zu künftigen Straßen, Plätzen, Anlagen im Bebauungsplan bestimmt sind, darf nicht mehr oder nur in jederzeit widerruflicher Weise ohne Schadenersatzansprüche an die Gemeinde beim Widerruf gebaut werden. Wegen dieser Beschränkung in der Benützung des Grundstücks steht dem Eigentümer keinerlei Entschädigungsanspruch zu, dagegen scheint es billig, die Gemeinde zum Ankauf künftigen Platzgeländes zu verpflichten, sobald die umliegenden Straßen hergestellt sind. In der Bebauung sind weiterhin durch Gesetzgebung beschränkt die im ersten, zweiten und dritten Festungsrayon liegenden Grundstücke. Hierher gehört auch das Verbot oder die Beschränkung des Bauens im Überschwemmungsgebiete der Flüsse, damit bei Hochwasser der Abfluß nicht behindert wird.

Hinsichtlich der Bauart sind Beschränkungen unentbehrlich, um den Nachbarn vor Schaden zu bewahren oder um die zukünftigen Mieter und Besitzer zu schützen. Solche Beschränkungen sind Sache der Bauordnung, welche bereits oben behandelt wurde.

III. Enteignung und Neueinteilung von Baugrundstücken.

So einfach die Stadterweiterung auf Gemeindegelände durchzuführen ist, so schwierig gestaltet sie sich auf Privatgelände; denn jeder einzelne Besitzer kann gegen die Abtretung von Ge-

lände zu einer Straße oder zu anderen öffentlichen Zwecken, sowie gegen den angebotenen Preis Widerspruch erheben. Ohne Zwangsmittel wäre aus diesem Grunde die Stadterweiterung der Gemeinde häufig unmöglich gemacht. Den Gemeinden ist deshalb in fast allen Kulturstaaten das Recht eingeräumt, das Gelände für Straßen, öffentliche Anlagen usw. auf Grund eines gesetzlich festgesetzten Bebauungsplanes zu enteignen, d. h. dem Eigentümer zwangsweise gegen Entschädigung zu entziehen.

Das preußische Fluchtliniengesetz bestimmt hierüber: „Mit dem Tage, an welchem die vorgeschriebene Offenlegung (des festgesetzten Bebauungsplanes) beginnt, tritt die Beschränkung des Grundeigentümers, daß Neubauten, Um- und Anbauten über die Fluchtlinie hinaus versagt werden können, endgültig ein. Gleichzeitig erhält die Gemeinde das Recht, die durch die festgesetzten Straßenfluchtlinien für Straßen und Plätze (auch Gartenanlagen, Spiel- und Erholungsplätze) bestimmte Grundfläche dem Eigentümer zu entziehen." Die Enteignung geschieht auf Antrag der Gemeinde, ohne daß es, wie bei anderen im öffentlichen Interesse gelegenen Unternehmungen, einer besonderen obrigkeitlichen Genehmigung bedarf.

Wenn von einem Grundstück nur ein Teil abgetreten werden muß, so kann die bauliche Ausnutzung der Restparzelle leicht unmöglich oder doch wesentlich erschwert werden. Nach dem preußischen Gesetz kann zwar der Eigentümer die Übernahme des ganzen Grundstückes verlangen, wenn dasselbe durch die Bauflucht so weit in Anspruch genommen wird, daß das Restgrundstück baulich nicht mehr selbständig verwertet werden kann. Aber der Gemeinde steht das Recht der Enteignung des Restes nicht zu; im Gegenteil kann der Besitzer nach freier Wahl die Restparzelle behalten und in diesem Falle die Gemeinde obendrein noch zur Schadloshaltung für die entstehende Formverschlechterung und Bebauungsunfähigkeit derselben verpflichten. Dies ist offenbar ein Unrecht und um so mehr der Abhilfe bedürftig, als die Reststücke nicht bloß unbebaut liegen bleiben, sondern auch die Bebauung der Nachbargrundstücke behindern und eine unzweckmäßige Bebauung herbeiführen. Um den vielen Unzuträglichkeiten, Unschönheiten und Prellereien zu begegnen, welche durch solche Grundstücksreste entstehen, sollte auch der Gemeinde das Enteignungsrecht zustehen (preußisches Wohnungsgesetz); die meisten Mißbräuche würden schon durch

die bloße Besorgnis der Zwangsenteignung verhütet werden. In manchen Staaten steht diese erweiterte Enteignungsbefugnis der Gemeinde mit gutem Erfolge in Gebrauch. Die Enteignung solcher Grundstücksreste bildet den Übergang von der bloßen Enteignung des Straßenlandes zu jener des Straßenlandes und des Baulandes, welche allgemein als Zonen-Enteignung bezeichnet wird.

Im Auslande besteht die Zonen-Enteignung in mancherlei Form, so besonders in Belgien, Frankreich, England, Ungarn,

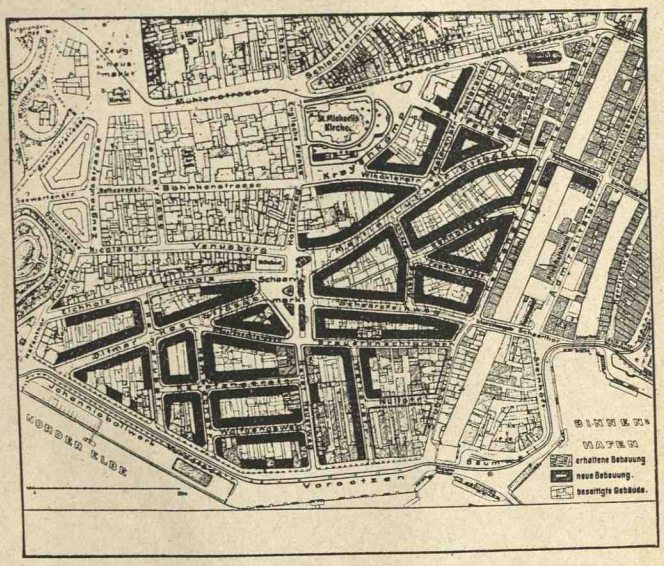


Abb. 71. Sanierung der südlichen Neustadt in Hamburg.

Italien und der Schweiz. In Belgien bedarf es nur der Aufstellung eines Bebauungsplanes durch die Gemeinde und der Genehmigung derselben durch den König, um der Gemeinde das Recht zu verschaffen, alles in den Umfang des Bebauungsplanes fallende Land zu enteignen, nach Herstellung des Straßennetzes und dessen Zubehörs neu aufzuteilen und für die Bebauung zu veräußern. Nur diejenigen Grundeigentümer entgehen der Enteignung, welche sich verpflichten, selbst das von der Gemeinde beschlossene Unternehmen durchzuführen und ihr Land

zur Bebauung herzugeben. Die belgischen Städte haben diese Zonen-Enteignung in vielen Fällen mit Erfolg durchgeführt, sowohl in unbebautem Außengelände, als in bebauten Stadt-

