



Archit.

633 J

STÄDTEBAU

20

1912





STÄDTEBAU

DAS FORMPROBLEM DER STADT IN
VERGANGENHEIT UND ZUKUNFT

VON PAUL WOLF
STADTBAURAT U. SENATOR
IN HANNOVER



207, 13

VERLAG KLINKHARDT & BIERMANN LEIPZIG

IA (1920), 102.

Vorwort.

Wir stehen an der Schwelle einer neuen Zeit. Als besiegte Nation am Ende des furchtbarsten Krieges, den die Welt je gesehen hat, müssen wir unsere letzte Kraft zusammenraffen, um ein neues Deutschland auf den Trümmern des alten zu errichten.

In ihren Stadtanlagen haben uns die früheren Jahrhunderte ein beredtes Zeugnis ihrer geistigen Eigenart hinterlassen und wir sind gewohnt, von den überlebenden Zeugen der Architektur und des Stadtbaus einen Schluß zu ziehen, auf die allgemeine Kulturstufe eines Volkes und einer Zeit. Wenn einst spätere Jahrhunderte die Kultur des deutschen Volkes in den Jahrzehnten nach der Reichsgründung nach den Städten beurteilen werden, die in der Zeit gewaltiger wirtschaftlicher Blüte entstanden sind, so wird diese Zeit schlecht bestehen vor den Augen der Nachwelt.

In diesem Jahre sind 3 Jahrzehnte verflossen, seitdem die Wiedergeburt der Kunst des Stadtbaus begonnen hat mit dem Erscheinen des Buches von Camillo Sitte, „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“. Es ist das große Verdienst dieses Buches, zum ersten Male darauf hingewiesen zu haben, daß der Stadtbau eine Kunst ist, die auch unser Volk einst in früheren Jahrhunderten meisterhaft geübt hat, die uns aber im Laufe der letzten hundert Jahre verloren gegangen war. Mit dem Sitteschen Buche war der Stein ins Rollen gekommen. Den Weg zur Lösung des Formproblems der neuen Stadt hat uns Sitte nicht zu zeigen vermocht. Es bedurfte der Arbeit eines Menschenalters, um einigermaßen die neue Form als klare kristallinische Masse ahnen zu können.

Die zukünftige deutsche Stadt wird anders geartet sein als die des letzten halben Jahrhunderts. Die reichen Mittel der Zeit zwischen Reichsgründung und Weltkrieg werden uns nicht mehr zur Verfügung stehen. Wirtschaftliche und soziale Fragen werden künftig in erster Linie die stadtbauliche Arbeit bestimmen. Die unerhörten Friedensbedingungen, die uns auferlegt worden sind, werden uns zu weitgehendster Beschränkung, zu größter Einfachheit zwingen. Aber gerade diese Beschränkung wird uns zu neuen, gesunden und typischen Lösungen führen. Um so mehr aber erscheint es notwendig, die Vorbereitungen für diese Arbeit im neuen Deutschland langer Hand zu treffen, um Fehler zu vermeiden, wie sie in der vergangenen Epoche in so verhängnisvoller Weise zutage getreten sind.

Die Literatur über den Stadtbau ist in den letzten Jahrzehnten seit dem Erscheinen von Sittes Buch gewaltig angewachsen; kaum ein Teilproblem, das nicht berührt worden ist. Aber bei der sich überstürzenden Entwicklung der letzten Jahrzehnte ist vieles davon heute als überholt zu betrachten. Manches in der Sonderliteratur des Stadtbaus ist zu umfangreich, zu sehr ins einzelne gehend, als daß der praktisch tätige Stadtplaner, der Architekt und vor allem der Laie, der heute mehr als je zur

Mitarbeit an diesem Problem berufen ist, sich in unserer schnellebigen Zeit darin zu vertiefen gewillt ist. Das allermeiste aber ist so geschrieben, daß die große Entwicklung der Form nicht klar in Erscheinung tritt. Zuviel Einzelrezepte und zu wenig Gesamtorganismus. Auch die Grundlagen der Stadtform waren bis vor kurzem nicht erschöpfend entwickelt, beispielsweise was den Umfang der für eine Stadt erforderlichen Freiflächen anbelangt, die einen sehr wesentlichen Teil der zukünftigen Stadt bilden werden. Anderes wieder ist allzu historisch gehalten, um dem in der Praxis stehenden Fachmann eine Grundlage für seine heutige Tagesarbeit zu geben. Die praktische Lösung des Formproblems der Stadt aber muß im Atelier des Städtebauers erfolgen, im steten Kampfe mit den Bedürfnissen und Forderungen unserer Zeit. Die Veröffentlichung der praktischen Arbeiten der neueren Städtebauer ist da und dort zerstreut in Zeitschriften erfolgt, ohne daß eine rasche Orientierung über das Gesamtbild des Geschaffenen möglich ist. So erscheint es wohl an oer Zeit, das bislang Erreichte kurz zusammenzufassen.

Diese Erwägungen mögen das Entstehen des vorliegenden Buches rechtfertigen. Es stützt sich auf die jahrelange Arbeit des Verfassers, der ununterbrochen in der Praxis des Stadtbaus stehend, sich für seinen Teil bemüht hat, das Formproblem der neuen Stadt zu klären. Wenn auch das beigegebene Bildmaterial zu einem großen Teile Arbeiten des Verfassers darstellt, so geschah dies aus der Erwägung heraus, die Einzelformen in einfacher, klarer und logischer Weise zu entwickeln und zur Gesamtform zu fügen, ohne unnötige Ablenkung vom Ziel durch andere Formensprachen und abweichende Anschauungen. Nur so wird die Gesamtform ohne Hemmung in Erscheinung treten können. Der Text war nötig, um die allgemeinen Formerscheinungen im Stadtbau, die allen Zeiten eigen sind, zu analysieren, um die Beziehungen zwischen alter und neuer Stadtbaukunst zu skizzieren und die Grundlagen klar und deutlich zu entwickeln, auf denen sich die heutige und künftige Stadtform aufbaut.

Möge so das Buch — in schwerster Zeit erscheinend — als das bewertet werden, was es sein soll: ein kurzer Rückblick auf die Stadtform der Vergangenheit und ein Ausblick auf die Stadtform der Zukunft, die nur im Geiste einer neuen Zeit gelöst werden kann.

Hannover, im August 1919.

Paul Wolf.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Vorwort	VII
Inhaltsverzeichnis	IX
Verzeichnis der Abbildungen	XI
Einleitung	I
I. Allgemeine Formerscheinungen im Stadtbau	5
II. Historische Stadtformen	34
III. Die Entwicklung der Stadtform in Deutschland von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Weltkrieg	56
IV. Die Grundlagen der heutigen Stadtform	65
V. Die Grundform der neuen Stadt	83
VI. Die Raumelemente der neuen Stadt.	
A. Straßen, Plätze und Grünflächen.	
1. Die Straße	95
2. Der Platz	114
3. Die Grünflächen.	133
a) Der Spielplatz	135
b) Der Erholungspark	144
B. Die Geschäftsstadt	145
C. Die Wohnstadt	150
D. Die Industriestadt	193
E. Der Friedhof	197
Orts-, Personen- und Sachregister	222

Verzeichnis der Abbildungen.

	Nummer der Abbildung
Amerikanische Spielplätze:	
Kinderspielplatz	113
Planschwiese	112
Sandspielplatz	111
Augsburg:	
Fuggerei	62
Plan der mittelalterlichen Stadt	43
Australische Hauptstadt, Plan von Eliel Saarinen.	72
Axenstraße (Schweiz)	90
Bath, Plan der Stadt	33
Baublockform für	
Einfamiliengruppenhäuser (Schaubild)	134
Einfamilienreihenhäuser mit richtiger Parzellierung	133
„ mit unrichtiger Parzellierung	132
Mietshäuser in gemischter Bauweise	137
„ mit Einzelgärten	165
„ mit Einzelgärten	135
„ mit Einzelgärten und gemeinsamen Spielplätzen	166
„ mit gewerblichen Betrieben	172
„ mit Grundriß der Wohnungen (Mietshäuser).	125
„ mit Hausverwaltergebäude	136
Berlin-Schöneberg:	
Alter Baublock	64
Brunnen mit Wasserkunst im Stadtpark	38
Ceciliengärten:	
Alter Plan	147
Baublocktyp	151
Blick in einen Baublock	152
Häuserreihe, geometrische Ansicht	154
„ „ „	155
„ „ „	156
„ Schaubild mit einheitlicher Berankung	153
Neuer Plan	148
Staffelstraße (Schaubild)	150
Trinkbrunnen	105
Vogelschaubild	149
Getränkhäuschen im Stadtpark	107
Kleinwohnungsviertel in gemischter Bauweise	138
„ „ „ „ (Schaubild)	139
Reklameanordnung	109
Rodelbahn im Stadtpark	114
Spielwiese im Stadtpark	115
Straßeneingang, Innsbruckerstraße, Ecke Stadtpark	83
„ Martin Lutherstraße, Ecke Heylstraße	82

Südgelände:	
Alter Plan	157
Modell vom mittleren Gelände	163
" " nördlichen Teile	162
" " südlichen Teile	164
Neuer Plan	158
Verkehrsplan	159
Wohnviertel mit Parzellierung	160
" " " (Vogelschaubild)	161
Verkehrshäuschen	108
Verwaltungsgebäude des „Nordstern“	123
Böblingen, Marktplatz	47
Brandenburg a. d. H.: Neustädter Rathaus.	
Ansicht mit Kurfürstenhaus	23
" von der St. Annenstraße aus gesehen	21
" von dem Marktplatz aus gesehen	24
" von der Steinstraße aus gesehen	22
Lageplan	20
Carlshafen a. W.:	
Gesamtansicht	53
Gesamtplan	52
Inneres eines Baublocks	60
Straßenbild	59
Cassel, Plan der Oberneustadt	51
Celle, Straße	6
Chester, Row	85
Chicago, Plan vom Forum	103
Clausthal i. H., Untere Sorge	37
Dinkelsbühl:	
Crailsheimer Tor	45
Schmiedgasse	12
Einfamilienreihenhäuser, Grundriß	129
" Ansicht	130
Essen, Kleinhausstraße	7
Friedhof:	
Alter Friedhof in Weilburg a. d. Lahn	178
Dorffriedhof in Wyk a. Föhr	176
Gräberfelder mit Belegung Kopf an Fuß	182
" mit Belegung Kopf an Kopf	181
Ideenskizze für einen Urnenhain	194
Lageplanskizze	179
Mohammedaner Friedhof in Haleb	185
Neues Gräberfeld in bewegtem Gelände	180
Türkischer Friedhof	184
Urnengrabmal (Familienaschenstätte)	192
Urnenwand	190
Gartenstadt, dreifache, Ideenskizze	74
" " Schaubild	75
Gasometer	173
Giengen a. d. Br.	11
Glatzer Gebirgssiedlung	1
" " einzelnes Bauernhaus	2
Greifswald, Domstraße	80
Grundform einer heutigen Stadt	71
" " konzentrischen Stadt	68
" " radialen Stadt	69
" " radialen Stadt mit Grünflächensystem	70

Anmerkung: Die Abb. 1, 2, 8, 9, 11, 17, 20, 21, 22 u. 23 sind der Abhandlung des Verfassers über „die Fortbildung der Bauweise und die modernen Aufgaben im Bauwesen“ in „Neuzeitliche Baupflege“ von Dr. Altenrath (Carl Heymanns Verlag in Berlin),

die Abb. 50, 54, 55, 56, 57 u. 96 dem Buche A. E. Brinckmann „Platz und Monument“ (verlegt bei Ernst Wasmuth A. G. Berlin),

die Abb. 68 u. 69 der Schrift von Dr. Ing. Martin Wagner „Städtische Freiflächenpolitik“ (Verlag von Carl Heymann, Berlin),

die Abb. 82, 94, 101, 102, 109, 129, 130, 134, 137, 148, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 165 u. 166 den in der Zeitschrift „Baurundschau“ (Verlag Konrad Hanf in Hamburg) veröffentlichten und von Dr. W. C. Behrendt und Baurat Platz besprochenen Arbeiten des Verfassers,

die Abb. 111, 112 u. 113 dem Buche „Gartenkunst im Städtebau“ von Dr. Ing. Hugo Koch (Verlag von Ernst Wasmuth A. G. Berlin) und

die Abb. 70 u. 116 der Abhandlung des Verfassers über Spiel- und Sportplätze in Verbindung mit Bebauungsplänen im III. Kriegsjahrbuch 1917 für Volks- und Jugendspiele in Deutschland (Verlag von B. G. Teubner in Leipzig), und

die Abb. 126 dem Aufsatz des Verfassers „Maßnahmen der Stadt Hannover zur Bekämpfung der Wohnungsnot“ in Heft 2 der Zeitschrift „Die Volkswohnung“ (Verlag Wilhelm Ernst u. Sohn in Berlin) entnommen.

Einleitung.

Eine Epoche gewaltigen Aufstiegs deutscher Städte liegt abgeschlossen hinter uns, die Zeit zwischen Reichsgründung und Weltkrieg. Die in der Mitte des vorigen Jahrhunderts einsetzende Bevölkerungszunahme der Städte, die namentlich nach der Reichsgründung wie eine Hochflut über diese hereinbrach, führte zu einem gewaltigen Formentwicklungsprozeß, wie wir ihn bislang in unserer Geschichte nicht kennen gelernt haben. Diese Umwälzung traf die deutschen Städte völlig unvorbereitet und führte zu einem Chaos baulicher Gestaltung, dessen Folgen noch in Jahrhunderten nicht überwunden sein werden. Es wird immer eine Tragik in der Geschichte deutscher Kunst sein, daß diese Zeit unerhörten Aufschwungs der Städte in wirtschaftlicher Hinsicht zusammenfiel mit einem Tiefstand im baukünstlerischen und stadtbaukünstlerischen Schaffen. Hätte, wie in der Blütezeit der Hansa, der wirtschaftliche Aufstieg der Städte den Boden künstlerisch-kulturell vorbereitet gefunden, wir hätten heute in unserem Vaterlande Städte von einem künstlerischen Ausdruck und in so reicher Zahl, wie nie zuvor in unserer Geschichte. Statt dessen sind wir in Stadtgebilden zu wohnen gezwungen, wie sie häßlicher kaum jemals bestanden haben.

Mit elementarer Gewalt vollzog sich dieser Formentwicklungsprozeß der Stadt und führte allmählich zu bewußter Gestaltung. Vielleicht bedurfte es erst des Chaos, damit die klare stereometrische Form sich herauskristallisieren konnte, in der wir heute die Lösung des Formproblems der kommenden Stadt zu erkennen beginnen.

Eine neue Zeit ist angebrochen. Wir haben uns damit abzufinden, daß der Weltkrieg, der unsagbare Opfer von uns forderte und in dem das deutsche Volk gigantische Leistungen vollbracht hat, von uns verloren wurde. An der Ausgangspforte des Krieges stand die deutsche Revolution. Uralte Institutionen und Weltanschauungen sind vom Sturmwind hinweggefegt worden, als wären es welke Blätter eines Baumes. Aber die Friedensbedingungen, die uns auferlegt worden sind, werden es uns fast unmöglich machen, die großen Kulturaufgaben zu lösen, zu denen unser Volk berufen zu sein schien. Und doch müssen wir aus den Trümmern des alten Reiches ein neues aufbauen, und die Trümmerstätte des Alten muß die Wiege werden für eine neue schöpferische Gestaltung.

Die neue Zeit wird auch eine neue Kunst gebären. Auf dem Gebiete der Malerei garte die Revolution schon vor der politischen Umwälzung und auch die Plastik war davon erfaßt. Nur die Architektur, die zu allen Zeiten höchster Kulturentwicklung die Führung unter den bildenden Künsten innehatte, blieb bislang fast unberührt

von dieser Bewegung. Sie, die ehemals die Achse war, um die sich die gesamte bildende Kunst drehte, schien jeden Zusammenhang mit den Schwesterkünsten verloren zu haben. Von den allerfrühesten Zeiten künstlerischen Werdens an verbinden sich Architektur, Malerei und Plastik zu gemeinsamem Schaffen. Bei den Ägyptern, wie bei den Griechen, in der römischen, wie in der früh-christlichen Kunst tritt dieser harmonische Dreiklang der Schwesterkünste in Erscheinung und führt im mittelalterlichen Dom zu höchster Einheit. Auch in der Monumentalstadt der Renaissance und des Barock verbinden sich Architektur und Plastik zu glänzendster Blüte. Bis dann vor 100 Jahren der Zerfall der Kunst in Deutschland begann. Die Architektur und damit auch der Stadtbau verflachten mehr und mehr, die Architektur wurde zur Technik, die alle bisher dagewesenen historischen Stilarten mehr oder weniger schlecht wiederholte, wie nach dem biogenetischen Grundgesetz Häckels jeder Organismus, von den einzelligen Protisten an bis zum homo sapiens, nach bestimmten Vererbungsgesetzen in seiner individuellen Entwicklung einen Teil seiner Stammesgeschichte wiederholt. Der Aufschwung der Städte nach der Reichsgründung konnte diese Entwicklung nur insofern beeinflussen, als an Stelle kunstloser, schematischer Arbeit auf der einen Seite charakterloser Materialschwundel die Straßenbilder kennzeichnete und auf der anderen Seite Protzertum und Hurratriotismus zu jammervoller Verbindung von Architektur und Plastik führten.

Mit der Jahrhundertwende begann dann eine Wendung zum Besseren in der Architektur und im Stadtbau einzutreten. Die Architektur wurde wenigstens in ihren besten Werken wieder zur Kunst, und langsam begann den Architekten auch die Binde von den Augen zu fallen, die sie bis dahin verhinderte zu sehen, daß jedes Bauwerk nur denkbar ist in Verbindung mit seiner Umgebung, daß jedes Gebäude nur einen Sinn hat als Einzelglied im Gesamtorganismus der Stadt. Langsam dämmerte das Bewußtsein, daß der Stadtbau nicht nur ein Feld ist zur Betätigung für den Landmesser und Ingenieur, sondern daß er eine Kunst ist, die umfassendste Kunst, die es gibt, allerdings auch diejenige Kunst, die am allermeisten auf dem Boden harter Wirklichkeit fußen muß.

Die neue Zeit der Kunst marschiert. Wohin wird sie steuern? Wir wissen es nicht. Doch das wissen wir, daß sie nur dann zukunftsreich sein wird, wenn die Architektur wieder die Führung übernimmt unter den bildenden Künsten, und wenn das Einzelbauwerk sich wieder einfügt in das Gesamtgebilde der Stadt. Die Entwicklung der Zeit drängt zum Architektonischen. Ist nicht der Kubismus letzten Endes eine Auseinandersetzung der Malerei mit der Architektur, ein Ausdruck der Sehnsucht nach architektonischer Gestaltung? Und zeigen nicht gerade unsere besten Plastiker stärksten Drang nach dem Architektonischen? Auch auf anderen Gebieten der Kunst zeigt sich dieselbe Tendenz; so drängt die Reform der Theaterbühne mehr und mehr zur Architekturbühne. Von der Wiedergeburt der Architektur erwarten wir heute eine Erneuerung unserer gesamten Kunst. Die Malerei steht in ihrer höchsten Auswirkung, dem Monumentalbild, im Bunde mit der Architektur. Sie wird zum Teilglied der letzteren. Ihr Geist erfüllt im Monumentalgebäude den kubischen Inhalt des architektonisch gestalteten Raumes, sie steigert die Rhythmik der tektonischen Linien des Raumes durch den Rhythmus der Farben und Flächen. Die Plastik, an sich schon in ihren Grundgesetzen auf das innigste verwandt der architektonischen Schwesterkunst und gleich dieser selbst körperliche Masse, verbindet sich im Zusammenwirken mit der Architektur mit dieser zur künstlerischen Einheit. Die Architektur selbst ist tektonischer Aufbau, Rhythmus von Linien und Massen, Geist gewordene Steinmasse, die in den Himmel hineinwächst. Der Stadt-

bau als ganzes fügt alle Elemente der architektonischen und plastischen Form zum rhythmischen Gebilde der Straße, des Platzes, des Parks und des Friedhofs zum Gesamtkunstwerk der Stadt. Wir müssen im neuen Deutschland wieder zu einer einheitlichen, nationalen Kunst gelangen, wie wir sie z. B. im Mittelalter besessen haben, als die deutschen Bauhütten ihre gewaltige stilbildende Kraft ausübten, als unter der Führung des Baumeisters in kollegialischem Zusammenarbeiten die Schwesterkünste in demselben Geiste sich vereinigten, und so jene wundervolle Einheit entstehen konnte, wie sie uns im gotischen Dome noch heute mit andachtsvoller Bewunderung erfüllt, und wie wir sie in den Renaissancestraßen und Barockstädten in Deutschland noch heute vor Augen haben.

Auf dem Boden gemeinsamer sozialer Arbeit wird sich im neuen Deutschland dieser Zusammenschluß der Künste vollziehen. Auch der neue revolutionierte Staat wird ohne künstlerische Kultur nicht leben können, denn die Kunst ist der vornehmste Ausdruck des Lebens. Die neuen sozialen Rechte werden zu neuen Forderungen der Baukultur führen, die nur im Rahmen der Gesamtform der Stadt zu lösen sein werden. Neue Bauprobleme wurden plötzlich aktuell: Durch das mehr als vierjährige Daniederliegen der Bautätigkeit ist ein gewaltiger Mangel an Volkswohnungen eingetreten. Sie zu schaffen erscheint als unsere erste und dringendste Pflicht. Der Kleinwohnungsbau wird auf eine Reihe von Jahren hinaus in einem Umfange betrieben werden müssen, wie wir ihn bislang nicht gekannt, und die neue, sozial fühlende Zeit muß dafür sorgen, daß diese neuen Behausungen und Stadtviertel eines freien Volkes würdig gestaltet werden. Für die berücktigten, menschenunwürdigen Behausungen von Berlin N und O darf im neuen Staat keine Daseinsmöglichkeit mehr sein. Sind erst diese dringendsten Probleme gelöst, so werden andere soziale Bauaufgaben zum Teil ebenfalls als Folge des Krieges ihre Verwirklichung fordern. Wohlfahrtsanstalten werden geschaffen werden müssen und neue Stätten der Volksbildung und Volkserziehung, Schulen, Volkshochschulen, Jugendheime, Volksbüchereien und Volkslichtspieltheater werden in Verbindung mit den zu schaffenden Stätten für Leibesübungen die monumentalen Punkte ergeben. Diese Stätten der Leibesübungen werden den Rahmen schaffen, in dem ein neues, gesundes Geschlecht nach den ungeheuren Kräfteverlusten dieses Krieges heranwachsen kann, die Spielwiesen und Volksparkanlagen werden die Wohnstadt der Zukunft organisch, wie die Adern den menschlichen Körper durchdringen, und der Idealbau des Architekten, das kommende Volkshaus, wird als Dom der Zukunft die Dominante bilden für die künftige Wohnstadt.

Auch das Formproblem der Industriestadt wird in den kommenden Jahrzehnten uns beschäftigen müssen. Wir sind ein Industrievolk geworden und werden es bleiben müssen, wenn wir irgendeine Lebensfähigkeit für die Zukunft uns bewahren wollen. Beim Industriebau stehen wir erst ganz am Anfang einer künstlerischen Gestaltung. Und doch lassen gerade die wenigen typischen Lösungen aus der Hand bedeutender Baukünstler die gewaltige formbildende Kraft dieser Gebilde erkennen, und sie geben eine aussichtsreiche Perspektive für die Gestaltung der künftigen Industriestadt. Auch hier wird die Entwicklung im Sinne einer künstlerischen Einheit sich vollziehen und schließlich die gesamten gewaltigen Industriegebiete des Reiches als Gesamtgebilde erfassen.

Endlich drängt die Entwicklung des Friedhofes zu neuer Formgestaltung. Die Feuerbestattung wird zu neuen typischen Lösungen führen, und die Krematorien werden die Dominanten der künftigen Totenstadt sein.

Wir müssen die Grundform entwickeln für die Stadt im neuen Deutschland.

1*

Die stark expressive Tendenz der jungen deutschen Kunstbewegung hat in vieler Hinsicht Ähnlichkeit mit dem Werden der Gotik. Aber wie die Gotik in der Wirkung des Einzelbauwerks sich genügte und die bewußte schöpferische Gestaltung selten ausdehnte auf den ganzen Organismus der Stadt, so besteht auch heute wieder die Gefahr, daß die Architektur unter dem Zeichen der Befreiung von den Fesseln stadtbaulicher Vorschriften im Einzelorganismus sich ausleben will, zum Schaden des ganzen Gebildes der Stadt. Stadtbau aber ist ein Produkt, bestehend aus den Einzelfaktoren: Volkswirtschaft, Technik, Hygiene, Verwaltung und Kunst. Die Kunst ist der sichtbare Ausdruck des Ganzen. Das höchste Ziel der Kunst ist Monumentalität; im monumentalen Bauwerk, in der Monumentalstadt erreicht die Kultur ihren höchsten Punkt.

I. Allgemeine Formerscheinungen im Stadtbau.

Es ist nicht mehr die Form, sondern der Formprozeß, den wir, uns kräftigend, miterleben möchten.

A. E. Brinckmann.

Betrachten wir das Bild einer einsamen Siedlung im Gebirge (Abb. 1), so fällt uns vor allem auf: die Einheit der Häuser in Baustoffen, Farben, Bauformen und Proportionen. Das Ganze wirkt, als ob ein einziger Baumeister das gesamte Dorf empfunden und in die Landschaft hineinmodelliert hätte. Und doch ist

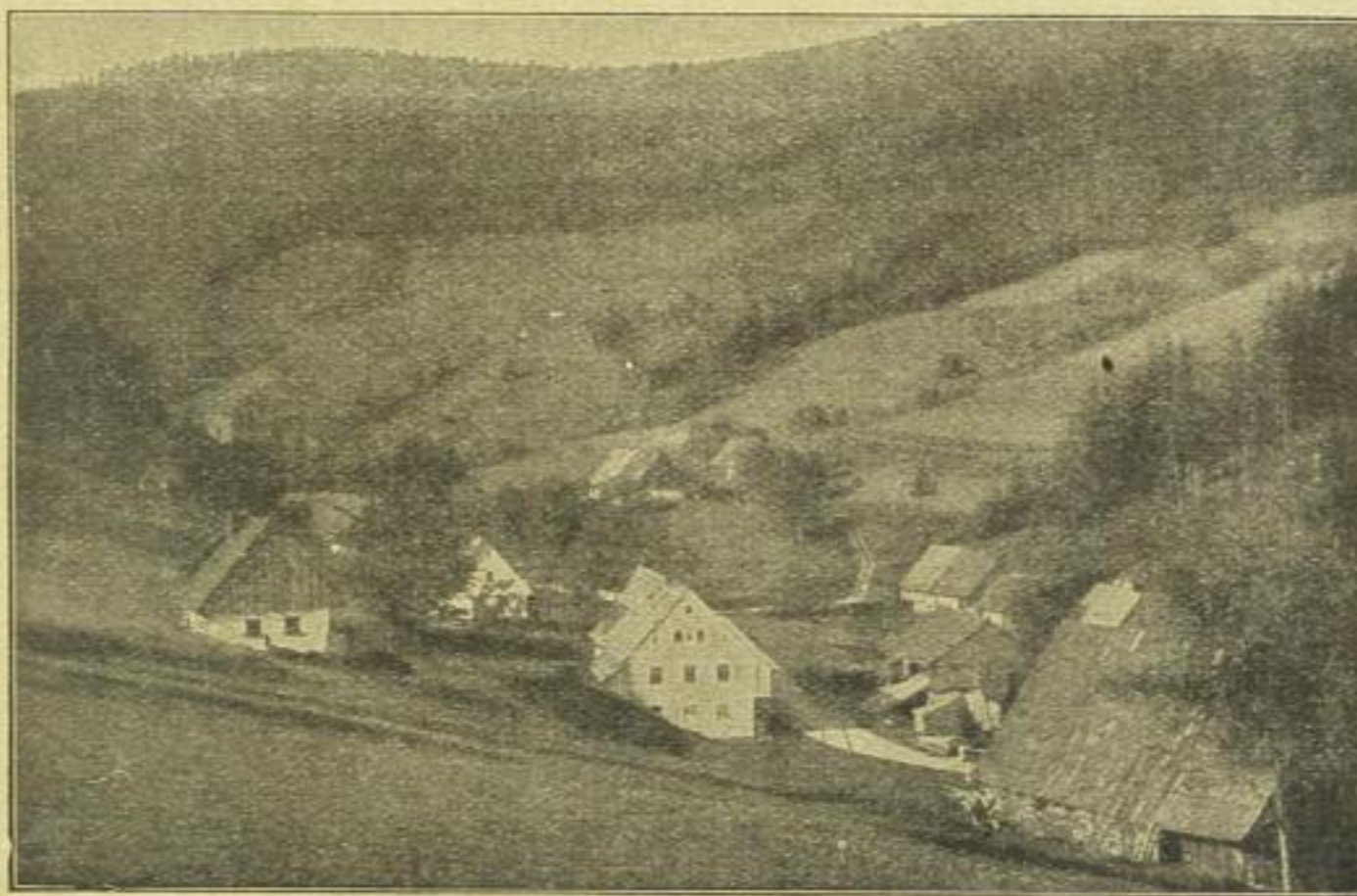


Abb. 1. Siedlung im Glatzer Gebirge (Schlesien).

so ein altes Gebirgsdorf, wie es sich uns heute beim Wandern in den Bergen darstellt, meist das Produkt von Jahrhunderten. Generation um Generation erstellte Haus um Haus, wie das Bedürfnis es ergab, aber getreu einer altbewährten Tradition. Sehen wir uns den einzelnen Haustyp näher an (Abb. 2), so finden wir ein höchst einfaches Bauprogramm: ein einfaches Bauernhäuschen, das eine bescheidene Wohnung mit Stallung beherbergt. Die schlichte, anspruchslose und doch so ansprechende Form bringt das Bauprogramm nach außen zum klaren und selbstverständlichen Ausdruck. Die Lösung ergibt sich aus dem Zweck und den örtlichen Verhältnissen, die Grund-

mauern haben ihr Material dem Gebirgsgestein der nächsten Umgebung entnommen und sind weiß getüncht. Die Wetterseite ist mit Brettern verkleidet, das Dach so gestaltet, daß es dem Sturme den besten Widerstand bietet, sein Schindeldach ist den umgebenden Wäldern entnommen. Ein Haus gleicht dem anderen, wie die Angehörigen einer und derselben Familie. Diese Einheit ist bedingt durch die Gleichheit der Bauprogramme, sozial gleich gearteten Wohnungen zu bieten, sie ist bedingt durch die Gleichheit der in derselben Gegend zur Verfügung stehenden Baustoffe und durch die überlieferte Bauweise, die auf Grund gleichartiger Verhältnisse der



Abb. 2. Haus im Glatzer Gebirge (Schlesien).

Bewohner durch die verschiedenen Zeiten und Stilepochen hindurchgeht. Die Fenster der ganzen Siedlung haben eine und dieselbe Form, fast dieselben Ausmaße, als wären es Typenfenster etwa einer heutigen Kleinwohnungssiedlung. Diese Gleichheit der Haustypen ergibt einen bestimmten Rhythmus, d. h. eine gesetzmäßige Wiederholung gleichartiger Erscheinungen, die letzten Endes die wundervolle Harmonie eines solchen Dorfbildes bedingt.

Ein anderes Bild: Eine größere Siedlung eines bayrischen Dorfes (Abb. 3 Mittenwald). Eine andere Grundform des Haustyps, aber ebenfalls ein Produkt der örtlichen Verhältnisse und der Zweckmäßigkeit. Auch hier handelt es sich um die Befriedigung einfachster Wohn- und Wirtschaftsbedürfnisse. Die Häuser gruppieren sich wohlgeordnet im Zuge der Dorfstraße. Rhythmisch reiht sich Giebel an Giebel. Allenthalben Dächer mit derselben Dachneigung und alles einheitlich in Baustoff, Form und Farbe. Der Einfluß der Stilperioden macht sich nur in untergeordneten Einzelheiten bemerkbar, einer anders geformten Haustür, einem Schlußstein, dem Schnitzwerke eines Pfostens usw. Das Bauprogramm hat sich bei solchen Siedlungen im Laufe der Zeiten und Stilepochen nicht geändert, weil die Bedürfnisse der Bewohner dieselben geblieben sind. Die Kirche, die wie ein Hirt über die Häuserherde emporragt, löst den rhythmischen Akkord in einer Steigerung auf. Das Ganze mutet uns an wie die Töne eines Volksliedes (Abb. 4), dessen rhythmische Weisen in einer bestimmten Melodie ausklingen. Im Dorfbild von Niederzeuzheim (Abb. 4) wirkt das Motiv der Kirche mit der Häusermasse des Dorfes wie eine symbolische Wiederholung des Schäfers, der im Vordergrund des Bildes mit seiner Schafherde die Straße entlang zieht. Die



Abb. 3. Hauptstraße in Mittenwald (Oberbayern).



Abb. 4. Niederzeuzheim (Nassau).

Kirche, die Dominante des Dorfes, ist nicht selten in anderem Material erstellt: wertvollere Baustoffe, häufig ferneren Gegenden entnommen, wurden für sie verwendet. In alten schwäbischen Dörfern z. B., bei welchen die Bauernhäuser Fachwerkbauten mit Ziegeldächer bilden, ist die Kirche häufig in Stein erstellt und der Turmhelm mit grünen Ziegeln gedeckt. Und betrachten wir von einem Hügel oder Berge aus das gesamte Bild einer solchen Landschaft, so bemerken wir, wie der Rhythmus der einzelnen Typenhäuser auf das Gesamtbild der einzelnen Dörfer sich überträgt: Wie im Dorfe selbst die einzelnen Häuser sich rhythmisch aneinanderreihen, so schließen sich im gesamten Landschaftsbild die einzelnen Dörfer rhythmisch zu einem vollen Akkord zusammen (Abb. 5). Nur die, die Baumassen der Dörfer jeweils beherrschenden Kirchtürme bilden von Dorf zu Dorf wechselnde Melodien.



Abb. 5. Dorf und Berg Württemberg und Dorf Uhlbach.

Noch ein anderes Moment fesselt unser Auge beim Durchwandern eines solchen alten schwäbischen Dorfes: das Gasthaus. Meist steht es an markanter Stelle des Dorfes als Straßenabschluß, etwa an einer Straßengabelung, oder an einem Straßenvorsprung. Die Lage ist so gewählt, daß sowohl das Haus, als auch das charakteristische, weit in den Straßenraum vorspringende Wirtshausschild die Blicke des durstigen Wanderers von weitem auf sich lenken. Sind noch andere Wirtshäuser im Dorfe, so streben auch diese, sich mit ähnlichen Mitteln zur Geltung zu bringen. Wie der Urmensch für den Anthropologen immer den Ausgangspunkt für seine Forschungen bilden wird, so kehren die einfachen Erscheinungen im naiven Dorfbau immer wieder

in den Formerscheinungen des Stadtbaus. Es ist überaus fesselnd für den Fachmann, der es liebt, die verschiedenen Gaue unseres deutschen Vaterlandes zu durchstreifen, immer wieder zu beobachten, wie ähnliche Erscheinungen im Dorfbau sich wiederholen. Mag auch die Form des Haustyps und des Gesamtbildes des Dorfes noch so verschieden sein, mag es sich um ein Dorf in den schlesischen oder bayerischen Bergen, auf der schwäbischen Alb, oder im Schwarzwald handeln, mag die Siedlung sich im Thüringer Wald, im Harz oder an der Mosel befinden, oder es sich um die still-herben Dörfer der niedersächsischen Heide, von Ostfriesland oder Schleswig-Holstein handeln, immer sind es dieselben Erscheinungen von Rhythmus und Kontrast. Steht ein neues Haus an der Dorfstraße, das den Rhythmus der Grundform, Farbe und des Materials durchbricht, so wird die Melodie zur Dissonanz. Aber es ist ebenso interessant, zu beobachten, mit welchen einfachen Mitteln im Dorfbau in den verschiedenen Gegenden immer wieder neue Bilder entstehen und wie die einfachen Bedingungen der Landschaft, der Gewohnheiten des Volkes und der historischen Entwicklung der Siedlungsweise der einzelnen Stämme eine überaus reiche Mannigfaltigkeit in den Gesamterscheinungen hervorgebracht haben.

Und wieder ein neues Bild: Eine Straße in der alten hannoverschen Stadt Celle (Abb. 6). Auch hier dieselben Erscheinungen wie in der Dorfstraße, Einheit in den Baustoffen und den Haustypen. Alle Häuser im Fachwerkbau, das eine schlicht, das andere reich geschnitzt, das eine ohne, das andere mit Erker in derselben Grundform, überall gleiche Neigung der charakteristischen steilen Pfannendächer. Vergleichen wir damit Abb. 7 aus einer Kruppschen Kleinwohnsiedlung in Essen, so sehen wir, wie in einer Schöpfung aus unserer Zeit in bewußter Gestaltung derselbe Grundgedanke der rhythmisch aneinander gereihten Giebelhäuser wiederkehrt. Der Architekt verwendet bewußt Typenhäuser, die unter Anwendung heimischer Formen und Baustoffe ein rhythmisches Gesamtbild einer Siedlung sozial Gleichgestellter zum Ausdruck bringen. Daß solche Beziehungen nicht allein bei uns in Deutschland auftreten, zeigen Abb. 8 u. 9: alt englische Häuser in London (Holborn Bars) und daneben ein Wohnhof aus der Gartenvorstadt Hampstead bei London. Wenn irgendeine Kunst, so ist es die Stadtbaukunst, die zur

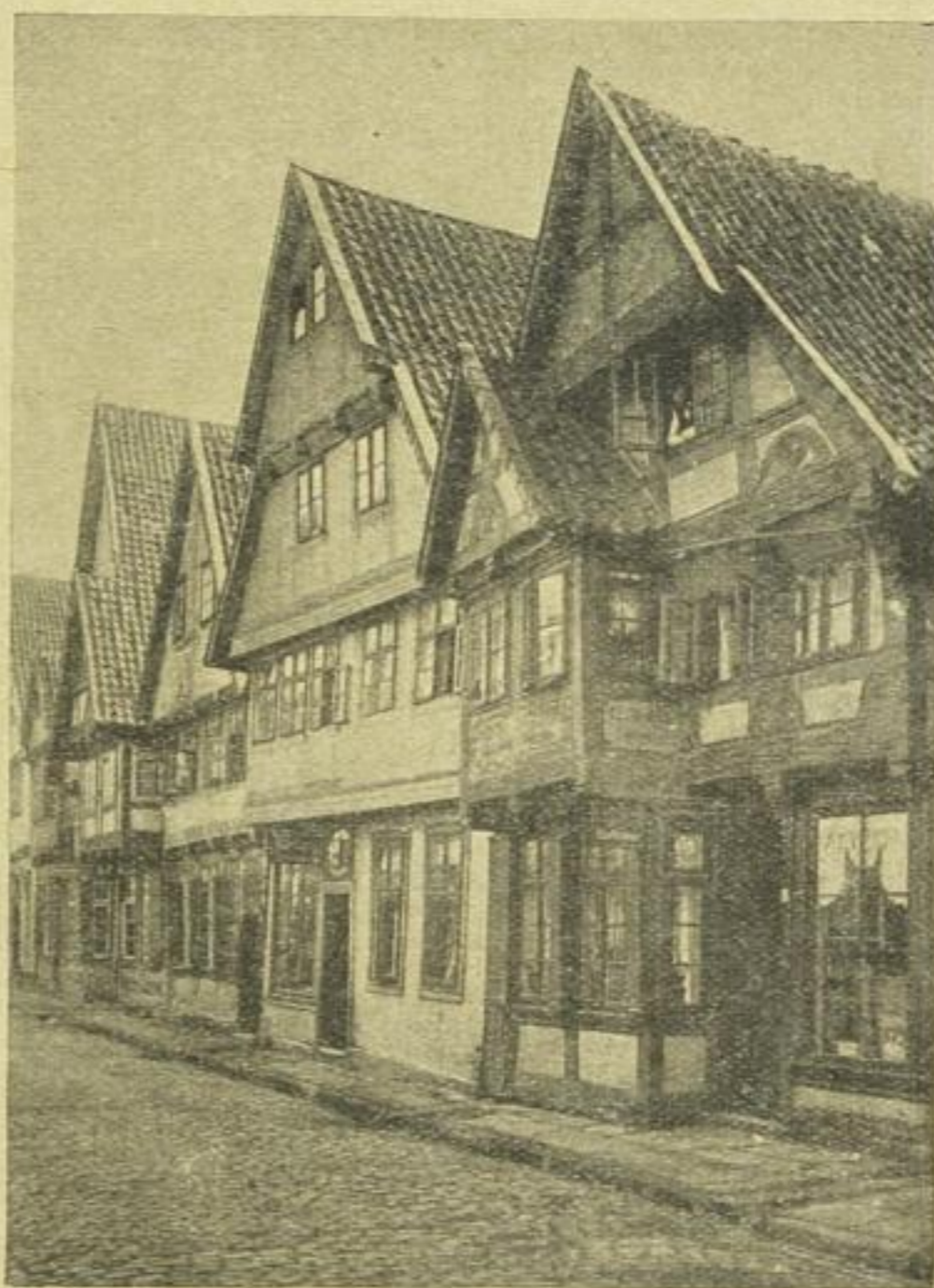


Abb. 6. Straße in Celle.

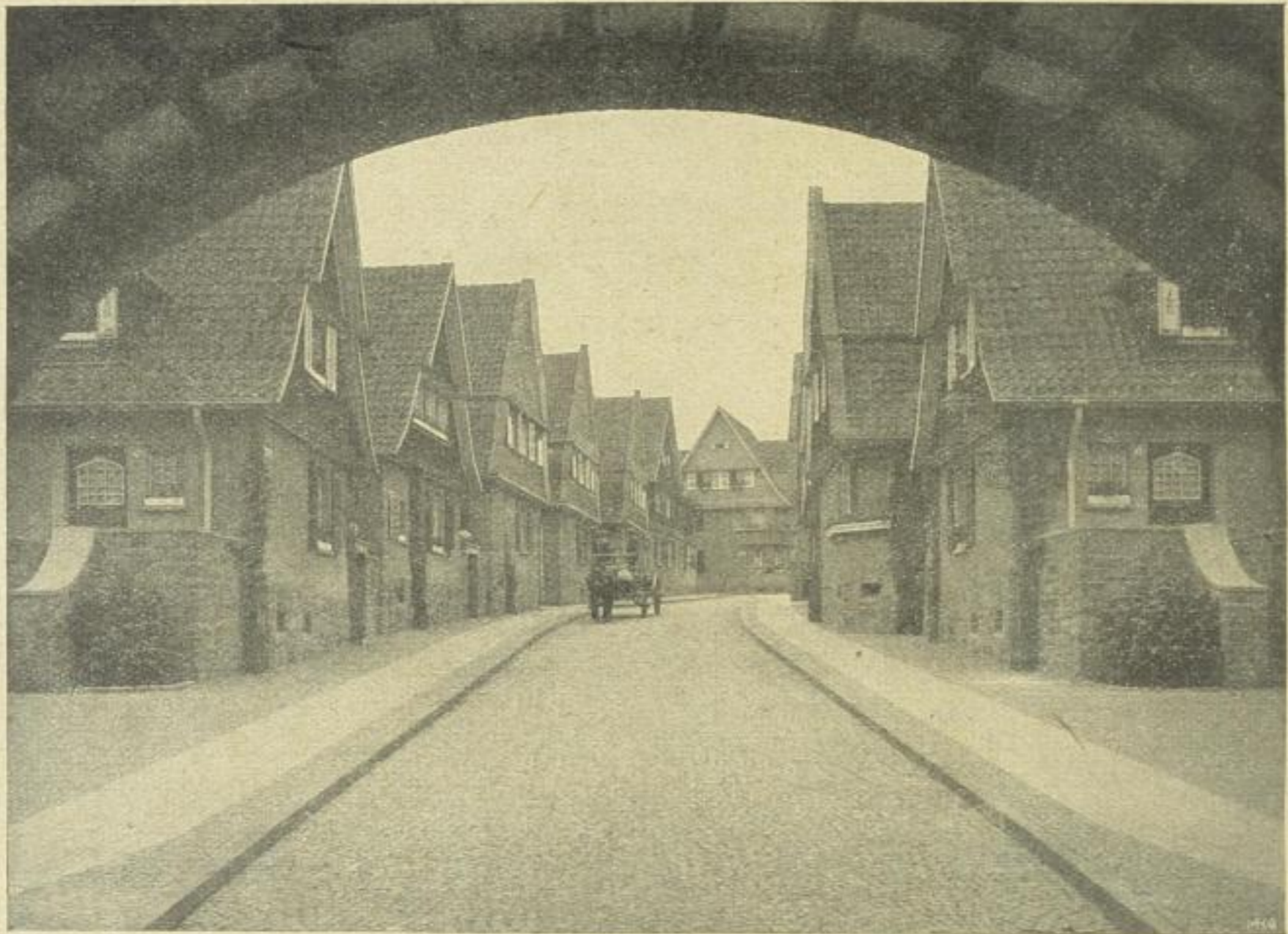


Abb. 7. Straße einer Kleinwohnungssiedlung in Essen. Arch.: Georg Metzendorf.



Abb. 8. Holborn Bars in London.



Abb. 9. Lucas Square in Hampstead.

Typenbildung drängt. Die Häuser der Bergerstraße in Nördlingen (Abb. 10) zeigen denselben Giebelrhythmus wie die Straße in Celle. Der Turm der St. Georgskirche im Hintergrunde aber bildet einen Kontrast zum Rhythmus der Häuser der



Abb. 10. Bergerstraße in Nördlingen.

Straße, und diese Dominante ist in Werkstein erstellt, während die Bürgerhäuser schlichte Putzbauten bilden. Der Kontrast der Kirche wird noch durch die dunkle Farbe des Steins gesteigert. Die stark gegen den Himmel sich abhebende Silhouette des Turmes endlich lenkt das Auge mit unwiderstehlicher Macht auf diese Dominante hin. Der Turm wird zum beherrschenden Motiv der Straße und des ganzen Städtchens, zum Hirten, der sich über der Häuserherde erhebt und dem die Bürgerhäuser und die übrigen öffentlichen Gebäude der Stadt sich als dienende Glieder unterordnen. Rhythmus und Kontrast — dienende und herrschende Baumassen — das also sind



Abb. 11. Giengen a. d. Br. (Württemberg).

auch die Elemente dieser im Grunde einfachen Kompositionen. Der Kontrast, die Steigerung, stellt sich dar als ein Ausdruck der Geistigkeit, des religiösen Gefühls, das jene Zeit beherrscht hat, in der die Kirche entstanden ist.

In Giengen a. d. Br. in Württemberg (Abb. 11) werden die Giebelhäuser des Städtchens durch eine Gruppe von Dominanten beherrscht: dem Rathaus mit dem massigen Giebel, der in einem Dachreiter ausklingt und dahinter der Kirche mit dem von zwei verschieden gestalteten Türmen flankierten Giebel. Bürgerhäuser, Rathaus und Kirche steigern sich in arithmetischer Progression zum Gesamtbild der Stadt, entsprechend der Bedeutung, die man diesen Bauwerken beigemessen hat. Die Krümmung der Hauptstraße des Städtchens aber läßt die Formensprache der Gesamtkomposition dadurch noch lebendiger erscheinen, daß die einzelnen Giebel sich vor dem Auge des die Straße durchwandernden Beschauers abwickeln und immer neue Bilder sich entrollen. So entsteht ein Gesamtbild von reicher Wirkung, obschon nur drei Baumotive die Elemente bilden.

Schaffen die Wandungen der Hauptstraße in Giengen (Abb. 11) infolge der Krüm-



Abb. 12. Schmiedegasse in Dinkelsbühl.

mung von selbst immer neue
 Straßenabschlüsse, so bedarf es bei
 der im wesentlichen geradlinig ver-
 laufende Straße eines besonderen
 Abschlusses. Dieser Abschluß wird
 in der unteren Schmiedegasse in
 Dinkelsbühl (Abb. 12) durch die
 Giebelhäuser der querverlaufenden
 Straße im Hintergrund gebildet und
 durch die sägeförmig rechts vor-
 tretenden Giebelhäuser begonnen.
 In der engen Kreuzgasse in Han-
 nover (Abb. 13) wird durch die
 hohen Fachwerkhäuser der Ab-
 schluß, der Turm der Kreuzkirche
 mit dem grün patinierten Helm,
 straff umrahmt. Der Kontrast
 zwischen dem in Werkstein er-
 bauten Turm und den in Fach-
 werk errichteten Bürgerhäusern
 wird erhöht durch die Belichtung.
 Die hohen Wandungen der engen,
 dunklen Gasse liegen in den meisten
 Stunden des Tages im Schatten,
 der zurücktretende Turm der Kirche
 aber wird vom Sonnenlicht be-
 strahlt und die grüne Patina des
 Helms gelangt zur höchsten Wir-
 kung.



Abb. 13. Kreuzgasse in Hannover.

Einen Straßenabschluß von wahrhaft überwältigender Wirkung zeigt Abb. 14: Die Herzog-Friedrichstraße in Innsbruck (Abb. 14). Das goldene Dachl bildet den Schlußpunkt der prächtigen Straße, dahinter aber erheben sich die schneebedeckten Berge des Karwendelgebirges in nicht zu übertreffender Monumentalität.



Abb. 14. Herzog Friedrichstraße in Innsbruck.

Landschaft, wird in seiner Erscheinung durch das Werk von Menschenhand, das Schloß, gesteigert und die Straßenführung ist so erfolgt, daß das Schloß den Zielpunkt für das Auge bildet. Die Dominante des Stadtbildes, das Schloß, hinwiederum gewinnt an Monumentalität durch die Lage auf dem Hügel. Der Hügel beherrscht das Tal, und die Baumassen auf dem Hügel beherrschen die Baumassen im Tale. „Das Charakteristische der Landschaft wird gesteigert“ (Theodor Fischer).

Ein anderes Motiv zeigt Abb. 15: ein Straßenbild in Steyr (Oberösterreich). Der mitten in die platzartige Straße gestellte Brunnen bildet nach zwei Seiten hin einen Zielpunkt für das Auge, während die Perspektive dahinter weiter verläuft.

Was bei langsam gewachsenen Städten im Laufe der Jahrhunderte allmählich sich entwickelte, sehen wir bei Anlagen, die aus einem Guß entstanden, planmäßig entwickelt. Der schöne Straßenabschluß gegen den Amalienborgplatz in Kopenhagen (Abb. 16) wird durch Kolonaden gebildet, im Hintergrunde aber wird das Bild des Platzes sichtbar, in dessen Mitte sich das (für den Beschauer von der einmündenden Straße aus durch Säulenstellungen umrahmte) Reitermonument erhebt.

Liegt die Stadt im hügeligen Gelände, so treten neue Momente in Erscheinung. In Jauernig in Österr.-Schlesien (Abb. 17) wird die Straße durch das auf dem Hügel gelegene fürstbischöfliche Palais abgeschlossen. Der Hügel, der charakteristische Punkt der



Abb. 15. Straße in Steyr (Oberösterreich).



Abb. 16. Straßenabschluß gegen den Amalienborgplatz in Kopenhagen.

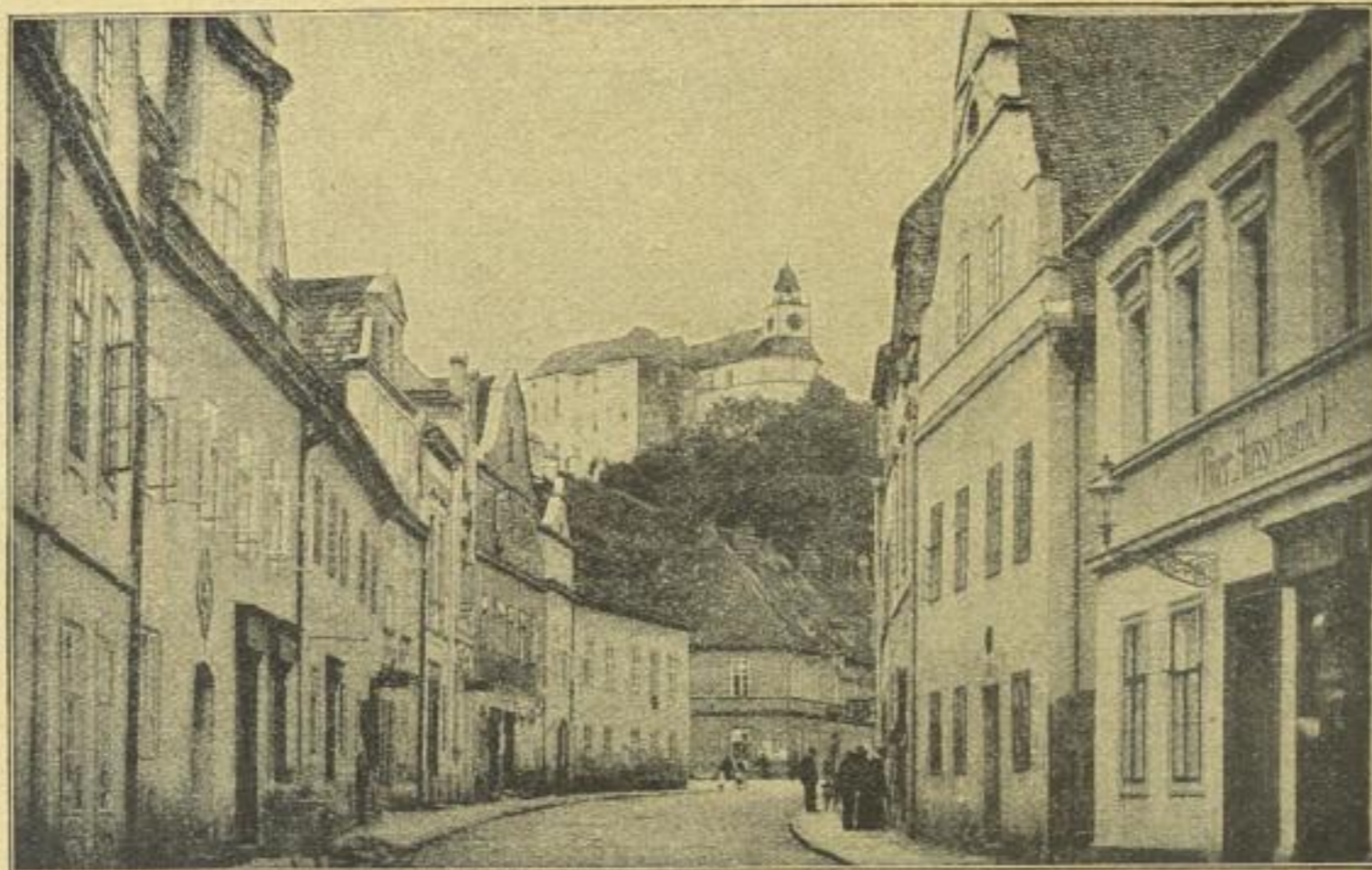


Abb. 17. Jauernig (Österr. Schlesien).

Salzburg (Abb. 18): Gegensatz zwischen Hügel und Tal. Die Burg, die den Hügel krönt, beherrscht die Häusermassen im Tale. Aber die Baukörper im Tale entwickeln sich in der Breite und in der Vertikalen zu einer monumentalen Masse, die der Burg auf dem Hügel fast das Gleichgewicht hält. Dadurch tritt Bewegung in das Bild, es entspinnt sich ein Kampf um die Herrschaft, in dem die Burg auf dem Hügel siegt.



Abb. 18. Salzburg.

Bei den gegründeten, d. h. planmäßig nach einem Entwurf angelegten Städten bemerken wir in bewußter Gestaltung dieselben Erscheinungen von Rhythmus und Kontrast, von herrschenden und dienenden Baumassen, von den Beziehungen zwischen Straßenwandung und Straßenabschluß. Die ordnende Hand des Stadterbauers weist jedem Raumelement, jedem Einzelhaus die ihm zukommende Rolle zu. Das Einzel-



Abb. 19. Einheitliche Straße in der Gartenvorstadt Hampstead bei London.

haus aber wird noch weit mehr als in der gewachsenen Stadt, in der sich langsam Haus an Haus reiht, zum dienenden Glied der Straße und des ganzen Organismus der Stadt. Die einheitliche Straßenwandung, die Blockfront, wird zum Raumelement (Abb. 19 u. 59). Gleiche Geschoßhöhen, durchlaufende Hauptgesimse und Dachfirste, einheitliche Baustoffe und Farben ergeben den Rhythmus der Straße. Bei Straßenkreuzungen wurden die Ecken architektonisch einheitlich durchgebildet. Von den symmetrisch gelösten Richthäusern der Straßeneingänge aus verlaufen die Straßenzüge in beschluß hingelenkt.

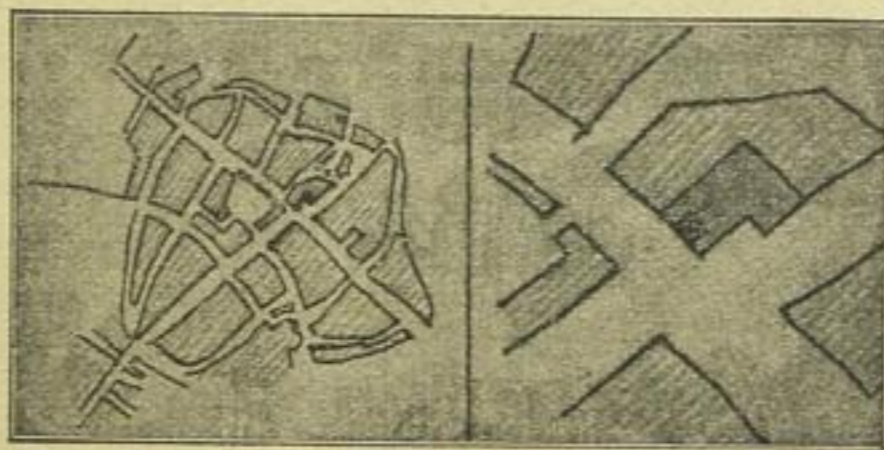


Abb. 20. Neustädtisches Rathhaus in Brandenburg a. d. H.

Da nun regelmäßige Stadtpläne und gerade Straßen mehr dominierende Straßenabschlüsse verlangen, als unregelmäßige Anlagen mit gekrümmten Straßen, und naturgemäß so viele öffentliche Gebäude nicht angelegt werden konnten, so wurde versucht, eine ähnliche Wirkung durch eine Zusammen-

wußter Steigerung nach den Straßenabschlüssen hin. Durch die zurückhaltende Reliefgliederung der Straßenwandungen einerseits, und die energisch durchlaufenden Horizontallinien der Gesimse und Dachfirste andererseits wird der Blick auf den Straßenab-

2 Wolf, Städtebau.



Abb. 21. Neustädtisches Rathaus in Brandenburg a. d. H.
(Im Zuge der St. Annenstraße gesehen).



Abb. 22. Neustädtisches Rathaus in Brandenburg a. d. H.
(Im Zuge der Steinstraße gesehen.)

fassung mehrerer Privatgebäude zu einheitlichen Gruppen zu erreichen. Und diese Gruppen boten dann immer besonderen Anlaß zu interessanter architektonischer Durchbildung; durch sinngemäßen Wechsel der Anzahl der Stockwerke, immer einheitlich für eine und dieselbe Straße, kam dann weiterhin eine wirksame Steigerung der Baumassen in den Stadtkörper und die Gefahr allzu großer Einförmigkeit wird dadurch geschickt vermieden.

Ein einfaches Beispiel mag zeigen, wie in früheren Zeiten die Aufgabe eines öffentlichen Gebäudes im Stadtbild gelöst wurde: Das Rathaus der Neustadt in Brandenburg a. d. H. (Abb. 20) sollte den Mittelpunkt der Neustadt bilden. Es liegt am Marktplatz, am Schnittpunkt der beiden Hauptverkehrsstraßen. Um sich in ebenem Gelände im Stadt- und Straßenkörper zur Geltung zu bringen, bedurfte es besonderer Mittel. Man legte den Turm so in den Schnittpunkt der beiden Straßenzüge, daß er beide Straßen beherrschte. Durch einen Vorsprung in der St. Annenstraße bildet die vertikal aufstrebende Masse einen Schlußpunkt eines Straßenabschnitts (Abb. 20 u. 21), während die Perspektive dahinter weitergeht, und von der anderen Seite der Straße aus ergibt sich dann eine ähnliche Wirkung. Die Steinstraße mündet senkrecht in die St. Annenstraße und läuft hier am Rathaus zu Ende (Abb. 22). Das Rathaus aber zeigt dem Wanderer in dieser Straße seine ganze Größe und monumentale Kraft. So schlicht es in seiner Form ist, namentlich im Ver-

gleich mit der reichen Giebelarchitektur des benachbarten Kurfürstenhauses (Abb. 23), so energisch wahrt es seine Führerrolle durch die geschickte Frontentwicklung in der Achse der bedeutsamen Straße. Dadurch tritt das Kurfürstenhaus zurück, trotz seiner wuchtigen Form, es wird zum dienenden Glied in der Umgebung des Rathauses, der Dominante. Das Rathaus, als Zeichen der Macht des Bürgertums, übernimmt die Führung auch ohne den Roland, den eine Zeit selbstbewußten Bürgerstolzes als Symbol seiner Kraft und Größe vor das Rathaus stellte. Während der Turm an einer Stelle sich befindet, wo er Fernwirkung ausübt, schaffen die beiden Giebelmassen zu ihm ein gewisses Gleichgewicht nach dem Marktplate zu (Abb. 24), um auch hier das Rathaus gegenüber den Bürgerhäusern dominieren zu lassen. Mit den einfachsten Mitteln war es so bei diesem einen Beispiel möglich, eine reiche Wirkung im Stadtbild zu schaffen, durch eine überaus geschickte Situierung und eine wohldurchdachte, aber höchst einfache Gruppierung der Baumassen.

Wie ein modernes Beispiel mit ähnlichen Mitteln eine beherrschende Wirkung durch geschickte Situierung und Gestaltung der Baumassen zu erreichen wußte, zeigt Abb. 25 aus der Londoner Gartenvorstadt Hampstead.

Hätte eine solche Gesinnung, wie sie der Erbauer des Brandenburger Rathauses bewiesen hat, unsere Architekten und Stadtbaumeister in der Zeit zwischen Reichsgründung und Weltkrieg geleitet, welche Fülle herrlichster Stadtbilder hätten wir

heute in unseren Städten vor Augen, in denen eine Summe von öffentlichen Gebäuden ohne Verständnis für ihre Wirkung im Gesamtbild entstanden ist.

Die Formerscheinungen im Bilde der Stadt werden bewegter, wenn an Stelle des ebenen Geländes die Bergform tritt. In den Beispielen Abb. 17 u. 18 hat es sich in der Hauptsache nur um einen Hügel gehandelt, der von einer dominierenden Baumasse gekrönt ist, während die eigentliche Stadtbebauung sich im Tale, in der Ebene voll-

2*



Abb. 23. Neustädtisches Rathaus in Brandenburg a. d. H., mit Roland und Kurfürstenhaus.



Abb. 24. Neustädtisches Rathaus in Brandenburg a. d. H. (Ansicht vom Marktplatz aus.)

zogen hat. Anders gestaltet sich das Bild in der eigentlichen Bergstadt, wenn die Besiedlung auch an den Berghängen hinauf erfolgt. Es ergibt sich damit die Grundform der Terrassierung, was schon in dem einfachen Bergdorf (Abb. 26) zum Ausdruck kommt, wenn die Besiedlung sich dichter zusammendrängt. Die Häuser rollen sich für den Beschauer nicht allein in horizontaler, sondern auch in vertikaler Richtung ab, die Formerscheinungen werden reicher und interessanter. Steigt der Berghang steil an, so folgen die Straßenzüge in der Hauptsache den Höhenkurven



Abb. 25. Straßenabschluß in Hampstead.



Abb. 26. Tiroler Bergdorf.

des Geländes, sie sind terrassenförmig in den Berghang eingeschnitten. Die Bebauung der Straße erfolgt nur einseitig an der Bergseite. Bei sehr steilem Gelände treten dann Stützmauern zur Befestigung des Berghanges gegen die Straße zu auf, die Haupträume des Hauses liegen auf der Talseite, während nach der Seite des Berghangs die Hausfront eine geringere Anzahl von Stockwerken zeigt (Abb. 27). Beim typischen Schwarzwaldhaus ist der Geländeunterschied zur Scheuneneinfahrt benutzt, um die Wagen von der Bergseite aus direkt in den Dachraum zu fahren (Abb. 28).

Die Hauptverkehrsstraßen der Bergstädte verlaufen gewöhnlich an den tiefsten Punkten des Tales, der Wagenverkehr nach den in den Berghang eingeschnittenen Wohnstraßen erfolgt durch rampenartig ansteigende, diagonal als Serpentina verlaufende, oder in gewundenen, dem Terrain angepaßten Linien, während für den Fußgängerverkehr nach den höher liegenden Straßen der Staffelweg als neues stadtbauliches Motiv in Erscheinung tritt (Abb. 29), der auf dem kürzesten Wege den Fußgängerverkehr zwischen den einzelnen, terrassenförmig in den Berghang eingeschnittenen Straßen vermittelt. Diese Treppen geben im Innern der Bergstädte diesen erst recht eigentlich das Gepräge, während im Gesamtbilde der Stadt die den Höhenkurven folgenden Straßen mit ihren terrassenförmig, amphitheatralisch sich aufbauenden Häuserreihen den Typus der Bergstadt zum Ausdruck bringen. Die dominierenden, öffentlichen Gebäude finden ihren geeigneten Platz auf dem höchsten Punkte der Siedlung. In Terrassenform gestaltete Plätze (Abb. 54 u. 55) sind auf drei Seiten mit Gebäuden umrahmt, während die vierte Seite die Aussicht auf die tiefer liegende Stadt frei läßt.

Rhythmik und Kontrast sind die Grundgesetze jeder Kunst, der Architektur, der Plastik, der Malerei und der Musik. Man hat die Architektur gelegentlich als „gefrorene Musik“ bezeichnet. Die Analogie mit der Musik tritt aber im Stadtbau besonders in Erscheinung. Von Straße zu Straße wechseln die Akkorde, von Platz zu Platz die Melodien, und die ganze Musik steigert sich in den Dominanten des Stadtbildes. Die Gesamtform der Stadt ist ein geschlossenes, einheitliches Werk, wie eine Schöpfung der Tonkunst. Wohl können die Einzelbauwerke einer Stadt an sich Kunst dar-

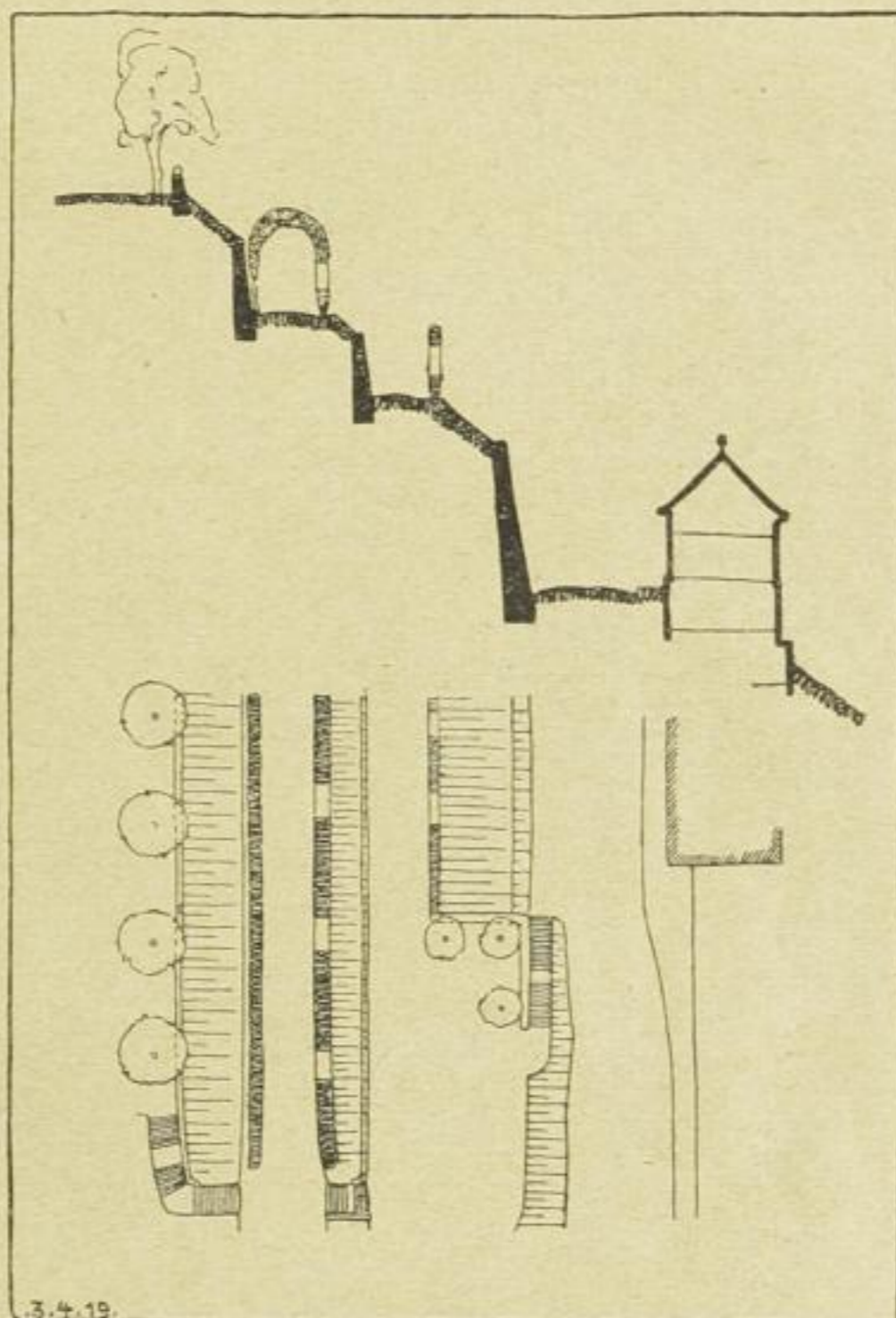


Abb. 27. Aussichtstraße in Schlangenbad.

stellen, die Stadt als Ganzes wird aber nur dann zum Kunstwerk werden, wenn die Einzelmotive sich wie in der Musik zu harmonischen Akkorden zusammenschließen.

Wie ein roter Faden ziehen sich durch die verschiedenen Zeiten und Länder im kleinen wie im großen, im Dorfbild wie in der Großstadt dieselben Erscheinungen von Rhythmus und Kontrast. Immer steht über dem Typ des Einzelhauses die Gesamtform einer Stadt. Wie das Einzelhaus in der Dorfstraße, obschon es selbstbewußt seine Existenz zur Schau trägt, doch in seiner Form nur denkbar ist als dienendes Glied der ganzen Dorfstraße und des Dorfes, so ist auch das Rathaus in Brandenburg nur denkbar in Ver-

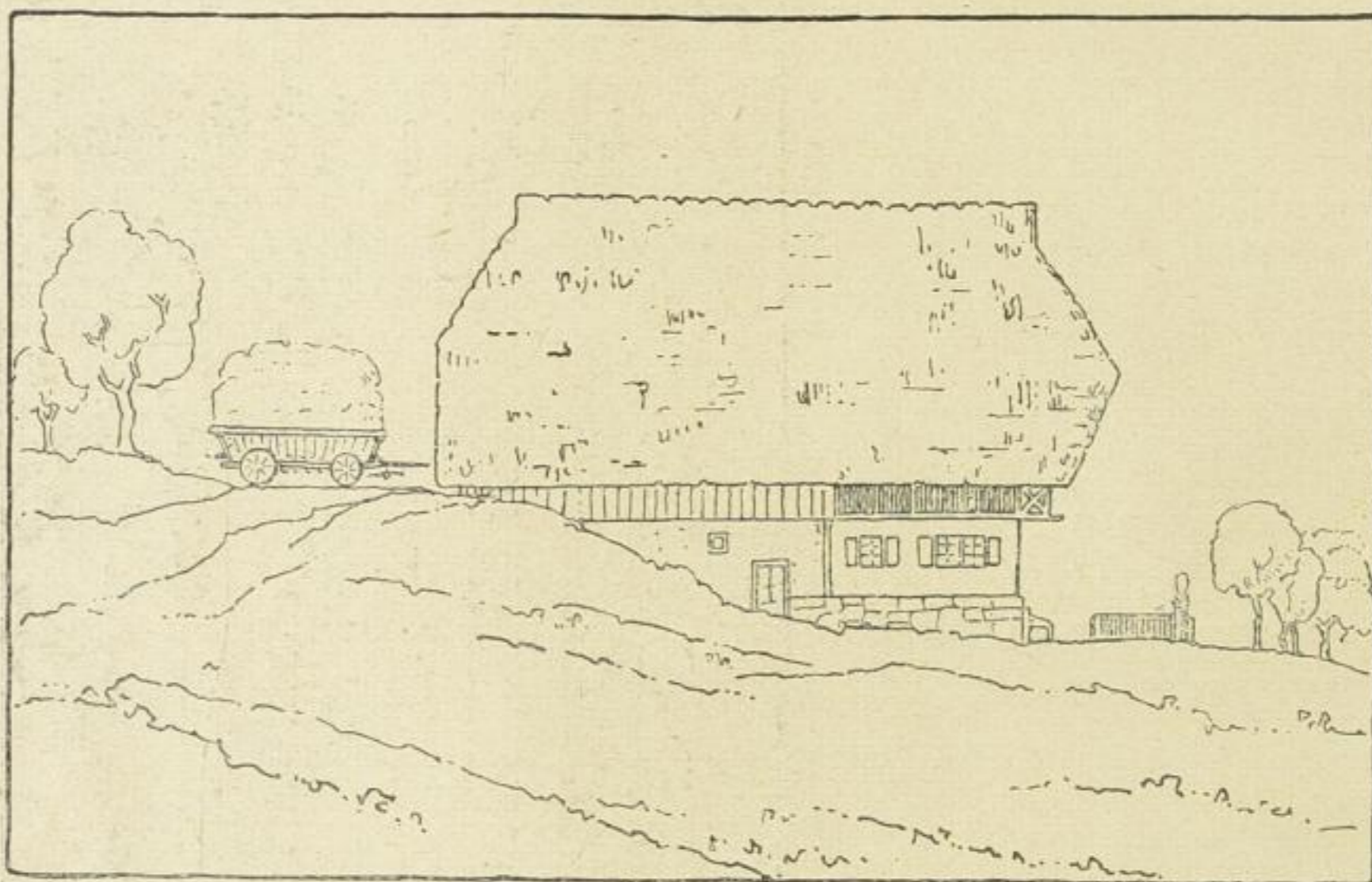


Abb. 28. Typisches Schwarzwaldhaus.

bindung mit seiner näheren und weiteren Umgebung, die es beherrschen soll, mit dem ganzen Stadtgebilde. Losgelöst von diesem Gesamtorganismus wird seine monumentale Wirkung beträchtlich zusammenschrumpfen.

Damit wurde schon ein anderes Problem gestreift: Der optische Maßstab im Stadtbau. Jede Größe im Stadtbau ist, wie überhaupt in der Kunst und auch im Leben nur eine relative. Der Begriff der Größe entsteht, indem das Auge eine vergleichende Messung mit bekannten Größenmassen vornimmt. Beim normalen Wohnhaus bilden im Innern die Zimmertüren, die Höhe der Zimmer, die Möbel und letzten Endes das Größenmaß des Menschen selbst diesen Maßstab. Im Äußeren sind es die Haustüren, die Fenster der Fassade, die Erker usw., an denen der betrachtende Mensch seinen eigenen Maßstab anzulegen gewöhnt ist, und die ihn beim Betrachten des Hauses ein Größenverhältnis gewinnen lassen. Diesen Maßstab tragen wir in uns und wir pflegen ihn anzulegen bewußt oder unbewußt, wenn wir einen Gegenstand betrachten. Wird gegen diesen Maßstab verstoßen, so empfinden wir das

als Maßstabsfehler. Das ist z. B. der Fall, wenn zwischen zwei alten Bürgerhäusern einer Straße etwa mit Fachwerkarchitektur ein neues Geschäftshaus mit ganz anderen Stockwerkshöhen und Fensterausmaßen errichtet wird. Ein solcher Maßstabsfehler löst Unbehagen in uns aus, die Harmonie der Wirkung fehlt, die wir beim Betrachten eines Kunstwerkes zu finden gewohnt sind.

Besonders stark hängt die Wirkung einer Dominante im Stadtbild ab von dem Maßstab seiner Umgebung. Bei der Freisers Kirche in Kopenhagen (Abb. 30) schieben sich die Bürgerhäuser an die Kirche heran und der Beschauer gewinnt auf einmal einen Maßstab für die Beurteilung der bedeutsamen Höhe der Kirchenschiffe, wie des Turmes. Denkt man sich die Bürgerhäuser fort, so fällt die Größenwirkung der Kirche in sich zusammen. Ein besonders interessantes Beispiel optischer Maßstabssteigerung bietet der Ägidienkirchhof in Hannover (Abb. 31): Vier Geschosse der sich an die Kirche heranschiebenden Bürgerhäuser entsprechen einem Turmgeschoß und steigern damit die Höhenwirkung des in rhythmischen Geschoßabschnitten sich aufbauenden Turmes zu monumentalster Wirkung.

So einleuchtend und selbstverständlich diese Dinge sind, so wird doch fortgesetzt von der überwiegenden Mehrheit der Architekten dagegen verstoßen. Die früheren Jahrhunderte haben es fast stets verstanden, den Maßstab eines öffentlichen Gebäudes zu steigern. Diese optische Maßstabssteigerung wurde schon erreicht durch Gruppierung und Steigerung der Baumassen eines und desselben Gebäudes, z. B. durch eine den Kirchenfassaden vorgebaute Vorhalle, oder durch Kapellenanbauten, die häufig auch in späteren Zeiten vorgenommen worden sind.

Die Beziehungen zwischen dem mittelalterlichen Dome und den Bürgerhäusern, welche die Wandungen der Plätze vor den Kirchen bilden, zeigen fast ohne Ausnahme das Gesetz optischer Maßstabssteigerung. Nur eine Zeit völliger Verständnislosigkeit konnte diese Dome „freilegen“ und damit ihrer monumentalen Größenwirkung be-



Abb. 29. Straße in Mentone.

rauben. Der mittelalterliche Domplatz mit den niederen Bürgerhäusern einerseits und den vertikal aufstrebenden Massen der Kirche andererseits, bildet eine in sich geschlossene, gebundene Einheit (Abb. 32). Das mystische, transzendente Empfinden jener Zeit fand seinen höchsten Ausdruck im Dom, der die Hostie, das Symbol des Leibes Christi aufnimmt. Während die Bürgerhäuser den Größenmaßstab des materiellen Lebens der Menschen bilden, sehen wir in den gewaltig in den Himmel hineinwachsenden Massen der Kathedrale symbolischen Ausdruck des geistig-religiösen Lebens, die überirdische



Abb. 30. Freisers Kirche in Kopenhagen.

Sehnsucht, von der die Zeit beherrscht wird. Diesen Größenmaßstab unbewußt in der Seele tragend, überschreitet der gläubige Christ die Pforte des Domes und findet in der von himmelanstrebenden Pfeilern getragenen gewaltigen Halle der Kirche den Ort, wo in weihvollster Stimmung seine transzendente Sehnsucht in andächtigem Gebet sich auslöst.

Wir haben es bislang vermieden, einen Unterschied zu machen zwischen regelmäßigen und unregelmäßigen Formerscheinungen im Stadtbau. Seit dem im Jahre 1889 erschienenen Buche von Camillo Sitte „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“¹⁾ hat sich ein heftiger Kampf entsponnen zwischen zwei Richtungen, den Vertretern des „regelmäßigen Stadtbau“ und den des „unregelmäßigen Stadtbau“. Das große Verdienst dieses Buches besteht darin, daß es sich auflehnte gegen den öden, kunstlosen Schematismus, der die meisten neueren Bebauungspläne bis zu diesem Zeitpunkt beherrscht hatte, und daß es hinwies auf die prächtigen Stadtformen historischer Städte. Jedoch Sittes Erkenntnis fußte zu einseitig auf den Stadtformen des Mittelalters, sein Formideal ist unverkennbar die

sog. „malerische Stadt“ mit ihren unregelmäßigen Erscheinungen. Aber der Begriff „malerisch“ ist sekundärer Art, er ist eine Begleiterscheinung jeder guten Stadtbaukunst, und malerische Bildwirkungen können nicht allein in der unregelmäßig gebauten

¹⁾ Camillo Sitte, Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Wien, C. Graeser u. Co.

Stadt, sondern sehr wohl auch in den regelmäßigen Stadtgebilden in Erscheinung treten. Die unregelmäßige Stadtform des Mittelalters, die sich einmal aus der Art der Parzellierung auf Grund der bestehenden Rechtsverhältnisse ergab und zum anderen in dem langsamen, von Zufälligkeiten abhängigen Wachstum der Städte, sowie dem ganzen Geist der gotischen Architektur ihre Ursache hatte (Abb. 43 u. 44), ist nur selten



Abb. 31. Ägidienkirchhof in Hannover.

das Produkt einer einheitlichen Stadtplanung gewesen. Und da, wo im Mittelalter durch besondere Umstände, etwa nach Feuersbrünsten ganze Straßen- und Stadtteile gleichzeitig errichtet worden sind, finden wir auch meist Formgebilde, die sich den regelmäßigen Erscheinungen im Stadtbau erheblich nähern. Trotzdem haben viele Stadtplanverfertiger, die Camillo Sittes Buch gelesen hatten, und die gleich diesem Meister in der unregelmäßigen mittelalterlichen Stadt das Ideal für die heutige Stadtform zu erkennen glaubten, ihre Pläne bewußt so gestaltet, daß in erster Linie unregel-

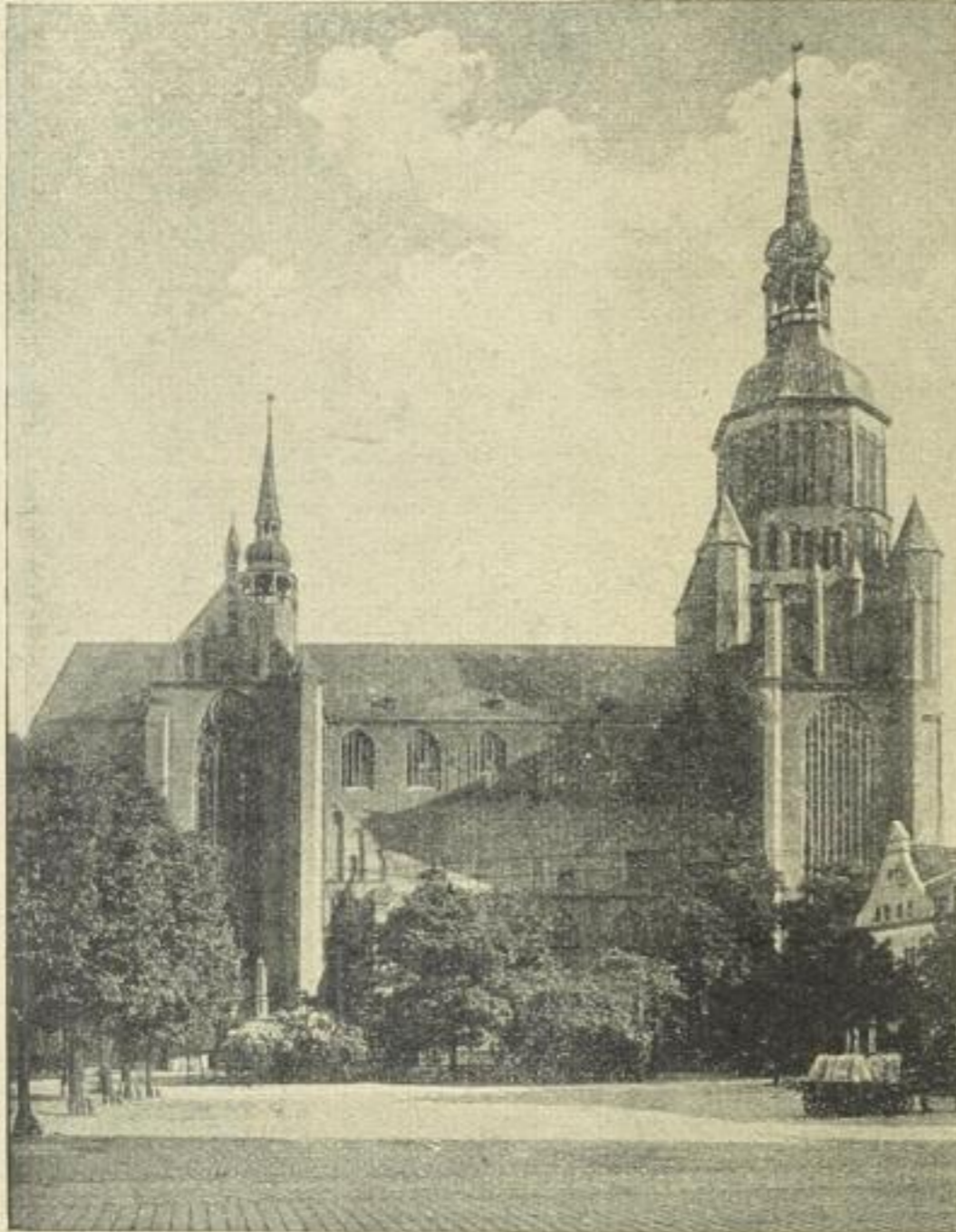


Abb. 32. Marienkirche in Stralsund.

mäßige Straßen und Platzformen entstanden. Nicht allein bei unregelmäßigem, bewegtem Gelände glaubte man diese Grundform als die allein mögliche und allein zulässige betrachten zu müssen, auch bei ebener Geländeform hat man diese willkürliche Unregelmäßigkeit der Formgestaltung bewußt angewandt. Wer aber in der Praxis die vertikale Durchführung solcher auf willkürlichen Linien aufgebauten Straßen von zentraler Stelle aus zu leiten hat, der weiß, daß solche Plangebilde in der Ausführung in unserer Zeit zu unklaren und unschönen Lösungen führen müssen. Die unbegründeten Straßenkrümmungen, Vor- und Rücksprünge der Straßenwandungen stoßen bei der Durchführung der Parzellierung und vor allem bei der Grundrißgestaltung fast stets auf Schwierigkeiten. Nicht zuletzt ergibt der vertikale Aufbau der Straßenwandungen und die Gestaltung der Dachformen bei solchen unregelmäßigen Straßen heute ein unruhiges und unharmonisches Gesamtbild, das dadurch sich noch ungünstiger gestaltet, daß wir heute einen einheitlichen Baustil nicht besitzen. Das Streben nach malerischer, unregelmäßiger Wirkung erklärt sich aus der Reaktion gegen den öden, trostlosen Schematismus der Stadtanlagen der Zeit vor dem Erscheinen von Sittes Buch. Die Wirkung aber, die die Vertreter des unregelmäßigen Stadtbaues durch ihre Pläne hervorriefen, das Studium der Stadtformen der Renaissance und des Barock, die Erkenntnis der hohen klassischen Schönheit alter, regelmäßiger Straßen und Plätze und ganzer Stadtgebilde, vor allem aber das Streben unserer Zeit nach klarer Ausdrucksform der Kunst, mußte notwendigerweise zu einer Gegenreaktion führen. Es ist ebenso unsinnig aus der Willkür ein System und aus der geraden Straße im Stadtbau ein Gesetz schaffen zu wollen,

unruhiges und unharmonisches Gesamtbild, das dadurch sich noch ungünstiger gestaltet, daß wir heute einen einheitlichen Baustil nicht besitzen. Das Streben nach malerischer, unregelmäßiger Wirkung erklärt sich aus der Reaktion gegen den öden, trostlosen Schematismus der Stadtanlagen der Zeit vor dem Erscheinen von Sittes Buch. Die Wirkung aber, die die Vertreter des unregelmäßigen Stadtbaues durch ihre Pläne hervorriefen, das Studium der Stadtformen der Renaissance und des Barock, die Erkenntnis der hohen klassischen Schönheit alter, regelmäßiger Straßen und Plätze und ganzer Stadtgebilde, vor allem aber das Streben unserer Zeit nach klarer Ausdrucksform der Kunst, mußte notwendigerweise zu einer Gegenreaktion führen. Es ist ebenso unsinnig aus der Willkür ein System und aus der geraden Straße im Stadtbau ein Gesetz schaffen zu wollen,

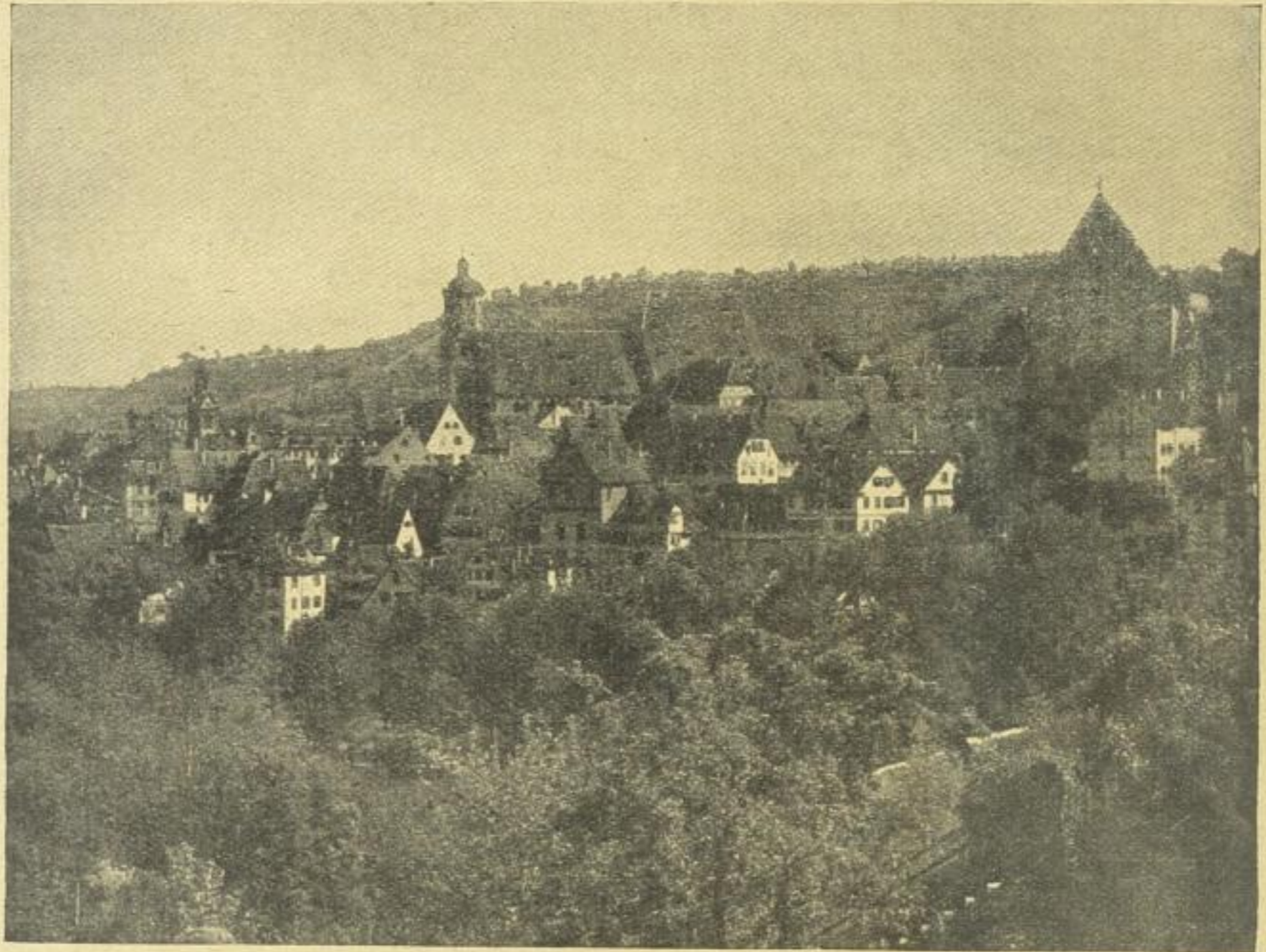


Abb. 34. Schwäbisch-Hall.

wie es töricht wäre, aus der roten Farbe ein System der Malerei zu schaffen oder die Forderung aufzustellen, in der Malerei nur die blaue oder die grüne Farbe gelten lassen zu wollen. Maßgebend sind vielmehr lediglich die Grundlagen, wie sie sich aus der Örtlichkeit und den praktischen Bedingungen der Programmforderung ergeben, und wie sich die Einzelgestaltung schließlich als intuitiv geschaffene Kunstform ergibt. Auch die Anpassung an die Geländeform im Hügelland bedingt durchaus nicht ausschließlich gekrümmte Straßen und unregelmäßige Gestaltung. Die Renaissance und vor allem der Barock belehren uns in mancherlei Beispielen vom Gegenteil. Die Stadt Bath in England z. B. (Abb. 33), die im 18. Jahrhundert nach einem Plan auf bergigem Gelände angelegt wurde, bildet in ihrem gesamten Aufbau eine Schöpfung streng regelmäßiger Gestaltung von höchstem Reiz. Die Steigungen des stark bewegten Geländes sind ohne Ausnahme durch gerade oder regelmäßig gekrümmte Straßen überwunden und die Plätze zeigen eine regelmäßige Grundform. Vergleicht man damit das Bild von Schwäbisch-Hall (Abb. 34), so finden wir im Gegensatz zu Bath vor allem eine dichter zusammengedrückte Bebauung mit engen Gassen und engen Höfen, während die Stadt Bath eine größere Weiträumigkeit durch tiefere, mit sonnigen Gärten durchsetzte Baublöcke und breitere Straßen aufweist, also im allgemeinen mehr den Forderungen entspricht, die wir an eine heutige Stadt stellen. Der große Reiz jener alten, im Hügelland erbauten Städte liegt aber wie auch

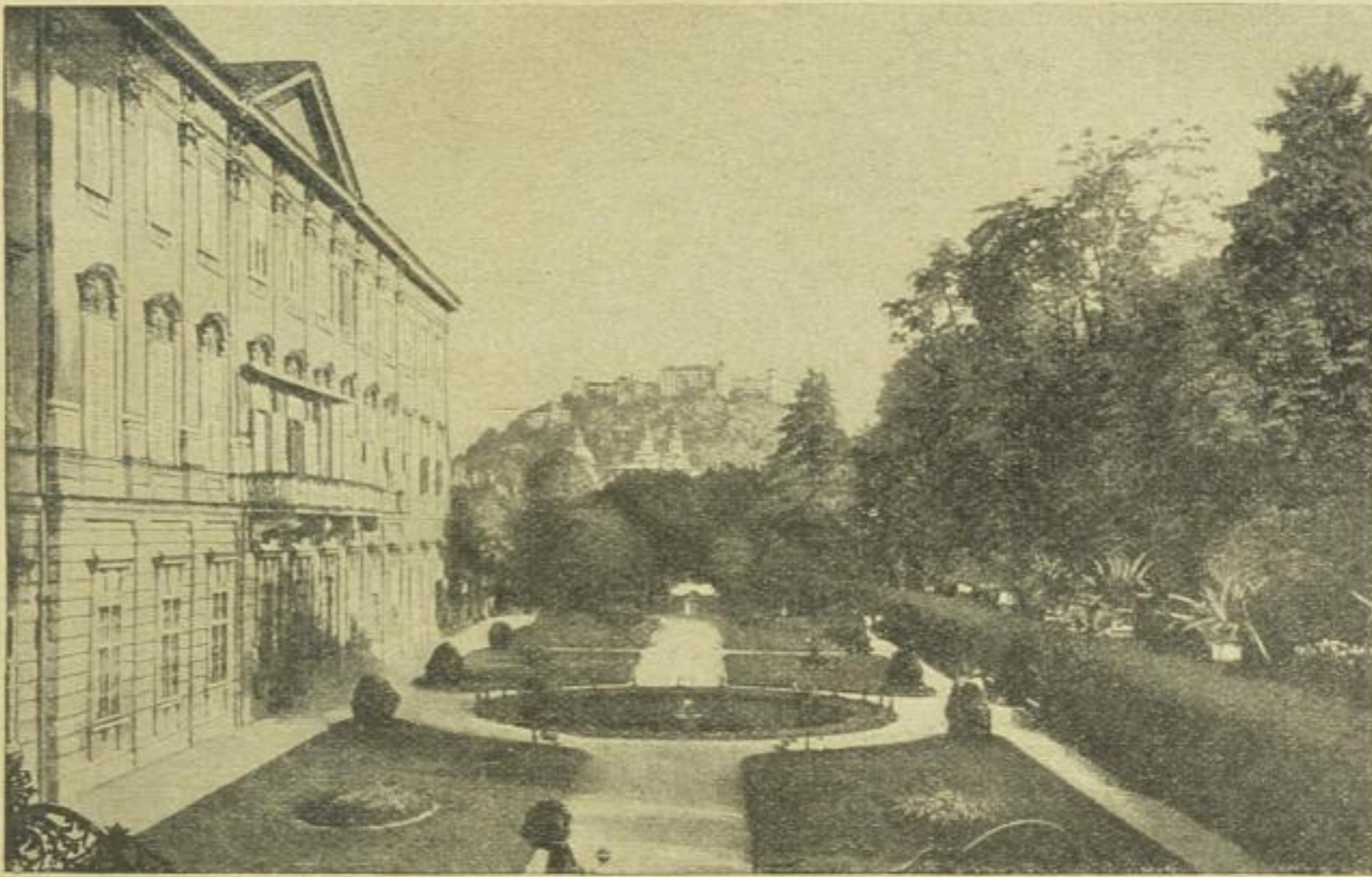


Abb. 35. Schloß Mirabell in Salzburg.

bei Bath in der Steigerung der charakteristischen Punkte und Linien der Landschaft durch die Bebauung. Auch das Bild von Schwäbisch-Hall möchten wir wieder vergleichen mit den trauten Weisen eines alten Volksliedes, während der strenge Rhythmus und die gesetzmäßige Formgestaltung im Aufbau der Stadt Bath den regelmäßigen Akkorden klassischer Musik entsprechen. Aber so wenig man sagen kann, daß für den heutigen Komponisten lediglich das Volkslied Vorbild und Richtschnur sein soll, so verfehlt wäre es, zu behaupten, daß für die heutige Stadtplanung die Grundform alter, auf einen mittelalterlichen Straßenorganismus zurückführender Städte maßgebend sein muß. Dazu kommt auch hier der Umstand, daß die alten Städte mit ihren zahllosen Einzelgebilden langsam im Laufe von Jahrhunderten entstanden sind, gleich dem Volkslied, an dem Generation für Generation, Strophe um Strophe fügte, während unsere heutigen Straßenzüge und Stadtteile meist in kurzer Zeit zu entstehen pflegen und jedenfalls aber der Grundriß des Stadterweiterungsplanes in der Hauptsache von einem Verfasser entworfen werden muß. Der heutige Stadtbaukünstler kann und darf sich nicht durch die romantischen Empfindungen von Laien beeinflussen lassen, die an maßgebender Verwaltungsstelle ihren Einfluß auf die Bebauungspläne auszuüben haben und die, beeinflusst durch ihre Reiseeindrücke von alten malerischen Städten sich nur der romantischen Stimmung erinnern, die diese alten, Behaglichkeit ausströmenden Stadtgebilde hervorrufen, ohne den Formprozeß, die Ursache und Art der Entstehung und den architektonischen Geist jener Zeit klar erkennen zu können. Für den Fachmann aber gilt es, den Geist und Sinn dieses Formprozesses in den Werken der Alten zu analysieren, die Eindrücke intuitiven Schaffens der Alten so in sich aufzunehmen und dann Neues in neuem Geiste auf Grund der veränderten Bedingungen und Bedürfnisse unserer Zeit zu



Abb. 36. Venedig.