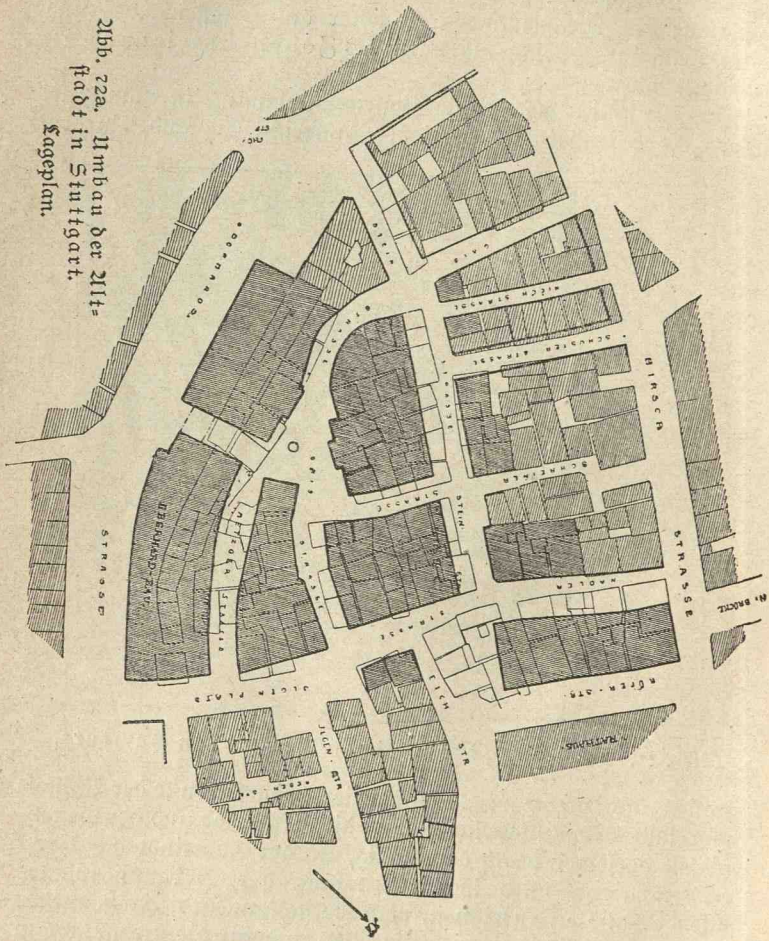


Abb. 122a. Umbau der Altstadt in Stuttgart. Lageplan.

teilen, deren Umgestaltung aus gesundheitlichen und verkehrstechnischen Gründen für notwendig gehalten wurde. Zwar kosten solche Verbesserungen bestehender Stadtteile immer noch

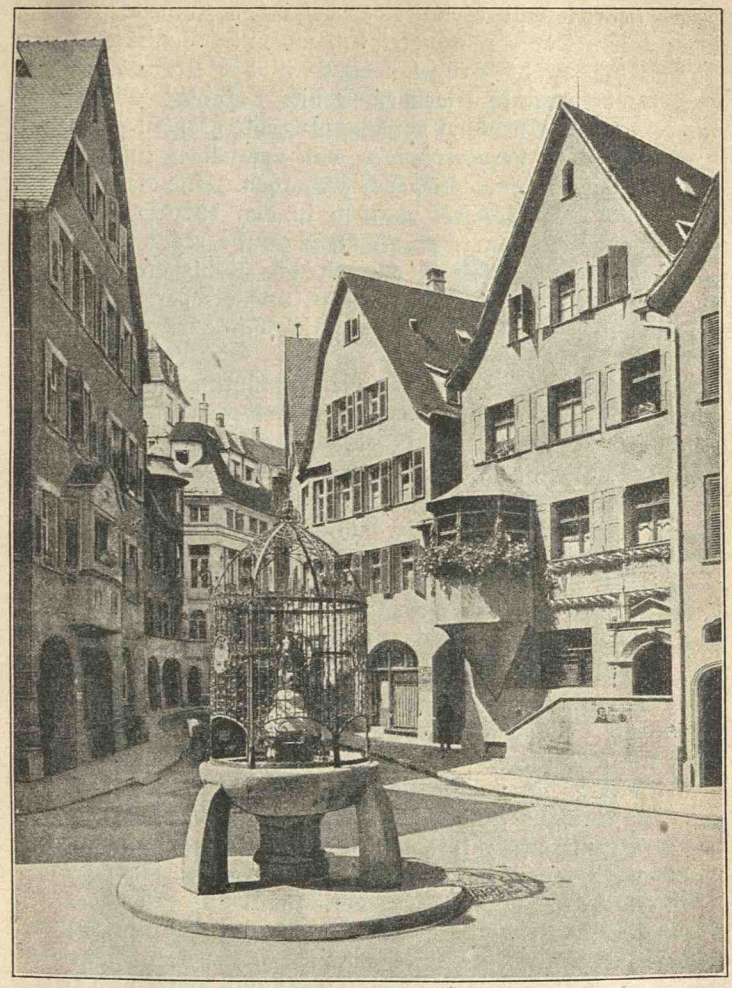


Abb. 72b. Umbau der Altstadt in Stuttgart. Ansicht.

der Gemeinde hohe Summen; aber ein erheblicher Teil der Ausgaben wird durch die Einnahmen für die im Werte gesteigerten Baugrundstücke gedeckt.

Das bedeutendste Beispiel der belgischen Zonen-Enteignung finden wir bei dem umfangreichen, wesentlich sanitären Unternehmen der Stadt Brüssel, welches in der Überwölbung der die Altstadt durchschneidenden Senne bestand. Dieser Fluß war allmählich ein völlig verschmutztes, die größten gesundheitlichen Bedenken hervorrufendes, von gesundheitswidrigen Behausungen umgebenes Gewässer geworden. Alle diese Baulichkeiten und Liegenschaften wurden in den 1870er Jahren erworben oder enteignet, der Flußlauf wurde reguliert und eingewölbt; über demselben wurden die Boulevards Anspach, du Nord und de la Senne angelegt, und die verbliebenen, an diese neuen Straßen anstoßenden Grundstücke wurden zur Wiederbebauung veräußert.

Auch in Deutschland würde die Ausführung sanitärer Verbesserungen in der Altstadt wesentlich gefördert, wenn man sich entschlösse, bei uns gleichfalls die Zonen-Enteignung allgemein gesetzlich zu regeln. In Hamburg wurde auf Grund eines Sondergesetzes die zum Teil ausgeführte, zum Teil noch in Ausführung begriffene Sanierung der sog. südlichen Neustadt unternommen. Die Enteignungs- bzw. Erwerbungszone ist in Abb. 71 kenntlich gemacht.

Im übrigen Deutschland, wo mit Ausnahme des ehemaligen Königreichs Sachsen das Enteignungsrecht sich auf die Flächen der zukünftigen Straßen erstreckt, sind große Straßendurchbrüche und Stadtregulierungen wegen der sehr hohen Geldopfer eine Seltenheit, obwohl das Bedürfnis an manchen Orten vorliegt. Stuttgart hat mangels eines Zonen-Enteignungsgesetzes die in der Abb. 72 u. 73 dargestellte Umgestaltung eines alten Stadtteils zwischen Rathaus und Fischmarkt durch freihändigen Ankauf ganzer Grundstücke mit hohen Kosten durchgeführt; diese Umgestaltung ist auch insofern erwähnenswert, als bei ihr die städtebaukünstlerische Seite voll zur Berücksichtigung gelangte.

Hat die Gemeinde durch freie Vereinbarung mit den Grundbesitzern oder durch das Enteignungsverfahren das Straßenland erworben und eine Straße angelegt, so sind damit noch keineswegs alle an diese Straße stoßenden Grundstücke bebauungsfähig geworden, mindestens nicht derart bebauungsfähig, wie es in wirtschaftlicher, gesundheitlicher und schönheitlicher Beziehung verlangt werden muß. Es muß zur Durchführung der Stadterweiterung in den meisten Fällen eine gegenseitige Um-

legung der Grenzen hinzutreten, so daß jedes Grundstück als Bauplatz verwendbar oder in Bauplätze zerlegbar wird.

Die Abb. 73 möge das Wesen der Umlegung veranschaulichen. Die Umlegung geschieht hier innerhalb der Grenzen eines Baublockes. Keines der Grundstücke hat eine zur Bebauung

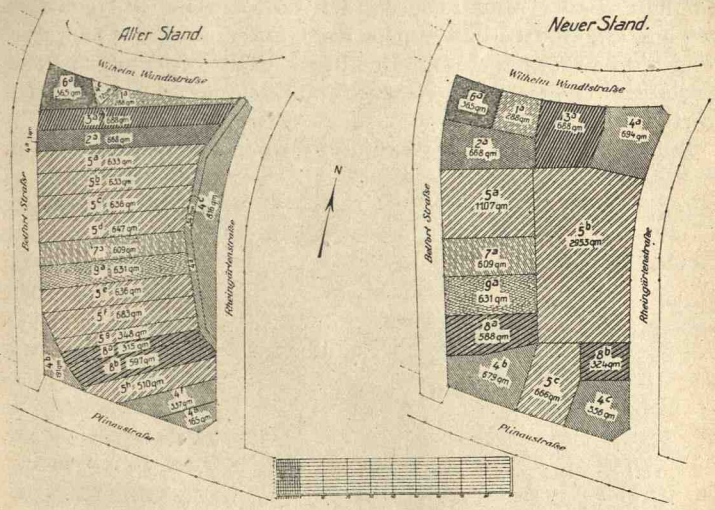


Abb. 73. Umlegung eines Baublockes bei Neckarau auf Gemarkung Nauheim.

in der Straßenfront geeignete Gestalt, da alle Grenzen sehr schief verlaufen.

Nun hat man versucht, die Umlegung als entbehrlich zu bezeichnen, wenn nur die Bau- und Straßenfluchten die Eigentumsgrenzen berücksichtigen. Gewiß kann man durch das Anschmiegen der Straßenanlage an die vorhandene Weg- und Grundstückslage manche Schwierigkeiten umgehen und manche Umlegung vermeiden. Durch Abweichen von der starren Regelmäßigkeit wird man in vielen Fällen eine günstige Aufteilung erreichen, so daß gut bebaubare Parzellen entstehen. Gerade die hierbei sich ergebenden unregelmäßigen Formen der freien Plätze und die Verschiebungen in den Straßenrichtungen sind es, die bei entsprechender Bebauung dem Straßenbild ein natürliches und

abwechslungsreiches Gepräge geben. Aber in unseren modernen Siedelungen liegen oft die Parzellen derartig ungeordnet durcheinander, daß nicht von malerischer Unregelmäßigkeit, sondern nur von wüster Unordnung die Rede sein kann. Sehr oft ist eben infolge der wirren Parzellenlage eine gerechte Berücksichtigung aller Besitzstücke durch den Bebauungsplan unmöglich. Das Grundstück des einen fällt gänzlich in die Straße, das des anderen in das Innere des Blockes und kann also ebenfalls nicht bebaut werden. Das des dritten wird zum schmalen Vexierstreifen an der Straße: eine besonders schädliche Erscheinung.

Die Folge ist, daß die Durchführung der Straßen unterbleibt, weil eine Einigung mit den Beteiligten nicht zu erzielen ist. Die Gemeinde muß das Straßengelände enteignen, was das Verfahren verlangsamt und die Straßenkosten erhöht. Die Spekulation setzt ein, kauft Parzellen zusammen, teilt das Gelände neu ein, was wiederum die Kosten der Erschließung erhöht; außerdem kommt weniger Bauland auf den Markt. Es wird sich unter Umständen nicht vermeiden lassen, daß schiefe Baustellen bebaut werden und daß unschöne Häuser entstehen.

Alter Stand.

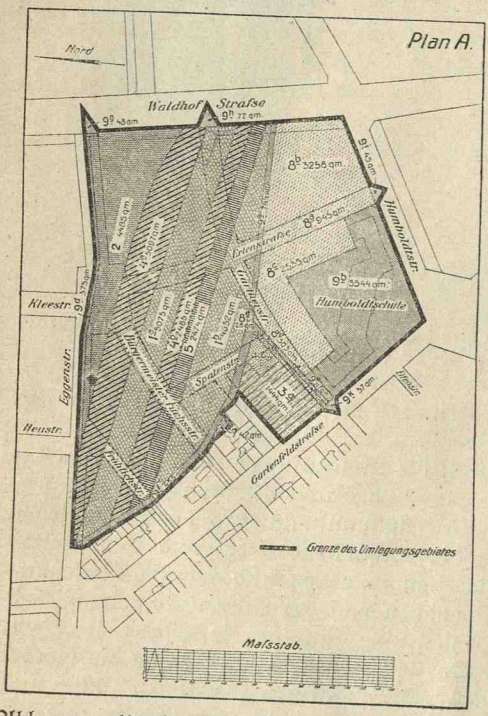


Abb. 74a. Umlegung Rodes Gartenfeld auf Gemarkung Mannheim.

Es muß deshalb immer mehr die

Forderung erhoben werden, daß allgemein die Umlegung von Grundstücken auf gesetzlichem Zwangswege im Bereich eines Ortsbauplanes durchgeführt werden kann. Erfreulicherweise trägt die Gesetzgebung diesen Bedürfnissen Rechnung; mit dem preußischen Wohnungsgesetz kann die Ausdehnung des Frankfurter Umlegungsgesetzes (sog. Lex Adickes) auf den ganzen Staat erfolgen (mittels Ortsstatut nach Bestätigung durch den Bezirksausschuß). Die ihrer Größe nach unbebaubaren Restgrundstücke sind dabei der Enteignung zu unterwerfen; dieselben sind entweder mit anderen gleichfalls enteigneten Kleinstücken zu brauchbaren Bauplätzen zu vereinigen oder zu Gunsten der ursprünglichen Eigentümer zu veräußern.

In den Abb. 74a u. b ist eine größere Baulandumlegung aus Mannheim dargestellt. Zu ihrer Erläuterung sei folgendes ausgeführt. Aus den innerhalb des Gebietes, auf welches sich die Neueinteilung erstreckte, gelegenen Grundstücken wurde eine Grundstücksmasse von etwa 4,12 ha gebildet. Aus dieser Masse wurde zunächst das nach dem Bebauungsplane für die künftigen Straßen und Plätze bestimmte Gelände (etwa 0,96 ha) ausgeschieden. Der Flächeninhalt dieses letzteren Geländes wurde sämtlichen an der Masse beteiligten Geländeeigentümern nach Verhältnis des Flächengehaltes des von jedem derselben in die Masse eingebrachten Geländes

Neuer Stand.