Abb. 37. „Untere Sorge“ in Clausthal i. H.



Abb. 38. Brunnen im Stadtpark in Berlin-Schöneberg. Ausführung von August Gaul.

schaffen. Die neue Form, die so geschaffen wird, wird um so stärkere Kunst atmen, je freier der Künstler sich von den Vorbildern der Alten macht und je mehr es ihm gelingt, die Programmforderung der Zeit in eigener Komposition zum Ausdruck zu bringen.

Noch ist ein Wort zu sagen von der Wirkung der Vegetation im Stadtbild. Haus und Garten waren in allen Zeiten hochstehender künstlerischer Kultur zu-

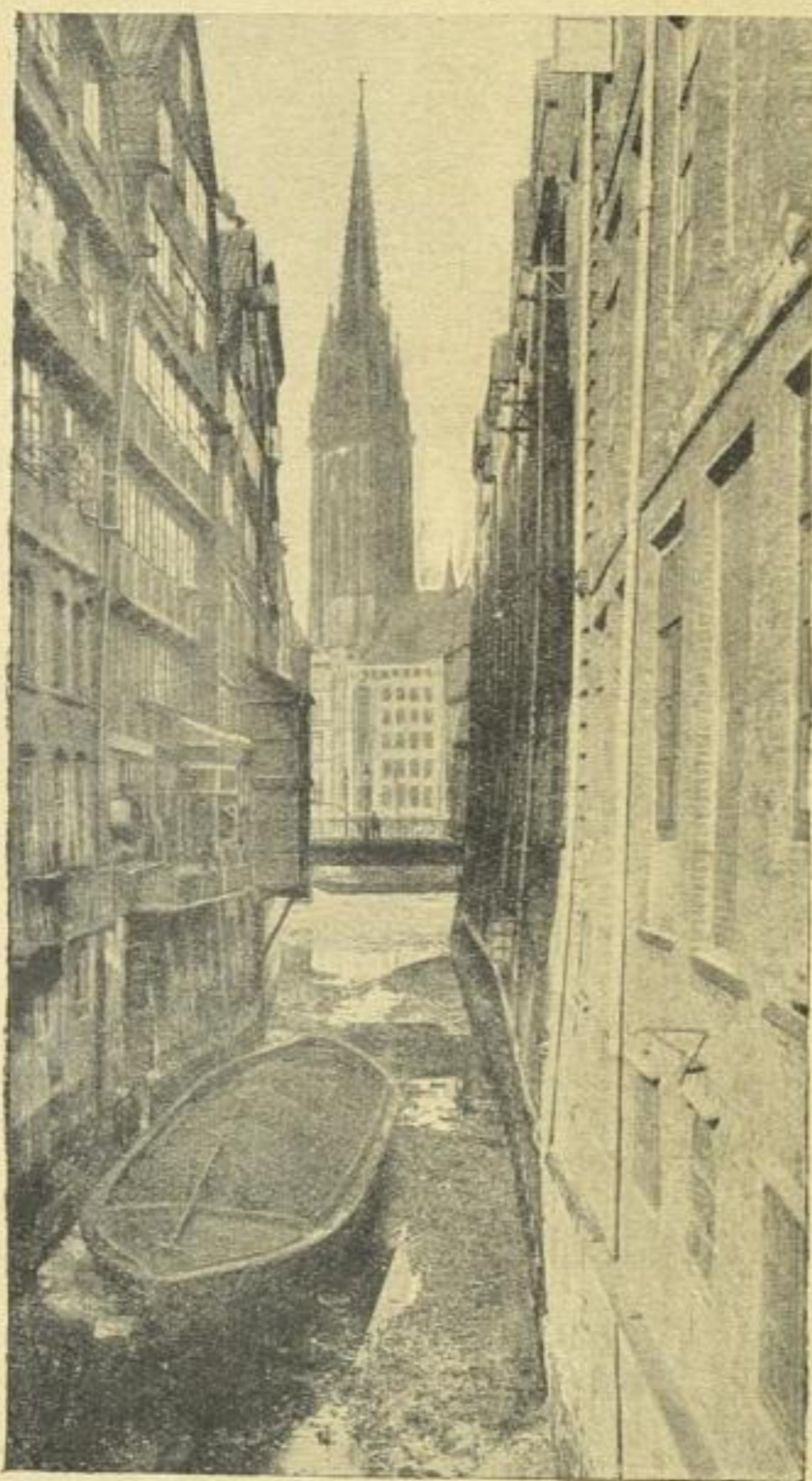


Abb. 39. Flet in Hamburg.

sammengehörig. Der Garten wurde (mit Ausnahme des japanischen Gartens und des sog. englischen Gartens, der zu Anfang des vorigen Jahrhunderts entstand), formal, d. h. architektonisch gelöst, er war eine architektonische Schöpfung wie das Haus selbst, wenn auch seine Bauelemente aus lebendem Pflanzenmaterial bestanden. Nur eine Zeit falscher Romantik konnte ihn bei uns zu einem Spielzeug machen, welches im kleinen die Erscheinungen der großen, freien Landschaft mit murmelnden Bächen und schlängelnden Wegen kopierte. Die primitiven Bauerngärten im Dorfbilde zeigen uns auch hier die Urform des Gestaltens. Und auch der Einzelbaum in der Erscheinung des Dorfes, die Dorflinde auf dem Dorfplatze oder ein alter Nußbaum, der ein altes Bauernhäuschen überragt, weist uns den Weg, wie der Baum als Einzel-element im Stadtbau zu stärkster Wirkung gelangt. Aufgabe des Gartens ist es, mit dem Pflanzenmaterial Räume zu gestalten (Abb. 35). Der Garten in Verbindung mit dem Hause ist nichts anderes als die Fortsetzung des Grundrisses des Hauses unter freiem Himmel, die Gestaltung eines weiteren, zum Hause gehörenden Raumes, der an Stelle des Daches nach oben durch den Himmel begrenzt ist. Anders liegen die Dinge, wenn ein großes Stück freier Landschaft mit vorhandenen Gehölzen, Baumgruppen, Hügeln und Bächen zu einem Park umgewandelt werden soll.

Hier muß es Sache des Künstlers sein, Einzelgärten und Architekturen so dem Landschaftsbilde einzufügen, daß die großen Linien desselben gewahrt werden.

Von großem Einfluß auf die Formerscheinung der Stadt ist schließlich noch das Wasser. Das Bild des Dorfes am Bache oder am Teiche, der seine Häuser wieder spiegelt, ist uns allen wohlvertraut. Auch das Bild der alten Stadt, die mit ihren Giebelhäusern über dem Flusse sich aufbaut, haftet besonders stark in unseren Reise-

erinnerungen. Und der Zauber der Märchenstadt am Meere, der Lagunenstadt Venedig (Abb. 36), löst die höchsten Empfindungen in uns aus. Die künstlerische Bedeutung des Wassers für das Stadtbild ist eine ähnliche, wie die der Grünanlagen. Als Einzel-element zeigt sich uns das Wasser in der Stadtform im fließenden Brunnen (Abb. 15 u. 37), in der Wasserkunst (Abb. 38) und im Wasserbecken; als weiteres Moment tritt der Kanal (Abb. 39) in Erscheinung. Handeltreibende Städte, wie Amsterdam, Hamburg und Venedig zeigen uns Kanäle als ganze Wasserstraßen, auf denen die Schiffe bis zu den Kaufhäusern fahren, um hier direkt ihre Ware aus dem Schiffe zu entladen. Die Zeit des Barock hat in großzügiger Weise Kanäle in die Städte hineingeleitet und in Verbindung mit beiderseitig an den Ufern angelegten Promenaden ein starkes Formelement im Stadtbau geschaffen. Ganze Landschaften endlich werden durch Uferstraßen, die von Stadt zu Stadt längs von Flüssen (Rheinuferstraßen) und Seen (Abb. 90) verlaufen, erschlossen.

II. Historische Stadtformen.

Obschon das Studium alter Städte von großem Nutzen ist, ja, fast Voraussetzung für ein richtiges Verständnis der Sache, dürfen wir nicht vergessen, daß wir, wenn wir es auch wollten, die Bedingungen, unter welchen sie entstanden, nicht wiederherstellen können.

Raymond Unwin.

Es wird eine schwierige, aber dankbare Aufgabe für den Historiker und Kunstforscher sein, einmal eine ausführliche Geschichte der Entwicklung der historischen Stadtformen zu schreiben und nachzuweisen, wie die veränderten Bedürfnisse und Anschauungen in der kulturellen Entwicklung der Völker zu bestimmten Typen der Stadtformen geführt haben. Im Rahmen der vorliegenden Ausführungen muß es für den Stadtbau-Praktiker genügen, einzelne dieser Formen kurz zu streifen und darzulegen, wie die Stadtform jeweils abhing von der Lebensgewohnheit und der allgemeinen Kunstform eines Volkes, von der Rechtsform des Grundbesitzes und der Art des öffentlich-kommunalen Lebens.

Man hat die Städte eingeteilt in solche, die allmählich sich entwickelt haben — gewachsene Städte — und solche, die aus einem Guß entstanden sind — gegründete Städte. Beide Grundformen finden wir schon in den allerfrühesten Zeiten. Raymond Unwin macht in seinem Buche „Grundlagen des Städtebaues“¹⁾ auf die Ausführungen Professor Flinders Petrie aufmerksam, die die ausgegrabene Stadt Kahun beschreiben, welche ungefähr 3000 Jahre v. Chr. zur Unterbringung der beim Bau der Pyramide von Illahun beschäftigten Arbeiter erbaut wurde und die wohl die früheste uns bekannte Stadt darstellt, die planmäßig entworfen wurde.

Der Plan (Abb. 40) zeigt eine regelmäßig gestaltete Anlage, die aus einer Reihe von größeren Häusern und in der Hauptsache aus Kleinwohnungen besteht, die als Reihenhäuser zwischen zwei Straßen mit 4—5 Räumen für jede Arbeiterfamilie erbaut wurden. Der Plan läßt deutlich eine Unterscheidung von Haupt- und Nebenstraßen, von Verkehrs- und Wohnstraßen erkennen. Die Straßenentwässerung erfolgte mittels einer Rinne in der Mitte des Fahrdammes. Ein kleines kommunales Forum enthält der höher gelegene Teil der Anlage, der vermutlich dem Sitz der kommunalen Verwaltung und dem religiösen Kult diente.

Es ist für den heutigen Stadtbau-Praktiker interessant zu beobachten, welche Anforderungen schon damals vor ca. 5000 Jahren an den Kleinwohnungsbau gestellt wurden und welche zweifelhaften Fortschritt demgegenüber die Kleinwohnungsquartiere darstellen, die in den letzten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts in den Großstädten und den Industriezentren bei uns entstanden sind.

Deutscher Forscherarbeit ist es kurz vor dem Kriege gelungen, die wesentlichen Teile einer anderen Stadt freizulegen, deren älteste Teile ungefähr aus derselben Zeit

¹⁾ Grundlagen des Städtebaues. Eine Anleitung zum Entwerfen städtebaulicher Anlagen von Raymond Unwin. Aus dem Englischen übersetzt von L. Mac Lean. Berlin. Otto Baumgärtel 1910.

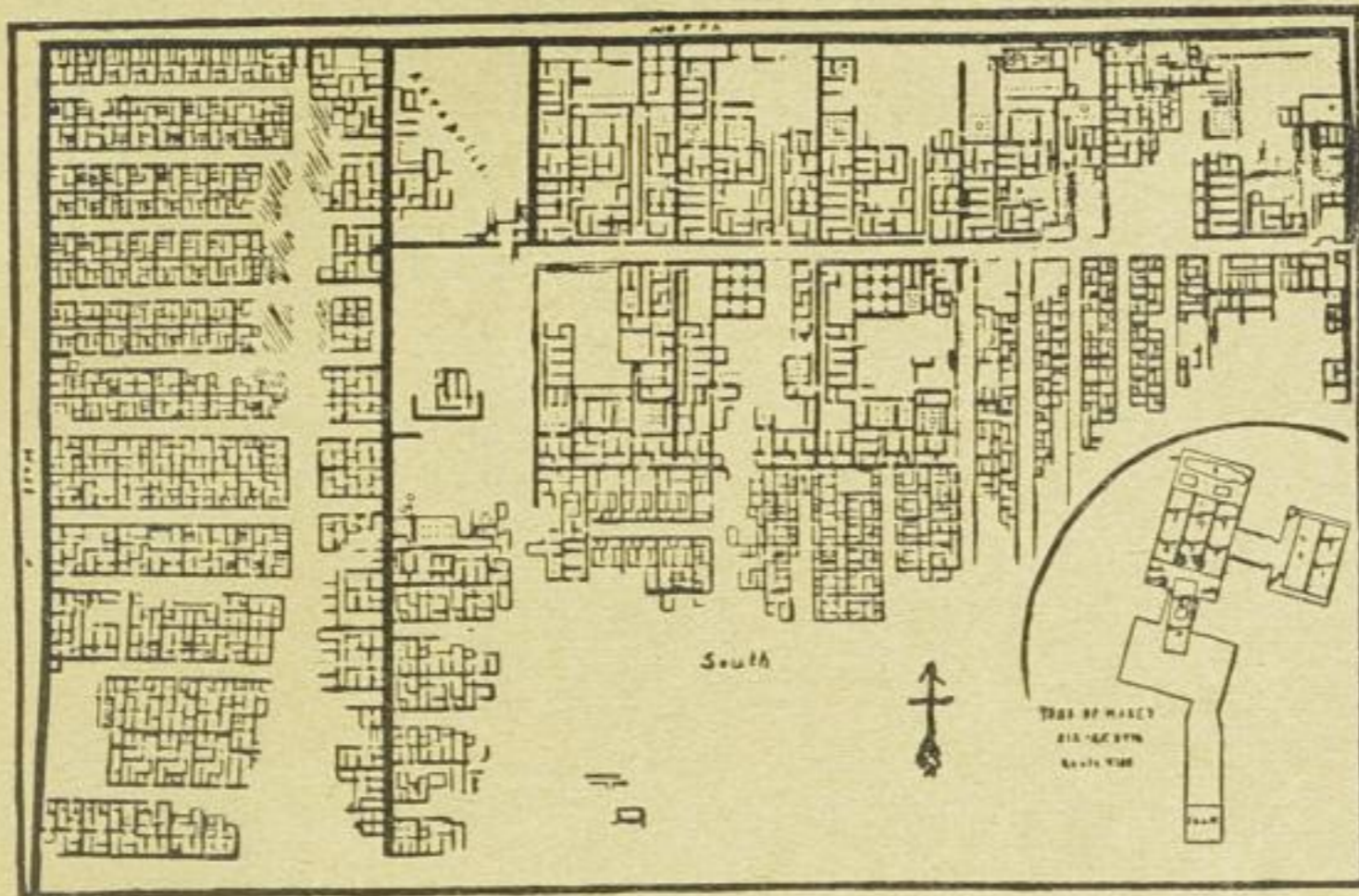


Abb. 40. Kahun.

— ca. 2500 v. Chr. — stammen, die Ruinen von Babylon. Die Hauptanlagen wurden allerdings in der Zeit Nebukadnezars (604—561 v. Chr.) geschaffen. Nach den Angaben von Herodot mußte Babylon eine Großstadt von bedeutendem Umfang gewesen sein und die babylonische Ringmauer einen Umfang von 86 km besessen haben, das wäre ungefähr eine Ausdehnung, wie sie heute Berlin mit seinen Vororten besitzt. Nach den erwähnten neueren Ausgrabungen wird der Umfang der Stadt Babylon allerdings auf etwa 16 km eingeschränkt. Immerhin steht damit fest, daß es sich mindestens um eine Großstadt etwa von der Ausdehnung von Groß-Hannover gehandelt hat. Berücksichtigt man dabei, daß es in jener Zeit an Beförderungsmitteln für Menschen und Güter im heutigen Sinne fehlte, so kann man sich einen Begriff machen von der gewaltigen Bedeutung dieser Großstadt des frühen Altertums. Diese Bedeutung wächst noch, wenn man bedenkt, daß außerhalb der babylonischen Mauer sich noch volkreiche Vorstädte an die Stadt angeschlossen haben. Was die Ausdehnung des ummauerten Wohngebiets anbelangt, steht Babylon für alte und neue Zeit an erster Stelle. Nur Niniveh kam Babylon an Ausdehnung nahe.

Daß die Großstadt Babylon zweifellos planmäßig angelegt war, geht u. a. aus den Inschriften von Nebukadnezar hervor¹⁾. Nach einer Keilschriftübersetzung von Winkler spricht der König folgendermaßen von seiner stadtbaulichen Tätigkeit: „Damit Schlachtenstürme nicht herankommen, ließ ich eine gewaltige Mauer im Osten Babylon umgeben. Ihren Graben grub ich und seine Böschung baute ich aus mit Erdpech und Ziegelsteinen. Eine gewaltige Mauer erbaute ich am Ufer berghoch; damit der Feind, welcher Böses beabsichtigt, die Seiten von Babylon nicht bedränge, umgab ich mit mächtigen Fluten wie mit dem Wogenswall der Meere das Land. Damit ein Durchbruch von ihnen nicht gemacht werden könne, schüttete ich eine

¹⁾ vgl. „Das wieder erstandene Babylon“ von Robert Koldewey, Leipzig, J. C. Hinrich'sche Buchhandlung 1914.



Abb. 41. Selinunt.

Erdaufschüttung an ihnen auf, und umgab sie mit Quaimauern von Ziegelsteinen. Das Bollwerk befestigte ich kunstvoll und machte die Stadt Babylon zur Festung.“

Im alten Griechenland hat es Großstädte nicht gegeben, auch Athen, Sparta und Korinth sind als Mittelstädte zu bezeichnen. Hatte das Wachstum der Städte eine gewisse Grenze erreicht, so wurden Kolonialstädte gegründet. Das älteste bekannte Beispiel regelmäßiger griechischer Stadtplanung ist Selinunt (Abb. 41), eine 628 v. Chr. von den Doriern gegründete Stadtanlage. Während der nur 200jährigen Dauer ihres Bestehens lag die Stadt fortwährend in Kämpfen mit ihren Nachbarn, es waren daher für ihren Ausbau in erster Linie fortifikatorische Gründe maßgebend.

Eine geradlinige vom Haupteingangstor ausgehende Verkehrsstraße bildet die Schwerlinie der befestigten Stadtanlage; senkrecht dazu verläuft eine zweite Verkehrsstraße, von einem zweiten Stadttor aus. Die Nebenstraßen verlaufen in der Hauptsache senkrecht zu dieser zweiten Verkehrsstraße, sie werden von Häusern nach gleichmäßigen Mustern begrenzt. Die markanten Punkte der inneren Stadt bilden die berühmten Tempel von Selinunt, von denen noch 11 als gewaltige Ruinen vorhanden sind. Der ganze Plan ist beherrscht von dem Streben nach klarer, logischer Raumgestaltung. In späteren griechischen Städten, wie z. B. in der im 4. Jahrhundert v. Chr. angelegten Stadt Ephesus, bildet die großzügig angelegte Agora den Mittelpunkt des öffentlichen Lebens, das in zahlreichen Monumentalbauten und Platzgruppen mit Theatern, Gymnasien und Rennbahnen seinen Ausdruck fand. Auch der Plan von Piräus zeigt dieses Streben nach klarer, regelmäßiger monumentaler Raumgestaltung. Die natürliche Anpassung an hügeliges Gelände gab den Griechen aber nicht selten Veranlassung, von der Regelmäßigkeit abzuweichen, wofür die Akropolis in Athen wohl das glänzendste Beispiel bietet.

Bei spätgriechischen und frührömischen Stadtanlagen finden wir häufig gewaltige Monumentalstraßen, die von mächtigen Kolonaden begleitet sind, die bisweilen eine Länge von über 2 Meilen erreichen. An diesen Verkehrsstraßen lagen die Läden und Büroräume der Stadt. Der mittlere Straßenteil, der Fahrdamm, war oben offen, die seitlichen Fußwege von einem Terrassendach, zum Schutz gegen die Sonnenstrahlen überdeckt. Bei der Kolonadenstraße in Palmyra ist der mittlere Teil, die Fahrbahn, ca. 11 m breit und auf jeder Seite von einer 9 m hohen Säulenreihe flankiert; die beiderseitigen Fußsteige sind nahezu 5 m breit.

In den römischen Städten trat das Forum an die Stelle der griechischen Agora. Im Forum mit seinen Monumentalbauten steigerte sich der ganze Glanz römischer Kultur.

Dem praktischen Sinn der Römer entsprechend waren Verkehrs- und Nebenstraßen klar erkenntlich. Das Forum befand sich fast stets in zentraler Lage, am Schnittpunkt der Hauptverkehrsstraßen. Das Forum von Pompeji (Abb. 42) war ca. 152 m lang und ca. 45 m breit und war im Norden vom Jupiter-Tempel begrenzt, neben diesem befand sich der Bogen des Tiberius. Die Ostwandung des Platzes bildeten der Lebensmittelmarkt, der Tempel der Hausgötter der Stadt, ein kleiner Vespasian-Tempel, der Eumachiabau (Tuchmarkt) und das Komitium, der Wahlplatz. Auf der Südseite des Forums befanden sich städtische Häuser. Die Westwandung schließlich bildeten die Basilika, der Apollo-Tempel und ein weiterer Markt. Eine Reihe von Statuen von Kaisern und hervorragenden Bürgern fanden nach römischer Sitte ihre Aufstellung auf dem Forum. Im übrigen zeigt eine nähere Betrachtung des Planes von Pompeji, daß die römische Stadt, abgesehen vom Forum in weit geringerem Maße klare Raumgestaltung aufwies, als die griechische.

Das Imperium Romanum hatte neben der Weltstadt Rom noch zahlreiche andere Großstädte und größere Mittelstädte geschaffen. Das städtische Wachstum und die Bevölkerungsbewegung nahmen den größten Umfang an. Für das alte Rom wird unter der Kaiserzeit eine Bevölkerungsziffer von 1—2 Millionen Menschen angegeben. Die Wohnungsverhältnisse wiesen in dieser Großstadt damals ganz ähnliche Mißstände auf, wie in unseren heutigen Großstädten: Auf der einen Seite die vornehmen Paläste der oberen Bevölkerungsklassen und großen Glanz bei der Errichtung öffentlicher Monumentalbauten; auf der anderen Seite die traurigsten Wohnungsverhältnisse der mittleren und unteren Bevölkerungsschichten, die in großen, vielstöckigen Mietskasernen, den „insulae“, untergebracht waren. Die Zahl der insulae wird während

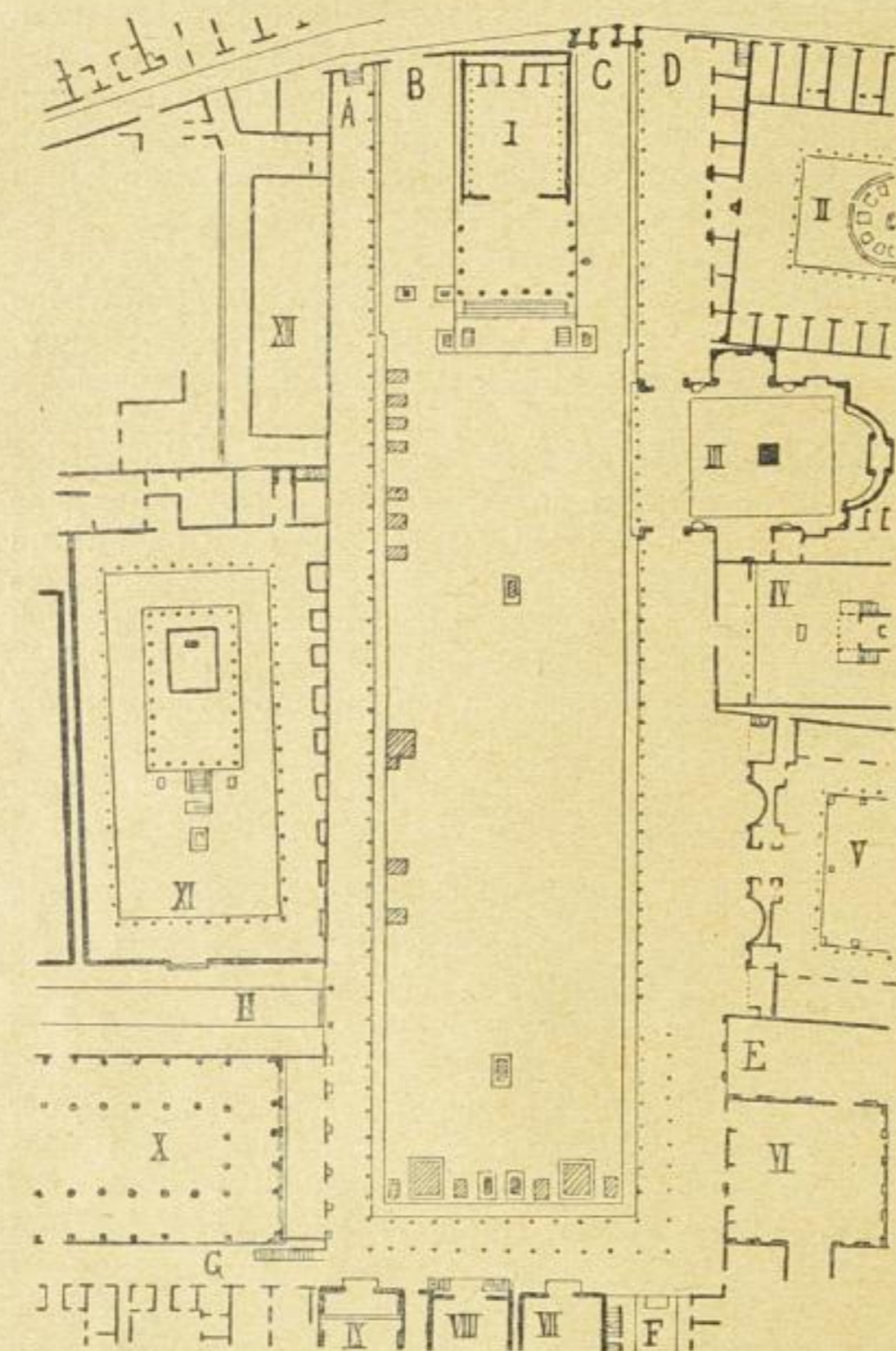
der Kaiserzeit auf 46602 angegeben, die der Patrizierhäuser (domus) auf 1780. Die immer brennender werdende Wohnungsfrage führte in der Großstadt Rom schließlich zu Wohnungsrevolten, zu Volksaufständen, aber zu einer planmäßigen Lösung der

Wohnungsfrage durch großzügige Bebauungspläne und baupolizeiliche und hygienische Vorschriften für die Ausstattung der Wohnungen hat sich das alte Rom nicht entschlossen, dagegen standen hier Häuserspekulation und Bodenspekulation in höchster Blüte und beherrschten das

Wohnungswesen des Mittelstandes und der unteren Klassen vollkommen. Und dies alles zu einer Zeit glänzender technischer Fortschritte, namentlich auf dem Gebiete der Wasserleitung, der Straßenpflasterung und des gewaltigen Werkes der Cloaca Maxima, der Kanalisation. Sind dies nicht auffallende Ähnlichkeiten mit den Zuständen unserer heutigen Großstädte?

Die koloniasatorische Tätigkeit der Römer führte auch im Norden Europas zu neuen Stadtgründungen. Die englische Stadt Chester zeigt z. B. in ihrer charakteristischen Grundform heute noch das römische Castrum. Auch in Deutschland sind uns in verschiedenen Städten des Südens und Westens

Überreste römischer



Erklärung der Ziffern:

- | | |
|-----------------------------------|---------------------------------|
| I. Tempel des Jupiter. | VI. Öffentliche Schule. |
| II. Sogenanntes Pantheon. | VII, VIII, IX. Die drei Curien. |
| III. Sitzungssaal der Decurionen. | X. Basilica. |
| IV. Sogenannter Quirinus-Tempel. | XI. Tempel der Venus. |
| V. Gebäude der Eumachia. | XII. Lesche (nach Overbeck). |

Abb. 42. Forum von Pompeji.

Stadtsiedlungen erhalten. Der eigentliche Stadtbau setzte bei uns jedoch im Mittelalter ein. Die seit dem 10. Jahrhundert neu entstandenen Städte verdanken ihren Ursprung teils der Unsicherheit des Eigentums und Lebens in nicht befestigter

Siedlung, teils der Kirche. Um diese herum und in der Nähe der Burgen und Klöster erwachsen die Städte. Die Befreiung vom Adel und Verleihung wichtiger Privilegien führten dann im 12. Jahrhundert zu selbständiger Entwicklung des städtischen Lebens. Ein neuer Bürgerstand beginnt sich herauszubilden, es entsteht das Zunftwesen. Ähnlich wie in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts entfaltet sich in den Städten ein ungewöhnliches Wachstum und hohe wirtschaftliche Blüte. Dieser materielle Aufschwung fällt in eine Zeit tiefsten religiösen Lebens, höchster Geistigkeit. Findet letztere im Dom ihren künstlerischen Ausdruck, so spiegelt sich das Materielle im Leben der Bürger jener Zeit in zahlreichen Bürgerhäusern, in den Stätten des Handels und des zünftigen Gewerbes wieder. Für diese bürgerliche Bautätigkeit aber bilden sich bald bestimmte Rechtsgrundsätze heraus. Während sich im 10. und 11. Jahrhundert die Städte vorwiegend in verhältnismäßig enger Begrenzung um die Burg herum entwickeln (Nürnberg, Rothenburg, Augsburg, Abb. 43), vollziehen sich im 12. und 13. Jahrhundert weiträumige Siedlungen der kraftvoll emporstrebenden freien Städte. Wir sehen das Bestreben, das innerhalb der neu geschaffenen Wälle und Gräben vorgesehene Stadterweiterungsgebiet so ausgedehnt zu bemessen, daß auf längere Zeit hinaus für eine Bevölkerungszunahme der Rahmen geschaffen ist. Vermutlich mag dabei auch die Erwägung mitgesprochen haben, daß diese unbebauten, mit Feldern, Bauernhöfen, Klostergärten und Weinbergen versehenen, inner-



Abb. 43. Augsburg.
Historische Karte der Altstadt.

- A. 1—4 und 17—22. Ungefähres Gebiet der befestigten Römerstadt.
 B. 1—4 (.....). Älteste bischöfliche Burgstadt. 1. Dom. 2. Ehemal. bischöfl. Pfalz. 3. Südl. Burgtor. 4. Nördl. Burgtor (Frauentor).
 C. 1—4 u. 5—12. Ummauertes Weichbild seit etwa 1150. 5. Heil Kreuztor. 6. Perlach. 7. St. Moritz. 8. Abtei St. Ulrich. 9. Göggingertor. 10. Haunstettertor (Rotes Tor). 11. Schwibbogen. 12. Barfüßertor. Später: 13. St. Katharina. 14. Zeughaus. 15. St. Anna.
 D. 16—21. Untere Vorstadt, wird in die Mauer einbezogen seit etwa 1300. 16. Klinkertor. 17. Wertachbruckertor. 18. Fischertörlein. 19. St. Georg. 20. Lueginsland. 21. Steffingertörlein. 22. St. Stephan.
 E. 23—26. Jakobervorstadt. Ummauerung begonnen etwa 1320. 23. St. Jakob. 24. Jakobertor. 25. Vogeltor. 26. Oblattertörlein.
 F. Ehemalige Vorstadt beim Wagenhals. Abgebrochen um 1370.

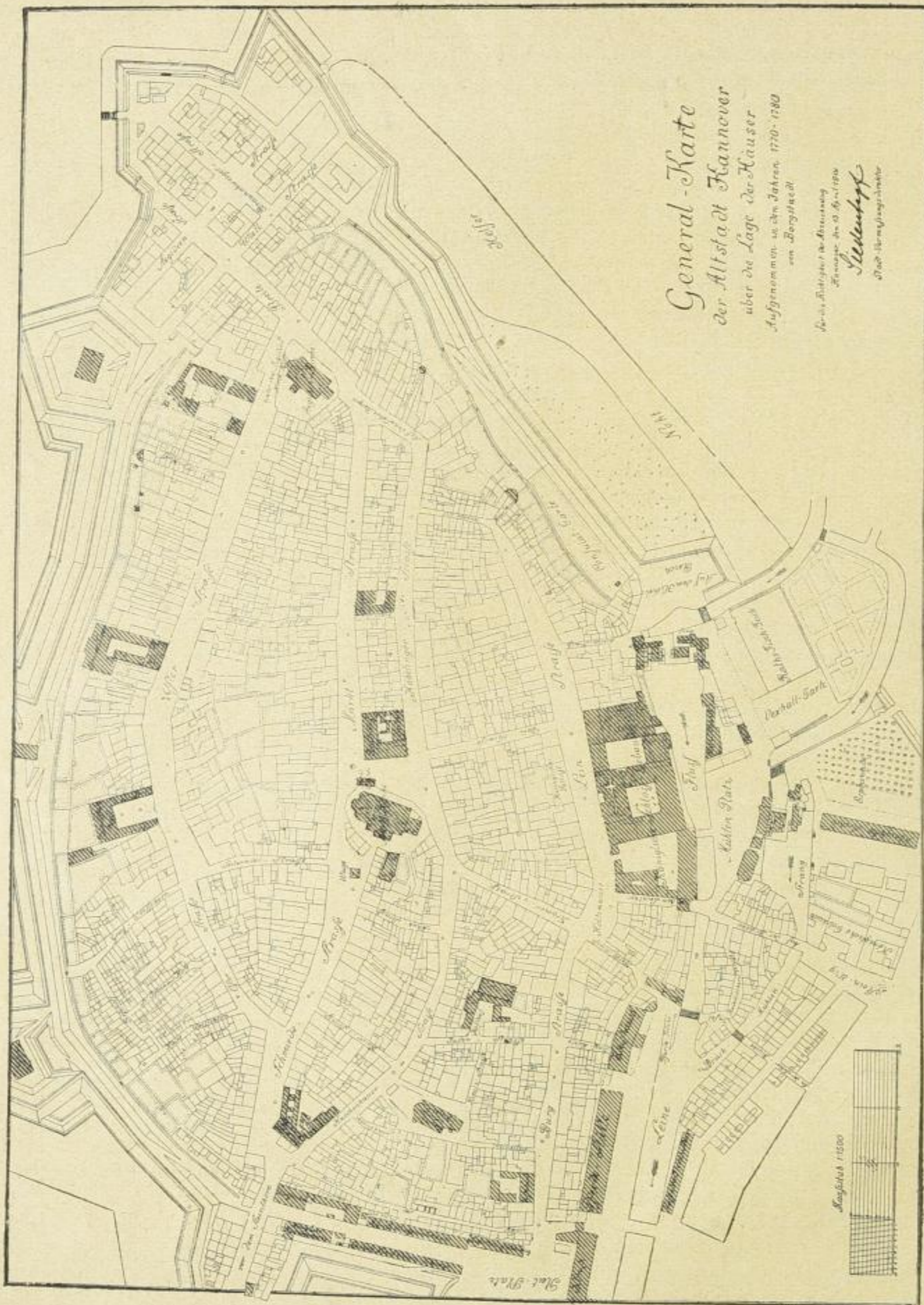


Abb. 44. Hannover (Altstadt).

halb von Wall und Graben gelegenen Gelände, im Falle einer Belagerung die Ernährung sicher stellen sollten. Rudolf Eberstadt sagt in seinem Handbuch des Wohnungswesens:¹⁾ „Von der Weitsichtigkeit der damaligen Stadterweiterung mag es einen Begriff geben, wenn ich bemerke, daß Cöln bis zum Jahre 1882 fast ganz genau in den Ring eingeschlossen war, den die große Stadterweiterung 1180 — also volle 7 Jahrhunderte früher — gezogen hatte. Das ist ein Unternehmen, das an Größe des Entwurfs gewiß dem Cölner Dom gleichkommt.“ Auch die Stadterweiterungen im 14. und 15. Jahrhundert stehen darin den vorangegangenen Epochen nicht nach.

Zu Beginn des Mittelalters befand sich der städtische Grundbesitz offenbar in den Händen einzelner großer Grundbesitzer, des Adels, der Klöster, einzelner Patriziergeschlechter usw. Für die Parzellierung dieser größeren Geländeblöcke bildeten sich jedoch bald bestimmte Rechtsformen heraus. Es entstand die Form der Verpachtung des Grundstücks in Erbpacht gegen Bezahlung eines mäßigen Jahreszinses. Grund und Boden einerseits und das Gebäude andererseits hatten also verschiedene Besitzer. Beide Objekte waren streng voneinander getrennt, und damit war von vornherein eine Wertspekulation unmöglich gemacht. Unter dieser Rechtsform bildete sich eine bestimmte Technik der Parzellierung heraus, und diese führte bis zu einem gewissen Grade zu einer Typisierung der Baustelle und damit auch z. T. der Grundrißgestaltung, die dann ihrerseits neben dem im Kapitel I geschilderten Umständen dazu beitrug, daß eine gewisse Typisierung in den Hausfronten, im Rhythmus der Straßenwandungen sich entwickeln konnte. Wir finden im Mittelalter sowohl die freistehende Hausform, als auch das Reihenhäuser. Die mittelalterlichen Stadtbehörden übten unzweifelhaft auch eine Baupolizeigewalt aus, dieselbe scheint sich jedoch wenig auf hygienische und feuerpolizeiliche Vorschriften erstreckt zu haben. Auch das Enteignungsrecht haben die Städte im Mittelalter gehandhabt.

Wie bereits die antike Stadt, so zeigt auch die mittelalterliche Stadt eine Differenzierung von Verkehrs- und Nebenstraßen, eine Unterscheidung von Straßen, Gassen und Gäßchen (Abb. 43 u. 44).

Für die Linienführung der Hauptstraßen im einzelnen sind die örtlichen Verhältnisse maßgebend, Anschluß an vorhandene Landstraßen, an Heerstraßen usw. In den meisten Fällen führen diese Verkehrsstraßenzüge in radialer Richtung von den in der Regel die Stadtmitte bildenden Marktplätzen, vom Kloster, Dom oder der Burg aus nach den Stadttoren, die den architektonischen Straßenabschluß bilden (Abb. 45). Nicht selten aber sind die Verkehrsstraßen an den Plätzen tangential vorbeigeführt, so daß die Plätze zwar am aber nicht im Verkehr liegen.

Die Anlage der Nebenstraßen, der Wohnstraßen, im Innern der von Verkehrsstraßen umgebenen Quartiere erfolgte häufig, wie Rudolf Eberstadt in seinem „Handbuch des Wohnungswesens“ überzeugend ausführt, nachträglich, wenn es erforderlich wurde, das innerhalb von Wall und Graben gelegene Gelände auszunutzen. Diese Sekundärstraßen aber geben bei flüchtiger Betrachtung der mittelalterlichen Stadt das bestimmte „malerische“ Gepräge. Ihre stark unregelmäßige, krumme und winkelige Form aber ergibt sich aus der Parzellierung des einzelnen Grundbesitzes und die Rücksichtnahme auf die Grundstücksgrenzen. So erklärt sich auch die Form des mittelalterlichen Wohnhofes als Sackgasse bei tieferen Baublöcken, die für die Bebauung mehr ausgenutzt werden sollten, nach dem Stande der Bebauung des Blockes aber nur mehr von einer Seite aus einen Zugang erhalten konnten. Das Motiv dieser Wohnhöfe ist in neuester Zeit mit Erfolg wieder aufgenommen worden.

¹⁾ Rudolf Eberstadt, Handbuch des Wohnungswesens. Jena, Verlag von Gustav Fischer.

Den Mittelpunkt des städtischen Lebens aber bildete im Mittelalter der Markt (Abb. 46), an dem fast regelmäßig das Rathaus sich erhebt. Ursprünglich mag er wohl nur zur Abhaltung des Wochenmarktes gedient haben. Bei dem im Laufe der Zeit sich immer reger gestaltenden Handel aber gewann der Markt mehr und mehr an Bedeutung, er bildete bald auch den Rahmen für die großen Jahrmärkte. In den großen

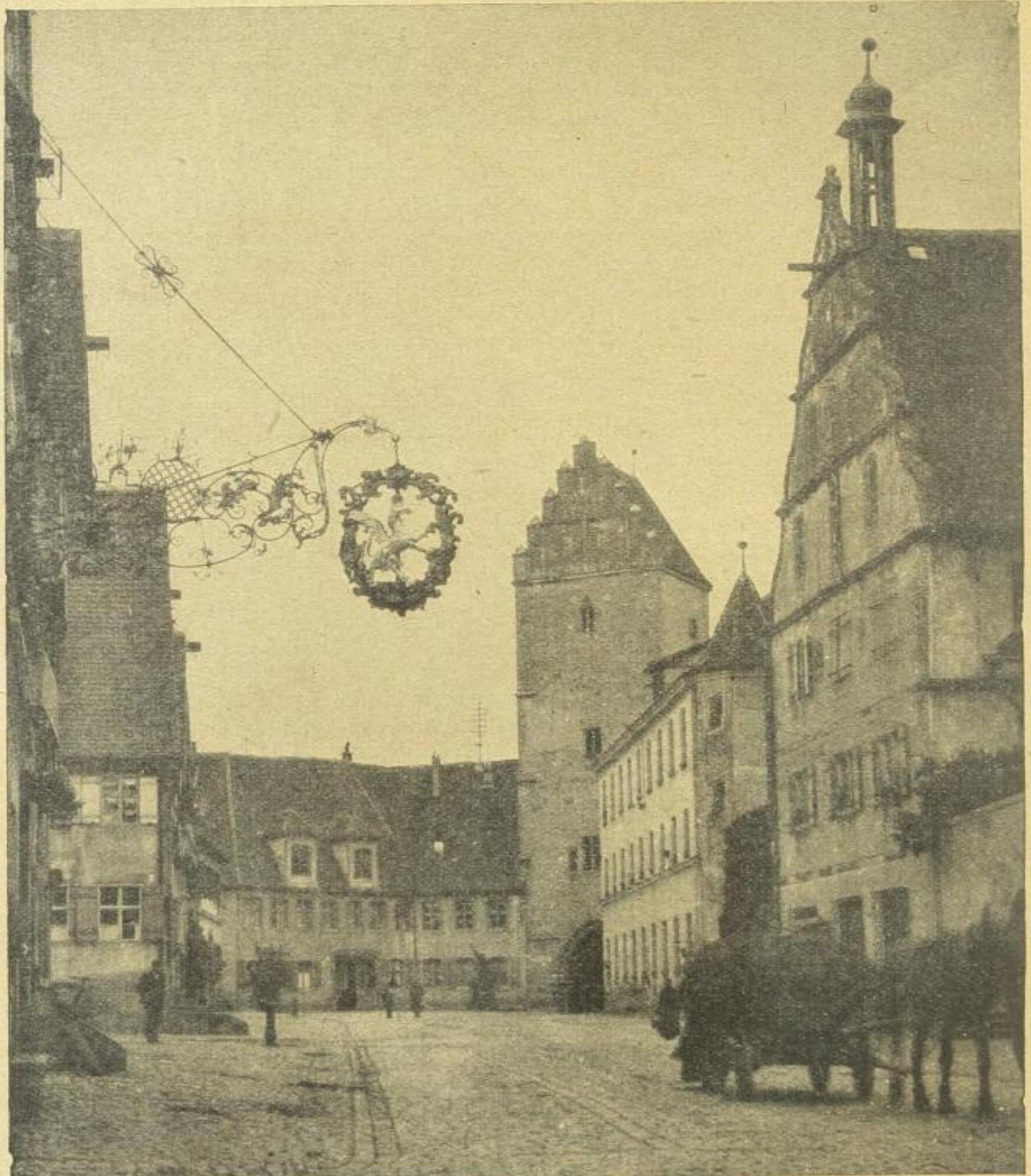


Abb. 45. Crailsheimer Tor in Dinkelsbühl.

Städten des Mittelalters befanden sich meist verschiedene Marktplätze, so zeigen vor allem die alten holländischen Städte besondere Gemüse-, Jahr-, Fisch- und Blumenmärkte. Die Abmessungen dieser Plätze sind in den alten Stadtanlagen des Mittelalters selten groß. Bei zunehmender Bedeutung des Marktwesens wurden sie dann erweitert. Geräumiger gestalteten sich die Marktplätze durch die Form straßenartiger Plätze (Abb. 47). Im östlichen Deutschland, vor allem in Schlesien, sehen wir den „Ring“ von Laubenhallen umsäumt in erheblich stattlicheren Abmessungen. Als in der Blütezeit des Mittelalters die Hansa ihren mächtigen Flügelschlag immer stärker entfaltete, fand der Reichtum und Glanz des bürgerlichen und städtischen Lebens seinen äußeren Ausdruck im Marktplatz und den ihn umgebenden Repräsentationsgebäuden, vor allem dem Rathause. Es ist die Zeit, da das sich seiner Macht bewußte Bürgertum in Norddeutschland den Roland vor die Rathäuser setzte, als

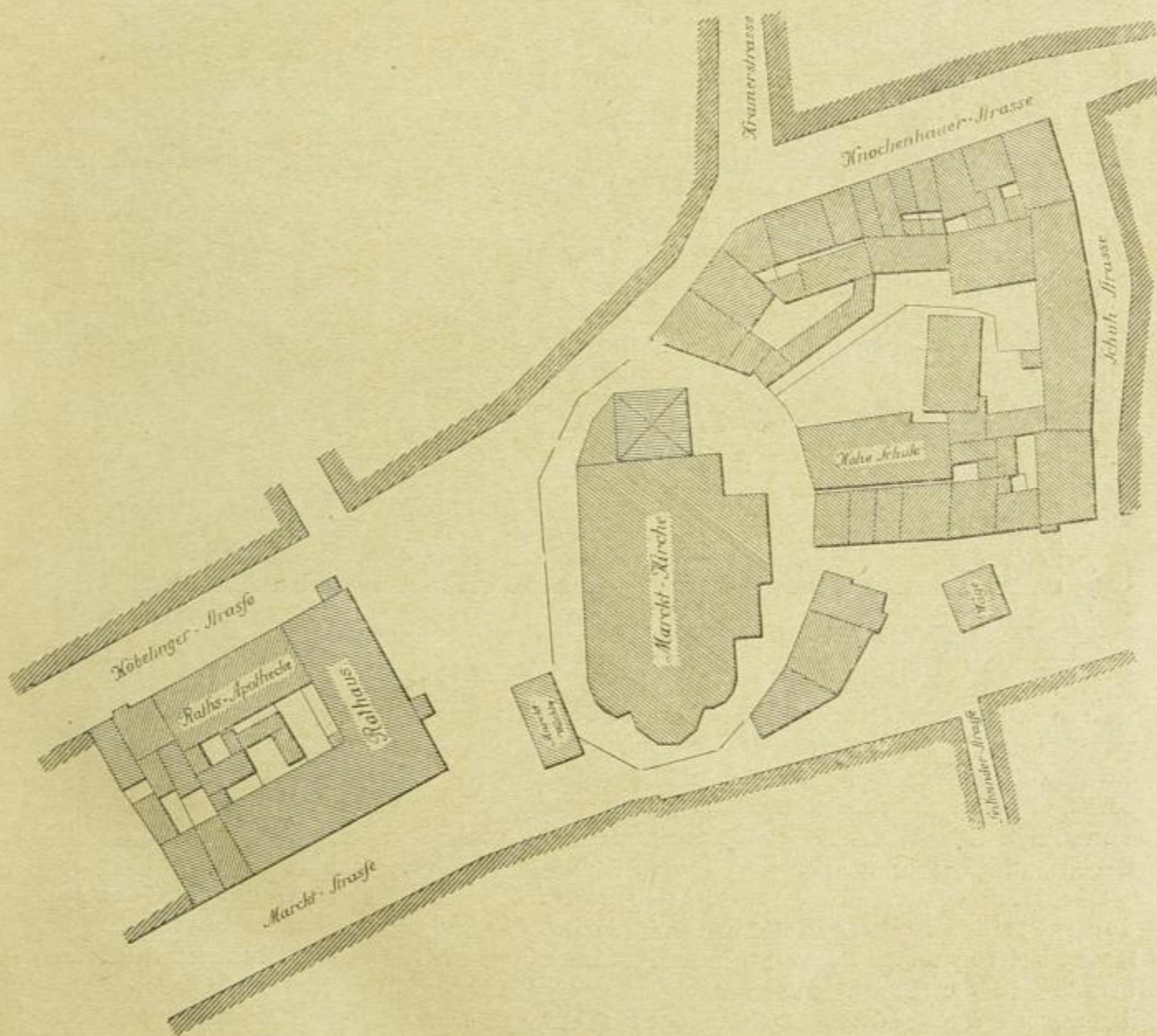


Abb. 46. Marktplatz in Hannover. (Früherer Zustand.)

Zeichen der städtischen Gerichtsbarkeit, aber auch gleichzeitig als ein Symbol städtischer Kraft und Größe. Gemeinsame Verkaufs- und Repräsentationsgebäude der einzelnen Zünfte entstanden und fanden meist ihren Platz am Markte (Brüssel).

Neben den Marktplätzen erlangten im Mittelalter vorwiegend die Kirchplätze, vor allem der Domplatz Bedeutung. Ursprünglich bei den älteren Kirchenanlagen war er in der Regel aus dem Kirchhof, dem Gottesacker, entstanden (Abb. 46) und wurde später zum repräsentativen Vorplatz des Domes.

Schließlich ist noch der Brunnenplätze zu gedenken, die namentlich die süd- und westdeutschen Städte des Mittelalters auszeichneten und zu charaktervollen Anlagen gestaltet wurden.



Abb. 47. Marktplatz in Böblingen (Württemberg).

In vielen mittelalterlichen Städten finden wir besondere Zunftstraßen (Abb. 48), d. h. eine Ansiedlung der einzelnen Vertreter eines Gewerbes in einer und derselben Straße und die Namen dieser Straßen: Weberstraße, Schustergasse, Schneidergäßchen, Fischerhof, Schmiedegasse usf. sind uns heute noch überliefert. Für einzelne dieser Zunftstraßen namentlich solche, die an eine bestimmte Lage gebunden waren, wie z. B. für die Gerber und Färber am Wasser, haben sich bestimmte typische Formen entwickelt.

Die Grundform der gotischen Stadt folgt nicht dem Gesetze strenger Symmetrie und klarer Raumgestaltung. Die stark expressive Art gotischer Kunst sieht in erster Linie das Einzelbauwerk und nicht den Gesamtorganismus der Straße und der Stadt. Das Einzelbauwerk bedarf nicht der klar ersonnenen Form der regelmäßigen Straße und des regelmäßig gestalteten Platzes. Die gotische Baukunst entwickelt ihre Form in vertikal aufstrebender Tendenz (Abb. 32, 49 u. 81), die sich im Dom zum stärksten Ausdruck steigert. Dieser ist als Form nur denkbar in Ver-

bindung mit seiner näheren Umgebung, aus der seine vertikal aufwärts sich bewegenden Linien und Massen sich kühn emporschwingen (Abb. 49). Der gotische Platz ist geschlossen. Die in ihn einmündenden Straßen gestatten in ihrer unregelmäßigen Form keinen Einblick, die Einmündungen werden daher nicht als Lücken in den Platzwandungen empfunden (Abb. 46).

Die malerischen Bildwirkungen der Plätze sind weniger bewußt gewollt als zufällig entstanden, sie sind eine sekundäre Erscheinung im Laufe der Entwicklung von Jahrhunderten. Ein sicheres, mehr unbewußtes als bewußtes Gefühl für architektonische Ordnung und die Gemeinsamkeit einer starken, intuitiv empfundenen, aus einer gemeinsamen Lebensanschauung entstandenen Stilform bei meist gleicher Materialverwendung läßt so aber trotzdem den Platz, die Straße und die gotische Stadt als eine künstlerische Einheit erscheinen, die hervorgegangen ist aus einer in sich geschlossenen, sich selbst genügenden Lebensanschauung. Einen bewußt gestaltenden Einzelwillen sehen wir im Gesamtorganismus fast nur da, wo durch besondere Umstände, etwa nach Feuersbrünsten, ganze Straßen und Stadtteile in kurzer Zeit errichtet werden. Aber auch hier fehlte zumeist die große, klare Gesamtform.

Eine völlige Umwälzung beginnt für die Stadtbaukunst mit dem Werden der Renaissance. Die Wiederbelebung der antiken Kunst führte zu einem Streben nach klaren regelmäßigen Stadtgebilden. Während im Geburtslande der Renaissance, in Italien, die Umwälzung sich schon im 15. Jahrhundert vollzog, gelangte in Deutschland erst im 16. Jahrhundert die bürgerliche Baukunst unter die Herrschaft der Renaissance.

In Italien hat der Stadtbau auch im Mittelalter nicht in dem Maße wie in Deutschland die Form unregelmäßiger Gestaltung angenommen. Der Umschwung der Renaissance war daher dort für den Stadtbau weniger einschneidend als im Norden Europas. In Italien, z. T. auch in Frankreich, finden wir schon im Mittelalter z. B. rechtwinklige Straßenkreuzungen. Das Ziel der Renaissance aber gestaltete

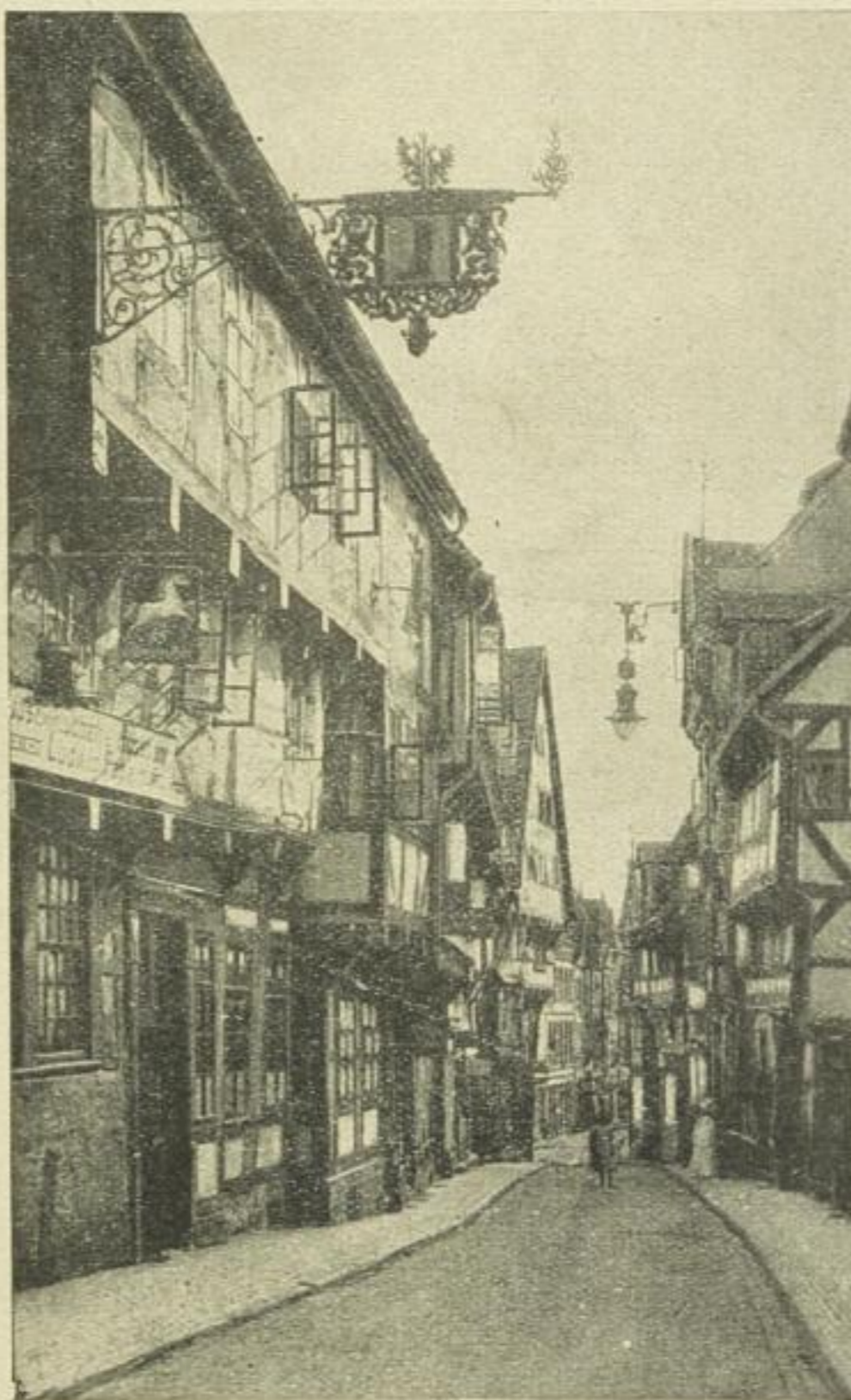


Abb. 48. Schuhstraße in Hildesheim.

sich als eine Forderung, den ganzen Organismus der Stadt als künstlerische Einheit zu erfassen. Gleichzeitig vollzieht sich zu jener Zeit eine grundsätzliche Änderung in der Technik der Befestigung der Städte, infolge der neuen Geschütztechnik, die auf die Grundlage der Stadterweiterungen von größtem Einfluß war und schließlich auch eine Änderung der rechtlichen Verhältnisse des Grundbesitzes mit sich brachte.

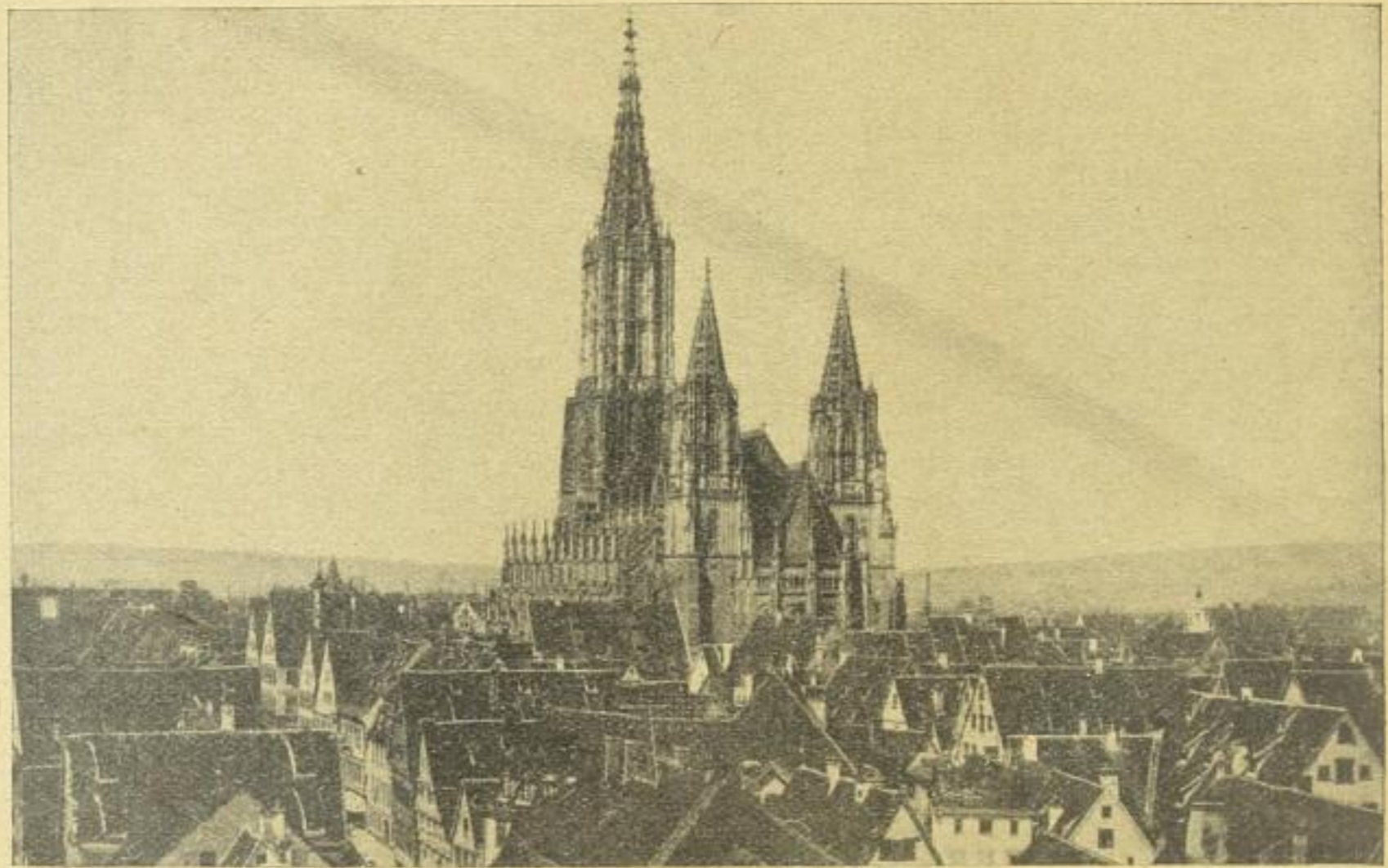


Abb. 49. Münster mit Umgebung in Ulm a/D.

Wie tief die Umwälzung war, die die neue Gesinnung mit sich brachte, beweist uns der Umstand, daß einzelne Baumeister der Frührenaissance mit diagrammatisch dargestellten Idealstadtplänen hervortraten, um das neue System zu propagieren (Abb. 50). Ein System regelmäßiger Straßen verläuft vom Mittelpunkte der Stadt aus radial nach den einzelnen Toren der Stadtumwallungen, während die dazwischen liegenden Quartiere durch vorwiegend rechteckige Baublöcke aufgeteilt waren. Die Stadtumwallung erhält die charakteristische Form der Festung.

War das Mittelalter von dem Gefühl beherrscht, daß die Völker und Einzelindividuen von einer geheimnisvollen Macht abhängen, so tritt in der Zeit der Renaissance an Stelle dieses Gefühls das Bewußtsein des eigenen Willens. Und dieser Unterschied in der Lebensauffassung tritt auch im Organismus der Stadt klar in Erscheinung. Wissenschaft und Kunst befruchten sich gegenseitig. Der Künstler der Renaissance strebt nach Universalismus, und einem und demselben Kopfe entspringen unsterbliche Schöpfungen der Architektur, der Malerei und der Plastik und sogar der Ingenieurkunst. Und das gewaltige Streben des Künstlers nach Höchstleistungen mußte mit Naturnotwendigkeit zu einer Auseinandersetzung mit dem höchsten Formgebilde führen, dem Problem der Stadtform.

Einen stadtbaulichen Ausdruck fand die Renaissance zunächst in der Gestaltung des Platzes. Wie der Zentralbau, die Zentralkirche der Renaissance den idealen Ausdruck der neuen Raumgesinnung bildete, der die harmonische, einheitliche und geschlossene Ruhe verkörperte, so sehen wir im Renaissanceplatz denselben Gedanken des harmonisch gestalteten, geschlossenen Raumes auf das Freie übertragen. Und denselben Grundgedanken finden wir auch im Renaissancehof. Auch die Straße wird ein geradlinig verlaufendes, regelmäßiges Raumgebilde, das ohne Krümmung und Knickung auf den Straßenabschluß hinführt, dem die neue Zeitrichtung ganz besondere Aufmerksamkeit widmet. Im Gegensatz

zur vertikalen Tendenz der gotischen Straße tritt in der Renaissance die Horizontale in ihr Recht ein. Die gerade Linie, das Quadrat, das Rechteck, der Kreis werden in der Formensprache der Renaissance zum ästhetischen Grundsatz erhoben, die ruhige Ordnung des Gesamtorganismus wird das Hauptziel.

In Deutschland entwickelte sich die Renaissance erst 100 Jahre später als in Italien. Den Platzraum als Ganzes, vor allem die Stadt als einheitlichen Gesamtorganismus zu erfassen, dazu ist Deutschland in der Zeit der Renaissance kaum gekommen. Selbst da, wo starke Künstlerpersönlichkeiten, wie der Augsburger Stadtbaumeister Elias Holl mit der Kraft italienischer Renaissance-menschen zu Werke gingen, um der Stadt den Stempel einer neuen Zeit aufzudrücken, beschränkte sich diese Tätigkeit fast ausschließlich auf die Gestaltung einzelner Bauwerke. Nur bei vereinzelt Neugründungen, wie in Freudenstadt im württembergischen Schwarzwald (1599) entstehen ganze Gebilde im Geiste der Renaissance.

Allmählich vollzieht sich auch in Deutschland eine Umwälzung in der rechtlichen Grundlage des Stadtbaus. Es beginnt das Zeitalter des Absolutismus und damit der Ausbau eines neuen Staatsrechtes. Mit der Überlieferung einzelner Sonderrechte wird gebrochen. Während die Städte an Macht und Einfluß verlieren, erstarkt die Macht der Landesherren gewaltig, und die Staatsgewalt erscheint mehr und mehr als der Inbegriff aller Macht. Die Leitung der Stadterweiterungen geht von den Städten immer mehr auf die Landesfürsten über, welche ihrerseits die neuen Form-

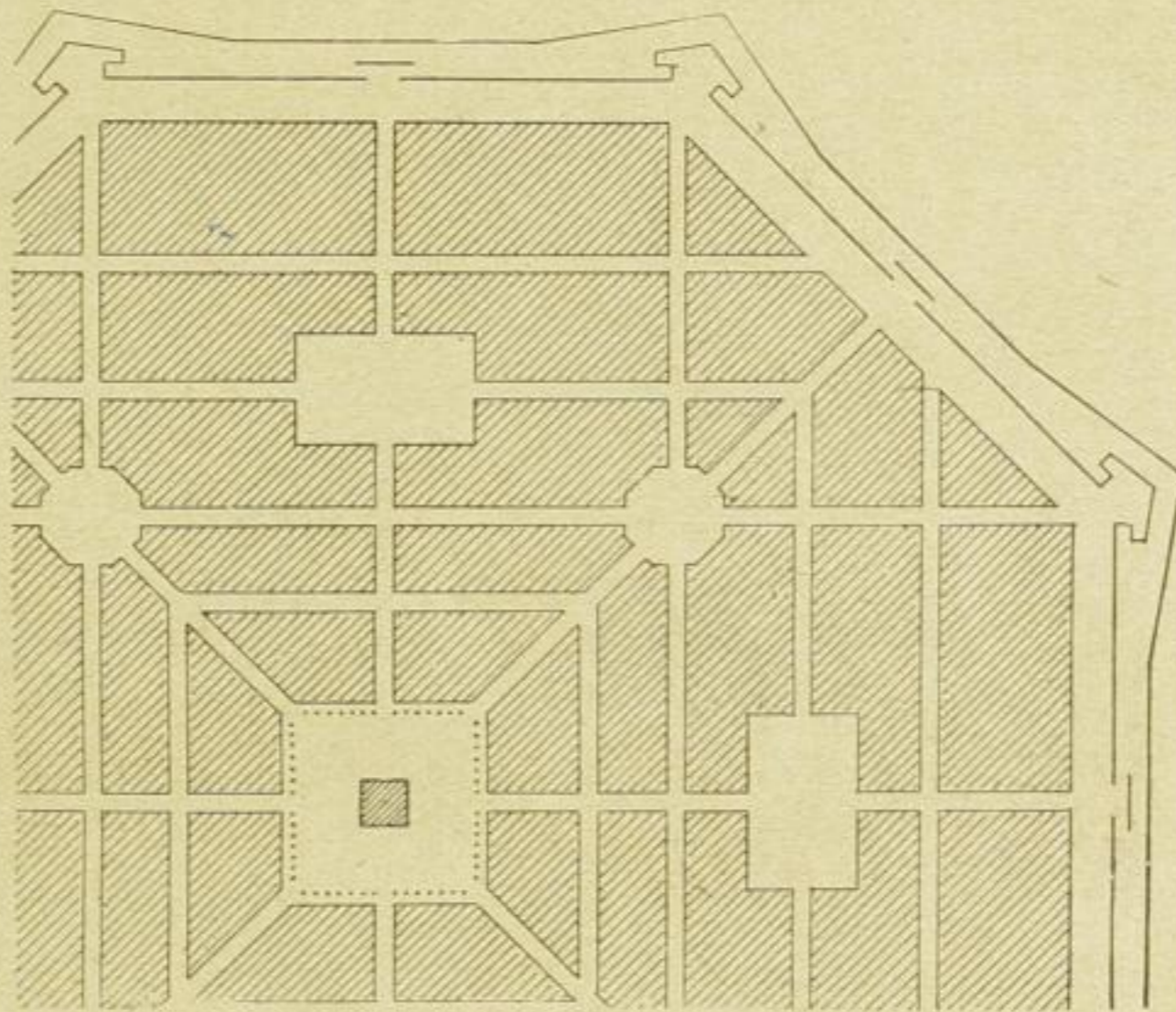


Abb. 50. Idealer Stadtplan nach Vasari il Giovane.

(Aus A. E. Brinkmann „Platz u. Monument“. Verlegt bei Ernst Wasmuth A. G. Berlin.)

gedanken mit absoluter Gewalt zur Durchführung bringen. So wenig vollkommen dieses neue System in sozialer und politischer Hinsicht sein mochte, der künstlerische Erfolg der neuen Zeit ist ein so gewaltiger, hinsichtlich der Schaffung ganzer einheitlicher Stadtorganismen, daß er namentlich die mittelalterlichen Schöpfungen weit hinter sich läßt. Es beginnt die Zeit der baupolitischen Wirksamkeit der absolutistischen Landesfürsten. Die Mittel staatlicher Gewalt werden im Notfalle in rigorosester Weise angewandt, um die neuen stadtbaulichen Forderungen durchzusetzen. Die Widerrufung des Edikts von Nantes (1685) bot den deutschen Landes-

fürsten Gelegenheit, nach dem von Ludwig XIV. durch die Gründung von Versailles geschaffenen Vorbilde neue Residenzen als Stadtgründungen erstehen zu lassen. So entstanden in Deutschland die Friedrichstadt in Berlin, Karlsruhe, Mannheim, Ludwigsburg, Erlangen, die Oberneustadt in Cassel (Abb. 51), die Friedrichstadt in Dresden, Carlshafen a. d. Weser (Abb. 52 u. 53), die Neustädte von Ansbach, Brandenburg, Potsdam, Rheinsberg, Ludwigslust u. a. Diese Schöpfungen in Deutschland gehören fast ausschließlich dem Barock an. Um sie in ihrer stadtbaulichen Auswertung zu verstehen, müssen wir auch hier zurückgehen auf die Geburtsstätte des Barock, auf Italien. Im Verlaufe des 16. Jahrhunderts wird dort die Entwicklung der aufgeschlossener Ruhe begründeten Renaissanceform, deren Raumfunktionen sich um einen ideellen

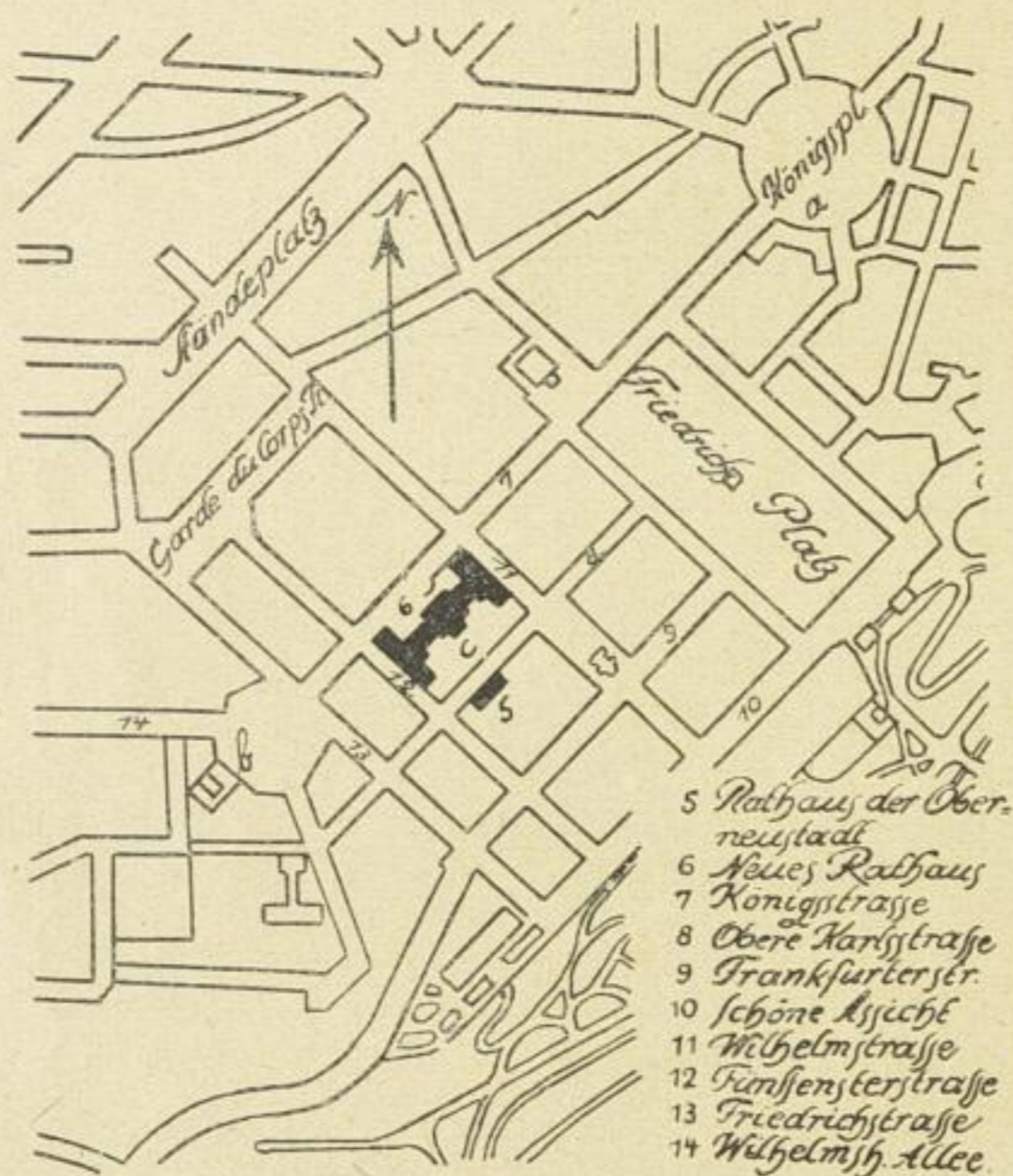


Abb. 51. Plan der Oberneustadt Cassel.

Mittelpunkt konzentrieren, verlassen. Während der Renaissancegrundriß im Zentralbau seinen logischen und höchsten Ausdruck gefunden hat, tritt im Barock die Tiefenentwicklung in einer Folge von Räumen als neues Moment in Erscheinung, das vom Gebäudegrundriß auf den Grundriß der Plätze und Straßen übertragen wird. Findet die Renaissance ihren Ausdruck in der geschlossenen Ruhe, so ist der Barock gekennzeichnet durch die perspektivische Bewegung, die das Auge von den seitlichen Platzwänden weiterführt zum Raumabschluß. Wie in der Barockkirche die Horizontalgliederung des Schiffes zum Chor hindrängt, so leiten im Barockplatz die seitlichen Wandungen in starker Bewegung über zum Achsenabschluß. Die neue Entwicklung vollzieht sich bei der Umgestaltung der Piazza del Campidoglio in Rom (Abb. 54). Michelangelo schafft hierfür den Entwurf, der mit geringen Änderungen zur Aus-

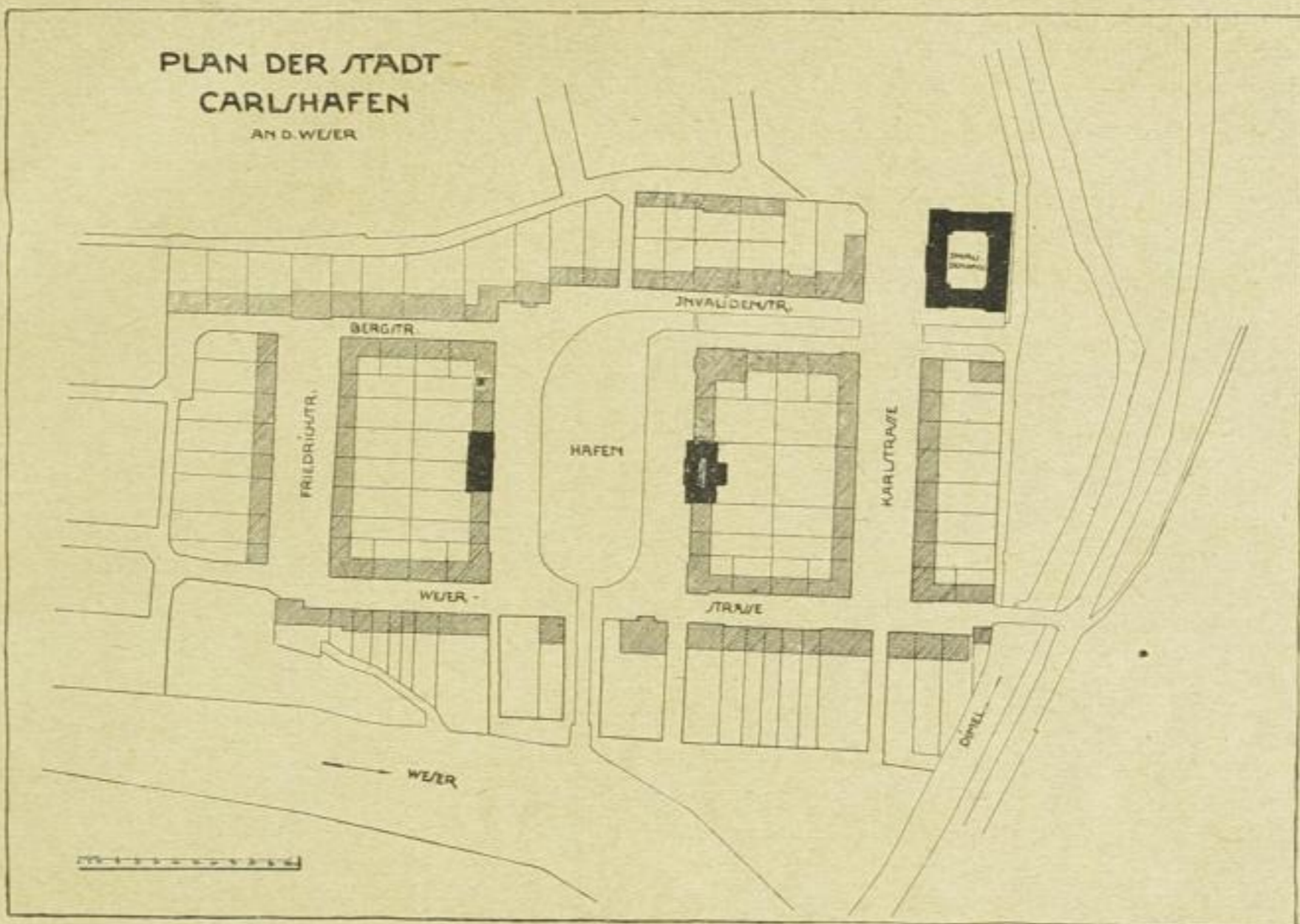


Abb. 52. Carlshafen a. d. Weser.



Abb. 53. Carlshafen a. d. Weser.

führung gelangt ist. Der Senatorenpalast auf dem Capitolinischen Hügel bildet den Ausgangspunkt der Platzgestaltung, den Abschluß der neu geschaffenen Achsenentwicklung, die beiden seitlichen Paläste von Michelangelo begonnen und von Rainaldi vollendet, schaffen die seitlichen Wandungen des Platzes. Der Senatorenpalast wird zur Dominante der Anlage, der Turm des Senatorenpalastes zum Steigerungspunkt der Achse (Abb. 55). Die vierte Seite des Platzes nach der Treppe zu bleibt offen und läßt den Blick auf Rom frei. Durch die divergierende Richtung der seitlichen Paläste aber wird der Senatorenpalast, die Dominante, perspektivisch aufs höchste gesteigert. Im Mittelpunkt des Platzes erhebt sich das von Michelangelo aufgestellte eiserne Reitermonument des Marc Aurel¹⁾.

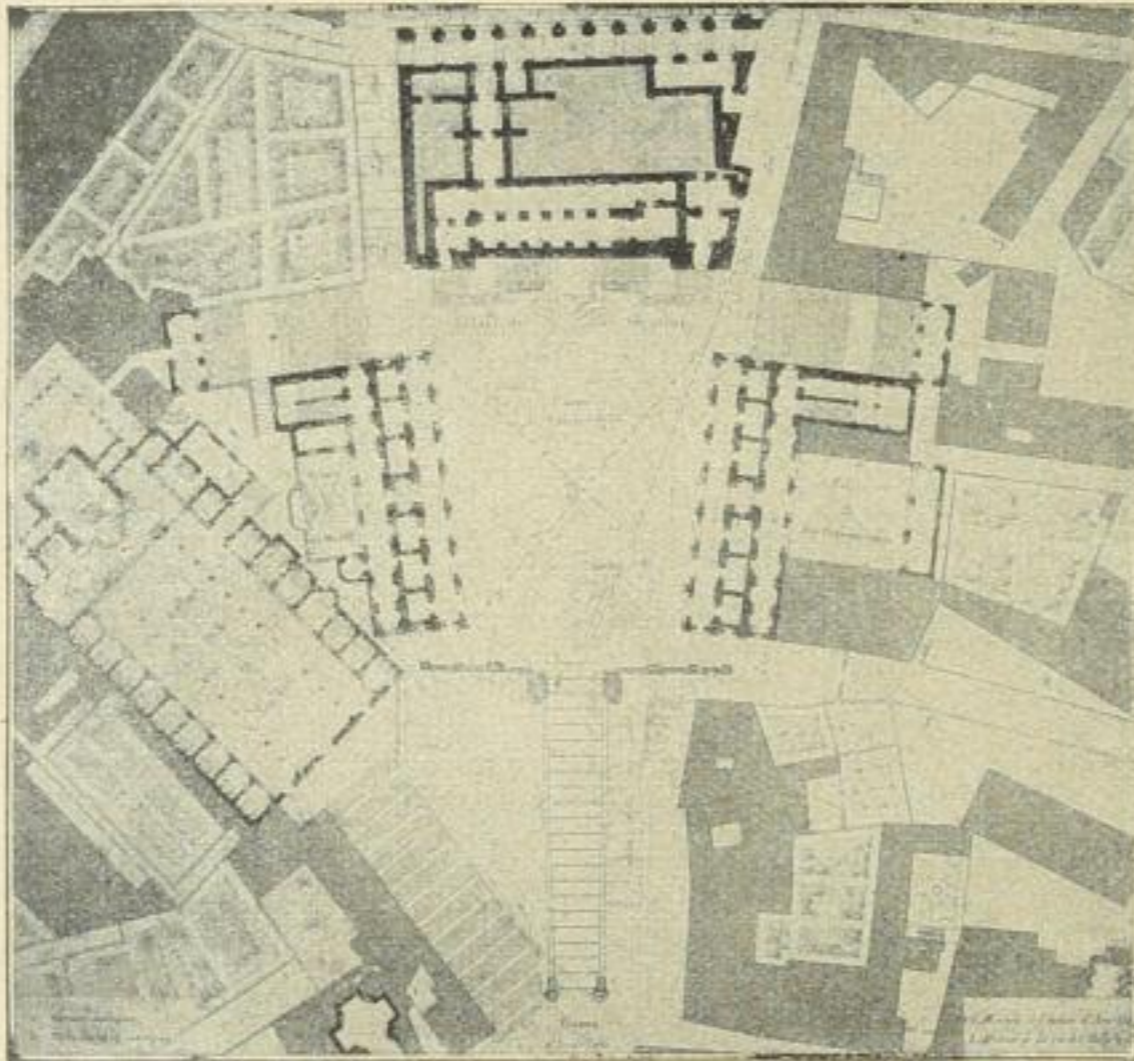


Abb. 54. Piazza del Campidoglio in Rom.
(Aus A. E. Brinckmann „Platz u. Monument“. Verlegt bei Ernst Wasmuth A. G. Berlin.)

Stärksten Ausdruck fand der italienische Barock beim Petersplatz in Rom (Abb. 56). Um die schlechte Wirkung des dem Zentralbau der Peterskirche nachträglich gewaltsam vorgelegten Langhauses wieder zu verbessern, schuf Bernini eine Achsenentwicklung in einer Raumfolge von drei Plätzen: Die Piazza Rusticucci, deren architektonische Umgestaltung nicht zur Durchführung kam, die in elliptischer Grundform geschaffene, von Kolonaden umgebene Piazza obliqua, in deren tiefgelegter Mitte der Obelisk sich erhebt, während die Brennpunkte durch Fontainen bezeichnet sind, sowie die Piazza retta, die an den

Seiten von den gegen die Kirchenfassade zu divergierenden Säulenhallen flankiert und von der Dominante der ganzen Situation, der Kirche, abgeschlossen ist.

Eine selbständige Entwicklung nimmt der Barock in Frankreich, das in der Folgezeit größten Einfluß auch auf den Stadtbau in Deutschland ausübt; Paris vor allem entwickelte sich mehr und mehr zur Hauptstadt des Kontinents und erreichte zu Ende des 16. Jahrhunderts bereits eine Einwohnerzahl von einer halben Million Menschen. Wenn auch die Bemühungen der französischen Herrscher, das Großstadtbild von Paris zu einer glänzenden Stadt zu entwickeln, naturgemäß durch den mittelalterlichen Stadtkern stark gebunden war, so vollziehen sich in Paris immerhin unter der Herrschaft des Barock neue Wandlungen, die für das Formproblem der

¹⁾ Vgl. A. E. Brinckmann, „Platz und Monument“. Verlegt bei Ernst Wasmuth A. G. Berlin. 1912.



Abb. 55. Piazza del Campidoglio, von der Cordonata gesehen.
 (Aus A. E. Brinckmann „Platz u. Monument“. Verlegt bei Ernst Wasmuth A. G. Berlin.)



80 100 200 M.
 Echelle de 1/3 de millimètre

Abb. 56. Piazza di S. Pietro in Rom.
 (Aus A. E. Brinckmann „Platz u. Monument“. Verlegt bei Ernst Wasmuth A. G. Berlin.)

neueren Stadt von großer Bedeutung wurden. Für die Verkehrsplätze der wachsenden Großstadt entwickelt sich die Form des Sternplatzes, in dessen Mittelpunkt sich ein Monument erhebt, das ein weithin sichtbares Orientierungszeichen für die Großstadt bildet. Die ausgezeichnete Form des französischen Sternplatzes hat im 19. Jahrhundert eine schlechte Nachbildung erfahren, die dieses Vorbild zur Karikatur machte. Indessen zeigen gerade die französischen Barockbeispiele, daß der Sternplatz eines

starken künstlerischen Ausdrucks fähig ist.

Der Platz des französischen Barock entwickelt sich in der Grundform des Rechtecks, des Achtecks, des Kreises und des Halbkreises. In der Entwicklung von Platzräumen in logischer Raumfolge feierte der französische Barock höchste Triumphe. Anlagen wie die Place Royale in Nancy (Abb. 57) gehören zu den glänzendsten Leistungen in der Geschichte der Stadtbaukunst. Mit Versailles (Abb. 58) endlich wird das Vorbild geschaffen für die Städtegründungen der europäischen Landesfürsten. Das fürstliche Residenzschloß bildet den Mittelpunkt dieser Neusiedlungen, den äußeren Ausdruck des auf die Spitze getriebenen Machtwillens des Herrschers. Vom Schloß strahlen die wichtigsten Straßen der Stadt aus, ihm wird der ganze Organismus der Stadt untergeordnet. Mit diesen planmäßig aus einem Guß gestalteten Stadtanlagen erreicht der Stadtbau als Ganzes den höchsten Punkt geschichtlicher Entwicklung.

Im Rahmen dieser Ausführungen ist es nicht möglich, die in Deutschland vorwiegend im 18. Jahrhundert entstandenen landesfürstlichen Städtegründungen im einzelnen zu erörtern. Wir müssen uns darauf beschränken, ein einzelnes, bislang in der Literatur kaum beachtetes Beispiel herauszugreifen, das Städtchen Carls-

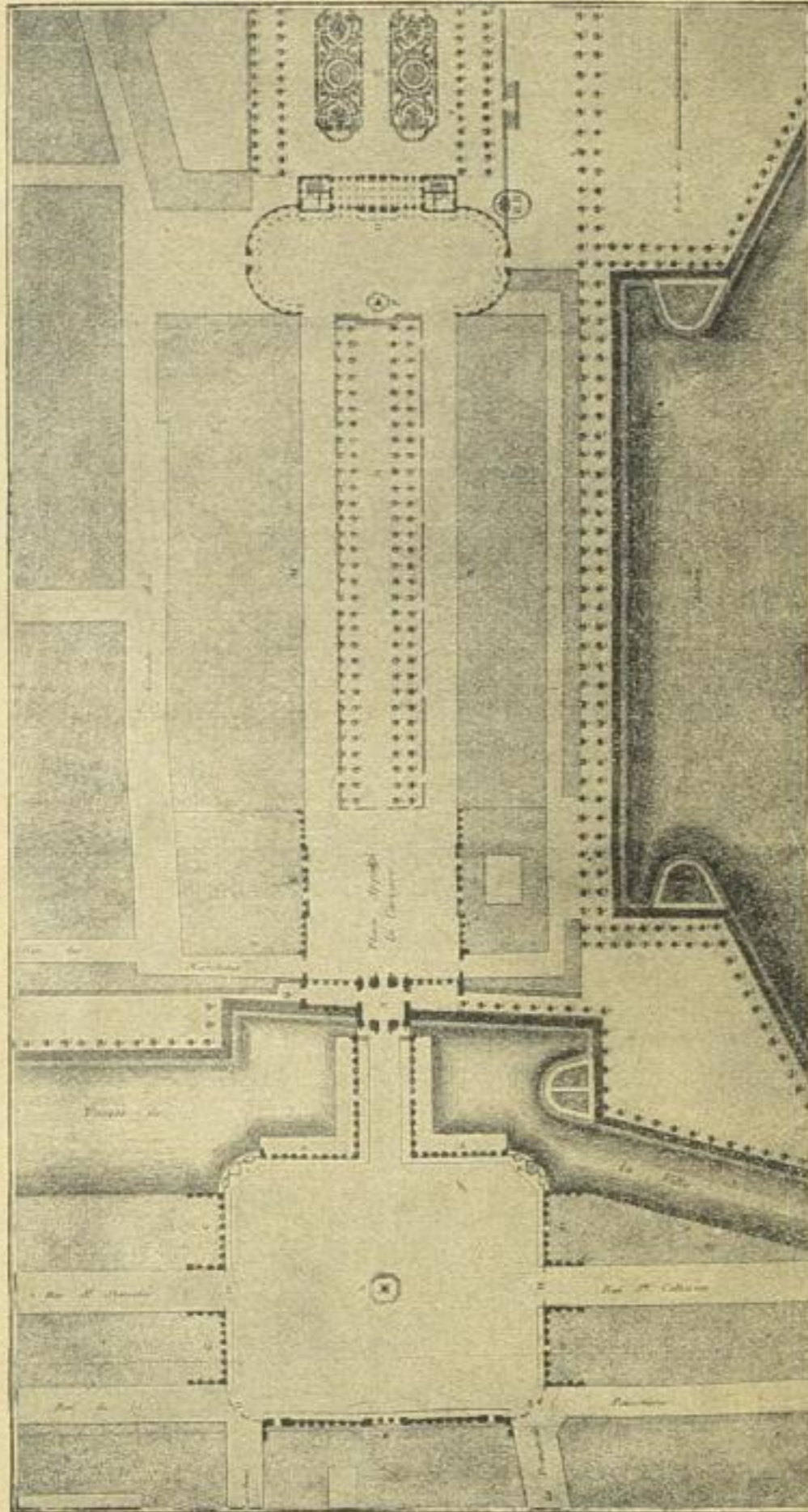


Abb. 57. Place Royale von Nancy.
(Aus A. E. Brinckmann „Platz u. Monument“. Verlegt bei Ernst Wasmuth A. G. Berlin.)

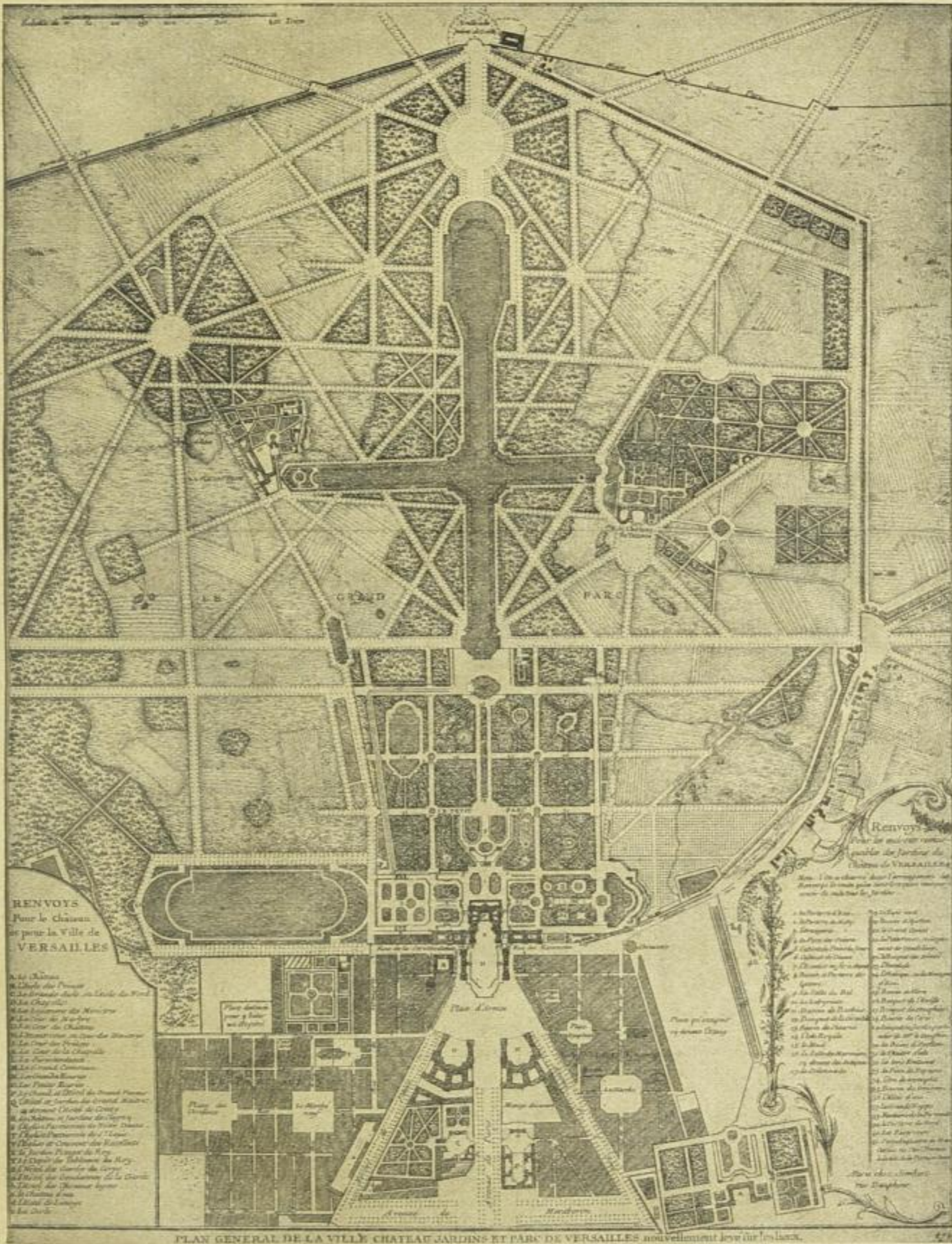


Abb. 58. Versailles.

hafen an der Weser. Landgraf Carl von Hessen gründete 1699 das nach ihm benannte Städtchen. Die Stadt war als Ausgangspunkt eines Kanals gedacht, der die Weser mit Cassel verbinden sollte, um so das aufblühende hessische Land dem

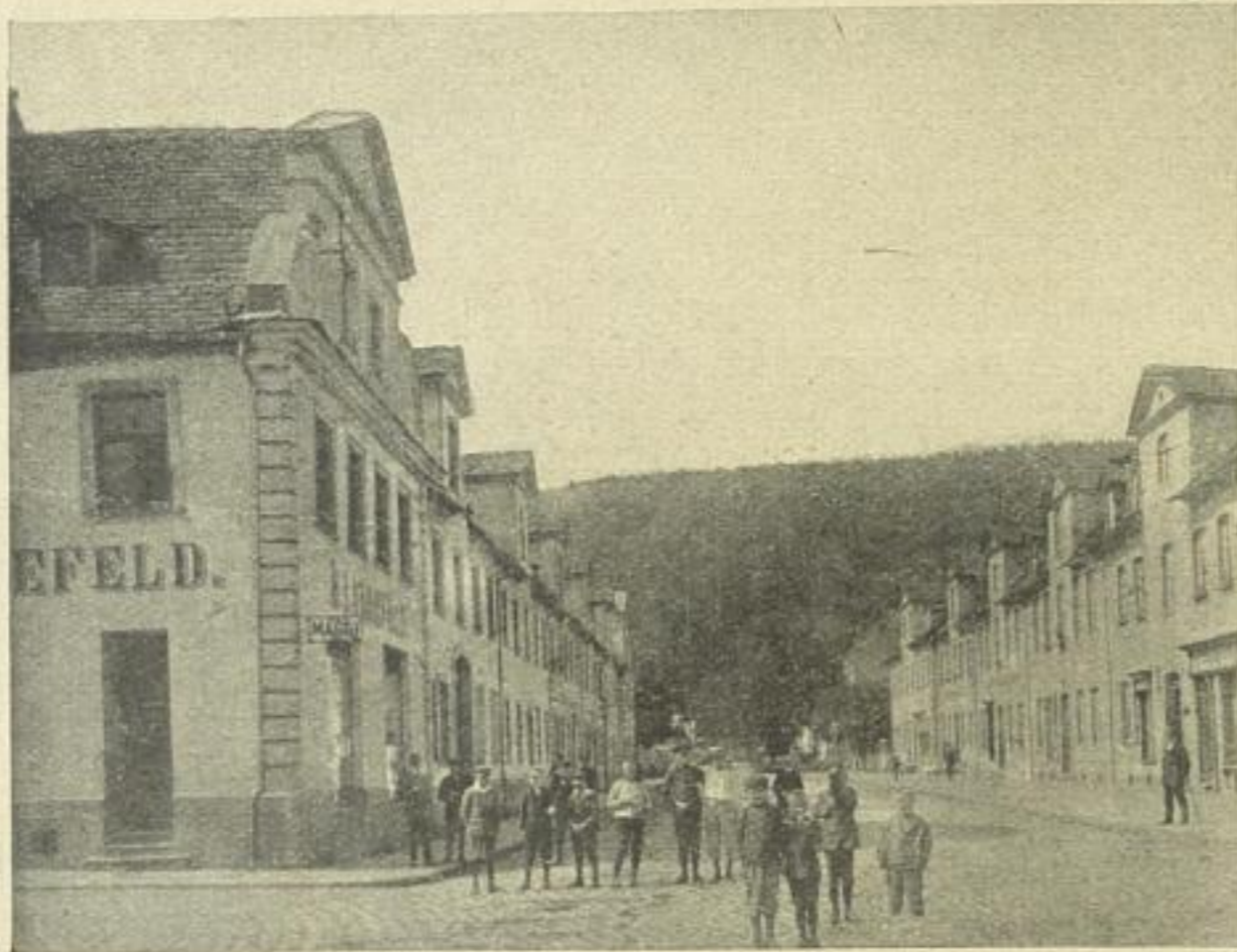


Abb. 59. Einheitliche Straße in Carlshafen a. d. W.