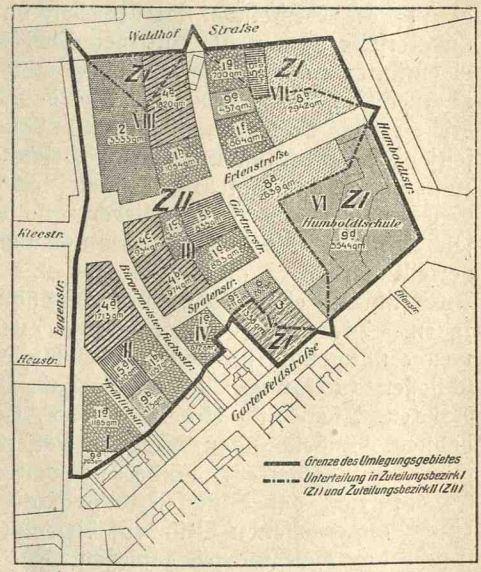


Abb. 74b. Umlegung Rodes Gartenfeld auf Gemarkung Mannheim.
(Verfasser: H. Ehlgötz in Essen.)

in Abzug gebracht. Das übrig bleibende Gelände wurde unter die Eigentümer, welche Grundstücke in die Masse eingebracht haben, derart verteilt, daß sie einen Ersatz erhalten, welcher dem Anteil entspricht, mit welchem jeder an der Gesamtfläche des in die Neueinteilung einzubeziehenden Geländes beteiligt war. Die gleichartig schraffierten Flächen des Planes vor und nach der Umlegung entsprechen sich im alten und neuen Besitzstand. Man wird ohne weiteres erkennen können, wie vorteilhafte Bauplätze durch die Umlegung entstanden sind.

IV. Aufbringung der Stadterweiterungskosten.

Das Wachstum einer Stadt liegt sowohl im Interesse der Gesamtheit wie in dem aller Glieder; deshalb sind die Lasten und Kosten aller zum Aufschwunge des Ganzen dienenden gemeindlichen Kulturarbeiten gemeinsam zu tragen. Alle Kosten der Stadterweiterung der Gemeinde aufzubürden, ist nicht angängig, da sich die Gemeinde mit der Zeit daran verbluten müßte; andererseits können die einzelnen Glieder, also die Grundstückseigentümer und Bauherren, die Lasten ebenfalls nicht allein übernehmen, denn dadurch würde das Bauen außerordentlich erschwert, ja unter Umständen unmöglich gemacht. Die einseitige Belastung würde dem Gesamtwohle zuwiderlaufen. Kosten und Lasten sollen somit nach Recht und Billigkeit auf das Gemeinwesen und seine Glieder, also auf die Gemeinde als solche und auf die Grundeigentümer nach Maßgabe der Kräfte verteilt werden. Man kann die Kosten, um welche es sich bei der Durchführung einer Stadterweiterung handelt, in zwei Gruppen teilen. Die erste Gruppe umfaßt alle jene Aufwendungen, welche notwendig sind, um das Gelände überhaupt baulich erschließen zu können: z. B. Ausgaben für Flußverlegungen, Brücken, Über- und Unterführungen, Höherlegung von Eisenbahnen, Eindeichungen, Hauptentwässerungskanäle, Verlegung von Festungswerken, Aufhebung von Rayonbeschränkungen. Es entspricht der Billigkeit, daß derartige Aufwendungen zu einem angemessenen Teile auf diejenigen übertragen werden, welche den Hauptvorteil genießen. In Amerika und England ist die Erhebung von besonderen Kostenbeiträgen zu solchen gemeindlichen Kulturarbeiten als Betterment-Abgabe weit verbreitet und ergibt in vielen Gemeinden außerordentlich hohe

Erträge. In Preußen hat § 9 des Kommunalabgabengesetzes die Möglichkeit, ja bis zu einem gewissen Grade die Notwendigkeit dieser Verbesserungssteuer festgelegt: „Die Gemeinden können behufs Deckung der Kosten für Herstellung und Unterhaltung von Veranstaltungen, welche durch das öffentliche Interesse erfordert werden, von denjenigen Grundeigentümern und Gewerbetreibenden, denen hierdurch besondere wirtschaftliche Vorteile erwachsen, Beiträge zu den Kosten der Veranstaltungen erheben. Beiträge müssen in der Regel erhoben werden, wenn anderenfalls die Kosten, einschließlich der Ausgaben für die Verzinsung und Tilgung des aufgewendeten Kapitals durch Steuern aufzubringen sein würden." Oft wird die Gemeinde durch freiwillige Beiträge beteiligter Privatpersonen, des Staates oder Terraingesellschaften unterstützt. Ist die Gemeinde selbst leistungsfähig, so wird sie die Erfüllung dieser Aufgaben selbst übernehmen.

Die zweite Gruppe setzt sich aus jenen Aufwendungen zusammen, die zur Ausführung der Straßenanlagen nebst deren Zubehör im einzelnen erforderlich sind. Die Kosten pflegen sich zusammenzusetzen aus den Aufwendungen für den Grunderwerb, die Entwässerung, die Straßendecke, die Beleuchtungsanlage und die zeitweise Unterhaltung. Die Leistungspflicht der Gemeinde beginnt erst bei Überschreitung einer gewissen Straßenbreite und bezieht sich ferner auf die öffentlichen Plätze, Gartenanlagen, Verschönerungen. Über die Heranziehung der Grundbesitzer zu den Straßenkosten bestehen in den meisten Staaten gesetzliche Festsetzungen. Für Preußen lauten die diesbezüglichen Bestimmungen:

„Durch Ortsstatut kann festgesetzt werden, daß bei der Anlegung einer neuen oder bei der Veränderung einer schon bestehenden Straße sowie beim Ausbau an schon vorhandenen, bisher unbebauten Straßen und Straßenteilen von dem Unternehmer der neuen Anlage oder von den angrenzenden Eigentümern — von letzteren, sobald sie Gebäude an der neuen Straße errichten — die Freilegung (Grunderwerbung), erste Einrichtung, Entwässerung und Beleuchtungsvorrichtung der Straße in der dem Bedürfnis entsprechenden Weise beschafft sowie deren zeitweise, höchstens jedoch fünfjährige Unterhaltung, bzw. ein verhältnismäßiger Beitrag oder der Ersatz der zu allen diesen Maßnahmen erforderlichen Kosten geleistet werden. Zu diesen Verpflichtungen können die angrenzenden Eigentümer nicht für

mehr als die Hälfte der Straßenbreite, und wenn die Straße breiter ist als 26 m, nicht für mehr als 13 m der Straßenbreite herangezogen werden. Bei Berechnung der Kosten sind die Kosten der Straßenanlage und bzw. ihre Unterhaltung zusammenzurechnen und den Eigentümern nach Verhältnis der Länge ihrer die Straße berührenden Grenze zur Last zu legen."

In den anderen deutschen Bundesstaaten bestehen ähnliche Bestimmungen.

FUNDATIA REGELE CAROL I

Verzeichnis der Abbildungen.

(Mit Angabe der Quelle, der Verfasser.)

Zu Abschnitt A.

Abb. 1. Kahun (Professor Flinders Petrie, Illahun).
„ 2. Thera (Dr. Ziebarth, E., Kulturbilder aus griechischen Städten).
„ 3. Piraeus (Zeitschrift: Der Städtebau 1908).
„ 4. Selinunt (Wiederherstellungsentwurf von M. Hulot).
„ 5. Priene (Wiegand, Priene, Ein Begleitwort zur Rekonstruktion von A. Zippelius).
„ 6. Pompeji (Zeitschrift: Der Städtebau 1908).
„ 7. Aosta, Plan des römischen Kastells, heutiger Stadtplan (Zentralblatt der Bauverwaltung 1897).
„ 8. Römisches Cöln (Dr. Poppelreuter, Modell des römischen Cöln).
„ 9. Bologna.
„ 10. Cöln a. Rh., Stadtplan von 1857 (Dr. Rappaport, Die Entwicklung des deutschen Marktplatzes).
„ 11. Trier.
„ 12. Rothenburg o. T.
„ 13. Nürnberg (Stübben, Der Städtebau).
„ 14. Münster.
„ 15. Lübeck.
„ 16. Braunschweig (Dr. Rappaport, Die Entwicklung des deutschen Marktplatzes).
„ 17. Soest.
„ 18. Neubrandenburg (Dr. Rappaport, Die Entwicklung des deutschen Marktplatzes).
„ 19. Thorn.
„ 20. Rostock.
„ 21. Palma-Nova.
„ 22. Petersplatz in Rom, Ansicht und Grundriß.
„ 23. Mannheim.
„ 24. Erlangen (Dr. Rappaport, Die Entwicklung des deutschen Marktplatzes).
„ 25. Berlin.
„ 26. Nancy (Stübben, Der Städtebau).
„ 27. Straßburg i. Elsaß (Stübben, Der Städtebau).
„ 28. Gartenstadt Hellerau bei Dresden (Verfasser: R. Riemerschmidt, München).

Zu Abschnitt B.

Abb. 29. Freistehendes Einfamilienhaus (Verfasser: H. Ehlgötz in Mannheim).
„ 30. Angebautes Einfamilienhaus (Verfasser: H. Ehlgötz in Mannheim).
„ 31. Miethäuser mit Seitenflügel.

Abb. 32. Miethaus ohne Seitenflügel (Verfasser: H. Ehlgötz in Mannheim).
„ 33. Wohnungsgruppe des Beamtenwohnungsvereins in Bochum (Verfasser: P. Mebes in Berlin).
„ 34. Gebäudegruppe mit Ein- und Zweifamilienhäusern (Verfasser: H. Ehlgötz in Mannheim).
„ 35. Rathaus in Karlsruhe i. B.
„ 36. Rathaus in Dresden, Ansicht und Grundriß (Verfasser: K. Roth in Darmstadt).
„ 37. Schulhaus in Mannheim-Sandhofen, Platzbild (Verfasser: H. Ehlgötz in Mannheim).
„ 38. Marktplatz in Gräfrath.
„ 39. Fahrdamm für drei Wagenspuren.
„ 40. Fahrdamm mit Straßenbahn.
„ 41. Gehweg für drei und vier Personen.
„ 42. Idealschema der wachsenden Stadt.
„ 43. Verkehrsstraße erster Ordnung.
„ 44. Verkehrsstraße zweiter Ordnung.
„ 45. Wohnstraße mit einseitigem Gehweg.
„ 46. Wohnstraße ohne Gehweg.
„ 47. Wohnstraße mit zwei Gehwegen.
„ 48. Marktplatz in Stuttgart, Ansicht und Grundriß, früherer Zustand.
„ 49. Amalienborg-Platz in Kopenhagen, Ansicht und Grundriß (Stübben, Der Städtebau).
„ 50. Friedrichsplatz in Mannheim (Verfasser: Br. Schmitz in Berlin †).
„ 51. Hansa-Platz in Düsseldorf, Ansicht und Grundriß (Verfasser: W. v. Engelhardt in Düsseldorf).
„ 52. Ostpark in Frankfurt a. M. (Verfasser: C. Heicke in Frankfurt a. M.).

Zu Abschnitt C.

Abb. 53. Baublock in geschlossener Bauweise.
„ 54. Baublock in offener Bauweise.
„ 55. Baublock im Reihenhausbau.
„ 56. Bauklassen- und Bauviertelplan aus Mannheim (Verfasser: H. Ehlgötz in Mannheim).
„ 57. Flächen-, Höhen- und Abstandsregeln zum Bauklassen- und Bauviertelplan von Mannheim.
„ 58. Baublock mit unhygienischer Bebauung des Blockinneren.
„ 59. Baublock mit einheitlicher Innenanlage (Verfasser: H. Ehlgötz in Mannheim).
„ 60. Baublockfassade mit Betonung des Einzelhauses.
„ 61. Baublockfassade in einheitlicher Zusammenfassung des Einzelhauses (Verfasser: H. Ehlgötz in Mannheim).
„ 62. Bauberatung: Entwurf einer Kirche (Bauberatungsstelle des Rheinischen Vereins für Kleinwohnungswesen in Düsseldorf).
„ 63. Bauberatung: Entwurf eines Bebauungsplanes (Bauberatungsstelle des Rheinischen Vereins für Kleinwohnungswesen in Düsseldorf).

Zu Abschnitt D.

Abb. 64. Gesamtbebauungsplan der Stadt Düsseldorf (Verfasser: Schmitz, Blum und Heck).
„ 65. Bebauungsplan für das Schöneberger Südgelände (Verfasser: Br. Möhring in Berlin).
„ 66. Bebauungsplan zwischen dem Bayerischen Bahnhof und dem Völkerschlachtdenkmal in Leipzig (Verfasser: H. Strobel in Dortmund).
„ 67. Landhaussiedelung Neu-Ostheim bei Mannheim, Platzbild und Lageplan (Verfasser: H. Ehlgötz in Mannheim).
„ 68. Kleinhaussiedelung Eckgewann auf Gemarkung Mannheim, Schaubild und Lageplan (Verfasser: H. Ehlgötz in Mannheim).
„ 69. Bebauungsplan für das Fischerberggelände der Stadt Hirschberg in Schlesien, Schaubild und Lageplan (Verfasser: F. Genzmer in Berlin).
„ 70. Südwestliche Ortserweiterung des Stadtteils Neckarau auf Gemarkung Mannheim, Eingangsplatz und Lageplan (Verfasser: H. Ehlgötz in Mannheim).

Zu Abschnitt E.

Abb. 71. Sanierung der südlichen Neustadt in Hamburg (Hamburg und seine Bauten).
„ 72. Umbau der Altstadt in Stuttgart, Lageplan und Ansicht (Zeitschrift: Der Städtebau 1911).
„ 73. Umlegung eines Baublocks bei Neckarau auf Gemarkung Mannheim.
„ 74. Umlegung Rodes Gartenfeld auf Gemarkung Mannheim (Verfasser: H. Ehlgötz in Mannheim).

BIBLIOTECA CENTRALĂ UNIVERSITARĂ BUCUREȘTI
VERIFICAT 1987

VERLAG VON QUELLE & MEYER IN LEIPZIG

Das Dorf

Ein Handbuch zur künstlerischen Dorf- und Flurgestaltung

von

Professor R. MIELKE

296 Seiten mit über 200 Abbildungen. Geb. M. 10.–*

*

„Das es Zeit ist, auch die künstlerische Gestaltung des Dorfes einmal systematisch darzustellen, wird jedem klar sein, der die Bedeutung dieser Siedlungsform für eine nationale Kunstkultur erkennt, der mehr noch vielleicht sich die fürchterliche Entstellung unserer Dörfer vergegenwärtigt. Mielke ist einer der Berufensten, eine Lösung dieser großen und schweren Aufgabe zu unternehmen. Dem Laien will das Buch ein Führer sein zum Sehen und Empfinden all des Schönen, das uns das alte Dorf erschließt. Es braucht nicht besonders hervorgehoben zu werden, daß Text und Darstellung ebenso wie die Ausstattung demgegenüber gleich würdig gehalten sind."

Zentralblatt für das deutsche Baugewerbe.

„Es ist ein prächtiges Buch, das in seiner Vollständigkeit bisher von keinem erreicht oder übertroffen sein dürfte. Als Ziel setzt es sich die dankenswerte Aufgabe der künstlerischen Ausgestaltung des Dorfes und zeigt, was hier zu rühmen und was zu verwerfen ist. . . Der von tiefer Sachkenntnis, treffendem Urteil und systematischer Strenge zeugende Text muß jeden erfreuen, der es mit der Heimatpflege ernst nimmt."