Abb. 60. Vom Innern eines Baublocks in Carlshafen a. d. W.

Einfluß des Stapelrechts von Hannover-Münden zu entziehen. Das Herz des Städtchens (Abb. 52 u. 53) bildet ein kleines Forum, in dessen Mitte der Hafen sich befindet und an dessen Wandungen sich die wichtigsten Gebäude erheben, vor allem das den Platz beherrschende, ursprünglich als Schloß gedachte Rathaus, das im Erdgeschoß eine Laubhalle enthält. An dieses Forum reiht sich ein Netz breiter, regelmäßig gestalteter Straßen. In zweigeschossiger Bebauung bilden die einzelnen Straßen- und Platzwandungen mit einheitlich durchlaufenden Gesimsen und Dachfirsten und rhythmischer Wiederholung von Giebeln klare und einheitliche Raumkörper (Abb. 59). Dieser einheitliche Organismus des Hauptplatzes mit den anschließenden Straßenzügen wird noch gesteigert durch einheitliche Verwendung hellfarbigen Putzes und einheitlicher Dachbedeckung, welche letztere durch die an der Oberweser landesüblichen großen roten Schieferplatten

erfolgte, die dem benachbarten Sollinger Wald entnommen sind. Von der Weiträumigkeit der Baublöcke und dem sonnigen Reiz der Hausgärten möge Abb. 60 ein Beispiel geben, das ohne Zweifel in der Grundlage noch auf die Gründerzeit des Städtchens zurückgeht. Wenn auch die künstlerische Möglichkeit einer interessanten Verbindung des zentralen Forums mit der Weser nicht voll ausgenutzt ist, so ergibt doch die Gesamtanlage in Verbindung mit der entzückenden Landschaft, die das Städtchen unmittelbar umgibt, vor allem mit der Weser selbst und den von deren Ufer aufsteigenden Weserbergen ein Gesamtbild von hohem Reiz. Indessen war dem Städtchen



Abb. 61. Rue Castiglione in Paris.

eine Entwicklung nicht beschieden. Dem ursprünglich offenbar größer gedachten Stadtplan blieb eine spätere Erweiterung versagt. Der projektierte Kanal gelangte nicht zur Ausführung und damit war auch eine Möglichkeit für die Entwicklung des Städtchens nicht gegeben.

Der Rokokostil hat sich im Stadtbau im wesentlichen nur in der Gestaltung von Parkanlagen und von Einzelgebäuden Ausdruck verschafft. Der Klassizismus schließlich konnte in seinem Streben, auf antike Vorbilder zurückzugreifen, im Stadtbau darum nur Teilarbeit leisten, weil damals die antiken Stadtpläne in ihrem ganzen Zusammenhang noch nicht erforscht waren. Die Rue de Rivoli und die Rue Castiglione in Paris (Abb. 61) zeigen das Bestreben, die Straßenwandungen gleichmäßig mit durchlaufenden Gesimsen zu gestalten, jedoch ohne die starke perspektivische Bewegung des Barock, die logisch auf den Straßen- und Platzabschluß hindrängte und durch eine Folge von Räumen monumentalen Ausdruck suchte.

Mit dem Verflachen des Klassizismus verflachte die Kunst mehr und mehr und führte im Stadtbau zum Reißbrettschematismus und damit zum völligen Niedergange.

III. Die Entwicklung der Stadtform in Deutschland von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Weltkrieg.

Eine Stadt ist nicht gesünder, als die höchste Sterblichkeitsziffer in irgend einem Stadtviertel oder Häuserblock anzeigt, und eine Stadt ist nicht schöner als ihre häßlichste Mietskaserne. Die Hinterhöfe einer Stadt und nicht die Schmuckplätze sind der wahre Maßstab ihres Wertes und ihrer Kraft. Benjamin Marsh.

Mit dem Einsetzen der Bevölkerungszunahme in den deutschen Städten gegen die Mitte des vorigen Jahrhunderts beginnt eine gewaltsame Umwälzung in der Stadtform. Diese Umwälzung traf die deutschen Städte völlig unvorbereitet und unfähig und mußte mit Notwendigkeit zum Chaos führen.

Die Industrialisierung Deutschlands beginnt mit dem 19. Jahrhundert und führt zu einem Zufluß von Menschen nach den Städten, der nach der Reichsgründung zu einem gewaltigen Strom anschwellt. Die neu auftretenden Industrieformen bieten neue, vorher nicht gekannte Erwerbsgelegenheiten, die für den schlecht bezahlten Landarbeiter und den kleinen Handwerker auf dem Lande ein besseres und festes Einkommen und daher große Anziehungskraft bilden. Ein neuer sozialer Stand, der der Arbeiter, bildet sich heraus und stellt die Stadtverwaltungen vor neue Probleme. Das Handwerk tritt in demselben Maße zurück, wie die Fabriktechnik die menschliche Hand zu einem großen Teile durch die Maschinen zu ersetzen beginnt. Ganze Handwerkszweige und Hausindustrien werden in ihrer Existenz bedroht und sind dem Untergang geweiht. Meister und Gesellen verlassen die angestammte Scholle und wandern in die Stadt, um in der Industriearbeit sich eine neue Existenz zu schaffen. Für die Städte aber beginnt damit ein gewaltiger Formentwicklungsprozeß, der erst nach Jahrzehnten vom Chaos zu einem klaren, kristallinen Gebilde zu führen beginnt. Der politische Entwicklungsprozeß als Folge der Industrialisierung Deutschlands ist erst in der allerjüngsten Zeit zu einem gewissen Abschluß gebracht worden.

Die neuen Ankömmlinge in den Städten verlangen Wohnungen für sich und ihre Familien. Diese Behausungen aber sind anderer Art, als sie bis dahin der Städter beanspruchte. Für den Kaufmann und den Gewerbetreibenden waren früher fast durchweg Wohnung und Arbeitsstätte in einem und demselben Hause untergebracht. Der Arbeiter aber „ging“ jetzt in die Fabrik, der Privatbeamte ins Geschäft. Es vollzog sich eine Trennung von Wohn- und Arbeitsstätten.

Da beide erst geschaffen werden mußten und für beide Arten, für die Massenkleinwohnung sowohl, wie für den Industriebau selbst es an Vorbildern fehlte, die Ent-

wicklung aber nicht vorhergesehen wurde, so mußten die Stadterweiterungen die unzweckmäßige und unschöne Form annehmen, die wir heute überall vor Augen haben. Die Fabriken wurden zunächst als kleine, den Wohnhäusern ähnliche Gebäude entsprechend dem ersten Bedürfnis errichtet, ohne daß auf ihre Erweiterung in vorausschauender Weise Bedacht genommen wurde, die Wohnstätten der Arbeiter und der Beamten der Industrien entstanden in möglichster Nähe der Arbeitsstätten. Bei fortschreitender, sich überstürzender Entwicklung wurde mehr oder weniger planlos dann Straße an Straße, Block an Block, Stadtviertel an Stadtviertel gereiht, so daß eine Scheidung zwischen Industriebauten und Wohnbauten auch nicht einmal straßenweise vorgenommen wurde. So entstand die Form der heutigen Industriestadt, die uns schon von der Ferne als Chaos erkenntlich ist, als düsterer, schwarzgrauer Moloch entgegenstiert. Um den Kern der bis dahin langsam gewachsenen Stadt legten sich die Industriebauten und Kleinwohnungen, bei fortschreitender Entwicklung wurden dann Erweiterungsbauten an Erweiterungsbauten gefügt, und es entstand schließlich ein in architektonischer Hinsicht unerträgliches Gebilde. Nur da, wo die Technik der Großstädte bestimmte Zweckformen entwickelte, beim Schornstein, beim Hochofen usw. beginnen leise Ansätze einer werdenden Formentwicklung. Bei der Beschaffung der Arbeiterwohnungen aber befand man sich in ganz ähnlicher Lage wie heute nach Beendigung des Krieges, man versuchte in möglichst einfacher und billiger Weise Kleinwohnungen zu schaffen. Es lag nahe, dieses Ziel dadurch zu erreichen, daß man in den bestehenden alten Stadthäusern Dachgeschoß und Kellergeschoß für Kleinwohnungszwecke ausbaute, oder ein Stockwerk auf einzelne Häuser aufsetzte. Schließlich aber boten die mehr oder weniger weiträumigen Höfe der vorhandenen Baublöcke der älteren Stadtteile noch unbebaute Flächen, und man kam auf den verhängnisvollen Gedanken, die sonnigen Hausgärten der alten Bürgerhäuser zu beseitigen und an deren Stelle die Hinterhöfe im Innern der Blöcke mit einem Gemisch von Hinterhäusern, Mittel- und Seitenflügeln zu verbauen, die die neuen Kleinwohnungen aufzunehmen hatten, und die dann für alle Zukunft den früheren Wohn- und Geschäftshäusern Licht und Luft wegzunehmen bestimmt sind. Und die so entstandenen Baublocksysteme mit hohen Mietskasernen und oft mehrfachen Hinterhäusern und Seitengebäuden wurden zu allem Unglück auch noch auf die neu zu errichtenden Wohnviertel übertragen. Heute nach so kurzer Zeit, können wir eine solche, fast unglaubliche Gedankenlosigkeit kaum verstehen, wir vermögen es schwer zu fassen, warum man sich nicht bemüht hat, es wenigstens den Alten nachzumachen, und die Höfe bei Neuanlagen freizuhalten.

Fast noch schlimmer als in den Städten gestaltete sich das Bild in den Dörfern oder ländlichen Vororten, in denen Industrien entstanden, und die in kurzer Zeit sich zu Städten entwickelten. Hier drängte sich alsbald die hohe städtische Mietskaserne neben die alten Bauernhäuschen.

Doch die gesundheitsschädlichen Hofverbauungen und die Kellerwohnungen bildeten nicht die einzigen hygienischen Schäden des neuen Stadtbausystems. Es fehlte den neuen Massenwohnungen auch an einwandfreiem Trinkwasser und an geordneter Entwässerung. Und während der nach der Stadt zugewanderte Arbeiter vorher in seiner ländlichen Heimat eine wenn auch bescheidene Hauswirtschaft mit Selbstversorgung betreiben konnte, so war er jetzt gezwungen, seine ganzen Lebensmittel täglich zu kaufen, denn es fehlte ihm häufig selbst an den allernötigsten Vorratsräumen.

Vergleichen wir mit diesen, uns allen wohl bekannten Erscheinungen, die Anlage der Fuggerei in Augsburg, einer Kleinwohnungssiedlung, die Jacob Fugger im

Jahre 1599 für die Arbeiter seiner Weberei errichten ließ (Abb. 62) und die noch heute als würdige Kleinwohnungssiedlung angesprochen werden muß, oder den Hasenhof in Lübeck (Abb. 76), eine Stiftung aus dem 17. Jahrhundert, die zur Aufnahme von Kaufmanns- und Schifferwitwen dient, so können wir ermessen, welch verhängnisvoller Rückschritt in den Jahren der stürmischen Entwicklung der deutschen Städte sich vollzogen hat. Die Tragik wächst noch, wenn wir bedenken, daß in den Großstädten heute durchschnittlich 85% aller Wohnungen Kleinwohnungen sind.

Die Bevölkerungszunahme der Stadt bedingte auch eine Vergrößerung des Geschäftsbetriebes der Läden in den inneren Stadtteilen. Dies führte zu einer völligen Umwälzung in der Altstadt, die mehr und mehr aufhörte, gleichzeitig Wohnstadt

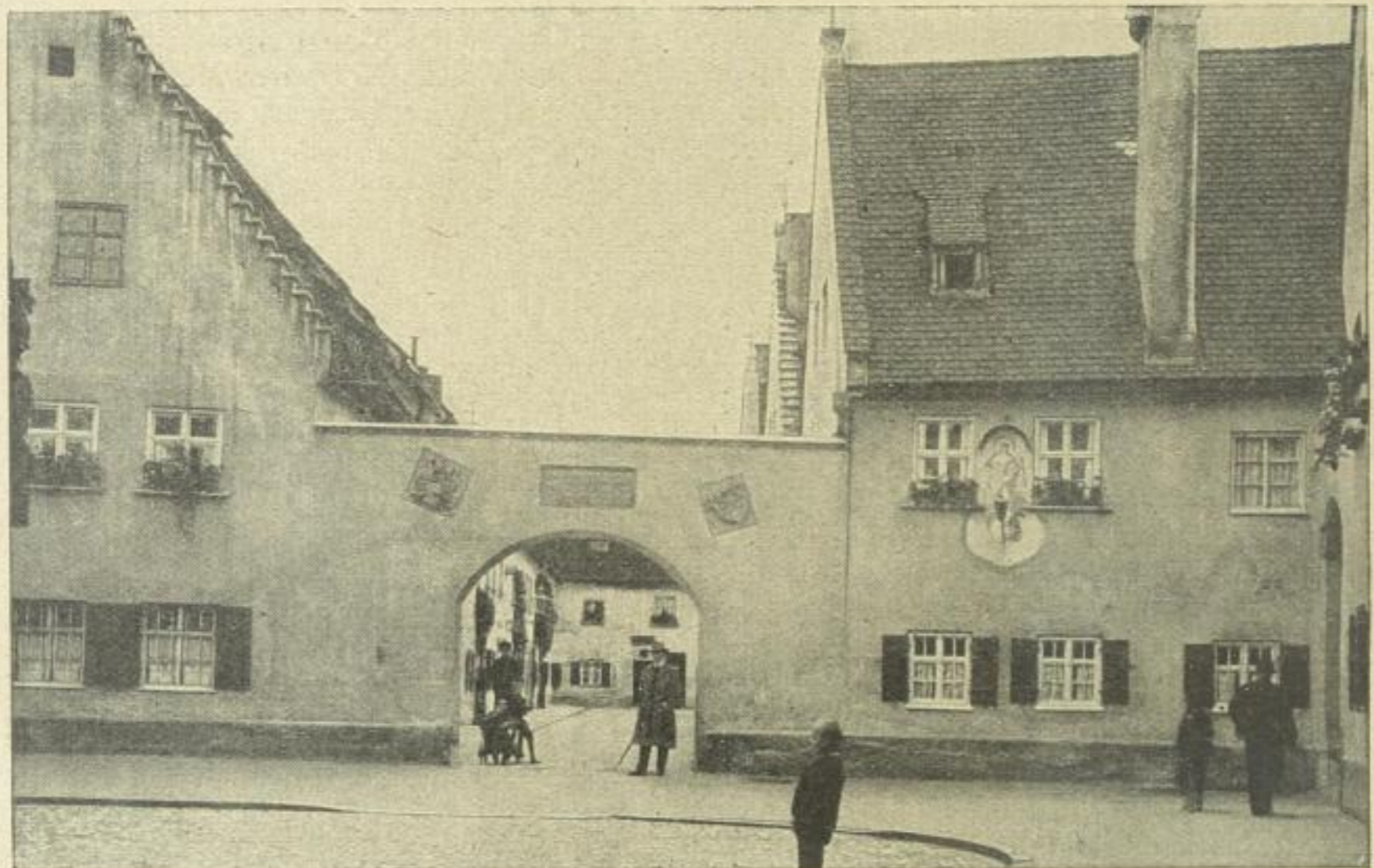


Abb. 62. Augsburg, Fuggerei (1599).

zu sein. Sie wurde bald zur reinen Geschäftsstadt, da die vorher dort befindlichen Wohnungen zur Erweiterung der Geschäftsräume hinzugezogen werden mußten. Die vorhandenen alten Bürgerhäuser wurden im Innern und Äußern einer Umwandlung unterzogen, die eine solche Veränderung hervorrief, daß die alte Schönheit unwiderfölich verloren ging. Und doch wäre es einem geschickten Architekten in den meisten Fällen möglich gewesen, das neue Programm des Umbaus auch so zu erfüllen, daß der frühere Charakter des Hauses gewahrt geblieben wäre.

Ehedem bildete die Innenstadt den besten Wohnbezirk, im Mittelalter sowohl wie in der Zeit des landesherrlichen Stadtbaus. Während bei letzterem das Schloß des Landesfürsten der strahlende Mittelpunkt der Stadt war, die Vornehmheit der Wohnungen aber abnahm mit der Entfernung von eben diesem Mittelpunkt, und die Vorstädte als minderwertige Wohnviertel galten, wurde nunmehr die Altstadt zum minderwertigen Wohnviertel. Die vornehmen Wohnungen rückten hinaus an die

Peripherie der Stadt: „Die uns überlieferte Stadtanlage hat einen zentripetalen, die neuzeitliche hat zentrifugalen Charakter“ (Rudolf Eberstadt).

Die engen, meist auf das Mittelalter zurückführenden Straßen der Altstadt waren bei dem zunehmenden Verkehr und den neuen Verkehrsmitteln bald ihrer Aufgabe nicht mehr gewachsen. In Paris, das auch im 19. Jahrhundert noch vorbildlich war für den Stadtbau der ganzen Welt, hat unter dem III. Napoleon Hausmann jene berühmten, großartigen Straßendurchbrüche vorgenommen (Abb. 63), die für die Folge Vorbild geworden sind für die Entwicklung des Stadtbauens auf dem Kontinent, namentlich in Deutschland. Die Form dieser diagonal verlaufenden Durchbruchstraßenzüge wurde lange Zeit in Deutschland — nicht immer sinngemäß — auf die neuen Bebauungspläne in Stadterweiterungsgebieten übertragen. Man hat aber dabei versäumt,



Abb. 63. Paris. Quartier de la Madeleine.

zwischen Verkehrsstraßen und Wohnstraßen zu unterscheiden; man hat vielmehr in unrichtiger Anwendung der mißverstandenen neuen hygienischen Forderungen auch die Wohnstraßen in einer Breite durchgeführt, die als höchst unwirtschaftlich und unwohnlich bezeichnet werden muß. Den Baublöcken wurde eine solche Tiefe gegeben, daß die Errichtung von Hintergebäuden, von Seiten- und Mittelflügeln in hohem Maße gefördert wurde (Abb. 64). Die Berliner Blockbebauung erfolgte z. B. in den 60er und 70er Jahren in einer Tiefe von 150—250 m. Die Ansichten über die Gründe dieser ungewöhnlichen Tiefenabmessungen gehen auseinander: R. Eberstadt z. B. ist der Ansicht, diese Blöcke für Stadterweiterungsgebiete seien von der Schachbrettform der Bebauungspläne der 1. Hälfte des vorigen Jahrhunderts übernommen. Andere, z. B. J. Stübgen, erklären sie aus der ursprünglichen Absicht, die Blöcke noch durch Straßen zweiter Ordnung aufzuteilen; die Entwicklung sei jedoch so rasch vor sich gegangen, daß es dazu nicht mehr kam, und daher an deren Stelle die Hofverbauungen traten. Wie dem auch sein mag, der Erfolg dieser neuen städtischen Bebauung bildet kein

Ruhmesblatt in der Geschichte des deutschen Stadtbaus. Es fehlte vor allem an richtigen Bauordnungsmaßnahmen. Die großstädtische Bebauung in den Berliner Vororten z. B. erfolgte bis zum Jahre 1887 unter der Gültigkeit der Baupolizeiordnung für das platte Land der Provinz Brandenburg vom 15. März 1872. Diese Verordnung und die dazu ergangene Ergänzung vom 12. Mai 1877 enthalten keine Beschränkungen hinsichtlich der Höhe der Gebäude und der Zahl der für den dauernden Aufenthalt von Menschen zulässigen Stockwerke. Diese baupolizeilichen Bestimmungen wurden erst durch die Baupolizeiverordnung für die Umgebung von Berlin vom 24. Juni 1887 außer Kraft gesetzt; während ihrer Gültigkeitsdauer aber sind auf dem Gebiete der Berliner Vororte Wohngebäude entstanden, die den nötigsten Anforderungen hinsichtlich ausgiebiger Licht- und Luftzufuhr keineswegs entsprechen. Aber auch die Bestimmungen der Baupolizeiverordnung von 1887 gaben dafür noch keine genügende Gewähr. Abb. 64 stellt einen unter der Herrschaft dieser Bauordnungen entstandenen

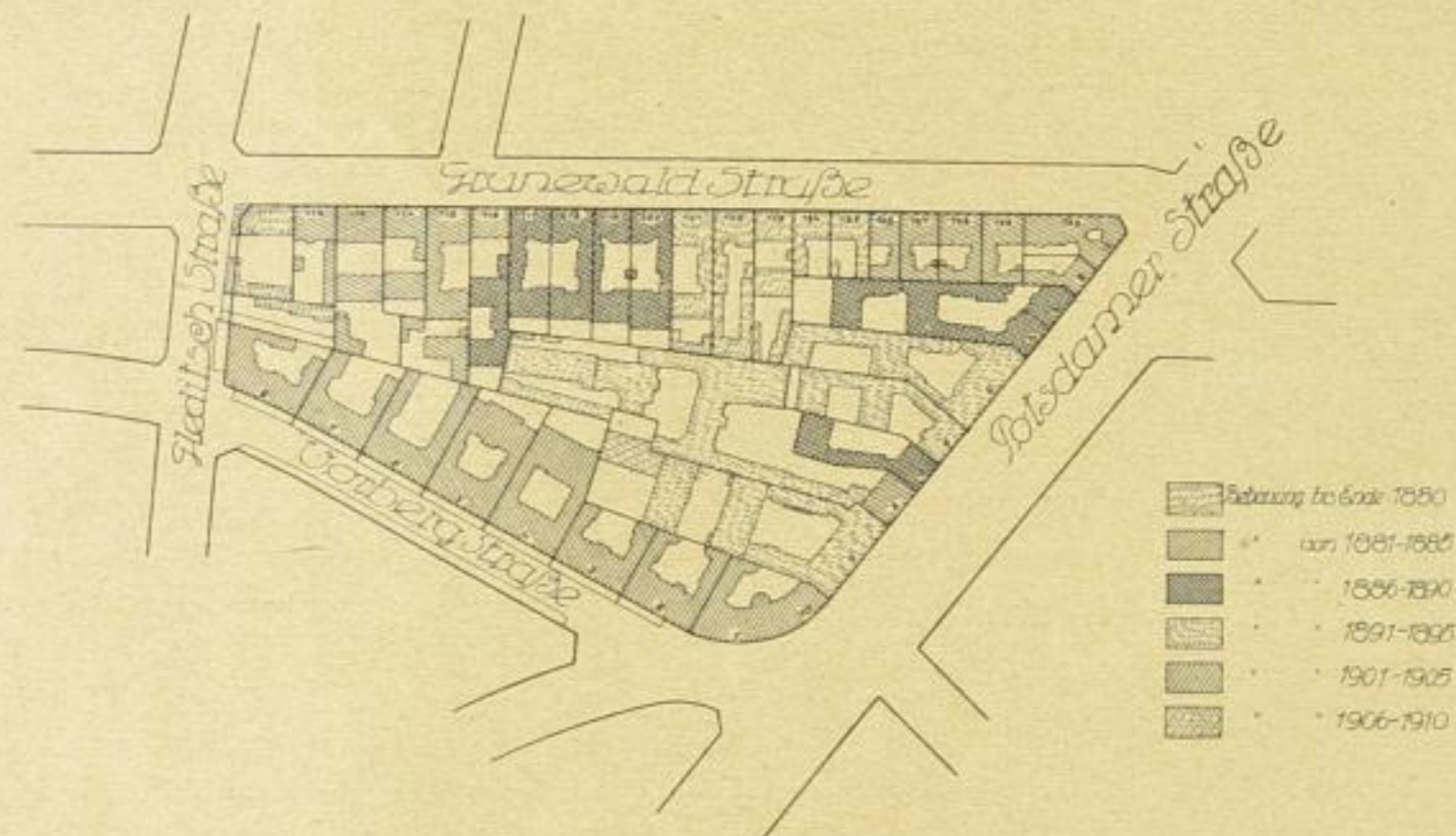


Abb. 64. Baublock in Berlin-Schöneberg.

Baublock in Berlin-Schöneberg dar. Bei fünf- und z. T. sechsgeschossiger Bebauung und einer Durchschnittsblocktiefe von 150 m sind im Innern des Blocks durch z. T. zweifache Hinterhausbebauung und durch Mittel- und Seitenflügel nicht weniger als 62 Einzelhöfe gebildet. Die Bebauung des Blocks begann in den 70er Jahren und endigte 1910. Ein einziger solcher Baublock zeigt alle Übelstände dieser mangelhaften Bauordnungen und die verhängnisvolle Wirkung auf die gesundheitliche Entwicklung und die Formbildung einer Stadt. Der Fehler liegt ebenso sehr in dem Bebauungsplan, wie in der Bauordnung. Durch die schematische Dimensionierung von Straßenbreiten und Blocktiefen wurde in Verbindung mit der Bauordnung von vornherein die Preisbildung der Bodenwerte bestimmt. Durch eine sachverständige, sinngemäße Bearbeitung des Bebauungsplanes hätte aber die Bodenparzellierung in günstigem Sinne beeinflusst werden können. Eine übermäßige, durch den geringen Verkehr in den Wohnstraßen nicht gerechtfertigte Straßenbreite bedingte, daß der Bauunternehmer die Höhe der Gebäude bis zur höchstzulässigen Grenze ausnutzte, und er war dazu gezwungen durch die hohen Aptierungskosten der breiten Straßen.

Diese Art der Unterbringung der Wohnungen — vor allem der Kleinwohnungen

und Mittelwohnungen — in hohen Stockwerkshäusern, den Mietskasernen, hat sich in besonderem Maße in Groß-Berlin herausgebildet. Dieses verhängnisvolle System ist aber dadurch für die meisten deutschen Städte gleich gefährlich geworden, daß sich das Berliner Vorbild auf die meisten Städte des Reiches übertragen hat. Wir müssen daher auf die Ursachen noch etwas näher eingehen, die für die Berliner Entwicklung maßgebend geworden sind.

Bis in das 19. Jahrhundert hinein vollzog sich die bauliche Entwicklung von Berlin als ein großzügiger baupolizeilicher und stadtbaulicher Willensakt der Hohenzollern. Diese große Tradition wurde aber gegen die Mitte des vorigen Jahrhunderts verlassen. Als die Bevölkerungszunahme dann wie eine Sturmflut über Berlin hereinbrach, fehlte es durchaus nicht an Männern, die die Tragweite der zu treffenden Maßnahmen richtig überblicken konnten¹⁾. Es entspann sich ein jahrelanger Kampf, der 1858 mit dem Zustandekommen des Hobrechtschen Bebauungsplanes für Berlin endigte. Der Plan selbst sollte den Rahmen schaffen für eine Besiedlung auf 100 Jahre hinaus. Er zeigt ein Netz gleichbreiter, an die Hausmannschen Durchbruchstraßen in Paris erinnernder Straßenanlagen, ohne künstlerische Gestaltungskraft. Die Mietskaserne wurde bewußt als die für die Unterbringung der breiten Massen allein zulässige Form betrachtet und den Baublöcken solche Tiefe gegeben, daß zumeist die bereits geschilderte mehrfache Hinterhausbebauung gefördert wurde. Nachdem durch das preußische Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875 die Aufstellung der Bebauungspläne in die Hände der Gemeinden gegeben wurde, war auch die Stadt Berlin für die Durchführung des Planes zuständig geworden. Sie hat von diesem Recht Gebrauch gemacht und dadurch die Verantwortung für die bauliche Entwicklung der letzten Jahrzehnte übernommen. Durch Bebauungspläne und Bauordnungen wurden dann später auch in den Vororten die Intensität und die Höhe der Bebauung auf lange Jahre festgelegt in einem Maße, daß heute noch für weite Flächen unbebauten Landes, die an und für sich besonders für Flachbau geeignet wären, eine Bebauung von vier Geschossen zulässig ist.

Um die Tragik solcher Maßnahmen zu begreifen, vergegenwärtige man sich die folgenden Zahlen: 1875 wohnten in Berlin in rd. 200000 Wohnungen 967000 Menschen. Davon entfielen rd. 20000 Wohnungen auf das 4. und 5. Stockwerk und 37% aller Wohnungen waren Hinterwohnungen, lagen also an ganz mangelhaften und ungesunden Höfen. 112354 = 53% Wohnungen besaßen nicht mehr als ein heizbares Zimmer, 53689 = 25% 2 und 46511 = 22% mehr als 2 heizbare Zimmer. Im Jahre 1910 gab es in Groß-Berlin über 400000 = 44% Wohnungen mit nicht mehr als einem heizbaren Zimmer, ca. 300000 = 31% mit 2 und ca. 250000 = 25% mit mehr als 2 Zimmern. Nimmt man eine Wohnung als überfüllt an, wenn mehr als 4 Personen auf ein heizbares Zimmer entfallen, so wären im Jahre 1875 in Berlin 28238 überfüllte Wohnungen mit 184230 Menschen vorhanden gewesen, während 1910 in Groß-Berlin rd. 100000 derartig überfüllte Wohnungen mit zusammen 600000 Menschen vorhanden waren.

Glücklicherweise liegen die Verhältnisse in den anderen Städten und Großstädten des Reiches nicht ganz so schlimm wie in Groß-Berlin. Im Rheinland besonders hat sich die Mietskaserne in größerem Umfange erst in diesem Jahrhundert eingebürgert. Der rheinische Typ des Kleinwohnungshauses insbesondere enthält nur 4—6 Wohnungen. In Bremen hingegen hat sich bis auf den heutigen Tag das Einfamilienhaus, namentlich das Einfamilien-Reihenhaus in großem Umfange erhalten.

¹⁾ Vgl. Werner Hegmann: „Der Städtebau nach den Ergebnissen der allgemeinen Städtebauausstellung.“ Berlin Verlag Ernst Wasmuth A. G. 1911.

Die Gestaltung des Wohnungswesens insbesondere des Kleinwohnungsbaues war also neben der Entwicklung des Industriebaues in erster Linie bestimmend für die chaotischen Zustände der Stadtform in Deutschland in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts. In zweiter Linie aber war es das gesteigerte Verkehrswesen und die neue Verkehrstechnik, die mehr und mehr Einfluß auf den Stadtbau gewonnen haben. Das rasche Anwachsen der Städte einerseits, und die Trennung von Wohn- und Arbeitsstätten andererseits, führten zu neuen Formen des Personenverkehrs. Das sich gewaltig ausdehnende staatliche Eisenbahnnetz und die Verkehrspolitik der Eisenbahnverwaltungen brachten wesentliche Erleichterungen für die Beförderung des Industriearbeiters von und zur Arbeitsstätte. Die Fortschritte der Industrie und des Handels bewirkten weiterhin eine Umwälzung auf dem Gebiete des Gütertransportes und so entstanden überall in den Städten Eisenbahnstationen, Vorortbahnhöfe und Güterbahnhöfe, nach denen wichtige Verkehrsstraßen gelegt werden mußten. Die Straßenbahnen entwickelten sich von den bescheidenen Pferdebahnen, die auch in den engen Straßen noch verkehren konnten, zum elektrischen und Omnibusbetriebe, und mit ihnen wuchsen die Anforderungen an die Ausmaße und die Linienführung der Verkehrsstraßen. Mit elementarer Gewalt entwickelten sich die Verkehrsstraßen 1. Ordnung, und wenn sie nicht von vornherein breit genug angelegt waren, so bildeten sich Parallelstraßen als Entlastungsstraßen heraus. Mit dem Automobil trat ein neues wichtiges Beförderungsmittel für Menschen und Güter in Erscheinung und verlangte Berücksichtigung in der Führung und Anlage der Straßen. Gesundheitliche Forderungen zwangen bei der starken Ansammlung von Menschen in den rasch wachsenden Großstädten zu einer Klärung der Be- und Entwässerungsfragen. Es gelang, wenigstens diese technischen Forderungen des Stadtbaues bald in mustergültiger Weise zu lösen. Die kraftvolle Entwicklung der deutschen technischen Hochschulen förderte die Bauingenieur-Wissenschaften und bald wurde Deutschland zum Vorbilde auf dem Gebiete der Be- und Entwässerung der Städte. Die technischen Maßnahmen zur Schaffung einer zweckmäßigen unterirdischen Entwässerung und zur Beseitigung der Abwässer beeinflussten selbstverständlich auch die Gestaltung der Straßen und Stadtteile und mußten beim Entwurf neuer Bebauungspläne berücksichtigt werden. Schließlich begann sich langsam auch die Erkenntnis Bahn zu brechen, daß die fortschreitende Bevölkerungszunahme die Schaffung von grünen Freiflächen im Stadtorganismus notwendig erscheinen ließ. In der Großstadt insbesondere, die den Begriff des Großstadtmelancholikers geschaffen hat, tauchten Bestrebungen auf, wohltuendes Grün zwischen die düsteren Steinmassen der Häuser zu pflanzen. Es entstanden die Schmuckplätze und durch behördlichen Einfluß eine Förderung des Balkonschmucks. Die Bepflanzung der Straßen mit Bäumen hat man schon früher vorgenommen, dabei aber nicht immer praktisch verfahren. An den staubigen Verkehrsstraßen im Innern der Städte insbesondere hat man mit den Bäumen wenig Freude erlebt, sie gingen entweder ein oder gediehen nur sehr kümmerlich. Bei der rasch fortschreitenden Bebauung und den schematischen Bebauungsplänen aber hat man es jahrzehntelang versäumt, auf den vorher vorhandenen alten Baumbestand in der Führung der Straßen usw. Rücksicht zu nehmen. Manche düstere Großstadtstraße, die in jener Zeit stürmischer Entwicklung entstanden ist, wäre erheblich freundlicher geworden, wenn man einen alten Baum oder eine Gruppe alter Bäume da und dort bei Durchführung der Bebauung erhalten hätte.

Neben diesem Grün, das Camillo Sitte als „dekoratives Grün“ bezeichnet hat, begann auch langsam die Forderung nach „sanitärem Grün“, nach Erholungs- und

Spielplätzen, durchzudringen. So entstand in Berlin schon in den 60er Jahren der Treptower Park, der auch für heutige Begriffe eine gute Leistung darstellt.

Die wachsende Erkenntnis aller dieser Einzelfaktoren führte dann schließlich ganz allmählich zu Fortschritten in technischer, gesundheitlicher und wohnungspolitischer Hinsicht. Es bedurfte erst eines jahrzehntelangen elementaren Entwicklungsprozesses, um die neuen Forderungen einigermaßen klar formulieren zu können. Damit ergaben sich dann auch gleichzeitig grundlegende Momente für die neue Stadtform. Hatten einige, übrigens sehr verdiente Städtebauer aus dem Wachstum der Städte zunächst die Schlußfolgerung gezogen, die Stadterweiterung vollziehe sich konzentrisch, die neuen Straßenzüge hätten dieser Tendenz zu folgen und müßten daher vorwiegend ringförmig gestaltet sein, so war dies in Städten wie Wien (Abb. 65) und Cöln nur



Abb. 65. Wien.

zu begreiflich, da dort der Ring des mittelalterlichen Walles bis in die 70er Jahre der Stadtverwaltung genügt hatte und die Grundform daselbst äußerlich bestimmte. Die Entwicklung namentlich in den Großstädten und den großstädtischen Vororten zeigte aber, daß die naturgemäße Entwicklung der heutigen Stadt sich in radialer Richtung vollzieht und zwar zunächst entlang der Radialstraßen, die sich als Geschäftsstraßen ausbildeten, wie sie schon in der mittelalterlichen Stadt vorhanden waren und gewöhnlich vom Marktplatz nach den Stadttoren und darüber hinaus nach den Vororten führten. Diese Entwicklung läßt sich an Hand der alten Stadtpläne in zahlreichen Fällen im einzelnen nachweisen.

In den Vorortgebieten der Städte bildeten sich dann weiter im Anschluß an die Radialstraßen Verkehrszentren aus und in ringförmiger Richtung entstanden (gleich

den Radialstraßen entlang den alten Landstraßen) sogenannte Tangential- oder Ringstraßen, die ebenfalls zu Verkehrsstraßen wurden. Entlang dieser Straßen vollzog sich bei fortschreitender Entwicklung in zweiter Linie die Bebauung, bis dann schließlich nach und nach Block an Block sich reihte und das ganze Quartier zwischen Radial- und Ringstraße besiedelt war.

War es zuerst der Landmesser, der die nüchternen, schematischen Bebauungspläne der Stadt schuf, so ging diese Tätigkeit bei der wachsenden Bedeutung der Verkehrstechnik einerseits und der Kanalisation andererseits an den Bauingenieur über. Die Folge war, daß die Stadtpläne — von seltenen Fällen abgesehen, wo der Ingenieur schöpferische Gestaltungskraft besaß — in zwei Dimensionen auf dem Papier erdacht waren, statt in drei Dimensionen, als raumkünstlerische Gebilde.

Es ist das große Verdienst von Camillo Sitte, zuerst wieder darauf hingewiesen zu haben, daß der Stadtbau letzten Endes eine künstlerische Tätigkeit ist. Erst mit dieser Erkenntnis wird die Stadtform wieder zum künstlerischen Problem. Allein das 1889 erschienene Sittesche Buch wurde lange Zeit nur von einigen wenigen Architekten richtig bewertet und erst langsam beginnt sich um diese letzteren eine kleine Gruppe von Schülern zu sammeln, die die Gelegenheit öffentlicher Wettbewerbe für Bebauungsplanentwürfe benutzen, um zu der Frage raumkünstlerischer Gestaltung im Stadtbau Stellung zu nehmen. Da bei den Ingenieuren der Verkehrsstandpunkt in den Vordergrund trat und leicht allzu stark betont wurde, die Architekten aber meist in Verkennung der Sitteschen Lehren und in einseitiger Nutzenanwendung der von Sitte ohnehin allzu einseitig gepriesenen malerischen Schönheit der mittelalterlichen Stadt die unregelmäßige Stadtform auf den Schild hoben, so entspann sich bald ein Kampf zwischen Ingenieuren und Architekten um die Vorherrschaft im Stadtbau, ein Kampf, der auch heute noch nicht zu Ende geführt ist. Dieser Streit ist müßig. Beide, die Architekten wie die Ingenieure, haben in den letzten 10—20 Jahren da und dort gute Bebauungspläne geschaffen, aber von beiden Berufen waren es immer nur ganz wenige Vertreter, die gute Leistungen hervorbrachten. Nicht die Vorbildung ist maßgebend, sondern die Kenntnis der Dinge, um die es sich bei der Stadtplanung handelt und die Fähigkeit schöpferisch-künstlerischen Gestaltens. Es ist bedenklich zu glauben, daß der Ingenieur Träger des Stadtbaugedankens sein muß, nur weil er Straßen bauen, Kanäle legen und Untergrundbahnen konstruieren kann, aber es ist ebenso unrichtig zu glauben, daß nur der Architekt Stadterbauer sein kann, weil er die Hochbauten, die Häuser errichtet, und auch schließlich einmal eine ganze Wohnstraße oder ein kleines Plätzchen gestaltet hat. Stadtbau erfordert vielmehr Kenntnis der Wissenschaft und künstlerische Schöpferkraft und nur der, der die Fähigkeit besitzt, neben der Kenntnis der wissenschaftlichen Seite des Stadtbaus auch die Form der großen künstlerischen Schöpfung zu finden, wird Leistungen hervorbringen können, die an die besten Beispiele landesfürstlicher Stadtbautätigkeit heranreichen. Besitzt auch der Ingenieur diese Fähigkeit künstlerischen Gestaltens, so wird ihm niemand seinen Platz im Stadtbau wehren können.

IV. Die Grundlagen der heutigen Stadtform.

Die Baukunst kennt nur einen Herrn, nämlich das
Bedürfnis. Gottfried Semper.

Neben der selbstverständlichen Berücksichtigung der örtlichen Bedingungen der geographischen Lage und Geländeform, sind die folgenden drei Forderungen grundlegend für die planmäßige Gestaltung der heutigen Stadt.

1. Eine wirtschaftlich und volkswirtschaftlich gesunde Grundlage für die Besiedlung zu schaffen.

2. Die technischen Fragen hinsichtlich der Be- und Entwässerung und vor allem des Verkehrs so zu lösen, daß sie den Anforderungen der heutigen Zeit genügen und die Möglichkeit ihrer Erweiterung für die Zukunft gegeben ist.

3. Den gesundheitlichen Anforderungen unserer Zeit zu entsprechen durch weiträumige Besiedlung in gesunden Wohnquartieren, mit luftigen Innenhöfen und Hausgärten, und durch die Anlage grüner Freiflächen, die dem Erwachsenen Erholung und der städtischen Jugend die Möglichkeit bieten, wieder auf Wiesen mit Bäumen und Blumen aufzuwachsen und in lebendem Spiel und Sport ihren Körper stählen zu können.

Weit mehr als vor dem Kriege werden wir künftighin im neuen Deutschland die sozialen Forderungen der großen Masse der Bevölkerung zur Grundlage unserer stadtbaulichen Arbeiten machen müssen.

1. Privatwirtschaftliche und volkswirtschaftliche Grundlagen.

Geländekosten, Bauordnung und Bebauungsplan greifen aufs engste ineinander und stehen in gegenseitiger Wechselwirkung. Rohlandpreise, zulässige Intensität der Bebauung, Differenzierung von Verkehrs- und Nebenstraßen, Wahl der Art der Straßenbefestigung, Kanalisation, Wasser- und Lichtbeschaffung, bestimmen letzten Endes die Höhe der Mieten und die Wirtschaftlichkeit der Besiedlung. Je niedriger Bauplatz- und Nebenkosten, desto leichter das Bauen. Wir haben im II. Kapitel gesehen, daß in den früheren Jahrhunderten die städtische Baustelle wenig wertvoll und häufig gegen einen geringen Zins erhältlich war. Durch den Mangel einer entsprechenden Gesetzgebung und das Versäumen geeigneter Maßnahmen durch die Bauordnungen wurde es in Deutschland aber, als das Wachstum der Städte einsetzte, den Grundbesitzern ermöglicht, den Wert ihrer Grundstücke aufs höchste zu steigern. Der Stadtbau steht in Deutschland heute überall unter dem Einfluß der Wertbildung des Grund und Bodens, der einen wesentlichen Teil des Nationalvermögens bildet. Der Wert des Bodens ist bei uns — im Gegensatz z. B. zu England, wo der Grund und

5 Wolf, Städtebau.

Boden in Erbpacht abgegeben wird — Gegenstand fortwährender Wertbewegung, er muß daher vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus untersucht werden. Von der Parzellierung der Baustelle an bis zum Besitz der fertigen Wohnung steht das gesamte Wohnungswesen unter der Herrschaft der Spekulation, die den Haustyp sowohl, wie die Wohnungsproduktion bestimmt. Aber auch der Grundbesitz liegt zu einem großen Teil, in Groß-Berlin z. B. fast vollständig, in den Händen der Spekulation, die den bestimmenden Einfluß auf den Realkredit und das Grundbuchwesen ausübt. Nach R. Eberstadt „bezeichnet der Ausdruck Spekulation zwei Fähigkeiten von völlig verschiedenem Charakter, nämlich Handelsspekulation und reine Wertspekulation. Handelsspekulation ist die dem neuzeitigen Wirtschaftsleben unentbehrliche Unternehmungsform, die Geschäfte eingeht mit Unbestimmtheit des Abnehmers oder Unpersönlichkeit des Absatzes; d. h. der auf Spekulation arbeitende Unternehmer produziert und handelt für den Markt, dessen Bedürfnisse ihm zwar vertraut sind, aber nicht für bestimmte, ihm im voraus bekannte Abnehmer. Er übernimmt die Aufgabe der Gütererzeugung und der Güterbewegung. Wir wären völlig außerstande, eine Volkswirtschaft aufrecht zu erhalten ohne die Handelsspekulation.“ Gegen diese Art der Spekulation ist also nichts einzuwenden, denn sie ist ein kaufmännisches Geschäft, wie jedes andere auch. Völlig verschieden von ihr ist aber die reine Wertspekulation, ihr Zweck ist die Wertbewegung als solche. Als reine Wertspekulation ist die Geschäftsabsicht zu bezeichnen, die lediglich aus der Wertbewegung und Preisänderung einen Gewinn machen will. „Wer also Häuser baut ohne bestimmten Auftrag und ohne Rücksicht auf die Personen, die ein Haus später kaufen oder benutzen werden, der betreibt die notwendige und für die heutige Marktbewegung unentbehrliche Handelsspekulation. Wer dagegen Gelände aufkauft, lediglich um eine Wertsteigerung herauszuschlagen, betreibt Wertspekulation.“ Wird letztere nicht durch geeignete Bebauungspläne und Bauordnungen in Schach gehalten, so entstehen sinnlose Preissteigerungen für den Grund und Boden des noch unbebauten Geländes, eine Ausschlichtung der Bauplätze durch hohe und enge Bebauung und damit die schlimme Siedlungsform, die wir im letzten Kapitel beschrieben haben. Es entsteht jene mangelhafte Wohnungskultur, die wir heute als Wohnungselend bezeichnen. Diesen Zustand können wir beklagen, aber wir werden ihn nicht dadurch verbessern, daß wir utopische Forderungen aufstellen, deren Durchführung schlechterdings in unseren Städten nicht mehr möglich ist, nachdem diese hohen Werte bereits im Grund und Boden festgelegt sind. Es sei denn, daß wir den Boden bestehender Rechtsverhältnisse heute im revolutionierten Staate verlassen wollen. Geschieht dies nicht, so müssen wir unsere Arbeit darauf beschränken, da wo es noch möglich ist, durch entsprechende Maßnahmen in der Gestaltung des Bebauungsplanes und der Bauordnung, den Grund und Boden so niedrig als möglich zu halten. Die Stadtverwaltungen müssen, wie dies durch einige deutsche Städte geschehen ist, wenn sie finanziell dazu in der Lage sind, durch eine großzügige Bodenpolitik einen großen Teil des für die Besiedlungen in Frage kommenden Geländes erwerben und die Marktpreise für den Grund und Boden dadurch selbst bestimmen. Befindet sich aber das Gelände vorwiegend im Privatbesitz, so muß mit Hilfe der Bauordnung der Preis des Grund und Bodens des noch unbebauten Geländes niedrig gehalten werden und zwar dadurch, daß eine möglichst geringe bauliche Ausnutzung gestattet wird. Ist für ein Gelände erst in fernerer Zukunft die Erschließung zu erwarten, so wird dasselbe entweder mit Bauverbot belegt werden müssen und als landwirtschaftliches Gebiet erhalten bleiben oder wenigstens hierfür zunächst nur eine sehr weiträumige, ländliche Bebauung für Wohnzwecke (etwa $1\frac{1}{2}$ Geschosse bei $\frac{2}{10}$ Bebauung mit Ausschluß

von Industrien und gewerblichen Betrieben) vorzusehen sein. Dadurch wird der Bodenspekulation für ein solches Gelände rechtzeitig vorgebeugt werden. Wir müssen weiterhin versuchen, durch vernünftige Bebauungspläne, durch richtige Differenzierung der breiten Verkehrsstraßen und der billigen und schmalen Wohnstraßen, durch sachgemäße Einteilung in Fahrbahn und Gehwege bei tunlichster Einschränkung der teuren Pflasterflächen, durch wohlüberlegte sparsame Kanalisation, die Nebenkosten auf ein geringstes Maß herabzudrücken. Bei teurem Grund und Boden in den Stadterweiterungsgebieten ist eine höhere geschlossene Bebauung mit $3\frac{1}{2}$ —4 Geschossen an den Verkehrs- und Geschäftsstraßen und ein mittelgroßer Haustyp von 3 geschossiger Bebauung an den Wohnstraßen zu wählen. Bei mittleren Baulandpreisen werden wir eine gemischte Siedlungsweise (Abb. 117, 138 u. 140) anstreben, derart, daß an den Verkehrsstraßen eines Wohnquartiers mittelhohe Häuser in geschlossenen Bauformen mit 3 — $3\frac{1}{2}$ Geschossen Platz greifen, in welchen sich gleichzeitig die Geschäfte, Läden usw. ansiedeln können, während im Innern des Quartiers, an schmalen und in bescheidener Weise befestigten Wohnstraßen eine Bebauung mit $1\frac{1}{2}$ — $2\frac{1}{2}$ geschossigen Gruppenhäusern oder Reihenhäusern als Ein- bis Vierfamilienhäuser durchgeführt wird. Durch diese Durchdringung von Hoch- und Flachbau wird nicht allein das Wohn- und Geschäftsbedürfnis gut befriedigt, auch in künstlerischer Hinsicht entsteht dadurch eine charakteristische Gestaltung der Bauquartiere. Bei billigen Rohlandpreisen muß, wenn irgend möglich, eine weiträumige Besiedlung mit Einfamilienhäusern mit möglichst großen Gärten angestrebt werden, sei es in Form von freistehenden Eigenhäusern oder von Gruppenhäusern oder von Einfamilien-Reihenhäusern. Auch bei geschlossener Bebauung mit mehrgeschossigen Mietshäusern müssen Hintergebäude, Seitenflügel und Mittelflügel vermieden werden, so daß im Innern der Blöcke Weiträumigkeit, Luft und Sonne gewährleistet bleiben, damit auch hier der Reiz sonniger Gärten zur Entfaltung kommt, sei es durch Einzelgärten für jeden einzelnen Mieter, sei es durch gemeinsame Innenparks für die Blockbewohner (Abb. 151). Die ideale Hausform aber, die immer anzustreben ist, wenn irgend die Geländekosten es ermöglichen, ist das Eigenhaus, und zwar nicht allein für die oberen Schichten der Bevölkerung, sondern auch für die mittleren und unteren Bevölkerungsklassen.

Bei Anlage von Einfamilienhäusern mit genügend großen Gärten (mindestens 500 qm) wird es möglich, die Fäkalien und Hausabwässer im Garten zu verwerten, dadurch die Schmutzwasserkanalisation zu sparen und mit Anlage von offenen Gräben oder kleineren Kanälen für die Abführung der Tageswässer auszukommen, also eine wesentliche Verringerung der Nebenkosten zu erzielen. Allerdings gilt dies nicht ohne Einschränkung. Das einheitliche Kanalisationssystem einer Stadt bedingt nämlich die netzartige Anlage von Sammelkanälen und Nebensammlern für die einzelnen Stadtteile, die die Abwässer zum Hauptsammler und schließlich zur Kläranlage bringen und die nach bestimmten Erfahrungssätzen der Abflußmenge pro qm dimensioniert werden müssen. Gerade die Anlage dieser Sammler und der Abwasserbeseitigungsanlage erfordert die weitaus größten Kosten der Kanalisation und belastet auch anteilig die in ihrem Bereich gelegenen Nebenstraßen, schon ehe in diesen selbst ein Kanal gebaut ist. Das wirtschaftliche Interesse bedingt also, daß die Gebiete und Geländestreifen, die entwässerungstechnisch bereits aufgeschlossen sind oder für welche die Vorflut wegen der Nähe vorhandener Sammler leicht zu schaffen ist, nun auch wirklich so ausgenutzt werden, wie die Berechnung es vorsah. Andernfalls würde das in die Kanalisation gesteckte Geld unvorteilhaft angelegt sein. Die Anlage von weiträumiger Bebauung — für die eine Vollkanalisation an sich nicht nötig wäre — würde

5*

in solchen Gebieten zur Folge haben, daß die Sammelkanäle nicht voll ausgenutzt werden, während man sich schließlich durch das Baubedürfnis bald wieder an anderer Stelle zum Bauen neuer, kostspieliger Sammler gedrängt sehen würde. Die oben erwähnte Verringerung der Nebenkosten würde also nur eine scheinbare sein. Sie tritt nur dann voll ein, wenn die Nichtabführung eines Teiles der Abwässer auch bei der Dimensionierung der Sammler noch berücksichtigt werden kann; ohne weiteres also auf Neuland, für das noch kein Kanalsystem im Bau ist. Auf solches Neuland würden also billige, weiträumige Kleinhaussiedlungen in der Hauptsache zu verweisen sein.

Die Herstellungskosten der Entwässerungsanlagen sind derart einschneidend für den Haushaltungsplan einer Stadt, daß — zumal bei der eingetretenen Überteuering der Baukosten — künftighin die Erschließung eines Geländes in besonderem Maße von der rationellen Lösung der Entwässerungsfrage abhängen wird.

Werden durch Zusammenarbeiten von Bebauungsplan und Bauordnung, von Straßenbau und Entwässerungstechnik in Verbindung mit einer großzügigen Verkehrspolitik die Bedingungen für eine gesunde, weiträumige aber doch wirtschaftliche Geländeerschließung rechtzeitig geschaffen, so ist eine Dezentralisation der Besiedlung gewährleistet. Die Vorteile einer solchen Dezentralisation zeigen uns die dichtbevölkerten Industriebezirke in Rheinland und Westfalen, in welchen Industrie-großstädte und große Industriegemeinden dicht zusammengedrängt sind, und welche durchschnittlich nur 10% hohe Mietshäuser und 50% Kleinhäuser aufweisen. Die Ursache der dezentralisierten Bauweise liegt dort allerdings zum Teil an der Unterminierung durch Bergwerke. Während die Bebauung mit hohen Stockwerkshäusern und starker Ausnutzung des Geländes eine Verteuerung des Grund und Bodens mit sich bringt, bewirkt die dezentralisierte Bauweise das Gegenteil, die Steigerung des Angebots von Grund und Boden und demzufolge eine Herabsetzung der Rohlandpreise.

Da in den heutigen Großstädten ca. 85% aller Wohnungen Kleinwohnungen sind (d. h. Wohnungen, in denen Familien wohnen, die vor dem Kriege ein Einkommen unter 3000 M. hatten), so ist es klar, daß diese Kleinwohnungen eigentlich der heutigen Großstadt den bestimmenden Charakter geben müssen, d. h., daß sie in erster Linie formbildend wirken für die Gestaltung der Großstadt. Wiederum wie in der Zeit des Beginnes der Industrialisierung Deutschlands stehen wir heute vor der Frage, Kleinwohnungen in großem Umfange bauen zu müssen, nachdem über 4½ Jahre lang die gesamte Wohnbautätigkeit in Deutschland ruhte und somit für 4—5 Jahrgänge die Behausungen fehlen. Das wichtigste Ziel der heutigen städtischen Wohnungspolitik muß daher der Bau einwandfreier Kleinwohnungen sein, wenn wir die Fehler der letzten Jahrzehnte mit ihren schlimmen Begleiterscheinungen vermeiden wollen.

Sollen wir aber dieses Ziel einer weiträumigen und gesunden Siedlungspolitik erreichen, so werden alle Faktoren in Tätigkeit treten müssen, Steuer und Grundstückspolitik der Stadtgemeinden, Verkehrstechnik und Freiflächenpolitik, Bauordnung, Bebauungsplan und Realkredit müssen in großzügiger Organisation zusammenwirken. Leistungsfähigen gemeinnützigen Baugenossenschaften muß durch die Stadtverwaltung alle erdenkliche Förderung und durch die Baupolizei jede vertretbare Erleichterung gewährt werden. Eine einheitliche Organisation aller Baugenossenschaften einer Stadt in einem gemeinsamen Siedlungsverband wird nicht nur die Tätigkeit der Stadtverwaltung erleichtern, sondern auch der Kreditbeschaffung der Genossenschaft selbst zugute kommen und durch gemeinsame Baustoffbeschaffung usw. eine Verbilligung herbeiführen können. Aber trotz aller wünschenswerten Förderung der gemeinnützigen Bautätigkeit wird

die private Bautätigkeit auf die Dauer nicht entbehrt werden können. Auch künftighin wird das Privatkapital immer ein nicht zu unterschätzender Faktor für die Siedlungspolitik einer Stadt bleiben.

Durch die Einrichtung städtischer Siedlungsämter endlich muß eine zentrale Stelle geschaffen werden, in welcher alle Fäden der Siedlungstätigkeit in einer Stadt zusammenlaufen. Die Stadtverwaltung von Hannover z. B. hat zur einheitlichen Bearbeitung aller Siedlungsfragen ein städtisches Siedlungsamt geschaffen. Zum Geschäftskreise dieses Amtes gehören: 1. Die Schaffung eines Gesamtsiedlungsplanes für das Stadtgebiet in einem Umkreise von etwa 15 km Halbmesser vom Mittelpunkt der Stadt, im Zusammenwirken mit den beteiligten Staats- und Gemeindebehörden, der Landwirtschaftskammer und sonstigen Amtsstellen. 2. Die Beratung und Unterstützung der Siedler und Siedlungsgenossenschaften in allen Fragen des Siedlungswesens, insbesondere bei der Schaffung und Aufschließung geeigneten Baugeländes, unter Berücksichtigung der Verkehrslagen, der Be- und Entwässerung, Beleuchtung, Bodenart, Erwerbskosten usw., Förderung aller Mittel zur Bauverbilligung, Schaffung von Typen für Bauten und Bauteile, Sammlung und Nutzbarmachung von Bauerfahrungen, Prüfung von Neuerscheinungen usw., Unterstützung bei der Erwirkung von Baukostenzuschüssen, Bürgschaften und Baudarlehen, Hilfeleistung bei der Beschaffung von Baustoffen und Bauteilen. Das Siedlungsamt steht unter der Leitung des Verfassers als Vorsitzenden. Es gliedert sich in eine Zentralstelle, in der alle generellen Angelegenheiten und alle künstlerischen Fragen bearbeitet werden. Ferner in 3 Sonderabteilungen, von denen zwei von technischen Abteilungsvorständen und eine von einem juristischen Abteilungsvorstand geleitet werden. Die erste Abteilung bearbeitet die Bebauungspläne, technische Siedlungsfragen, Vorarbeiten bei Grundstücksbeschaffung und -Einteilung, Ent- und Bewässerung, Straßenkosten, Verkehrsfragen und alle mit den Grundstücksfragen zusammenhängenden Vorarbeiten. Diese Stelle erteilt gleichzeitig Auskunft und gibt die erste Beratung in Siedlungsfragen. In der zweiten Abteilung werden Rechts- und Verwaltungsfragen bearbeitet, sowie die Abschlüsse von Verträgen (insbesondere Erbbaurechts-, Rentengutsverträgen und Verträgen mit Wiederverkaufsrecht). Ferner wird von dieser Abteilung Rat erteilt in allen Fragen der Finanzierung, der Bürgschaften und Baudarlehen. Diese Abteilung bearbeitet ferner alle Fragen des An- und Verkaufs von Grundstücken für Siedlungszwecke und alle damit zusammenhängenden Verträge. Durch die dritte Abteilung endlich erfolgt die Prüfung und Beratung der Bauentwürfe, die Bauüberwachung der Gebäude, für die Zuschüsse gewährt werden und die Bearbeitung des entfallenen Rechnungswesens, die Erwirkung von Baukostenzuschüssen, Sammlung und Nutzbarmachung von Bauerfahrungen, die Prüfung von Neuerscheinungen, Hilfeleistung bei der Beschaffung von Baustoffen und Bauteilen. Um ein ständiges Zusammenarbeiten aller einzelnen Abteilungen des Siedlungsamtes zu ermöglichen, beruft der Vorstand des Siedlungsamtes allwöchentlich mindestens einmal die Abteilungsvorstände zu einer Sitzung ein. Zur Mitberatung der Fragen des Siedlungswesens ist außerdem ein Beirat gewählt, dessen Vorsitzender der Leiter des Siedlungsamtes ist und in welchem außer den Abteilungsvorständen des Siedlungsamtes noch vertreten sind: der Vorstand des städtischen Tiefbauamtes, ein Vertreter des Meliorationsbauamtes, Vertreter der benachbarten Gemeinden und Landkreise, der Landwirtschaftskammer, des Landesvereins für Volkswohlfahrt, der Baugenossenschaften und der örtlichen Architektenvereine.

Nicht allein die Wohn- und Geschäftsstraßen der Wohnviertel müssen im voraus planmäßig festgelegt werden, auch die Industrieviertel müssen von langer Hand

im Bebauungsplan vorbereitet und ihre Lage muß vor allem so festgelegt werden, daß die vorherrschende Windrichtung den Rauch der Industrieviertel nicht nach den Wohnvierteln treibt, daß diese Industriegelände in geeigneter verkehrstechnischer Verbindung mit den Verkehrswegen (Eisenbahnen, Wasserstraßen) liegen und daß die Wohnstätten für die Arbeiter und Beamten der Industrie nicht allzuweit entfernt von den Arbeitsstätten sind, damit nach Möglichkeit hohe Unkosten durch Straßenbahn- und Vorortbahnfahrten und Zeitversäumnisse vermieden werden. Wir müssen anstreben, reine Wohnviertel und reine Industrieviertel zu schaffen, beide Arten richtig im Bebauungsplan verteilen und sie in richtige Verkehrsbeziehung zueinander bringen.

Wir haben im vorhergehenden Kapitel gesehen, daß sich in den vergangenen Jahrzehnten hohe Kleinwohnhäuser zwischen die Industrie herangeschoben haben; dadurch wurde der Grund und Boden für die Industrie selbst verteuert. Eine günstige Lage der Industrieviertel aber ermöglicht eine vorteilhaftere und billigere Ansiedlung der Industrie.

Durch die Bauordnung muß das Verbot oder die Zulassung von Industrien, bzw. von gewerblichen Betrieben frühzeitig festgelegt werden. Leider aber sind nicht selten Industrien nach der Bauordnung der Städte in fast allen noch unbebauten Geländen zulässig. Siedelt sich dann plötzlich irgendeine Industrie in einem jungfräulichen Gelände an, so ist damit ein für allemal die Durchführung einer vernünftigen Wohnsiedlung unmöglich gemacht. Und häufig sind es in den städtischen Vorortgebieten gerade die in landschaftlicher Hinsicht am besten für Wohnviertel geeigneten Gelände, in denen durch eine unvernünftige Bauordnung Fabriken zugelassen werden, obgleich für die Ansiedlung von Industrien genügendes und günstiges anderes Gelände zur Verfügung steht. Das Bedauerlichste aber ist, daß diese offensichtlichen Mängel, deren Folgen für den Organismus einer Stadt sich nach Jahrhunderten noch bemerkbar machen werden, häufig weder der Verwaltung der Städte noch der in der Nähe der Städte gelegenen Vororte klar zum Bewußtsein kommen und daß namentlich solche kleinere Gemeinden es versäumen, rechtzeitig einen Sachverständigen zu Rate zu ziehen.

In der Praxis des Stadtbaus wird es nie möglich sein, mit dem System der vorhandenen und eingewurzelten Bauklassen vollständig brechen zu können. Die Arbeit wird sich vielmehr darauf beschränken müssen, daß vorhandene, unzeitgemäße, in gesundheitlicher und künstlerischer Hinsicht gleich verwerfliche Bauklassen entsprechend geändert werden und im übrigen für noch nicht bebautes Gelände nach Möglichkeit eine weiträumigere, geschlossene oder offene Bebauung vorgesehen wird.

In den Hauptgeschäftsstraßen und den Verkehrsstraßen der inneren Teile der Großstädte (in Groß-Berlin z. B. im ganzen Gebiete innerhalb der Ringbahn) hat sich meist eine 5geschossige, zum Teil auch eine 6geschossige Bebauung herausgebildet, und die Wünsche weiter Kreise der Architektenschaft, 6 bzw. 7 Geschosse in solch inneren Stadtteilen zuzulassen, sind keineswegs unbegründet, nicht allein aus wirtschaftlichen, sondern auch aus künstlerischen Gründen, denn ein Großstadtorganismus bedarf zum mindesten an einzelnen hervorragenden Punkten solcher hoher, geschlossener Baumassen.

2. Die technischen Forderungen.

Neben den privatwirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Grundlagen sind die technischen Forderungen bestimmend für den Bebauungsplan. Die Fortschritte auf diesen Gebieten haben sich nicht zuletzt in gesundheitlicher Hinsicht gezeigt, in dem Sinken der Sterblichkeitsziffer in den Städten. Die Be- und Entwässerung einer

Stadt und eines neu zu erschließenden Stadtgebietes bedürfen der sorgfältigsten Bearbeitung. Auch die Verkehrsfragen müssen bei der Planung von langer Hand vorbereitet sein. Sie erstrecken sich auf die Feststellung des Güterverkehrs und in Verbindung damit der Anlage von Industriegeländen und auf die Gestaltung des Personenverkehrs. Jeder Fehler in Verkehrsanlagen wird sich später nur mit großen Kosten wieder beseitigen lassen. Schon die antiken Städte zeigten eine klare Unterscheidung zwischen Haupt- und Nebenstraßen, zwischen Straßen, Gassen und Gäßchen. Die erdrückende Zahl unserer heutigen Großstädte aber scheint eine solche Scheidung vergessen zu haben. Die Verkehrsstraßen einer Stadt müssen heute erheblich breiter sein als in früheren Zeiten und sie müssen möglichst schlank durchlaufen, um den vielgestaltigen Anforderungen des heutigen Verkehrs und der heutigen Verkehrstechnik gerecht werden zu können, sie müssen den Rahmen bilden für das vielgestaltige städtische und großstädtische Leben, das sich in ihnen entwickeln wird. Aber im strengen Gegensatz zu diesen Verkehrsstraßen müssen die Wohnstraßen in mäßigen Breiten und nicht zu lang angelegt werden, um den Verkehr abzuhalten und dem Großstädter die nötige Ruhe zu bieten. Der Umschwung in den Verhältnissen in der heutigen Stadt gegenüber der historischen Stadt ist ein so durchgreifender, daß er einer vollkommenen Umwälzung gleichkommt. In Parenthese sei folgender Vergleich von Dr. Werner Hegemann zitiert: „Auf Schinkels Zeichnung vom Potsdamer Platz sah man fünf einsame Knaben beim Ballspiel, im Jahre 1908 aber, also etwa 100 Jahre später verkehrten auf dem Potsdamer Platz 29 Straßenbahnlinien mit stündlich 264 Zügen nach beiden Verkehrsrichtungen, die Einsatzlinien nicht gerechnet.“ Er hätte hinzufügen können: Nicht gerechnet die bedeutende Entlastung, die der Straßen- und Platzverkehr durch die darunter befindliche Untergrundbahn erfährt und nicht gerechnet den gewaltigen Fußgänger-, Wagen- und Autoverkehr, der sich auf dem Platze heute entwickelt.

Der Güterverkehr vollzieht sich vorwiegend auf Eisenbahnen und Wasserstraßen. Er steht in seiner Bedeutung für den Stadtbau noch über dem Personenverkehr.

Die Anlagen für den Güterverkehr nehmen an äußerem Umfang einen beträchtlichen Raum im Stadtplan ein. Auch diese Anlagen sind bei der Planung einer Stadt auf das sorgfältigste zu berücksichtigen, denn diese Verkehrsanlagen müssen in guter Verbindung, insbesondere mit den Geschäfts- und Industrievierteln liegen. Die nach dem Güterbahnhof zu befördernden Güter und die für sie in Frage kommenden Transportmittel spielen heute eine so große Rolle, daß eine verfehlte Straßenanlage in kurzer Zeit zu unhaltbaren Verhältnissen führen kann. Die einzelnen Elemente des Güterverkehrs: die Verschiebe-, Ortsgüter-, Bedienungs- und Hafenbahnhöfe ergeben ganz bestimmte Gelenkpunkte im Gerippe des Verkehrsplanes einer Stadt. Die industrielle Entwicklung hängt daher in hohem Maße von der Leistungsfähigkeit der Güterverkehrsverhältnisse ab und letztere sind naturgemäß bei der Ansiedlung und Entwicklung einer Industrie von großer Bedeutung. Nicht zuletzt sind es diese verkehrstechnischen Einrichtungen, die in den letzten Jahrzehnten zu der Entwicklung einzelner deutscher Städte beigetragen haben. Aber auch abgesehen von der Industrie spielen die Güterverkehrsanlagen für die Versorgung der Bevölkerung mit den Gegenständen des täglichen Bedarfs die allergrößte Rolle. Für eine Großstadt ist daher eine Dezentralisierung der Güterverkehrsanlagen durch verschiedene Güterbahnhöfe und Hafenanlagen dringend geboten.

Von größtem Einfluß auf die Siedlungspolitik einer Stadt sind die Verhältnisse des Personenverkehrs. Die Frequenz des Personenverkehrs wird durch folgende Reihenfolge ausgedrückt: Personenfernverkehr, Personennahverkehr, Vorort-

Stadt- und Schnellbahnverkehr, Klein- und Straßenbahnverkehr und Straßenverkehr. Für die Personenbeförderung und für den Postverkehr wird künftig auch der Flugverkehr eine Rolle spielen. Die Erschließung eines an der Peripherie einer Stadt gelegenen Geländes hängt in hohem Grade ab von der Frage der Schaffung einer geeigneten Verkehrsverbindung. Ein Bebauungsplan ohne weitgehendste Rücksichtnahme auf die verkehrstechnischen Verhältnisse ist von vornherein unbrauchbar, seine Durchführung würde zu den allergrößten Schwierigkeiten führen.

Was den Stadtverkehr anbelangt, so müssen wir unterscheiden einmal den Wohn- oder Berufsverkehr und sodann den Verkehr (namentlich an Sonntagen) für die Ausflügler, und weiterhin den Verkehr zu den für Spiel- und Sportplätze verwerteten Freiflächen. Für die Belastung der Verkehrsmittel ist der Berufsverkehr der einschneidendste. Den höchsten Punkt erreicht die Kurve in der Mittagszeit zwischen 12 und 1 Uhr. Die Verkehrsmittel, die vorwiegend den Ausflüglern und dem Sportverkehr dienen, erreichen ihre höchste Belastung an den Sonntagen.

Wir haben bereits gesehen, daß die Entwicklung der Stadtform in radialer Richtung erfolgt. Hieraus geht hervor, daß die Hauptverkehrsstraßen einer Stadt in radialer Richtung ausgebildet werden müssen. Die Entwicklung der Großstädte unseres Kontinents zeigt, daß die Anlage von Ringlinien, insbesondere für die Vorortbahnen wenig dem Bedürfnis entspricht. Die Tangential- oder Ringstraßen haben ebenso wie die Vorortringbahnen nur dann einen Zweck, wenn die an der Peripherie der Stadt liegenden Quartiere und Vororte bzw. deren Mittelpunkte durch diese Verkehrslinien miteinander verbunden werden. Die Radialstraßen und Ringstraßen bilden sich in der Hauptsache im Zuge von Landstraßen aus, die von der ehemaligen Mutterstadt nach den ländlichen Vororten in deren Nähe führen, bzw. zwischen den einzelnen Vororten verlaufen. Fast in allen Städten hat dies jedoch den Übelstand mit sich gebracht, daß diese fast ausnahmslos durch die Mitte der einstigen Dorfanlagen führenden Straßenzüge (die sich später zu großstädtischen Wohn- oder Industriequartieren entwickelt haben) sehr bald im Mittelpunkte dieser Vororte Verkehrsschwierigkeiten ergaben, deren Beseitigung ein Verschwinden der alten, stimmungsvollen Dorfbilder zur Folge hatte. Dies hätte jedoch leicht dadurch vermieden werden können, daß die Verkehrsstraßen kurz vor dem Innern des ehemaligen Dorfkernes so geführt worden wären, daß sie daran vorbeilaufen, das ehemalige Dorfinnere also umgehen. In Groß-Berlin z. B., wo die Vororte überall noch die Spuren der alten märkischen Dorfaue zeigen, hätten diese reizvollen, alten Dorfbilder ohne Mühe noch lange Zeit erhalten bleiben können, wenn eine derartige Umgehung, insbesondere durch die Radialstraßen erfolgt wäre.

Für die Radialverkehrsstraßen in Stadterweiterungsgebieten kann man eine durchschnittliche Entfernung von 800 m annehmen. In Stadtgebieten, für welche eine hohe, dichte, geschlossene Bebauung vorgesehen ist, wird sich dieses Maß auf 600 m vermindern, während bei weiträumiger Besiedlung vorwiegend mit Einfamilienhäusern die Entfernung wesentlich größer gestaltet werden kann. Für die Verkehrsstraßen in peripherer Richtung wird das Verkehrsbedürfnis ganz erheblich geringer sein. Die Entfernung dieser tangential verlaufenden Straßen wird in den Stadterweiterungsgebieten 2—3 km betragen können.

Eine grundlegende Arbeit für den Stadtplaner wird es sein, auf das sorgfältigste den in Zukunft zu erwartenden Verlauf der Verkehrsrichtungen im einzelnen zu ermitteln und dementsprechend im Bebauungsplan festzulegen. Maßgebend muß dabei der Grundsatz sein, mit dem geringsten Aufwand an Kosten eine größtmögliche Zahl von Menschen befördern zu können.

Eine wichtige Rolle werden dabei die Vorortseisenbahnen spielen. Die größten Schwierigkeiten für die Anlage dieser Vorortbahnen werden sich bei deren Ausgangspunkt, den Bahnhöfen, ergeben. Niemand konnte bei der Anlage unserer Bahnhöfe vor Jahrzehnten die ungeheuere Entwicklung des Eisenbahnverkehrs vorhersehen. Es ist daher verzeihlich, wenn fast allerorts die Eisenbahnverwaltungen damals den Fehler begangen haben, daß sie zu wenig Rücksicht auf die Erweiterungsmöglichkeit genommen und insbesondere zu wenig Gelände dafür vorgesehen haben. Dabei ist noch besonders zu bedenken, daß sich bei fast allen Bahnhöfen, sowie auch den Eisenbahnen selbst im Organismus einer Stadt an und für sich Verkehrsschwierigkeiten im Innern der Stadt bilden insofern, als namentlich durch die Eisenbahndämme Hindernisse für den Wagen- und Fußgängerverkehr eintreten, die nur durch Unterführungen und Brücken, je nach der Konstruktionshöhe der Bahnhöfe und Eisenbahndämme behoben werden können. Was die Anlage der Bahnhöfe anbelangt, so wäre eine radiale Lage derselben für den Stadtverkehr am günstigsten; die meisten Bahnhöfe liegen jedoch tangential zum Mittelpunkte der Stadt und wirken dadurch verkehrshindernd.

Die Planung aller Verkehrsanlagen, nicht zuletzt die der Eisenbahnen erfordern eingehende Untersuchungen insbesondere durch Verkehrszählungen. Die zu erwartenden Steigerungen des Verkehrs sind, soweit dies statistisch möglich ist, zu ermitteln, wobei allerdings zu bemerken ist, daß solche Zukunftsberechnungen niemals mit Sicherheit angestellt werden können und daß diese Zahlen bislang durch die Entwicklung fast stets übertroffen worden sind. Fehler in solchen Projekten können später nur unter Aufwand enormer Kosten behoben werden. Als Beispiel, wie schwer es ist, die Entwicklung einer Bahnhofsanlage vorherzusehen, mag darauf hingewiesen werden, daß die Cölner Hauptbahnhofsanlage im Jahre 1894 mit einem Aufwand von 32 Millionen Mark umgebaut wurde, daß sie aber schon 10 Jahre später für den Verkehr nicht mehr ausreichte.

Bevölkerungszahl, Lage und Ausdehnung der Siedlungsfläche bestimmen den bei Erschließung eines Geländes zu erwartenden Verkehr. In den größten Städten wird vor allem der Radial-Vorortverkehr am besten durch die Schnellbahnen befriedigt. Diese Schnellbahnen müssen in den bebauten Stadtteilen als Hoch- oder Untergrundbahnen ausgeführt werden; die Kosten für Untergrundbahnen belaufen sich auf 3—5 Millionen Mark pro km, können daher nur bei ganz außerordentlich starkem Verkehr wirtschaftlich gestaltet werden. Führt die Schnellbahn durch neu zu erschließende Siedlungsgelände, so kann sie als Einschnittbahn im Zuge der Radialstraßen angelegt werden, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß alsdann von der Straßenbreite 20 m allein auf die Bahn entfallen, so daß eine Radialstraße in diesem Falle die Breite von ca. 50 m erreichen wird. Etwas billiger gestaltet sich die Durchführung der Einschnittbahnen durch das Innere von Baublöcken. Solche Bahnen können nur für ganz große Städte in Frage kommen. Da aber der Bebauungsplan einer Großstadt auch Rücksicht nehmen muß auf eine Entwicklung, die in fernerer Zukunft vorzusehen ist, so müssen die Großstädte bei der Festlegung ihrer Verkehrsstraßen immerhin die Möglichkeit des späteren Einbaues einer Schnellbahn ins Auge fassen. Es ist klar, daß den Vorteil solcher Schnellbahnen in erster Linie die Grundstücksbesitzer haben werden. Es ist daher das Streben durchaus berechtigt, daß die Grundstücksbesitzer in irgendwelcher Form zu den Herstellungskosten herangezogen werden.

Für die Gestaltung der Verkehrsstraßen in Stadterweiterungsgebieten sind in erster Linie die Forderungen der Straßenbahntechnik, in ganz großen Städten auch der Schnellbahnen maßgebend. Für die Straßenbahntechnik erfordert der rationelle Betrieb,

die eben erwähnte ungefähre Entfernung zwischen einzelnen Verkehrsstraßen. Zwei parallel verlaufende Straßenbahnen in kurzer Entfernung sind stets unwirtschaftlich. Es ist vorteilhafter, dafür eine Bahn anzulegen und statt eines 10-Minuten-Betriebes einen 5-Minuten-Betrieb einzurichten. Nähern sich die Radialbahnen bis auf 5—600 m, so empfiehlt es sich, sie von diesem Punkte ab nach dem Stadttinnern zu in einer Linie zu vereinigen. Radialverlaufende Straßenbahnen und Ringbahnen sind streng voneinander zu trennen. Jede Verbindung beider Systeme hat sich in der Verkehrstechnik als unvorteilhaft herausgestellt. Von großer Bedeutung ist für die Straßenbahntechnik überhaupt die Geschwindigkeit. In den Altstädten wird diese Geschwindigkeit

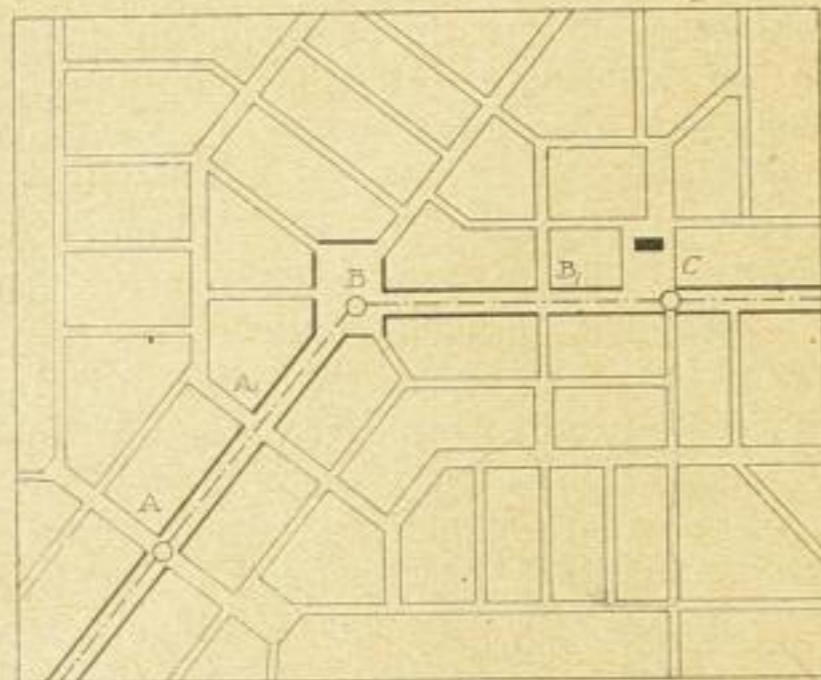


Abb. 66. Unrichtige Lösung von Nebenstraßenmündungen in eine Verkehrsstraße, in der sich eine Straßenbahn befindet.

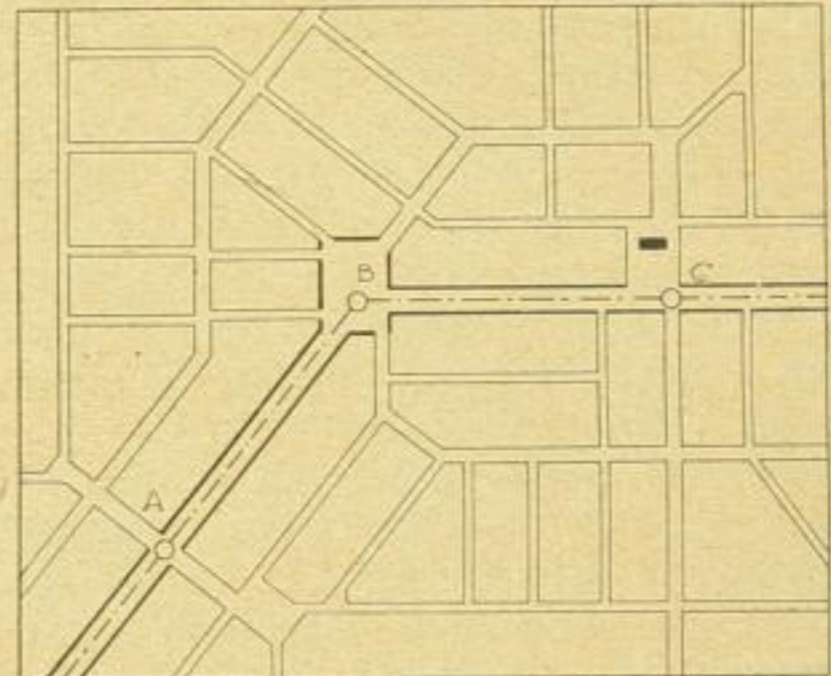


Abb. 67. Richtige Lösung der Nebenstraßenmündungen in eine Verkehrsstraße, in der sich eine Straßenbahn befindet.

keit bisweilen bis auf 6 km in der Stunde herabgehen, während in den Außenbezirken bei rationell gestalteten Straßenquerschnitten die Geschwindigkeit der Straßenbahn sich auf 30 km erhöht. Dies wird insbesondere dann möglich sein, wenn der Straßenbahn ein besonderer Bahnkörper zugewiesen wird.

Der Einfluß der Straßenbahn auf die Formgestaltung der Stadt macht sich aber nicht allein geltend in der Linienführung der Verkehrsstraßen und der Bemessung der Straßenbreiten derselben, auch bei der Projektierung der Einmündungen von Nebenstraßen in die Verkehrsstraßen sind besondere Gesichtspunkte zu beachten. Die Zahl der Haltestellen spielt für die Geschwindigkeit und Wirtschaftlichkeit der Straßenbahn eine besondere Rolle. Die normale Haltestellenentfernung beträgt 350 m. In Abb. 66 befinden sich Haltestellen an den Punkten A, B und C. Zeigt der Bebauungsplan dazwischen in den Punkten A₁ und B₁ Straßenmündungen, die an diesen Punkten zusammenlaufen, so werden die Anlieger dieser Straßen bald die Forderung stellen, daß bei den Punkten A₁ und B₁ weitere Haltestellen eingeschaltet werden. Erfahrungsgemäß kann sich die Verwaltung einer Straßenbahn solchen, sich ständig wiederholenden Forderungen auf die Dauer nicht widersetzen, sie wird unter Umständen zur Einführung weiterer Haltestellen gezwungen sein. Dadurch würde aber die Geschwindigkeit der Bahn unnütz vermindert und der Betrieb verteuert werden. Eine Lösung der Straßenmündungen nach Abb. 67 wird jedoch solchen Schwierigkeiten von vornherein begegnen.

Die große Bedeutung der Verkehrsanlagen führt zu dem Bestreben der Städte,

die Verkehrsmittel in ihre eigene Hand zu bekommen und es wird in nächster Zukunft mit einer weitgehenden Sozialisierung bzw. Kommunalisierung der Verkehrsanlagen zu rechnen sein.

3. Die sanitären Forderungen.

Von größter nationaler Bedeutung für die Stadtform ist das dritte Ziel, die sanitäre Grundlage. Es ist bereits mehrfach betont, daß es vor allem gilt, gesunde Wohnungen und gesunde Innenhöfe zu schaffen. Über diese elementaren Bedingungen hinaus aber müssen wir die Forderung nach den nötigen Grünflächen für eine Stadt erheben. Das allgemeine Verständnis für die große Bedeutung der Grünanlagen für die Großstadt unserer Zeit hat glücklicherweise im Laufe der letzten Jahre außerordentlich zugenommen. Alle möglichen Versuche, vom Wettbewerb für Balkonblumenschmuck an bis zur Forderung eines Wald- und Wiesengürtels oder großzügiger radialer Grünverbindungen für die Großstädte wurden unternommen, um dem Großstädter die für seine angegriffenen Nerven so notwendige Fühlung mit der Natur zu verschaffen und die Jugend auf Spiel- und Sportwiesen ihren Körper stählen zu lassen. Wenn wir auch in Deutschland in der Theorie des Stadtbaus die Führerrolle unter den anderen Nationen einnehmen, so können wir uns, was die Schaffung von Grünflächen anbelangt, doch keineswegs messen mit anderen germanischen Nationen, vor allem nicht mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Es ist bezeichnend, daß dasjenige Land, in welchem die Jagd nach dem Golde am stärksten ausgeprägt ist, alljährlich ungeheure Summen auf die Anlage und Unterhaltung von Erholungs- und Sportanlagen in gewaltigen Dimensionen verwendet. So hat z. B. der Parkzweckverband von Groß-Boston in einigen Jahren für eine $1\frac{1}{2}$ Million Bevölkerung 150 Mill. M. für ein zusammenhängendes System von Parks, Wiesen, Seeufern und Wäldern ausgegeben von zusammen 6116 ha mit 119 km verbindenden Parkstraßen. Demgegenüber erscheint es nicht gar so viel, wenn der Zweckverband von Groß-Berlin mit dem Erwerb von 10000 ha Waldflächen am 1. April 1915 50 Mill. M. verausgabt hat, um dadurch endlich einer weiteren Ausdehnung des Verkaufs der nächstgelegenen Wälder der Viermillionenstadt für Baugeländezwecke Einhalt zu gebieten, welchen der preußische Fiskus leider jahrzehntelang betrieben hat.

Die edelste, bislang nicht wieder erreichte Form der Spielorganisation haben die alten Griechen in ihren „Gymnasien“ geschaffen. Die Erziehung des Jünglings zum leistungsfähigen Bürger war nach Ansicht der alten Griechen vorwiegend von der körperlichen Ausbildung im edlen Wettkampf abhängig. Jede kleine griechische Stadt besaß im Altertum ihr Gymnasion, an welchem Jünglinge in allen Arten von Körperübungen ausgebildet wurden. Die körperliche Ausbildung stand auf gleicher Stufe mit der geistigen und erstere, auf dem Gymnasion gepflegt, war gleichzeitig eine Vorschule für die Teilnahme an den olympischen Spielen, die bekanntlich über 1000 Jahre lang die Lebensführung der Griechen in so hervorragender Weise beeinflussten, daß fast die ganze damalige griechische Kulturwelt ihre Zeiteinteilung nach den alle 4 Jahre wiederkehrenden olympischen Spielen berechnete.

Das kriegstüchtige Volk der Römer hat Spielplätze in großem Umfange nicht angelegt. Seine Hauptstadt Rom zeigt wie im Wohnungswesen, so auch in bezug auf Freiflächen dieselben beklagenswerten Mißstände wie die Großstädte unserer Zeit: Auf der einen Seite die Paläste und Gärten der obersten Bevölkerungsschichten, auf der anderen Seite elende Wohnquartiere ohne Freiflächen für die breiten Massen. Weder das Mittelalter noch die Zeit der Renaissance haben Grünflächen für die körperliche Ausbildung der Jugend geschaffen, auch in der Zeit des Absolutismus, als durch

die fürstlichen Schloßgärten in gewaltigen Schöpfungen des Barock zum erstmal große Grünflächen dem Stadtorganismus angegliedert wurden, suchen wir vergebens nach Bestrebungen zur Schaffung von Plätzen für die Körperkultur des Volkes. Es mußte erst im 19. Jahrhundert die planlose Massenansammlung der Menschen in den Großstädten mit ihren bedenklichen Folgen für die Gesundheit ihrer Bewohner in Erscheinung treten, bis endlich in unserer Zeit die überragende Bedeutung der grünen Freiflächen und vor allem der Spiel- und Sportplätze zu vollem Bewußtsein zu kommen begann. Von England ausgehend, hat die Bewegung in den Vereinigten Staaten von Nordamerika bis jetzt ihre größte Förderung erfahren, während in Deutschland leider die hauptsächlich dazu berufenen Stadtverwaltungen erst ganz bescheiden und auch nur vereinzelt eine gesunde Freiflächen- und Spielplatzpolitik beginnen. Wir dürfen uns aber der Hoffnung hingeben, daß der Weltkrieg die Bedeutung der Körpererziehung der Jugend energischer als alle Freiflächenpropaganda dem deutschen Volke vor Augen geführt hat und daß zur Gesundung des Volkes, vor allem die Städte zur planmäßigen Schaffung von Spiel- und Sportplätzen großen Umfangs schreiten werden. War schon vor dem Kriege die Schaffung von ausreichenden Anlagen für die Leibesübungen ein ernstes und dringendes Problem geworden, so wird diese Forderung heute nach den ungeheuren Kräfteverlusten des Krieges zur Lebensfrage der Nation. In der geistig-sittlichen und in der körperlichen Ertüchtigung unserer heranwachsenden Jugend, die unter den Folgen einer fast fünfjährigen Aushungerungspolitik unserer Feinde aufs schwerste gelitten hat, liegt der einzige Weg zur Erneuerung unserer Volkskraft.

Ein städtischer Bebauungsplan hat vier verschiedene Arten von Freiflächen zu unterscheiden, die planmäßig und als dauernde organische Bestandteile demselben anzufügen sind: 1. Erholungsparkanlagen, 2. Spiel- und Sportplätze, 3. Stadtwälder, 4. Promenadenstraßen, die als Grünstreifen die Parkanlagen, Spiel- und Sportflächen und Stadtwälder unter sich und mit den einzelnen Wohn- und Arbeitsquartieren der Stadt verbinden. Es ist nicht immer möglich und erforderlich, daß diese verschiedenen Freiflächenarten streng voneinander getrennt jede für sich angelegt wird. Notwendig ist nur, daß die einzelnen Arten jeweils den an sie zu stellenden Anforderungen entsprechen und ihre Nähe nicht die Zweckbestimmung einer anderen, unmittelbar benachbarten Freifläche stört.

Erholungsparkanlagen, Spiel- und Sportplätze müssen im Innern von Wohnquartieren, abseits von den lärmenden, Staub und Rauch entwickelnden Verkehrsanlagen und Industriequartieren angelegt werden (Abb. 70).

1. Die Spiel- und Sportplätze können in zwei Gruppen geschieden werden:

a) Sand- und Kiesplätze, für die kleinen Kinder. Für die 2—6jährigen sind in erster Linie Sandspielplätze anzulegen mit den erforderlichen Sitzplätzen für die Begleitpersonen der Kinder. Auch für die 6—10jährigen Kinder sind, und zwar für das tägliche freie Spiel zum Teil Sandspielplätze vorzusehen. Ferner für diese Gruppe und einen anderen Teil der 2—6jährigen Planschbecken, Schaukeln, Rutschbahnen, Wippen, Turnplätze und andere Plätze für volkstümliche Spiele. Diese Plätze nehmen im Vergleich zur nächsten Gruppe, den Rasenspielplätzen, nur einen bescheidenen Umfang ein.

Die Sand- und Kiesplätze sollen in der Regel nicht mehr als 1 km von den Wohnungen entfernt sein (sog. Kinderwagenentfernung).

b) Rasenplätze als Spiel- und Sportplätze. Für die schulpflichtigen Kinder bis zu 14 Jahren, für die über 14 Jahre alten Schüler höherer Lehranstalten und für die Erwerbstätigen von 14—17 Jahren sind Spielplätze als Rasenplätze sowohl für

die pflichtmäßigen Schulsportspiele, als auch für das tägliche Spiel erforderlich. Rasenplätze für die Sportvereine kommen vorwiegend für die Altersklassen über 17 Jahre in Betracht. Die Rasenplätze dürfen, um dauernd gut gepflegt werden zu können, nur jeden zweiten Tag für das Spiel freigegeben werden, die Flächenausdehnung dieser Plätze ist daher entsprechend zu bemessen. Eine stärkere Ausnutzung ist jedoch auf der anderen Seite dadurch möglich, daß stundenplanmäßig ein und derselbe Spielplatz von verschiedenen Altersklassen benutzt wird. Z. B. können die Rasenplätze für die schulpflichtige Jugend von dieser in den Nachmittagsstunden von 2 $\frac{1}{2}$ —6 $\frac{1}{2}$ Uhr in Anspruch genommen werden. Letztere Gruppe könnte dieselben Plätze außerdem am Sonntag für das freie Spiel benutzen. Die Sportplätze der über 17jährigen können, da auf ihnen nur in den Abendstunden von 6 $\frac{1}{2}$ —8 $\frac{1}{2}$ Uhr gespielt wird, täglich in Benutzung gegeben werden.

Die Rasensportplätze sollen nicht mehr als 2 km, die Rasensportplätze nicht mehr als 3 km von den Wohnungen entfernt sein. Hieraus ergibt sich bei ausgedehnten Stadtgebieten die Notwendigkeit einer Dezentralisation der Spielplätze, etwa derart, daß für die inneren Stadtteile ein oder mehrere Spielplätze in nicht zu großer Entfernung von der inneren Stadt angelegt werden, während für die Vorortgebiete besondere Spielplätze vorzusehen sind. Den Rasen-, Spiel- und Sportplätzen ist tunlichst rechteckige Form zu geben, um tote Ecken zu vermeiden. Für die Länge und Breite der Spielplätze sind die Maße für Fußball (75/110 m) und für Schlagball (30/75 m) grundlegend¹⁾. Es empfiehlt sich, die Spielplätze $\frac{1}{2}$ m tiefer als die Wege zu legen. Dringend wird empfohlen, die Rasenplätze da, wo es möglich ist, in unmittelbarer Verbindung mit Schulen anzulegen, so daß die nach den Vorschriften für Schulneubauten erforderlichen Schulhofflächen einen Teil dieser Rasenplätze bilden. Damit wird einmal eine zweckmäßige Verbindung von Schule und Spielorganisation geschaffen und der weite Weg von der Schule zum Spielplatz vermieden, zum anderen ergibt sich für den Städtebauer eine mit einfachsten Mitteln zu erreichende monumentale Wirkung im Innern der Wohnquartiere, die die Bedeutung von Schule und Jugendspiel zum äußeren künstlerischen Ausdruck bringt (vgl. Abb. 117 u. 118).

Für die eigentlichen Wettkämpfe ist es erwünscht, an besonderer Stelle ein, wenn auch bescheidenes Stadion anzulegen. Die Lage dieses letzteren soll so gewählt werden, daß es mit Rücksicht auf den zu erwartenden Massenverkehr leicht und schnell zu erreichen ist. Die Längsachse des Stadions muß im Hinblick darauf, daß die Wettkämpfe nachmittags stattfinden, von West nach Ost orientiert sein, damit die Zuschauer möglichst wenig unter Hitze zu leiden haben. Seiner Bedeutung entsprechend muß das Stadion, für welches am besten die antike, oblonge Grundform mit abschließenden Halbkreisen gewählt wird, im Bebauungsplan markant in Erscheinung treten.

Für die Einheitsmaße der bebauungsplanmäßig festzusetzenden Spielplätze habe ich 3,45 qm pro Kopf der Gesamtbevölkerung einer Stadt auf Grund eingehender Berechnungen und Untersuchungen ermittelt²⁾. Dr.-Ing. Martin Wagner kommt auf Grund ähnlicher Untersuchungen auf 4,5 qm pro Kopf. Unter Zugrundelegung dieser

¹⁾ Für Erwachsene 30/100 m.

²⁾ Vgl. die Abhandlung des Verfassers im Kriegsjahrbuch 1917 für Volks- und Jugendspiele in Deutschland über „Grundsätze für die Berechnung der erforderlichen Freiflächen für städtische Bebauungspläne“, Verlag B. G. Teubner in Leipzig, sowie die Schrift von Dr.-Ing. Martin Wagner über „Städtische Freiflächenpolitik“, Carl Heymanns Verlag Berlin.

beiden Untersuchungen hat der gemeinsame Spielplatzausschuß des „Reichsverbandes für Leibesübungen“ und des „Zentralausschusses für Volks- und Jugendspiele in Deutschland“ das Maß der Spielplatzflächen pro Kopf der Bevölkerung auf 3 qm festgesetzt und diese Zahl in den Entwurf für ein Spielplatzgesetz aufgenommen.

Als Einheitsmaß pro Kopf der Bevölkerung für Sandspielplätze habe ich 0,08 qm, für die zugehörigen Bankplätze 0,12 qm ermittelt.

Die folgende Tabelle zeigt die hiernach festzusetzenden Gesamtspielplatzflächen für eine Einwohnerzahl der Städte von 10000 bis 2000000 Menschen.

Tabelle für den Spielplatzbedarf der Städte:

Einwohnerzahl	Sandspielplätze ha	Bankplätze ha	Rasenplätze für 6—30jährige ha
10 000	0,08	0,12	3
20 000	0,16	0,24	6
30 000	0,24	0,36	9
40 000	0,32	0,48	12
50 000	0,4	0,6	15
100 000	0,8	1,2	30
200 000	1,6	2,4	60
300 000	2,4	3,6	90
400 000	3,2	4,8	120
500 000	4	6	150
750 000	6	9	225
1 000 000	8	12	300
2 000 000	16	24	600
Auf den Kopf der Gesamtbevölkerung	0,08 qm	0,12 qm	3 qm

Nach diesen Grundsätzen werden zunächst die Stadtverwaltungen für ihre derzeitige Einwohnerzahl den Bedarf an Spielplätzen zu ermitteln und in ihren Bebauungsplänen entsprechende Freiflächen festzusetzen haben. Am dringendsten erscheint die Schaffung von Spielflächen für die 6—17jährigen, da für die über 17 Jahre alten unter Umständen Sportvereine eintreten können. Da jedoch die Spielplätze für solche Vereine meist auf gepachtetem Grund und Boden angelegt werden, so müssen sie bei fortschreitender Stadterweiterung in der Regel weiter nach der Peripherie der Stadt verlegt werden. Dadurch entstehen naturgemäß auf die Dauer unnötige Herstellungskosten, die dann erspart werden können, wenn die Städte bebauungsplanmäßig Spielplätze festsetzen, die damit an dieser Stelle dauernd als Freiflächen organisch dem Stadtkörper eingefügt werden. Die erheblichen Kostenaufwendungen der Städte können dadurch vermindert werden, daß in diesem Falle die Sportvereine eine mäßige Gebühr entrichten. Städte, die finanziell und räumlich beschränkt sind, müßten auf Rasenspielflächen verzichten und dafür Spielplätze mit gut bearbeiteten Tennenboden anlegen, die jeden Tag benutzt werden können, während die Rasenplätze nur jeden zweiten Tag freigegeben werden dürfen. Dadurch würde der gesamte Spielplatzbedarf um ca. $\frac{1}{4}$ eingeschränkt werden.

Für die künftige Bevölkerungszunahme sind alsdann Spielplätze den Stadterweiterungsplänen derart organisch einzufügen, daß sie jeweils dem Spielbedarf der Bevölkerung dieser neuen Siedlungsflächen entsprechen, d. h. einschließlich der Schulhöfe für je 1000 Menschen 0,3 ha.

In den großstädtischen Außenbezirken entfallen bei Siedlungen nach neuzeitlichen Grundsätzen (Vermeidung von Seitenflügeln und Hintergebäuden, $3\frac{1}{2}$ bis höchstens

4 geschossige Bauweise an den Verkehrsstraßen und $1\frac{1}{2}$ bis 3 Geschosse an den Wohnstraßen mit $\frac{2}{10}$ bis $\frac{5}{10}$ zulässiger Bebauung der Grundstücke) durchschnittlich 200 Bewohner auf 1 ha, also auf 1000 Bewohner durchschnittlich 5 ha, d. h. der erforderliche Spielplatzbedarf für 1000 Bewohner = 0,3 ha, beträgt rd. 7% der gesamten Siedlungsfläche. Bei sachgemäßer Differenzierung von Wohn- und Verkehrsstraßen entfallen bei einem großstädtischen Erweiterungsplan ca. 21% auf Straßen und gepflasterte Plätze. Es kann von den Grundstücksbesitzern in Preußen bei einer Baugeländeumlegung verlangt werden, daß sie 35% des Geländes an die Gemeinde für Straßen, Plätze und Freiflächen unentgeltlich abtreten, es ist daher leicht möglich, in den Stadterweiterungsplänen durchschnittlich 65% Bauland, 21% Straßen, 7% Spielwiesen, $\frac{1}{4}$ % Kleinkinderspielplätze, $5\frac{1}{2}$ % Erholungsparkanlagen und $1\frac{1}{4}$ % Promenadenstraßen zu schaffen, ohne daß die Gemeinden besondere Grunderwerbskosten aufwenden müssen.

Es sei noch erwähnt, daß das neue preußische Wohnungsgesetz eine Abänderung der §§ 1 und 3 des preußischen Fluchtliniengesetzes vom 2. Juli 1875 vorsieht, wodurch ausdrücklich betont wird, daß die Fluchtlinienfestsetzung für Straßen und Plätze sich auch auf Spielplätze bezieht und wonach im Interesse des Wohnungsbedürfnisses darauf Bedacht zu nehmen ist, daß solche Plätze in ausgiebiger Zahl und Größe vorhanden sind. Damit ist für die Schaffung der Spielplätze in Preußen eine gesetzliche Grundlage geschaffen, die künftig von größtem Einfluß auf die Aufstellung von Bebauungsplänen werden wird.

2. Erholungsparkanlagen. Für die Berechnung der für eine Stadt notwendigen Erholungsparkflächen ist ein einheitlicher Maßstab weniger leicht festzulegen als für die Spielplätze. Das Bedürfnis nach Parkanlagen hängt zum Teil ab von dem Grade der Weiträumigkeit der Bebauung einer Stadt, von dem Umfange der Gärten, die namentlich auch den unteren Schichten der Bevölkerung zur Verfügung stehen, von der natürlichen Lage der Stadt usw. Trotzdem muß versucht werden, ein Einheitsmaß für die Schaffung von Erholungsparkanlagen in Verbindung mit der Bearbeitung der Bebauungspläne einer Stadt zu gewinnen.

Für den Umfang der für eine Stadt erforderlichen Parkflächen ist der Besuch am Sonntag ausschlaggebend. Zwar wird eine Stadt auch bei den denkbar günstigsten Verhältnissen mit einer Überlastung der Parkanlagen an schönen Sommersonntagen rechnen müssen, es muß jedoch immerhin ein Mindestmaß an Parkflächen vorhanden sein, um wenigstens eine allzugroße Überlastung zu verhindern. Für dieses Mindestmaß habe ich 3,75 qm pro Kopf der Bevölkerung ermittelt¹⁾.

Die Parkanlagen sind im Innern von Wohnquartieren, entfernt von den Verkehrsstraßen anzulegen und unter sich mit Grünstreifen zu verbinden.

3. Stadtwälder. Für die Stadtwälder ist es noch schwerer, einen einheitlichen Maßstab anzulegen. Städte, die nicht in der glücklichen Lage sind, Wälder in nächster Umgebung zu besitzen, können durch Aufforstung Wälder eigentlich nur auf minderwertigem Gelände schaffen. Als Mindestmaß für die erforderliche Fläche an Stadtwäldern habe ich pro Kopf der Bevölkerung 11,25 qm ermittelt¹⁾.

4. Promenadenstraßen als Verbindung zwischen den Wohnvierteln, den Arbeitsstätten und den Freiflächen. Die Freiflächen erhalten erst dann ihre volle Wirkung, wenn sie einerseits unter sich, andererseits mit den einzelnen Wohnvierteln und Industriequartieren durch Grünstreifen verbunden werden, die am besten mit vierfachen Baumreihen so angelegt werden, daß je zwei Baum-

¹⁾ Siehe Anmerkung 2 auf S. 77.

reihen Promenadenwege bilden (Abb. 70, 71 und 87), zwischen denen ein Rasenstreifen, Sitzplätze, Kleinkinderspielplätze usw. liegen. Als Mindestmaß für den Bedarf an Promenadenstraßen habe ich 0,07 lfd. m pro Kopf der Bevölkerung ermittelt¹⁾.

Tabelle für den Bedarf der Städte an Erholungsparkanlagen, Wäldern und Verbindungsgrünstreifen.

Einwohnerzahl	Parkanlagen ha	Wälder ha	Verbindungsgrünstreifen lfd. km
10 000	3,7	11,25	0,7
20 000	7,4	22,5	1,4
30 000	11,1	33,75	2,1
40 000	14,8	44	2,8
50 000	18,50	56,25	3,5
100 000	38,00	112,5	7,0
200 000	74,00	225,0	14,0
300 000	110,00	337,5	21,0
400 000	148,00	450,0	28,0
500 000	185,00	562,5	35,0
750 000	277,50	843,75	52,5
1 000 000	370,00	1125,00	70,0
2 000 000	740,00	2250,00	140,0
Auf den Kopf der Gesamtbevölkerung	3,70 qm	11,25 qm	0,07 lfd. m

Die Freiflächenpolitik hat sich aber nicht nur zu erstrecken auf das Gebiet der Erholungs- und Spielparkanlagen, der Stadtwälder und der Verbindungsgrünstreifen, sondern ebenso sehr auf die Forderung der Schaffung von Haus- und Laubengärten für die Einwohner der Stadt. Der Wert eines Gartens liegt sowohl in seinem wirtschaftlichen Vorteil, als auch in dem gesundheitlichen Moment. Den wirtschaftlichen Wert eines Gemüse- und Obstgartens hat jeder Selbstversorger im Gemüsebau während dieses Krieges zur Genüge erfahren können. Wenn es auch in Friedenszeiten für den kleinen Mann möglich gewesen ist, sich billig seinen täglichen Gemüsebedarf auf dem Markte einzukaufen, so hat doch eine vorausschauende Siedlungspolitik auch Rücksicht zu nehmen auf die Zeiten außergewöhnlicher Wirtschaftsverhältnisse. Bei einer Blockade, wie sie Deutschland in den letzten 5 Jahren über sich ergehen lassen mußte, kommt es auf jeden Quadratmeter bebauten Landes an. Stehen dem Stadtbewohner in einer solchen Zeit der Lebensmittelnot Gemüsegärten zur Verfügung, so ist die Ernährung einer Stadt von vornherein erleichtert. Es wird natürlich nicht möglich sein, in jeder Stadt einer jeden Familie ein solch großes Stück Gartenland zu geben, daß der jährliche Gemüsebedarf der Familien einschließlich der Kartoffeln dadurch gedeckt werden kann, vielmehr muß der Grundsatz maßgebend sein, diesem Ziele soweit als möglich nahe zu kommen. Ich kenne einen Gemüsegarten von ca. 650 qm Fläche, der während der ganzen Kriegszeit eine Familie von 5 Köpfen den gesamten Gemüsebedarf einschließlich der Kartoffeln geliefert hat. Allerdings handelt es sich dabei um einen ausgezeichneten, schweren Boden. Das Land ist gut gedüngt und rigolt und die Fläche auf das äußerste ausgenutzt.

Bei der vorgeschrittenen, engräumigen Bebauung, die fast in jeder Stadt, namentlich der Großstadt vorliegt, wird es für die derzeitige Bevölkerung in der Hauptsache darauf ankommen, Gemüsegärten in Gestalt von Laubengärten zur Verfügung zu stellen.

¹⁾ Siehe Anmerkung 2 auf S. 77.

In den neuen Siedlungsgeländen muß auch bei Hochbauweise angestrebt werden, im Innern der weiträumigen Blöcke jeder Familie ein wenn auch kleines Stückchen Gartenland zur Verfügung zu stellen, wo dieselbe wenigstens das notwendigste Gemüse, das auch bei verhältnismäßig wenig Sonne gedeiht, anpflanzen kann. Darüber hinaus aber muß die Möglichkeit geboten sein, in möglichster Nähe jeder Familie einen Laubengarten zur Verfügung zu stellen. Der Idealzustand ist und bleibt der, daß jede Familie beim Eigenhause einen Garten hat. So wichtig auch die Durchführung der Bestrebungen zur Schaffung von Laubengärten für die Bevölkerung einer Stadt sein mag, so wird der Laubengarten doch niemals einen direkt am Wohnhause gelegenen Garten voll ersetzen können. Diese Erwägung hat zu der Gründung der Gartenstädte geführt, die ohne Zweifel den Idealzustand einer heutigen Siedlungsweise darstellen. Während die Gartenstädte ursprünglich als Neugründungen gedacht waren, hat dieser Grundsatz im Laufe der Zeit eine Umwandlung dahin erfahren, daß es sich heute in der Hauptsache um Gartenvorstädte in unmittelbarer Nähe von großen Städten handelt.

Ausgedehnte Hausgärten entstehen schließlich bei den sogenannten Rentenguts-siedlungen. Die preußischen Rentengutsgesetze von 1890 und 1891, die ursprünglich nur für ländliche Siedlungen bestimmt waren, sowie das Gesetz zur Förderung der Ansiedlung vom 8. Mai 1916 können auch für Rentengutssiedlungen im Bereiche der Städte Anwendung finden. Der Kaufpreis wird in einer 4%igen Kaufrente ausgedrückt. Die Rentenbanken gewähren einen Kredit in Form von Rentenbriefen in Höhe von $\frac{3}{4}$ des Grundstücks- und Gebäudewertes. Falls die Stadt als Rentenausgeberin auftritt und für die über $\frac{3}{4}$ des Wertes hinausgehende Beleihung die selbstschuldnerische Bürgschaft übernimmt, erhöht sich der Betrag auf $\frac{9}{10}$ des Gesamtwertes. Der Rentenausgeber kann sich das Wiederkaufsrecht vorbehalten für den Fall der Veräußerung, des Todes oder für den Fall, daß der Rentengutskäufer bestimmte Vertragsverpflichtungen nicht erfüllt.

Alle diese Grundlagen sind bestimmend für die Gestaltung des Bebauungsplanes einer heutigen Stadt. Zunächst wird es Sache einer weitschauenden Stadtverwaltung sein, die Grundlagen zu schaffen für den Generalplan des gesamten Stadtgebietes. Durch diesen müssen in erster Linie die verkehrstechnischen Fragen (Verkehrsstraßen, Vorortbahnen, Schnellbahnen, Straßenbahnen, Personenbahnhöfe und Güterbahnhöfe) und in Verbindung mit diesen die Industriequartiere festgelegt werden. Außerdem ist es Sache des Generalbebauungsplanes, die Grünflächen und die Kleinwohnungs-viertel für eine Stadt zu bestimmen und überhaupt in Verbindung mit der Frage der Entwässerung der Stadt die Quartiere in großen Zügen festzulegen. Hand in Hand damit muß eine Neubearbeitung der Bauordnung, insbesondere die Festlegung der Bauklassen erfolgen. Der Generalbebauungsplan wird die Richtlinie bilden für die gesamte Siedlungs-, Verkehrs-, Freiflächen- und Grundstücks-politik der Stadtgemeinde. Erst wenn diese generelle Arbeit geleistet ist, kann mit der Bearbeitung der Teilpläne der in nächster Zukunft zu erschließenden Bau-gelände begonnen werden.

Die gesetzlichen Grundlagen für die Stadtform bieten die in den verschiedenen Bundesstaaten wechselnden Fluchtliniengesetze und Wohnungsgesetze, sowie die Gesetze gegen Verunstaltung von Ortschaften usw. Auf dieser gesetzlichen Grundlage die vertikale Durchführung der Bebauungspläne zu gewährleisten, wird Sache einer zielbewußten und großzügigen Organisation einer Stadtverwaltung sein. Es ist unter allen Umständen anzustreben, daß die mit der Besiedlung im weitesten Sinne zusammenhängenden Befugnisse, soweit dies noch nicht gesetzlich geregelt ist,

in die Hände der Gemeinden gelegt werden, und die Gemeinden ihrerseits müssen die mit der Siedlung zusammenhängenden Dezerneate wenn möglich in einer und derselben Hand vereinigen oder wenn dies, wie bei großen Städten, wegen des Arbeitsumfanges nicht durchführbar ist, wenigen Männern übertragen, die sich der ungeheuren Tragweite und Verantwortung ihrer Tätigkeit auf diesem Gebiete voll bewußt sind. Die maßgebende stadtbauliche Arbeit aber muß unter allen Umständen in die Hände eines Mannes gelegt werden, der den künstlerischen Willen und die künstlerische Kraft besitzt, von zentraler, verantwortlicher Stelle aus den Bau der Stadt zu leiten und der gleichzeitig über die Kenntnisse auf denjenigen Gebieten verfügt, die die Grundlage bilden für die heutige Stadtform.

Durch eine weitschauende Eingemeindungspolitik schließlich müssen die Gemeinden alle umliegenden Gemeindegebiete vereinigen, die im Interesse einer großzügigen Lösung des Siedlungs- und Wohnungswesens, der Freiflächen- und Verkehrspolitik unbedingt erforderlich sind.

V. Die Grundform der neuen Stadt.

„Die uns überlieferte Stadt hat einen zentripetalen, die neuzeitliche hat zentrifugalen Charakter.“

Rudolf Eberstadt.

Trotzdem die neue Bewegung im Stadtbau schon seit einer Reihe von Jahren kraftvoll vorwärtsdrängt, so tritt sie doch in der Gesamtform unserer Städte bislang nur ganz wenig in Erscheinung. Dies hat seine Ursache vor allem in dem Umstand, daß die Durchführung der Pläne des Städtebauers meist einen großen Zeitraum in Anspruch nimmt, so daß der Schöpfer eines großen Planes eigentlich nur in den wenigsten Fällen die Durchführung seines Werkes selbst erlebt. Nur bei ganz ungewöhnlichem Wachstum der Städte, oder bei Siedlungen, die aus einem Guß entstehen, werden große Siedlungspläne im Laufe von wenigen Jahren verwirklicht werden. Dazu kommt, daß, obschon die junge Reformbewegung im Stadtbau eigentlich schon im Jahre 1889 mit dem Erscheinen des mehrerwähnten Sitteschen Buches einsetzte — die Forderungen und Ziele für die Gestaltung der künftigen Stadt verhältnismäßig langsam sich geklärt haben und daß auch heute durchaus nicht bei allen Fachleuten volle Übereinstimmung herrscht. Ältere Fachgenossen namentlich haben sich nicht immer ohne weiteres entschließen können, ihre jahrzehntelang verfochtenen Gedanken einer Revision zu unterziehen und viele der Jüngeren unter uns, die aus der Schule eben dieser Fachgenossen hervorgegangen sind, sind auf dem ihnen von ihren Meistern gewiesenen Wege verblieben. Dazu kommt, daß es an den meisten unserer Technischen Hochschulen noch immer entweder überhaupt oder an den geeigneten Lehrkräften fehlt und daß bislang nur ganz wenige derselben die Fähigkeit entwickelt und die erforderlichen Kenntnisse sich angeeignet haben, um einen ganzen Stadtorganismus als künstlerische Einheit in vollem Umfange zu erfassen. Immerhin aber haben sich die Anschauungen über die Grundform der neuen Stadt dadurch geklärt, daß durch die stürmische Entwicklung der Städte von der Mitte des vorigen Jahrhunderts bis zum Weltkriege bestimmte Grundgesetze mit elementarer Gewalt sich Geltung verschafft und daß Wissenschaft und Technik die Grundlagen für die künftige Stadtform geschaffen haben.

Wir haben schon im III. Kapitel gesehen, daß die Stadterweiterung der neuen Stadt sich in radialer Richtung vollzieht, daß eine Scheidung von Wohn- und Arbeitsstätten und damit von Wohn- und Industriequartieren entstanden ist, und daß ein völliger Umschwung in dem Verhältnis der Stadtmitte zur Peripherie in der neuen Stadt gegenüber der historischen eingetreten ist: „Die uns überlieferte Stadtanlage hat einen zentripetalen, die neuzeitliche hat zentrifugalen Charakter“ (Rudolf Eberstadt). In dem Erläuterungsbericht zu ihrem preisgekrönten Wettbewerbsentwurf für einen Bebauungsplan für Groß-Berlin im Jahre 1910 haben Eberstadt, Möhring und Petersen

6*

diesen Gegensatz zwischen historischer und moderner Stadtform zum ersten Male in einem Diagramm dargestellt. Abb. 68 zeigt schematisch die konzentrische Stadt, wie sie sich in früherer Zeit, insbesondere auf Grund des mittelalterlichen Festungsringes entwickelt hat, während Abb. 69 die neuzeitige, radiale Stadtform zum Ausdruck bringt. Die Schraffur entspricht der Entwicklung der Stadterweiterung, die zellenförmig dargestellten Flächen stellen die Freiflächen dar. Während die alte, konzentrische Stadtform das Prinzip der retardierenden Bewegung zeigt, gewahren wir bei der neuen, radialen Stadtform den Grundsatz der Bewegung in radialer Richtung, der Ausstrahlung von der Stadtmitte nach der Peripherie, wie sie durch die heutige Verkehrstechnik und der davon abhängigen Besiedlungsform sich herausgebildet hat. Die Freiflächen folgen der konzentrischen, bzw. der radialen Grundform, sie dringen bei der neuen Stadtform vom Wald- und Wiesengürtel an der Peripherie radial nach der Stadtmitte ein, um der letzteren frische Luft von außen zuführen zu können. Die konzentrische Stadtform läßt diese Möglichkeit vermissen, der Festungsring und die ringförmig entwickelten Straßen und Baublocksysteme schließen die Stadt gleichsam nach außen hermetisch ab. Die Wohnviertel gravitieren nach dem Stadtzentrum, dem Marktplatz, dem fürstlichen Schloß usw. Die Besiedlung der neuen, radialen Stadtform aber strebt nach der Peripherie, es vollzieht sich ein Abwanderungsprozeß von der Stadtmitte, der Altstadt, zunächst nach den mittleren Gürteln und von da weiter nach den äußeren Wohnbezirken. Die Wohnungsstatistik der Vororte 1. Klasse zeigen in

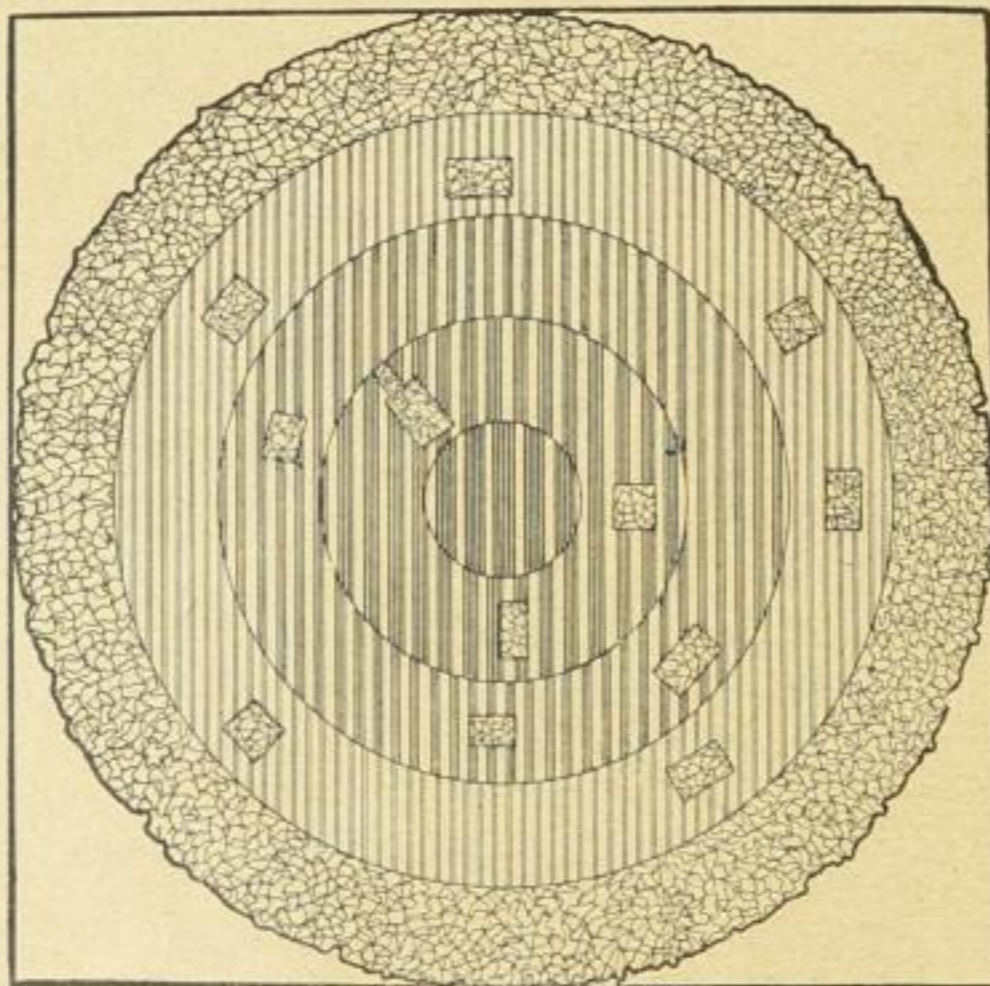


Abb. 68. Konzentrische Stadtform nach Eberstadt, Möhring und Petersen. (Aus Dr. Ing. Martin Wagner „Städtische Freiflächenpolitik“. Verlag von Carl Heymann, Berlin.)

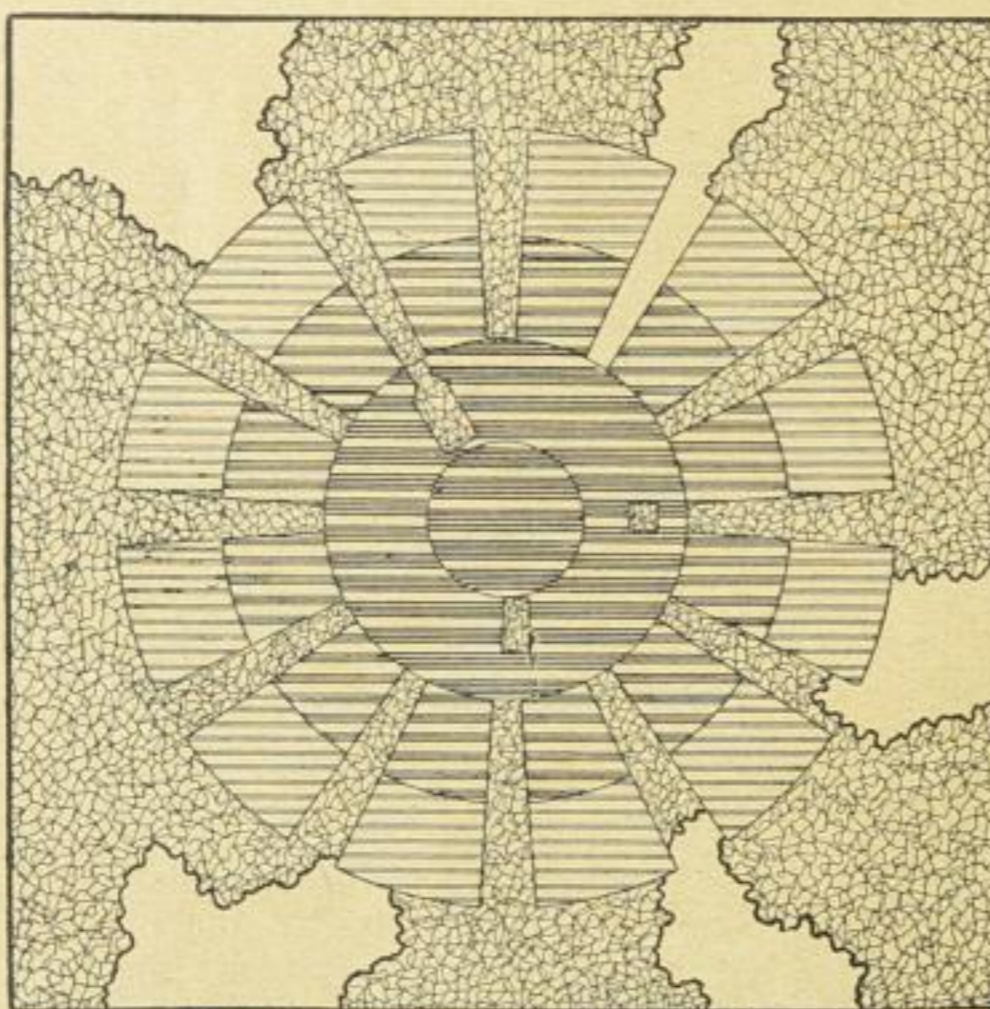


Abb. 69. Radiale Stadtform nach Eberstadt, Möhring und Petersen. (Aus Dr. Ing. Martin Wagner „Städtische Freiflächenpolitik“. Verlag von Carl Heymann, Berlin.)

dieser Hinsicht eine interessante Erscheinung. In Berlin-Schöneberg z. B. waren vor dem Kriege ca. $\frac{2}{3}$ der Bewohner in Zu- bzw. Abwanderung begriffen, $\frac{1}{3}$ wanderte von Berlin, vom Siedlungszentrum nach Schöneberg zu, $\frac{1}{3}$ wanderte von Schöneberg ab nach den weiter an der Peripherie gelegenen Vororten.

Das von Eberstadt, Möhring und Petersen aufgestellte Schema habe ich in Abb. 70 erweitert. Mein Diagramm zeigt in schematischer Darstellung die Entwicklung der

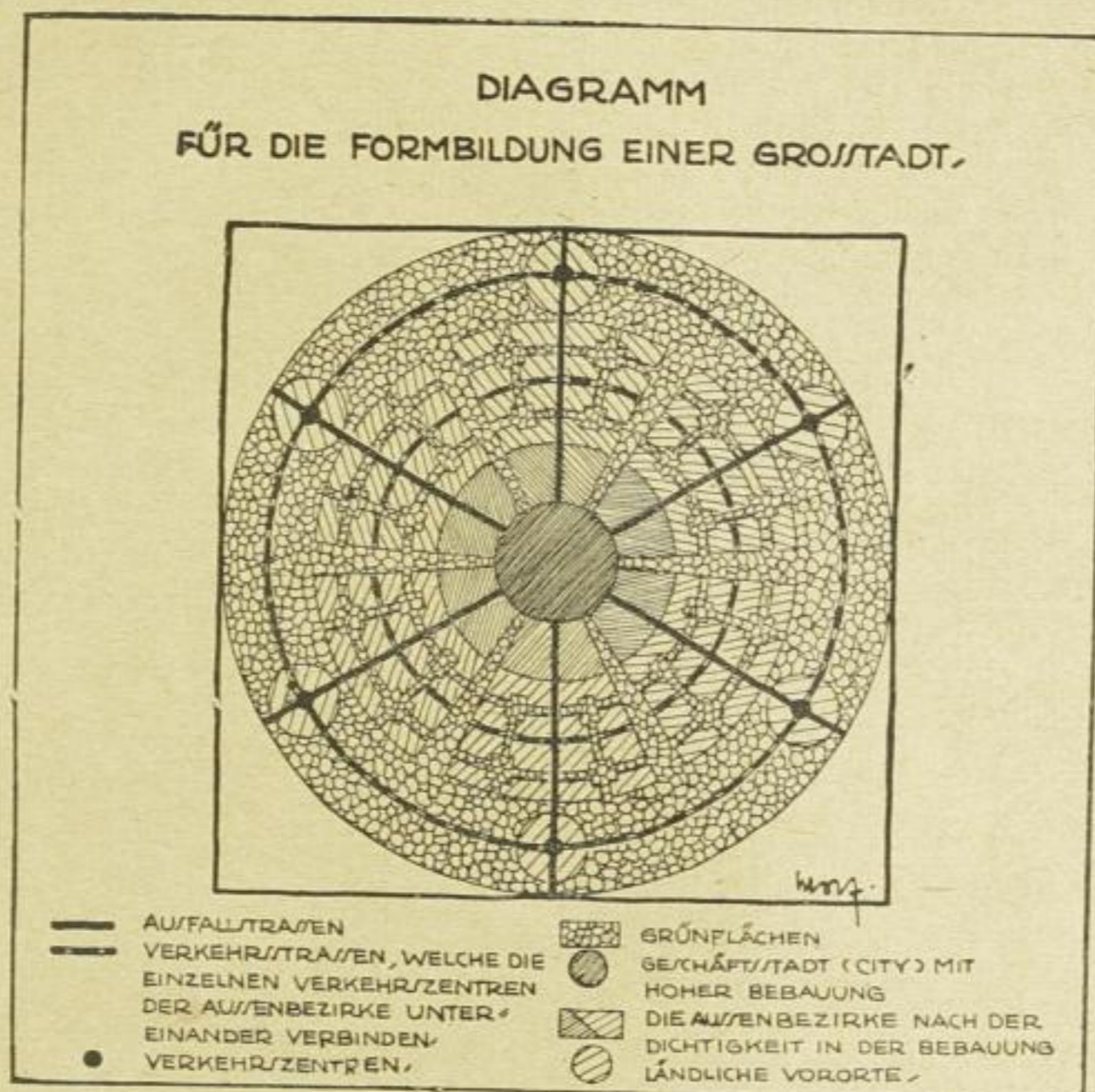


Abb. 70. Schematische Darstellung einer Großstadt nach Paul Wolf.
(Aus: Kriegsjahrbuch 1917 für Volks- und Jugendspiele.
Verlag von B. G. Teubner, Leipzig u. Berlin.)

Besiedlung in radialer Richtung durch Vororte 1., 2. und 3. Klasse, die sich radial um den Verkehrsmittelpunkt, die Altstadt, die Geschäftsstadt (City) lagern. Die letzteren sind die ländlichen Vororte; sie liegen bereits draußen an der Peripherie, im Wald- und Wiesengürtel. Radial- und Tangentialverkehrsstraßen sind ebenfalls schematisch zur Darstellung gebracht. Im Schnittpunkt der Radial- und Tangentialstraßen befinden sich Nebenverkehrszentren. An ihnen, wie an den Radialstraßen, siedeln sich zuerst die Geschäfte, Läden usw. an; in zweiter Linie an den Tangentialverkehrsstraßen. Radial- und Tangentialstraßen schließen die einzelnen Wohnquartiere ein (vgl. auch Abb. 158 u. 160), die durch schmale Wohnstraßen aufgeteilt werden. Ein Netz von Grünflächen durchdringt planmäßig den Stadtkörper und nimmt seinen Ausgang am Wald- und Wiesengürtel an der Peripherie. In radialer Richtung entfernt vom Staub und Lärm der Verkehrsstraßen dringen von hier aus Grünstreifen als breite

Promenadenstraßen durch das Innere der Wohnquartiere nach dem Stadtkern. Den Mittelpunkt der einzelnen Wohnquartiere bilden Erholungs- und Spielplätze (vgl. S. 77), um welche herum sich die öffentlichen Gebäude, die Schulen usw. (Abb. 160 u. 161) gruppieren und die weithin sichtbare Dominanten der einzelnen Quartiere bilden. Diese zentral, im Innern der einzelnen Wohnquartiere gelegenen Grünflächen sind nicht allein mit den radial verlaufenden Grünstreifen verbunden, sondern auch durch weitere Grünstreifen, tangential im Innern der Quartiere verlaufende Promenadenstraßen, mit den im Inneren der benachbarten Wohnquartiere gelegenen Erholungs- und Spielplätzen, die die Lungen dieser benachbarten Quartiere bilden.

Durch ein solches Netz von Grünflächen und Grünstreifen wird es möglich sein, die einzelnen Wohnquartiere planmäßig mit frischer Luft von den Wäldern und Auen der Peripherie aus zu durchspülen und gleichzeitig den Bewohnern dieser Quartiere die Möglichkeit zu schaffen, in wenigen Minuten nach einer Grünanlage und von hier aus im Grünen nach dem Stadttinnern oder nach den Wäldern und Wiesen an der Peripherie zu gelangen, während die Bewohner der Vororte in umgekehrter Richtung von draußen nach dem Stadttinnern im Grünen wandern können.

Darüber hinaus aber ist frühzeitig anzustreben, eine Verbindung zwischen dem Wald- und Wiesengürtel und den weiter von der Stadt entfernten landschaftlichen Zielpunkten für den Wandersport herzustellen, mit benachbarten Wäldern, Bergzügen, Seen, Heide- und Moorlandschaften usw. Häufig bedarf es dazu nur einer geringen Aufforstung entlang von Flußläufen, Bächen, Tälern usw. Die Kosten solcher Verbindungs- und Wasserwege, die auf den ersten Anblick unerschwinglich erscheinen können, sind in Wirklichkeit meist nicht sehr hoch, da das Land weiter draußen billig ist und die Verbindung eine ganz einfache sein kann und die Anlage- und Grunderwerbskosten sich auf eine Reihe von Gemeinden bzw. Landkreise verteilen.

Abb. 71 zeigt eine schematische Darstellung der beim Entwurf eines Generalbebauungsplanes für eine Großstadt zu beachtenden wichtigsten Grundlagen in bezug auf die Anordnung von Freiflächen, von Verkehrsanlagen, die Verteilung von Geschäfts-, Wohn- und Industrievierteln. Berücksichtigt ist:

a) Der Güterverkehr. Die von den Hauptlinien her zur Stadt anrollenden Güterzüge werden nicht ins Innere der Stadt, sondern auf einer Güterumgebungsbahn an ihr vorbei, oder zu den großen Betriebsanlagen, dem Verschiebebahnhof oder direkt zu dem Industrie- und Sammelgüterbahnhof geführt. Beide letztgenannten Anlagen sind radial zur Stadt gerichtet, um die Entwicklung des Verkehrs möglichst wenig zu stören. Sie liegen auf der Ostseite der Stadt, entfernt von der vorherrschenden Windrichtung, in der Nähe der Industrieviertel und des Hafens, um möglichst kurze Wege für die Zustellung der Güter zu schaffen. Vom Sammelgüterbahnhof aus sind auf der Güterumgebungsbahn zu erreichen mehrere Ortsgüterbahnhöfe in den einzelnen Stadtvierteln. Auch der Schifffahrtskanal mit dem Hafen liegt im Osten der Stadt in Verbindung mit den großen Eisenbahngüteranlagen.

b) Der Personenverkehr. Die Eisenbahnen verlaufen nach 4 Hauptrichtungen, die sich nach der Peripherie zu beliebig weiter verzweigen können und die im Zentrum der Stadt, im Hauptbahnhofe zusammenlaufen. Haltestellen befinden sich in den Außengebieten, Vorortbahnhöfe in den Vororten. Die Schnellbahnen oder schnell fahrenden Straßenbahnen verlaufen vom Zentrum aus nach den von der Eisenbahn nicht berührten Vororten; außerdem sind die Vororte unter sich durch solche Bahnen verbunden. Die Straßenbahnen verlaufen in möglichst radialer Anordnung zwischen dem Netz der Eisenbahnen und Schnellbahnen.

Für die Industrie sind folgende Unterscheidungen getroffen: Großindustrie,

für welche die Möglichkeit eines eigenen Gleis- und Wasseranschlusses der einzelnen Werke geschaffen werden muß und die im Osten, d. h. auf der der vorherrschenden Windrichtung entgegengesetzten Seite liegt und für welche eine Verbindung mit den Güterbahnhöfen und dem Hafen geschaffen werden muß, im Anschluß an Schnellbahnen usw. Hier werden am besten auch die großen städtischen Betriebe: Schlacht-

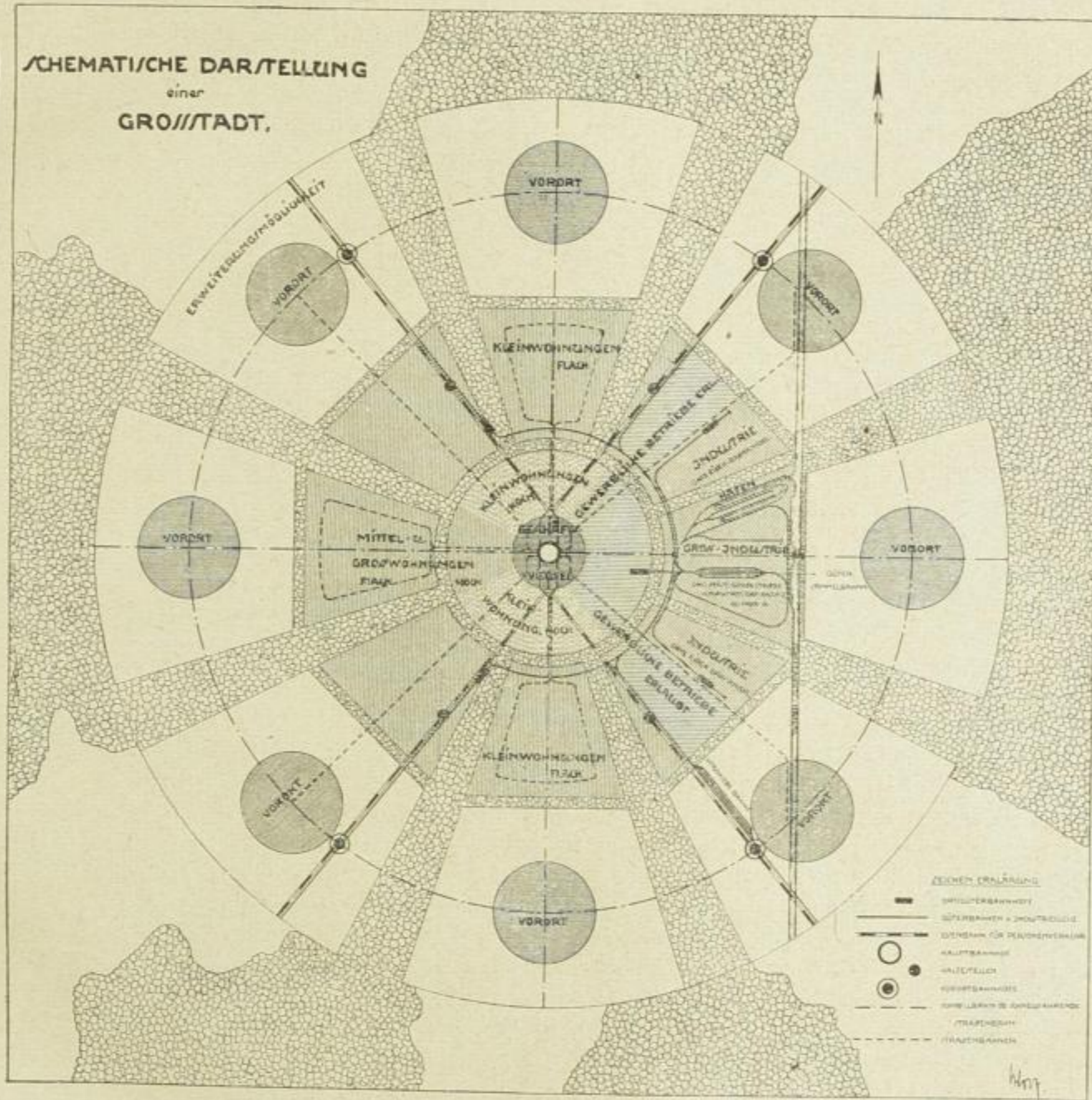


Abb. 71.

hof, Gas- und Elektrizitätswerke untergebracht. Zone für Industrien, für welche ein eigener Gleisanschluß nicht unbedingt erforderlich ist, sowie Kleinindustrie und gewerbliche Betriebe im Anschluß an das Gelände der Großindustrie, mit eigenen Ortsgüterbahnhöfen und direkter Straßenbahnverbindung.

Der dunkel schraffierte Kern in der Mitte stellt die Geschäftsstadt, die City dar.

Kleinwohnungsviertel befinden sich im Norden und Süden anschließend an die Industriegebiete, jedoch unbelästigt durch den Rauch derselben.

Die Bebauung stuft nach außen hin zum Flachbau ab. Mittel- und große Wohnungen liegen im Westen in bester Wohnlage, auf der der vorherrschenden Windrichtung zugekehrten Seite, unberührt vom Güterverkehr.

Da Neugründungen von Städten heute zu den großen Seltenheiten gehören, so wird diese ideale Grundform der Stadt nur selten restlos geschaffen werden können. Sie ist aber für jede Stadt, soweit nach Lage der Verhältnisse und der vorgeschrittenen Bebauung noch möglich, anzustreben und der Generalplan einer Stadt muß mit allen verfügbaren Mitteln danach streben, diesem Idealzustand nahe zu kommen. Alle Sanierungspläne, Durchbrüche, Straßenverbreiterungen und Stadterweiterungen haben auf dieser Grundlage aufzubauen und die Verkehrs-, Freiflächen-, Siedlungs- und Eingemeindungspolitik muß mit in erster Linie durch diese Gesichtspunkte geleitet werden.

Der Gedanke, ganze Städte zu gründen und aus einem Guß erstehen zu lassen, ist auch in neuerer Zeit immer wieder aufgetaucht, u. a. durch die Frage der Gründung einer Hauptstadt im Haag und durch Ausschreibung eines Wettbewerbs zur Erlangung von Plänen für eine australische Hauptstadt (Abb. 72).

Einen anderen Gesichtspunkt verfolgte ursprünglich der Grundgedanke der Gartenstadtbewegung. Der Schöpfer dieser Idee, der Engländer Ebenezer Howard (gleichzeitig mit ihm hatte auch der Hamburger Fritsch einen ähnlichen Gedanken gefaßt) ging aus von der Notwendigkeit einer Dezentralisation zur Entlastung der Großstädte und forderte die Neugründung von Gartenstädten auf dem Lande. Die englische Gartenstadt Letchworth (ca. 60 km nördlich von London) verdankt dieser Idee ihre Entstehung. Der Gedanke der Neugründung hat sich jedoch zunächst nicht als sehr zugkräftig erwiesen, um so mehr aber in veränderter Form von Gartenvorstädten in der Nähe von großen Städten.

Howards Vorschlag ging dahin, auf dem Lande, entfernt von den Städten, in günstiger Lage von Eisenbahnen usw. neue Städte zu gründen, die durch Neuansiedlungen von Industrien lebensfähig gemacht werden sollen. Diese Städte sollen nicht mehr als 30000 Einwohner haben. Ein Drittel des zu erwerbenden Landes soll für die Bebauung, zwei Drittel für landwirtschaftliches Gebiet vorbehalten sein. In neuester Zeit hat Kampffmeyer eine sogenannte Friedensstadt für Deutschland in Vorschlag gebracht, eine Neugründung für 100000 Menschen zur Behebung der Wohnungsnot.

Der Krieg hat uns die Bedeutung der Selbstversorgung einer Nation mit Lebensmitteln besonders eindringlich vor Augen geführt. Während in den 70er Jahren in Deutschland noch auf einen Verbraucher drei Selbstversorger kamen, entfallen heute auf einen Selbstversorger 3,8 Verbraucher. Es muß die Frage aufgeworfen werden: Ist es möglich und wie ist es möglich, die Viehzucht und Landwirtschaft unter Ausnutzung aller Werte und Kräfte künstlicher Düngemittel, Urbarmachung von Ödlandereien usw.) so zu steigern, daß Deutschland mit einer Höchstzahl von Einwohnern imstande sein wird, sich selbst versorgen zu können. Es erscheint durchaus denkbar, daß in nicht allzu ferner Zukunft eine solche planmäßige Politik einsetzen wird, die sowohl für die Landwirtschaft, als auch für das gesamte Siedlungswesen einen völligen Umschwung herbeiführen würde. Nach der Ansicht landwirtschaftlicher Autoritäten ist Deutschland bei höchster Steigerung der Produktion und bei einer entsprechenden Siedlungspolitik imstande, eine Bevölkerung von 90—100 Millionen Menschen mit tierischer und pflanzlicher Nahrung selbst zu versorgen. Für die Großstädte wäre dabei erforderlich, daß sie das Ziel ihrer Eingemeindungspolitik ganz erheblich weiter

stecken als seither und insbesondere ausdehnen müssen auf benachbarte ländliche Gemeinden mit starker Landwirtschaft. Um an Arbeitskräften zu sparen, wäre dabei zunächst anzustreben, daß das System der Laubengärten aufs höchste gesteigert wird. In Industriebezirken und den ganz großen Städten wird eine Selbstversorgung der Städte natürlich nicht möglich sein, jedoch erscheint dies für viele andere Städte

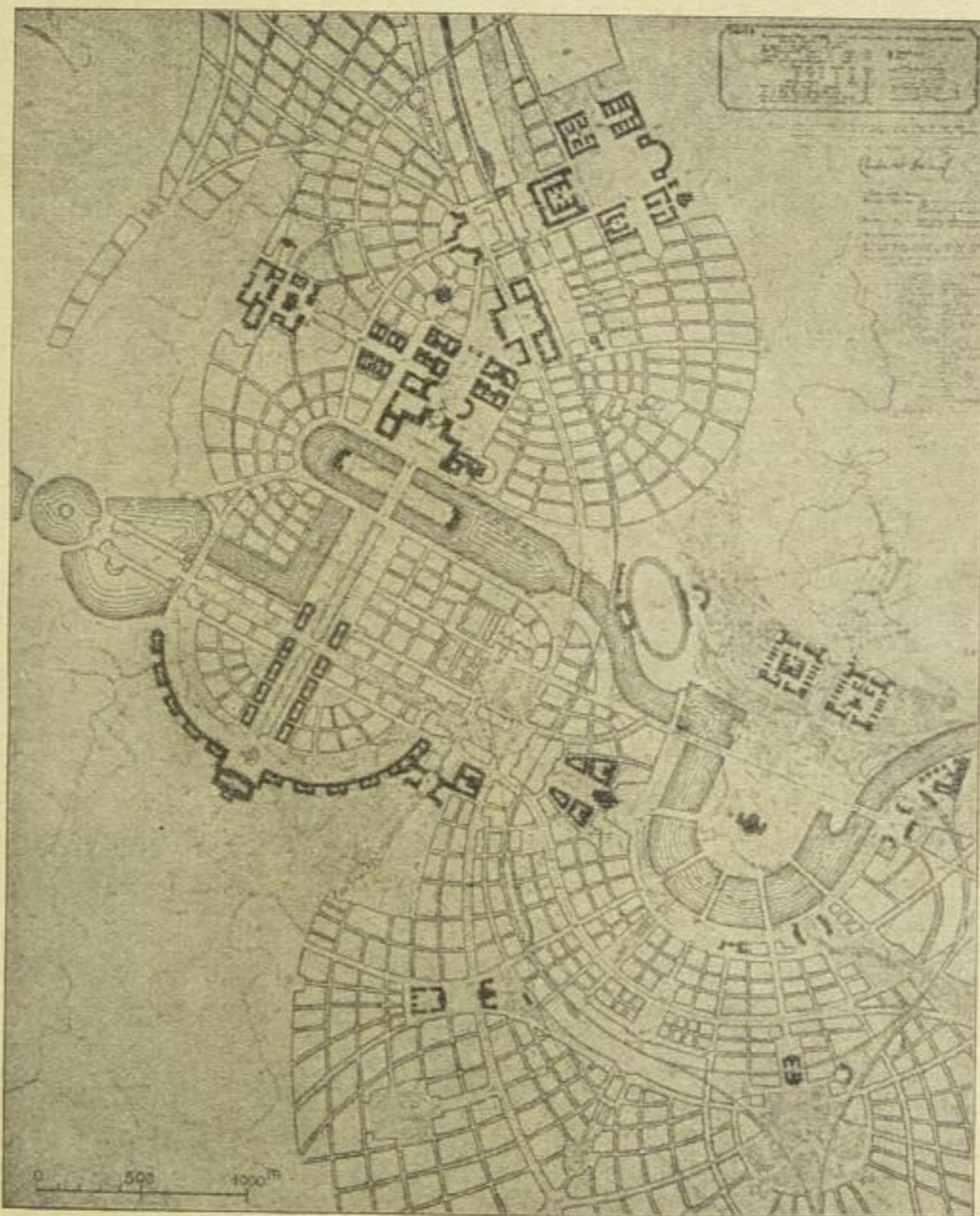


Abb. 72. Wettbewerbsentwurf für eine australische Hauptstadt von Eiel Sarinen in Helsingfors.

im wesentlichen durchaus im Bereich des Möglichen gelegen, und durch großzügige kommunale Gutsbewirtschaftung würde der Gedanke im hohen Maße gefördert werden können. Für die Stadtform ergibt sich daraus die Forderung, einmal in der Nähe der Vorortsiedlungen entsprechende Gelände für Laubengärten in großem Umfange zur Verfügung zu stellen und zum anderen weite Gebiete zwischen den Landstraßen, die als Verlängerung der Radialstraßen verlaufen, für kommunalen Landwirtschaftsbetrieb

freizuhalten, damit die Frage der Selbstversorgung der Städte für die derzeitige Einwohnerzahl so gut wie möglich gelöst werden kann. Für die künftige Bevölkerungszunahme aber müßte eine andere Siedlungspolitik einsetzen.

Die magnetische Kraft, welche die Städte im letzten halben Jahrhundert auf die großen Massen ausübten, wie das Licht auf den Nachtschmetterling, hat vor allem durch die Lebensmittelnot während des Krieges mehr und mehr einer anderen Auffassung Platz gemacht, und es ist wohl mit Sicherheit anzunehmen, daß die kommende Zeit wirtschaftlicher Depression diese Auffassung immer mehr verstärken wird. Durch die eingetretene enorme Überteuerung der Herstellungskosten für städtische Gebäude, Straßen- und Entwässerungsanlagen, die ohne Zweifel einen wesentlichen Abbau in absehbarer Zeit nicht erfahren wird, ist kaum damit zu rechnen, daß die in allen deutschen Städten herrschende Wohnungsnot im Laufe der nächsten Jahre in der bisher üblichen Weise behoben werden kann. Ob die deutsche Industrie in den Großstädten in Zukunft bei den teuren Arbeitslöhnen auf dem Weltmarkt konkurrenzfähig bleiben kann, erscheint sehr zweifelhaft. Andererseits wird aber ein Abbau der Lohntarife nur dann durchführbar sein, wenn für den Industriearbeiter gleichzeitig eine wesentliche Herabminderung der Lebenspreise ermöglicht oder ihm ein gewinnbringender selbständiger Nebenerwerb gesichert wird. Beides ist nur durchführbar, wenn die Industriearbeiter in ländlichen Siedlungen untergebracht werden, wenn jede Arbeiterfamilie eine eigene bescheidene Gutswirtschaft mit mindestens 1200 qm Land betreiben kann. Beim Achtstunden-Arbeitstag wird es leicht möglich sein, daß eine Arbeiterfamilie ein solches Stück Land selbst bewirtschaftet. Die Kosten für ein solches ländliches Arbeiterhaus werden bei billigem Grund und Boden und Herabsetzung der Straßen- und Kanalisationskosten billiger sein, als beim städtischen Haus und es werden sich die Ausgaben für die Wohnungsmiete, die für den großstädtischen Arbeiter vor dem Kriege durchschnittlich ein Viertel seines Einkommens betrug, herabsetzen lassen. Vor allem aber werden sich die Ausgaben für Lebensmittel durch die Selbstversorgung wesentlich vermindern.

Man kann annehmen, daß die städtischen Wohnungen heute zu ca. 5—10% überfüllt sind, d. h. daß bei 100000 Einwohnern für 5—10000 Menschen neue Behausungen geschaffen werden müßten, oder daß dieselbe Anzahl von Bewohnern abwandert. Für eine durchgreifende Lösung dieser Frage scheinen mir vier Wege möglich:

1. Durch Abwanderung auf das Land oder in die Landstädte. In diesem Falle wird es sich in der Hauptsache darum handeln, daß diese abwandernden Großstädter sich neue, vorwiegend landwirtschaftliche Erwerbsmöglichkeiten suchen. Es soll nicht geleugnet werden, daß auch dort die Wohnungsfrage mannigfache Schwierigkeiten bieten wird, die aber sicher leichter zu lösen sind, als in der Großstadt. Auch die Schulasten und andere Fragen werden für die Landgemeinden und Landstädte keine geringe Rolle spielen. Bei den Landstädten müßte auch Vorbedingung sein, daß sich in diesen erst neue, kleinere Industrien ansiedeln, damit die Arbeitsgelegenheit geschaffen wird. Indessen wird dieser Abwanderungsprozeß sich auf eine lange Zeitdauer, etwa ein Menschenalter verteilen können und er müßte durch eine großzügige Organisation geleitet werden, der eine genaue Wohnungs- und Arbeitsstatistik auf dem Lande voranzugehen hätte.

Im Grunde genommen, wird es sich dabei um einen Rückwanderungsprozeß von Menschenmassen handeln, der in demselben Umfange in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts durch die Abwanderung vom Lande nach der Stadt stattgefunden hat.

2. Durch Abwanderung von Industriearbeitern auf das Land und gehöftartige Ansiedlung derselben als Ackerbürger in neu anzulegenden kleinen Gütern von

ca. 1—2 ha Fläche, etwa durch Aufteilung der großen Güter auf dem Lande in zahlreiche kleine Güter, wie dies von der Reichsregierung beabsichtigt war. Gegen diesen Vorschlag wird jedoch eingewandt, daß die Ernährung der Großstädte dann in Frage gestellt wäre, da diese nur durch große Güter erfolgen könne, während der Absatz der Erzeugnisse der kleinen Güter einmal zu schwerfällig vor sich geht, zum anderen

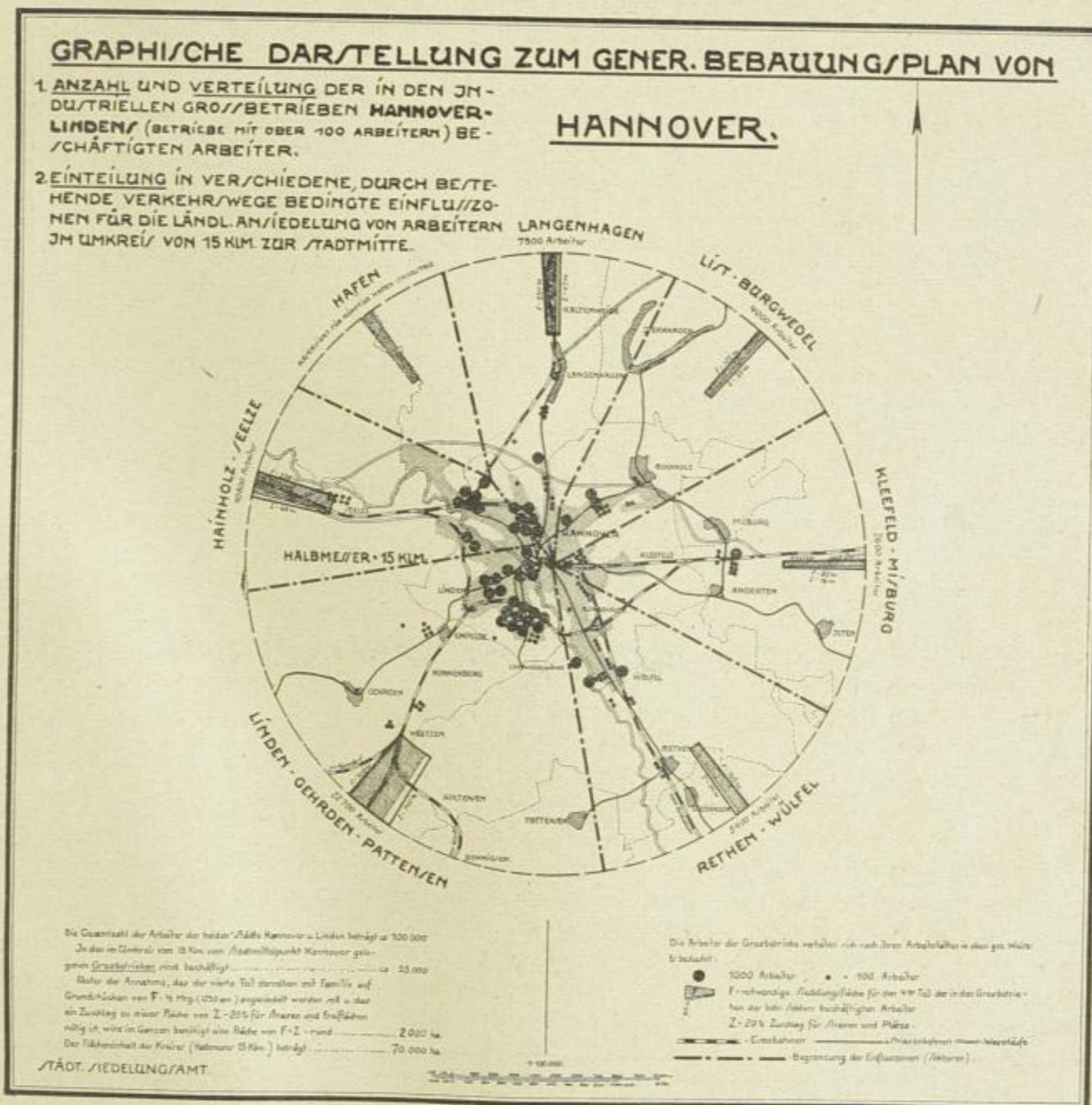


Abb. 73.

die kleinen Güter erfahrungsgemäß unwirtschaftlicher arbeiten und große Mengen von Getreide, Kartoffeln usw. an die Tiere verfüttert werden. Große Güter müßten also im gewissen Umfange in irgendwelcher Form, etwa durch Sozialisierung, beibehalten werden.

3. Durch Neugründung ländlicher Siedlungen in der Nähe von großen Städten und

4. durch Neugründung von Gartenstädten auf dem flachen Lande, nach dem Vorbild der englischen Gartenstadt Letchworth.

Für das Formproblem der Stadt würden nur die beiden letzten Vorschläge in Erscheinung treten. Der Gartenstadtgedanke wurde bereits besprochen. Die dritte

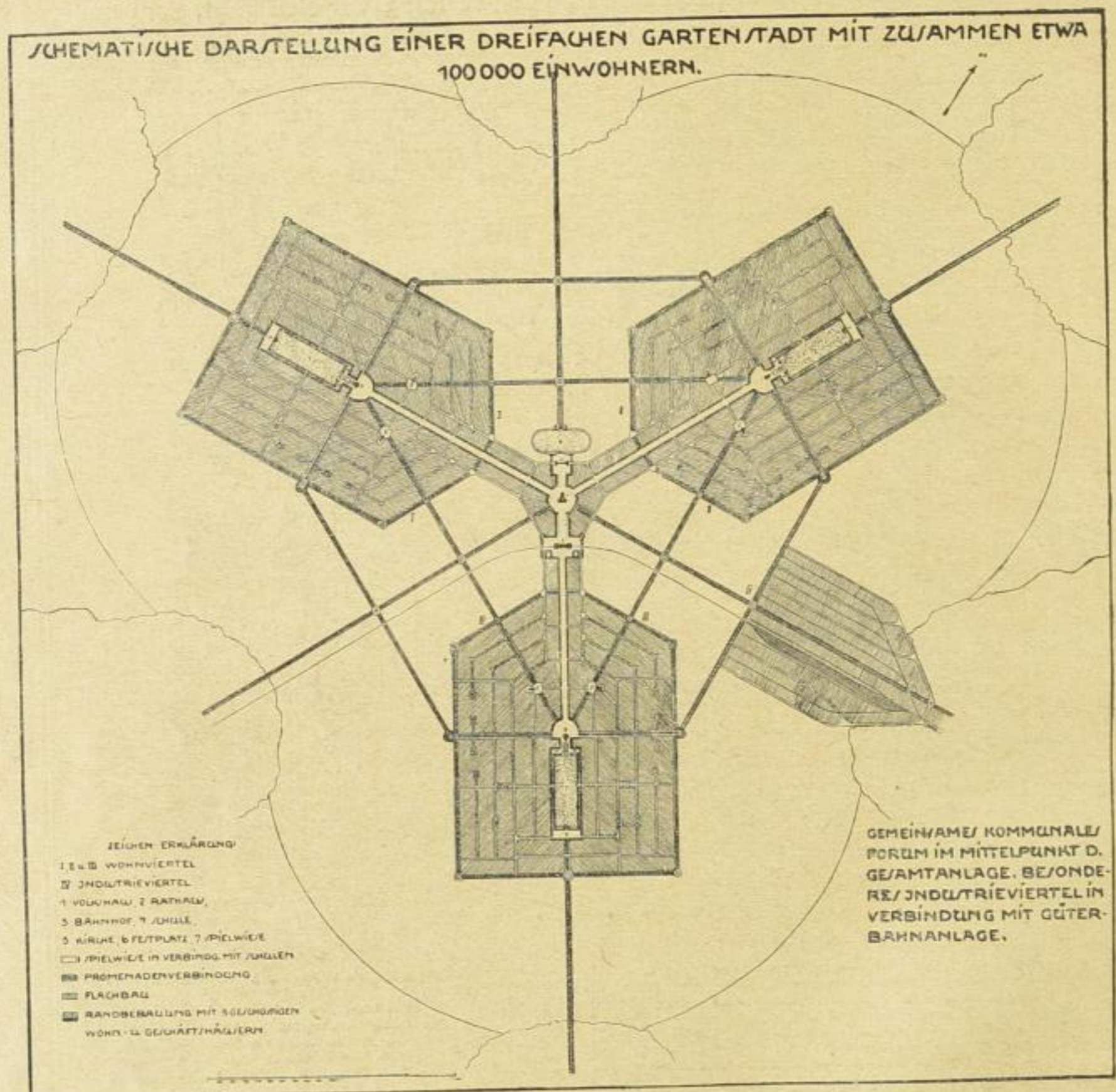


Abb. 74. Schematische Darstellung einer dreifachen Gartenstadt mit gemeinsamem kommunalen Forum usw. Entw. von Paul Wolf.

Möglichkeit, die Neugründung ländlicher Siedlungen in der Nähe von großen Städten sei im folgenden an der Hand eines Beispiels für die Verhältnisse der Stadt Hannover erläutert.

In Hannover und Linden und den unmittelbar benachbarten, noch nicht eingemeindeten industriellen Vororten werden zurzeit bei einer gesamten Einwohnerzahl von ca. 450 000 Menschen rd. 100 000 Arbeiter beschäftigt, davon ungefähr die Hälfte in

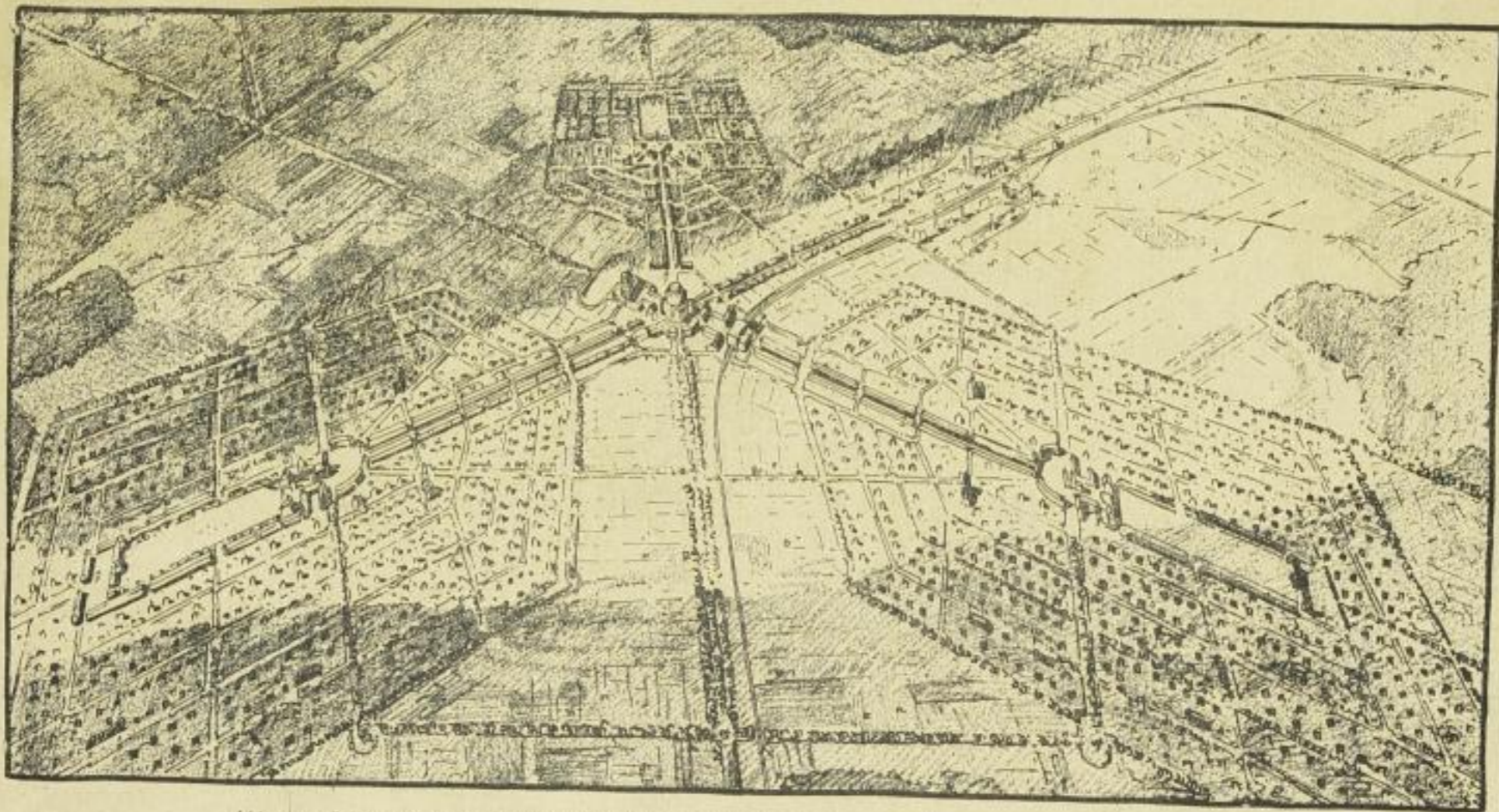


Abb. 75. Schematische Darstellung einer dreifachen Gartenstadt mit gemeinsamem kommunalen Forum usw.
Entw. von Paul Wolf.

Betrieben mit über 100 Arbeitern. Die übrige Hälfte der Arbeiter ist in kleinen Betrieben beschäftigt, als Bauarbeiter tätig usw., sie verteilen sich auf die verschiedenen Stadtgebiete. In Abb. 73 sind die Betriebe mit über 100 Arbeitern graphisch dargestellt; die großen schwarzen Punkte bedeuten 1000 Arbeiter, die kleinen Punkte 100 Arbeiter. Die Darstellung zeigt, daß die Großindustrie sich an bestimmten Punkten konzentriert. Durch die im Plan strichpunktierten Linien sind einzelne Besiedlungssektoren angenommen, innerhalb eines Besiedlungsradius von 15 km von der Stadtmitte aus gerechnet. Nimmt man an, daß der achte Teil der ganzen Arbeiterschaft mit ihren Familien, d. i. etwa 30 000 Menschen oder $6\frac{2}{3}\%$ der Gesamtbevölkerung von der Stadt abwandern und sich in ländlichen neuen, gartenstadtähnlichen Siedlungen anbauen, die in verkehrstechnisch noch erreichbarer Nähe ihrer Arbeitsstätten gelegen sind und die aus Kleinhäusern mit etwa 1250 qm Land bestehen, so würden hierfür jeweils Geländeflächen in dem Umfange der in die Sektoren eingezeichneten Rechtecke erforderlich sein. Diese $6\frac{2}{3}\%$ der Bevölkerung könnten nicht allein sich selbst ernähren und damit die Versorgung der Großstadt entlasten, sondern es wäre darüber hinaus noch möglich, daß sie durch ihre Eigenproduktion eine ebenso große Zahl von Bewohnern der Großstadt mit tierischer und pflanzlicher Nahrung versorgen.

Der vierte Weg könnte nach dem Vorbilde von Letchworth im Sinne des Gartenstadtgedankens von Ebenezer Howard beschrritten werden. Da aber, wie bereits erwähnt, dieser Gedanke sich als wenig zugkräftig erwiesen hat, so müßte er eine Erweiterung erfahren. Diese scheint mir in folgender Weise möglich. Die neu zu gründende Gartenstadt auf dem Lande wird in der Nähe einer Eisenbahn derart angesiedelt, daß 3—4 Gartenstädte nach dem System von Howard mit $\frac{1}{3}$ Bebauung und $\frac{2}{3}$ landwirtschaftlichem Gebiet, gleichzeitig gegründet werden. Damit würde eine Großstadt von 100 000 Einwohnern aus einem Guß erstehen. Diese 3—4 Einzelstädte würden im Mittelpunkt ein gemeinsames kommunales Forum erhalten, mit gemeinsamen öffentlichen Gebäuden, mit Theater, Volkshaus, Kino usw. Diese neuen Gebilde würden also die Vorzüge der Großstadt mit den Vorzügen der Kleinstadt — weiträumige ländliche Bebauung und landwirtschaftliche Selbstversorgung — verbinden können. Abb. 74 u. 75 zeigen eine schematische Darstellung dieses Gedankens. Die Arbeitsstätten, die Industrien befinden sich im Osten auf der der vorherrschenden Windrichtung entgegengesetzten Seite.

Alle vier Wege erscheinen gangbar. Welcher Weg beschrritten werden wird, wird vor allem von der weiteren Entwicklung unserer Industrie abhängen. Die Entwicklung der Industrie in Deutschland, die Umwandlung vom Agrar- zum Industriestaat krankte von Anfang an daran, daß unser Land nicht imstande ist, die Rohstoffe für die Industrie selbst zu produzieren, daß die Fundamente des ganzen Gebäudes sozusagen in das Ausland verlegt worden sind. Geht jedoch ein großer Teil der Industriearbeiter zur Landwirtschaft über, und wird die Industrie nach und nach so umgestellt, daß sie in der Hauptsache einheimische Rohstoffe verarbeitet, so erscheint es durchaus möglich, daß in ferner Zukunft im Laufe verschiedener Generationen eine gewisse Verschmelzung von Stadt und Land eintritt, und daß Deutschland im wesentlichen ohne Einfuhr und Ausfuhr existieren kann.

VI. Die Raumelemente der neuen Stadt.

A. Straßen, Plätze und Grünflächen.

1. Die Straße.

Der formale Eindruck der Straße ist abhängig vom Straßenquerschnitt, d. h. dem Verhältnis von Straßenbreite zur Höhe der Straßenwandung, von der Linienführung der Straße, von der Länge der Straße, von der Gestaltung der Straßenwandungen und ihrem Abschluß, sowie von der Gestaltung der Straßenfläche.

In den südlichen Ländern sind die Straßen enger (Abb. 29). Da die Bewohner sich mehr als im Norden auf der Straße aufhalten, bedürfen sie des Schattens der engen Straßen zum Schutz gegen die Sonnenstrahlen. Daraus ergibt sich als typischer Querschnitt der südlichen Straßen geringe Breite und große Höhe. Aus demselben Grunde und um trotz der Enge der Straßen den Fußgängerverkehr zu bewältigen, entstanden im Süden, namentlich in den Geschäftsstraßen, die Laubenhallen, jene Form, die einen einheitlichen architektonischen Rahmen bildet für die Vielgestaltigkeit des südlichen Straßen- und Geschäftslebens und die schon im Mittelalter auch von Städten des Nordens übernommen wurde. Das Verhältnis von Straßenbreite : Höhe der Straßenwände = 1 : 4 ist keine Seltenheit in südlichen Städten. Die *Vico della pace* in Genua hat bei neugeschossiger Bebauung der Häuser nur eine Breite von $1\frac{1}{2}$ m, die *Calle stretta* in Venedig bei sechs Geschossen nur 0,72 m Breite.

In den nördlichen Ländern, wo der Drang nach Licht und Sonne vorherrscht, gegenüber dem Meiden der Sonne im Süden, ist eine größere Straßenbreite schon deshalb erforderlich, um den Lichteinfall in den unteren Geschossen der Häuser möglichst günstig zu gestalten. Das Verhältnis von Straßenbreite : Straßenhöhe = 5 : 3 hat sich in Verkehrs- und Wohnstraßen praktisch und künstlerisch als ein bewährtes Maß herausgebildet. Eine begründete Differenzierung der Straßenbreiten bringt erwünschten Wechsel in die Stadtform.

Die Fläche des Straßenraumes wird im wesentlichen gebildet durch drei Elemente: Fahrdamm, Bürgersteig und Vorgarten. Letzterer hat nur in Wohnstraßen eine Begründung. In Verkehrsstraßen nur da, wo, wie z. B. in Außenbezirken, auf lange hinaus ein starker Verkehr noch nicht zu erwarten ist; die Vorgärten haben in diesem Falle provisorischen Charakter und werden am besten durch Rasenstreifen ersetzt.

Wir haben bereits im Kapitel IV gesehen, daß die Straßenbreiten und damit die Straßenkosten einen erheblichen Einfluß gewinnen auf die Besiedlung.

Ungeteilte Straßenflächen ohne Vorgärten zwischen den Häusern (Abb. 76) verwenden wir heute nur noch in Kleinhaussiedlungen, in untergeordneten Wohnstraßen, die den Charakter von Wohngängen annehmen (Abb. 77 Fig. 1). Um das Wasser

in diesem Falle von den Häusern fernzuhalten, erscheint es vorteilhaft, statt des konvexen Querschnitts, einen konkaven Querschnitt zu wählen (Abb. 77 Fig. 1 a).

Der geringe Lichteinfall in die Wohnungen in solchen Straßen erscheint nicht unbedenklich, vor allem aber ist heute zu vermeiden, daß dadurch die Wohnungen auf beiden Seiten der Straße zu nahe aneinanderrücken. Diese Erwägung führt dazu, Vorgärten als Rasenstreifen entlang der Häuser anzulegen und zwischen diesen die



Abb. 76. Der Hasenhof in Lübeck.

eigentliche befestigte Straße ohne Trennung in Bürgersteig und Fahrdamm durch Bordschwellen durchzuführen (Abb. 77 Fig. 2).

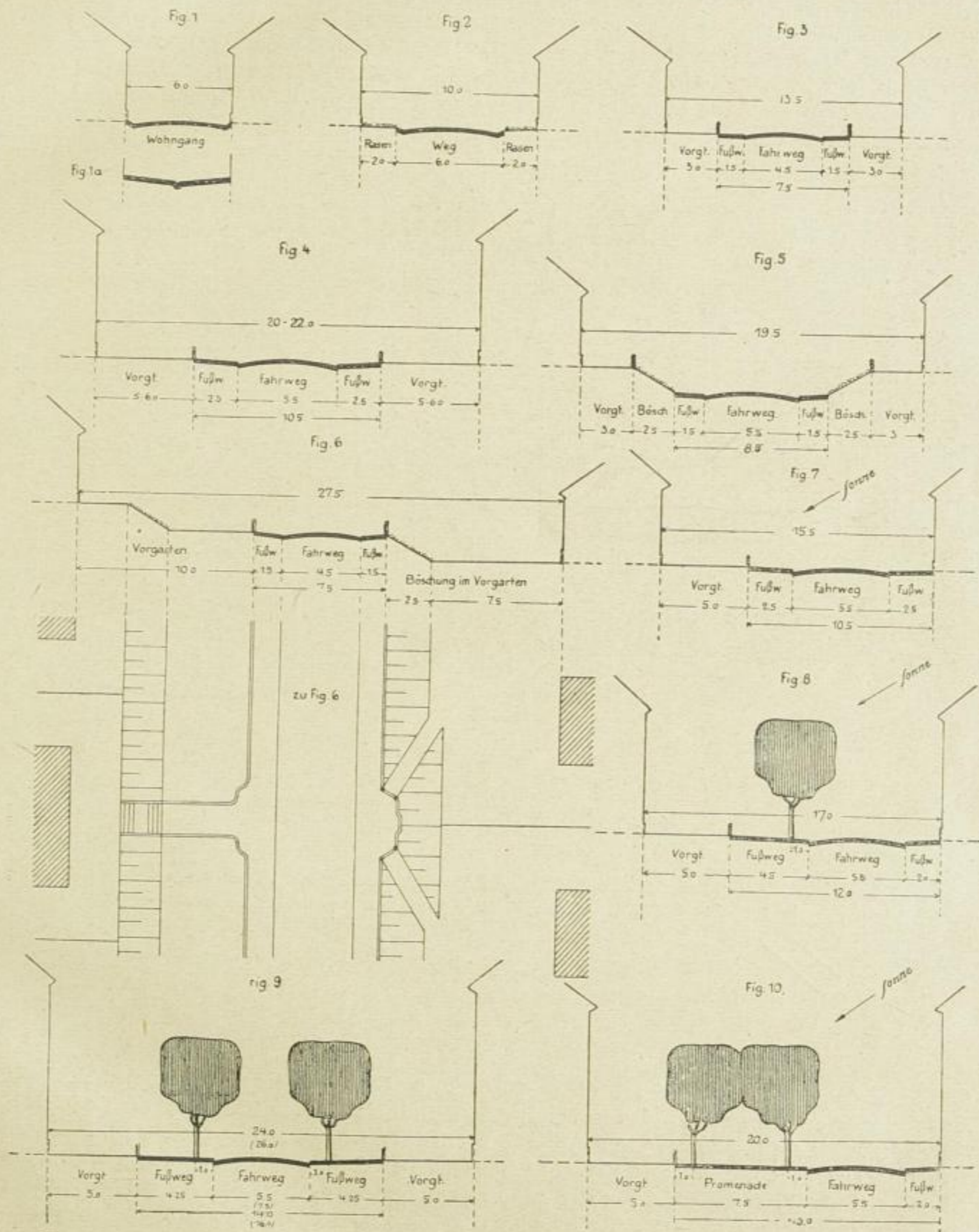
In den meisten Fällen wird man auch bei billigen Kleinwohnungsstraßen es vorziehen, schmale Vorgärten anzulegen, die dem Straßenbild eine geschlossene Form geben und andererseits ihm eine erfrischende Belebung bringen. Wird in solchen Wohnstraßen ein Bürgersteig angelegt, so wird man ihm nicht unter 1,25 oder besser 1,5 m auch bei bescheidenen Verhältnissen geben müssen (Abb. 77 Fig. 3); in manchen Fällen wird es auch genügen, nur auf einer Seite einen Bürgersteig anzulegen, oder aber nur einen Vorgarten auf der Sonnenseite vorzusehen (Abb. 77 Fig. 7 u. 8).

Eine Bepflanzung der Bürgersteige mit Bäumen erfordert eine größere Breite — mindestens $2\frac{1}{2}$ —3 m, besser 4— $4\frac{1}{2}$ m — (Abb. 77 Fig. 8 u. 9). Haben die Vorgärten in diesem Falle nur geringe Tiefe, so wird man mit Rücksicht auf die Wohnungen nur kleinkronige, wenig Licht wegnehmende Bäume (Rotdorn, Kugelakazien und andere) verwenden.

Für das Mindestmaß der Fahrdämme ist die Möbelwagenbreite grundlegend. Es wird in der Regel verlangt, daß zwei Möbelwagen sich begegnen können; daraus ergibt sich dann als Mindestbreite des Fahrdammes in Wohnstraßen 5 m. In ganz kurzen Straßen und Kleinhaussiedlungen wird man aber ohne Bedenken dieses Maß noch einschränken können.

Auch bei Wohnstraßen für Mittelwohnungen und vornehmere Bebauung wird eine gesamte Straßenbreite von 10—10,5 m zwischen den Vorgärten in der Regel als ausreichend bezeichnet werden müssen, wovon 5—5,5 m auf den Fahrdamm und 2—2,5 m auf jeden Bürgersteig entfallen. Bei vornehmeren Wohnstraßen (mit Einfamilienhaus- oder Stockwerksbebauung mit zwei bis drei Geschossen) muß jedoch, um eine Mindestentfernung zwischen den Fenstern von 20—22 m zu erreichen, ein beiderseitiger Vorgarten von 5—6 m angelegt werden (Abb. 77 Fig. 4). An Stelle der Vorgärten können auch terrassenförmig gegen die Straße erhöhte Sitzplätze treten (Abb. 77 Fig. 6). Ein interessantes solches Motiv bilden die sog. „Beischläge“ in Danzig.

QUERPROFILE VON WOHNSTRASSEN.



7 Wolf, Städtebau.

Abb. 77.

Schon aus Gründen der Kostenersparnis wird man sich bemühen, die Straßen dem Gelände anzupassen, um mit geringen Erdbewegungen auszukommen. Ist dies aus entwässerungstechnischen Gründen nicht möglich, so wird man wenigstens die Häuser und Vorgärten in höherer Lage auf natürlicher Geländehöhe anlegen, die Straße selbst aber tiefer legen. Es entsteht die Einschnittstraße (Abb. 77 Fig. 5) zwischen Böschungen, ein in künstlerischer Hinsicht überaus wirkungsvoller Straßenquerschnitt. In abfallendem Gelände kann man auch ohne Bedenken — größere Vorgartentiefe vorausgesetzt — die Vorgärten terrassenförmig gegen die Straße tiefer legen (Abb. 77 Fig. 6).

STRASSEN-LÄNGENPROFILE.

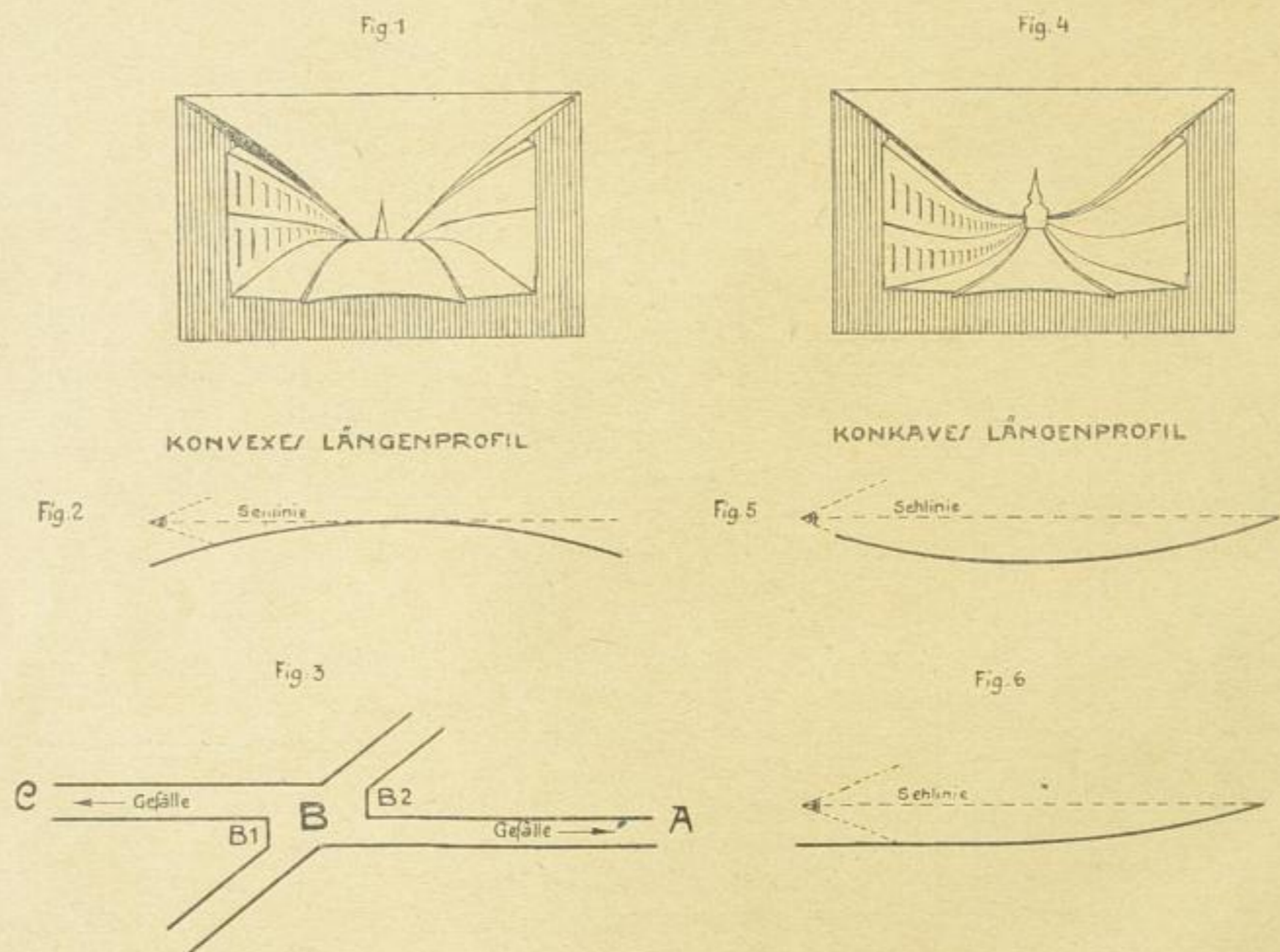


Abb. 78.

Auch das Längenprofil der Straße erfordert aus Gründen der Ästhetik, der Technik, wie der Kostenersparnis das sorgfältigste Studium der natürlichen Geländehöhe. Knickpunkte und konvexe Längenprofile der Straße wirken stets unschön und müssen vermieden werden. Die Häuser versinken bei solchen Anlagen (Abb. 78 Fig. 1 u. 2). Man kann sich dadurch helfen, daß die Straße „versetzt“ wird, d. h. daß ihr ein vorläufiger architektonischer Abschluß am höchsten Punkte gegeben wird, am besten durch

Anordnung einer platzartigen Erweiterung der Straße an der höchsten Stelle (Punkt B, Abb. 78 Fig. 3). Von hier aus muß dann die Straße im zweiten Teile ihres Längenprofils abfallen (Strecke B—C), so daß eine Gebäudemasse bei Punkt B₂ in der Richtung C—B₂ gesehen auf dem höchsten Punkt des Straßenteiles C—B₂ erscheint. Das horizontale Straßenlängenprofil ist künstlerisch stets einwandfrei. Das leicht konkave Längenprofil das künstlerisch wirksamste (Abb. 25 u. 78 Fig. 4 u. 5). Erhält die Konkave, nahe am Zielpunkt, am Straßenabschluß, eine Steigerung (Abb. 78 Fig. 6), so entsteht die höchste Wirkung im Straßenlängenprofil.

Aus technischen Gründen soll das Gefälle in Wohnstraßen im allgemeinen nicht über 1 : 30 betragen; in Berggegenden, wo die Wagen mit Bremsvorrichtung versehen sind, beträgt das Gefälle in Wohnstraßen bis zu 1 : 10.

Für die Wohnstraße ist das dekorative Grün von höchster Bedeutung. Wie die Straßenwandung, so muß auch das Grün dem Gesetze künstlerischer Einheit folgen. Es wird geschaffen durch Rasenstreifen, Vorgärten, Baumreihen, Berankung der Häuser und Schmuck der Balkonanlagen einer Straße. Die Rasenstreifen wirken um so besser, je ruhiger sie gestaltet sind und je weniger sie durch Querwege unterbrochen werden. Die Überladung der Rasenstreifen mit Einfriedigungen, wie sie insbesondere in den westlichen Berliner Vororten sich herausgebildet haben, sind nicht allein unnötig teuer, sie befriedigen meist auch wenig. Es kann nicht der Zweck sein, botanische Gärten oder Erbbegräbnisschmuck auf den Rasenstreifen der Straßen anzulegen. Die Verwendung der Blume, zumal in den nördlichen Ländern, bedarf vielmehr der Konzentration und Steigerung. Ruhige Rasenflächen ohne Blumenschmuck, dafür aber an einer Stelle konzentriert, etwa auf einem Schmuckplatz eine freie und interessant empfundene Steigerung der Farben durch ein ruhiges Blumenbeet, wird eine ungleich bessere Wirkung hervorbringen. Derselbe Grundsatz gilt auch für die Vorgärten. Je ruhiger sie sind, desto feiner wird ihre Wirkung sein. Die Idealform des Vorgartens ist zweifellos eine einheitliche Grünanlage ohne Zwischenteilung zwischen den einzelnen Häusern, wie es neuerdings hier und dort angestrebt wird (Abb. 79). Dies führt dahin, daß die Städte selbst die Bepflanzung und Unterhaltung der Vorgärten in die Hand nehmen und die Kosten als Anliegerbeiträge einziehen.

Der praktische Zweck der Vorgärten, die Erdgeschoßwohnung von der Straße zu trennen, wird auch ohne die hohen Einfriedigungen, die die meisten Bauordnungen verlangen, erfüllt werden können. Auf jeden Fall aber müssen diese Einfriedigungen einheitlich für die einzelnen Straßen gestaltet werden, in einheitlicher Höhe, mit einheitlichen Baustoffen oder Heckenpflanzung. Eine niedere, bordschwellenartige Einfassung wird namentlich bei geschlossener Bebauung dem Zwecke völlig gerecht und in den meisten Fällen eine vornehme Wirkung ergeben. Auch eine ganz niedrige Bepflanzung durch eine als Einfassung gehaltene niedere Hecke dürfte den Zweck erfüllen.

Bei Eckgrundstücken in geschlossener Bauweise entwickeln sich erfahrungsgemäß immer Läden, für welche die Vorgärten an den Ecken sich dann stets als lästig erweisen. Es empfiehlt sich daher, an solchen Ecken von vornherein die Vorgärten wegzulassen.

Ein wichtiges Element für die Gestaltung der Wohnstraßen bildet die Bepflanzung durch Bäume. Sowohl der Einzelbaum im Straßenbild, als auch die Form einer geordneten Allee von Bäumen besitzen in hohem Maße formbildende Kraft. Der Einzelbaum wird sich namentlich da ergeben, wo bei der Neuanlage von Straßen Rücksicht auf vorhandene alte Baumbestände genommen wird. Ein schöner Einzelbaum, wie die Dorflinde auf dem Dorfplatz, oder etwa ein alter Nußbaum an der

7*

Dorfstraße kann bei geschickter Gestaltung der Straßen und Plätze ein ganzes Platz- oder Straßenbild beherrschen und der Silhouettenwirkung der Straße eine bestimmte erfrischende Note geben. Auch durch Gruppierung von Einzelbäumen wird eine charakteristische Wirkung der Blockwand und des Straßenbildes erreicht. In den meisten Fällen aber wird es die Baumreihe sein, die bei sorgfältiger Überlegung den intimen Reiz der Wohnstraßen außerordentlich steigert. Die einheitliche Baumreihe ergibt eine geschlossene, durchgehende Wirkung. Diese Wirkung wird möglich sein durch Bepflanzung mit Baumreihen nur auf einem Bürgersteig der Straße, auf der Sonnenseite (Abb. 77 Fig. 8), durch Pflanzung je einer Baumreihe auf jedem Bürgersteig (Abb. 77 Fig. 9),

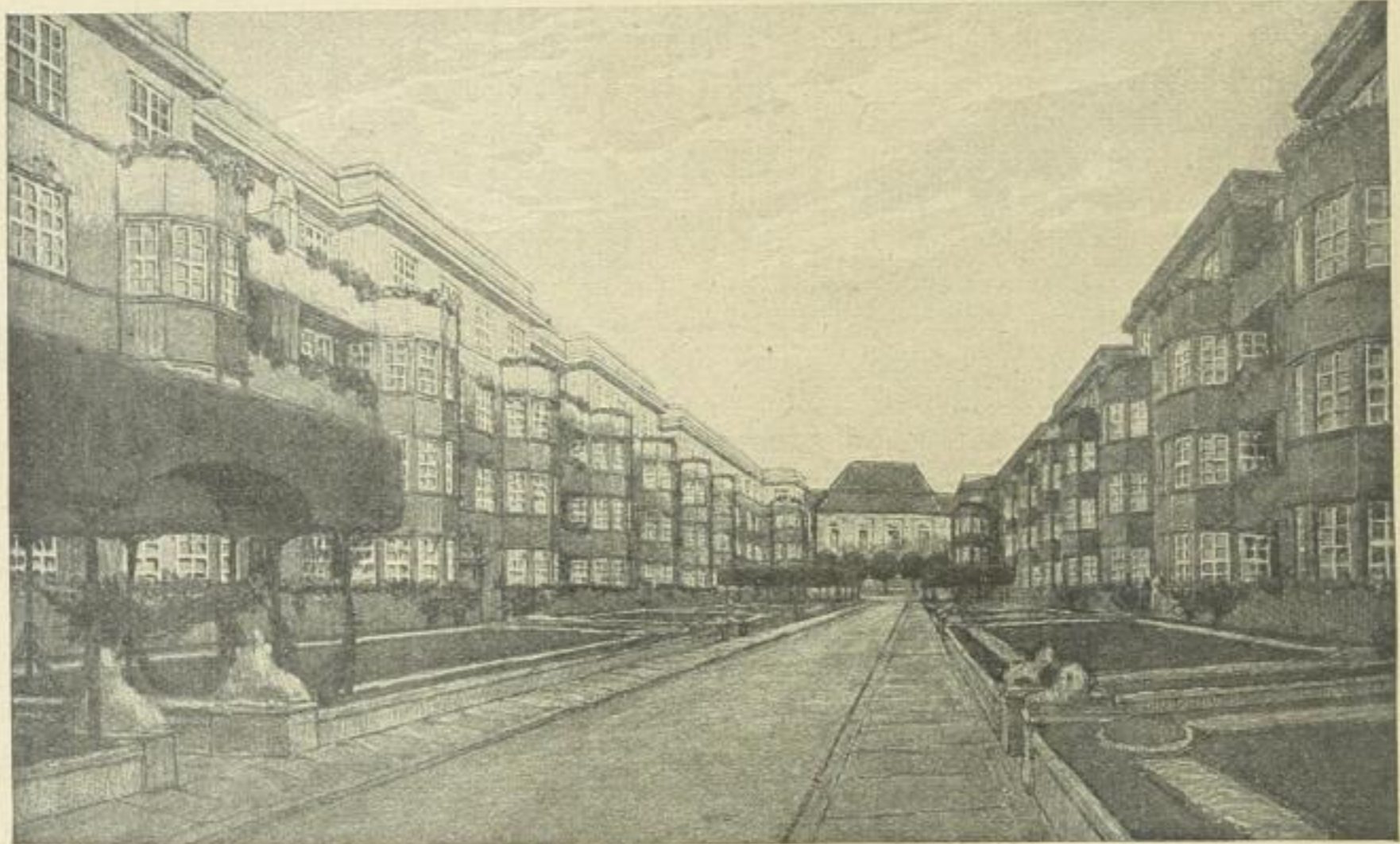


Abb. 79. Straße mit einheitlicher Bepflanzung. Entwurf von Martin Wagner.

durch Anlage einer Allee, von zwei oder mehr Baumreihen auf der Seite (Abb. 77 Fig. 10) oder in der Mitte der Straße (Abb. 88 Fig. 2, 3 u. 4). Immer wird die Wahl der Baumarten sich nach dem Charakter und dem Querschnitt der Straße richten müssen. Für schmale Straßen werden niedere Baumarten, der Rotdorn, die Akazie u. a. am Platze sein; ist die Wohnstraße etwas breiter und sind namentlich Vorgärten vorhanden, so werden die Ulme, die Eberesche, der Ahorn, die Linde mit ihrem zarten Grün und ihrem Blütenduft im Sommer, sowie endlich die Platane, die besonders lange das Grün hält, ausgezeichnete Wirkungen ausüben. Durch sinngemäßen Wechsel der Baumarten an den einzelnen Wohnstraßen wird ein reizvoller Wechsel im Stadtbild geschaffen werden können, namentlich wenn man berücksichtigt, daß die verschiedenen Farben und Blüten der Bäume zu verschiedenen Jahreszeiten auftreten. Bei Wohnquartieren intimer Art, z. B. Kleinhaussiedlungen, wird man auch die Verwendung von Obstbäumen im Straßenbilde mit Erfolg anstreben können, die im Frühjahr ihren Blütenzauber spenden. Bekanntlich feiern die Japaner ihre größten Feste zur Zeit

der Baumblüte und das Volk strömt zu dieser Zeit nach den Plätzen, auf welchen dieser Blütenzauber sich entfaltet.