Soziale Kultur.

* Dazu Teuerungszuschlag des Verlages.

Der Wolkenschulze Von Max Jungnickel. In alter Fraktur geschrieben u. zweifarbig gedruckt. In gediegenem Bande Mark 6.—

Eine neue köstliche Prosadichtung, ein echtes Kind seiner Muse, rein, heiter und doch wieder ernst voll tiefer Wahrheiten. Im Frühling saß der Dichter in einem märchenwunderlichen Dorfe Thüringens. Und in die singende Frühlingsstille träumt er sich den Heiland ins Dorf hinein, den Wolkenschulzen, den vom Lenz überblauten Beherrscher des Dorfes. „Meine Weltanschauung habe ich in meinen Dorfchristus gelegt, mein Verhältnis zu Gott. Kommt, ich will Euch zu meinem Heiland führen. Vielleicht macht er Euch froh in schwarzen Tagen."

Das neue Geschlecht Ein Roman von Johan Skjoldborg.

178 Seiten. Geheftet Mark 5.—. Gebunden Mark 8.—

Skjoldborg hat hier ein Werk voller Glauben und Zukunftshoffnung geschaffen: einen Bauernroman, den man ein soziales Bauernidyll nennen kann. Skjoldborg meldet von einer neuen Bauerngeneration, die von modernen Ideen erfaßt, mit neuzeitlicher Dichtung und Kultur in Zusammenhang stehend, stolz und sicher ihre Bauernart wahrt, ihr eigenes Leben ausbaut und den Lockungen der Großstadt widersteht. Das „Neue Geschlecht" kann für alle ein Buch des Trostes und der Aufrichtung werden.

Schwarze Strahlen Roman von Arnim Steinart (F. A. Loofs).

330 Seiten. Geheftet ca. M. 5.—. Gebunden ca. M. 8.—

Nur in den Stunden der Vertiefung löst sich die grobe Wirklichkeit zu einem Schleier auf, hinter welchem wir die Dinge in ihrem Wesen und ihrer wahren Bedeutung erblicken. So hat der Verfasser die Menschen und das Geschehen dieses metaphysischen Romans gesehen: gleichsam durch die stoffliche Wirklichkeit hindurch, um sie in höherer, wesentlicher Gestaltung vor uns hinzustellen. Im Mittelpunkt einer Handlung von atemloser Spannung steht Orta Runach, ein weiblicher Lucifer. Von ihr, dem gefallenen Engel, geht der Haß gleich schwarzen Strahlen aus. Liebe und Haß erscheinen in ihr zu den Polen einer fast übernatürlichen Persönlichkeit verkörpert.

Vom Baume der Erkenntnis Von Prof. Dr. Fr. Schumacher. Ca. 280 S. Geh. ca. M. 4.—. Geb. ca. M. 6.—

Diese geistvollen Phantasien und Satiren einer unserer größten Künstler, die neben seiner gewaltigen Berufsarbeit entstanden, sind ein Spiegel seines reichen Innenlebens und eine schöne Gabe für feingestimmte Bücherfreunde. Aus dem Inhalt: Vom weisen Meister / Die Erfindung / Legende vom toten Teufel / Der Lügner / Vom Schicksal / Der Hund / Vom lieben Gott des Waldes / Ahasver / Die mißglückte Himmelfahrt / Zwei Künstler / Wolken. Die Macht des Homunculus / Die Frage / Das Mittel / Die Eulenspiegelschule / Die Fühlung mit dem Volke / Das Interview / Die geistige Atmosphäre / Die Berufszentrale / Eine literarische Entdeckung.

Karl Gjellerup

Der goldene Zweig Dichtung u. Novellenkranz aus der Zeit des Kais. Tiberius. 9.—13. Tausf. 339 S. Geh. M. 5.—. Geb. M. 7.—

„Es sind Bilder von überwältigender Schönheit. Mit der Gestaltungskraft und der Kennerschaft des historischen Forschers und philosophischen Denkers läßt er äußeres und inneres Leben erstehen und malt in bezaubernden Farben die südliche Landschaft und den Prunk römischer Kunst und Verschwendung. Über seinem Buche liegt die Weihe eines Bekenntnisses zur sieghaften Kraft der christlichen Heilslehre und des germanischen Wesens."

Hamburgischer Correspondent.

Die Gottesfreundin Rom. 6.—9. Tausf. Geh. M. 5.—. Geb. M. 8.—

„Eine Reihe farbenprächtiger, tiefgründiger Bilder, die sich auf dem düstern Hintergrund des 14. Jahrhunderts mit seinem Aberglauben und seinen Hexenprozessen abspielen. Wie die Herrin der Burg Langenstein den Führer der „Ketzer" schützt, und wie der zelotische Bischof Ottmar, der die Ketzer verfolgt, vom Saulus zum Paulus wird, und mit der Burgherrin, die er in fröhlicher Jugend heiß geliebt hatte, als sieghafter Besiegter in den Tod geht, das wird uns in hochdramatischer, von dichterischem Schwung beseelter Darstellung berichtet."

Berliner Morgenzeitung.

Seit ich zuerst sie sah 5.—8. T. 430 S. Geh. M. 5.—. Geb. M. 8.—

„Dieses schöne Idyll mit seinem tragischen Ausgang ist eins der wundervollsten Werke Gjellerups. Ein ganzer Liebesfrühling ist hier in die Stimmungsbilder aus Dresden und aus der sächsischen Schweiz hineingezaubert; tiefe Wehmut, tragischer Schmerz verleihen dem Roman sein wunderbares, unvergeßliches Aroma. . . Der Verfasser fesselt, mag er nun die Natur, die Kunst oder die Menschen schildern. Immer vertieft er sich in seinen Stoff."

Aarhus Stiftstidende.

Das heiligste Tier Ein elysisches Fabelbuch. 390 Seiten. Geheftet M. 7.—. Gebunden M. 10.—

Nur ein Dichter von Gjellerups Gestaltungskraft, seinem sonnigen Humor, seiner tiefen, auf reichem philosophisch-historischen Wissen beruhender Weltanschauung konnte sich an einen solchen Stoff heranwagen. Im Elysium erwacht unten den in ewiger Heiterkeit auf der Asphodeluswiese wandelnden Tieren der Wunsch, ein Tier möge heilig gesprochen und von allen anderen verehrt werden. Dies entfacht sofort den Ehrgeiz, die Parteibildung, den Wettkampf. Die einst im Leben berühmten Männern angehörenden Tiere übernehmen die Führerrolle und werden zu Trägern der Ideen ihrer Herren. Erhabene und groteske Szenen wechseln sich so ab, und in unterhaltendster Form rauschen die großen weltgeschichtlichen Vorgänge an uns vorüber. Eine einzigartige Dichtung.

Karl Gjellerup

An der Grenze Roman. 272 Seiten. Geheftet M. 5.—. Gebunden M. 8.—

Mit seinem neuen Werke führt uns Gjellerup in die herbe, meerdurchleuchtete Schönheit seiner dänischen Heimat. Wunderliche und spröde Menschen stellt er in einem Kleinstadtidyll nebeneinander, den griesgrämigen Amtsrichter Thomsen, seinen pedantischen Sohn, den Assessor, den schlichten Gutsbesitzer und die prachtvollen und tatkräftigen Mädchengestalten. Gjellerup zeigt sich in dem neuen Werke als Meister realistischer Darstellung und feiner landschaftlicher Schilderung.