Die Wirkung von Einzelbäumen, von Baumgruppen und Baumreihen im Straßensbild wird nicht allein durch die Bepflanzung der Bürgersteige mit Bäumen erreicht werden können, sie kann auch bei entsprechender Gruppierung der Häuser, namentlich bei weiterem Zurücktreten derselben von der Straßenfläche durch einheitliche Baumreihen und Baumgruppen in den Vorgärten geschaffen werden (Abb. 142). Ganz große Baummassen, wie die Kastanie, werden besonders günstig als Einzelbäume in Erscheinung treten. Insbesondere werden solche großen Bäume bei Wohnstraßenabschlüssen und platzartigen Erweiterungen der Straßen (Abb. 80), bei Straßeneintritten in Verbindung mit Brunnenanlagen usw. ein reizvolles Bild ergeben. Bei



Abb. 80. Domstraße in Greifswald.

aller wünschenswerten Abwechslung in der Bepflanzung der Wohnstraßen durch Bäume muß aber doch stets eine ordnende Hand walten, damit nicht statt Rhythmus und Harmonie Willkür Platz greift.

Es gibt aber noch ein anderes Mittel, erfrischendes Grün in das Bild der Wohnstraße zu bringen, das ist die senkrechte Berankung der Hausfronten. Auch dieses Mittel wird sowohl bei Berankung einzelner Häuser als auch bei einheitlicher Berankung ganzer Straßensrecken eine gute Wirkung ergeben. Auch hierfür stehen uns in unserem Klima mancherlei Pflanzenarten zur Verfügung: der wilde Wein, Glycinien, Klematis, Kletterrosen und andere Schlinggewächse. In intimen Wohnstraßen wird ein außerordentlich reizvolles Bild dadurch entstehen, daß auch diese Schlinggewächse an den einzelnen Straßen wechseln, so daß zu bestimmten Jahreszeiten, wenn diese Pflanzen blühen, in jeder Straße ein charakteristisches, farbenfreudiges Bild sich ergibt.

Auch die Art der Straßeneinfassung ist von Einfluß auf die formale Gestaltung der Straße. In den billigen Wohnstraßen, namentlich in Kleinwohnungssiedlungen,

werden wir uns zu einer billigen Chaussierung der Fahrdämme entschließen, während die Bürgersteige entweder ganz fehlen, oder mit Bordsteineinfassung und Bekiesung versehen werden. Die anspruchslose Schlichtheit einer derartigen Straße ist durchaus sachlich und auch in künstlerischer Hinsicht wohl befriedigend. Bei Wohnstraßen für mittlere und vornehme Wohnungen wird in den städtischen Straßen eine Befestigung des Fahrdammes mit billigem Gußasphalt oder mit Kleinpflaster am Platze sein. Letzteres zeigt in künstlerischer Hinsicht eine interessante Struktur. Für die Bürgersteige wird an diesen Straßen neuerdings mit Erfolg eine Plattenbahn (aus natürlichen oder Kunststeinplatten) gewählt, wobei für die Platten eine quadratische Form am besten wirkt. Zu beiden Seiten dieser Platten kann dann, wenn wenig Mittel zur Verfügung stehen, eine Bekiesung vorgenommen werden, bei reicherer Gestaltung Kleinmosaikpflaster. In norddeutschen Gegenden, namentlich in den Küstenländern ist, wie auch in Holland, von altersher eine Straßenpflasterung mit Backsteinklinkern üblich gewesen, die dem Straßenbilde namentlich dann ein charakteristisches, durchaus eigenartiges Gepräge gibt, wenn auch für die Häuser selbst dieser Baustoff in einheitlicher Weise verwendet wird.

Neben dem Straßenquerschnitt, der Breite und Höhe des Straßenraumes ist die Straßenlänge bestimmend für ihre Form. Für Wohnstraßen gilt als Regel, sie nicht zu lang zu gestalten, denn zu lange Wohnstraßen verlieren an intimer Wirkung. Schon aus gesundheitlichen Gründen werden die Wohnstraßen verhältnismäßig kurz angelegt, um den Straßenstaub sowohl, als auch die Winde nach Möglichkeit abzuhalten. Die Länge der Wohnstraße ist rein formal betrachtet eine Funktion ihrer Breite. Ist die Breite bedeutender, so wird auch die Länge ein größeres Maß erhalten können. Erfahrungsgemäß aber sollten Wohnstraßen in der Hauptsache nicht über ungefähr 500 m ausgedehnt werden; bei ganz schmalen Straßen, insbesondere bei Kleinhaus-siedlungen, wird aber dieses Längenmaß noch erheblich herabgesetzt werden können. Auch verschieden gestaltete Straßenlängen werden einen reichen Wechsel in der Gesamterscheinung der Straßen bedingen.

Was die Linienführung der Straßen anbelangt, so haben wir im Kapitel I ausgeführt, daß sowohl die gekrümmten, wie auch die geraden Straßen ihre Berechtigung haben. Die gekrümmte Straße hat vor allem den Vorzug, daß ständig wechselnde Bilder sich dem Beschauer darbieten. Kurven können ebenso regelmäßig sein wie gerade Linien, aber es müßte unter allen Umständen vermieden werden, daß die Kurven in den Straßenwandungen unschöne, harte Knickpunkte ergeben. Die Straßenkurve muß vielmehr elastisch und elegant verlaufen. Wir haben bereits gesehen, daß die gekrümmte Straße des Mittelalters in der Hauptsache Zufälligkeiten, Anpassen an Grundstücksgrenzen usw. ihren Ursprung verdankt. Heute aber, wo unsere Beförderungsmittel auch für Wohnstraßen eine möglichst schlanke Linienführung der Straße verlangen, wo andererseits in der Praxis jede Unregelmäßigkeit zu großen Schwierigkeiten führt, müssen wir in erster Linie eine regelmäßige Straßenform anstreben, die, wie bereits erwähnt, auch in bewegtem Gelände ihre Berechtigung keineswegs verliert. Dazu kommt, daß unser heutiges architektonisches Empfinden nach klarer, regelmäßiger Form drängt.

In unserem Klima müssen wir für Wohnstraßen immer den Gesichtspunkt walten lassen, daß die Nordlage der Wohnzimmer auf ein geringstes Maß beschränkt wird. Orientieren wir daher eine Straße von Westen nach Osten, so wird immer die Hälfte der Wohnräume die kalte Nordlage aufweisen. Diese Lage wird jedoch auf ein Mindestmaß beschränkt, wenn die Baublöcke nördlich-südliche Tendenz aufweisen, die vorherrschende Richtung der Wohnstraßen eines

Stadtviertels also von Nord nach Süd verläuft. Dies ergibt in den Wohnvierteln von vornherein auch in formaler Hinsicht eine bestimmte Note.

Schließlich wird es sich um die Frage handeln, wie der vertikale Aufbau der Straßenwandungen in unserer Zeit zu gestalten ist. Wir haben bereits gesehen, wie die Gesetze von Rhythmus und Kontrast immer wiederkehren in der Formerscheinung der Städte und wir werden daher bei der vertikalen Durchführung der Straße in erster Linie das Gesamtbild im Auge behalten müssen. Der Stadtplaner muß sich von vornherein darüber klar sein, welche Form die Straßenwandungen annehmen werden, welches Material dabei Verwendung finden soll und welche Farbenwirkung das Ganze zeigt. Wollen wir wieder Rhythmus, Harmonie und künstlerische Einheit in unsere Straße bringen, so ist es unerlässlich, daß dem Einzelarchitekten gewisse Fesseln auferlegt werden, daß er seine Hausform anpaßt dem Gesamtbild der Straße und daß zunächst die Parzellierung Rücksicht auf das künstlerische Gesamtbild der Straße nimmt. Ist eine Wohnstraße lang, so müssen wir es zu vermeiden suchen, daß bei geschlossener Bauweise die Dachfirste, Hauptgesimse und Fassadenflächen ohne Relief allzulange verlaufen. Durch vortretende Baumassen in rhythmischer Anordnung, durch harmonisch gestaltete Unterbrechung der Straßenwände, durch Eingangshallen, Loggien usw., durch rhythmisch gestaltete Vor- und Rücksprünge wird ein erwünschtes Relief in solche Straßenzüge kommen. Wir müssen jedoch unter allen Umständen es vermeiden, daß alle diese Dinge planlos und willkürlich sich vollziehen, vielmehr muß eine ordnende künstlerische Hand das Ganze leiten, damit ein klar gestalteter Straßenraum entsteht. Eine regelmäßige Gestaltung mit klaren und symmetrischen, kubischen Massen und Formen wird immer die reinste Harmonie auch in dieser Hinsicht bedeuten. Daß auch die Verwendung des Materials für jeden Straßenzug einheitlich sein muß, haben wir bereits im ersten Kapitel besprochen und gesehen, daß die Harmonie alter Dorf- und Stadtbilder nicht zuletzt darauf beruht, daß die Baustoffe und Farben nahezu vollkommen einheitlich sind. Wir werden daher in unserer Zeit bei der Gestaltung der Städte letzten Endes uns darüber klar werden müssen, welche Baustoffeinheit wir zu wählen haben werden. In der norddeutschen Tiefebene wird gerade in der kommenden Zeit der sparsamen Bauweise der Backstein wieder zu seiner Herrschaft gelangen, die ihm durch eine schlechte Technik und Materialbehandlung lange Zeit hindurch streitig gemacht worden ist. Und doch ist

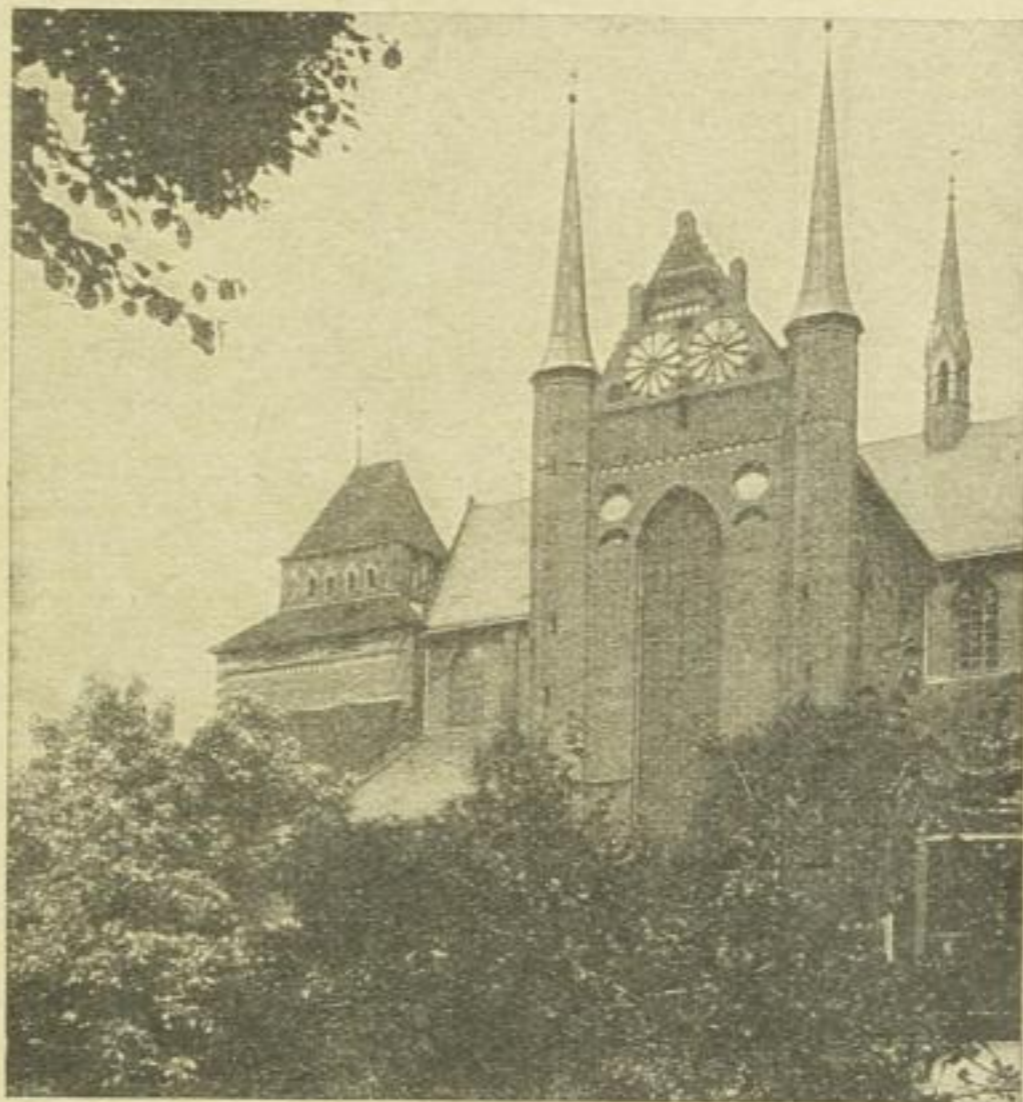


Abb. 81. St. Georgen-Kirche in Wismar.

gerade der Backstein das heimische Material für das nördliche Deutschland, und die alten norddeutschen Backsteinarchitekturen, nicht zuletzt die architektonischen Backsteinschöpfungen der Ostseestädte aus der Blütezeit der Hansa zeigen uns die wundervolle Wirkung dieses charaktervollen Materials (Abb. 81). Kaum ein Baustoff ist solcher Eigenart und charakteristischer Ausdrucksform fähig, wie gerade der Ziegel-

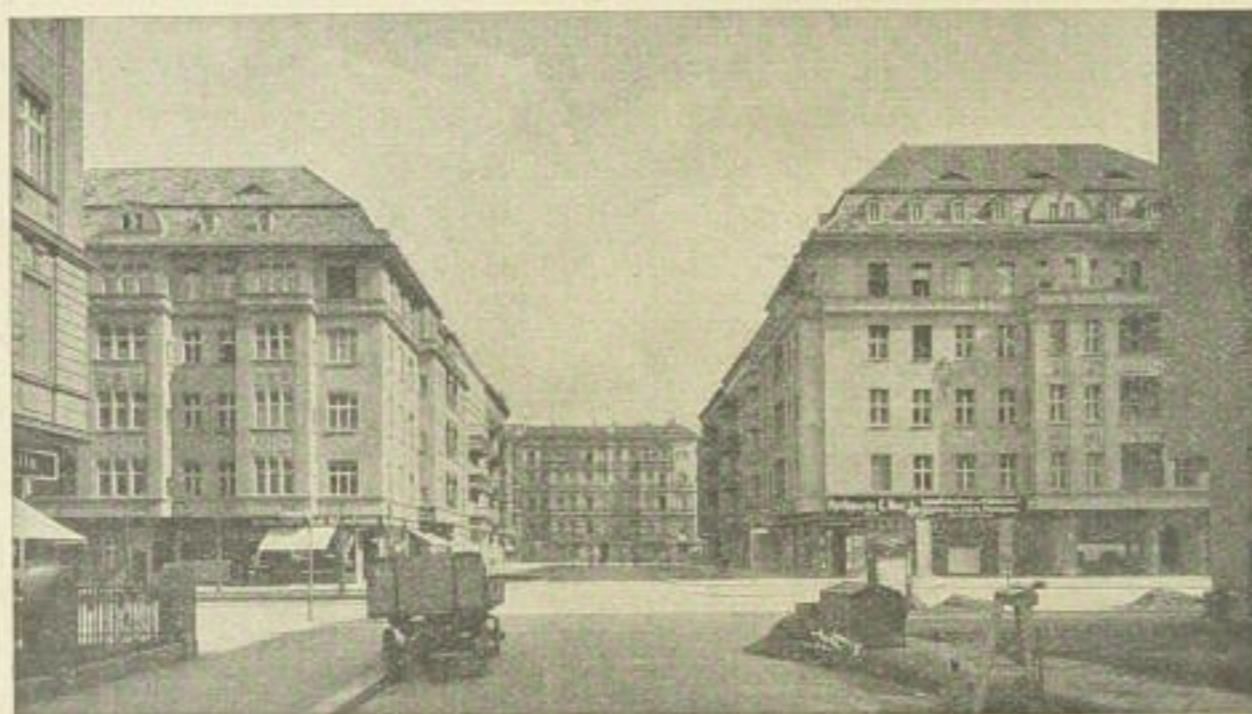


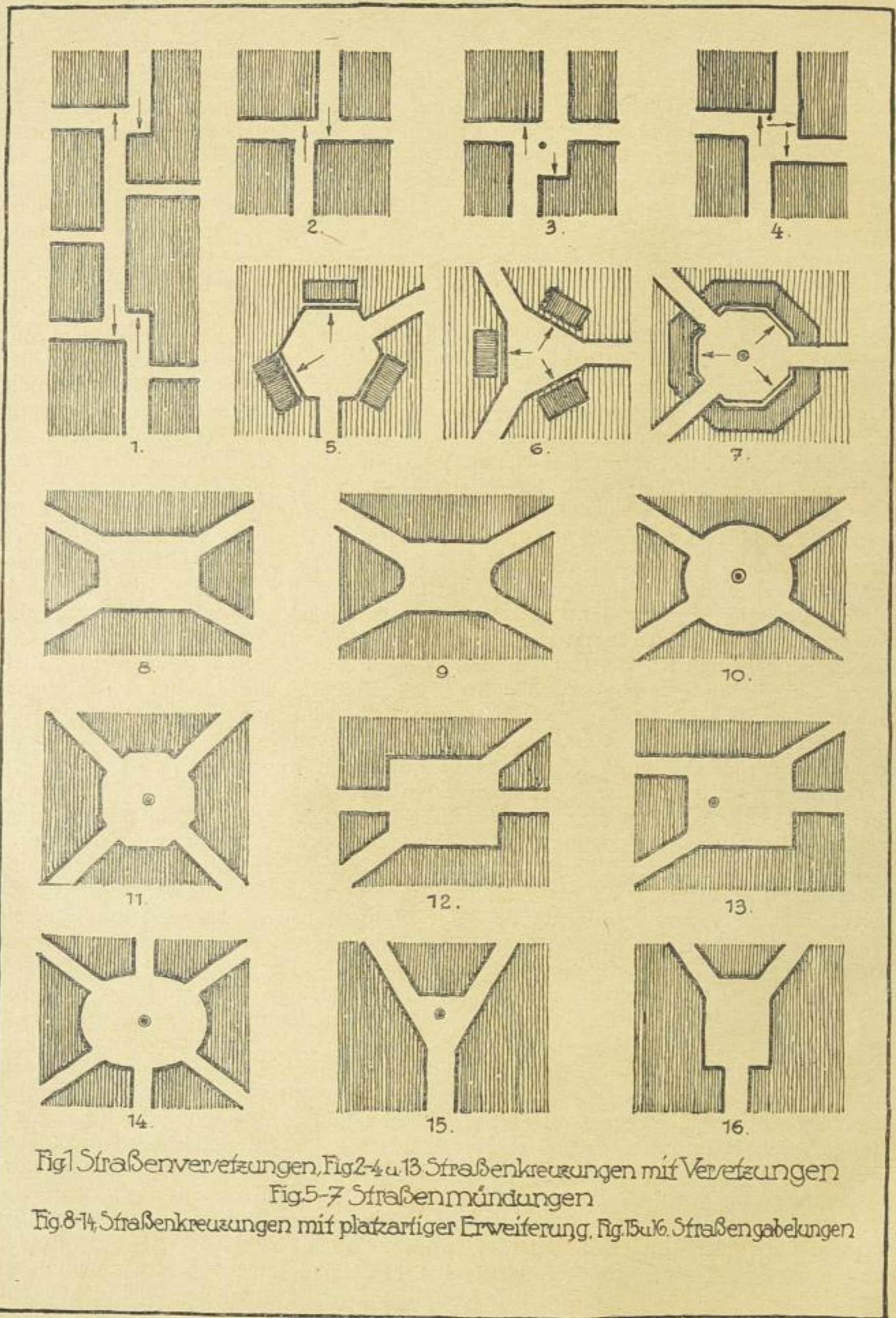
Abb. 82. Straßeneingang in Berlin-Schöneberg.



Abb. 83. Straßeneingang in Berlin-Schöneberg (Ecke Innsbruckerstraße und Stadtpark).
Arch.: Paul Wolf.

stein. Seine Billigkeit und Dauerhaftigkeit fallen bei den Herstellungs- wie bei den Bauunterhaltungskosten in einem Maße ins Gewicht, daß wir in der kommenden Zeit unter allen Umständen mehr als seither auf ihn zurückgreifen werden. Zum charakteristischen Backsteinbau gehört das charakteristische norddeutsche Pfannendach. In den mittel- und süddeutschen Gegenden wird der Putzbau in den meisten Fällen der Tradition entsprechen, und da, wo billiger Werkstein aus der Umgegend zur Verfügung steht, wird auch dieses Material voll zur Geltung kommen können. In Schiefergegenden werden wir statt der Ziegeldächer Schieferdächer verwenden. Nur die Wiederbelebung des Fachwerkbauens wird heute aus verschiedenen Gründen nicht mehr möglich sein, u. a. wegen seiner Feuergefährlichkeit und der hohen Materialpreise.

Bei regelmäßigen Straßenanlagen ist dem Straßeneingang (Abb. 82) besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Eine symmetrische Gestaltung der Baumassen erscheint hier durchaus erwünscht (Abb. 83 u. 84). Besondere Sorgfalt erfordern vor allem auch die Straßenkreuzungen. Um die Wohnstraße nicht zu lang zu gestalten, wird man häufig zu dem Mittel der Straßenversetzung greifen müssen, d. h., die Straße läuft nicht in gerader Linie durch, sondern erhält an der Einmündung einer Querstraße eine Verschiebung, indem der Straße auf diese Weise durch den vortretenden Baublock an der Ecke der Querstraße ein vorläufiger Abschluß gegeben wird. Von der anderen Seite gesehen, entsteht dann wieder eine ähnliche Wirkung im Bilde der Straße (Abb. 84 Fig. 1). Mündet in demselben Punkte auf der anderen Seite ebenfalls eine Querstraße ein, so entsteht eine Straßenkreuzung, deren formale Gestaltung zahlreicher Variationen fähig ist. Immer wird es darauf ankommen, für die jeweils einmündenden Straßen einen charakteristischen Abschluß zu schaffen (Abb. 84 Fig. 2—4). Wir haben schon in Kapitel I ausgeführt, daß die gerade Straße immer einen Zielpunkt als Abschluß verlangt, und daß die höchste Wirkung durch ein öffentliches Gebäude erreicht wird. Da aber naturgemäß in einer heutigen Stadt so viele öffentliche Gebäude nicht zur Verfügung stehen, so muß dieser Straßenabschluß in der Regel durch Wohngebäude geschaffen werden (Abb. 84 Fig. 5—7). Die Straßenform ist keine Fläche, sondern ein dreidimensionales, raumkünstlerisches Gebilde, das nach oben durch den Himmel begrenzt ist. Bei regelmäßiger Anlage werden daher auch die Wandungen dieses Raumkörpers eine symmetrische Gestaltung verlangen durch gleiche Höhe der Straßenwandungen. Der Straßenabschluß kann höher sein oder niedriger als die Wandung, aber er bedarf besonderer Sorgfalt auch bei der Parzellierung der Baugelände. Für Wohnstraßen wird eine Grünfläche, ein Wald oder ein Ausblick in eine Landschaft immer einen besonders wirkungsvollen Abschluß ergeben. Die Horizontallinien der geraden, regelmäßigen Straßenwandungen, die Dachfirste, Gesimse, Gurte und Vorgarteneinfriedigungen müssen konsequent auf den Straßenabschluß hinweisen (Abb. 19), der Straßenabschluß den Steigerungspunkt des Straßenraumkörpers bilden. Durch verschiedenartige Gestaltung des Straßenabschlusses wird in die Erscheinung der Wohnstraße ein interessanter Wechsel kommen. Aufgabe eines weitblickenden Städtebauers und einsichtvoller Architekten wird es sein, diese Straßenabschlüsse, Straßenkreuzungen und Straßenmündungen so zu gestalten, daß sie ihrer Bedeutung entsprechend eine charakteristische Form ergeben und damit die bestimmenden Blickpunkte für das Straßenbild schaffen. Von ihrer Lösung wird in hohem Grade der künstlerische Eindruck einer Stadt abhängen. Eine reichere Wirkung, jedoch mit einfachen Mitteln, werden wir in den Wohnstraßen erzielen durch Schaffung von Gebäudegruppen. Auch hier wird es jeweils in erster Linie darauf ankommen, welcher Blickpunkt für die einmündenden Straßen entstehen wird (Abb. 84 Fig. 7). Diese Gebäudegruppierung wird insbesondere bei nicht recht-



winklig ineinander mündenden Straßen zu erfolgen haben (Abb. 84 Fig. 5—7). Auch hier wird es fast stets möglich sein, aus der Not eine Tugend zu machen, und in einfacher Weise eine interessante Wirkung zu erzielen. Diese Wirkung kann gesteigert werden durch Verwendung von Einzelbäumen, Brunnen und anderen Motiven. Schließlich bedarf noch die Straßengabelung besonderer Sorgfalt (Abb. 84 Fig. 15 u. 16).

Für die Geschäfts- und Verkehrsstraßen gelten z. T. andere Gesichtspunkte wie für die Wohnstraßen. Als Geschäftsstraßen haben sich in den historischen Städten in erster Linie die Altstadtstraßen entwickelt. Weiterhin die Radialstraßen in den inneren Stadtbezirken; vor allem konzentrieren sich die Geschäfte an den Plätzen

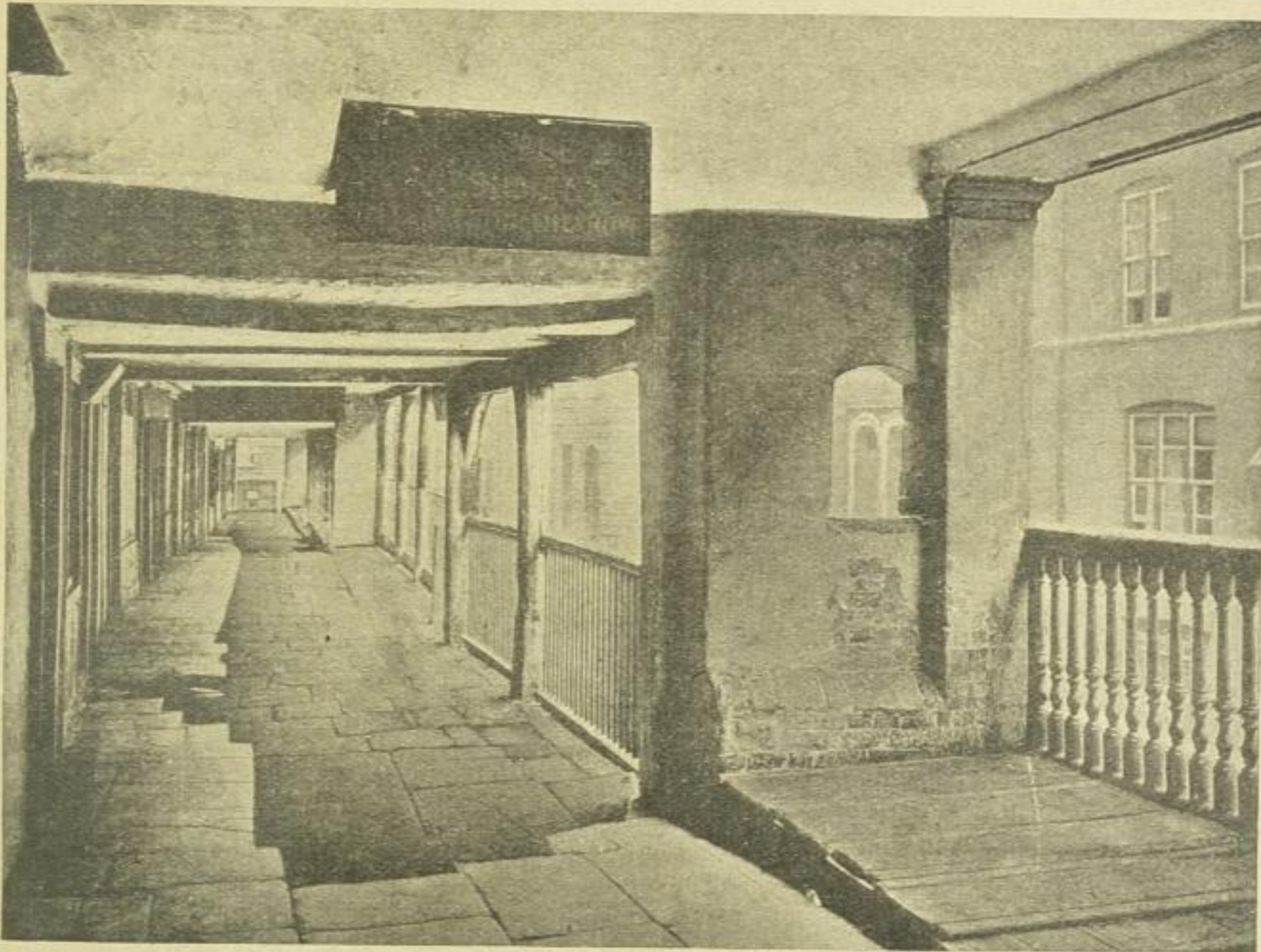


Abb. 85. Straßengalerie (Row) in Chester (Watergate Street).

im Schnittpunkte mehrerer Verkehrsstraßen. In den enger bebauten Teilen der inneren Stadt haben sich in manchen Städten Passagen mit Läden herausgebildet, die gewöhnlich zwei verschiedene Straßen miteinander verbinden und oben überdeckt sind. Große Nachahmung haben diese Anlagen wohl deshalb nicht gefunden, weil ihre Herstellung ziemlich kostspielig ist. Zweckmäßiger als diese Passagen erscheinen für den Ladenverkehr die Laubenhallen, die namentlich in südlichen Städten seit Jahrhunderten bestehen. In der englischen Stadt Chester sind solche Laubenhallen ganze Straßen entlang als Galerien im ersten Stockwerk errichtet, die sog. Rows. Sie bilden offene Laubenhallen im ersten Stockwerk, an die sich Läden anschließen (Abb. 85).

Charakteristisch für die Verkehrsstraßen sind die gesteigerten Maße in Breite, Höhe und Länge der Straße. Einer Breite von 30 m und mehr und einer Höhe der Straßengewandungen von 20 bis 22 m entspricht ein ununterbrochener geradliniger Verlauf der Verkehrsstraßen von 1—2 km und mehr. Die Grundbedingung der Verkehrsstraßen: zwei Verkehrspunkte in möglichst gerader Linie zu verbinden, führt im Bebauungsplan auch zur Ausführung von Diagonalstraßen. Die Diagonalstraße hat große Nachteile vor allem dadurch, daß spitze Winkel an der einmündenden Querstraße auftreten, die in künstlerischer Hinsicht aber durch platzartige Erweiterungen an den Einmündungen behoben werden können.

Vorwiegend für den Güterverkehr berechnet sind die Ladestraßen und Kaistraßen (Abb. 86 Fig. 1).

Im übrigen gelten für die Verkehrsstraße dieselben allgemeinen künstlerischen Grundsätze, wie für die Gestaltung der Wohnstraße, namentlich was die Längsprofile anbelangt. Die Steigungsverhältnisse müssen bei Verkehrsstraßen geringer sein als bei Wohnstraßen, im allgemeinen nicht über 1 : 40; bei Asphaltstraßen nicht über 1 : 70. Nur in Bergstädten, wo die Wagen mit Bremsvorrichtung versehen sind, kann man bis zu 1 : 25 heruntergehen.

Für die Fahrbahnen der Verkehrsstraßen ist die Wagenbreite = 2,5 m grundlegend. Die Fahrbahnbreite ist zweckmäßig ein Vielfaches von 2,5 m, also 5,0 m, 7,5 m, 10 m, 12,5 m, 15 m. Die Bürgersteigbreiten der Verkehrsstraßen sind tunlichst nicht unter 4 m zu bemessen. Sie betragen bis zu 10 m und mehr je nach der Bedeutung des Fußgängerverkehrs (Abb. 86).

Wichtig für die formale Gestaltung der Straßenflächen der Verkehrsstraßen ist die Unterbringung der Straßenbahngleise in denselben. Es ist vor allem zu beachten, daß Kollisionen zwischen Straßenbahnverkehr, Fuhrwerksverkehr und Fußgängerverkehr vermieden werden, dabei ist die Lage der Haltestellen zum Ein- und Aussteigen besonders sorgfältig zu behandeln. Es ist zu beachten, daß der nebeneinander laufende Fuhrwerks- und Straßenbahnverkehr sich in derselben Richtung bewegt. Bei seitlicher Lage beider Straßenbahngleise im Querprofil der Straße entsteht der Nachteil, daß Fuhrwerke, die aus einer auf einer Seite einmündenden Querstraße kommen, noch vor Einbiegen auf den Fahrdamm die Gleise kreuzen müssen. Man kann die Schwierigkeiten in solchen Fällen dadurch etwas vermindern, daß man an der Einmündungsstelle die Baublockecken platzartig erweitert. Legt man bei zweigleisigem Betrieb je ein Gleis seitwärts unmittelbar an die Bortschwelle heran (Abb. 86 Fig. 3), so ist zwar das Einsteigen vom Bürgersteig aus besonders erleichtert, jedoch entsteht auch hier der Nachteil, daß die Fuhrwerke, die von den einmündenden Straßen in die Verkehrsstraßen einbiegen, die Straßenbahngleise vor Erreichung des Fahrdammes kreuzen müssen. Außerdem ergeben sich bei beiden Lösungen Schwierigkeiten des Verkehrs zwischen Straßenfuhrwerk und Häusern, da jedesmal die Gleise überschritten werden müssen, wenn ein Transport vom Fuhrwerk nach dem Hause stattfindet.

Die Straßenbahngleise liegen also besser in der Mitte der Straße (Abb. 86 Fig. 4—6); allerdings ist hier das Ein- und Aussteigen von und zu der durch Fuhrwerke belebten Fahrbahn unbequem. Besonders zweckmäßig erscheint daher die Lösung, daß die Gleise in einem, in der Mitte der Straße belegenen, besonders angelegten Straßenbahnkörper untergebracht werden, etwa derart, daß bei gepflasterten Fahrdämmen die Straßenbahnen in unbefestigten Dämmen liegen oder noch zweckmäßiger und zugleich schöner dadurch, daß die Straßenbahngleise in Rasenstreifen gebettet werden, die etwas breiter sind als die eigentliche Schienenzone; der Streifen neben den Schienen

würde dann an den Haltestellen ein bequemes Ein- und Aussteigen ermöglichen (Abb. 86 Fig. 6).

Sorgfältige Behandlung verdienen schließlich alle Straßenkreuzungen, sowohl die

QUERPROFILE VON VERKEHRSTRASSEN.

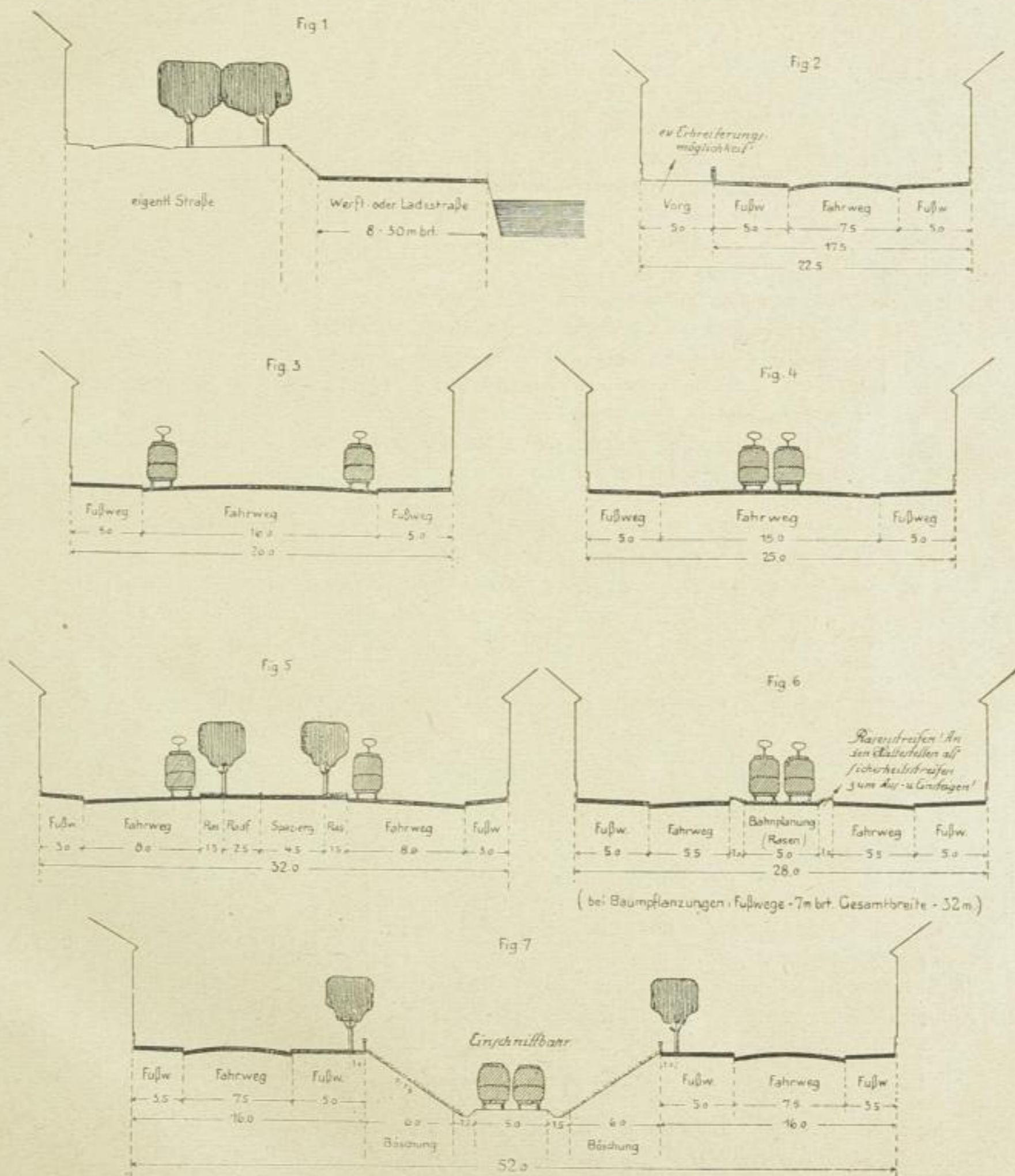


Abb. 86.

QUERPROFILE VON PROMENADEN/STRASSEN.

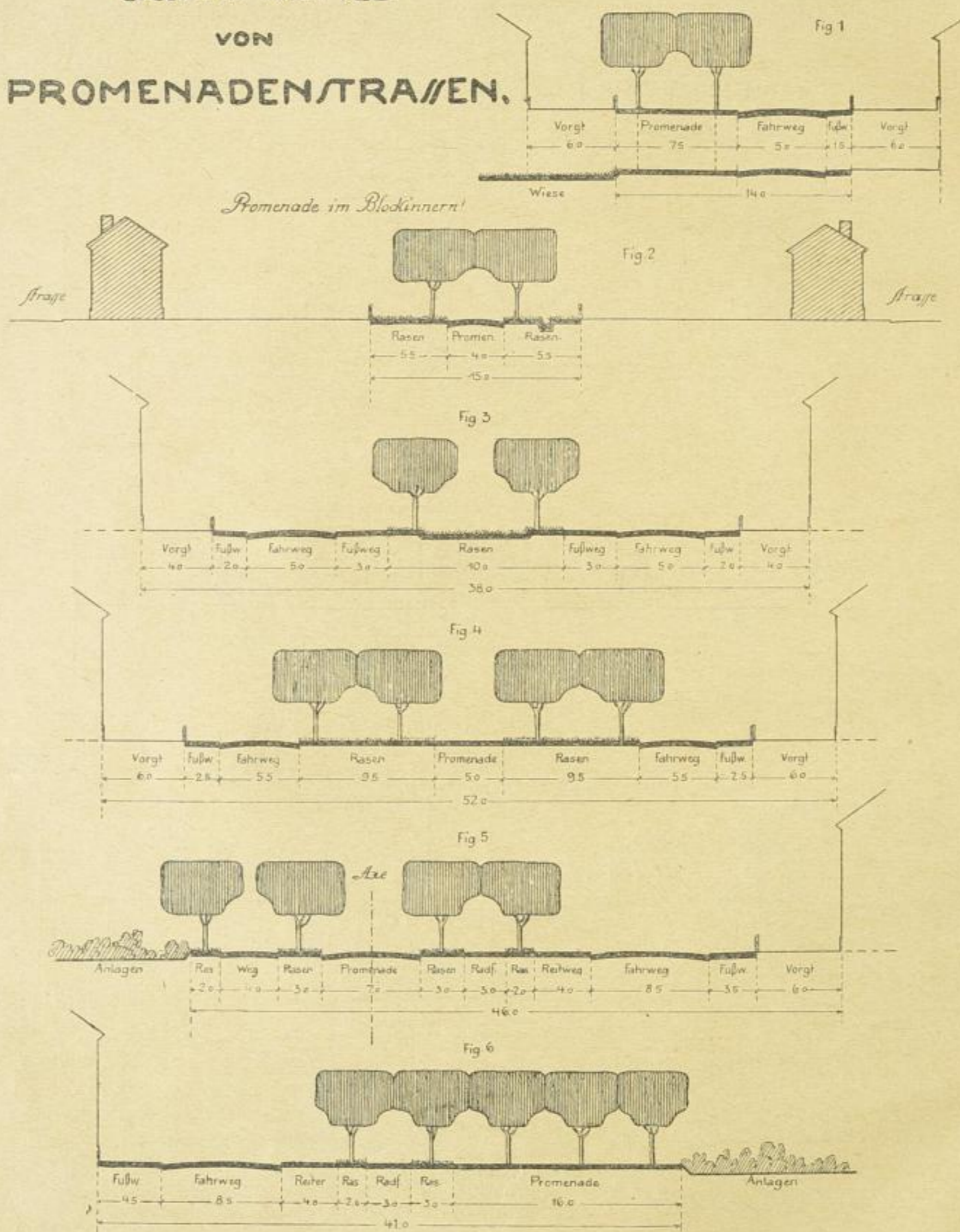


Abb. 87.

Kreuzung von Wohnstraßen mit den Verkehrsstraßen, als noch viel mehr die Kreuzung zweier Verkehrsstraßen (Abb. 84 Fig. 8—14).

Da, wo Vorortgelände durch Untergrundbahnen in Gestalt von Einschnittbahnen erschlossen werden, erhöht sich die Verkehrsstraßenbreite von 30 auf 50 m, wobei 20 m auf den Einschnitt entfallen (Abb. 86 Fig. 7). Diese Einschnittbahnen im Zuge der Verkehrsstraßen ergeben in Verbindung mit den Bahnhöfen, Treppenanlagen und den Brücken, die über sie hinwegführen, charakteristische, neue Formen für das Stadtbild.

Die Promenadenstraße (Abb. 87) hat den Zweck, zwei Grünflächen entfernt vom Staub und Lärm des Verkehrs miteinander zu verbinden und die Möglichkeit zu bieten, von einem Stadtteil nach dem anderen, vom Stadtinnern nach der Peripherie, oder umgekehrt, im Grünen wandern zu können. Die Anlage dieser Promenadenstraßen muß, wenn möglich, breite Rasenstreifen enthalten, die möglichst wenig durch Querwege unterbrochen werden. Die Promenadenstraßen können auch durch das Innere der Baublöcke hindurch verlaufen und bedürfen dann keiner Fahrwege (Abb. 88).

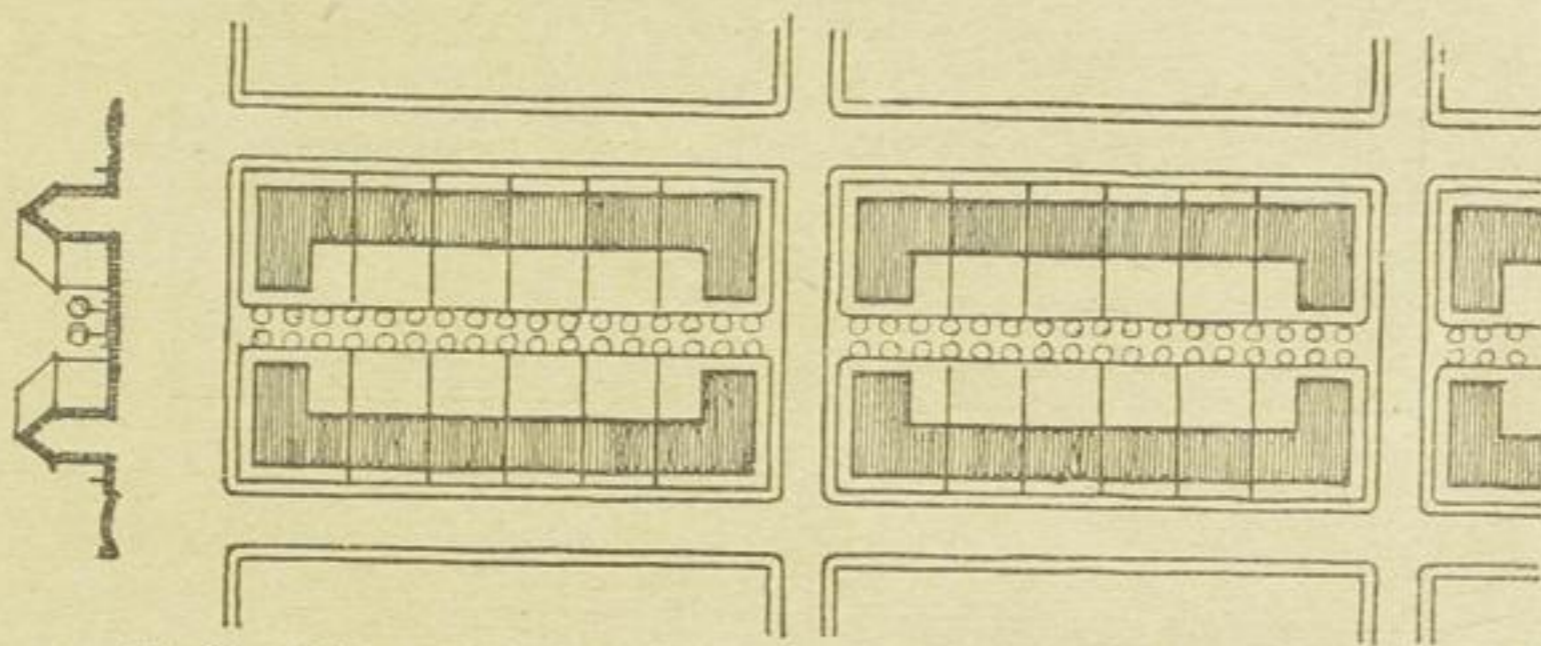


Abb. 88. Führung einer Promenadenstraße durch das Innere von Baublöcken.

Verlaufen sie zwischen den Hausfronten als Straßen, was die Regel bilden wird, so werden die Fahrwege seitwärts gelegt, so daß der Fußgängerverkehr sich entweder in der Mitte zwischen dem Grün der Rasenstreifen vollzieht (Abb. 87 Fig. 4) oder besser, daß doppelte Baumreihen auf beiden Seiten der Rasenflächen angeordnet werden. Diese Promenadenstraßen oder Grünstreifen können nach Belieben durch intime Erholungs- und Sitzplätze, sowie durch Kleinkinderspielplätze unterbrochen werden. Für die Formgestaltung dieser Art von Straßen, die ihrer ganzen Natur nach zu den Freiflächen gehören, bieten sich mannigfache Möglichkeiten. Durch ihre Breiten- und Längenausmaße wird das Wohnen an ihnen einen ganz besonderen Anreiz bieten. Ihre Form wird des höchsten Ausdrucks fähig sein, sie werden daher bei aller Sachlichkeit im hohen Maße raumbildende Funktion besitzen und in Verbindung mit Einzelbauwerken, dazwischen liegenden Kaffeegärten, Milchhäusern, Brunnen usw. bisweilen den Charakter von Monumentalstraßen annehmen können.

Die französische Avenue (Abb. 89) ist im gewissen Sinne eine solche Promenadenstraße, nur daß sie gewöhnlich stark im Verkehr liegt, was bei den heute angestrebten Promenadenstraßen unter allen Umständen vermieden werden muß.

Abb. 90 zeigt eine am Seeufer als Aussichtstraße angelegte Promenadenstraße.

Die Monumentalstraße endlich wird den höchsten Akkord im Organismus des Straßennetzes bilden müssen. Sie bedarf der monumentalen Bebauung durch öffent-

liche Bauwerke, Tore, Monumentalbrunnen und Denkmäler. Durch Erweiterung zu Monumentalplätzen, durch Querachsen, durch Verwendung von Wasser in Gestalt von Kanälen (Nymphenburger Allee in München, Königsallee in Düsseldorf u. a.) wird die höchste Steigerung im Ausdruck der Stadt sich entfalten (Abb. 91). Jede Stadt, vor allem die Großstadt bedarf solcher Achsen, die Klarheit und Orientierung

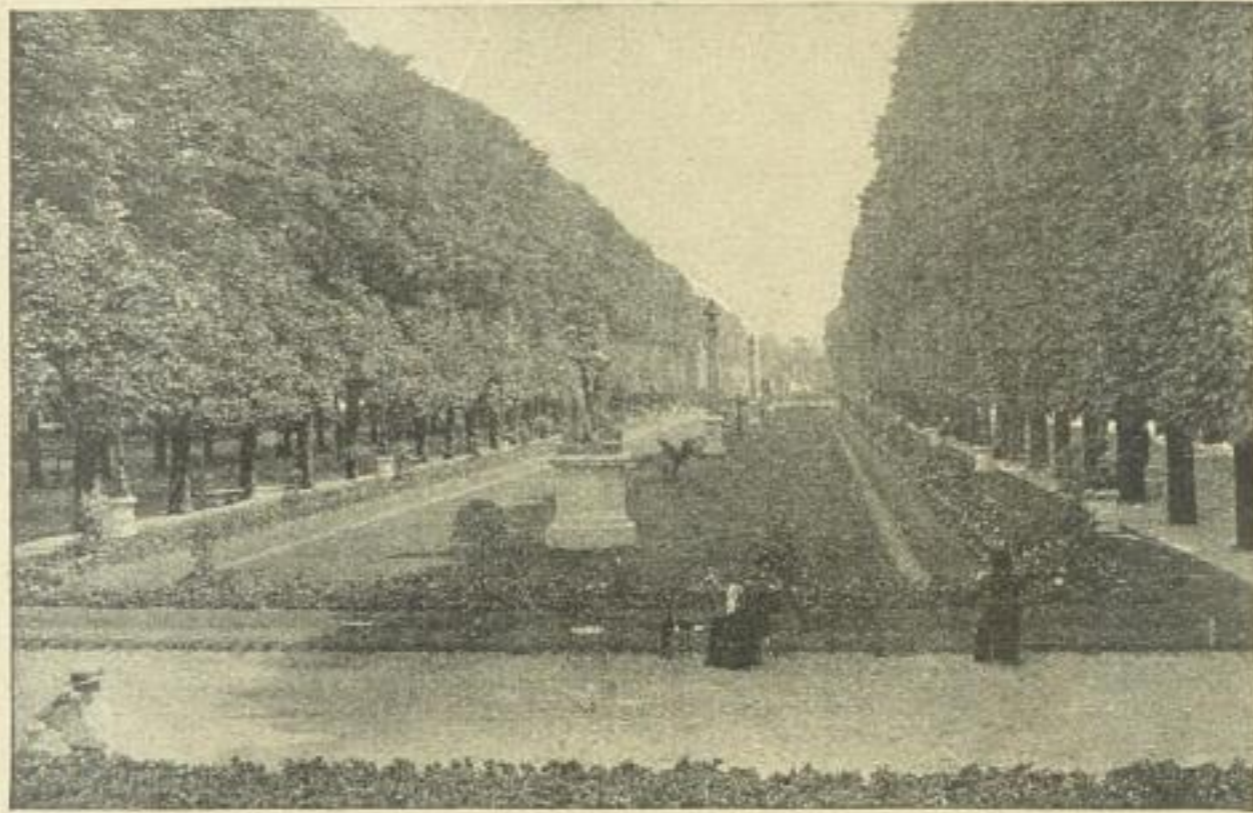


Abb. 89. Paris. Avenue de l'Observatoire.

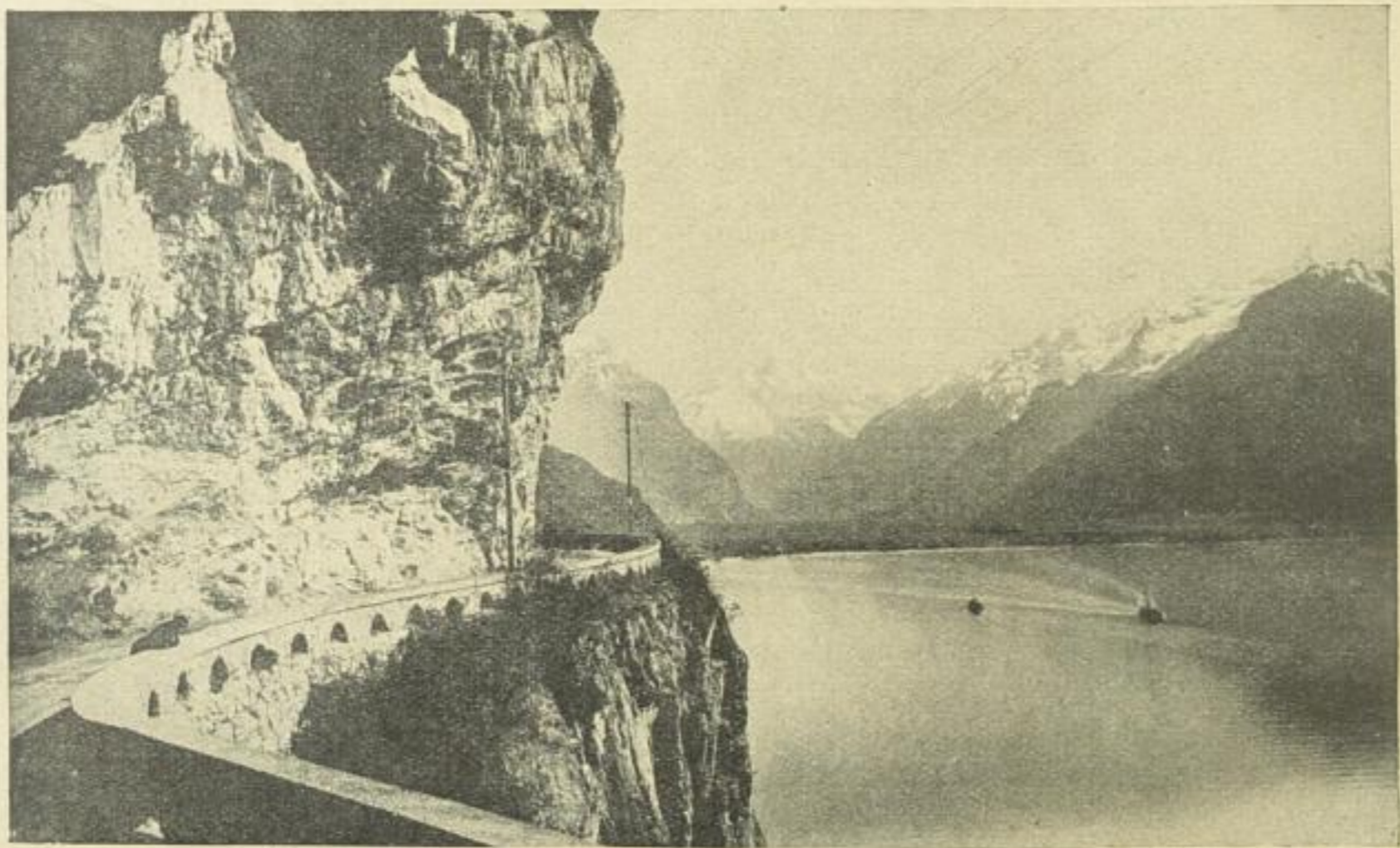


Abb. 90. Axenstrasse (Schweiz).

und höchste Steigerung in ihren Organismus bringen. Auf ihr wird sich vorwiegend das Volksleben abspielen (Praterstraße in Wien), sie wird Raum bieten für Auto-, Droschken-, Reit- und Radfahrverkehr, wie für Promenadenverkehr. Als Randstraße entlang von Parkanlagen und Stadtwäldern wird sie als Corsostraße sich entwickeln, auf ihr wird sich ein lebendiges, buntes Treiben entfalten.

QUERPROFILE VON MONUMENTALSTRASSEN.

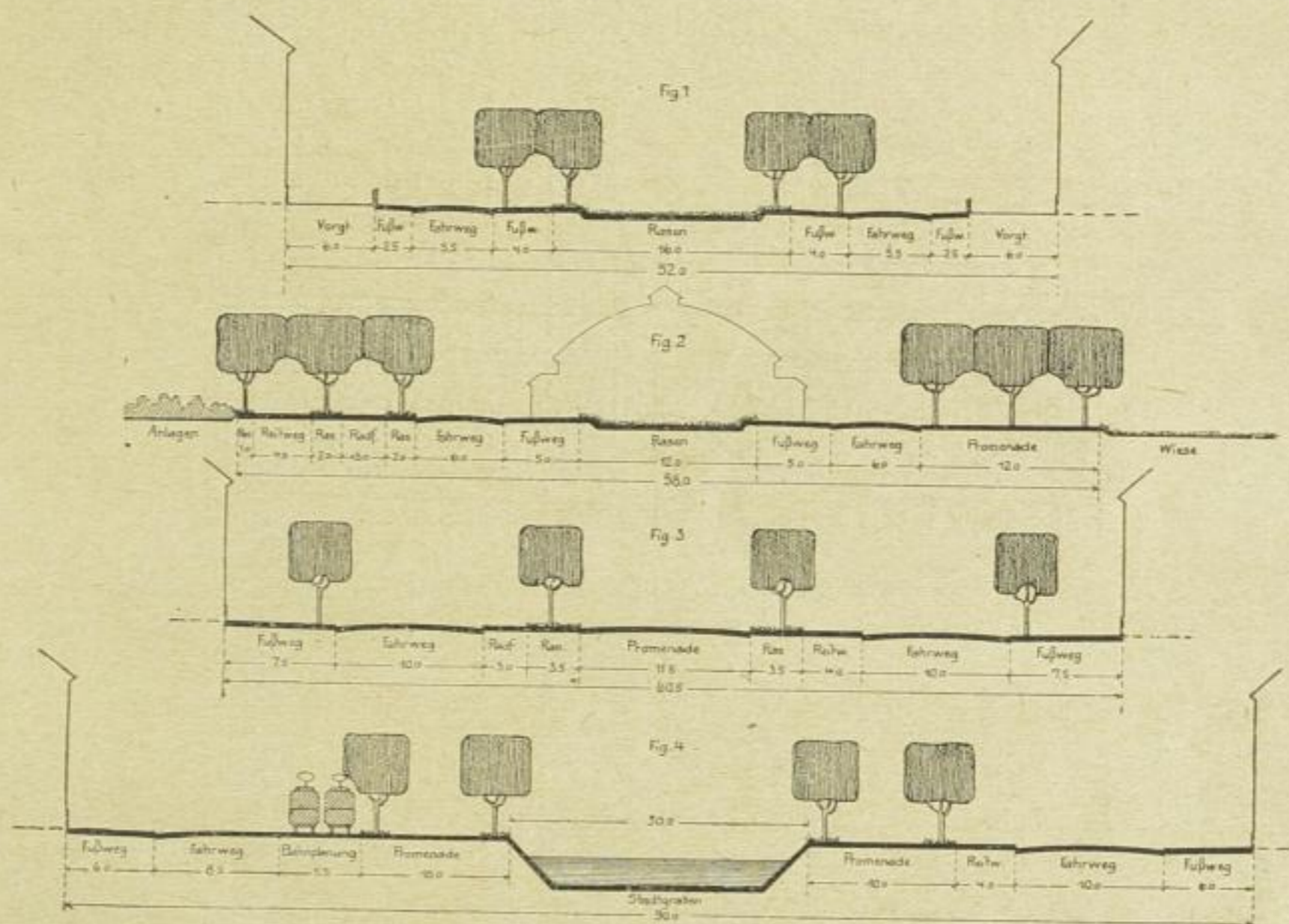


Abb. 91.

Die stetig wachsende Bedeutung des Autos als Beförderungsmittel hat in verschiedenen Städten (z. B. in Berlin im Grunewald) zu dem Bestreben geführt, besondere Autostraßen anzulegen, die es ermöglichen, unbehindert vom sonstigen Verkehr die volle Autogeswindigkeit entfalten zu können. Auch sonst ist in der Gestaltung der Straßenprofile und der Straßenkreuzungen bei Wohnstraßen, Verkehrsstraßen, Promenadenstraßen und Monumentalstraßen Rücksicht auf den Autoverkehr zu nehmen.

Auch die Reitwege bedürfen besonderer Berücksichtigung. Für die Breite eines Reitweges ist der Gesichtspunkt maßgebend, daß zwei Reiter sich begegnen können. Dies erfordert eine Mindestbreite von 3,50 m. Im Interesse der Sicherheit der Reiter erscheint jedoch eine größere Breite geboten, wenn die Reitwege nach den Seiten hin eingefriedigt sind. Es empfiehlt sich, die Reitwege möglichst im Anschluß an Grün- oder Baumstreifen und nicht zu nahe an den Häusern anzulegen. Für die Reitwege

8 Wolf, Städtebau.

muß eine weiche Befestigung mittels Kies, Sand usw., am besten mit Lohe oder Sägespänen vermischt, gewählt werden.

Schließlich bedürfen die Radfahrwege besonderer Erwähnung. Sie dienen vor allem dem Verkehr von und zur Arbeitsstätte. Wenn in gepflasterten Straßen nicht genügend Raum für einen besonders anzulegenden Radfahrweg vorhanden ist, so genügt es,

einen 80 cm breiten Streifen der Fahrbahn neben dem Randstein mit glatten, in Zement- oder Asphaltfugen verlegten Schlackensteinen als Radfahrstreifen herzurichten, um Erschütterungen durch unebenes Pflaster zu vermeiden. Ist genügend Raum zur Anbringung besonderer Radfahrwege vorhanden, so wählt man hierfür eine Breite von 2,50 m, damit zwei Radfahrer sich bequem begegnen können. Die Befestigung der Radfahrwege erfolgt zweckmäßig durch leichten Teermakadam oder als geteilter Kiesweg.

In größeren Städten werden auch Radfahrwege angelegt, die lediglich der Erholung dienen und durch größere Parkanlagen und Stadtwälder verlaufen. Die Stadt Hannover z. B. besitzt solche Radfahrwege im Stadtwald Eilenriede in einer Gesamtausdehnung von 10 km.

2. Der Platz.

Einen Übergang von Wohnstraße zum Platz bildet der Wohnhof (Abb. 92). Er entstand schon im Mittelalter, namentlich in holländischen Städten durch Aufteilung tiefer Baublöcke mit geringer Straßenfront, durch Anlage von Sackgassen, an deren Ende als platz-



Abb. 92. Wohnhof in Hamburg (Springelwiete).

artige Erweiterung zum Wenden der Wagen der eigentliche Wohnhof liegt. Indessen findet man in alten Städten den Wohnhof auch bisweilen in der Grundform eines Innenplatzes, ähnlich unseren heutigen Innenparkanlagen.

In neuerer Zeit gelangte der Wohnhof vor allem in England, namentlich in den Gartencities vielfach zur Anwendung. Für die Gartenvorstadt Hampstead bei London, einer hervorragenden Schöpfung des Architekten Raymond Unwin, ist dieses Raum-

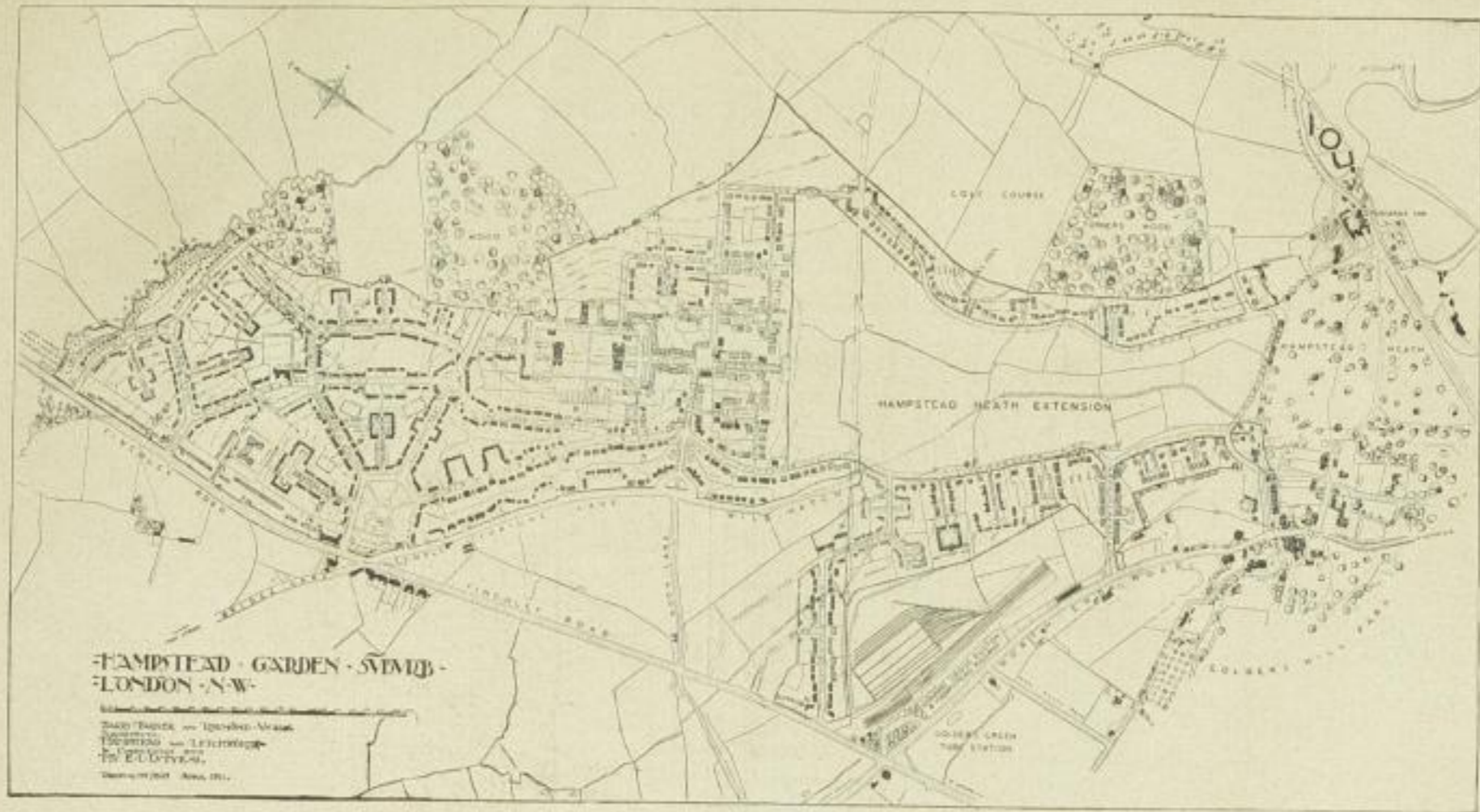


Abb. 93. Plan der Gartenvorstadt Hampstead.

element geradezu charakteristisch (Abb. 93). Die Gestaltungsmöglichkeiten für den Wohnhof sind mannigfache. Selbst ganz unregelmäßige, tiefe Baublöcke werden durch Verwendung des Wohnhofes eine interessante Form erhalten können. Für die Gestaltung der Fläche des Wohnhofes wird in der Hauptsache die Umfahrt zum Wenden der Wagen bestimmend sein. Die dazwischen verbleibende Fläche wird am besten als Kinderspielplatz oder als Brunnenplatz, bei vornehmeren Wohnvierteln als Tennisplatz usw. (Abb. 94) ausgebildet werden. Das Motiv des Wohnhofes wird weiter da Verwendung finden können, wo das Streben besteht, für möglichst viele Häuser Aussicht auf vorhandenes Grün, auf einen Park, Spielplatz, eine Wasserfläche oder einen Wald zu schaffen (Abb. 94). Für ganz besonders empfehlenswert halte ich dieses

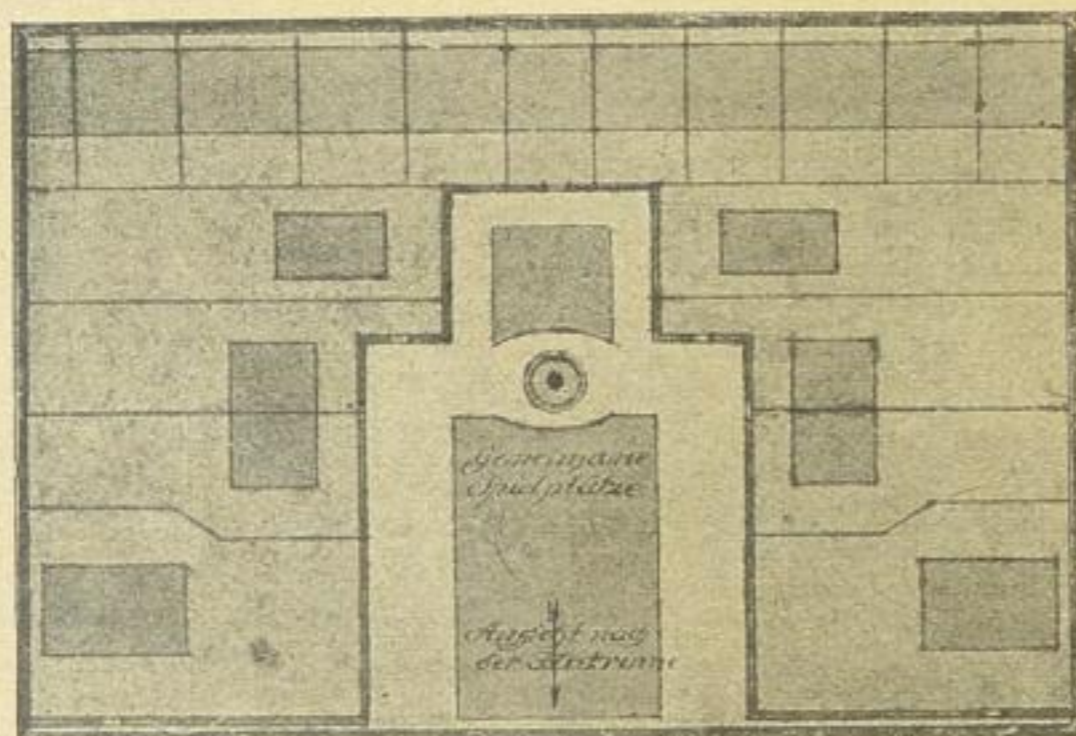


Abb. 94. Gruppierung von Einfamilienhäusern um einen Spielplatz derart, daß für möglichst viele Häuser Aussicht auf eine Wasserfläche gewonnen wird.

Motiv am Seestrande, wo die Möglichkeit der Aussicht auf das Meer bei flachem Gelände und beschränkter Strandlänge durch staffelförmige Gruppierung der Häuser außerordentlich vergrößert werden kann und einer erheblich größeren Zahl von Häusern bei dieser Art der Bebauung der Genuß der Aussicht auf die See geschaffen werden könnte. In der Kleinhauseinsiedlung wie im vornehmen Villenquartier wird der Wohnhof als zweckmäßig und schön empfohlen werden können.

Ebenfalls als Übergang von der Straße zum Platz ist die platzartige Erweiterung

von Straßen an Kreuzungen, Versetzungen und Straßeneingängen (Abb. 84) zu betrachten. Solche stillen, toten Ecken können durch kleine Spielplätze, einfache Sitzbänke, Brunnenanlagen oder Einzelbäume großen Reiz in die Wohnstraße bringen. Auch an den Verkehrsstraßenkreuzungen ergeben sich häufig derartige platzartige Erweiterungen, die besonders günstigen Anlaß zu Droschkenplätzen, sowie zur Aufstellung der mannigfachen Kleinbauwerke (Zeitungskiosken, Litfaßsäulen, Milchtrinkhallen, Bedürfnisanstalten usw.) bieten.

Die für die Bebauung vorteilhafteste Straßenkreuzung ist die rechtwinklige. Wir müssen daher bestrebt sein, auch die platzartigen Erweiterungen an solchen Punkten rechtwinklig zu gestalten. Indessen wird es nicht immer möglich sein, rechtwinklige Kreuzungen zu schaffen und es werden auch für spitzwinklige Kreuzungen wirkungsvolle Formen zu finden sein. Häufig wird durch Abrundungen oder durch regelmäßige Figuren (Kreis, Elipse, Achteck) eine gute Lösung erzielt werden. Diese Grundrißlösungen bedingen jedoch unter allen Umständen eine sorgfältige Formgestaltung der Gebäudemassen, damit der Raumedanke am vertikalen Aufbau klar zum Ausdruck kommt. Nicht allein bei offener Bebauung, auch bei geschlossener Bauweise werden platzartige Erweiterungen der Straße eine gute Wirkung ergeben und namentlich in einer langen Straße die gewünschte Abwechslung dem Straßenbild bringen. Häufig aber werden solche platzartigen Erweiterungen sich aus verkehrstechnischen

Gründen bei der Einmündung von Querstraßen in Verkehrsstraßen, bei der Gabelung von Verkehrsstraßen usw. ergeben (Abb. 84 u. 95). Alle diese Punkte bedürfen besonderer künstlerischer Sorgfalt. An ihrer richtigen Lösung wird man unschwer den berufenen Stadtbaukünstler erkennen.

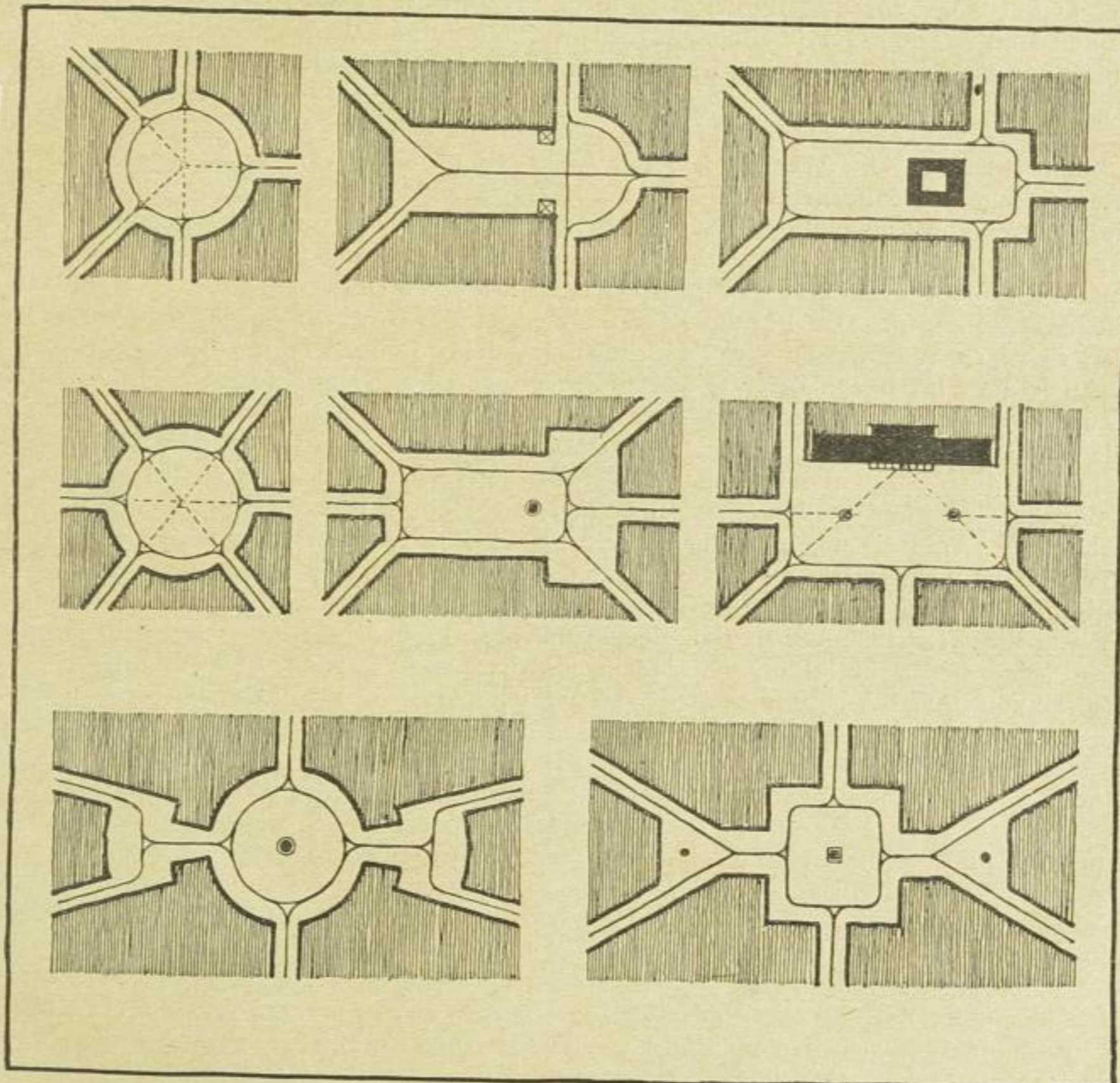


Abb. 95. Lösung von Verkehrsplätzen.

Der eigentliche Verkehrsplatz verdankt seine Entstehung einer ähnlichen Ursache wie die platzartige Erweiterung an Straßenmündungen usw. Er entsteht, wenn der Verkehr sich in einem Punkte konzentriert, wenn es aus verkehrstechnischen Gründen geboten erscheint, eine größere Fläche für die Abwicklung des Verkehrs zu schaffen. Die Funktionen des Verkehrsplatzes werden um so wichtiger sich gestalten, je mehr Straßenzüge, namentlich Verkehrsstraßen, in einem solchen Punkte zusammenlaufen. Solche Verkehrsknotenpunkte sind aber verkehrstechnisch, soweit irgend möglich, zu vermeiden. Dies wird durch eine Umgehung einzelner in den Platz einmündender

Straßenzüge geschehen können, sehr vorteilhaft in der Regel auch dadurch, daß die Verkehrseinmündungen sich nicht auf einen Punkt, sondern auf eine langgestreckte Platzfläche verteilen (Abb. 95). Bei sehr starker Ansammlung von Verkehrszügen wird eine Entlastung am besten dadurch erreicht, daß der Verkehr einzelner einmündender Straßenzüge vor der Einmündung in den Hauptplatz abgefangen und gemeinsam in den Hauptverkehrsplatz eingeleitet wird. Die mannigfachen Formen der Verkehrseinmündungen ergeben zahlreiche architektonische Möglichkeiten der Gestaltung der Verkehrsplätze. Auch hier wird die regelmäßige Gestaltung die gegebene sein.

Der Sternplatz als Grundform für den Verkehrsplatz ist lange Zeit sehr mit Unrecht verpönt gewesen. Die Abneigung weiter Architektenkreise gegen diese, vom Ingenieur wieder eingeführte Form beruhte in der Hauptsache darauf, daß diese Plätze unter der Leitung von Ingenieuren in künstlerischer Hinsicht höchst unbefriedigende Formen ergaben, vor allem dadurch, daß eine allzu große Zerrissenheit der Platzwandungen entstand; die Platzwandungen müssen beim Sternplatz im allgemeinen die Platzlücken überwiegen. Das Studium der Sternplätze des französischen Barock wird uns den richtigen Weg weisen für die Schaffung solcher neuer Platzformen.

Auch die Platzfläche der Verkehrsplätze erfordert ganz besonders sorgfältige Behandlung. Es ist natürlich verkehrt, Kinderspielplätze oder Erholungsplätze in die Mitte solcher Verkehrsplätze zu legen, wie dies in den vergangenen Jahrzehnten in den großen Städten häufig geschehen ist. Indessen ist eine schlichte Schmuckanlage an den toten Stellen eines solchen Platzes nicht von der Hand zu weisen. Die zahlreichen Anforderungen an die Gestaltung der Flächen der Verkehrsplätze ergeben meist ein so vielgestaltiges Programm für die Ausgestaltung derselben, daß der künstlerische Ausdruck der Platzflächen schon dadurch bestimmt wird. Zunächst wird man aus verkehrstechnischen Gründen bemüht sein, die Straßenbahngleise am Rande des Platzes herum zu leiten, während in der Mitte des Platzes die Notwendigkeit zur Anlage von Fußgängerinseln entsteht. Mit diesen letzteren wird am besten eine Lösung der mannigfachen Anforderungen vereinigt, die durch die Kleinbauwerke auf Straßen und Plätzen (Zeitungskioske, Milchtrinkhallen, Erfrischungshäuschen, Plakatsäulen, Bedürfnisanstalten, Eingänge zu Untergrundbahnen usw.) gegeben sind.

Der Marktplatz ist eine in Deutschland althergebrachte Platzform. Durch Jahrhunderte hindurch hat er sich glänzend bewährt, trotzdem in neuerer Zeit durch die Schaffung von Markthallen der Marktverkehr zu einem großen Teile nach diesen Gebäuden abgelenkt worden ist. Das reizvolle Bild der offenen Märkte ist noch heute ein wirksames künstlerisches Motiv im Stadtbild. Im Kapitel II wurde ausgeführt, daß schon die alten Städte des Mittelalters verschiedene Marktplätze besaßen, wodurch eine Trennung des Verkaufs der Warenarten auf den einzelnen Plätzen stattfand. Heute handelt es sich in den Städten in der Hauptsache nur noch um Gemüse- und Obstmärkte, da die eigentlichen Jahrmärkte immer mehr zurückgehen. Der mittelalterliche Marktplatz, wie der mittelalterliche Platz überhaupt, war geschlossen. Camillo Sitte hat aus der Geschlossenheit des mittelalterlichen Platzes den Schluß gezogen, daß für jede Platzgestaltung die Geschlossenheit der Wandungen Forderung sein müßte. Diese Schlußfolgerung ist jedoch nur bedingt richtig, denn wir haben gesehen, daß sowohl die Renaissance wie der Barock die Geschlossenheit der Plätze nicht als Grundbedingung aufstellten, und daß gerade diese Zeiten Höchstleistungen in der Platzgestaltung hervorbrachten. Wir dürfen daher auch für den heutigen Marktplatz keineswegs die Forderung der völligen Geschlossenheit aufstellen, vielmehr ergibt sich auch hier die Form immer aus der Situation, aus der beabsichtigten Gesamtwirkung. Schon die alten Marktplätze lagen am, aber nicht im Verkehr und auch

heute noch ist für die Lage des Marktplatzes diese Bedingung grundlegend. Es muß Gelegenheit gegeben sein, mit den Marktwagen den Platz zu erreichen; der Marktverkehr selbst aber muß ruhig und ungehindert vom Verkehr vor sich gehen können. Mit Rücksicht auf die weiten Wege, namentlich in der Großstadt, muß der Marktplatz außerdem in geeigneter Verkehrsverbindung mit den Wohnvierteln stehen. Die gedeckten Marktstände namentlich der alten holländischen Städte werden auch bisweilen für heutige Bedürfnisse geeignet sein und ein gutes Motiv für den Marktplatz bilden. Auch an die den Marktplatz umgebenden, namentlich in den östlichen deutschen Koloniestädten verwendeten Laubenhallen werden wir heute wieder anknüpfen können. Die dahinterliegenden Geschäfte gewinnen durch den Marktverkehr. Die gepflasterte Fläche des Marktplatzes könnte durch Mosaikstreifen in einzelne Felder aufgeteilt werden, die die Plätze für die einzelnen Marktstände bezeichnen.

Ein ausgezeichnetes Beispiel einer regelmäßig gestalteten Anlage bildet der Marktplatz in Ludwigsburg (Abb. 96), einer landesfürstlichen Schöpfung aus dem 18. Jahrhundert. Er ist nicht geschlossen, vielmehr verläuft durch ihn die obere Marktstraße, die nach beiden Richtungen durch den im geometrischen Mittelpunkt des Platzes aufgestellten Marktbrunnen beherrscht wird. In der Querachse des Platzes schließen zwei Kirchen denselben ab, während die übrigen Wandungen durch niedere, zweistöckige und durch Laubenhallen verbundene Gebäude gebildet werden. Bei 80 m Breite, 120 m Länge und ca. 7 m Höhe der Platzwände ist eine ausgezeichnete Wirkung erreicht.

Mancherorts bestehen besondere Plätze zur Abhaltung von Jahrmärkten, die häufig gleichzeitig als Viehmärkte benutzt zu werden pflegen. Naturgemäß müssen diese Plätze erheblich größere Maße erhalten als die Wochenmärkte. Die Verwendung der Jahrmarktplätze als Plätze zur Abhaltung von Volksfesten dürfte nur noch in wenigen Orten in Frage kommen. Wo solche historische Plätze und Sitten bestehen, wird es unser selbstverständliches Bestreben sein, diese alten Gebräuche und historischen Plätze noch so lange wie möglich zu erhalten. Sind derartige Einrichtungen aber überlebt, so müssen wir ohne Sentimentalität darüber hinweggehen und auch in dieser Hinsicht Neues, aus dem Geiste unserer Zeit Geborenes an ihre Stelle setzen.

Die monumentale Wirkung öffentlicher Gebäude als Dominanten im Stadtbild wird durch die Schaffung von Plätzen vor denselben in hohem Maße gesteigert werden. Eine Fassade eines öffentlichen Gebäudes mit Horizontalgliederung an einer verhältnismäßig schmalen Straße wird eine viel geringere Wirkung hervorbringen, als wenn die Fassade auf einen Platz gestellt wird und der Beschauer einen Standpunkt gewinnen, von welchem aus er das Gebäude bequem beschauen kann. Auf den Beziehungen zwischen der Höhe der Platzwand einerseits und der Breite sowie der Platzlänge andererseits beruht in erster Linie die künstlerische Wirkung eines Platzes. Wird der Platz von einem öffentlichen Gebäude

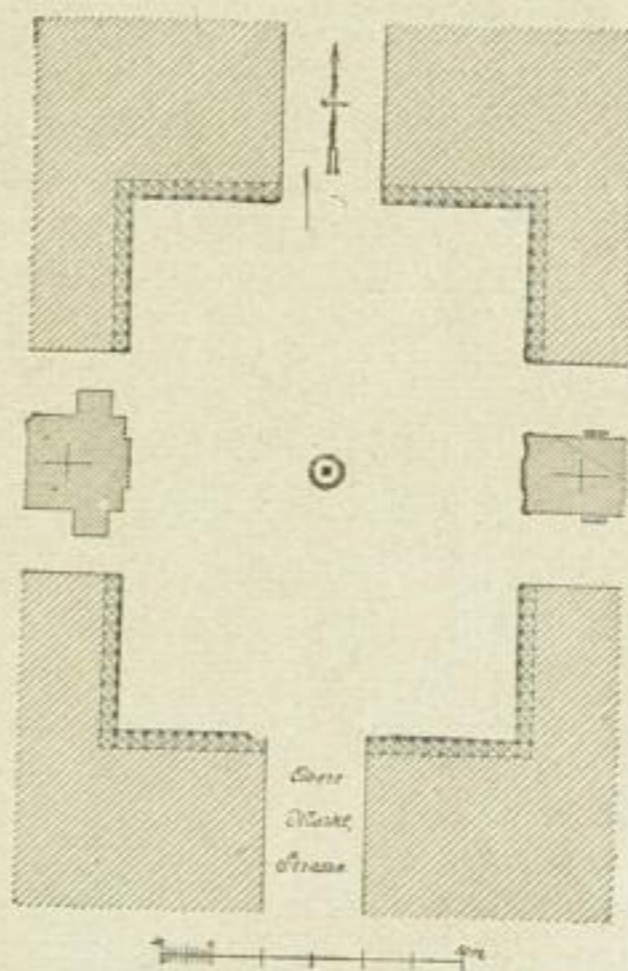


Abb. 96. Marktplatz von Ludwigsburg. (Aus A. E. Brinckmann „Platz u. Monument“. Verlegt bei Ernst Wasmuth A. G. Berlin.)

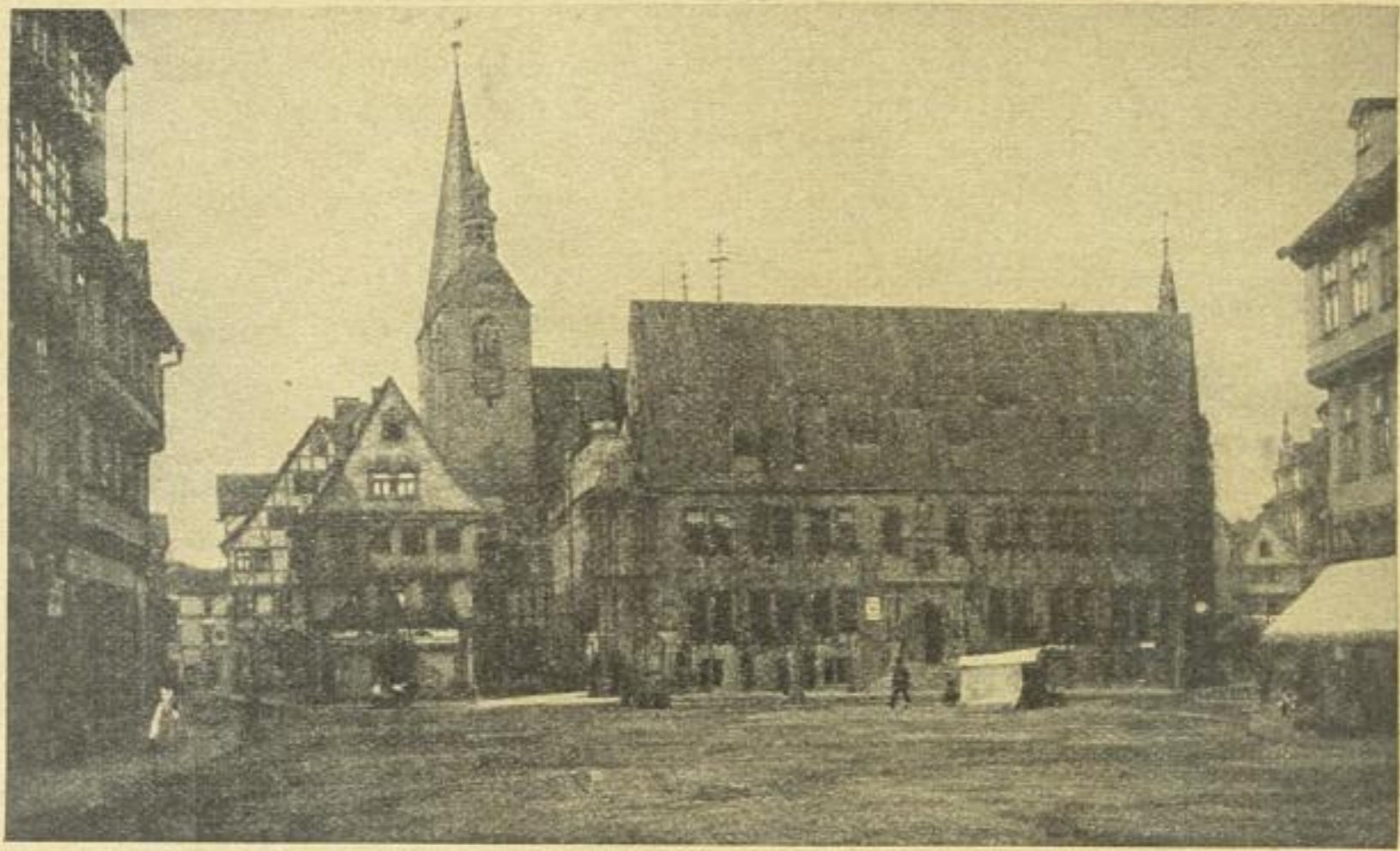


Abb. 97. Marktplatz in Quedlinburg.

beherrscht, so wird die Wahl der Lage dieses Gebäudes auf der Breitseite oder auf einer Schmalseite des Platzes von größtem Einfluß auf die Gesamtwirkung sein. In den mittelalterlichen Städten haben die Kirchen nicht selten das Platzbild beherrscht, ohne daß sie selbst unmittelbar am Platze lagen (Abb. 97). Über den Bürgerhäusern, durch sie in ihrem Größenmaßstabe gesteigert, erhebt sich oft die gotische Kirche an einem weiter entfernt liegenden, besonderen Platze. Der Platz soll den Rahmen bilden für das ihn beherrschende Gebäude.

Monumentalgebäude und Platz müssen zusammen eine künstlerische Einheit bilden, sie müssen zusammen empfunden sein und stehen

gewöhnlich mit einer doppelten Säulenhalle umrahmt war, gruppierten sich die Tempel und andere öffentliche Gebäude, auf ihr wurden die Götter- und Helden-

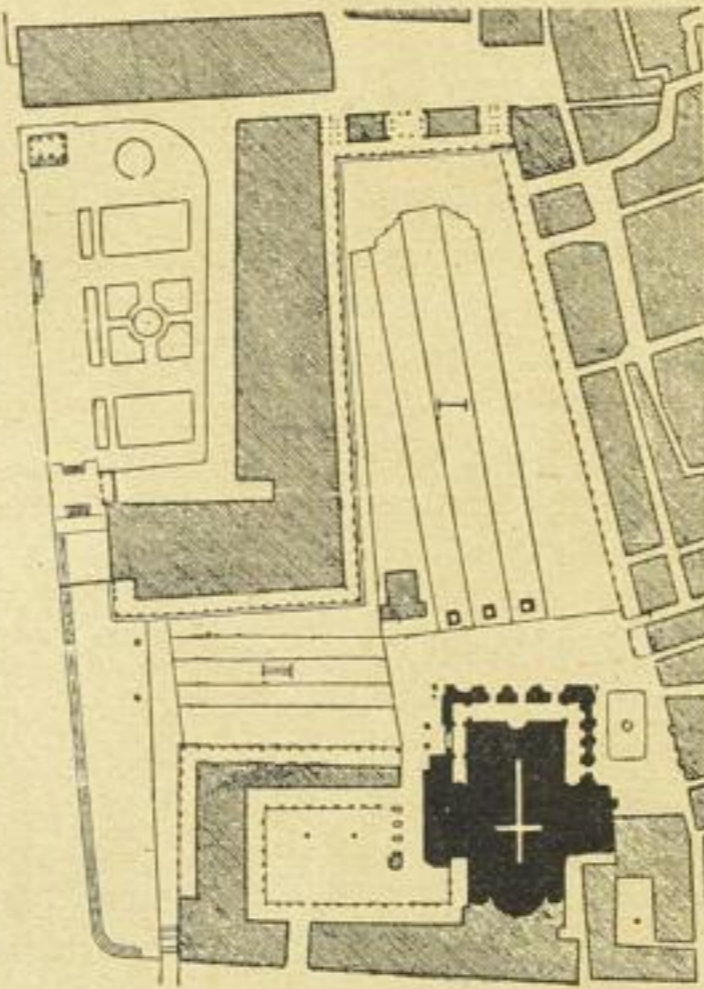


Abb. 98. Marcusplatz u. Piazzetta in Venedig.

in gegenseitiger Wechselwirkung. Die öffentlichen Gebäude in Verbindung mit den vor ihnen angelegten monumentalen Plätzen und den, in Beziehung mit ihnen stehenden Straßen und Achsen, sind von wesentlichem Einfluß auf den monumentalen Ausdruck der Stadt. Soweit irgend möglich, sind daher die öffentlichen Gebäude mit den ihnen vorgelegerten Plätzen frühzeitig festzulegen.

Die antike Stadt schon fand ihren höchsten Ausdruck in der Anlage des Platzes. Um die griechische Agora, die

statuen errichtet. Auch die Tempelbezirke der Akropolis, die Anlagen zu Olympia u. a. bilden glänzende Schöpfungen der Stadtbaukunst.