Die Hügelmühle Roman in fünf Büchern. 3. Auflage. 450 Seiten. Geheftet etwa M. 8.—. Gebunden etwa M. 10.—.

„In streng dramatischem Aufbau steigt die Handlung empor. Jede Gestalt atmet Wirklichkeit: die hellseherische, sterbende Müllerin, der unentschlossene Müller, die sinnliche und doch kalt berechnende Mühlmagd Liese und ebenso alle Nebenfiguren. Eine drückende Schwüle liegt über der Erzählung der ersten vier Bücher. Immer mehr verstricken sich die Bewohner der Mühle in Schuld, bis die schreckliche Katastrophe erfolgt. Und die Sühne im fünften Buche ist so grausig erhaben, daß kein Abflauen der Handlung spürbar wird.
Warburg.

Die Weltwanderer Romandichtung. Zwei Bände. 3. Aufl. Etwa 700 Seiten. Geheftet etwa M. 10.—. Gebunden etwa M. 14.—

„Der Gedanke der Wiedergeburt wird darin in einer seltsamen, auf das feinste geschliffenen Form veranschaulicht. Dieselben Menschen, die im entfernten Altertum atmeten, und deren Taten und Leiden uns Gjellerup zeigt, — wir sehen sie zugleich als Personen in modernerer Zeit. . . . Karl Gjellerups Bücher gehören mit ihren unvergänglichen Schönheiten der Weltliteratur an. Seien wir stolz darauf, daß sie in unserem geliebten Deutsch ersonnen und niedergeschrieben wurden, und sorgen wir nach Kräften dafür, sie zum Allgemeingut unseres Volkes werden zu lassen.“
Der Bücherwurm.

Die Hirtin und der Hinkende

Ein arkadisches Idyll. 2. Auflage. Geheftet etwa M. 4.—. Gebunden etwa M. 6.—.

„Mit seiner Schalkhaftigkeit und seinem sommerlichen Behagen versenkt sich der Dichter in dieser wunderzarten Liebesgeschichte in das unter Mittelmeersonne warm erglühende Wesen altgriechischer Hirtenkultur. Dem Leser dieses entzückenden Büchleins steigen im Sinnen grüngoldige und rosigbraune Landschaften Claude-Lorrains auf und die idyllische, bewegte Handlung, das Verlieren und Wiederfinden der herbkeuschen schönen Schinels und ihres treuen, stolzen Werbers Arkas fesselt immer von neuem.“
Berner Bund.

Carl Busse

Die Schüler von Polajewo

Drittes bis viertes Tausend. 283 Seiten. Geheftet M. 3.—. Gebunden M. 5.50

„An diesen Bildern können wir Lehrer lernen mit der Jugend fühlen und empfinden, können wir tieferes Verständnis für sie gewinnen ... Die kleinen Schülerkomödien und -tragödien sind meisterhaft entworfen; einige steigern sich trotz ihrer Kürze oder gerade deswegen zu einer dramatischen Kraft, daß man den Atem anhalten muß. ... Hätte ich B.'s Schüler von Polajewo schon als Schulamtskandidat gelesen, ich hätte manchen Erziehungsfehler nicht begangen."

Geheimr. Dr. Adolf Matthias (Zeitschr. f. höhere Schul.)

Im polnischen Wind

Ostmärkische Geschichten. 302 Seit. Geheftet Mark 3.50. Gebunden Mark 5.—

„Zu erzählen versteht Carl Busse. Man hat bei ihm zum erstenmal wieder das Gefühl, gleichsam in einem zufällig zusammengekommenen Kreise von Zuhörern zu sitzen, aus denen heraus, durch das Gespräch angeregt, sich einer ganz ungezwungen löst, um den Lauschenden ringsum eine Geschichte zum besten zu geben. Etwas von der Gesellschaftssphäre wird lebendig, aus der die ersten echten Novellen zur Zeit Boccaccios geboren wurden."

Westermanns Monatshefte.

Federspiel

Westliche und östliche Geschichten. 397 Seit. Geheftet Mark 3.50. Gebunden Mark 5.—

„Es ist eine eigenartige und bedeutende Kunst, die in den Geschichten Carl Busses ihren Ausdruck gefunden hat: wundervolle Beobachtung des Lebens und seiner Werte, Ernstes und Lachendes, Trauriges und Wahres in der irisierenden Mischung, die eben nur das Leben kennt... Eine Welt von feinen Dingen, von intimen Klängen, von echten Menschen- und Herzenstönen tut sich in dem Buche auf. Wer es liest, wird dankbar sein."

Hamburger Nachrichten.

Sturmvögel

Kriegsnovellen. 264 Seiten. Gebunden M. 3.60

„Die Liebe ist es, die alles durchdringende und alles Menschliche erfassende, die dem Dichter sein Buch diktiert hat. Man fühlt's auch aus seiner Sprache gar bald heraus. Sie übt eine Wirkung wie in großen, reinen Linien eines monumentalen Gebäudes. Überall edelste Formgebung, die frei ist von jeder ablenkenden und verwirrenden Verschnörkelung. Alles in allem: Wir haben unter den neuesten Büchern eines der empfehlenswertesten vor uns."

Rostocker Zeitung.

Carl Busse

Winkelglück Ein fröhlich Buch in ernster Zeit. 57. bis 71. Tausend. 237 Seiten mit Buchschmuck von Paul Hartmann. Gebunden M. 4.—

„Die Fröhlichkeit, die das Buch kündet, quillt aus dem Herzen, aber was mehr ist: sie strömt aus dem reichen Herzen eines echten Dichters. Und das vergoldet sie, macht sie feingliederig, füllt sie mit still leuchtenden Farben und läßt doch tief, tief auf ihrem Grunde auch das große Herzweh der Zeit in wehmütig heimlicher Musik zitternd weiterklingen. Ein kluger und innerlich reicher Mensch, dem verliehen ist, mit Dichteraugen in die Welt zu schauen, zeigt uns, wie auch die schweren Dinge Glanz und Schimmer erhalten, wenn sie ein helles Auge und ein aufrecht vertrauendes Herz ansehen."

Leipziger Neueste Nachrichten.

Fläumchen 331 Seiten. Geheftet M. 5.—. Gebunden M. 8.—

Dies Buch ist ein Denkstein, den sich der leider so früh gestorbene Dichter selbst gesetzt hat. Diese abgerundeten, innerlichen Erzählungen aus Erlebnissen der letzten Jahre atmen echt Bussesche Kunst. Die Wärme des Gefühls, die Fähigkeit des Mitreißens, das feine Naturgefühl paaren sich mit reifster Formgestaltung. So gehören diese Erzählungen zu dem Schönsten, was Busse geschrieben hat. Nicht nur die köstliche Novelle „Fläumchen", die dem Buche den Namen gab, sondern auch die anderen werden zu den Perlen deutscher Prosa zählen.

Aus verklungenen Stunden

Ein Skizzenbuch. 304 Seiten. Geh. M. 5.—. Geb. M. 8.—

Diese Sammlung meist unbekannter Novellen ist ein Spiegel von Busses innerlich so reichem Leben. Sie führen uns zum Teil in Busses Jugendzeit, da er als Stürmer und Dränger mit seinen „Gedichten" ganz Jungdeutschland mit Begeisterung erfüllte. Ein sonniger Humor geht von den einzelnen Erzählungen aus und tut uns doppelt wohl in der trüben Gegenwart. Solche Geschichten liest man gern am Abend und vergißt dabei die Sorgen des Alltags. Wir haben nur weniges in unserer Novellenliteratur, was wir diesen Skizzen an die Seite stellen können.