Die Römer entfalteten im Forum den höchsten Begriff von Glanz und Pracht. Sie unterschieden Rats-, Gerichts-, Wahlplätze und Märkte. Im Mittelalter waren es, wie bereits erwähnt, die Kirchplätze und die Marktplätze, die die Glanzpunkte der Stadt bildeten. Auf dem Marktplatz vor allem, der meist zugleich Rathausplatz war und Brunnen und Denksäulen enthielt, entfaltete sich das Volksleben, hier wurden die Feste gefeiert. Die Renaissance und der Barock endlich entwickelten den Platz, wie wir bereits gesehen haben, zum höchsten monumentalen Ausdruck.

Viele dieser alten Plätze wurden geschaffen als Rahmen für glänzende Feste, die sich auf ihnen entwickeln konnten, seien es Schauspiele der Körperkultur wie in den griechischen Gymnasien, seien es die Triumphfeste, die des siegreich heimkehrenden Heeres auf dem römischen Forum warteten, seien es die kirchlichen Feste des Mittelalters vor den Domen, die Volksfeste auf den öffentlichen Märkten, oder die glänzenden Hoffeste vor den Schlössern und auf den Gartenplätzen der absolutistischen Fürsten, immer war es die höchste Steigerung der Lebenskultur, durch die eine Zeit ihren charakteristischen Ausdruck gefunden hat. Vergewärtigen wir uns z. B. den Eindruck, den der vom Meere Ankommende beim Betreten des Marcusplatzes in Venedig (Abb. 98) empfängt: Die beiden Säulen bilden die Eingangspforte zur Piazzetta, die die Wirkung in logischer Raumfolge nach der Piazza steigert. Der Dogenpalast auf der einen Seite und die Bibliothek auf der anderen Seite, von Kolonaden umsäumt, bilden die festlichen Wände der Piazzetta, während im Hintergrunde am Marcusplatz der Uhrturm den Blick fesselt. Vor der Marcuskirche aber entfaltet der fast völlig geschlossene Marcusplatz seinen ganzen

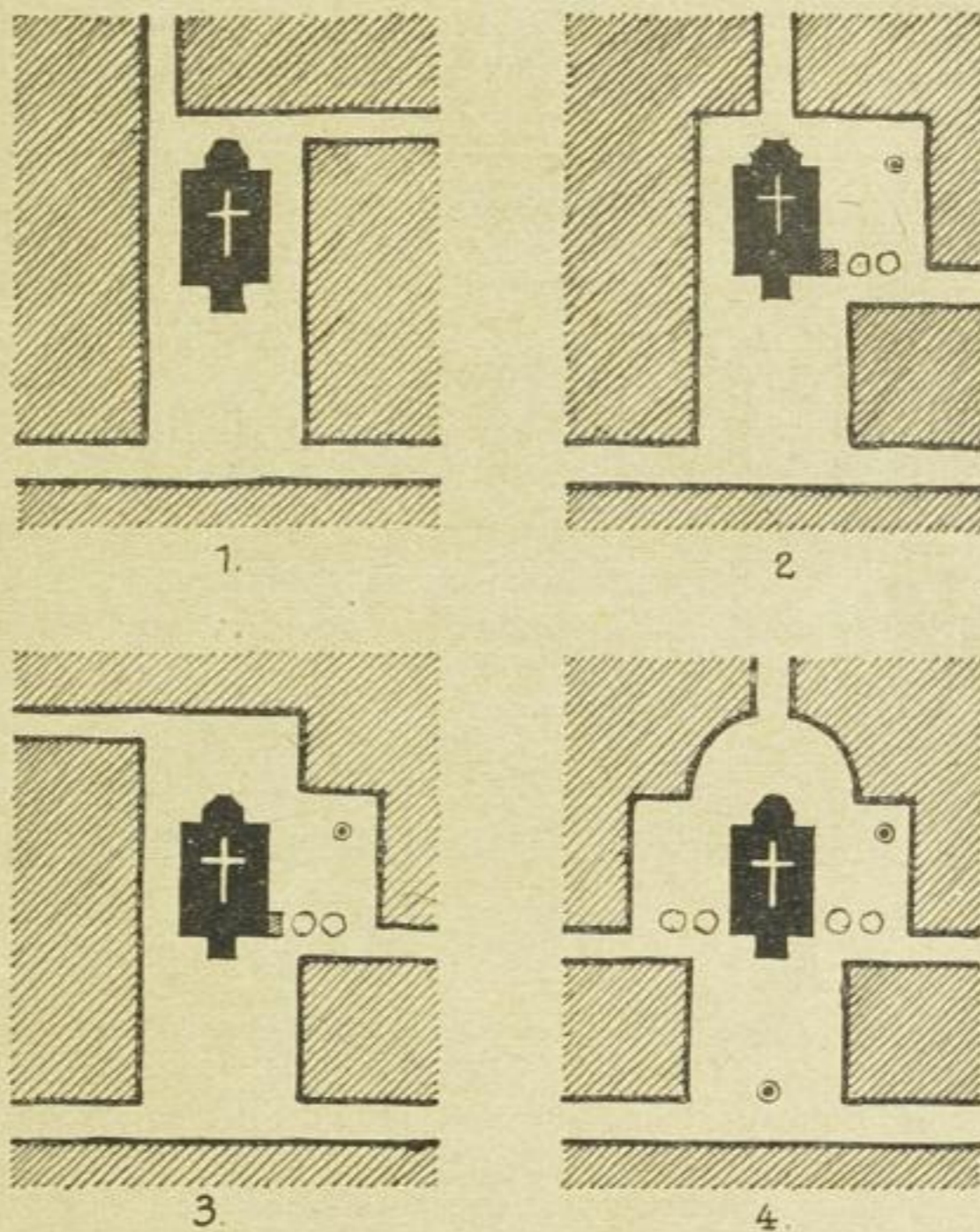


Fig 1 Kirche beherrscht 1 Platz

Fig 2 " " 2 Plätze

Fig 3 Kirche beherrscht 3 Plätze

Fig 4 " " 4 " "

Abb. 99. Platzlösungen in Verbindung mit einer Kirche.

Betreten des Marcusplatzes in Venedig (Abb. 98) empfängt: Die beiden Säulen bilden die Eingangspforte zur Piazzetta, die die Wirkung in logischer Raumfolge nach der Piazza steigert. Der Dogenpalast auf der einen Seite und die Bibliothek auf der anderen Seite, von Kolonaden umsäumt, bilden die festlichen Wände der Piazzetta, während im Hintergrunde am Marcusplatz der Uhrturm den Blick fesselt. Vor der Marcuskirche aber entfaltet der fast völlig geschlossene Marcusplatz seinen ganzen

Zauber. Wie ein Jubelton schwingt sich der Campanile in die Lüfte und zurückblickend öffnet sich dem Ankömmling ein märchenhafter Blick über das Meer nach dem jenseitigen Ufer. Solchem Beispiel gegenüber erscheinen unsere heutigen Plätze nüchtern und glanzlos. Und doch gilt es für uns neue Platzformen im Geiste unserer Zeit zu schaffen, die den Rahmen bilden für das Leben und Treiben des Volkes in einer neuen Zeit. Wir müssen heute dem städtischen Platz ein seiner Bestimmung entsprechendes Gepräge geben.

Für die Stellung des monumentalen Gebäudes zum Monumentalplatz sind ungezählte Möglichkeiten gegeben. Der Platz bildet für das Monumentalgebäude, ähnlich wie der Garten für das Haus, eine Fortsetzung des Grundrisses unter freiem Himmel.

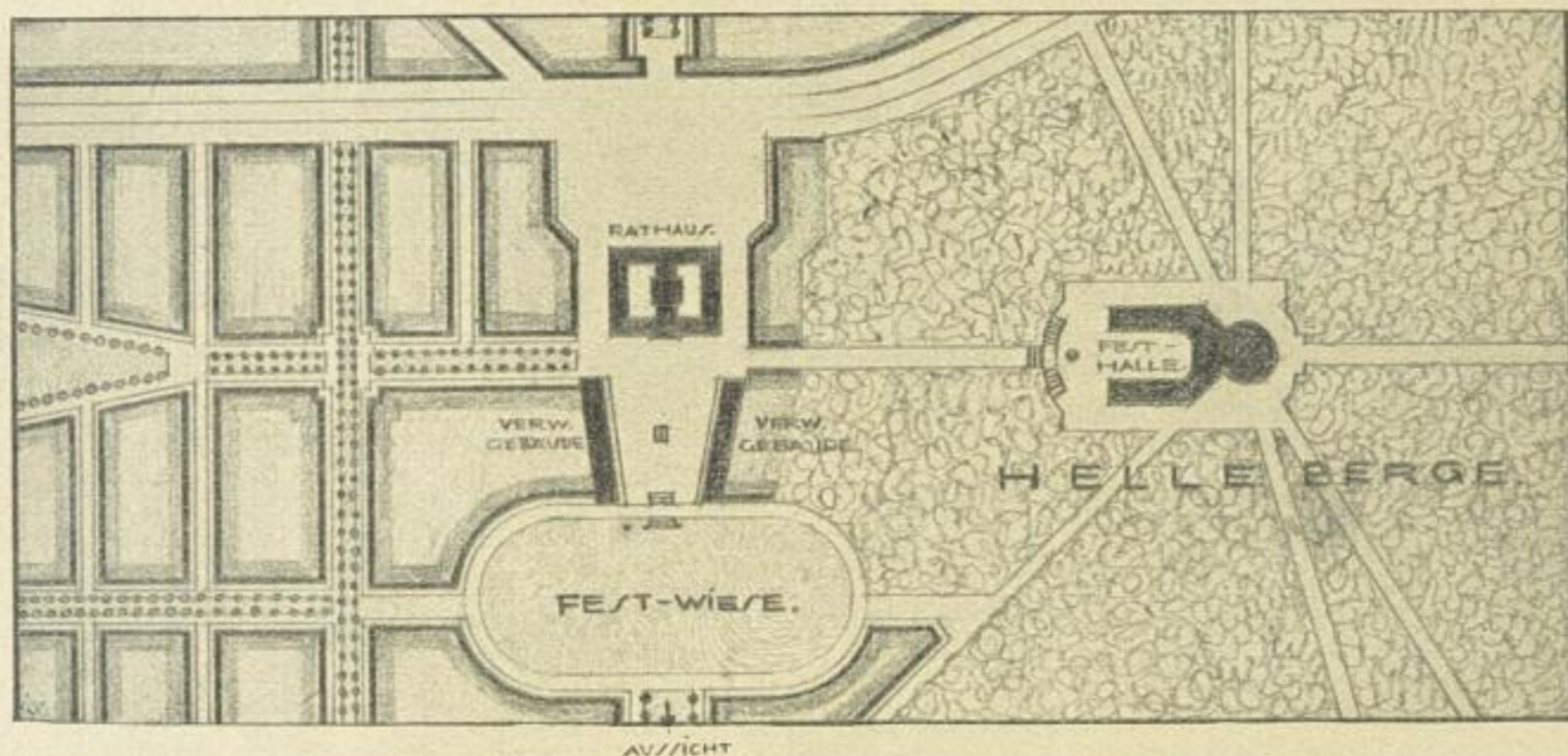


Abb. 100. Ideenskizze für ein kommunales Forum. Entw.: Paul Wolf.

Das Gebäude kann auf einer Seite, auf mehreren oder sämtlichen Seiten von Plätzen umgeben sein (Abb. 99). Ein einseitig freistehendes Monumentalgebäude zeigt Abb. 99 Fig. 1. Das Gebäude in Fig. 2 beherrscht zwei Plätze, das Gebäude Fig. 3 drei Plätze. Fig. 4 zeigt, daß es durchaus nicht erforderlich ist, daß ein nach allen Seiten freistehendes öffentliches Gebäude gerade im geometrischen Mittelpunkt eines kreisrunden Platzes liegen muß. Ebenso kann der Abschluß aller einmündenden Straßen durch das Gebäude auch bei anderer Lage erreicht werden. Die mittelalterliche Kirche ist häufig auf drei Seiten angebaut und nur an einer Seite ist ein Platz vorgelagert. Häufig sind auch für einzelne Bauteile, z. B. für den Chor, besondere kleine intime Plätze geschaffen worden.

Es würde zu weit führen, im Rahmen dieser Ausführungen alle Möglichkeiten monumentaler Platzgestaltung in Verbindung mit öffentlichen Gebäuden erörtern zu wollen. Wir müssen uns darauf beschränken, einige wenige Beispiele näher zu erläutern.

Die monumentalste Form eines Platzes wird immer eine regelmäßige Gestaltung aufweisen. Abb. 100 zeigt eine Ideenskizze für ein kommunales Forum in hügeligem Gelände. Auf drei Seiten wird das Forum von Verwaltungsgebäuden umsäumt, während die vierte Seite, der ein vertieft liegender Festplatz vorgelagert ist, frei bleibt und den

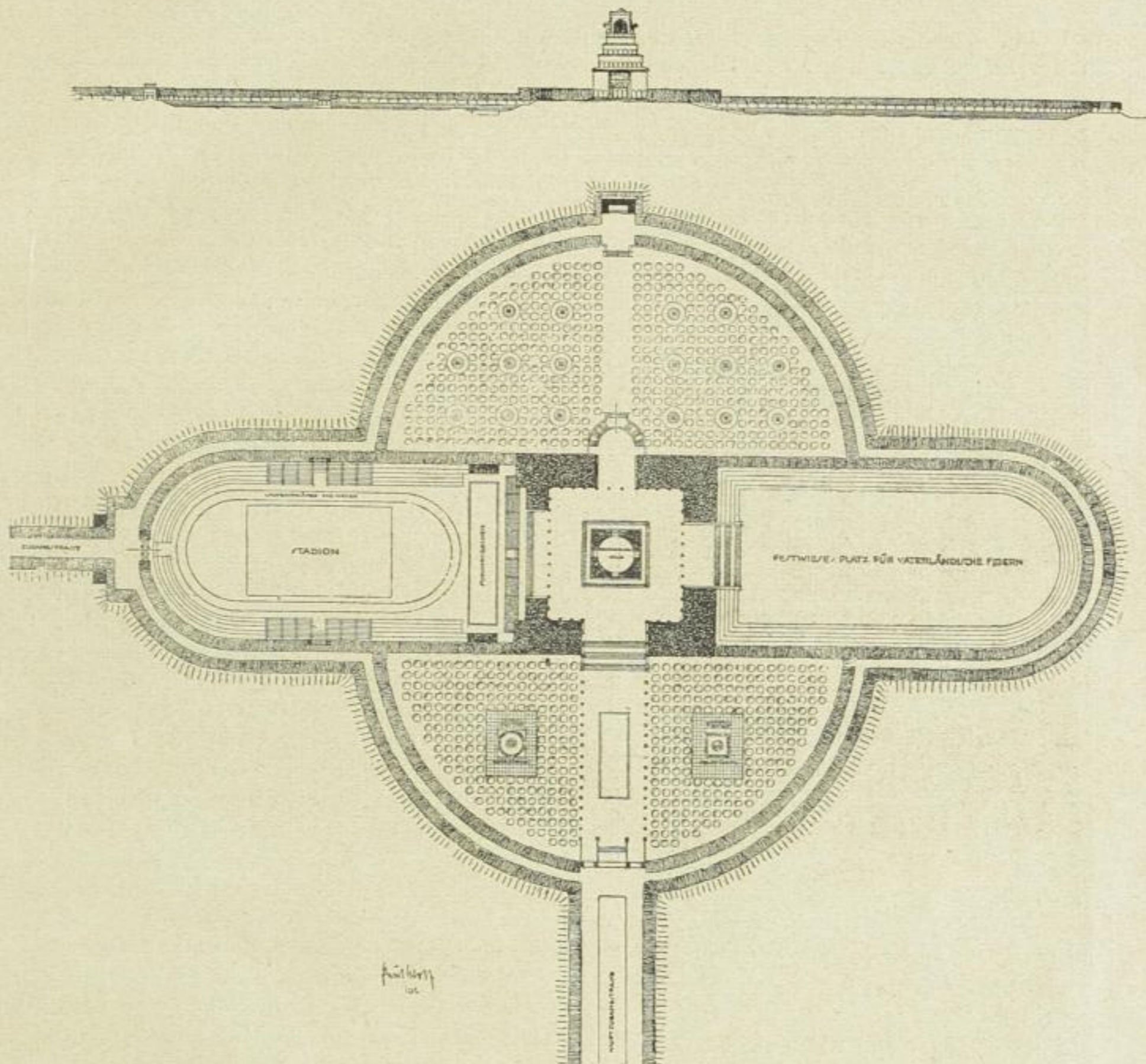


Abb. 101. Vorschlag für einen Festplatz mit Stadion in Hannover. Entw. von Paul Wolf.

Blick über die tieferliegende Stadt und nach einer Wasserfläche mit dahinter liegender Waldlandschaft freiläßt.

Abb. 117 u. 118 zeigen ein Schul- und Spielforum: Eine Verbindung von Räumen und Achsen, die von drei Schulgebäuden abgeschlossen und von Spielwiesen und Erholungsparkanlagen gebildet werden.

Abb. 101 u. 102 stellen einen Festplatz dar als Steigerungspunkt eines großen Volksparks mit Spiel- und Sportplätzen, Promenaden- und Erholungsgärten.

Abb. 103 zeigt eine dreifache großzügige Forumanlage für das „Herz von Chicago“, einen Typ einer modernen Metropole ohne irgendwelche Romantik, aber doch mit starkem künstlerischem Ausdruck. Unten ein Yachthafen umgeben von Vergnügungspiers, darüber das Forum der Künste und Wissenschaften, oben ein Forum der Ver-

waltung. Zwischen den beiden letzteren eine monumentale Achse: Die Kongreßstraße, in der Mitte ein Forum des Handels.

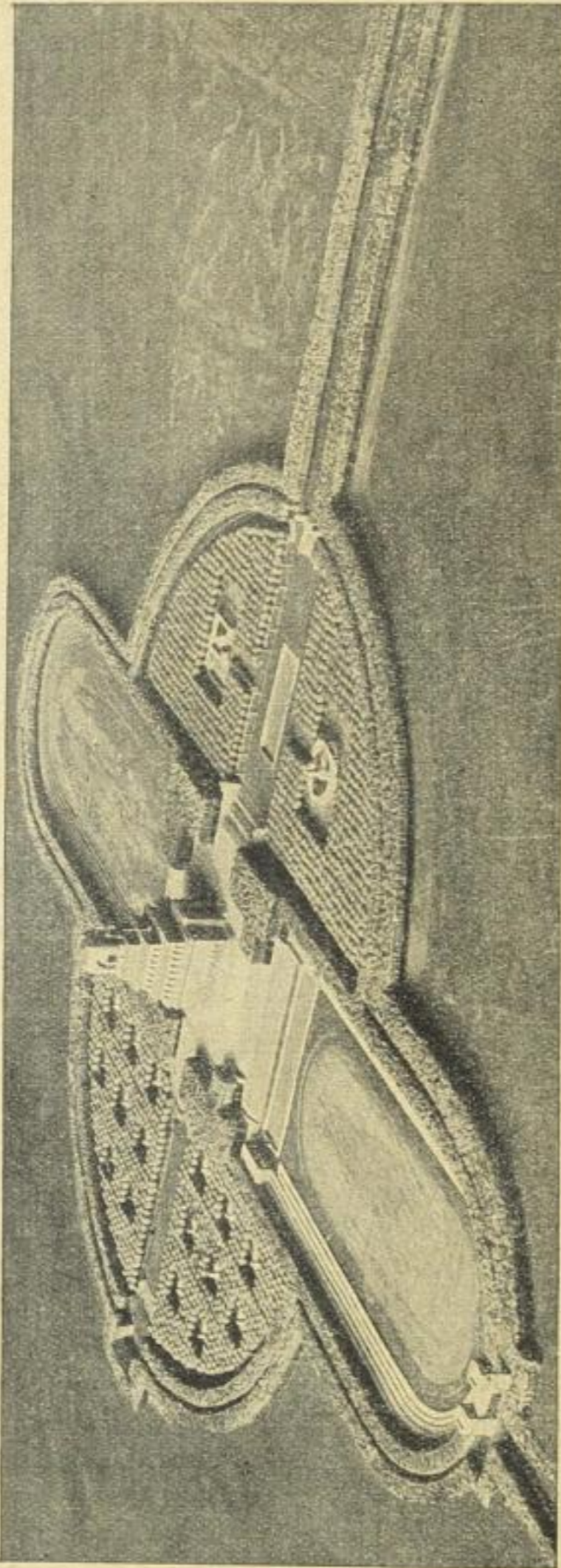


Abb. 102. Vorschlag für einen Festplatz mit Stadion in Hannover. Entw. von Paul Wolf.

Die Dominanten der neuen Stadt: Die Verwaltungsgebäude, Gerichtshäuser, Parlamentshäuser, Markthallen, Badeanstalten, Banken, Kirchen und Schulen, Konzerthäuser, Stadthallen, Bibliotheken, Museen, Verkehrsanstalten, Krankenhäuser, Schlachthöfe, Wassertürme, Gasometer usw. bieten eine große Fülle neuer Gestaltungsmöglichkeiten in Verbindung mit monumental zu gestaltenden Plätzen. Für sie alle einen typischen Ausdruck zu finden und ihnen eine solche Lage und Stellung im Organismus der Stadt zu geben, daß sie nicht allein rein künstlerisch Steigerungspunkte für die umgebenden Stadtteile bilden, sondern auch in innerem, geistigem Zusammenhang mit ihnen stehen, wird Aufgabe künftiger, architektonischer Gestaltung sein. Großzügige Zusammenfassung zueinander gehöriger Gebäude zu einheitlichen, monumentalen Foren, zu einem Verwaltungsforum, Schulforum, Kunstforum, Sportforum, zu Festplätzen im besten Sinne des Wortes, werden die höchsten Akkorde bilden, und das Architekturideal der Zukunft, das Volkshaus, das eine Stätte edelster Kunstbetätigung auf allen Gebieten sein wird (Schauspiel, Musik, Plastik, Malerei, Volksbelehrung, Bibliothek, Lesesäle, Vortragssäle, Kino, Körperkultur usw.) in räumliche Verbindung gebracht mit dem Volkspark, wird der Dom der zukünftigen Stadt sein.

Es kann nicht Sache des Praktikers sein, die Relationen und Maße in Formeln zu bringen, die die Wirkung eines Platzes in Verbindung mit einem öffentlichen Gebäude bedingen, obschon es nach meinem Ermessen sicher möglich sein wird, solche Formeln zu finden. Solche Grundgesetze hätten aber nur wissenschaftlichen Wert, für die Schöpfung der Praxis wären sie kaum von Bedeutung. Denn wollte der Künstler die Räume, die er schaffen soll, mit der Formel errechnen, anstatt sie intuitiv zu empfinden, so würde er mit

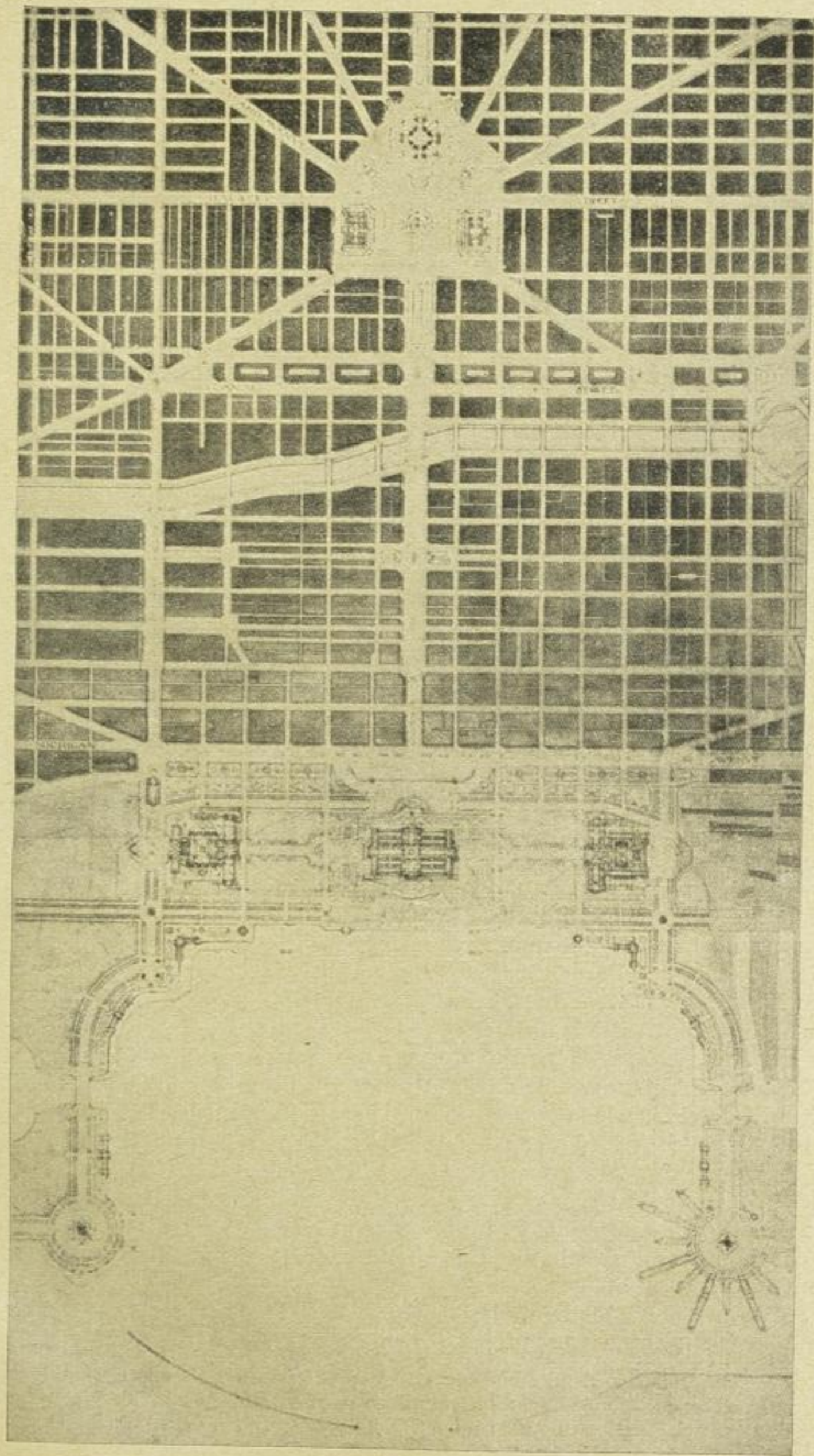


Abb. 103. Forum in Chicago.

seiner Kunst bald Schiffbruch leiden. Für den Stadtbaupraktiker wird es vielmehr nötig sein, die Wirkung eines Platzes und die Beziehungen zwischen Gebäude, Platz und anschließenden Straßen an der Hand von Modellen auszuprobieren. Auch der beste Architekt wird ohne diese Arbeit selten zu fehlerfreien Lösungen kommen. Die leider immer noch allzusehr geübte Praxis des Schaubildes ist für den Laien zwar bestechend und überzeugend, sagt dem Fachmann aber meist sehr wenig. Es ist nur zu sehr ein trügerisches Mittel, um über einzelne Wirkungen hinwegzutäuschen. Dahingegen ist das Modell, das, wenn irgendwo notwendig, so in der Werkstatt des Stadtbaukünstlers zur Verwendung kommen muß, unter allen Umständen ein sicheres Hilfsmittel, um die raumkünstlerische Wirkung eines Platzes und die Beziehung zwischen Platzwand und Platzfläche sorgfältig auszuprobieren. In vielen Fällen aber wird es darüber hinaus noch nötig sein, auch in natürlicher Größe Kulissen aufzustellen, um die künftige Wirkung mit Sicherheit vorher zu bestimmen. Die Alten haben diese Hilfsmittel wohl gekannt und von ihnen Gebrauch gemacht. Nur so können wir es verstehen, daß die alten Plätze selten große Fehler aufweisen. Vergleichen wir mit ihrer Wirkung die Wirkung der Platzanlagen, die bei uns in den letzten 50 Jahren entstanden sind, so erschrecken wir über die völlige Geistlosigkeit und Unzulänglichkeit dieser Anlagen. Meist sind sie zu groß angelegt, um irgendwie wirken zu können. Die öffentlichen Gebäude sind mit ihnen in geistloser Weise verbunden, ohne Verständnis für die innigen Beziehungen zwischen Platzwandung und Platzfläche, ohne Sinn für die optische Maßstabssteigerung und Steigerung des Materials, der Form und der Masse. Das Studium der alten Schöpfungen indessen hat uns wieder dazu befähigt, den Geist und Sinn solcher Anlagen zu verstehen. Wir müssen aber immer wieder betonen, daß es nicht unsere Aufgabe sein soll und sein darf, diese alten Vorbilder eklektisch nachzuahmen, sondern neue Ausdrucksmöglichkeiten zu suchen.

Dies gilt auch für die Aufstellung von Monumenten in Verbindung mit Plätzen. In seiner ausgezeichneten Abhandlung über Platz und Monument hat A. E. Brinckmann in überzeugender Weise auf die geistigen Beziehungen zwischen Platz und Monument hingewiesen. Der gotische Brunnen auf dem gotischen Platz verlangt mit seiner Fialenarchitektur, wie auch der Roland vor dem Rathause, Anlehnung an die vertikal aufstrebende Architektur der Platzwände. Das Reiterstandbild der Renaissance und des Barock löst sich los von der Platzwand, es fordert freie Aufstellung im Innern des Platzraumes, um seine dunkle Masse gegen den lichten Himmel abzuheben. Trotzdem es im gewissen Grade durch die Architektur der Platzwände gebunden ist, kommt seine Form erst durch die freie Aufstellung zu höchster Entfaltung (Colleoni in Venedig, Gattamelata auf der Piazza del Santo in Padua). Ein vorzügliches Beispiel einer Platzgestaltung in Verbindung mit einem Monument bildet der Amalienborgplatz in Kopenhagen (Abb. 104), in der Grundform eines Achtecks, dessen Wandungen vier Monumentalgebäude in gleicher Gestaltung darstellen. Im geometrischen Mittelpunkt erhebt sich ein Reiterstandbild, das vier in den Platz einmündende Straßenzüge abschließt. Abb. 16 zeigt einen dieser Straßenabschlüsse, bei welchem das Monument durch die Umrahmung der Säulenstellungen des Tores sich zu glänzender Wirkung steigert.

Es ist schwerlich anzunehmen, daß wir auf den Plätzen der Stadt der Zukunft Reiterstandbilder errichten werden. Aber welcher Art die Monumente der Zukunft auch sein mögen, Säulen der Kraft und der Freiheit, Brunnen als symbolischer Ausdruck geistiger Werte oder zeitgeschichtlicher Ereignisse, immer werden wir die enge Beziehung von Monument und Platz berücksichtigen müssen.

Die Fläche des Monumentalplatzes bedarf einer gewissen Teilung und Gliederung. Diese ist schon gegeben durch die Platzbefestigung der Bürgersteige und Platzfläche, durch Treppen und Terrassen der öffentlichen Gebäude, durch die Lichtmasten des Platzes und durch die mancherlei kleinen Nutzbauten, die auf ihm erforderlich werden. Aber auch das Grün wird in vielen Fällen eine ausgezeichnete Wirkung und ein raumbildendes Moment für den Platz sein.

Wichtig für die Form des Platzes ist schließlich noch die Gestaltung des Profils der Platzfläche. Ein konvexes Platzprofil ist unter allen Umständen zu vermeiden, das konkave Profil zu bevorzugen. Alte Plätze, sowohl in der griechischen und römischen Zeit, wie im Mittelalter und in der Renaissance haben die Platzmitte häufig gesenkt,

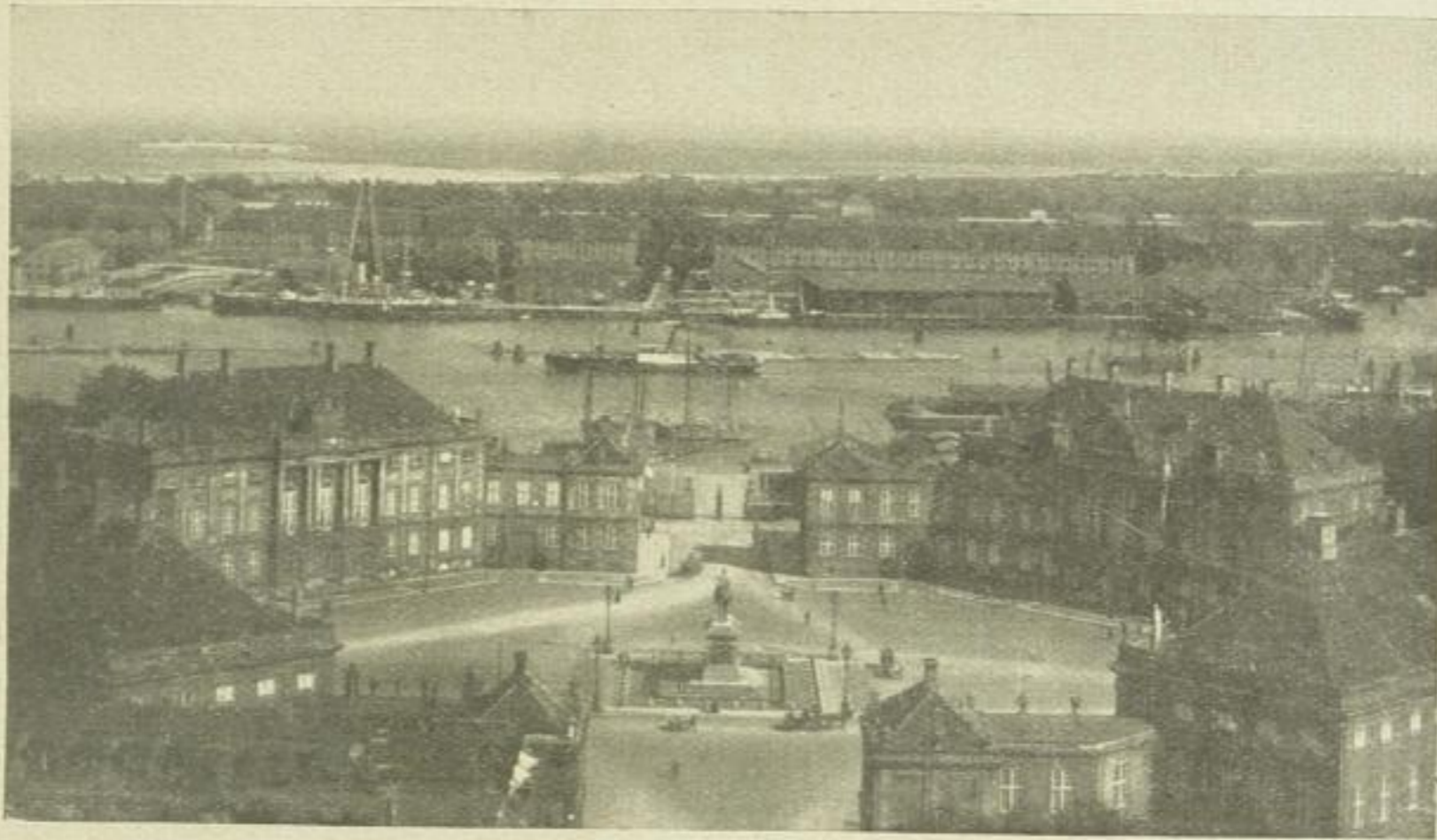


Abb. 104. Amalienborgplatz in Kopenhagen.

so daß das Monumentalgebäude am Platzrand dann in die Höhe rückt und Stufen gewonnen werden, wodurch der monumentale Ausdruck sich steigert; der optische Sinn wird getäuscht. Liegt ein Monumentalplatz terrassenförmig im bewegten Gelände, so wird das Monumentalgebäude auf der höchsten Stelle seine Aufgabe als Dominante in höchster Wirkung erfüllen (Spanischer Platz mit San Trinita de' Monti zu Rom und Piazza del Campidoglio mit dem Senatorenpalast in Rom Abb. 54 u. 55).

Der Schmuckplatz bildet den Übergang von der Platzform zu den Freiflächen. Seine Heimat ist England, seine Urform der englische Square. Letzterer, als eingefriedigte Grünfläche in der Mitte von Wohnplätzen gelegen, ist nicht öffentlich zugänglich. Er ist ein gemeinsamer Garten für die Anwohner. In den deutschen Städten hat sich der Square in den letzten Jahrzehnten in veränderter Form eingebürgert, als öffentliche, zugängliche Grünfläche. Die von England übernommene Einfriedigung mit hohem Gitter ist in diesem Falle natürlich sinnlos. Auch für den Schmuckplatz gilt dasselbe wie für die Vorgärten und Rasenstreifen in den Straßen: schlichte Rasenfläche mit konzentriertem Blumenschmuck bei einfacher Einfassung und vor allem ruhige und ungeteilte Durchführung der Grünfläche. Eine Plastik oder ein Brunnen

an der richtigen Stelle, eine Gruppe von Bäumen wird die einzelnen Punkte betonen. Der Schmuckplatz soll, abseits vom Getümmel des Straßentreibens, einen Ruheplatz bilden. Eine Sitzgelegenheit wird daher wohl angebracht sein und ein vernünftiges künstlerisches Motiv darstellen. Diesen Platz mit einem Kleinkinderspielplatz zu verbinden, erscheint wohl geeignet.

Noch ist ein Wort zu sagen von den Kleinarchitekturen auf Straßen und Plätzen. Sie spielen im heutigen Organismus einer Stadt eine so große Rolle, daß

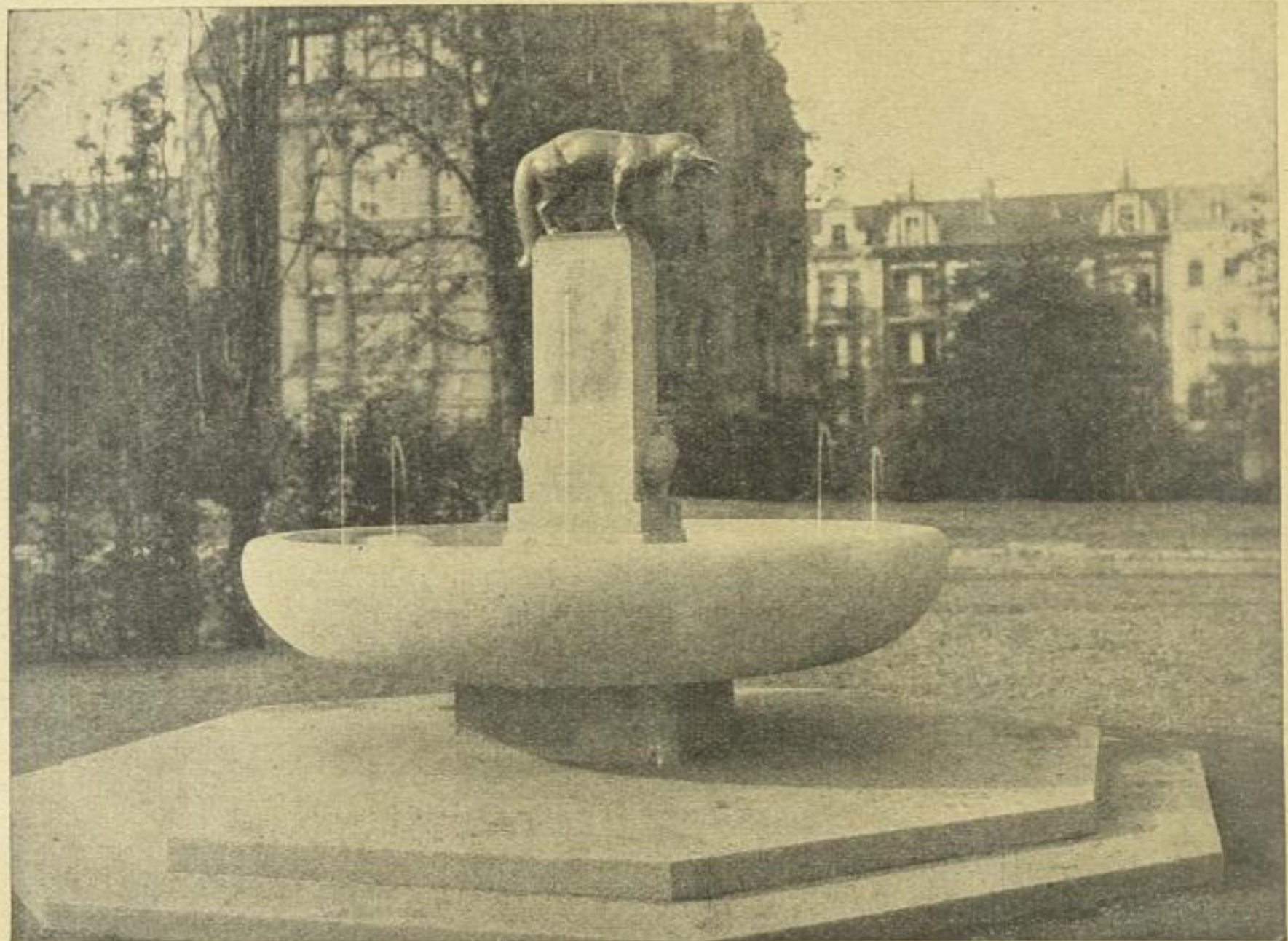


Abb. 105. Trinkbrunnen in den Cecilien-Gärten in Berlin-Schöneberg.
Entw. von Paul Wolf. Plastik von Max Esser.

sie, die fast ausnahmslos an die falsche Stelle gesetzt und unschön gestaltet sind, in bedenklicher Weise das Straßen- und Platzbild verunstalten, bei richtiger Behandlung aber, wie wir bereits gesehen haben, Ruhe, Ordnung und erwünschten Wechsel in das Bild der Straße und des Platzes bringen können.

Zunächst ist der Straßen- und Platzbeleuchtung zu gedenken. Im Zeitalter der Elektrizität werden wir bei Neuanlagen fast ausnahmslos zu dieser Technik greifen. Sie ermöglicht es vor allem, in den Straßen von der auf die Petroleumtechnik gegründeten Kandelaberform abzusehen. Die zunächst an den Straßenwänden aufgehängten Bogenlampen werden in rhythmischen Abständen zur Nachtzeit sich als leuchtende Girlanden in der Straße darstellen und vor allem in langen geraden Straßen eine ausgezeichnete Wirkung hervorbringen. Auf den weiträumigeren Plätzen aber

werden wir zum elektrischen Lichtmast greifen müssen, für den eine Reihe von Künstlern auch vorbildliche Formen gefunden haben, die der Technik der elektrischen Beleuchtung entsprechen und nicht die Form des Petroleum- oder Gaskandelabers nachahmen.

Auch für die Bedürfnisse des Straßenbrunnens ist die heutige Technik, der wir in allen Städten die Wasserleitung verdanken, entscheidend geworden. Die Zeiten sind für die Städte vorüber, wo die Bürgersfrau oder -Tochter, oder die Magd des Hauses ihr Wasser am Brunnenplatz holte, um sich mit ihren Bekannten über die Ereignisse des Tages zu unterhalten. Der Straßenbrunnen wird zu Nutzzwecken in

den Städten nur dann noch Verwendung finden, wenn in ländlichen Vororten Wasserleitungen noch nicht liegen. Der Zierbrunnen aber und der Monumentalbrunnen haben auch heute noch ihre volle Berechtigung nicht verloren (Abb. 38), und der Trinkbrunnen hat auf Schmuckplätzen, Kleinkinderspielplätzen und Parkanlagen in der Form des hygienischen Trinkbrunnens eine zeitgemäße Anwendung erfahren (Abb. 105). Die Tiertränke endlich dient als Tränkstätte den Pferden, Hunden und Vögeln und verdankt ihre Entstehung den Bestrebungen zur Bekämpfung der Tierquälerei (Abb. 106).

Die Plakatsäule ist in unserer heutigen Stadt unentbehrlich geworden, auch für sie einen künstlerischen Ausdruck zu finden, erscheint notwendig.

Die Zeitungskioske werden bei richtiger Gestaltung einen Schmuck der Straßen und Plätze bilden, und die vor allem durch die gemeinnützigen Bestrebungen zur Bekämpfung des Alkohols in den Großstädten zu errichtenden Milch- und Mineralwasser-Trinkhallen (Abb. 107) werden, an die richtige Stelle gesetzt, in den Händen des Künstlers ein reizvolles Motiv ergeben. Die mancherorts üblichen Straßenbahnwartehallen und vor allem aber die Bedürfnisanstalten haben manche an sich schöne Plätze verunstaltet. Man hat sich in den Großstädten durch unterirdische Bedürfnisanstalten geholfen, die in der Anlage aber sehr teuer und eigentlich nur da nötig sind, wo wie auf verkehrsreichen Plätzen der Raum fehlt. Ist das nicht der Fall, so ist nicht einzusehen, warum diese Einrichtungen nicht auch oberirdisch in befriedigender Form gelöst werden sollen. In den meisten Fällen werden aber diese vielgestaltigen Kleinbauten durch ihre Häufung, die im Laufe der Jahre erfolgte, wesentlich den üblichen

9 Wolf, Städtebau.



Abb. 106. Tiertränke in Hannover. Entw. von Paul Wolf.

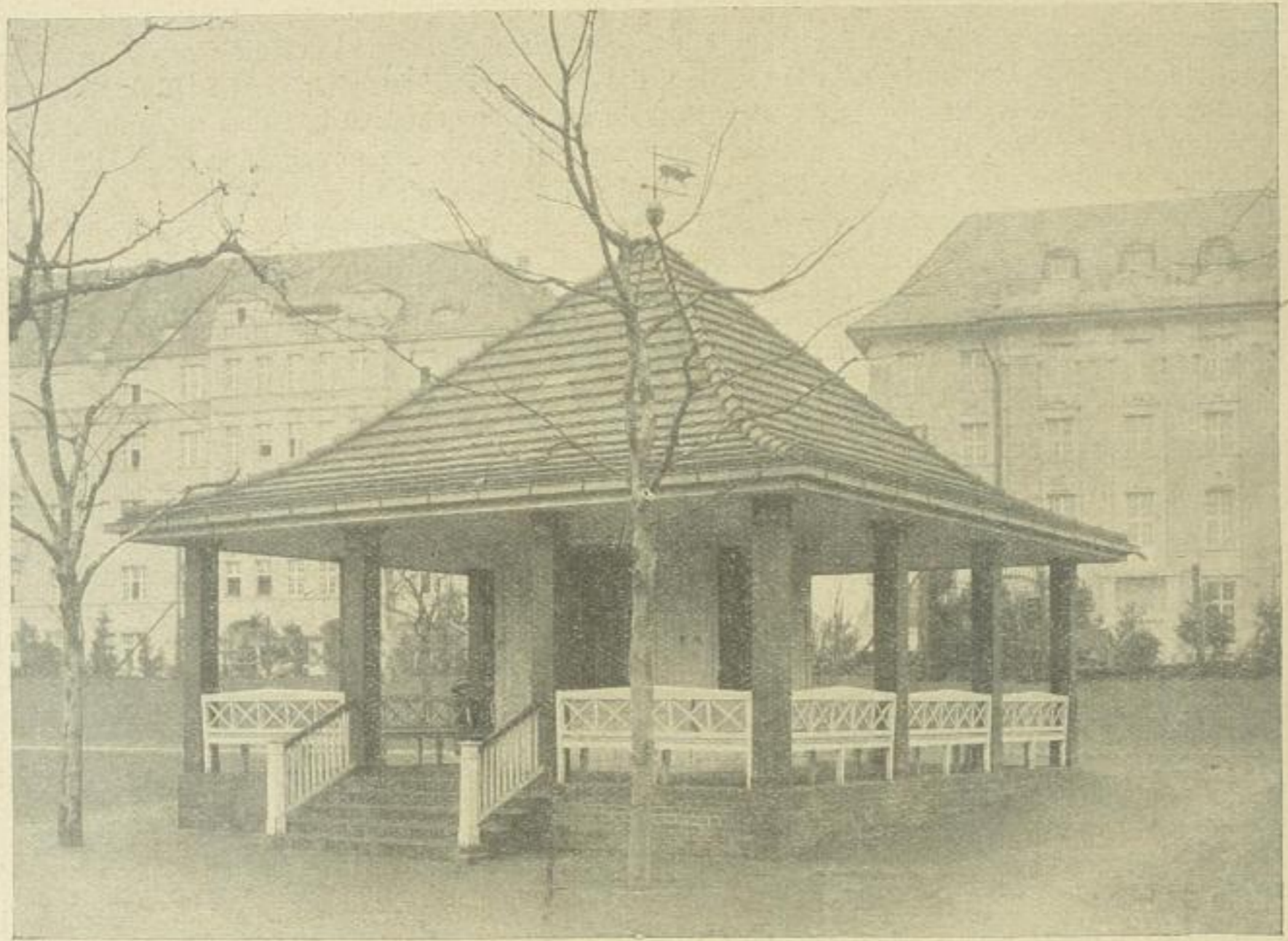


Abb. 107. Getränkhäuschen mit Unterstand im Stadtpark in Berlin-Schöneberg. Entw. von Paul Wolf.

Eindruck bedingen. Wir müssen daher unter allen Umständen danach streben, alle diese Programme (Wartehallen, Trinkhallen, Zeitungskioske und Bedürfnisanstalten usw.) in ein und demselben Gebäude zu vereinigen (Abb. 108).

In den großen Städten bilden endlich die U-Untergrundbahneingänge eine Gelegenheit zu künstlerischer Gestaltung, und auch für die U-Untergrundbahnhöfe selbst sind in den



Abb. 108. Verkehrshäuschen in Berlin-Schöneberg. Arch.: Paul Wolf.

Händen von Künstlern typische Formen entwickelt worden.

Wir können die Erörterung der Straßen und Plätze aber nicht verlassen, ohne einer Erscheinung zu gedenken, die in solchem Maße zu dem häßlichen Bild unserer heutigen Städte beigetragen hat, daß sie in Preußen in „dem Gesetze gegen die Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich hervorragenden Gegenden vom 15. Juli 1907“ besondere Be-



Abb. 109. Berlin-Schöneberg, Innsbrucker Straße, Ecke Freiherr vom Stein-Straße.
Anbringung von Firmenschildern, Aufschriften usw. bedürfen besonderer Genehmigung durch das
Stadterweiterungsamt.

rücksichtigung gefunden hat: Der Reklame. Die Reklame hat sich in den letzten Jahrzehnten mit solcher elementarer Gewalt entwickelt, daß es heute gegen den Strom schwimmen hieße, wollte man versuchen, sie wieder auszurotten. In früheren Zeiten, noch zur Mitte des vorigen Jahrhunderts, begnügte sich der Kaufmann und der Handwerker damit, ein mehr oder weniger kunstvoll gearbeitetes Schild an seinem Hause anzubringen, allenfalls wie zur Empirezeit in goldenen Buchstaben seinen Namen auf die Mauer des Hauses zu setzen. Heute aber ist das Bild der Geschäftsstraße geradezu beherrscht von einem chaotischen Gewirr von Reklamen aller nur erdenklichen Art, in allen nur möglichen Formen, Materialien und Surrogatstoffen und in Farben, die an schreienden Tönen nicht mehr überboten werden können. Einer sucht den anderen zu übertreffen in Dimension, Farbe, Form und Material. Die höchste Steigerung dieses merkwürdigen Gebarens erblicken wir schon, wenn wir mit der Eisenbahn in eine Stadt einfahren: Die in einer verständnislosen Zeit angelegten Baublöcke, deren häßliche Rückfronten fast überall ein trostloses Bild bieten, weisen in gähnender Leere ihre Brandgiebel gerade der Eisenbahn zu, einem Verkehrselement

9*

erster Ordnung, das in erster Linie einer künstlerisch gestalteten Umgebung und Umrahmung bedarf. Der findige Geschäftsmann erblickte in diesen Flächen bald das richtige Mittel, um in Riesendimensionen seine marktschreierische Reklame anzubringen.

Hier können nur baupolizeiliche Maßnahmen Abhilfe bringen. Eine Reihe von preußischen Städten hat daher Ortsstatute auf Grund des Gesetzes gegen die Verunstaltung erlassen, und übt auf dieser Grundlage einen weitgehenden und wohltuenden Einfluß aus auf die Gestaltung der Reklame. Es wird in der Praxis die erste Arbeit sein, die Reklame auf Geschäftsstraßen und auch hier auf das Erdgeschoß zu beschränken, alle unkünstlerischen Materialien, wie Schwarzglas, und alle schreienden Farben von Fall zu Fall oder generell für bereits bebaute Straßenzüge und Stadtteile zu verbieten. In zweiter Linie erst wird es dann möglich sein, in neuen Stadtteilen die Einzelformen, Farben- und Reklametechniken in künstlerische Bahnen zu lenken, und sie so zu gestalten, daß eine künstlerische Einheit auch in dieser Hinsicht Platz greift. Hinsichtlich der Reklameschrift wird dies am besten dadurch erreicht, daß Metallbuchstaben direkt auf dem Putz oder Stein angebracht werden (Abb. 109). Eine vorzügliche Wirkung könnte man auch dadurch erreichen, daß sog. Aussteckschilder, die senkrecht zur Hauswand in gleicher Höhe in den Straßenraum hereinragen und im wesentlichen gleiche Größe zeigen, in rhythmischer Anordnung für ganze Geschäftsstraßen ein einheitliches, charakteristisches Bild ergeben. Die einzelnen Schilder könnten durch Anbringung eines besonderen Geschäftszeichens etwa nach Art der Zunftzeichen der alten Handwerkerschilder eine persönliche Note erhalten. Dadurch, daß diese Schilder über Augenhöhe sich befinden, würden sie sich für die Fußgänger, die auf den Bürgersteigen sich bewegen, senkrecht zur Sehrichtung abwickeln.

Sollten Einzelschilder an den Hauswänden nicht zu vermeiden sein, so habe ich in langer Praxis die Erfahrung gemacht, daß dann am besten als Grundfarbe des Schildes die Farbe der Wand des Hauses gewählt wird (Abb. 109).

Ist es möglich, was in der Praxis aber nahezu als ausgeschlossen zu bezeichnen ist, daß ein Künstler die Reklame einer ganzen Straße gestalten kann, so wird dieser natürlich ohne Schwierigkeit durch interessante Formen und Farben einen Gesamtrhythmus schaffen können.

Die eigentliche Reklame aber soll in einer künstlerisch gestalteten Schaufensterauslage bestehen, wie dies manche großstädtische Geschäftshäuser ja unter Mitwirkung von Künstlern in vorbildlicher Weise tun. Ich habe mehrfach Gelegenheit gehabt, als Preisrichter bei Schaufensterwettbewerben tätig zu sein und war erfreut über die vielgestaltigen Möglichkeiten künstlerischen Ausdrucks, deren die Schaufensterreklame fähig ist, von den glänzenden Auslagen großer Konfektionsgeschäfte an bis herab zu den einfachsten Fensterdekorationen des kleinen Buchbinders oder Krämers, der in naivem Schaffen lediglich durch geschickte Berechnung der Farben und Formen seiner Ware eine schöne Wirkung erzielte.

Besondere Beachtung verdient die immer mehr übliche Reklamebeleuchtung von Restaurants, Geschäften, Apotheken, Drogerien, Kinos usw. Fügt sich diese den Formen der Architektur ein, so wird sie großer und interessanter Wirkung fähig sein. Auch hier werden wir in vielen Fällen nicht so sehr das einzelne Gebäude für sich, als vielmehr in Verbindung mit seiner Umgebung betrachten dürfen. So hat Hannover es im Laufe der Jahre erreicht, daß der Bahnhofsvorplatz (Ernst-August-Platz), dessen Wandungen fast ausschließlich durch Hotels gebildet werden, eine nahezu einheitliche Dachlichtreklame mit den Namen der Hotels erhielt, die nicht allein zur

Nachtzeit dem Platze eine gewisse festliche Note verleiht, sondern vor allem den bei Nacht ankommenden Reisenden eine leichte Orientierung ermöglicht (Abb. 110).

Eine charakteristische Form großstädtischer Reklame könnte man in einzelnen Fällen, etwa für besonders bedeutsame Geschäftsstraßen dadurch schaffen, daß für die Geschäfte der betreffenden Straße eine gemeinsame Reklameeinrichtung geschaffen würde, etwa durch Errichtung besonderer, interessant zu gestaltender Obelisken oder Säulen, die als Straßenabschlüsse etwa in der Mitte von Verkehrsplätzen errichtet werden. Diese Reklamemonumente könnten in typischer, einheitlicher Form einen Rahmen schaffen für die vielgestaltigen Einzelreklamen der Geschäfte usw. und an ihnen könnten auch wechselnde Lichtreklamen abends weithin sichtbar in Erscheinung treten.

3. Die Grünflächen.

Wir wissen, daß die alten Ägypter und Babylonier die Gartenkunst als ein Problem tektonischen Gestaltens erfaßten, daß die alten Griechen in raumkünstlerisch-gärtnerischen Schöpfungen sich betätigten, und daß die Römer in ihrer Hauptstadt umfangreiche Gebilde formaler

Gartenkunst schufen. Während die Gartenkunst des Mittelalters sich auf die liebevolle Anlage des Kloster- und Burggartens und des Hausgärtchens des Bürgers beschränkte, fand die klare, auf regelmäßiges Gestalten gerichtete Raumgesinnung

der Renaissance wieder lebendigen Ausdruck auch im architektonischen Gestalten des Grüns, und das Wasser trat der Pflanze als belebendes Element zur Seite. Den Höhepunkt großzügiger Gestaltung aber erreicht — wie im Stadt-



Abb. 110. Einheitliche Lichtreklame am Ernst-Augustplatz.
(Bahnhofsvorplatz) in Hannover.

bau überhaupt — so auch in der Gartenkunst, die Zeit des Absolutismus, der Barock. Frankreich unter dem Sonnenkönig zum strahlenden Mittelpunkt Europas erhoben, übernimmt die Führung auch in der Gartenkunst, und der fürstliche Schloßgarten wird zur gewaltigen raumkünstlerischen Schöpfung des Barock, in der der Geist der Zeit stärksten formalen Ausdruck findet. Zum ersten Male erhält der Stadtorganismus durch die landesfürstlichen Gartenschöpfungen Grünanlagen großen Umfanges, und in hohem Maße befruchtet die Gartenkunst den gesamten Stadtbau. Die formale Gestaltung wird im Rokokogarten im launischen Spiel der Linien auf die Spitze getrieben und mußte wieder zur Reaktion führen. Während aber die Baukunst in dieser Zeit wieder auf die schlichte Größe der Antike zurückgriff, und der Empirestil seine Herrschaft begann, trat in der Gartenkunst — ehe man den entsprechenden Ausdruck der Zeit auch im Garten fand, die neue Lebensanschauung: Rückkehr zur Natur, in Wirksamkeit, in der Auslegung, wie sie sich in England entwickelte. Man begann den Garten nicht mehr nach raumkünstlerischen Gesetzen zu schaffen. Damit

aber war der erste Schritt zum Zerfall getan, der Garten sollte nicht mehr Gegensatz zur freien Natur sein, sondern romantische, idealisierte Natur selbst, ohne daß er aber, wie z. B. der Japanische Garten, konsequent auf Illusion berechnet war. Der japanische Garten ist in dieser sinngemäß durchgeführten Tendenz immerhin künstlerisch ein interessantes Gebilde. Da es aber nicht möglich ist, die große Natur in

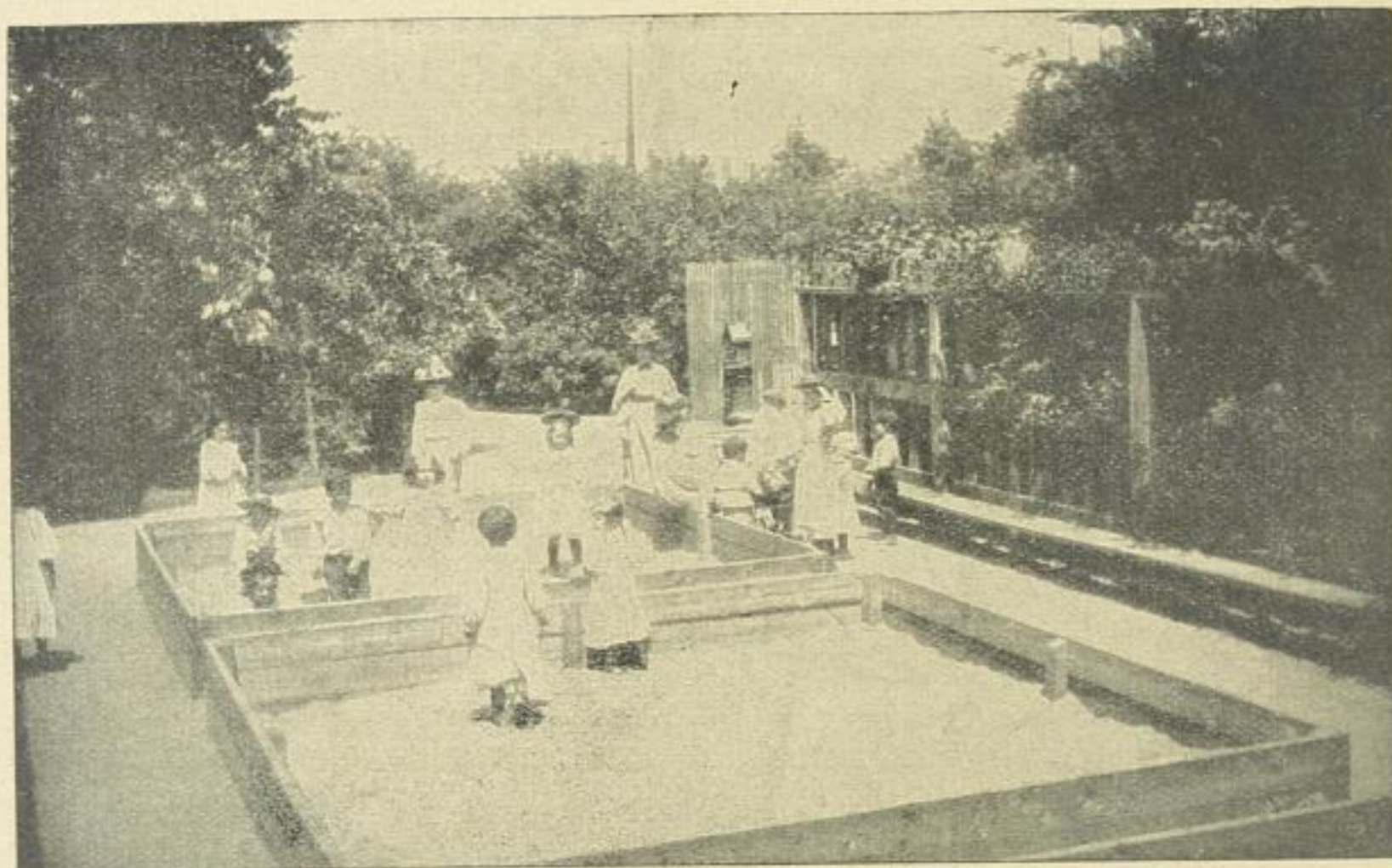


Abb. 111. Amerikanischer Sandspielplatz.

(Aus Hugo Koch „Gartenkunst im Städtebau“, Verlag von Ernst Wasmuth A. G. Berlin.)



Abb. 112. Die Planschwiese im Washington-Park in Chicago.

(Aus Hugo Koch „Gartenkunst im Städtebau“, Verlag von Ernst Wasmuth A. G. Berlin.)

kleinen Gärten mit murmelnden Bächen und geschlängelten Wegen wiederzugeben, so mußte dieses Bestreben zu einer Verflachung der Gartenkunst und zu der unwürdigen, sentimental-naturschwärmerei führen, wie wir sie heute noch in zahllosen Beispielen vor Augen haben und aufs neue immer wieder entstehen sehen.

Mit der neu begründeten Staatsform des vorigen Jahrhunderts beginnt die Vertiefung in soziale Fragen und damit auch die Erkenntnis des gesundheitlichen Wertes der Grünanlagen im Stadtbau. Man beginnt durch Schaffung von Grünanlagen die Gesundheit des Städters zu fördern. Der neue Aufstieg der Kunst bringt auch frisches, neues Leben in die Kunst des Gartens. Die Elemente alter guter Gartenkunst: das Terrassenmotiv, der Heckengarten, die architektonische Pflanzung, der als Pyramide oder Kuppel geschnittene Baum und Strauch wird wieder zum raumbildenden Element, der Rasen zum regelmäßig gestalteten flächenbildenden Motiv, das nur in der Ausdehnung zur Wirkung kommen kann. Die Blume tritt als belebendes Element zum Rasen, und das Wasser verbindet sich mit der Vegetation zur Einheit.

a) Der Spielplatz.

Der Spielplatz, namentlich für die Kleinen, kann auch in enger Verbindung mit der Architektur, mit den Straßen und Plätzen gestaltet werden. Für ihn haben vor allem die Amerikaner typische Formen entwickelt. Die schlichteste Form ist der auch in Deutschland allgemein übliche Sandspielplatz, dessen einfachster Ausdruck der Sandkasten ist (Abb. 111). Bei größerer Ausdehnung wird der gegen die umgebenden Wege und Sitzplätze tiefer gelegene Sandspielplatz die zweckmäßigste Form darstellen. In Städten mit Fluß- oder Seestrand wird der Strandspielplatz die gegebene Form sein.

Das Wasserbecken, als Planschbecken, tritt schon bei größeren Zierbrunnen in Erscheinung (Abb. 38), und es ist erfrischend in großen Städten, z. B. in Groß-Berlin, an heißen Sommertagen dem Spiel der Kinder an solchen Brunnen zuzuschauen, zu sehen, wie die Kinder planschen oder ihre Schiffchen schwimmen lassen. Die viel erwähnte amerikanische Planschwiese (Abb. 112) erscheint aus gesundheitlichen Gründen in unserem Klima nicht ganz unbedenklich.

Für die kleinen Kinder sind Plätze mit Schaukeln, Wippen, Karussells, Rutschbahnen (Abb. 113) von großem Wert. Der sog. hygienische Trinkbrunnen darf auf diesen Plätzen ebensowenig fehlen wie die Sitzgelegenheiten für die Begleitpersonen der Kinder, Erfrischungshallen usw. (Abb. 104). Für das Spiel im Winter sind Rodelbahnen vorzusehen (Abb. 114).

In dem Vorschlag für die Umgestaltung der Marschwiesen in Hannover (Abb. 119 u. 120) zu einem Spielpark hat der Verfasser als Zwischenterrassen zwischen der höher liegenden Korsostraße und den Sportplätzen Heckengärten vorgesehen, die in wechselnder Folge immer wieder eine neue Belustigungsart für die kleinen Kinder enthalten sollen.

Der Spiel- und Sportplatz für die ältere Jugend und für die Erwachsenen führt zu selbständigen Kunstschöpfungen, und zum Spiel- und Sportpark. Neben dem rein künstlerischen Grundgedanken wirkt für ihn in hohem Maße bestimmend die Zweckforderung der Spieltechnik. Diese erfordert, wie wir bereits im Kapitel IV gesehen haben, rechteckige Spielflächen, unregelmäßige Formen bei Spiel- und Sportplätzen bedeuten daher eine Vergeudung von wertvollem Land und müssen schon aus diesem Grunde in der heutigen Zeit wirtschaftlichen Tiefstandes vermieden werden.

Das Ideal des Spielplatzes ist in künstlerischer und spieltechnischer Hinsicht der Spielrasen, die Spielwiese (Abb. 115). Wir werden aber, wenn wir die weitgehenden Forderungen für die Schaffung von Spielplätzen auch nur z. T. erreichen

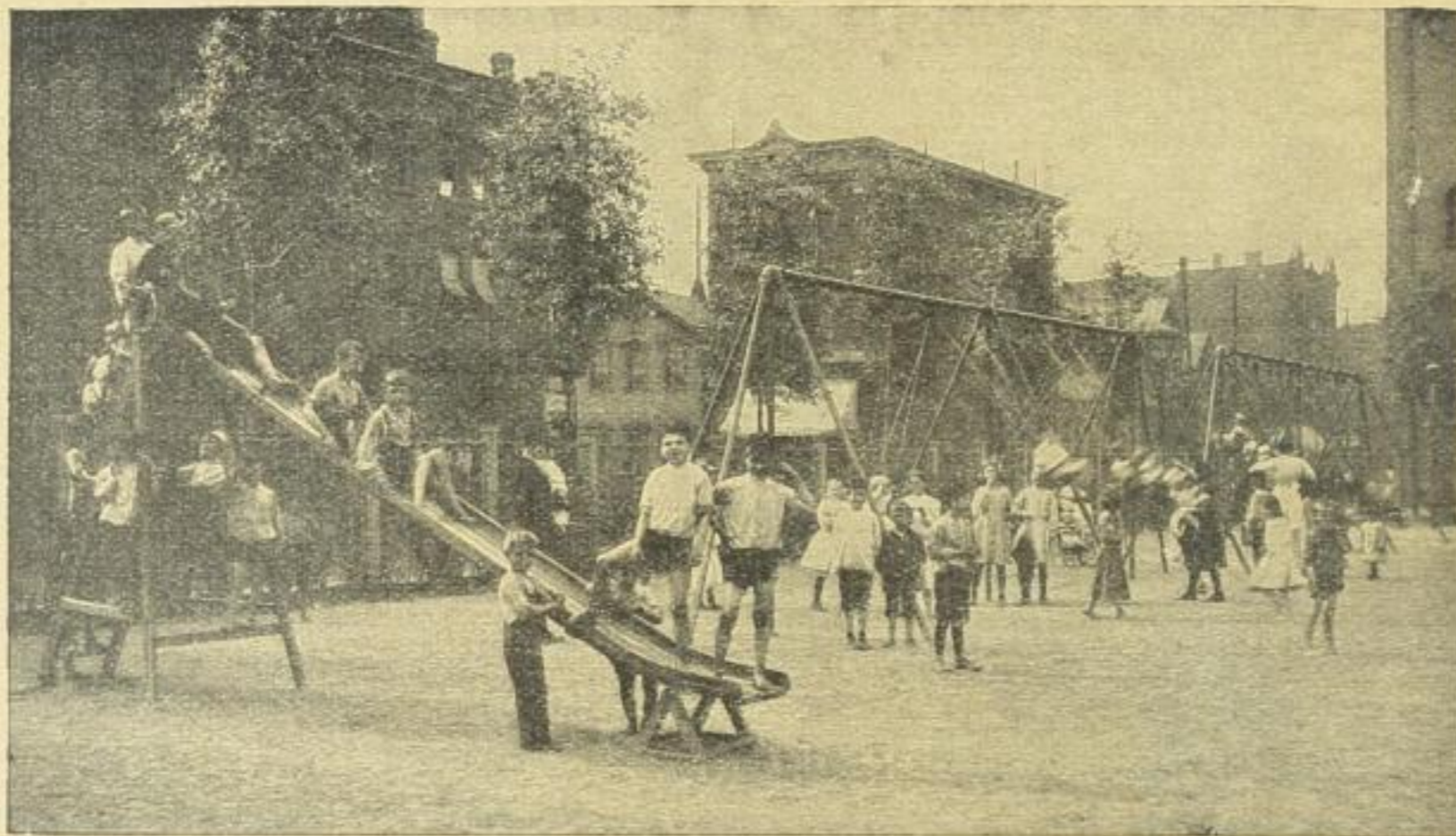


Abb. 113. Amerikanischer Kinderspielplatz.
(Aus Hugo Koch „Gartenkunst im Städtebau“. Verlag von Ernst Wasmuth A. G. Berlin.)



Abb. 114. Rodelbahn im Stadtpark in Berlin-Schöneberg.

wollen, in vielen Fällen von der Forderung des Spielrasens Abstand nehmen und uns begnügen müssen mit gut befestigten Kies- und Tennenplätzen, wozu jetzt in vielen Städten die Kasernenhöfe mit herangezogen werden können.

Die einzelnen Spielfelder werden nur während des Spieles mit Fähnchen abgesteckt, die Fläche bleibt daher ungeteilt. Das Mindestmaß für einen Spielplatz ist eine Fläche von 1 ha (Abb. 116). Größere Ausmaße sind aber auch in spieltechnischer Hinsicht entschieden vorzuziehen. Baumalleen am Rande der Spielplätze werden den Zuschauern Schatten spenden und für die Spielplätze raumbildend wirken.



Abb. 115. Spielwiese im Stadtpark in Berlin-Schöneberg. Entw. von Paul Wolf.

Abb. 115 zeigt die Spielwiese im östlichen Teil des Berlin-Schöneberger Stadtparks, die eine Fläche von 5000 qm hat und als Tummelplatz für die kleinen Kinder, gleichzeitig aber als Festwiese für turnerische Darbietungen, Mädchenreigen usw. angelegt wurde.

Abb. 116 zeigt einen kleinen Spielplatz in Verbindung mit einem Volksschulneubau in Hannover-Kleefeld. Der Platz hat eine Fläche von rd. 1 ha und stellt ungefähr den kleinsten Umfang dar, wie er für eine Rasenspielplatzanlage gewählt werden soll. Der Platz liegt etwa 1 m tiefer als die ihn umgrenzenden baumbestandenen Promenaden und ist von ihnen durch eine niedrige Heckenbrüstung getrennt. Durch diese Anordnung bieten die Promenaden bequeme Gelegenheit zur Aufstellung der

Zuschauer für die Spiele. Der Spielplatz erhält erhöhten Reiz durch den benachbarten Hochwald, die Eilenriede, und zeigt so den Charakter einer Waldwiese. Zwischen Schulgebäude und Spielwiese liegt terrassenförmig erhöht ein schmaler Kiesplatz mit Turngeräten. Die Abbildung zeigt die Einteilung des Platzes in einzelne Spielfelder: Am

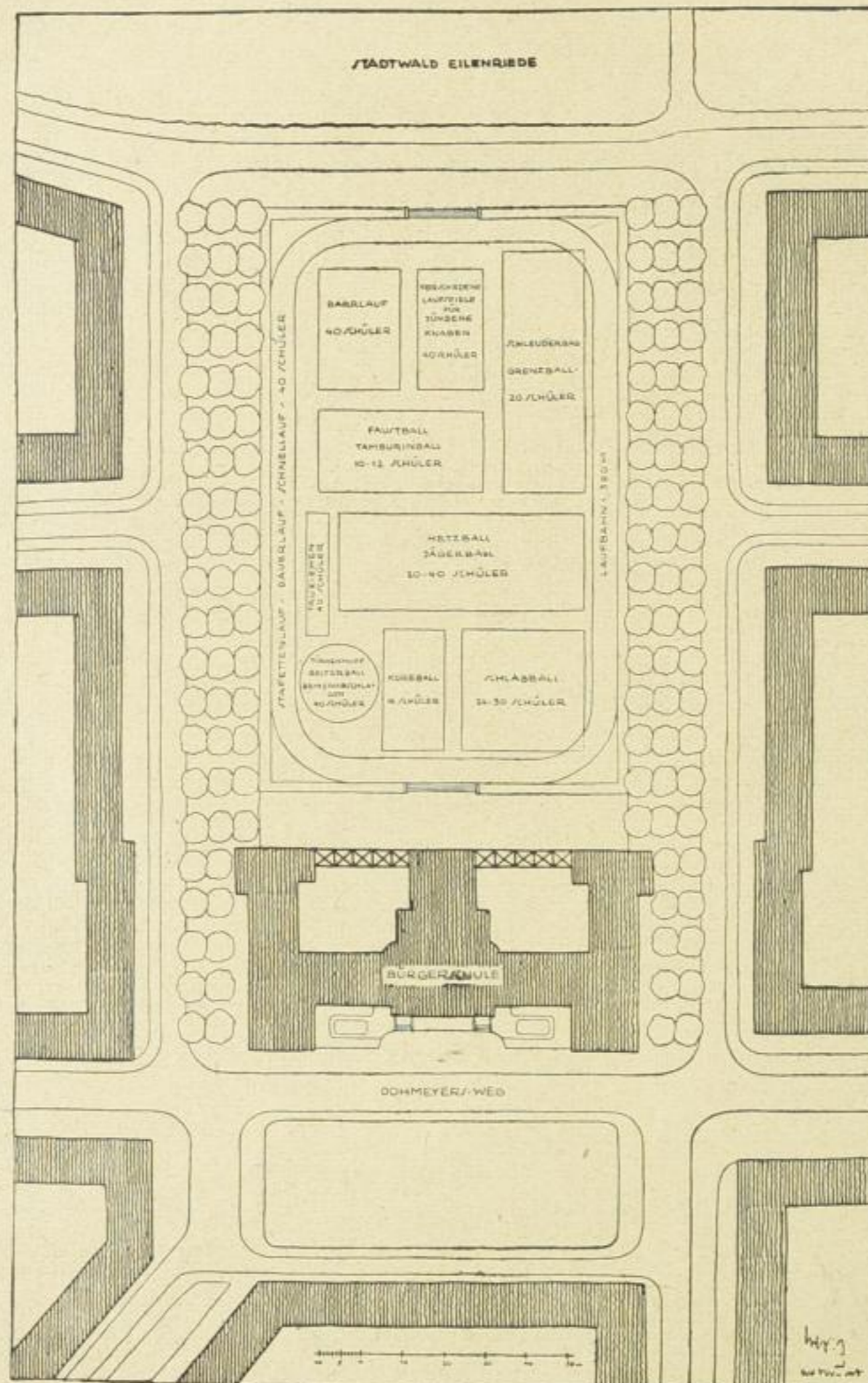


Abb. 116. Volksschule für Hannover-Kleefeld in Verbindung mit einer Spielwiese.
 (Aus Kriegsjahrbuch 1917 für Volks- und Jugendspiele. Verlag von B. G. Teubner, Leipzig u. Berlin.)
 Entw. von Paul Wolf.

Rande des Platzes entlang ist eine Laufbahn von 380 m Länge angelegt für Stafettenlauf, Dauerlauf und Schnellauf (gleichzeitig von 40 Schülern zu benutzen); ein Feld für Schlagball (24—30 Schüler), für Korbball (18 Schüler), für Hetzball, Jägerball (20—40 Schüler), Faustball, Tamburinball (10—12 Schüler), Schleuderball, Grenzball (20 Schüler), Barlauf (40 Schüler), Türkenkopf, Läuferball, Drittenabschlagen (40 Schüler), Tauziehen (40 Schüler), sowie ein Feld für verschiedene Laufspiele für jüngere Knaben (40 Schüler). Insgesamt können somit gleichzeitig auf diesem Platz 280—320 Volksschüler spielen, auf einen Schüler entfällt somit etwa 40 qm Spielfläche.

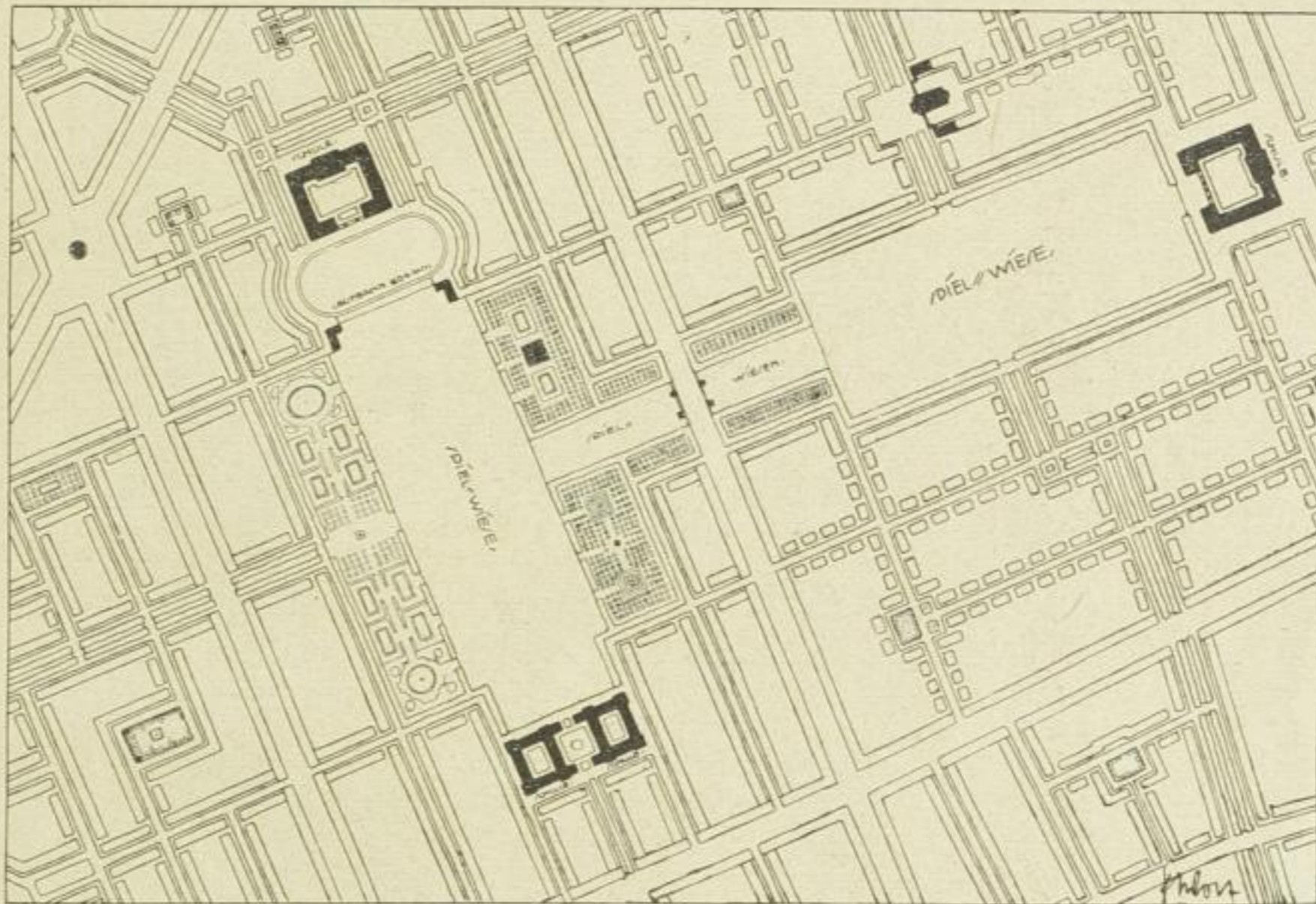


Abb. 117. Bebauungsplan für ein Kleinwohnungsquartier in gemischter Bauweise. Verbindung von Schulen mit Spielwiesen und Erholungsparkanlagen. Entw. von Paul Wolf.

Abb. 170 u. 171 zeigen einen Spielplatz in Verbindung mit einer höheren Knabenschule von 4,25 ha Fläche. Auch hier sind die einzelnen Spielfelder im Plan eingezeichnet, und zwar ein Fußballfeld, eine Laufbahn von 400 m, vier Schlagballfelder, vier Felder für Faustball, bzw. für Tamburin, zwei Felder für Barlauf, ein Feld für Schleuderball, sowie ein Feld für Turnübungen, für Springen, Kugelstoßen usw. Auf diesem Platz können gleichzeitig mindestens 16 Spielmannschaften (8 Schulklassen) sich betätigen. Rechnet man eine Spielmannschaft durchschnittlich zu 20 Schülern, so entfällt auf jeden Spieler eine Fläche von rd. 130 qm. Hierbei ist angenommen, daß die einzelnen Spielfelder für Schüler verschiedenen Alters in Frage kommen.

Abb. 117 u. 118 stellen eine umfangreiche Spielplatzanlage von etwa 23 ha Flächeninhalt in Verbindung mit vier Schulgebäuden mit zusammen 102 Klassen inmitten eines Kleinwohnungsquartiers dar. Die Spielwiesen sind von Erholungsparkanlagen

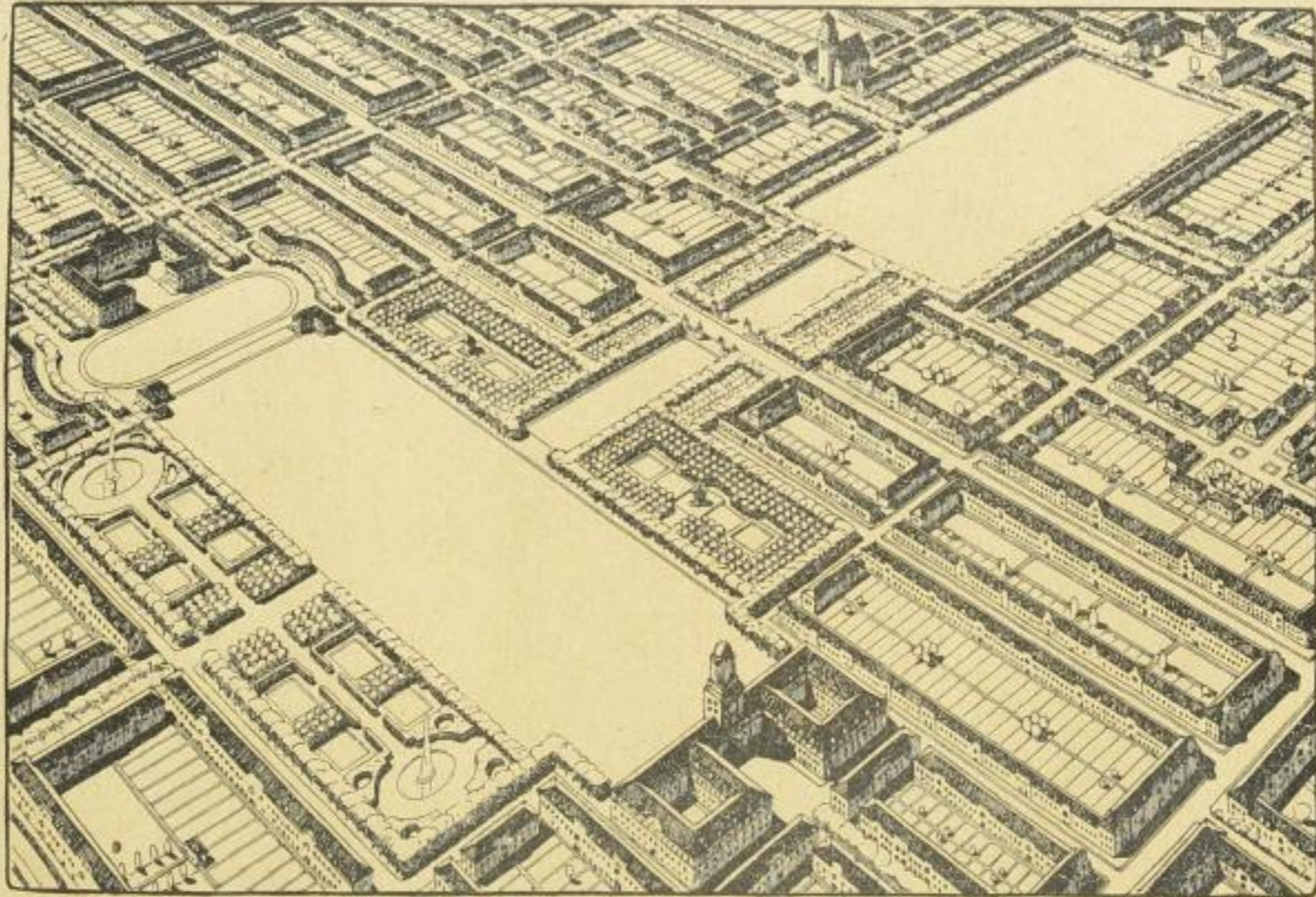


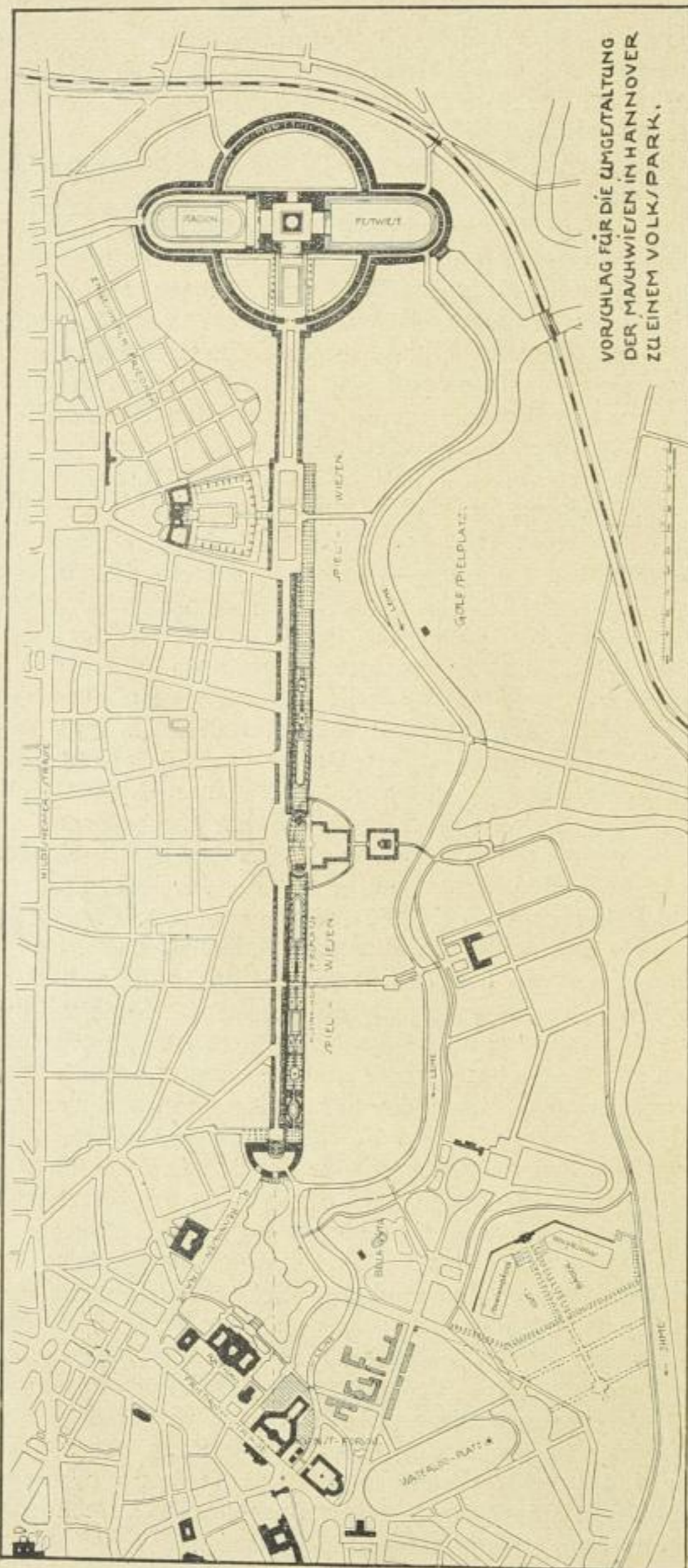
Abb. 118. Kleinwohnungsviertel, Verbindung von Schulen mit Spielwiesen und Erholungsparkanlagen.
Entw. von Paul Wolf.

umgeben. Mit ganz einfachen, lediglich aus den Zweckbestimmungen sich ergebenden Mitteln wurde versucht, eine monumentale große Gesamtwirkung zu erzielen.

Abb. 158 zeigt den Bebauungsplan für das Südgelände der Stadt Berlin-Schöneberg. Bei diesem Gelände entfallen bei einer Gesamtfläche von 206,8 ha 13,7 ha = 6,63% auf Erholungsparkanlagen und 18,2 ha = 8,8% auf Spielplätze, die sich auf 5 Plätze mit einer Flächengröße von 3,2—8,2 ha verteilen. Auch hier sind die einzelnen Spielwiesen im Innern der einzelnen Wohnquartiere in Verbindung mit Schulgebäuden geplant. In diesem Bebauungsplan, der im Jahre 1914 förmlich festgestellt worden ist und die gesetzlich vorgeschriebene Genehmigung erlangt hat, wurden zum ersten Male planmäßig Spielplätze großen Umfanges als Freiflächen auf dem Wege der Baugeländeumlegung gewonnen und bebauungsplanmäßig festgesetzt. Gleichzeitig bietet der Plan ein Beispiel dafür, wie die Spielplätze unter sich und mit den einzelnen Wohnquartieren durch ruhige, entfernt vom Verkehr liegende Promenaden-Grünstreifen verbunden werden sollen (vgl. die Ausführungen in Kapitel V).

Der Spielplatz in dieser Gestaltung ist ein Kind unserer Zeit. Die Durchführung der weitgehenden Forderungen zur Schaffung von Spiel- und Sportplätzen aber wird zu Spielparkanlagen noch größeren Umfanges führen. Hier wird die strenge Form nicht immer sich durchführen lassen, und sie braucht nicht angestrebt zu werden, wenn der Park einen Teil der freien Landschaft bilden wird. Im Spielpark der Zukunft werden alle jene vielgestaltigen Forderungen der heutigen Spiel- und Sportbewegung, vom Sandplatz und der Planschwiese für die kleinen Kinder bis zum Fußball und Golfspiel, dem Eislauf, Rudersport und Flugsport ihre Erfüllung finden müssen.

Einen Volks- und Spielparkentwurf großen Umfanges stellen die Abb. 119 u. 120 dar. Durch glückliche Umstände ist das sog. Maschgelände in der Südstadt von Hannover bislang von der Bebauung fast völlig unberührt geblieben. Das Gelände ist eine Niederungslandschaft längs der Leine und besteht in der Hauptsache aus ausgedehnten Wiesen, die radial nahezu bis zur Altstadt von Hannover hereinreichen. Auf der westlichen Seite fließt die Leine vorbei. Zwischen ihr und der daselbst mündenden Ihme liegt ein ebenfalls nahezu unberührtes Gelände, die sogenannte Ohe. Die Begrenzung an der Ostseite erfolgt durch eine monumental gedachte Randstraße, die Rudolf v. Bennigsenstraße. Der Vorschlag des Verfassers geht dahin, diese Straße zu einer über 2 km langen großstädtischen Corsostraße auszubauen. Zwischen ihr und dem 3 m tiefer liegenden Wiesengelände sind die als Spielplätze für die Kleinen gedachten, auf S. 135 beschriebenen Heckengärten als Terrassen angenommen, während die Niederungswiesen — einerseits umrahmt durch die höher liegenden sechsfachen Baumreihen der Corsostraße mit den anschließenden Terrassenplätzen, andererseits begrenzt durch die Leine, auf deren westlichem Ufer eine alte Weidenallee verläuft — zu Sportwiesen umgestaltet werden sollen. Dadurch wird nicht allein der historische Landschaftscharakter in seiner ursprünglichen Form erhalten, vielmehr wird es dadurch auch ermöglicht, eine Sportplatzfläche von 75 ha zu schaffen, die unter Zugrundelegung von 3 qm Spielplatzfläche pro Kopf der Bevölkerung dem Spielplatzbedürfnis des überwiegenden Teiles der derzeitigen Einwohner der Stadt genügen und an dieser, in der Nähe des Stadttinnern gelegenen Stelle, als Freifläche für alle Zeiten dem Stadtorganismus erhalten bleiben würde. Eine Verbreiterung der Leine an dieser Stelle ist in Verbindung mit der Hochwasserregulierung beabsichtigt, wodurch gleichzeitig der dort betriebene Rudersport eine Förderung erfahren könnte. Das 2½ m betragende Gefälle zwischen Leine und Ihmearm kann ausgenutzt werden zur Anlage offener Schwimmbecken in Verbindung mit ausgedehnten Sport- und Luftbädern. Weiter südlich grenzt an die Leine auf der Westseite derselben ein bereits vor-



VORLAG FÜR DIE UMGESTALTUNG
DER MASCHWIENEN IN HANNOVER
ZU EINEM VOLKSPARK.

Abb. 119. Vorschlag für einen Volkspark für Hannover. Entw. von Paul Wolf.

handener Golfspielplatz, während im Nordwesten des Geländes sich die Schützenwiesen anschließen, die seit Jahrhunderten bis auf den heutigen Tag alljährlich zur Sommerzeit das historische hannoversche Schützenfest, ein althergebrachtes Volksfest verbunden mit Freischießen, beherbergen, das 8 Tage lang dauert und durch einen Festzug eingeleitet wird. Der im Besitze der Stadt befindliche „Bella-Vista-Garten“, ein alter Park, in welchem sich ein jetzt als städtische Parkwirtschaft betriebenes ehemaliges Palais befindet, wird mit seinem prachtvollen alten Baumbestand im Norden den Abschluß des Volksparkes bilden.

Das Gelände zwischen Bella-Vista, Rathaus und dem bereits von Trip angelegten Maschpark aber könnte in den kommenden Zeiten zu einem Forum der Kunst umgewandelt werden, das von dem beabsichtigten Neubau des Kestner-Museums beherrscht wird, dessen dominierende Baumassen einen Blickpunkt für die monumentale Rudolf v. Bennigsenstraße nach Norden zu bilden würde und späterhin alle Kunststätten der Stadt (Museen, Kunstgewerbeschule usw.) aufnehmen könnte. Dieses Kunstforum würde unmittelbar am Verkehr, an der an Stelle des ehe-

maligen Festungswalls gelegenen Friedrichstraße zu liegen kommen. Der halbkreisförmige Monumentalplatz am Beginn der Rudolf v. Bennigsenstraße bildet eine hervorragende Lage zur Errichtung eines Volkshauses, während am südlichen Ende der Korsstraße ein Festplatz mit einem Stadion die monumentale Achse und gleichzeitig den großen Volks- und Sportpark abschließt. Ein Stadion, für welches bereits auf Grund dieses Entwurfs von einem wohlhabenden Bürger der Stadt die Mittel gestiftet worden sind, ist auf der einen Seite eines die Achse abschließenden Monuments diesem vorgelagert, während auf der gegenüberliegenden Seite eine 20 000 qm große Festwiese sich anschließt. Das Stadion erhält bequemen Zugang von der Hildesheimerstraße aus, einer Radialstraße. Die städtische Wirtschaft „Döhrener Turm“, ein mittelalterliches Befestigungswerk der Stadt, kann in Verbindung mit dem dort befindlichen schönen Eichkamp als Wirtschaft für das Stadion ausgebaut werden. Das Stadion selbst aber soll den Steigerungspunkt



Abb. 120. Vorschlag für einen Volkspark für Hannover. Entw. von Paul Wolf.

des Sportparks bilden, zur Abhaltung von Wettkämpfen edler Art dienen und in Verbindung mit der Festwiese und der monumentalen Rudolf v. Bennigsenstraße, die bei Festen illuminiert werden könnte, einen Volksplatz im besten Sinne des Wortes bilden. Am Döhrener Turm geht dann der Park über in den Stadtwald Eilenriede, der sich mit einem Flächeninhalt von ca. 700 ha um die südliche und östliche Stadt herumzieht, und den vom Park herkommenden Fußgänger weiterleitet.

Endlich besteht die Möglichkeit zur Schaffung großzügiger Wanderwege von den Maschwiesen nach dem ca. 18 km entfernten Höhenzug des Deister, einem Bergwald, durch Verbindung verschiedener Wälder mittels Grünstreifen, die längs eines vorhandenen Baches durch geringe Aufforstungen geschaffen werden können.

Das im Nordosten der Stadt gelegene, z. T. im städtischen Besitz befindliche Moor-
gelände könnte in ähnlicher Weise als Naturschutzpark erhalten bleiben und durch Wanderwege mit den Ausläufern der Lüneburger Heide verbunden werden.

b) Der Erholungspark.

Der Park des Barock und des Rokoko war vorwiegend Gesellschaftspark. In ihm entwickelten sich die rauschenden und glanzvollen Feste der absolutistischen Herrscher. Der Erholungspark der Zukunft wird wie auch der Spielpark anders geartet sein, sein Hauptzweck wird und muß der sein, der städtischen Bevölkerung Erholung und Ablenkung zu bieten nach der aufreibenden Arbeit des Tages. In ihm können alle Formelemente gartenkünstlerischen Gestaltens ihre Verwendung finden: Die Terrasse, der Ruheplatz im Grünen, das Wasserbecken, der Teich, der Promenadenweg, der Blumengarten, der Heckengarten, der Laubengang usw. Anpassung an vorhandene Landschaft und das Streben nach Ausblick in die weitere Umgebung derselben, unter Erhaltung vorhandener Bestände an Grün und Wasser, wird immer den richtigen Weg zur Gestaltung des Parks zeigen. Intime Spazierwege mit Ausblicken werden mit den Ruheplätzen und Heckengärten abwechseln, näher am Verkehr werden Konzertplätze mit umgebenden Promenaden entstehen müssen. Botanische Gärten und Tiergärten werden Teile dieses Volksparks bilden, der Freiluft-Theater und Freilicht-Museen in Verbindung mit Museen und anderen Volksbildungsstätten enthalten soll. Architekten, Gartenkünstler und Plastiker werden sich zu gemeinsamer Arbeit zusammenfinden müssen und das Volkshaus, am besten im Volkspark, errichtet, wird in der kommenden Zeit für das Volk das sein, was im Mittelalter der Dom gewesen ist, der Ausdruck der geistigen Sehnsucht des Volkes.

Amerikanische Großzügigkeit hat den Gedanken des Wasserparks geboren, eine Verbindung von Grün mit Wasser, dergestalt, daß durch „Piers“, die in den See hinausgetrieben sind, Grünanlagen im Wasser entstehen sollen, wie sie der Amerikaner von seinen Seebädern her kennt. Ein glänzendes Beispiel solcher Bestrebungen bildet der im Michigansee angelegte Wasserpark in Chicago, der den Ausgangspunkt der großen monumentalen Achse (Abb. 103) bildet, die die Foren des Handels, der Künste und Wissenschaften und der Verwaltung miteinander verbindet. Durch halbkreisförmig in den See vorgeschobene Wellenbrecher entsteht ein geschützter Yachthafen, von dem aus zu beiden Seiten lange „Piers“ sich entwickeln. Südlich vom Grantpark soll sich der eigentliche „Lagunenpark“ anschließen, der auf einem 100—300 m breiten und über 10 km langen, in den See hineingebauten Geländestreifen angelegt werden soll, zu dessen Aufschüttung die städtische Müllabfuhr benutzt wird.

Der Waldpark wird entweder durch Neuanforstung entstehen, oder durch Neugestaltung vorhandener Stadtwaldbestände geschaffen werden. Der schönste Wald

wird immer durch Jahrhunderte alte ursprüngliche Bestände ohne künstlichen Eingriff gebildet werden. Indessen ist es aus forsttechnischen Gründen nicht zu umgehen, daß von Zeit zu Zeit einzelne Bestände gelichtet werden. Dieser Umstand bietet Gelegenheit zur Schaffung von Waldwiesen, deren entzückende Wirkung dem Bergwanderer so vertraut ist. Diese Waldwiesen können als Ruheplätze zum Lagern der Erholung dienen, oder als Sportwiesen Benutzung finden. Waldwirtschaften, da und dort in die Forstbestände eingestreut, oder Tiergärten werden eine eigenartige Wirkung ergeben. Ein entzückendes Bild bietet im Sommer und Winter der Stadtwald „Tiergarten“ in Hannover, ein Hochwald, in welchem Hunderte von Hirschen und Rehen gehegt werden, die sich auf Waldwiesen und zwischen den alten Eichen und Buchen bewegen und bis zu den Sitzplätzen vor der Waldwirtschaft herankommen.

Noch ist einer zeitgemäßen Bestrebung zu gedenken, der Naturschutzbewegung. Die unermüdliche Tätigkeit der Träger dieser Bewegung zu erörtern, die die charakteristischen Punkte deutscher Landschaft vor dem Untergang zu retten bestrebt sind, müssen wir uns im Rahmen dieser Ausführungen versagen. Für die Stadtform aber ist es von hohem Interesse, die landschaftliche Eigenart im Weichbild oder in der Umgebung der Stadt — Moor und Heide, Felsen und Gehölze — zu schützen und zu erhalten. Fast in jeder Stadt wird es eines derartigen Schutzes bedürfen. Ich greife eine einzige Stadt: Hannover heraus. Hier gilt es die schon erwähnten Maschwiesen in ihrem Charakter als Flußniederung zu erhalten und die weiten Moorflächen im Nordosten der Stadt vor dem allmählichen Untergang zu schützen. Und in einigen Gehölzen der unmittelbaren Umgebung der Stadt blüht zur Frühlingszeit ein wunderbarer Teppich von Frühlingsblumen, den zu erhalten und zu schützen die lebende Generation sich angelegen lassen sein muß. Und weiterhin sind es hier die in den eingemeindeten Vororten noch zahlreich erhaltenen prächtigen Bauernhöfe mit dem für das niedersächsische Bauernhaus so charakteristischen Eichkamp, die der Nachwelt noch so lange wie möglich zu erhalten, Pflicht der Lebenden sein wird. Sie im Bebauungsplan zu schützen, ist durch Planung von Umgehungsstraßen fast stets möglich.

B. Die Geschäftsstadt.

Die heutige Stadt besteht im wesentlichen aus Geschäftsstadt, Wohnstadt und Industriestadt. Im Kapitel III haben wir den Umwandlungsprozeß der Altstadt zur Geschäftsstadt, zur City geschildert. Wir müssen zunächst versuchen, in den Altstädten die alten, häufig noch mehr oder weniger einheitlichen Straßenwände solange als möglich zu erhalten. Jeder, der in einer historischen Stadt lebt, kennt den Reiz, der in dem Gegensatz zwischen der überlieferten engen, aber traulichen Altstadtbebauung (Abb. 121) und den neueren weiträumigen Stadtvierteln liegt, und er weiß, wie zäh die Einwohnerschaft an diesen geschichtlichen Resten aus der Zeit der Vorfahren hängt.

Die Altstadt mit ihren meist auf das Mittelalter zurückführenden Straßenanlagen, die ehemals hinter Wall und Graben lagen, bildet aber sowohl in verkehrstechnischer Hinsicht als auch in hygienischer Beziehung mancherlei Gefahren. In verkehrstechnischer Hinsicht genügen die engen Straßen selten dem heutigen großstädtischen Verkehr und der durch ihn bedingten Verkehrstechnik, insbesondere ist es nur in den wenigsten Fällen möglich, Straßenbahnen durch diese Altstadtstraßen zu führen. Straßenbahn-, Lastwagen- und Autoverkehr müssen daher häufig um die Altstadt einen großen, zeitraubenden und daher teuren Umweg machen. Die Nachteile liegen weiterhin darin, daß die im Laufe der Zeit entstandenen, ungesunden und engen Wohnverhältnisse der Altstadt ein Unterschlupf für sittlich minderwertige Elemente ge-

10 Wolf, Städtebau.

worden sind. Die schlimmsten Verhältnisse herrschen in dieser Hinsicht in der Londoner Altstadt, in White Chapel.

Die heimische Bevölkerung sieht in der Altstadt mit Recht die überlieferten Zeugen der Lebensgewohnheiten der Vorfahren und es erscheint uns als Pflicht in unserer heutigen raschlebigen Zeit, auf solche Empfindungen Rücksicht zu nehmen. Ehemals im Mittelalter und in der darauf folgenden Zeit waren diese Stadtteile keineswegs



Abb. 121. Bechermacherstraße in Stralsund.

immer so ungesund angelegt, wie sie sich uns heute darstellen. Die engen und unregelmäßigen Straßen allerdings konnten sich im Laufe der Jahrhunderte nicht ändern, die Höfe aber haben im Laufe der Zeit, namentlich im vorigen Jahrhundert, als der Wohnungsmangel eintrat, einen Umwandlungsprozeß erfahren, in dem eine Verbauung durch ein mehr oder weniger wirres Gemisch von Hinterhäusern, Werkstattschuppen usw. entstanden ist, das an die Stelle der einstigen mittelalterlichen Hausgärtchen getreten ist. Ein Plan der Altstadt von Hannover vom Jahre 1777 (Abb. 44) zeigt in der Anlage der Straßen und Baublöcke keine Veränderung gegen das Mittelalter. Nur das Innere der Blöcke ist bereits verbaut. Aus der großen Tiefe der meisten Baublöcke muß aber geschlossen werden, daß dieselben ursprünglich im Mittelalter große Hausgärten enthalten haben. Es müßte nach meiner Ansicht, ehe man zu einer durchgreifenden Altstadtanierung greift, der energische Versuch gemacht werden, entweder durch Ankauf ganzer Altstadtbaublöcke durch die Stadt oder eine Genossenschaft allmählich eine Sanierung, ev. auf dem Wege der Enteignung der Altstadt dergestalt vorzusehen, daß die im Laufe der Zeit im Innern der Blöcke

schätzt werden kann. Wird dann außerdem eine allmähliche sachgemäße Instandsetzung der Hausfronten ev. mit städtischer Unterstützung, wie dies seit Jahren in Hannover erfolgt, durchgeführt, so würden unsere Altstädte allmählich ein ganz anderes Gesicht bekommen. Wir werden in der Praxis in der Regel langsam vorgehen müssen, aber trotzdem das große Ziel des künftigen Idealzustandes nicht aus den Augen verlieren dürfen. Sache einer vernünftigen städtischen Wohnungsaufsicht wird es sein, zunächst den richtigen Weg zwischen den zeitgemäßen gesundheitlichen Forderungen für die Altstadtwohnungen und den geschäftlichen und wirtschaftlichen Interessen der Besitzer dieser Häuser zu finden. In Hannover ist es der städtischen Wohnungsaufsicht in zehnjähriger Tätigkeit gelungen, ohne allzugroße Härten gegenüber den Hausbesitzern die

Wohnungen ohne eigene Kochstelle und die Wohn- und Schlafräume ohne direktes Licht, auf ein ganz geringes Maß einzuschränken. Ohne Zweifel wird es namentlich in den Großstädten dringend erwünscht sein, Kleinwohnungen im inneren Kerne der Stadt zu erhalten, damit insbesondere die in den Geschäftsbetrieben der City beschäftigten Arbeiter und kleineren Angestellten, sowie auch die Inhaber kleiner Handwerks- und kaufmännischer Betriebe in der Altstadt selbst Wohngelegenheit finden können. Ist der Einbau eines Ladens im Erdgeschoß eines alten Bürgerhauses nicht zu umgehen, so

müssen wir versuchen, das Bauprogramm so zu lösen, daß die alte Architektur des Hauses möglichst gewahrt bleibt. Abb. 122 stellt ein Altstadthaus in Hannover aus dem 18. Jahrhundert dar, in welchem ein Ladenumbau vorgenommen und bei dem die äußere Architektur mit geringer Geldunterstützung der Stadt nach dem Vorschlag des städtischen Hochbauamtes gestaltet wurde.

Erfordert aber der fortschreitende Verkehr, namentlich in den nach dem Stadtinnern führenden Radialstraßen gebieterisch einen Durchbruch und damit die Niederlegung einzelner Stadtviertel, so muß die neue Zeit ohne Sentimentalität über die alte

10*



Abb. 122.

Ladenumbau in einem Altstadthaus in der Burgstraße in Hannover.

hinwegschreiten und Neues, Besseres an die Stelle des Alten setzen. Diese neuen Straßenzüge müssen aber dann, wie es schon durch Hausmann in Paris geschehen ist und wie es neuerdings auch die Stadt Hamburg in der Mönkebergstraße in durchaus zeitgemäßer Weise gemacht hat, ganz den Bedürfnissen unserer Zeit entsprechen. Verfehlt aber ist es, wie dies verschiedentlich geschehen, eine Altstadt niederzureißen und an deren Stelle eklektische, romantische Stimmungsbilder hervorzaubern zu wollen, die im günstigsten Falle einen Theatereffekt hervorbringen werden. Ist das Alte schon einmal durch die rasch pulsierende Entwicklung unserer Zeit überlebt und unbrauchbar geworden, so müssen wir unsere neuen Forderungen ohne Zagen zur Durchführung bringen und klare und gesundheitlich einwandfreie Verhältnisse schaffen. Ein Spekulationsobjekt werden diese Altstadtsanierungen auf keinen Fall darstellen und die Praxis wird gewöhnlich ergeben, daß es durchaus nicht erforderlich ist, nun gleich die ganze Altstadt niederzureißen und neue Geschäftshäuser an deren Stelle zu setzen. Das Bedürfnis nach einer derartig großen Zahl neuer Geschäftshäuser wird kaum irgendwo ganz plötzlich auftreten. Die Stadt Straßburg hat sich einige Jahre vor dem Kriege zu einer durchgreifenden Sanierung der Altstadt entschließen müssen, sie hat die schlechten Altstadtstraßen ganz beseitigt und in vorbildlicher Weise die bis dahin dort ansässige Bevölkerung an der Peripherie der Stadt in einer neu geschaffenen Gartenstadt angesiedelt.

Großzügig ist die Stadt Liverpool vorgegangen, in der die Altstadtzustände sich so schlimm entwickelt hatten, wie in keiner Stadt in Deutschland. Mit enormen Mitteln hat die Stadt diese sogenannten „Slums“ beseitigt und kommunale Wohnungsbauten an deren Stelle gesetzt, die vorwiegend für die Gelegenheitsarbeiter des benachbarten Hafens Wohnungen schaffen. Jeder Baublock hat ein Kontrollbüro, um namentlich in sittlicher Hinsicht eine Kontrolle auszuüben.

Wird es also erwünscht sein, auch in der City in gewissem Umfange Wohnungen zu erhalten, so zeigt doch die Statistik, daß die Entvölkerung der Geschäftsstadt immer weiter fortschreitet, dadurch, daß Geschäfts- und Bürohäuser an die Stelle der alten Bürgerhäuser treten. Wo die Umwandlung, was in der Regel der Fall ist, sich langsam vollzieht, können wir es nicht vermeiden, daß durch die Neubauten der Rhythmus der alten Straßenwandungen durchbrochen wird. Ein heutiges Geschäftshaus ist ein völlig anderes Gebilde, als das Bürgerhaus früherer Jahrhunderte. Es hat mit dem Grundriß des letzteren nichts gemein. Die Stockwerkshöhen betragen fast das Doppelte der Geschosse der alten Bürgerhäuser und damit ergibt sich für die Gestaltung der äußeren Architektur eine ganz andere Lösung, die schlechterdings nicht in Einklang gebracht werden kann mit den alten Bürgerhäusern derselben Straße. Man hat in einer alten deutschen Stadt geglaubt, dieses Problem dadurch lösen zu können, daß man durch Ortsstatut für die Neubauten solcher historischer Straßen den Stil des betreffenden Jahrhunderts vorgeschrieben hat, in welchem die meisten Häuser der Straßen entstanden sind. Ein solcher Weg muß aber zu einer falschen Romantik führen. Er zeitigt nicht allein einen kraftlosen Eklektizismus, sondern auch eine hohle Scheinarchitektur. Deutlicher, wie gerade beim modernen Geschäftshaus, das in einer alten Straße der inneren Stadt entsteht, kann die völlige Umwälzung der Form durch die Verhältnisse einer neuen Zeit nicht zum Ausdruck kommen.

Für das Formproblem des Geschäftshauses hat schon Alfred Messel die Grundlage geschaffen, indem er es nach außen auflöste in ein System von Pfeilern und Glasflächen. Er hat aber dabei die Horizontale zu sehr vernachlässigt und die Einteilung der Stockwerke nach außen zu wenig ausgedrückt. Andere Architekten, u. a. Schaudt, Olbrich und Kreis, haben diesen Fehler bei neuen Geschäftshäusern zu vermeiden

gesucht. Die Auflösung in Pfeiler und Glasflächen ist im Erdgeschoß unter allen Umständen erforderlich, wo die Schaufensterauslagen die Form bestimmen. In den oberen Geschossen hingegen werden wir aber wohl in Zukunft die Flächen nicht entbehren können.

Die Grundrißgestaltung der Geschäftshäuser hat zu besonderen, typischen Lösungen geführt, für die der überdeckte Lichthof charakteristisch ist. Für die Geschäftsstraße ist eine große Grundstückstiefe besonders erwünscht, um die Höfe, vor allem die Lichthöfe, mit den anschließenden Flügelbauten reichlich bemessen zu können. Jedoch werden sich in den alten Stadtteilen in der Regel die Blockabmessungen nach den alten Blocktiefen richten müssen und nur bei radialen Straßendurchbrüchen werden wir die Blockmaße so gestalten können, wie sie für die Geschäftshäuser erwünscht sind.

Auch für das Bürohaus beginnen sich mehr und mehr typische Lösungen herauszubilden. Für das Massenbürogebäude, in welchem die einzelnen Büroräume vermietet werden, wird sich eine andere Form ergeben, als für die Bürohäuser großer Unternehmungen, von Banken, Versicherungsgesellschaften (Abb. 123) usw.

Für die Cafés und Restaurants haben sich neue Formen entwickelt; im Sommer sind es besonders die sogenannten „fliegenden Vorgärten“, die auf den Bürgersteigen vor diesen Gebäuden von großer Bedeutung, namentlich in der Geschäftsstadt, geworden sind.

Die Kinos schließlich haben in den letzten Jahren in den inneren Stadtteilen an Zahl immer mehr zugenommen, auch für sie beginnt sich ein neuer Bautyp herauszubilden.

In der Geschäftsstadt spielen sich zum erheblichen Teil die vielgestaltigen Erscheinungen des heutigen Großstadtlebens ab: Der gedrängte Fußgängerverkehr auf den Bürgersteigen längs der bunten, stetig wechselnden Auslagen der Schaufenster der Geschäfte, der großstädtische Promenadenverkehr, der Fußgängerverkehr der Geschäftsleute und Arbeiter, das bunte Bild des Straßenhandels, wie es sich z. B. auf den Boulevards in Paris abspielt, das lebhaft Treiben vor den Cafés und Restaurants usw. verbindet sich mit dem Fahrverkehr, dem Lastwagen-, Fuhrwerk- und Radverkehr, dem Auto-, Omnibus- und elektrischen Verkehr, zu einer auf den ersten Blick chaotischen, bei näherer Betrachtung jedoch vollkommen disziplinierten Erscheinung. Für dieses vielgestaltige Leben einen einheitlichen, straffen, architektonischen Rahmen zu schaffen, erscheint als eines der interessantesten Formprobleme im Stadtbau der heutigen Zeit. Der ungeheure Rhythmus der Großstadt wird in diesen Geschäftsstraßen seinen reinsten Ausdruck finden müssen. In rhythmischer Reihe vertikal aufsteigende Pfeilmassen der Geschäftshäuser und auf weite Strecken ein-



Abb. 123. Verwaltungsgebäude des „Nordstern“ in Berlin-Schöneberg. Arch.: Paul Mebes.

heitlich durchlaufende Kolonaden oder Laubenhallen mit anschließenden Geschäften werden dieses Programm am besten lösen. Die Abschlüsse dieser eigenartigen, im Geiste einer neuen Zeit zu lösenden Gebilde werden vielgeschossige Geschäftshäuser, Bürogebäude oder Banken bilden, in der Art der amerikanischen Wolkenkratzer, jedoch in starker typischer Form. Die gewaltigen Erscheinungen des Geschäfts- und Verkehrslebens einer Großstadt bedürfen solcher Steigerungspunkte (Abb. 124) als kraftvolle Kontraste zu dem Rhythmus der Großstadtstraße. So sehr die Stockwerkshäufung im Wohnungsbau bekämpft werden muß, so sehr scheinen mir doch solche markante Punkte in den Geschäftsvierteln einer Großstadt am Platze zu sein, um starke, im Geiste unserer



Abb. 124. New Royal Liver Building in Liverpool.

Zeit zu gestaltende Dominanten für den Großstadtkörper zu schaffen. Wir werden gerade in der kommenden Zeit solcher Dominanten bedürfen, da die öffentlichen Gebäude, wie wir später sehen werden, in der Hauptsache an anderen Stellen entstehen sollen.

C. Die Wohnstadt.

Wir haben bereits in den Kapiteln III u. IV gesehen, daß eine Trennung von Wohn- und Industriequartieren sich vollzogen oder wenigstens als durchaus notwendig sich herausgestellt hat.

Die Elemente der Wohnstadt sind der Haustyp, der Baublock, das Bauquartier. Der Haustyp, die Einzelparzelle ist gewissermaßen die Urzelle der Stadt; die Summe der Einzelhäuser ergibt den Baublock, die Summe der Baublöcke das Bauquartier.

Hinsichtlich der Größe und Ausstattung der Wohnungen unterscheidet man Klein-, Mittel- und vornehme Wohnungen; hinsichtlich der Zahl der Wohnungen das Einfamilienhaus, das Mehrfamilienhaus (Mittelhaus) und die Mietskaserne; mit Bezug auf die

Bauform die offene, halboffene und geschlossene Bauweise. Die Form der offenen Bauweise ist das freistehende Bürgerhaus. Der Seitenabstand zwischen den einzelnen benachbarten Häusern, der Bauwich, betrug im Mittelalter in den Städten häufig nur wenige Fuß und diente zur Ableitung des Regenwassers von den Dächern, sowie der Küchenwässer. Diese Hausform ist zweifellos der ländlichen Bauweise entnommen und auf die Stadt übertragen, wo dann infolge des wertvolleren Grund und Bodens der Seitenabstand auf ein Mindestmaß eingeschränkt wurde. Für das freistehende städtische Haus entwickelte sich jedoch schon im Mittelalter ein selbständiger Grundriß mit dem Eingang an der Straße. In neuester Zeit ist der freistehende Haustyp aus der Innenstadt mehr und mehr verschwunden. Seine Verwendung beschränkt sich bei Neuanlagen auf die Wohnstraßen der äußeren Stadtteile, das Haus wird von allen Seiten mit Gärten umgeben, der Bauwich zwischen den einzelnen Nachbarhäusern durch die Bauordnung festgelegt und selten unter 3 m, meist auf 6 m (3 m von der Grenze) und mehr festgesetzt.

Die beste Wohnform des freistehenden Hauses wie des Wohnhauses überhaupt ist das Einfamilienhaus. Nach Umfang der Wohnung und Wohlhabenheit des Bauherrn verteilen sich die Räume auf zwei oder drei Geschosse. Wird in den verschiedenen Geschossen des freistehenden Hauses je eine selbständige Wohnung angelegt, so entsteht das Zweifamilienhaus bzw. Dreifamilienhaus, befinden sich in jedem Stockwerk zwei Wohnungen, das Vier- oder Sechsfamilienhaus.

Die halboffene Bauweise entsteht durch das Gruppenhaus (Abb. 134), durch Zusammenbauen von mehreren Wohnhäusern, von Einfamilienhäusern und Mehrfamilienhäusern.

Die geschlossene Bauweise entsteht durch unmittelbares Aneinanderreihen sämtlicher Häuser einer Blockfront, entweder als Einfamilienhäuser (Einfamilienreihenhaus), oder als Mehrfamilienhäuser, oder endlich als Mietskaserne mit bis zu fünf und mehr Geschossen.

Durch die Verwendung der verschiedenen Haustypen kommt reicher Wechsel in die Stadtform. Fehlt die zielbewußte ordnende Hand, so wird die Abwechslung zur Willkür und Dissonanz. Wir werden daher im wesentlichen die einzelnen Haustypen straßenweise einheitlich durchführen oder doch so verteilen müssen, daß Rhythmus und Ruhe gewahrt bleiben.

Die Mietshausform in geschlossener Bauweise hat sich in Deutschland in den Städten weit mehr als in den meisten anderen Ländern Geltung verschafft. Sie heute völlig zu beseitigen, erscheint als ein Ding der Unmöglichkeit. Wir müssen mit der weiteren Verwendung dieser Hausform rechnen und dieselbe so gestalten, daß das Wohnen gesund und erträglich wird. Das Mietshaus ist heute ein Massenprodukt geworden; die Wohnungen werden nicht für die bestimmten und besonderen Bedürfnisse eines Bauherrn errichtet, sondern müssen für ständig wechselnde Mieter passen, also eine indifferente Marktware darstellen. Aber wie auch für die fabrikmäßig hergestellte Ware ein künstlerischer Typ geschaffen werden kann, so auch für das Mietshaus. In der heutigen Zeit der außerordentlichen Überteuerung der Baukostenpreise sind wir mehr als je zur Typisierung gezwungen, denn durch die Massenherstellung einzelner Bauteile verbilligen sich die Baukosten nicht unwesentlich. Die notwendige Folge dieser Entwicklung ist, daß die Einzelform des Hauses fast völlig aufgeht in der Gesamtform der Blockfront. Für diese aber müssen wir neue, typische Formen entwickeln; architektonische Motive wie z. B. hohe Giebelmassen, die der Form des freistehenden Hauses entnommen sind, müssen dabei vermieden werden. Für die künftige Hausform der geschlossenen Mietshausbauweise müssen wir unter allen

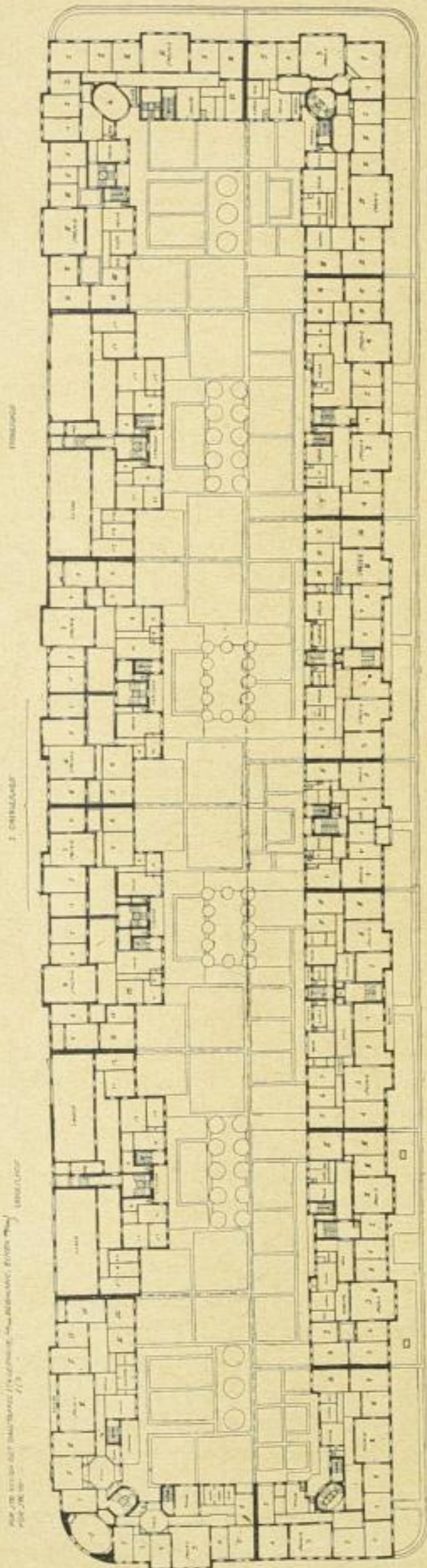
ZUM BEBAUUNGSPLAN FÜR DAS SÜDCENDE DER STADT
BERLIN-SCHÖNEBERG

PARZELLIERUNG EINES BAUBLOCKS (ZWISCHEN STRASSE NO. 10 UND STRASSE NO. 11) NACH BAUTAFEL I UND II.
ANLAGE VON EINZELSTREIFEN FÜR JEDE WOHNUNG
SPEZIELL DURCHGEFÜHRT WENN NOTIG

STREIFEN NO. 1 (METER)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

STREIFEN	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
----------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----



BERLIN-SCHÖNEBERG IM JULI 1910.
STADTVERWALTUNG

Abb. 125. Baublock mit 3- und 4 geschossigen Mietshäusern.

Umständen an der Forderung der Vermeidung von Seiten- und Mittelflügeln festhalten, und anstreben, daß nicht mehr als zwei Wohnungen in einem Geschoß untergebracht werden. Dies gilt nicht allein für die vornehmen Wohnungen und die Mittelwohnung, sondern auch für die Kleinwohnung. Nur für die Zwei- und Dreizimmerwohnungen wird sich beim Mietshaus diese Forderung nicht immer durchführen lassen. Aber auch da werden wir den Grundriß so gestalten müssen, daß eine Querlüftung einer Wohnung möglich ist. Die Notwendigkeit der Querlüftung wird neuerdings von einzelnen Fachleuten bestritten. Wir möchten aber doch unter allen Umständen an ihr festhalten. Abb. 125 gibt einige Grundrisse für Mietshäuser in geschlossener Bauweise wieder. Das freistehende Mietshaus hat gegenüber dem Mietshaus in geschlossener Bauweise wenig praktische Vorteile. Immerhin wird es bei Vorliegen besonderer Verhältnisse da und dort Anwendung finden können, z. B. bei Platzbildungen und Straßenabschlüssen, um eine besondere künstlerische Wirkung zu erzielen. Ist der Grund und Boden nicht zu teuer, so werden wir im allgemeinen lieber die geschlossene oder Gruppen-Bauweise vorziehen und ein Geschoß weniger verwenden und statt der viergeschossigen oder dreigeschossigen Bauform eine dreigeschossige oder zweigeschossige annehmen. Dadurch entsteht

das sog. Mittelhaus, das im allgemeinen drei bewohnbare Geschosse mit zusammen höchstens 6 Wohnungen enthält. Die Verwendung dieser Hausform als Reihenhause oder als Gruppenhaus dürfte da besonders am Platze sein, wo die Verwendung des Einfamilienhauses — wie z. B. an Verkehrsstraßen der Außengebiete — sich nicht mehr wirtschaftlich gestaltet. Wir werden in nächster Zukunft, nachdem die Bestrebungen gegen die Hochbauweise auch an den maßgebenden Stellen sich stark bemerkbar machen, mehr als seither mit dieser Hausform zu rechnen haben.

Bei billigem Grund und Boden werden wir aber unbedingt das Ein- oder Zweifamilienhaus anstreben, auch für die Kleinwohnung.

Während für die Hausform der Mietswohnung allgemein und überall passende Typen sich ergeben, werden wir vor allem beim Einfamilienhaus Rücksicht zu nehmen haben auf vorhandene, für eine Stadt oder eine Gegend charakteristische historische Hausformen und Wohnsitten. Während in England, Holland und Belgien z. B. beim Einfamilienreihenhause die Räume sich auf vier und bisweilen auf fünf Stockwerke

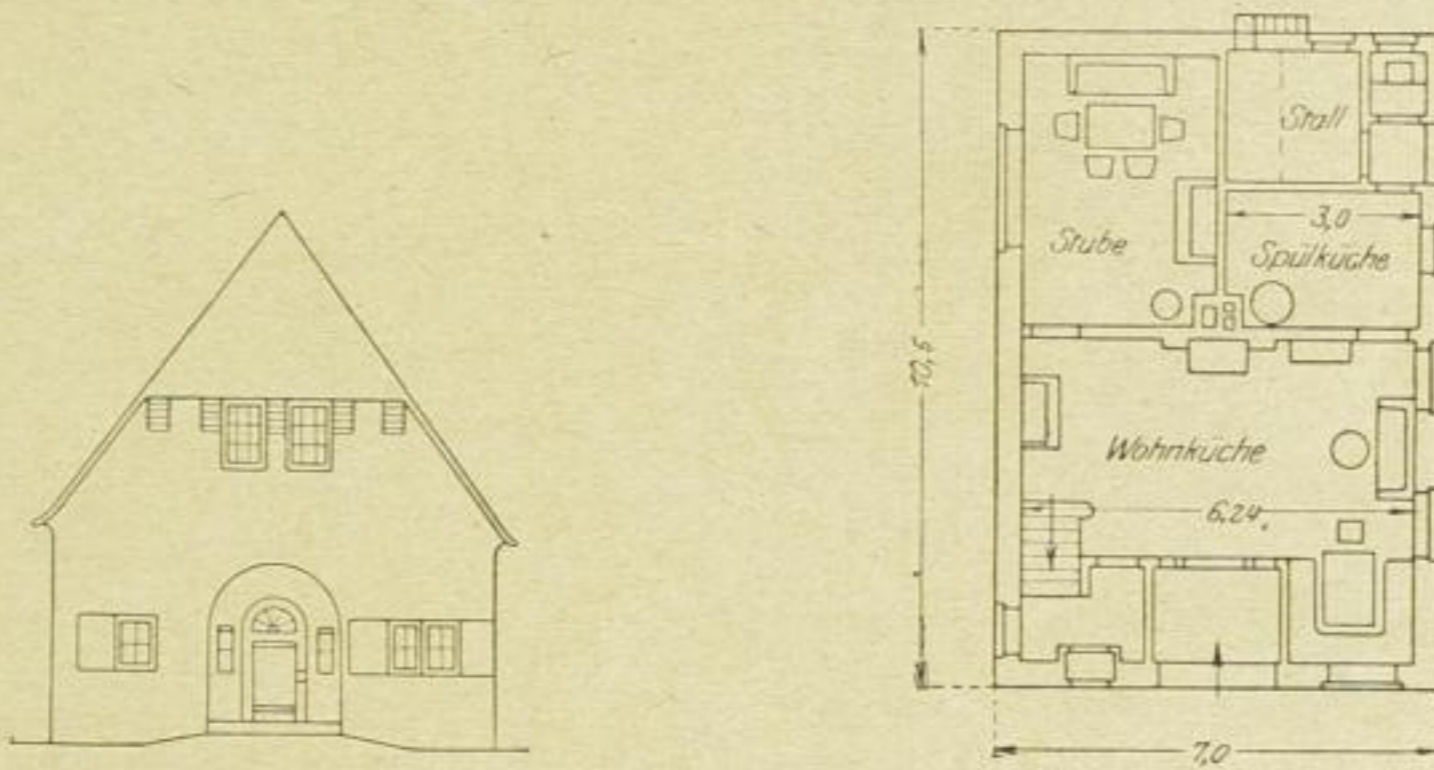


Abb. 126. Einfamilienhaus-Typ aus der Gartenstadt Hannover-Laatzten.

verteilen — in London z. B. findet man vornehme, schmale Einfamilienreihenhäuser mit nur einem Fenster in der Etage nach der Straße zu, bei 4—5 Geschossen —, wird sich in Deutschland selten eine Familie daran gewöhnen können, daß die Wohnräume sich auf so viele Geschosse verteilen.

Abb. 126 u. 127 stellt einen freistehenden Einfamilienhaustyp dar für eine Kleinhauseinsiedlung in Hannover-Laatzten. Er klingt an das niedersächsische Bauern- bzw. Ackerbürgerhaus an, wie es innerhalb der eingemeindeten Vororte von Hannover noch in zahlreichen Beispielen vorhanden ist. An diese starke Tradition des wundervollen niedersächsischen Hauses anzuknüpfen und es in neuem Geiste weiterzubilden, erschien dem Verfasser Pflicht. Die charakteristische Grundform des niedersächsischen Hauses — Zugang in der Achse des Hauses und zentraler Wohnraum mit der Feuerstätte in der Achse des Zugangs — ist in den Kleinhhaustyp übernommen. Der zentrale Raum bildet die Wohnküche, von hier aus überwacht die Hausfrau das ganze Haus. Abb. 128 zeigt Einfamilienreihenhäuser dieser Anlage.

In Bremen z. B. hat sich der Typ des Einfamilienreihenhauses fast bei allen Schichten der Bevölkerung bis auf den heutigen Tag erhalten. Abb. 129 und 130 zeigen Einfamilienreihenhäuser in $2\frac{1}{2}$ geschossiger Bauweise.

Weite Kreise der heutigen Architektenschaft empfinden die Bestimmungen der Bauordnung und den Einfluß von Kommissionen auf die künstlerische Gestaltung der Straße als Fesseln, sie rufen nach Freiheit in der architektonischen Gestaltung. Zugegeben, daß viele veraltete Bauordnungen heute geradezu eine Verunstaltung des Stadtbildes bedingen und daß sie für den Architekten wenig Spielraum lassen zur Schaffung eines den heutigen Bedürfnissen entsprechenden Haustyps. Allein da, wo diese Fesseln in geringerem Maße vorhanden sind, hat die Freiheit des Gestaltens noch weit weniger zu den gewünschten Zielen geführt. Und doch scheint es mir, daß wir

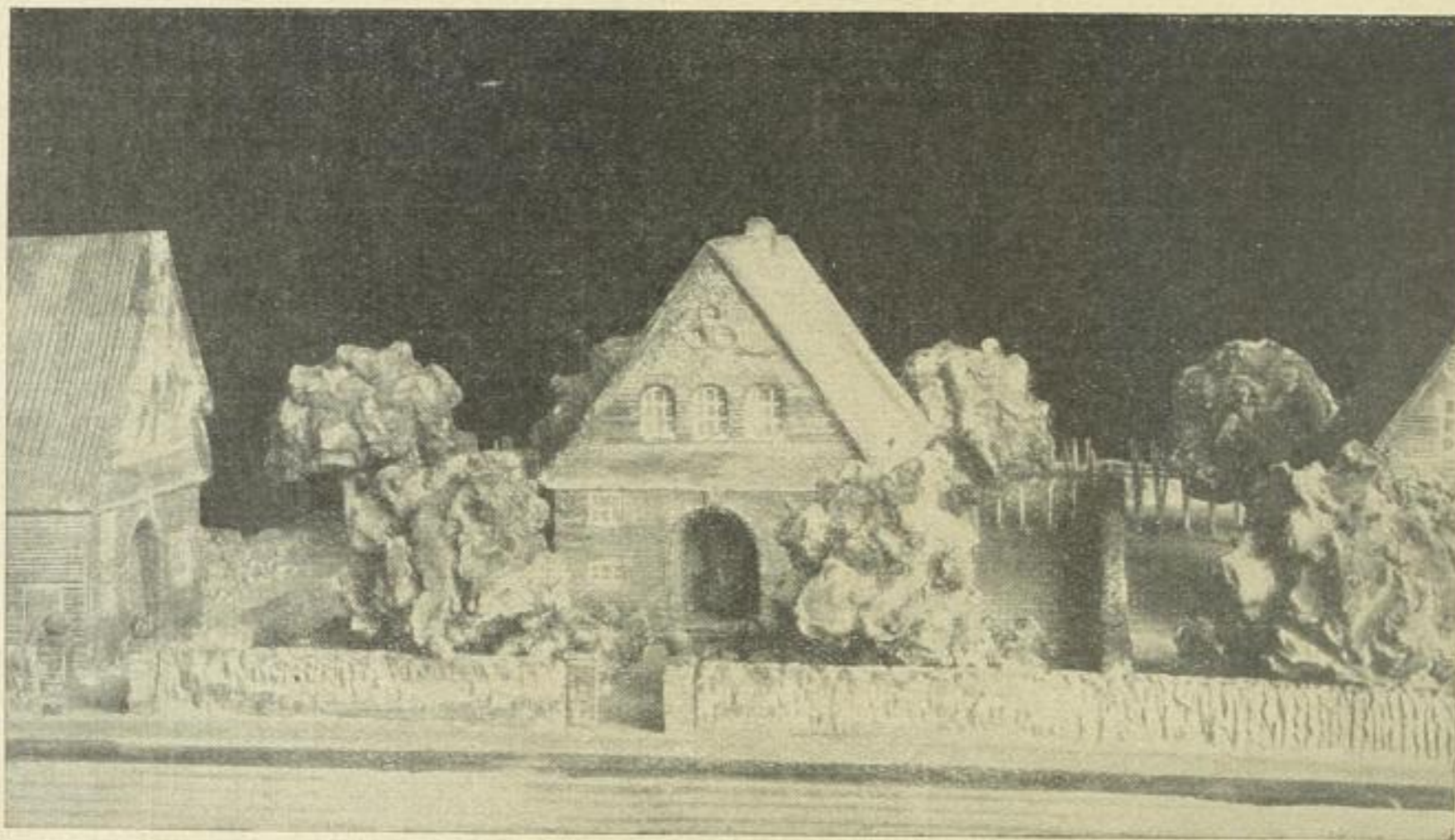


Abb. 127. Typ eines freistehenden Kleinhauses aus der Gartenstadt Laatzen bei Hannover.
Arch.: Paul Wolf.

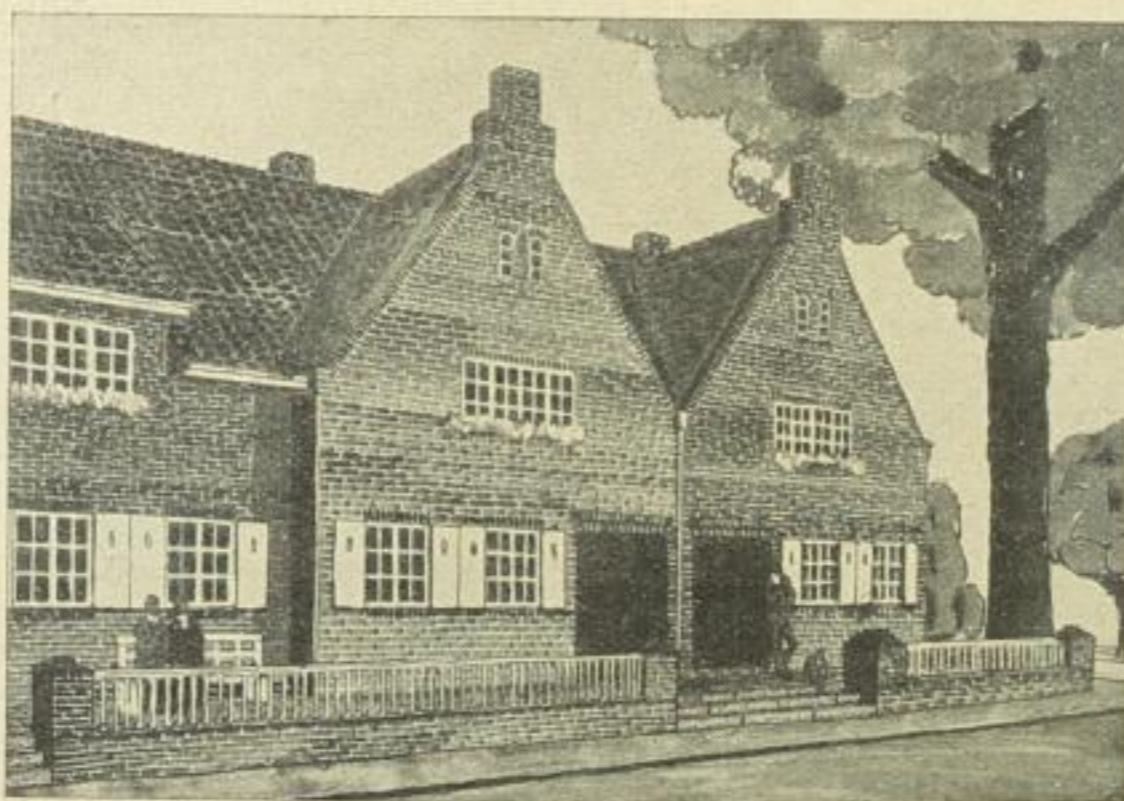
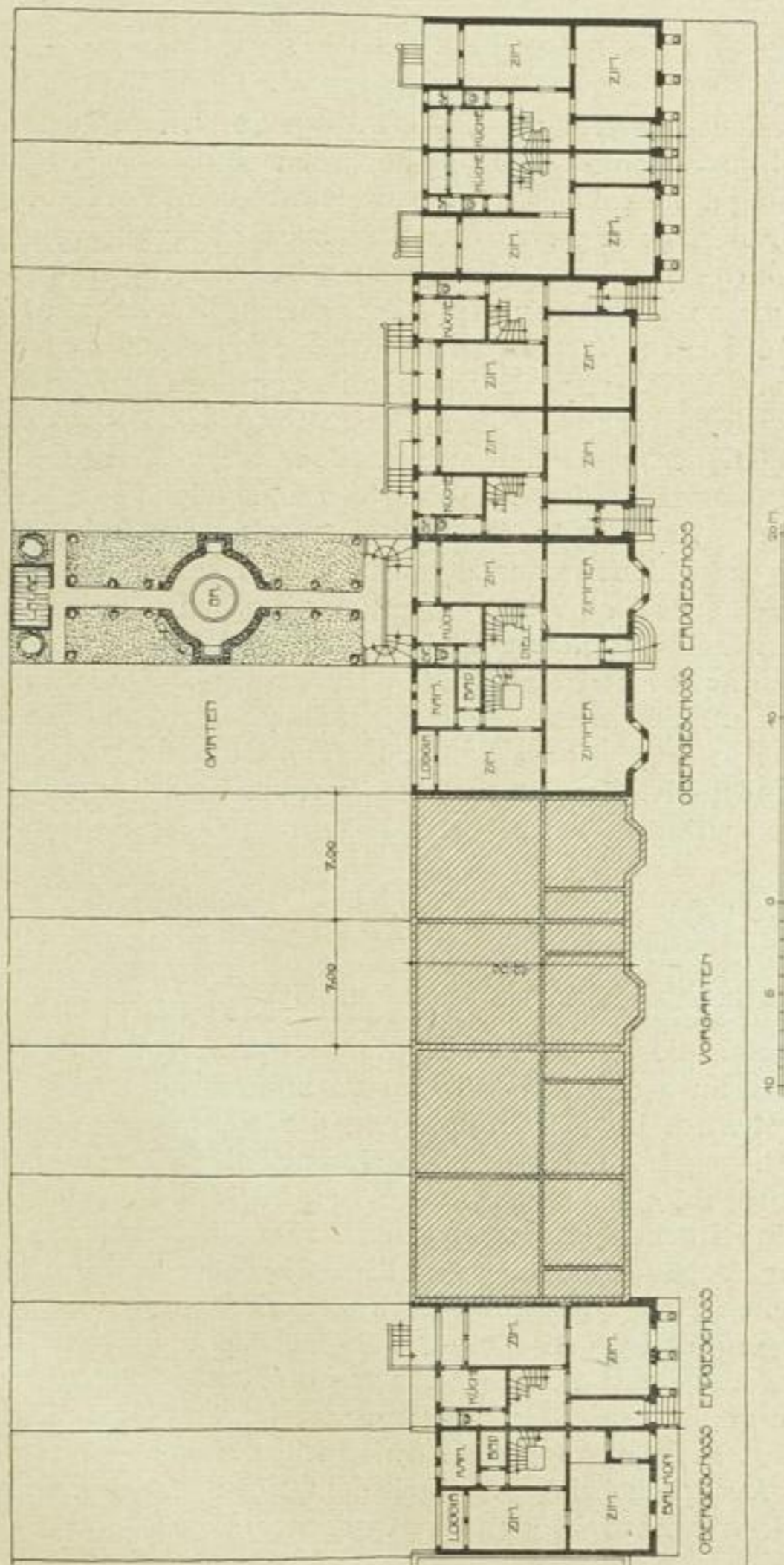


Abb. 128. Einfamilien-Reihenhäuser in der Gartenstadt Hannover-Laatzen.
Entw. von Paul Wolf.

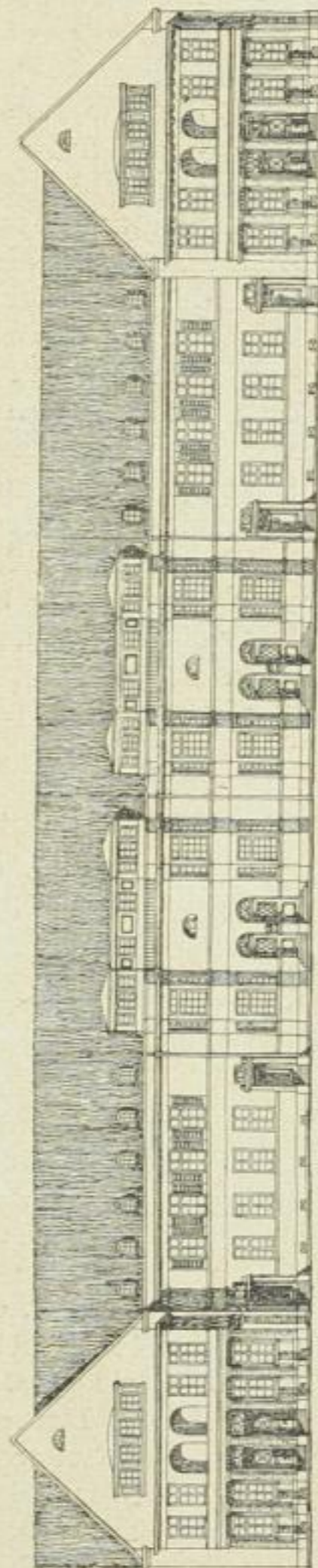
Architekten gerade heute uns auch in dem Streben zusammenfinden müssen, für unsere Städte neue, auf der Tradition aufbauende, aber den heutigen Bedürfnissen entsprechende Hausformen zu finden, die eine einheitliche, uns allen gemeinsame Wohnungskultur fördern helfen sollen.

Der Baublock. Die Entstehung des Baublocks ist bei langsam gewachsenen, aus kleinen Anfängen heraus sich entwickelnden Siedlungen wohl so zu denken, daß



Maßstab 1 : 500.

Abb. 129. Einfamilien-Reihenhauser.



Maßstab 1 : 500.

Abb. 130. Einfamilien-Reihenhäuser.

zunächst die einzelnen Häuser sich längs der Straße ansiedelten und daß dann bei fortschreitender Entwicklung das dahinter liegende Land mit zur Besiedlung herangezogen wurde. So entstanden zunächst Querstraßen und schließlich Parallelstraßen zu der zuerst angelegten. Damit war dann der Baublock geschaffen. Indessen zeigt der Grundriß der Stadt Kahun (Abb. 40), daß das System des Baublocks bei Städtegründungen schon in allerfrühester Zeit planmäßig geschaffen wurde. Der Plan von Kahun enthält für die Kleinwohnungen Zweifrontenhäuser in geschlossener Bauweise, von denen die Hälfte den Zugang und die Belichtung von der einen und die andere Hälfte von der anderen Straße aus erhält, d. h. der freie Hofraum des Baublocks fällt fort. Der Baublock ist zweifellos bereits als Einheit aufgefaßt, wenn auch die Belichtungs- und Lüftungsverhältnisse vorerst noch keine guten sind.

Die Grundlagen für die Gestaltung des Baublocks sind heute vorwiegend Forderungen wirtschaftlicher und hygienischer Art. Die Form der Blocks ist abhängig von der gewählten Hausform, die im wesentlichen durch die gewählte Bauordnung festgelegt ist. Vor der Bearbeitung eines Bebauungsplanes müssen unter allen Umständen die Baublocktiefen in Verbindung mit den nach der zulässigen oder festzusetzenden Bauordnung sich ergebenden Hausformen ein für allemal festgelegt werden. Die Gesamtform des Blocks kann nur unter dem Gesichtspunkte künstlerischer Einheit entwickelt werden. Diese Einheit aber drückt sich nicht allein aus in der Blockfront an der Straße, sondern ebenso sehr in der Einheit der Hoffront und nicht zuletzt in der Einheit der inneren freien Hoffläche. Dies führt zur Schaffung charakteristischer Blockeinheitsformen. Bei offener Bebauung sowohl, wie bei geschlossener Bauweise müssen wir typische, einheitliche Blockformen entwickeln, wenn statt Willkür, Ordnung und Rhythmus Platz greifen sollen.

Bei offener Bauweise, beim Baublock mit freistehenden Häusern, wird die Einheit naturgemäß weniger leicht durchzuführen sein, da die Einzelhäuser und die Einzelgärten nach individuellen Wünschen angelegt werden müssen. Hier muß aber vor allem die Parzellierung der Grundstücke des Blocks von vornherein so organisiert werden, daß die Gesamtform im vertikalen Aufbau der Häuser und der Gestaltung der Gärten eine solche wird, daß das Einzelhaus mit den Einzelgärten nach Möglichkeit ein formal bestimmtes Teilglied des ganzen Blockes wird. Das wünschenswerte Ziel wird daher auch hier sein, daß ein und derselbe Architekt ein ganzes Quartier oder doch wenigstens einen ganzen Block entwirft, was bei Kleinhaussiedlungen zumeist der Fall sein wird. Bei Villen- und Landhaussiedlungen wird dies aber in den wenigsten Fällen möglich sein. Hier wird sich die Arbeit des Stadtplanes darauf beschränken müssen, den Parzellierungsplan so zu gestalten, daß von vornherein eine möglichst weitgehende Einheit gewährleistet wird, in der Gruppierung der Baumassen sowohl, als auch in der Gestaltung der Einzelgärten, die in ihrer Gesamtheit etwa durch bestimmte Verteilung von Baumgruppen, einer einheitlichen Gesamtform nahekommen können. Durch Verwendung einheitlicher Baustoffe und Farben, planmäßige Verteilung der Baumassen und der Gebäudehöhen, vor allem aber durch Schaffung von charakteristischen, einheitlichen Haustypen für eine Stadt wird dann schließlich eine weitgehende Einheit durchgeführt werden können. Beim Kleinhaus muß vor allem der Grundriß des Hauses zusammen mit dem Garten als Einheit entworfen werden, der Grundriß des Hauses muß organisch mit der Straße einerseits und dem Garten andererseits gestaltet werden (Abb. 127), der vertikale Aufbau des Hauses selbst den inneren Grundriß zum logischen Ausdruck bringen. Nach demselben Gesichtspunkte reiht sich so Nachbarhaus an Nachbarhaus in gleicher, typischer Form zum rhythmischen Gebilde der Straße (Abb. 131).

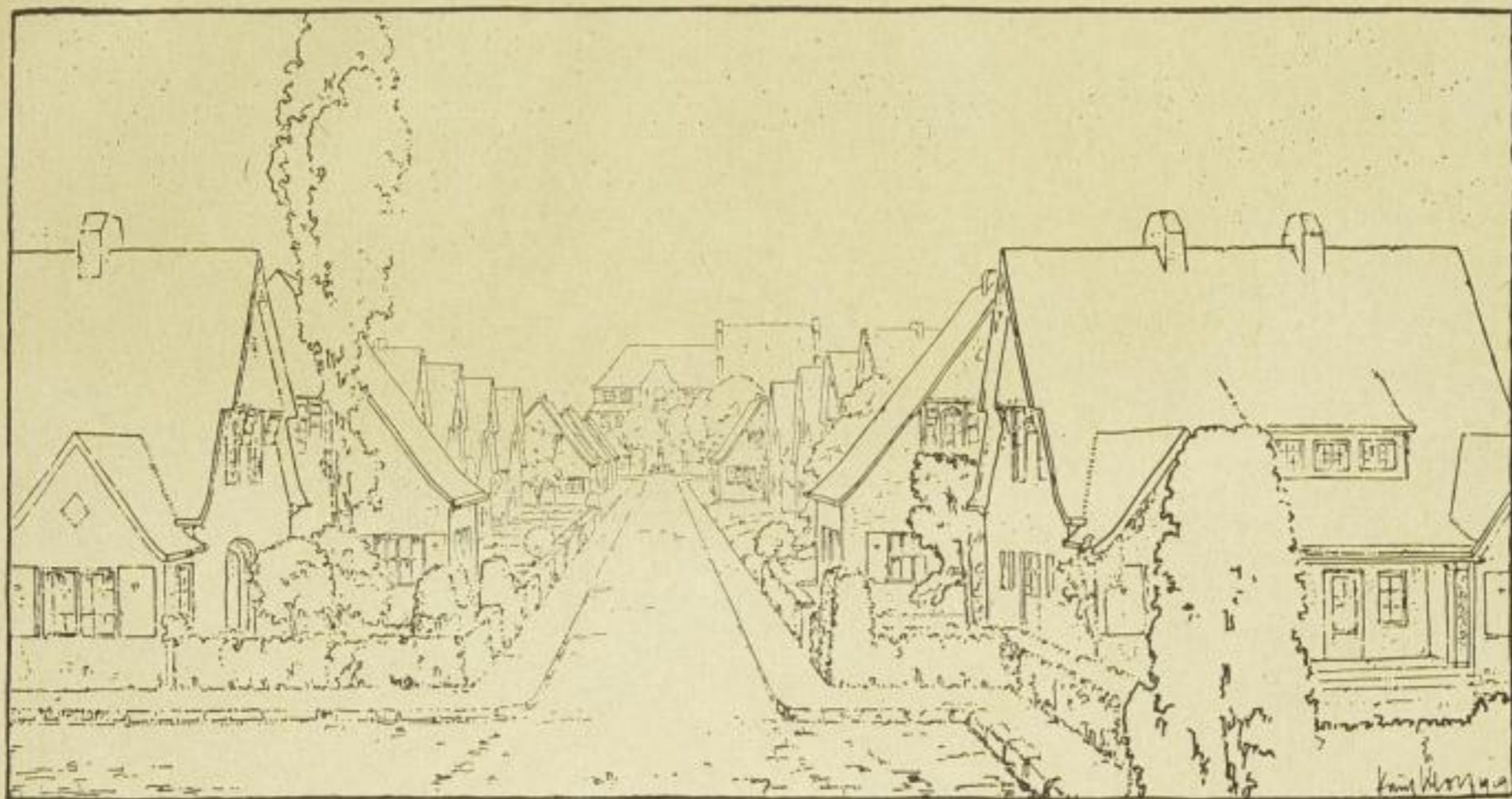


Abb. 131. Straße in der Gartenstadt Hannover-Laatzten. Arch.: Paul Wolf.

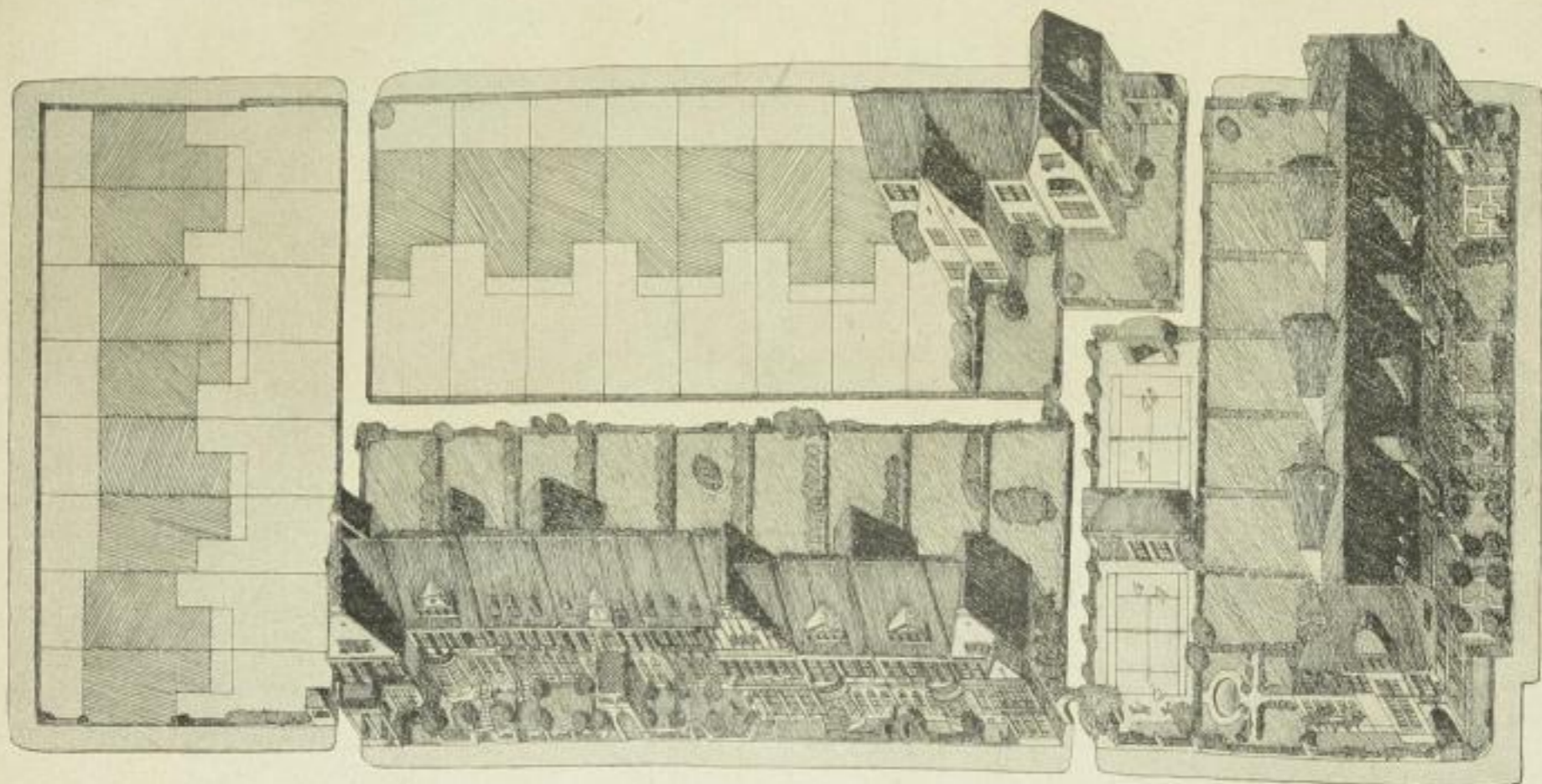


Abb. 134. Baublock mit Einfamilien-Gruppenhäusern.

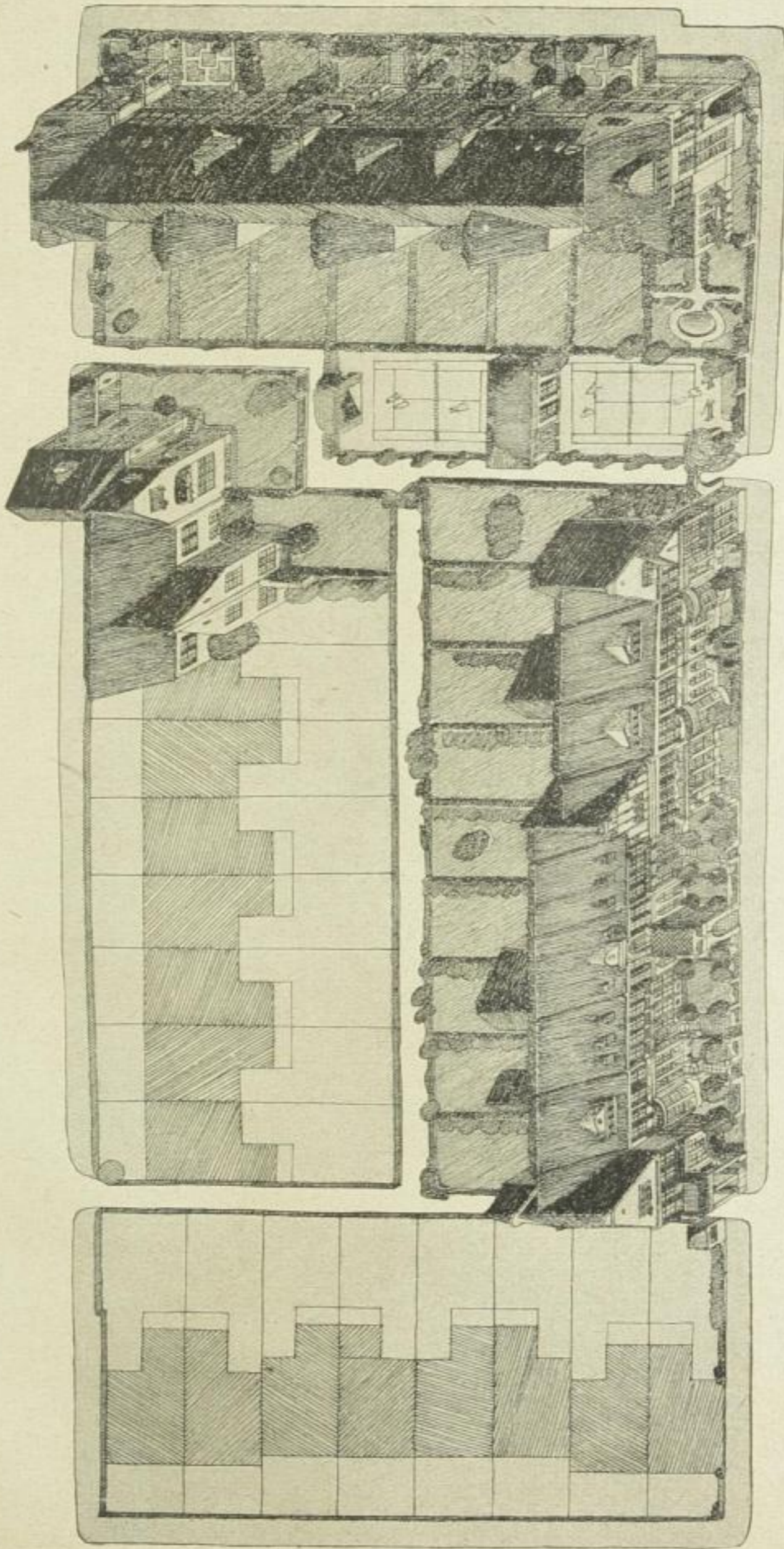


Abb. 134. Baublock mit Einfamilien-Gruppenhäusern.

vielmehr auch hier der Einzelgarten sich dem Gesamtbild einfügt und durch Gruppierung von Bäumen, der Laubengänge und Lauben der Einzelgärten, eine bestimmte Gesamtwirkung entsteht.

Ist die Bebauung des Blocks zu enge, so daß gartentechnische Bedenken gegen die Schaffung von Hausgärten im geschlossenen Block bestehen, so muß die Form des Innenparkes gewählt werden. Dieser Innenpark kann als öffentlicher Spielplatz an-

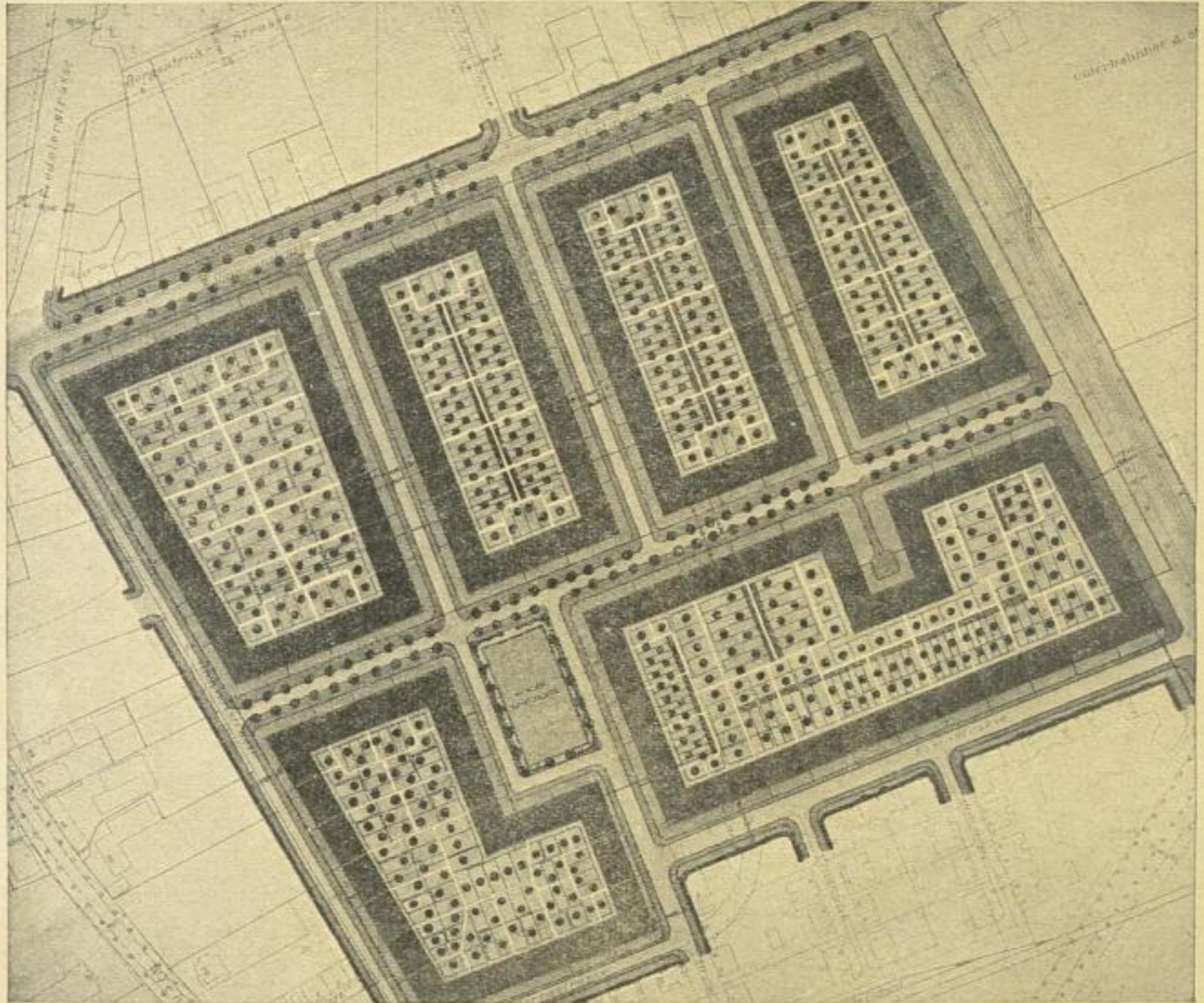


Abb. 135. Anordnung von kleinen Gemüsegärten bei geschlossener Miethausbebauung.

gelegt werden. Indessen hat die Erfahrung gezeigt, daß das Wohnen an solchen Höfen durch den starken Lärm der Kinder beeinträchtigt wird. Vorteilhafter erscheint es daher, öffentliche Grünstreifen als Promenaden durch das Innere der Blöcke zu legen (Abb. 88). Eine andere Möglichkeit aber ist die, im Innern des Blocks einen für die Blockbewohner bestimmten, gemeinsamen Innenpark anzulegen. Dieser Innenpark kann dann Erholungsplätze für die Erwachsenen und Kleinkinderspielplätze und Turnplätze enthalten (Abb. 151); die Kinder werden hier ohne Gefahr spielen und von den Müttern von den Fenstern der Wohnungen aus beaufsichtigt werden können. Befindet sich der ganze Baublock in den Händen eines Besitzers, etwa einer Baugenossenschaft,

so führt diese Lösung praktisch zu keinerlei Schwierigkeiten. Befinden sich die einzelnen Häuser des Blocks jedoch in verschiedenen Händen, so bedarf es besonderer rechtlicher Feststellungen, am besten derart, daß die Stadtgemeinde die Unterhaltung der gemeinsamen Innenparks übernimmt, die Unterhaltungskosten als Anliegerbeiträge von den einzelnen Hausbesitzern einzieht, und die Hausbesitzer sich grundbuchlich verpflichtet, diesen Teil ihres Hofes für die Zwecke eines gemeinsamen Innenparks zur Verfügung zu stellen (vgl. S. 172). Die gegen diese Form des Innenparks häufig erhobene Einwendung, daß der Platz für die Weise Rechnung getragen werden, da die Aufstellung der Mülleimer und das Teppichklopfen nur einen ganz bescheidenen kleinen Teil beansprucht, die Läden bei Wohnbaublöcken sich erfahrungsgemäß nur an den Ecken herausbilden und dort dann eben ein Wirtschaftshof freigelassen wird (Abb. 151).

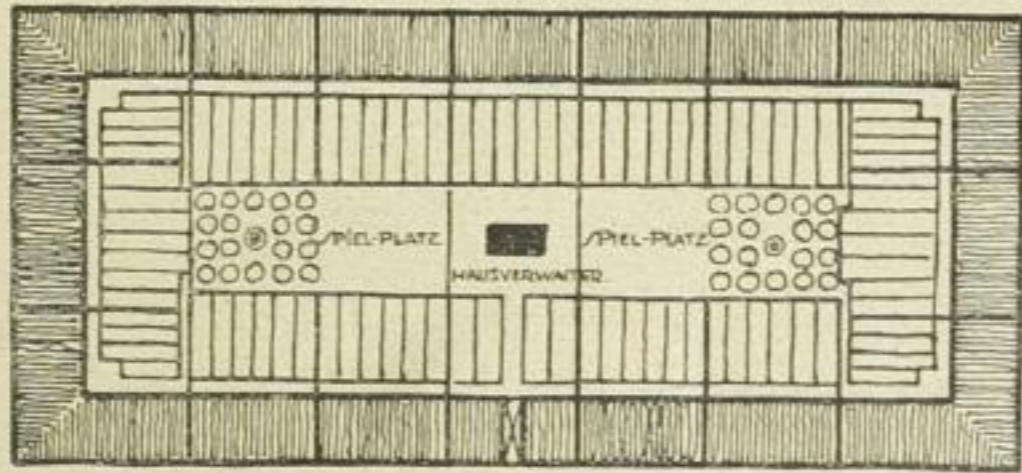


Abb. 136. Typ für einen Baublock mit gemeinsamer Waschküche, Zentral(fern)heizung und gemeinsamem Hausverwaltergebäude.

Mülleimer und zum Teppichklopfen fortfällt und für die in dem Block befindlichen Läden usw. kein Wirtschaftshof mehr übrig bleibt, fällt bei näherer Betrachtung in sich zusammen, denn diesen Wünschen kann in einfacher

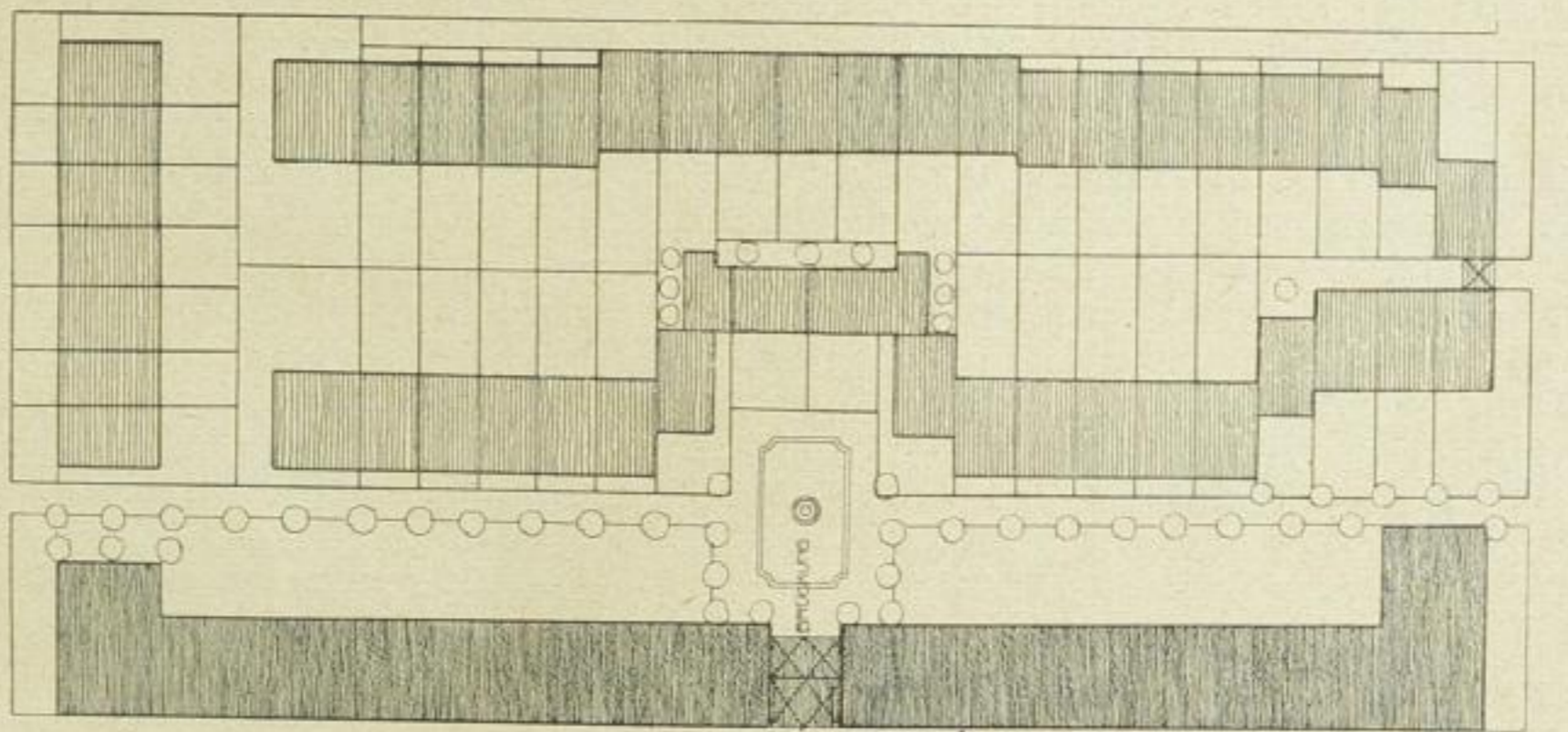


Abb. 137. Baublock in gemischter Bauweise.

Maßstab 1:1500.

Schließlich ist noch eines Motivs zu gedenken, das im Mietshausbaublock der Zukunft eine Rolle zu spielen bestimmt sein wird: des Dachgartens. Er wird bei hoher Bebauung einen Ersatz bilden für den Hausgarten und ein einheitliches Element für die Gestaltung des ganzen Blocks.

11 Wolf, Städtebau.

Drängt schon die Blockform bei der Miethausbebauung zu einheitlicher Lösung, so scheint es mir von nicht geringerem Vorteil zu sein, dahin zu streben, daß auch in wirtschaftlicher Hinsicht gemeinsame Einrichtungen geschaffen werden, die eben durch den gemeinschaftlichen Innenpark, bei welchem u. a. die Einfriedigungen fortfallen, gegeben sind. Eine solche Vereinfachung und damit Verbilligung wäre weiterhin dadurch gegeben, daß für einen ganzen Baublock ein Hausverwalter angestellt würde, dem dann u. a. die gesamte Hausordnung für den ganzen Block, die Regelung der Benutzung der gemeinschaftlichen Teppichklopfstangen usw. obliegen würde, daß ferner mit diesem Hausverwaltergebäude eine gemeinsame Waschküche und eine gemeinsame Zentral(fern)heizung angelegt würde. Dies würde zur Errichtung eines besonderen kleinen Hausverwaltergebäudes im Hofe führen (Abb. 136), für das sich sicher eine Rechtsform finden ließe.

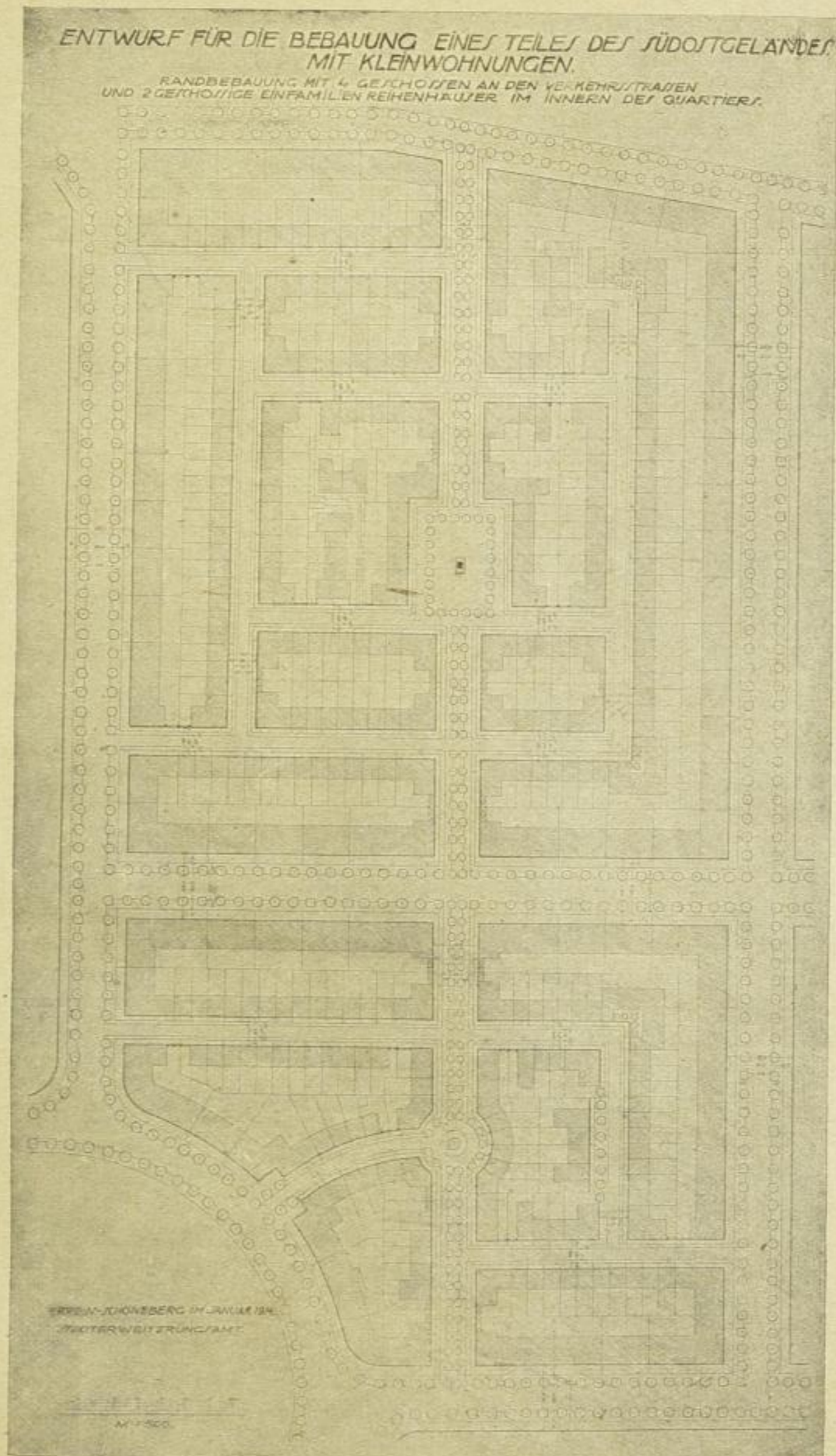
Abb. 165 u. 166 zeigen schließlich noch Blocktypen, bei welchen z. T. Einzelgärten, z. T. gemeinsame Spielplätze für die Blockbewohner vorgesehen sind. Auch hier ist der Entwurf so gestaltet, daß eine einheitliche, große Gesamtform entsteht.

Für Baublöcke, bei welchen einerseits eine Bebauung mit Mietshäusern, andererseits eine solche mit Einfamilienreihenhäusern vorgesehen ist, ergibt sich dann die Form der Abb. 137.

Ganze Städtegründungen sind heute bei uns fast ausgeschlossen. Die umfassendste Tätigkeit des Städtebauers ist heute die, den Generalbebauungsplan für eine Stadt aufzustellen, d. h. notwendige und mögliche Änderungen der vorhandenen Stadtteile vorzunehmen, und die Stadterweiterung auf lange hinaus in großen Zügen festzulegen. Dieser Generalbebauungsplan wird das Gerüst bilden für die praktische Arbeit im einzelnen, vor allem für die Gestaltung der einzelnen Quartiere. Diese Einzelarbeit ist besonders Sache der Teilbebauungspläne. Unter diesen nehmen die Bebauungspläne für Wohnquartiere die erste Stelle ein.

Für die Bearbeitung des Wohnquartiers ist die Frage entscheidend, welche Art von Wohnungen in Betracht kommen. Die Entscheidung über diese Fragen muß durch sorgfältige Vorarbeiten vorbereitet werden. Vor allem ist es erforderlich, an der Hand von statistischen Untersuchungen den für eine Stadt in Frage kommenden Prozentsatz an großen, mittleren und Kleinwohnungen festzustellen, der bei einer zu erwartenden gleichmäßigen Weiterentwicklung für die Verteilung dieser Wohnklassen in den Stadterweiterungsgebieten maßgebend sein wird. Ist eine starke industrielle Entwicklung vorauszusehen, so müssen entsprechend große Gebiete für den Kleinwohnungsbau vorgesehen werden, und zwar, wie wir bereits im Kapitel IV gesehen haben, in tunlichster Nähe der im Generalbebauungsplan und durch die Bauordnung festzulegenden Industrieviertel.

Andere Gelände müssen für Mittelwohnungen ausgesucht werden, wieder andere zu Villenquartieren. Eine absolut strenge Schichtung nach Bevölkerungsklassen kann und darf nicht durchgeführt werden. Indessen wird es sich auch im neuen demokratischen Staate nicht erreichen lassen, daß diese Schichtung in den Wohnvierteln vollständig fortfällt. Dazu sind die Bedürfnisse der einzelnen Bevölkerungsklassen zu verschiedenartig und diese Verschiedenartigkeit drückt sich einmal aus in der Hausform, zum anderen in der Blockform. Für das Kleinwohnungsquartier aber gilt der Grundsatz, bei möglichst billigen Anlagekosten für Grundstücke, Gebäude und Straßen gesunde und schöne Stadtteile zu schaffen, entweder durch mäßig hohe Miethausbebauung, oder in gemischter Bauweise bei hoher Randbebauung und Flachbau im Innern der Quartiere, oder aber — was immer das Erstrebenswerte ist — ganz im Flachbau durch Kleinhaussiedlungen. Die Form des Kleinwohnungsquartiers hängt



II*

Abb. 138 Kleinwohnungssiedlung in gemischter Bauweise. Entwurf von Paul Wolf.

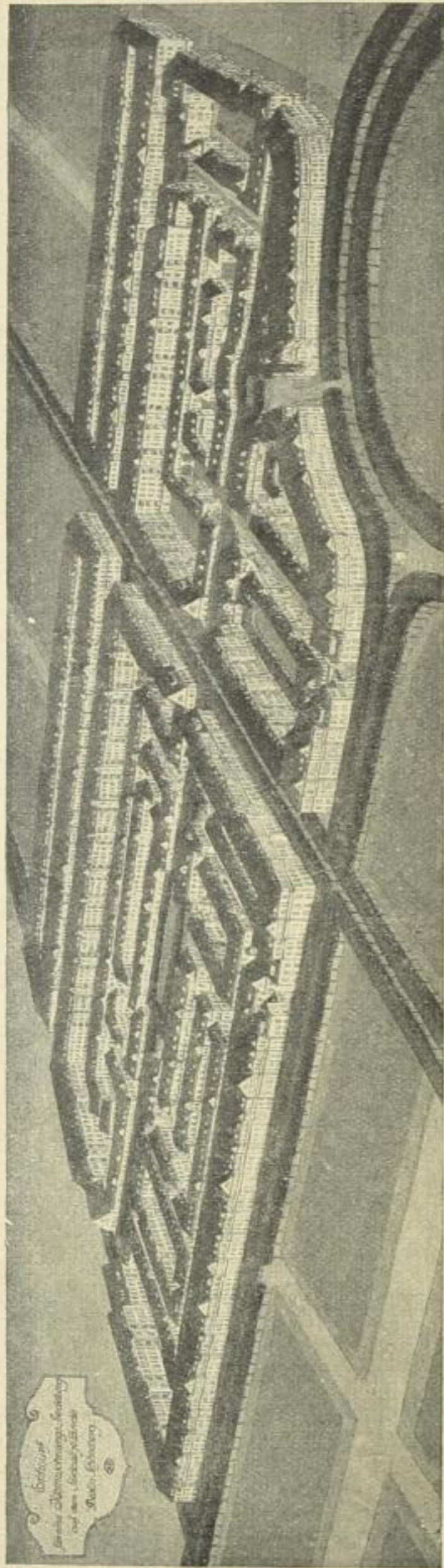


Abb. 139. Vorschlag für eine Kleinwohnungssiedlung in gemischter Bauweise. Entw. von Paul Wolf.

in höchstem Maße ab von der zu erwartenden Wirtschaftlichkeit der Siedlung. War schon vor dem Kriege die gemeinnützige Tätigkeit von Baugenossenschaften von höchster Bedeutung für den Kleinwohnungsbau, so ist dies jetzt, da in Deutschland rd. 1 Million Kleinwohnungen in den Städten fehlen, in wesentlich verstärktem Maße der Fall. Der Siedlungsplan für ein Kleinwohnungsquartier vor allem muß durch genaue rechnerische Untersuchungen bestimmt werden.

Abb. 138 u. 139 geben ein Projekt für eine Kleinwohnungssiedlung in gemischter Bauweise wieder, das Groß-Berliner Verhältnissen vor dem Kriege entsprach, unter der Annahme, daß die Bebauung nicht auf genossenschaftlichem Wege erfolgt, sondern daß Bauunternehmer die einzelnen Parzellen erwerben und bebauen. Als Beispiel, wie die Arbeit des Architekten von wirtschaftlichen Erwägungen abhängt, möge die nachstehende Wirtschaftlichkeitsberechnung dienen. Der Bebauungsplan sieht viergeschossige Randbebauung mit $\frac{5}{10}$ Bebauung für die Frontbaustellen und $\frac{6}{10}$ Bebauung für Eckbaustellen vor (63 Häuser). Im Innern des Quartiers an schmalen, billigen Wohnstraßen sind $2\frac{1}{2}$ geschossige Ein- und Zweifamilienreihenhäuser mit $\frac{4}{10}$ Bebauung der Frontbaustellen und $\frac{5}{10}$ Bebauung an den Ecken angeordnet. Trotz der verhältnismäßig hohen Baulandpreise (für das Gelände ist nach der Bauordnung eine viergeschossige Bauweise zulässig) ergibt die Wirtschaftlichkeitsberechnung eine Rentabilität von über 7%.

Abb. 140 u. 141 zeigen einen Bebauungsplan für eine Kleinwohnungssiedlung in Hannover-Kleefeld. Auch diese Anlage sieht eine gemischte Bauweise vor, mit $3\frac{1}{2}$ geschossiger Randbebauung und Einfamilienhäusern in $1\frac{1}{2}$ - und $2\frac{1}{2}$ geschossiger Bauweise an 4—7 m breiten Straßen im Innern des Quartiers. Die Unregelmäßigkeit des Grundstücks ist durch die Gestaltung der Wohnhöfe in Verbindung mit den Wohnstraßen ge-

löst, die stets wechselnde Blickpunkte und Raumwirkungen schaffen. Auf gute Übergänge von der Randbebauung zum Flachbau und auf interessante Einblicke in die Kleinhausstraßen und Wohnhöfe von den Randstraßen aus, ist besonderer Wert gelegt. Die Dominante des Wohnviertels wird eine projektierte Volksschule bilden, an die sich eine Spielwiese anschließt (Abb. 116). Die Randstraße im Norden bildet an dieser Stelle eine Promenadenverbindung zwischen dem Stadtwald Eilenriede und der anschließenden Spielwiese mit einem städtischen Gut mit schönem, altem Baumbestand. Eine Baugenossenschaft hat das Baugelände von der Stadt erworben und führt z. Zt. die Bebauung durch.

Untersuchung der Wirtschaftlichkeit einer Besiedlung eines Geländes mit Kleinwohnungen.

Gesamtfläche des Geländes einschl. Straßen- und Grünflächen	131 890 qm
Hiervon entfallen auf reines Bauland	101 179 qm = 76,7%
Straßenland	27 776 qm = 21,0%
Promenadenflächen und Spielplatz	2 935 qm = 2,3%
zusammen	131 890 qm = 100,0%

Das Bauland setzt sich zusammen aus

4geschossigem Reihenhausbau	42 635 qm,
2geschossigen Ein- und Zweifamilienreihenhäusern	58 544 qm
zusammen	101 179 qm

Geländekosten für 1 qm Rohland

355 M. pro Quadratrute oder 25 M. pro qm.

Gesamtkosten für das unregulierte Gelände $131\,890 \times 25 =$	3 297 250 M.
Hierzu Regulierungskosten	470 000 M.
Mithin gesamte Geländekosten einschl. Regulierung	3 767 250 M.

d. i. pro Quadratrute reguliertes Bauland ein Betrag von 525 M. oder pro qm ca. 37 M.

An bebauten Flächen ergeben sich:

1. bei 4geschossigem Reihenhaus $42\,635 \times \frac{5}{10}$	= 21 318 qm
Zuschlag für 25 Ecken 25×90	= 2 250 qm
bebaute Fläche	zusammen = 23 568 qm
oder $4 \cdot 23\,568$	= 94 272 qm Wohnfläche.
2. Bei $2\frac{1}{2}$ geschossigen Ein- und Zweifamilienreihenhäusern	
$58\,544 \times \frac{4}{10}$ bebaute Fläche	= 23 418 qm
Zuschlag für Ecken $43 \times 358 \times \frac{1}{10}$	= 1 549 qm
Zusammen bebaute Fläche	= 24 967 qm
oder $2\frac{1}{2} \times 24\,967$	= 62 418 qm Wohnfläche.

Rentabilität:

Bodenpreis einschließlich Regulierungskosten	3 767 250 M.
Gebäudekosten für die 4geschossigen Reihenhäuser: $23\,568 \times 300 =$	7 070 400 M.
Gebäudekosten für die Ein- und Zweifamilienreihenhäuser: $24\,967 \times 190 =$	4 743 730 M.
Somit Gesamtkosten	15 581 380 M.

Mietertrag:

1. für 4geschossige Reihenhäuser (94 272 qm) Wohnfläche a 7 M. Miete (d. i. Durchschn. jährlich 290 M. pro Zimmer einschl. Bad usw.)	659 904 M.
Zuschlag für ca. 150 Läden a 300 M.	45 000 M.
2. Für Ein- und Zweifamilienreihenhäuser $62\,418 \times 7$ M.	436 926 M.
Zusammen Mietertrag =	1 141 830 M.

Das ist somit eine Rentabilität $\frac{1\,141\,830 \text{ M.} \times 100}{15\,581\,380} = 7,4\%$

Einwohnerzahl:	
4geschossiger Hochbau: 785 Wohnungen à 5 Personen	= 3925 Einwohner
2½geschossige Flachbauten (Ein- und Zweifamilienreihenhäuser) 390 Wohnungen à 6 Personen	= 2340 „
zusammen	= 6265 Einwohner
rund	= 6250 „

d. h. pro 1 ha = 480 Einwohner.

Auf 1 Einwohner entfällt eine Fläche von 21 qm.

Abb. 142 u. 143 stellen die bereits erwähnte Kleinhaussiedlung in Hannover-Laatzen dar, die nach den Plänen des Verfassers zurzeit im Bau begriffen ist, und von der Stadt selbst ausgeführt wird. Das 22½ Morgen große Gelände liegt unmittelbar an der Straßenbahn und ist in 25 Minuten vom Verkehrsmittelpunkte der Stadt zu erreichen. Im Westen grenzt das Gelände nahe an die Maschwiesen, den für Hannover

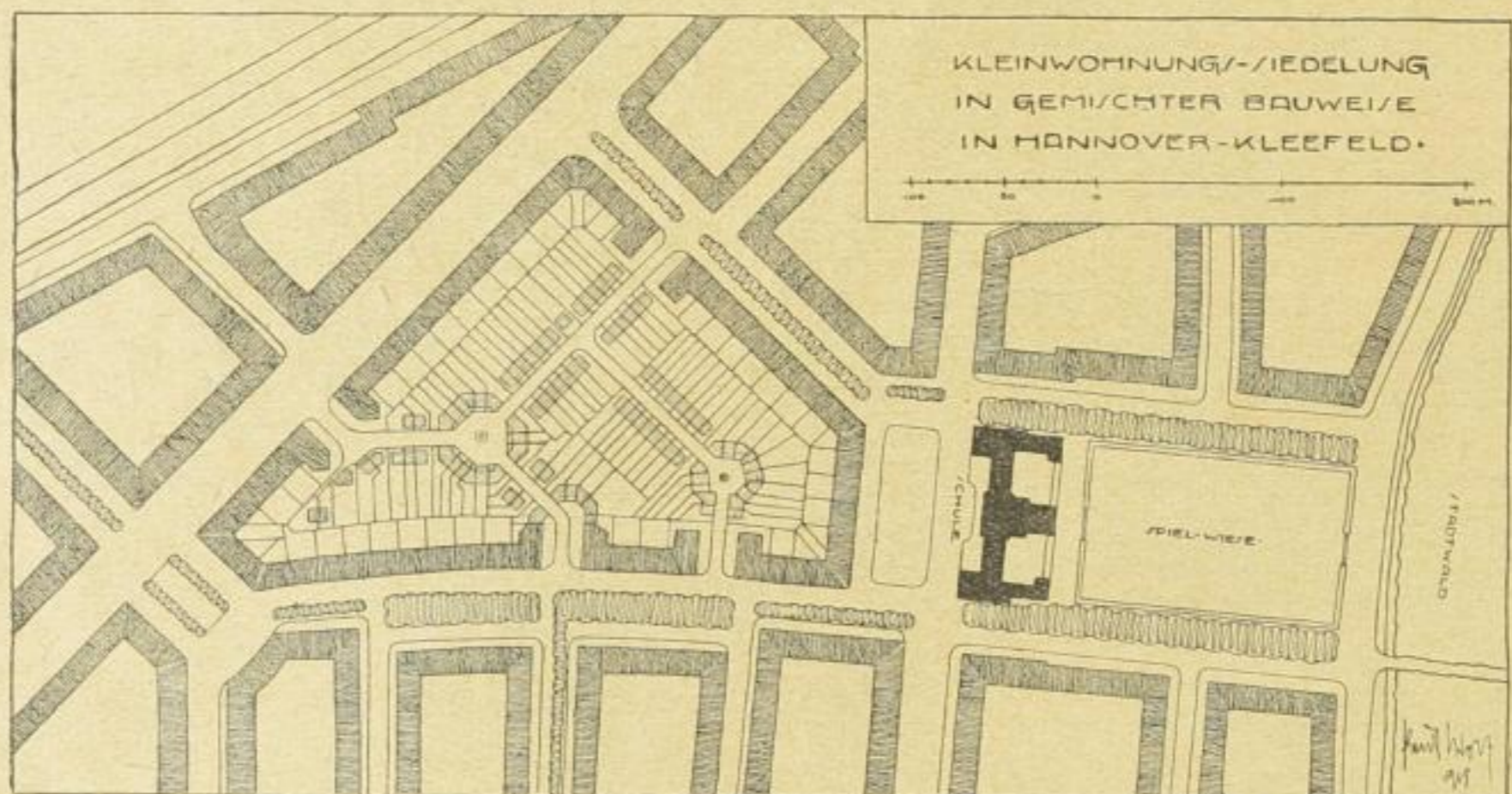


Abb. 140. Bebauungsplan für eine Kleinwohnungssiedlung in gemischter Bauweise in Hannover-Kleefeld.