Gedichte
Gedichte. 6 u. 7. Auflage. 171 Seiten. Geb. M. 4.—
Neue Gedichte. 3. u. 4. Aufl. 150 Seiten. Geb. M. 3.50
Heilige Not. 2. Auflage. 149 Seiten. Geb. M. 3.50

„Carl Busse steht in vorderster Reihe unter den jüngstdeutschen Lyrikern. Schon der erste Band seiner Gedichte ließ den ungewöhnlich begabten Dichter erkennen. Die Technik ist nahezu vollendet, der Zauber der Sprache wirkt schon beim stillen Lesen, die Melodie des Verses hat etwas Bestrickendes. Durch viele seiner Lieder klingt gedämpft eine leise Schwermut hindurch. Aber auch andere Töne weiß der Dichter anzuschlagen und die ganze Skala unserer Empfindung in Schwingung zu versetzen."

Die christliche Welt.

VERIFICAT
2017

Die Boberbahn Eine Dorfgeschichte aus dem Hirschberger Tal. Von **Kurt Felscher.** 308 Seiten. Geb. M. 6.—

„Ins Hirschberger Tal, in jenen vom Riesen- und Boberkatzbachgebirge umschlossenen lieblichen Kessel, der vom vielgewundenen Bober durchflossen wird, versetzt uns der schlesische Dichter. Es zeichnet uns des Verfassers sicherer Stift ein Bild von tiefster Wirkung. Jeder, der Freude an echter Heimatkunst hat, der seine Menschen nicht nur in der stickigen Luft des Salons zu suchen pflegt, wird an dem Buche, seinen echten Menschen und seinen prächtigen Naturschilderungen reine Freude erleben."

Niederschlesische Zeitung.

Der Platz an der Sonne Ein Roman aus Kurbrandenburgs See- und Kolonialgeschichte. Von **Georg Lehfels.** 323 Seiten mit Buchschmuck. Geheftet M. 5.—. Geb. M. 7.—

„In einem Roman aus der Zeit des Großen Kurfürsten wird ein interessantes Stück Geschichte entrollt, mit so strenger Anlehnung an die wirkliche Geschichte, daß das Buch wohl mehr als eine unterhaltende Lektüre ist, und doch wiederum so, daß das Historische den fesselnden Gang der Handlung nicht hemmt. Der temperamentvolle Erzähler weiß bis zum Schluß zu spannen und, da er auf dem Gebiete der preußischen Marine und ihrer Geschichte Fachmann ist, auch zu belehren."

Der Tag.

Die große Woge Ein Hamburger. Roman aus der Franzosenzeit. Von **Georg Lehfels.** 281 Seiten. Geh. M. 5.—. Geb. M. 7.—

In wundervoll dichterisch geschauten Bildern gleitet das geschichtliche Geschehen einer ereignisschweren Zeit am Leser vorüber, der sinkende Glanz des Rokoko, der Aufstieg und Sturz Napoleons, das Rücksichtslosigkeit im Kampf um die eigenen Interessen und endlich Deutschlands Erstarkung. Man könnte treffend Lehfels' Roman das Hohe Lied auf den Hamburger Kaufmann bezeichnen.

Das Glück in der Sackgasse Roman von **Hermann Kurz.** 6.—10. Tausend. Geh. M. 5.—. Geb. M. 7.—.

„Der Zauber geruhsamer Stunden und die würdevolle Anmut und Behaglichkeit eines seligen, altväterischen Kleinstadtlebens heimeln uns hinter bunten Butzenscheiben und lavendelduftigen Gardinen an . . . Die Fabel dieses, mit reifer Meisterschaft gestalteten Stück Lebens erzählt uns den wirtschaftlichen Aufstieg einer Familie. Aber über allem Irdischen, Stofflichen jubiliert die reine Heiterkeit eines Dichters, der seine Augen an Spitzwegs Gemälden, seine Ohren an Mozarts Flötenchören satt trank und in der Sackgasse von Mauer zu Mauer ein Rosengewinde schlang, auf dem der schelmische Amor seiltänzerhaft hin und hergaukelt, bis er in die Kammern und Herzen glücklicher Buben und Mädchen schlüpft."

Der Tag.

Novellen und Legenden aus verklungenen Zeiten. Von Geh. Rat Prof. Dr. Th. Birt. 2. Aufl. 318 S. m. 6 Tafeln. Geb. M. 6.—

„Einer unserer besten Kenner des Altertums, Professor Birt, gibt in diesem ansprechenden Werk „Novellen und Legenden" aus der griechischen Literatur. Ein zarter Reiz jenes lyrisch gestimmten Geistes strömt aus den einzelnen Motiven heraus . . . Die Geschichten sind in ihrer schlichten und doch klassischen Schönheit voller eigentümlicher Werte, die es verständlich erscheinen lassen, daß gerade in jetziger Zeit die versonnene freie Art des Altertums wieder wachgerufen wird." Die Post.

Von Haß und Liebe Fünf Erzählungen aus verklung. Zeiten. Von Geh. Rat Prof. Dr. Th. Birt. 286 S. m. Buchschmuck. Geb. M. 8.—

Flucht aus der Gegenwart: wer brauchte sie nicht heute? Nur die Phantasie kann uns helfen; durch sie sind wir „Zeitgenossen aller Zeiten". Wie lange atmet schon Held Odysseus nicht mehr! Ihn und den alten Rechner Archimedes, Roms Cäsaren, ob gut, ob übel, vor allem ein paar holde Griechinnen aus der gottseligen Heidenzeit beleben diese Novellen; dem grauen Hades sind sie entrissen wie durch Herkules die Alcestis, auf daß sie noch einmal hassen und lieben, lachen und grollen wie einst und ihrem heißen Temperament gehorchen, dahinwandelnd in Roms Gassen oder auf den wonnigen Inseln des Mittelmeers.

Germaniens Götter Von Rudolf Herzog. 230 Seiten mit sechs Schwarzweißzeichnungen v. Prof. Engels. Gebunden M. 6.—

Eine köstliche Gabe des gefeiertsten Dichters für die literarische Welt anläßlich seines 50. Wiegenfestes. Eine gewaltige Aufgabe, die sich der rastlos Schaffende gestellt hat und die nur ein ganz großer wie Herzog zu meistern vermag. Mit üppiger dichterischer Phantasie hat er das alte Sagenwerk durchrankt. In seiner feingemeißelten Sprache zieht ein stürmendes Helden- und Sagenlied an uns vorüber. Weiten Kreisen unseres Volkes ist die Schönheit der germanischen Göttersagen noch nicht aufgegangen. Sie werden sie mit staunender Seele aus dem Werke trinken.

Preußens Geschichte Von Rudolf Herzog. 31. bis 40. Tausend. 390 S. mit zahlr. Bildern von Prof. A. Kampf. Geb. M. 6.60

„Wie einen Roman, dessen Handlung wir mit Spannung folgen, lesen wir diese Schilderungen, die uns doch Altbekanntes in ganz neuem Lichte und Zusammenhang zeigen. Herrliche Balladen unterbrechen zuweilen den Lauf der Darstellung. Gedichte wie ‚Rheinsberger Tage', ‚Bei Torgau', ‚Blücher zieht über den Rhein', ‚König Wilhelms Heldenschau' und andere mehr werden zu den Perlen patriotischer Dichtungen zählen. Alles ist dazu angetan, diese Geschichte Preußens zu einem Volksbuch werden zu lassen." Deutsche Revue.