(3½geschossige Bebauung an den Randstraßen und Flachbebauung im Innern des Quartiers.)

charakteristischen Leineniederungen, die als radiale Grünflächen bis an die Altstadt heranreichen. Dieser landschaftliche Reiz wird erhöht durch den Fernblick, den man von dem Gelände nach dem benachbarten Höhenzug des Deister genießt. Durch wenige schmale Wohnstraßen wurde das Gelände für die Zwecke der Siedlung aufgeteilt. Ungefähr in der Mitte des Geländes wird ein Kinderspielplatz angelegt, der von Einfamilienreihenhäusern umschlossen ist. Zur Ausführung gelangen vier Kleinhaustypen (Abb. 126—128). Das billige Bauland (2½ M. pro qm rohes Land) ermöglichte es, jedem einzelnen Hause einen Garten von 300—900 qm Fläche zu geben. Im Mittelpunkt der Siedlung, im Schnittpunkte der Mittelachse des Spielplatzes und des Hauptweges wird ein Wohn- und Wirtschaftsgebäude errichtet, mit einer kleinen Gastwirtschaft mit anschließendem Brunnenhof zum Sitzen und einer Kegelbahn, 3 Läden und 12 Stockwerkwohnungen. Die Siedlung umfaßt insgesamt 93 Wohnungen.

Durch schlichte Ziegelarchitektur mit Pfannendeckung und Hainbuchenheckeneinfriedigungen wird eine Einheit des Materials und der Farben geschaffen. Rhythmische Gestaltung der Baumassen war maßgebend für die gesamte Planung, während durch geeignete Stellung der einzelnen Typenhäuser und durch Steigerung der Massen- und Umrißlinien an den markanten Stellen der einzelnen Wohnstraßen und des Platzes, mit ganz einfachen

stadtbaulichen Mitteln wechselvolle

Straßenbilder geschaffen werden, die einerseits den Typus einer städtischen Kleinwohnungssiedlung zum Ausdruck bringen und andererseits aber doch anklingen an den stillen und herb poetischen

Reiz niedersächsischen Landes.

Abb. 144 und 145 stellen einen Bebauungsplan dar für eine größere Rentengutsiedlung beim Nordhafen in Hannover.

Die Grundstücke haben eine Fläche von 1250 qm, nur an den teureren Randstraßen ist eine Bebauung mit Einfamilienreihenhäusern mit kleineren Grundstücken geplant, die nicht für Rentengutzwecke vorgesehen sind, sondern für andere Kleinwohnungen. Im Norden des Geländes schließt sich ein Teil des städtischen Tannenkamps an, der bei den Hafenbauarbeiten noch übergeblieben ist und eine Schule mit Spielwiese enthält, die, vom Walde umsäumt, den Mittelpunkt der Siedlung bilden wird.

Abb. 146 gibt einen Vorschlag wieder für eine größere Gartenvorstadtsiedlung in Hannover-Kirchrode. Um einen vorhandenen Teich gruppieren sich die wichtigsten Gebäude der Siedlung. Im Anschluß daran entwickelt sich eine Spielwiese, die von

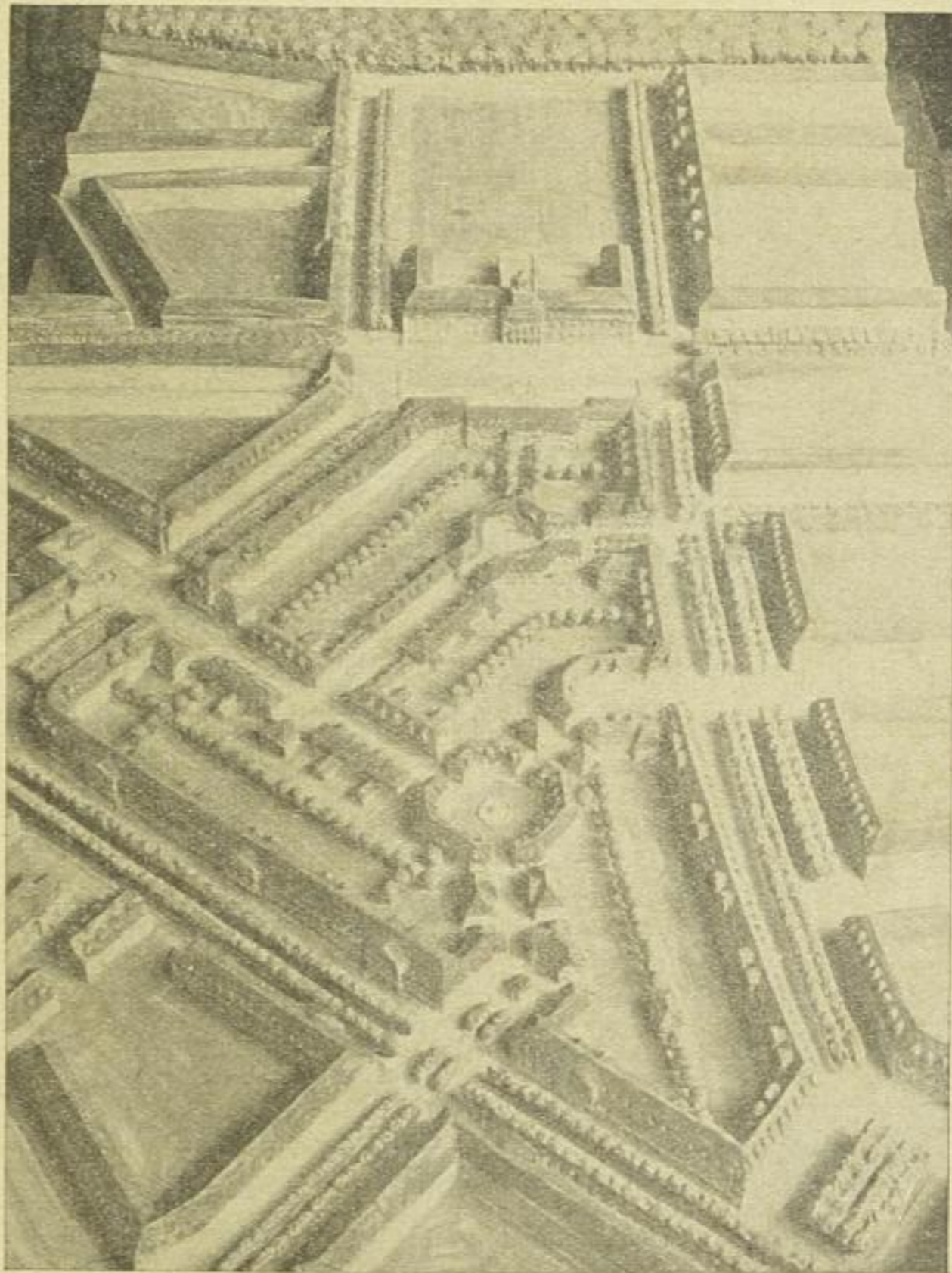


Abb. 141. Bebauungsplan für eine Kleinwohnungssiedlung in gemischter Bauweise in Hannover-Kleefeld. Entw. von Paul Wolf.

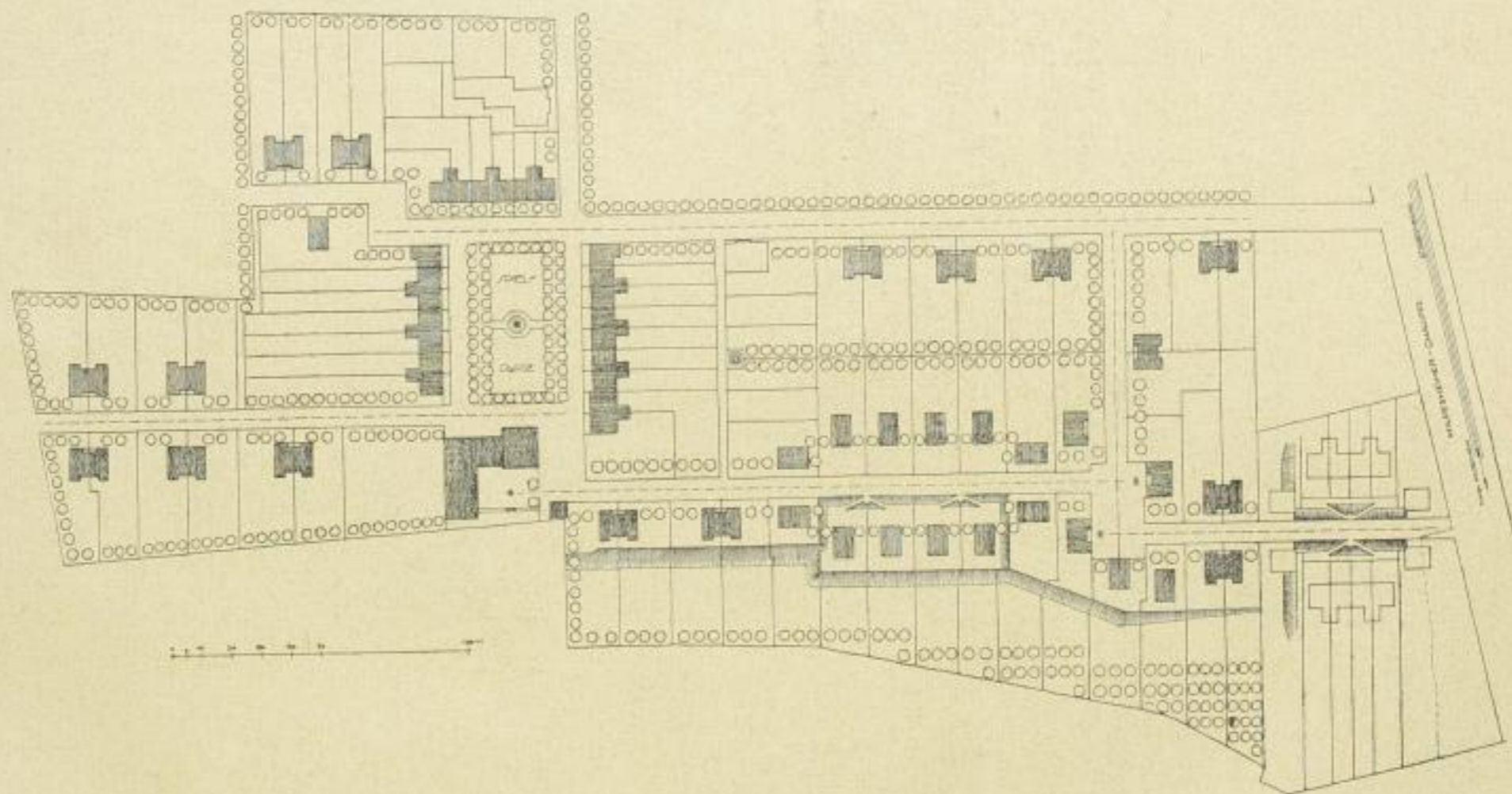


Abb. 142. Bebauungsplan der Gartenstadt Laatzen bei Hannover. Arch.: Paul Wolf.

einem Jungesellenheim einerseits und von einer Schule andererseits abgeschlossen wird. Das übrige Gelände ist in Baublöcke mit Einfamilienreihenhäusern, Einfamilien-doppelhäusern und freistehenden Einfamilienhäusern aufgeteilt.

Wie die Verhältnisse in der Praxis, nicht zuletzt in verwaltungstechnischer Hinsicht sich gestalten, möge das folgende Beispiel eines Quartiers für mittlere Wohnungen zeigen, „die Ceciliengärten“ in Berlin-Schöneberg. Für dieses ca. 10 ha große Gelände bestand früher ein Bebauungsplan zu Recht, der bei durchweg unnötig breiten Straßen (Abb. 147) keinerlei Grünflächen aufzuweisen hatte. Nach langen Verhandlungen zwischen Stadtgemeinde und der Terraingesellschaft, in deren Hände das



Abb. 143. Gartenstadt Laatzen bei Hannover. Arch.: Paul Wolf.

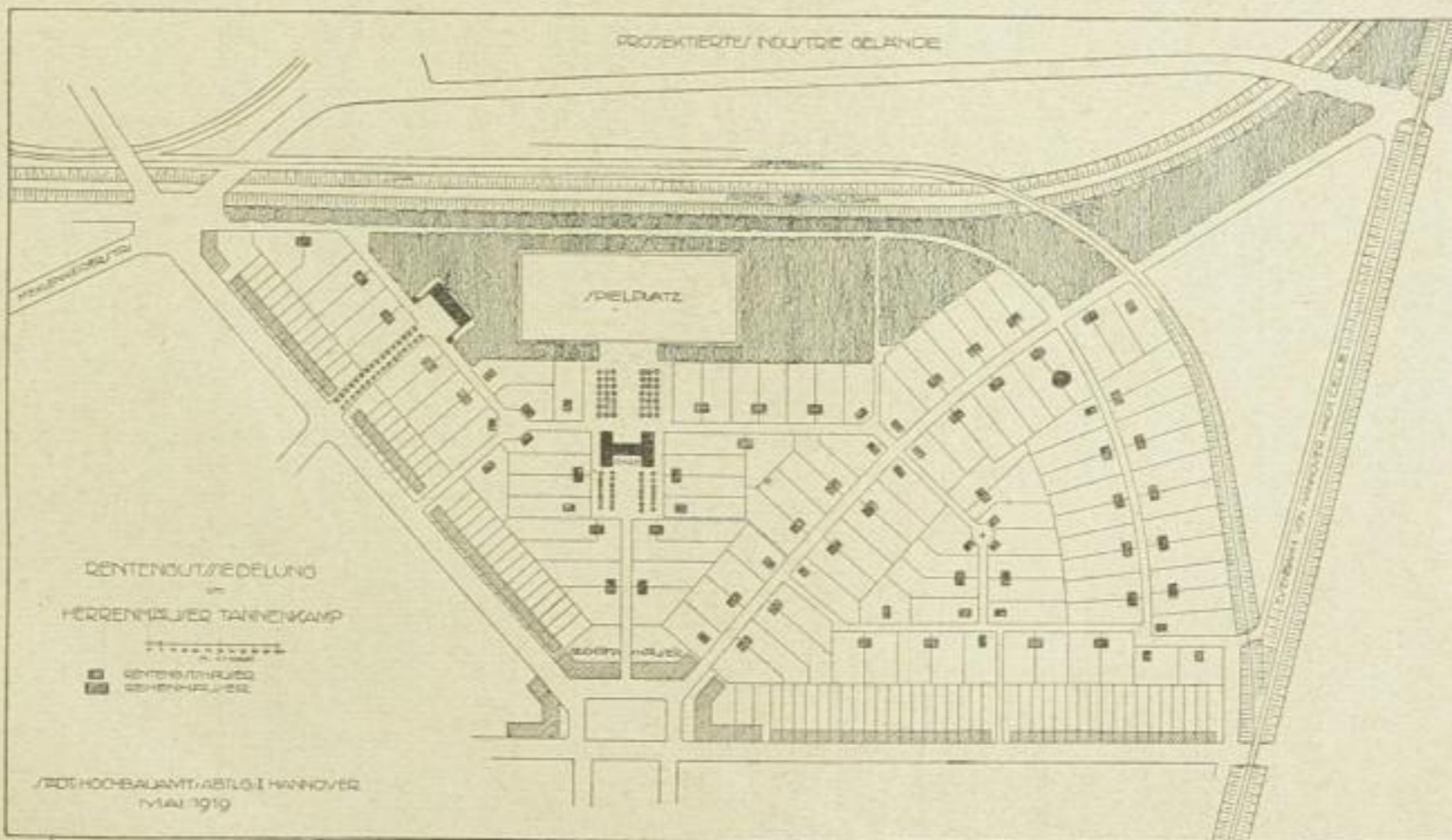


Abb. 144. Bebauungsplan für eine Rentengutssiedlung beim Nordhafen in Hannover. Entw. von Paul Wolf.

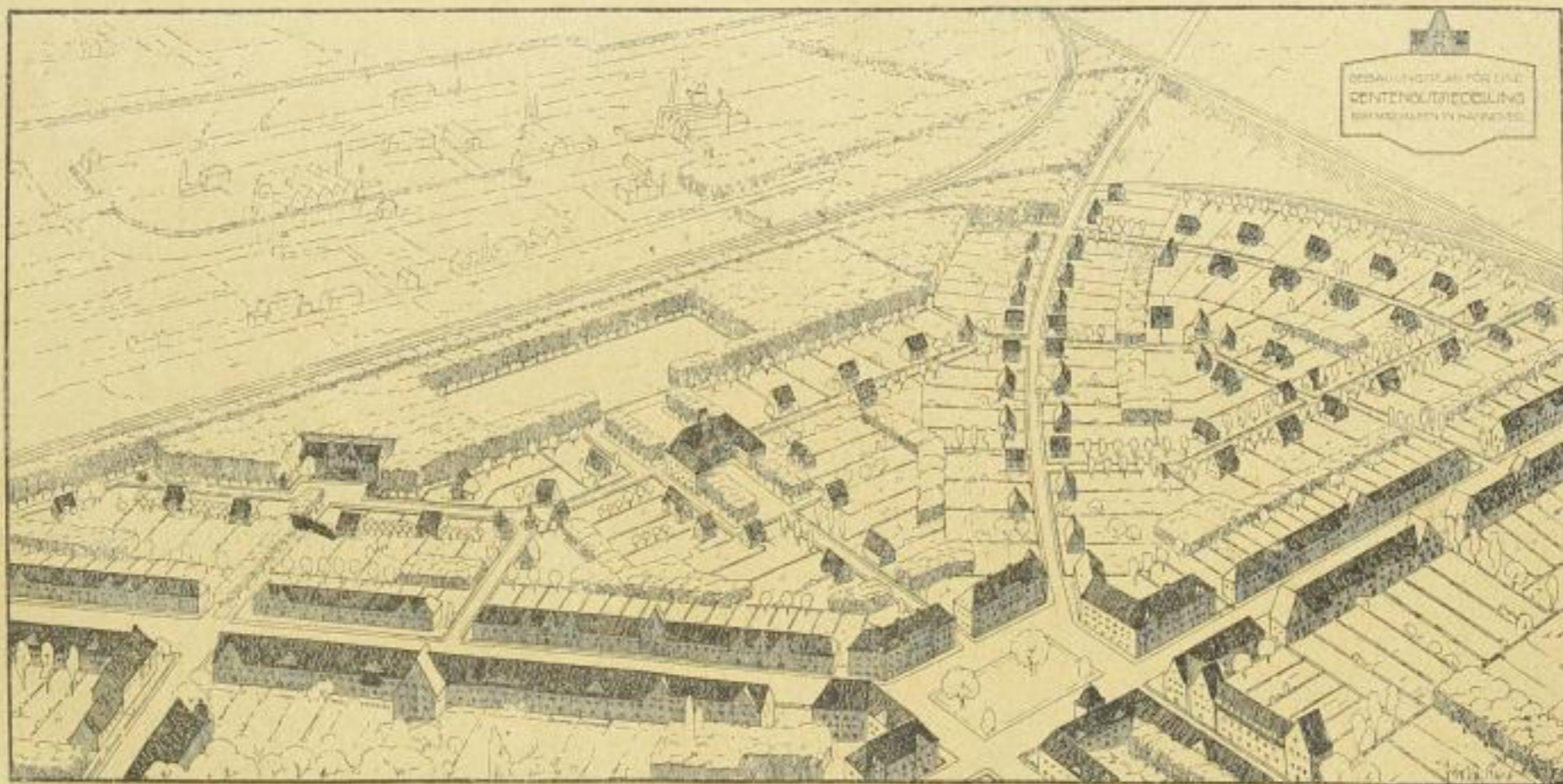


Abb. 145. Bebauungsplan für eine Rentengutssiedlung beim Nordhafen in Hannover. Entw. von Paul Wolf.



Abb. 146. Skizze für eine Gartenvorstadtsiedlung in Hannover. Entw. von Paul Wolf.

Gelände inzwischen übergegangen war, kam der aus der Abb. 148 u. 149 ersichtliche Bebauungsplan zustande, der der Gesellschaft dieselben wirtschaftlichen Vorteile sicherte, wie der alte Plan sie besaß. Durch Differenzierung der Straßenbreiten und scharfe Trennung von Wohn- und Verkehrsstraßen ist es gelungen, bei gleicher wirtschaftlicher Ausnutzung wie im alten Plane eine ca. 1 ha große öffentliche Parkfläche auf der höchsten, zentral gelegenen Stelle des Geländes zu schaffen. Das Gelände hatte nach dem alten Bebauungsplan eine Fläche von 3632 Q.-R. (1 Berliner Q.-Rute = 14 qm). Der Erwerbspreis betrug rd. 3 350 000 M. an Straßenregulierungskosten hätten bezahlt werden müssen 510 000 M. so daß die Gesamtkosten für diese 3632 Quadratruten in Höhe von 3 860 000 M. pro Quadratrute 1063 M. ergeben hätten.

Nach dem neuen Plan stellt sich das Ergebnis wie folgt:
Bauland wie oben: 3632 Quadratruten.

Erwerbspreis	rd.	3 350 000 M.
Straßen- und Platzregulierungskosten		440 000 M.
Mithin Gesamtkosten für diese 3632 Quadratruten		3 790 000 M.

das ist pro Quadratrute 1042 M., d. h. der neue Plan zeigt sogar einen kleinen Gewinnvorteil gegenüber dem alten Plan. Auf der Stelle des Geländes befand sich früher

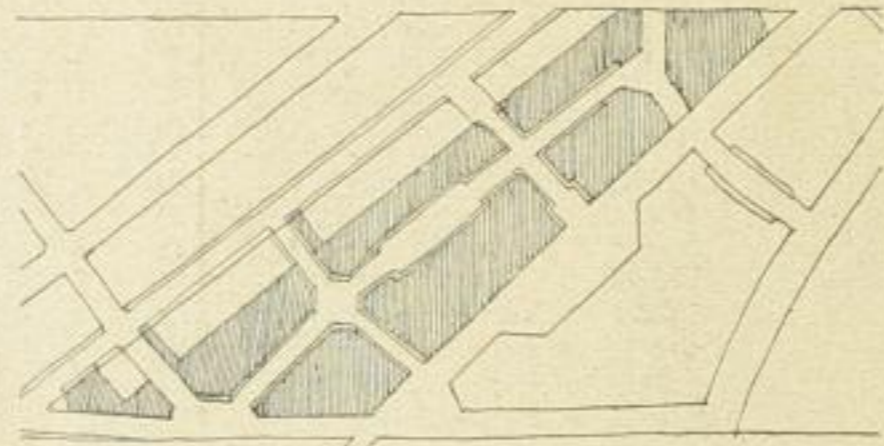


Abb. 147. Alter Plan für das Gelände der Cecilien-Gärten in Berlin Schöneberg.

ein alter Garten, der leider nicht vollständig erhalten bleiben konnte. Durch geeignete Linienführung einzelner Straßenzüge ist es jedoch gelungen, einige der in der Viermillionenstadt Groß-Berlin so besonders geschätzten alten Bäume zu belassen, die späterhin die einzelnen Straßenbilder beherrschen werden. Ein großer Teil der übrigen brauchbaren Bäume wurde in der neuen Parkanlage im Innern des Geländes verpflanzt und wird dadurch dauernd dem Park erhalten bleiben. Die den Park umgebenden Straßenzüge haben nur einen

5 m breiten Fahrdamm, um den Fahrverkehr möglichst abzuhalten und dem Parke die Ruhe und Geschlossenheit zu sichern. Senkrecht zur Längsrichtung des Parks münden einige kurze, nur für den Fußgängerverkehr bestimmte Treppenstraßen (Abb. 150). Während der alte Bebauungsplan der Durchführung von Mittel-, Seitenflügeln und Quergebäuden weitesten Spielraum gelassen hätte, zeigt der neue Plan so schmale Baublöcke, daß (soweit in diesem Falle möglich, wo es sich doch um einen Kompromiß handelte), Quergebäude vollständig und Mittel- und Seitenflügel zu einem großen Teil ausgeschlossen wurden (Abb. 148 u. 151).

Die Gesellschaft ist gehalten, die einzelnen Parzellen mit der Bestimmung zu verkaufen, daß durch grundbuchliche Eintragungen festgesetzt wird, daß die einzelnen Hausbitzer eines Blocks einen entsprechenden Teil ihres Hofes dauernd zur Einrichtung eines von der Stadtgemeinde Schöneberg zu unterhaltenden Innenparks für die Bewohner der den Block umschließenden Häuser verwenden werden, und daß demgemäß auf dem Grundstück solche Anlagen errichtet und solche Handlungen vorgenommen werden können, welche diese Verwendung mit sich bringen. Diese Grünflächen im Innern der Baublöcke bilden, wie Abb. 151 zeigt, vorwiegend Erholungsparkanlagen,

ein kleiner Teil ist für Kinderspiel- und Turnplätze vorgesehen. 12 m breite Bauwiche an geeigneten Stellen ermöglichen eine bequeme Durchlüftung der Innenparkanlagen und gestatten gleichzeitig reizvolle Einblicke in die letzteren (Abb. 152). Die Vorgärten werden mit Hainbuchenhecken eingefriedigt und einheitlich angelegt, die den zentralen Park umschließenden Hausfronten mit Glycinien berankt (Abb. 153). Auf der einen Seite des Parks treten an Stelle der Vorgärten einheitliche mit Ballustraden durchgeführte Terrassen, die wiederum einheitlich bepflanzt werden.

Dem in allen diesen Maßnahmen sich ausdrückenden Streben nach einheitlicher Wirkung sollen auch die zu schaffenden architektonischen Straßenschnitte entsprechen (Abb. 154 u. 155). Die Randbebauung des horizontal liegenden Parkes wird durchgehende Hauptgesimse und einheitlich durchlaufende Dachflächen zeigen (Abb. 156). Die Parzellierung ist so erfolgt, daß beim Betreten des Parkes von den einmündenden Straßen aus harmonische Bilder sich darbieten. Die künstlerische Einheit der Straßen und Platzbilder wird schließlich noch durch Verwendung gleicher Baustoffe und Farben gesteigert werden.

Ein umfangreiches Wohnquartier, das mehr als Wohnstadt zu bezeichnen und ca. 40000 Menschen aufzunehmen bestimmt ist, stellt der Bebauungsplan für das sog. Südgelände der Stadt Berlin-Schöneberg dar. Es handelt sich um ein über 200 ha großes Gelände, das auf zwei Seiten von Bahndämmen eingeschlossen ist. Im Norden

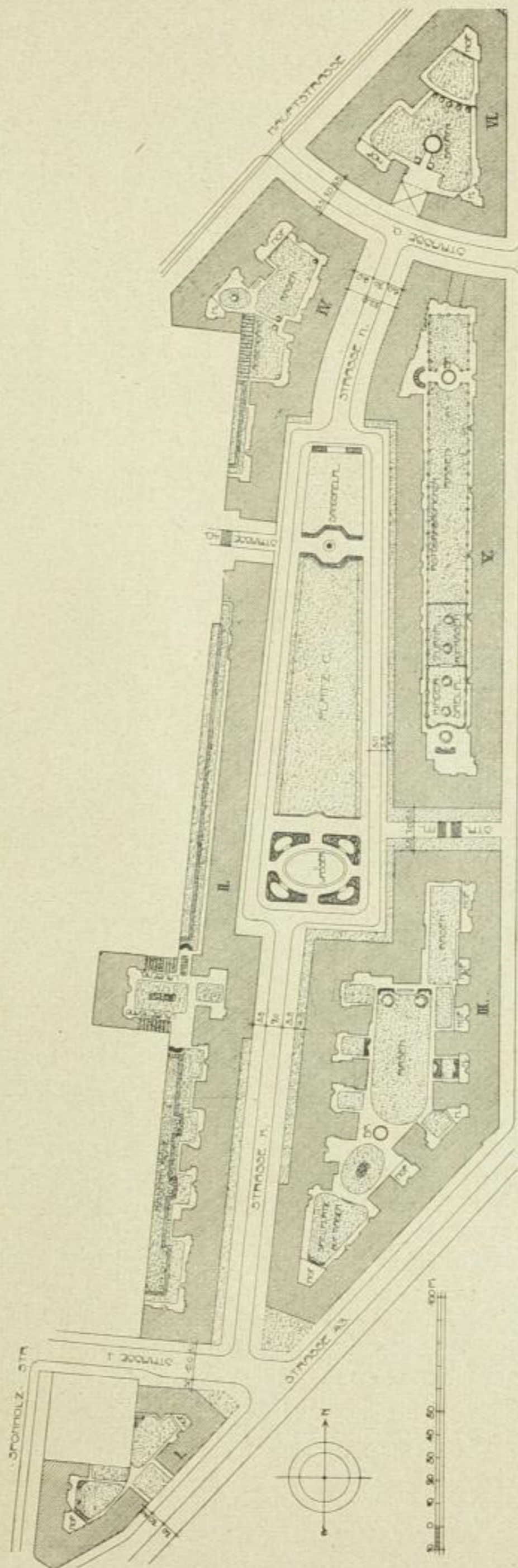


Abb. 148. Bebauungsplan und gärtnerische Gestaltung der Innenhöfe der Cecilian-Gärten in Berlin-Schöneberg. Entw. von Paul Wolf.

Maßstab 1 : 3000.

schließt sich eine 5geschossige, im Westen eine 4geschossige Bebauung an, während das südliche Ende angrenzt an eine bereits vorhandene Landhausbebauung. Das Gelände ist wellenförmig bewegt und es bestand für dasselbe der aus Abb. 157 ersichtliche Bebauungsplan vom Jahre 1891 zu Recht. Für die Neubearbeitung der Pläne

hatte die Stadt Berlin-Schöneberg zunächst im Jahre 1910 einen

Ideenwettbewerb ausgeschrieben, bei welchen die Pläne von Bruno Möhring, Henry Groß, sowie der Entwurf des Verfassers (unter Mitwirkung von F. Freymüller) preisgekrönt wurden. Der Verfasser wurde sodann mit der Aufstellung des Ausführungsentwurfes beauftragt, der in Abb. 158 dargestellt ist. Der neue

Plan mußte den Grundbesitzern wieder dieselben wirtschaftlichen Vorteile sichern, wie sie der alte Plan (Abb. 157) besaß.

Wenn man ein solches umfangreiches großstädtisches Vorortgelände erschließen will, so muß man sich zunächst klar werden über die Verkehrslinien, die ein solches Vorortgelände mit dem inneren Kern der Mutterstadt und mit den einzelnen Verkehrszentren der

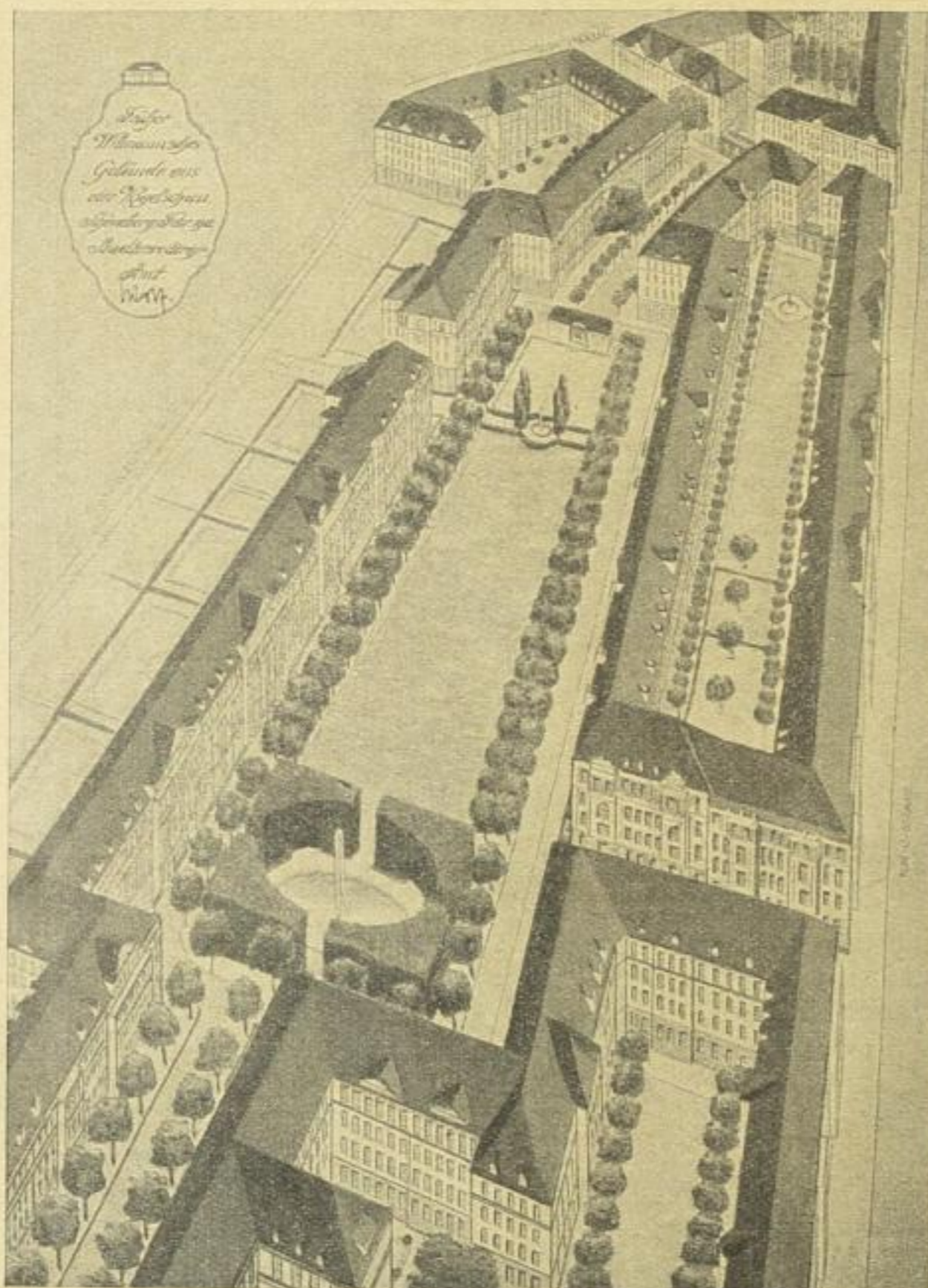


Abb. 149. Bebauungsplan der Ceciliengärten in Berlin-Schöneberg. Entw. von Paul Wolf.

angrenzenden anderen Außenbezirke verbinden. Abb. 158 zeigt die charakteristischen Verkehrslinien. Die Hauptverkehrsstraße verbindet das Gelände mit dem nördlichen Teil von Schöneberg und führt nach dem Verkehrszentrum von Berlin. Eine zweite Verkehrsstraße in westlich-östlicher Richtung führt nach dem benachbarten Tempelhofer Felde und schafft dadurch eine unmittelbare Verbindung mit dem Halleschen Tor. Eine diagonale von Nord-Ost nach Süd-West verlaufende Straße

und eine von West nach Ost nach einem an der Bahn Berlin—Groß-Lichterfelde-Ost projektierten Vorortbahnhof verlaufende Straße erfüllen weitere Bedingungen des Verkehrs. Die Hauptverkehrsstraße, die sich durch die Mitte des Geländes durchzieht, folgt der Trasse der Untergrundbahn mit drei Untergrundbahnhöfen. Die Straßen sind im einzelnen so geführt, daß die eigenartige Geländeform nicht nur

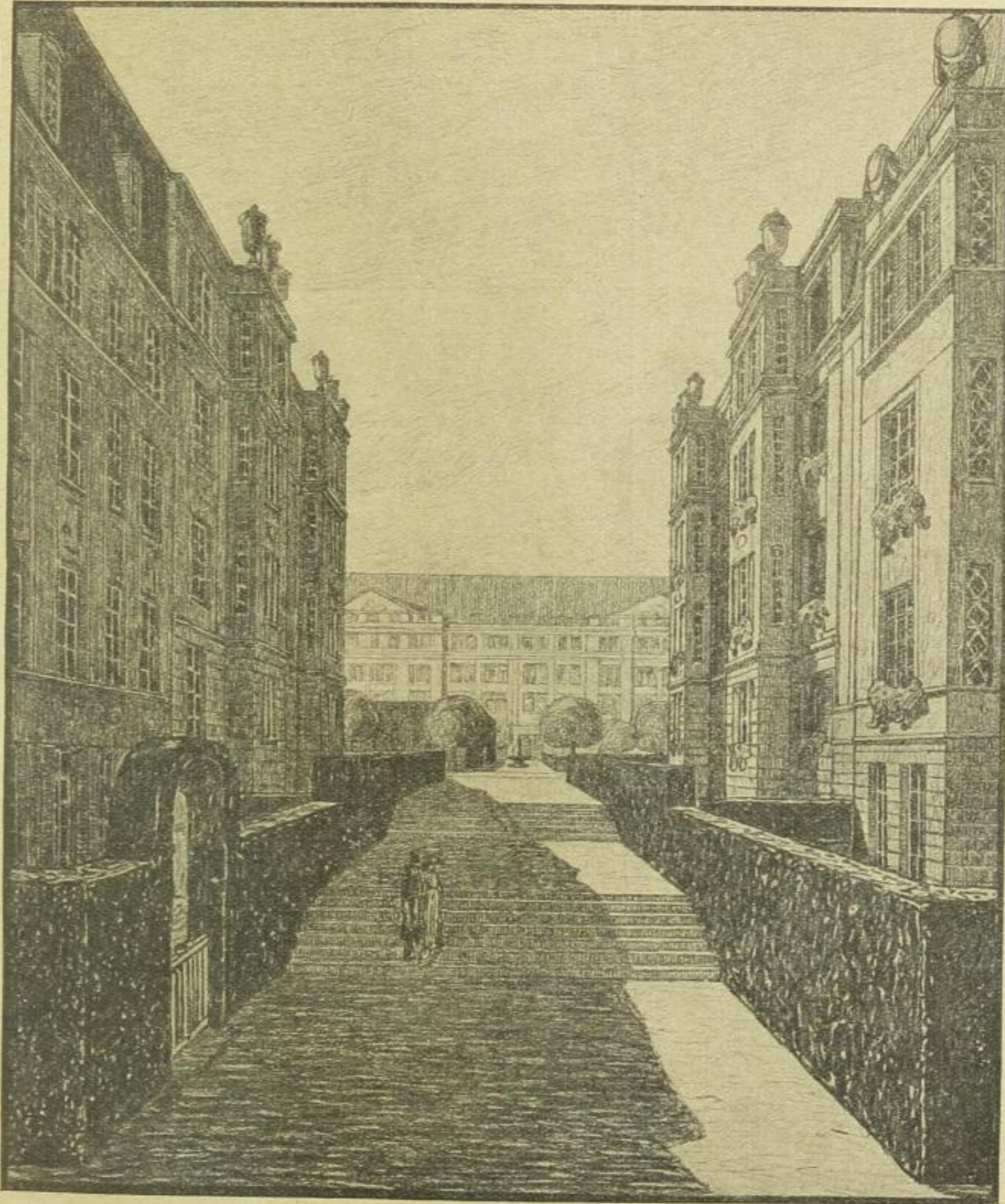


Abb. 150. Staffelweg in den Ceciliengärten in Berlin-Schöneberg.

erhalten, sondern gesteigert wird. Während die Verkehrsstraßen mit Breiten von 26—36 m so bemessen sind, daß sie auch in künftigen Zeiten den stärksten Verkehr aufzunehmen imstande sein werden, wurden die stillen Wohnstraßen nur mit geringen Breiten (vorwiegend nur 10,5 m zwischen den Vorgarteneinfriedigungen) angelegt. Vorgärten zählen nach der bestehenden Bauordnung bei der Berechnung der zulässigen Bebauung als Höfe und sind in einer Tiefe von 6 m angelegt. Bei allen Wohnstraßen

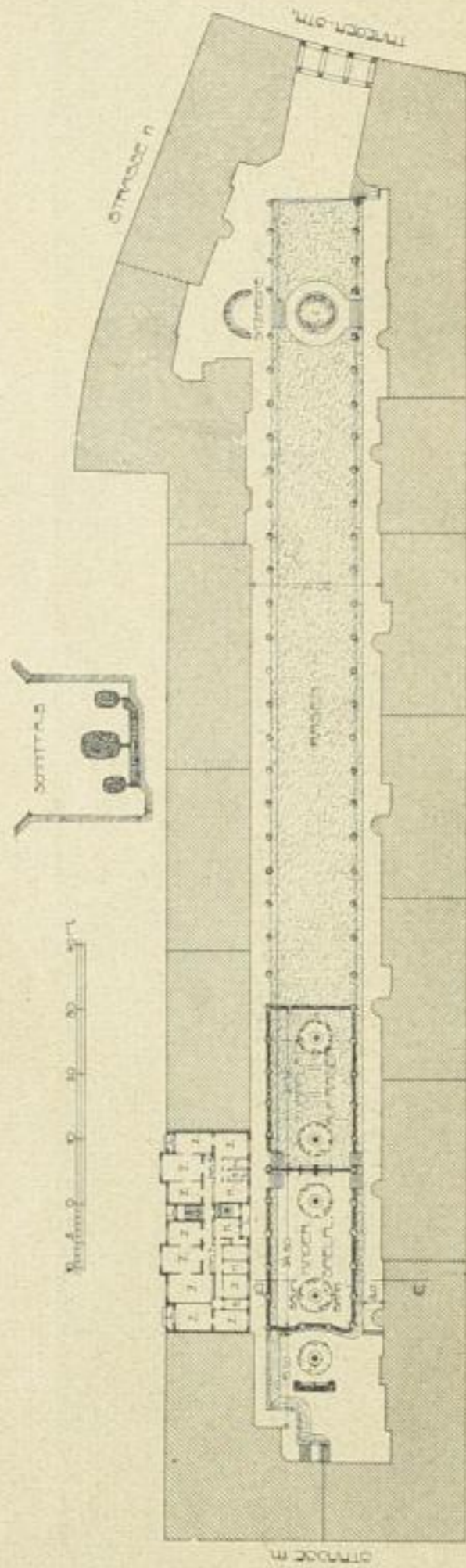


Abb. 151. Bebauungsplan für die Ceciliengärten in Berlin-Schöneberg. Innenpark im Baublock V.

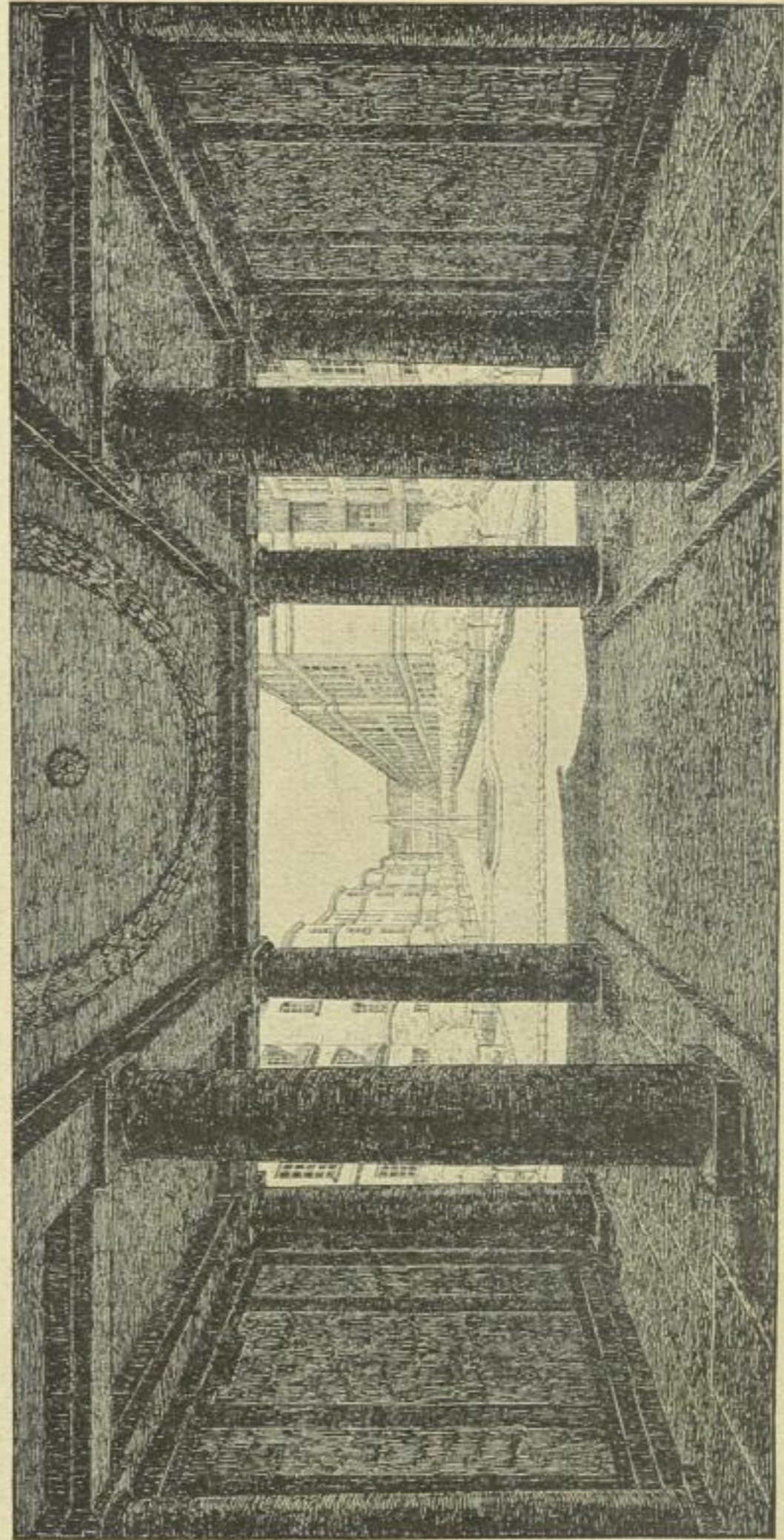


Abb. 152. Blick in einen gemeinsamen Innenhof eines Baublocks der Ceciliengärten in Berlin-Schöneberg.

beträgt daher das Mindestmaß von Fenster zu Fenster 22,5 m (10,5 m Straßenbreite und 2×6 m Vorgartentiefe).

Die Eigenart des Planes besteht nur darin, daß die Hauptverkehrsstraßen mit 4geschossiger Bebauung einzelne Quartiere mit stillen Wohnstraßen, mit niedrigerer Bebauung und mit Grünstreifen so einschließen, daß ruhige Wohnviertel für alle Zeiten gesichert sind. Jedes einzelne Wohnquartier enthält sowohl einen größeren

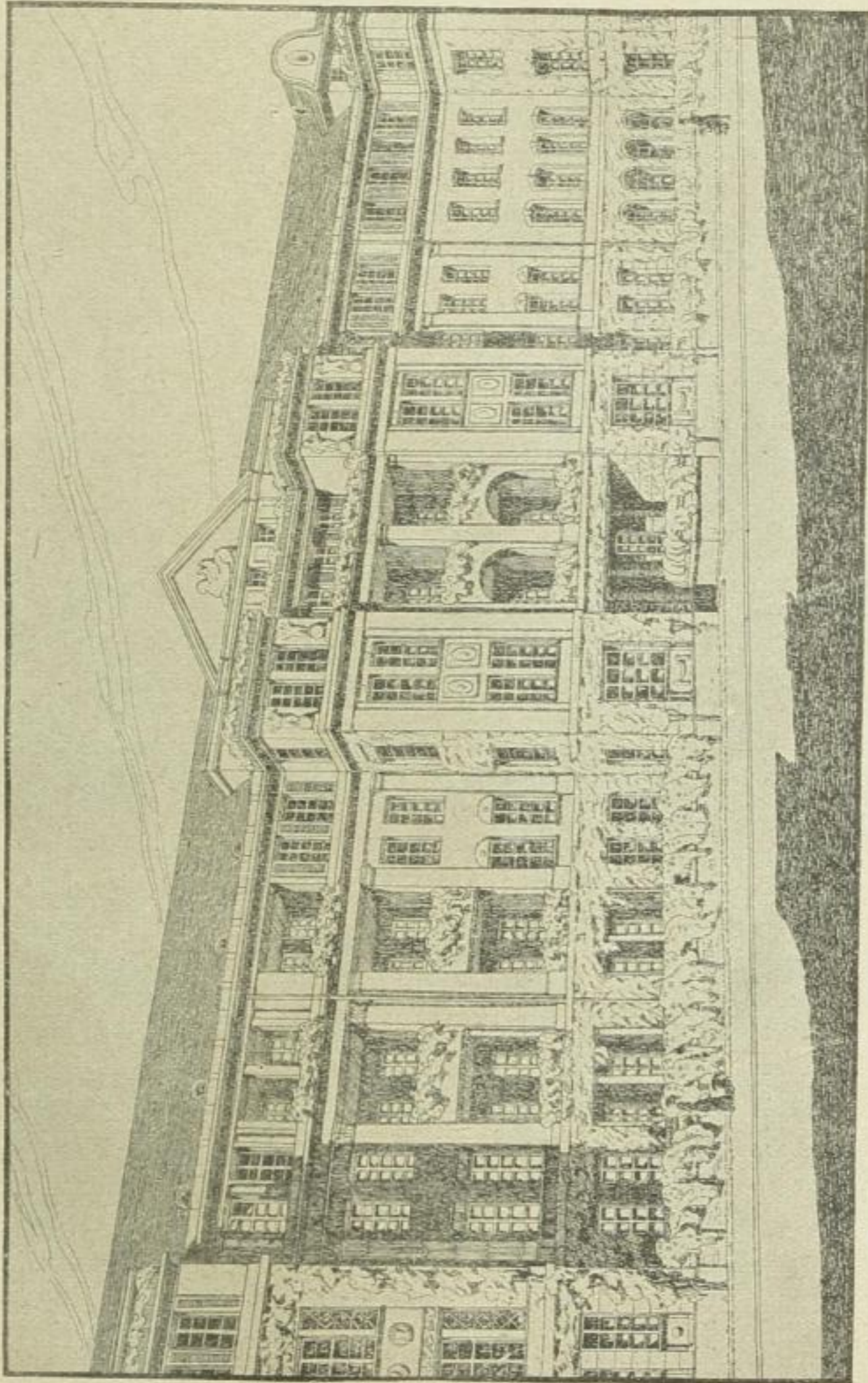


Abb. 153. Häusergruppe an der Westseite des Platzes der Ceciliengärten in Berlin-Schöneberg.
Mit einheitlicher Berankung und Bepflanzung der Balkonterrassen im Erdgeschoß. Entw. von Paul Wolf.

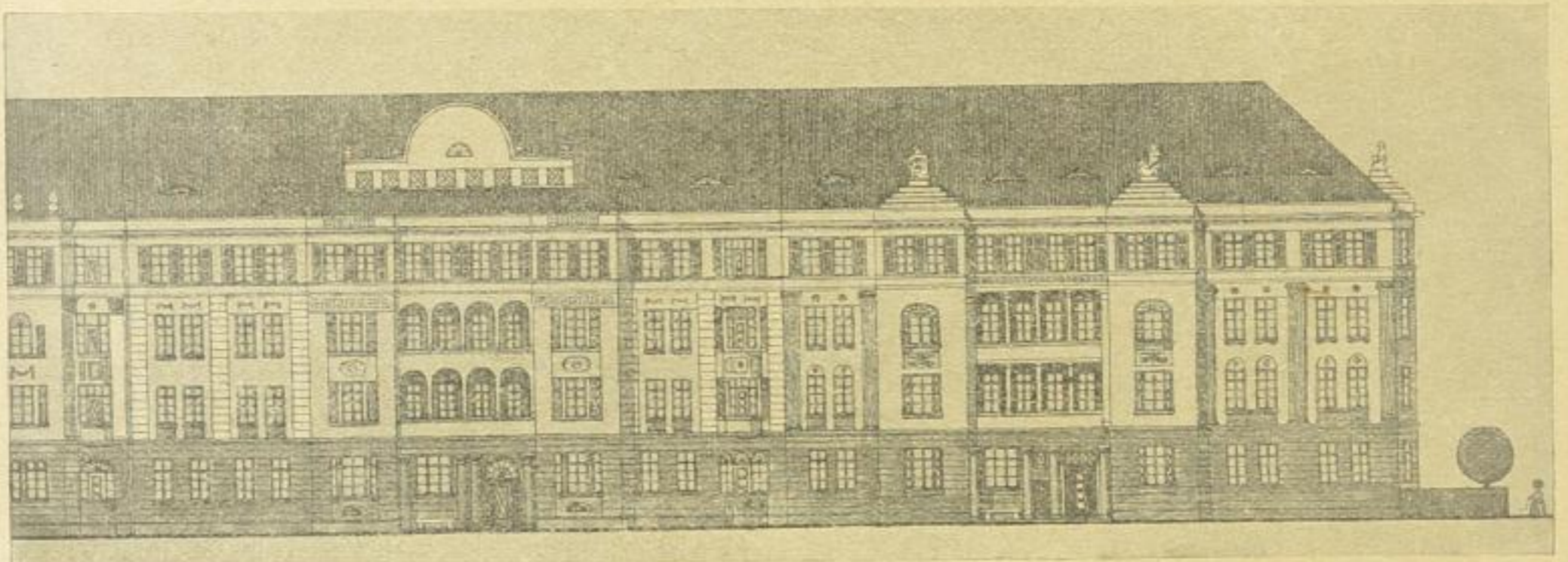
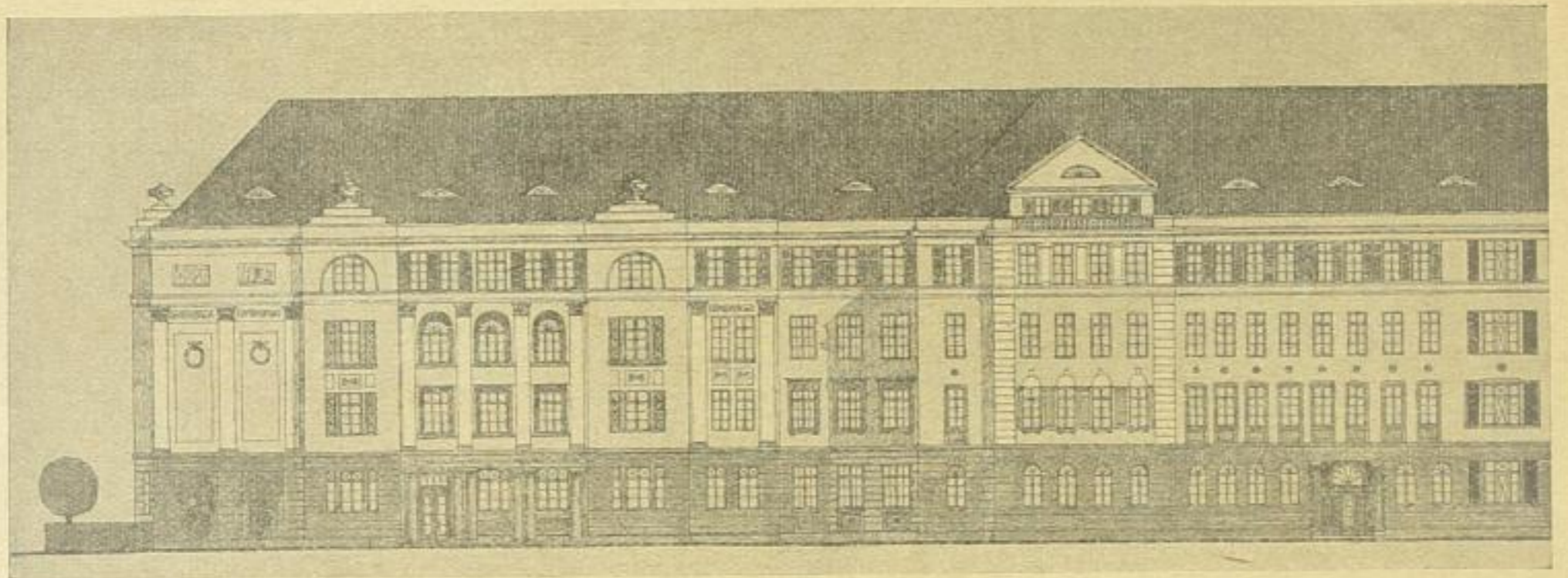


Abb. 154 u. 155. Einheitliche Häusergruppe in den Ceciliengärten in Berlin-Schöneberg.



Abb. 156. Platzwand in den Ceciliengärten in Berlin-Schöneberg.

Spielplatz, um welchen herum sich die in dem Gelände zu errichtenden Schulen gruppieren (Abb. 160 bis 163), als auch 40 m breite Erholungsparkstreifen, welche sich als insgesamt 5—6 km lange Promenaden durch das ganze Bebauungsgebiet hindurchziehen. Durch diese Verteilung der Spielplätze sowohl wie der Erholungsparkanlagen wird es möglich sein, daß nach denselben von den einzelnen Wohnungen des Bebauungsgebietes aus nicht größere Wege als 3—4 Minuten zurückzulegen sind.

An reinen Spielplätzen (ohne Straßenland) ist vorgesehen eine Fläche von insgesamt 18,2 ha = 8,5% des Gesamtgebietes (vgl. S. 141). Der größte Spielplatz im Norden ist ca. 180 m breit und 500 m lang, also ca. 9 ha groß. Durch die Verbindung der Schulen mit den Spielplätzen (es sind insgesamt 13 Schulen in diesem Gelände vorgesehen) wird nicht allein die Belichtung der Klassenzimmer eine vorzügliche und die Wege von der Schule nach den Spielplätzen abgekürzt, diese Anordnung hat vielmehr hauptsächlich den Vorteil, daß die nach den Bestimmungen für den Bau von Schulen notwendigen Hofflächen den Spielplätzen unmittelbar zugute kommen. Die Spielplätze sind daher so angelegt, daß die Grenzmauern der Schulhöfe fortfallen.

Die öffentlichen Gebäude sind, obgleich vorwiegend im Innern der Quartiere, also auf billigerem Bauland liegend, doch jeweils so mit dem Bebauungsplan in Verbindung gebracht, daß sie das umgebende Stadtbild beherrschen und die künstlerische Eigenart des sie umgebenden Quartiers bestimmen (Abb. 160 bis 164). Der südliche Teil des Entwurfsgebietes zeigt eine vorhandene Bodenwelle von 16 m. Diese Örtlichkeit gab Anlaß zu einer monumentalen architektonischen Bekrönung der Anhöhe in Verbindung mit einer davor gelagerten arenaartigen Festwiese und einer daran nach Norden zu anschließenden achsialen Promenade (Abb. 164).

Von dem Gesamtgebiet des Geländes von 206,8 ha entfallen 58% auf Bauland, 25,5% auf Straßen und Plätze, 5,5% auf Erholungsparkanlagen, 8,5% auf Spielplätze und 2,5% auf vorhandene Friedhöfe. Die gesamten freien Flächen (Straßenland und Grünflächen) betragen also 42% des Geländes.

Durch Verhandlungen mit den Nachbargemeinden wurde erreicht, daß dieselben

12*



Abb. 157. Alter Bebauungsplan für das Südgelände in Berlin-Schöneberg.

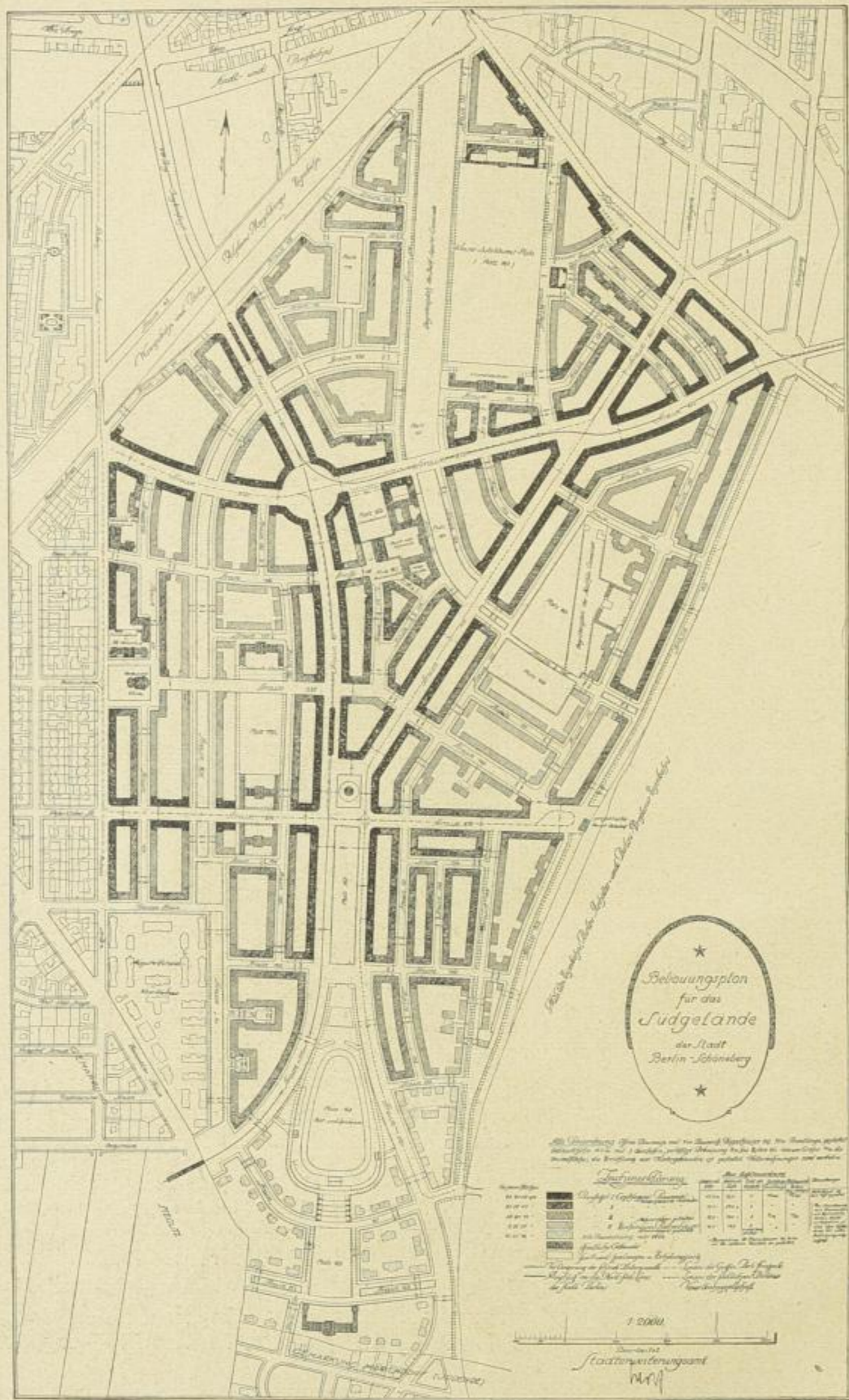


Abb. 158. Bebauungsplan für das Südgelände in Berlin-Schöneberg. Entw. von Paul Wolf.
180

die im Plane vorgesehenen Grünstreifen auf ihrem Gebiete fortsetzten. Während der alte Plan überhaupt keine Grünflächen aufwies, zeigt der neue Plan 14% Grünflächen (was einem Werte von ca. 6 Mill. M. gleich kommt), trotzdem das Bauland im neuen Plan genau denselben Gesamtwert besitzt, wie im alten Plan. Dies war nur möglich durch zweckmäßige Trennung in breite Verkehrsstraßen und schmale, stille Wohnstraßen. Daß die verringerten Straßenflächen auch eine erhebliche Einschränkung der jährlichen Unterhaltungskosten bedeuten, sei nebenbei bemerkt.

Da die früheren Grundstücksgrenzen fast ausschließlich alte Feldgrenzen waren, sich in den Händen von 60 Besitzern befanden und wegen ihrer geringen Breiten zur Aufteilung von Bauparzellen ungeeignet waren, so wurde für das Gelände eine Baulandumlegung vorgenommen. Durch diese Umlegung wurden von vornherein 40% des gesamten Grundbesitzes der Stadtgemeinde unentgeltlich von jedem der Umlegungsinteressenten zur Verfügung gestellt und, die Stadtgemeinde erhielt aus ihrem Besitz als Umlegungsinteressent u. a. die Bauplätze für die öffentlichen Gebäude zugewiesen, denen dadurch von vornherein eine dominierende Lage eingeräumt ist.

Gleichzeitig mit dem neuen Bebauungsplan wurde eine neue Bauordnung für das Gelände festgesetzt. Für das Gelände galt vorher eine offene Bauweise mit drei Geschossen. Die neue Bauordnung hängt nun aufs engste mit dem neuen Bebauungsplan zusammen und ist von demselben nicht zu trennen. Es wurde eine gestaffelte Bauordnung eingeführt, und zwar dergestalt, daß an den Hauptverkehrsstraßen eine geschlossene Bebauung mit vier Geschossen Platz greift, während nach dem Innern der Quartiere zu eine Abstufung auf 3- und 2geschossige Bauweise stattfindet. Für die 3geschossige Bauweise sind zwei Baustaffeln mit geschlossener Bauweise vorgesehen (mit einer hinteren

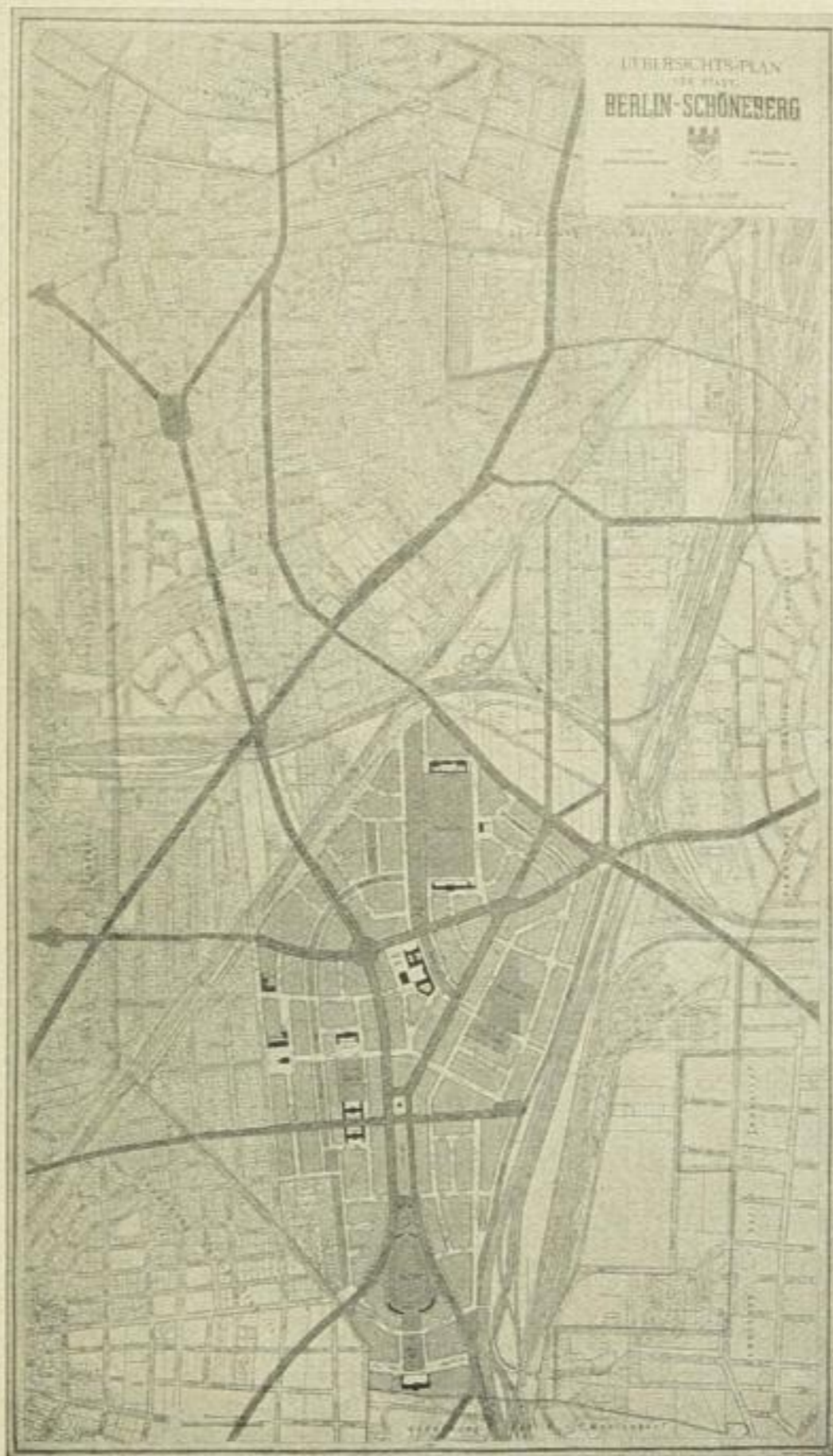


Abb. 159. Verkehrsplan zur Bebauung des Südgeländes in Berlin-Schöneberg.

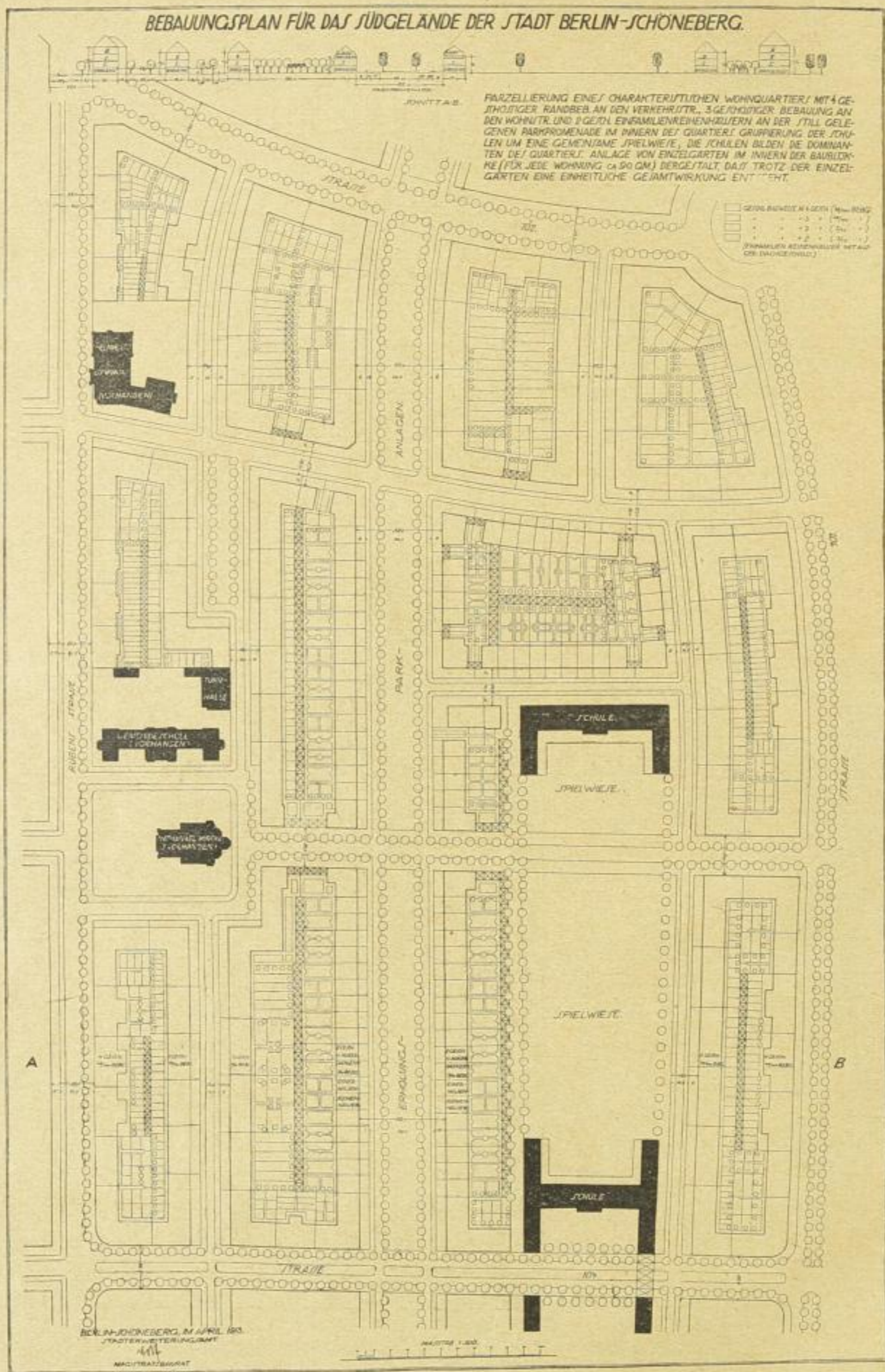


Abb. 160. Wohnviertel aus dem Bebauungsplan für das Südgelände in Berlin-Schöneberg.
 182 (Die öffentlichen Gebäude links im Plan sind vorhanden). Entw. von Paul Wolf.

Baulinie von 14 m), während im Innern der Quartiere, und zwar vorwiegend an den großen Grünstreifen, Einfamilienreihenhäuser zu liegen kommen. Im Süden des Entwurfsgebietes ist dann im Anschluß an eine bereits bestehende Villenkolonie in Süden ein Gebiet mit reinem Villenbau vorgesehen, für welches Sonderbestimmungen für Einfamilienhäuser durchgeführt werden. Diese

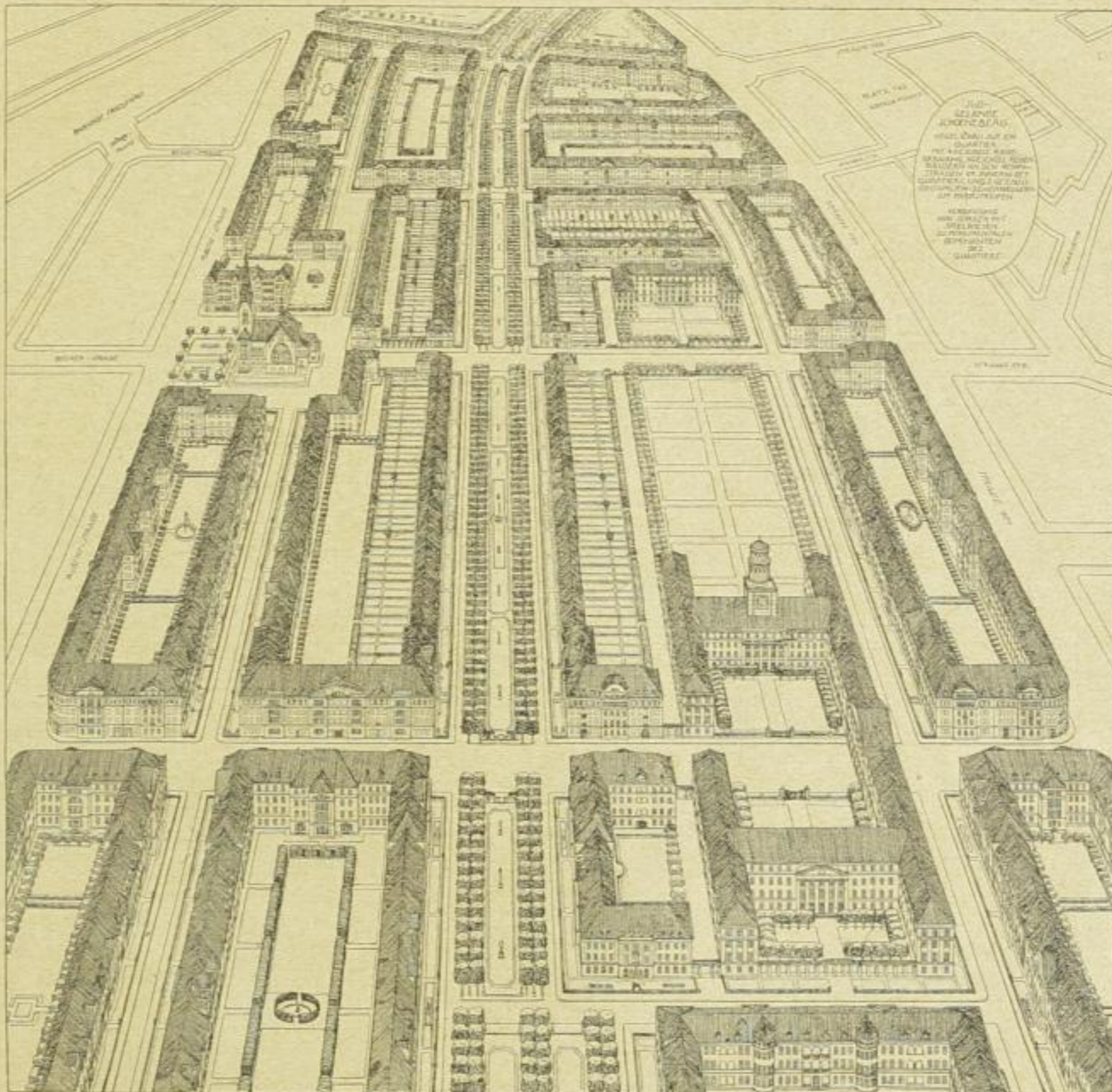


Abb. 161. Wohnviertel aus dem Bebauungsplan für das Südgelände in Berlin-Schöneberg.
Entw. von Paul Wolf.

Bauordnungsbestimmungen haben den erheblichen Vorteil, daß eine wirksame Steigerung der Baumassen im Stadtbild eintritt und weiträumige Innengärten entstehen. Durch diese Bauordnung wird es daher möglich sein, eine in ästhetischer und hygienischer Hinsicht einwandfreie Bebauung durchzuführen. Es wird im einzelnen zu beachten sein, daß die Übergänge von einer Baustaffel in die andere so auszuführen sind, daß kahle Brandgiebelflächen vermieden werden. Dies erfolgt durch eine Sonder-

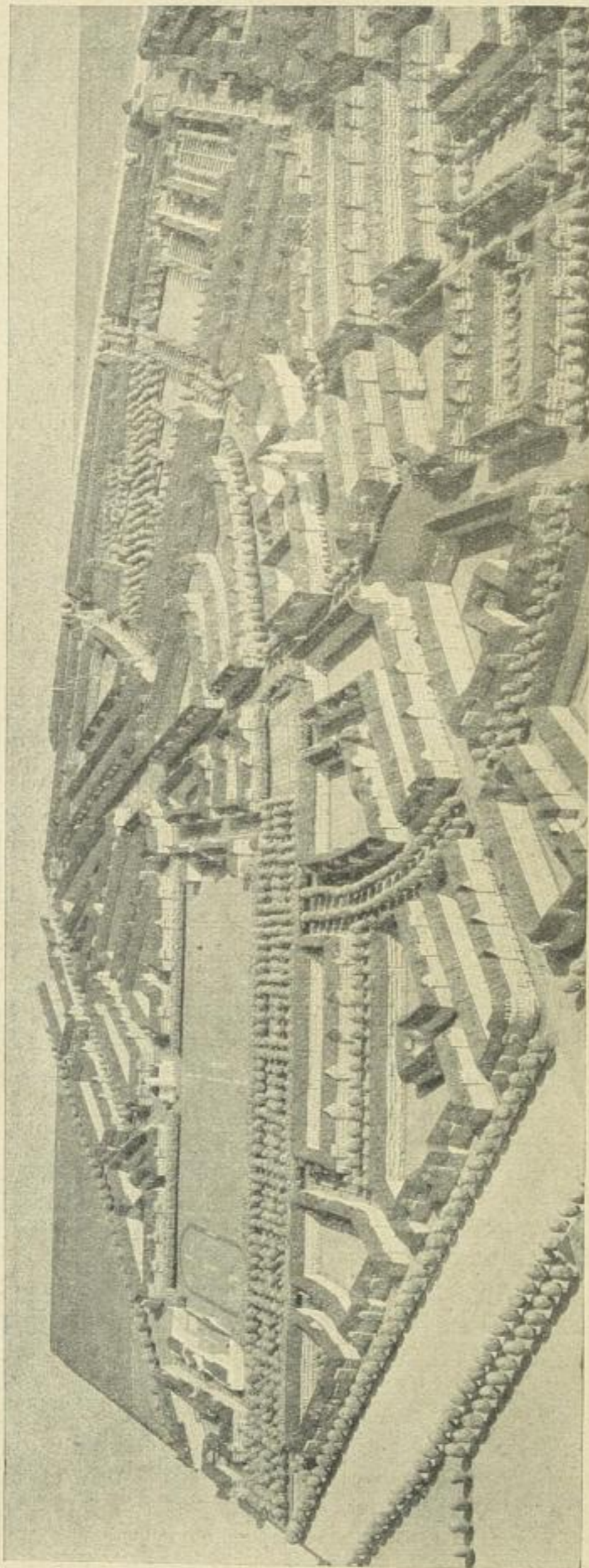


Abb. 162. Bebauungsplan für das Südgelände in Berlin-Schöneberg (nördlicher Teil). Entw. Paul Wolf.

bestimmung, wonach die Übergänge sich nicht direkt an der Nachbargrenze vollziehen dürfen, sondern an demjenigen Gebäude zu bewerkstelligen sind, für welches die höhere Bebauung gilt.

Die Abb. 165 u. 166 zeigen Blocktypen, wie sie nach dieser neuen Bauordnung entstehen werden. Es ergeben sich weitläufige Höfe, die als Gärten ausgebildet werden, ohne Seiten- und Mittelflügel und ohne Hintergebäude. Die Gärten sind in einer Größe von ca. 100 qm für jede einzelne Mietswohnung angenommen und so gestaltet, daß trotz der Einzelgärten eine einheitliche Gesamtwirkung entsteht.

Bei der Bearbeitung dieser Bauordnung war darauf zu achten, daß dieselbe Ausnutzung des Grund und Bodens auf Grund des neuen Bebauungsplanes und auf Grund der neuen Bauordnung gegenüber einer Bebauung auf Grund des alten Bebauungsplanes und auf Grund der alten Bauordnung stattfindet. Denn einmal verlangten die Aufsichtsbehörden, daß keine größere Ausnutzung stattfindet, als sie seither möglich gewesen wäre, und auf der anderen Seite machten die Grundstücksinteressenten ihre Zustimmung zu der wünschenswerten Baugeländeumlegung davon abhängig, daß ihre Grundstücke an Wert nicht verlieren. Tatsächlich ergibt auch der neue Bebauungsplan auf Grund der neuen Bauordnung dieselbe intensive Bebauung des Grund und Bodens sowohl nach der Fläche als auch nach dem Kubus. Pro 1 ha ergibt sich für das Gelände eine Baumasse von ca. 32000 cbm, während beispielsweise diese

Baumasse für das angrenzende Tempelhofer Feld ca. 88 000 cbm beträgt, also nahezu dreimal so viel. Für insgesamt ca. 1300 Grundstücke des Geländes mit ca. insgesamt 7000 Wohnungen ergibt sich eine ungefähre Einwohnerzahl von 38000 Menschen. Auf 1 ha entfallen hierbei 189 Bewohner, während vergleichsweise auf dem Tempelhofer Felde auf 1 ha bei fünf Geschossen ca. 470 Bewohner entfallen. Auf ein Haus entfallen im Schöneberger Südgelände durchschnittlich 30 Bewohner, auf dem Tempelhofer Felde durchschnittlich 80 Bewohner. Beispielsweise entfielen im Jahre 1709 in der Dorotheen-

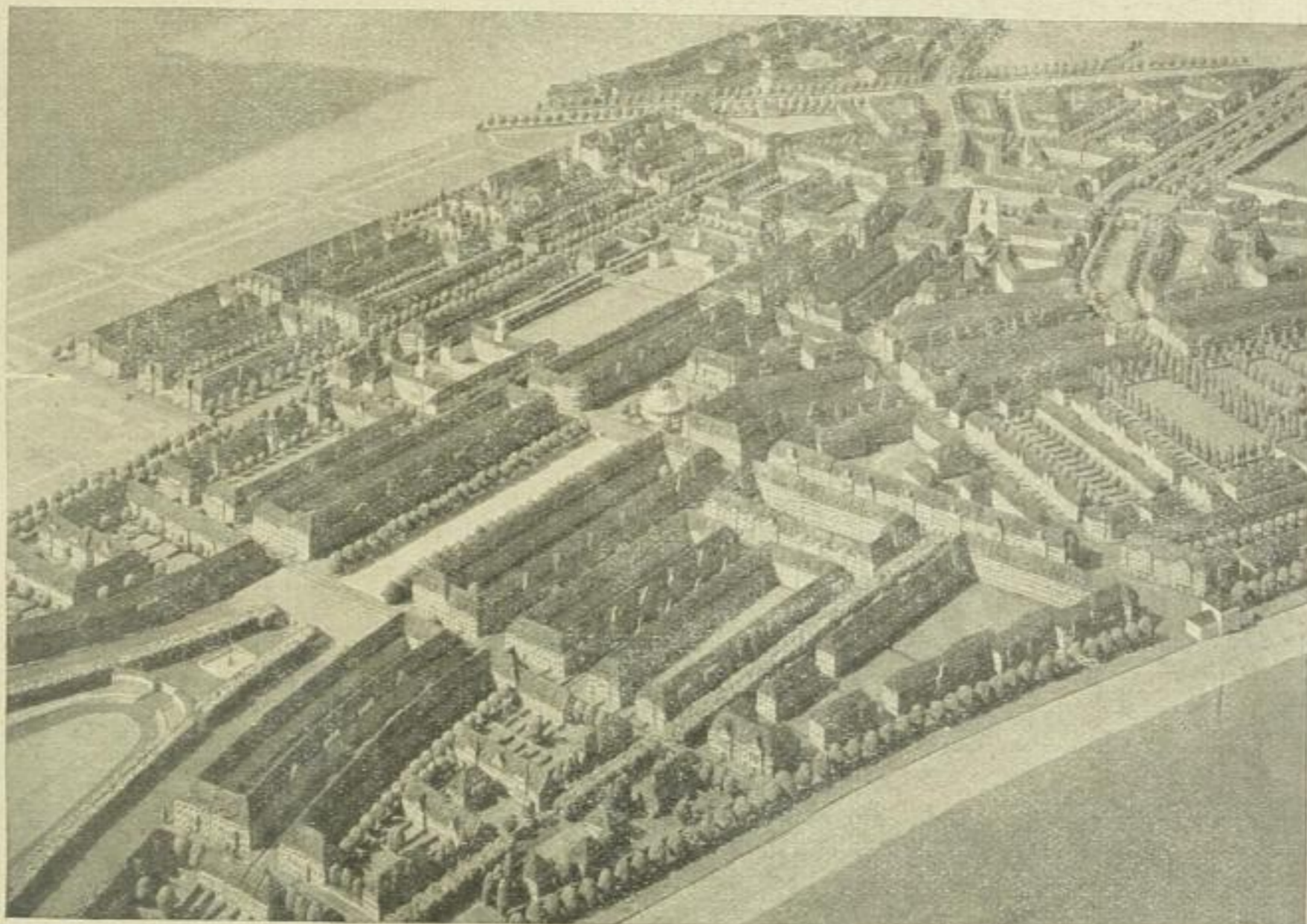


Abb. 163. Bebauungsplan für das Südgelände in Berlin-Schöneberg. (Mittlerer Teil.)
Entw. von Paul Wolf.

stadt und in der Friedrichstadt in Berlin auf jedes Haus 16,2 Personen, während im Jahre 1740 diese durchschnittliche Bebauungsziffer in Berlin auf 21 gestiegen war. 1815 kamen in Berlin ca. 30 Bewohner auf ein Haus, 1828 35, 1848 43, 1850 48, 1860 49 usw. Durch die Bebauung des Südgeländes wird also wieder dieselbe weitläufige Bebauung durchgeführt werden, wie sie in Berlin im Jahre 1815 zur Zeit einer behaglichen Wohnungskultur bestand.

Einen Bebauungsplan für ein vornehmes Wohnquartier zeigt der Plan für das Gelände der großen und kleinen Bult in Hannover (Abb. 167). Das Gelände befindet sich vollständig in den Händen der Stadt. Es hat einen gesamten Flächeninhalt von 100 ha und ist im Norden und Osten begrenzt vom Stadtwald Eilenriede, einem Hochwald mit altem Buchenbestand, im Süden durch die Rennbahn und im Westen durch den inneren Stadtbezirk bzw. durch die Bahn Hannover—Cassel. Infolge

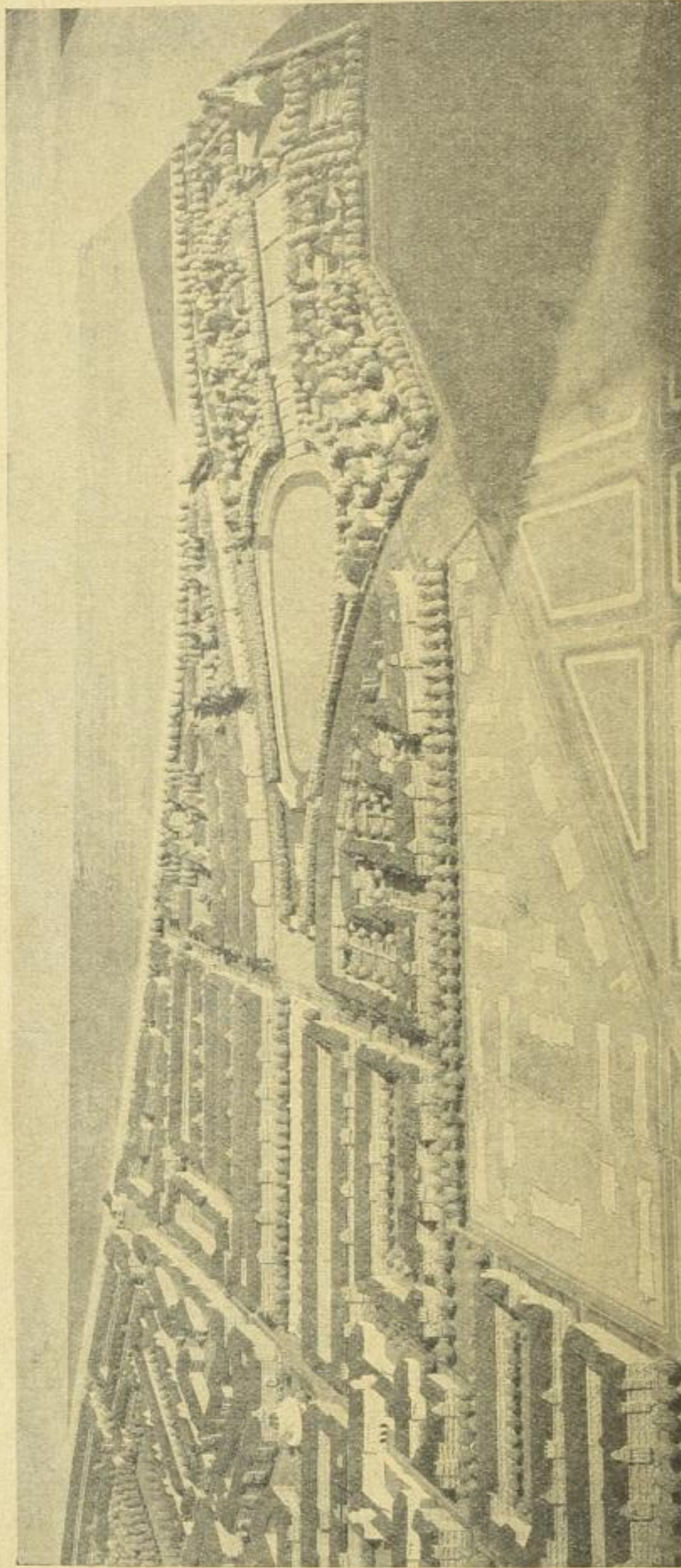


Abb. 164. Bebauungsplan für das Südgelände in Berlin-Schöneberg (südlicher Teil). Entw. von Paul Wolf.

verschiedener Umstände ist dieses wertvolle Gelände, das nur 2 km von der Stadtmitte entfernt ist, bislang nicht bebaut worden. Die nördliche, kleine Bult wird durch die Bahn Hannover—Lehrte—Berlin und einer parallel mit dieser verlaufenden Radialstraße von der südlichen großen Bult getrennt. Auf der kleinen Bult befindet sich die im Jahre 1914 eröffnete neue Stadthalle von Bonatz und Scholer, deren gewaltige Kuppelhalle für den Bebauungsplan eine weithin sichtbare Dominante bildet (Abb. 167—169). Sie soll der Ausgangspunkt sein für die städtebauliche Entwicklung der kleinen und großen Bult. Von hier aus strahlen die wichtigsten Straßenzüge als Monumentalachsen aus. Die weitere Aufteilung der kleinen Bult erfolgt durch monumental gestaltete Randstraßen längs der Eilenriede, einer Wasserpromenade an der Stelle einer vorhandenen muldenförmigen Einsenkung im Norden des Geländes und einer zwischen Spielwiesen und Wald gelegenen Promenadenstraße im Osten des Quartiers. Das zwischen diesen Straßen verbleibende Gelände ist in 85 große Villenbauplätze aufgeteilt. Für die Gestaltung dieses ganzen Villenquartiers war das

Streben maßgebend, für möglichst viele Häuser Aussicht auf Grünanlagen zu schaffen. Mit Ausnahme weniger Bauplätze haben sämtliche Häuser einen Ausblick auf den Wald, den Park der Stadthalle, auf eine Grünachse und auf einen weiträumigen Wohnhof.

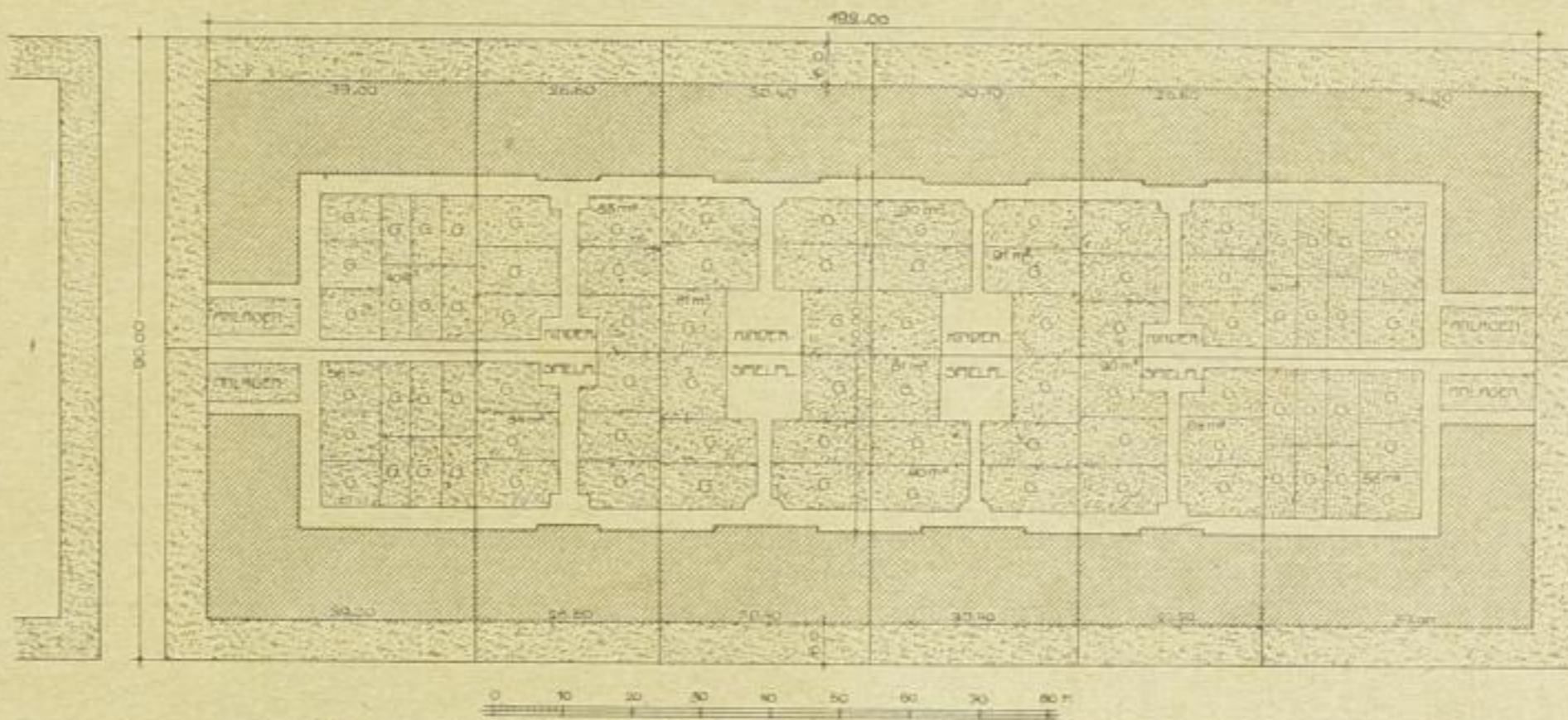


Abb. 165. Typ eines Baublocks mit 3 geschossiger Mietshausbebauung.
Anlage eines Gartens für jeden Mieter.

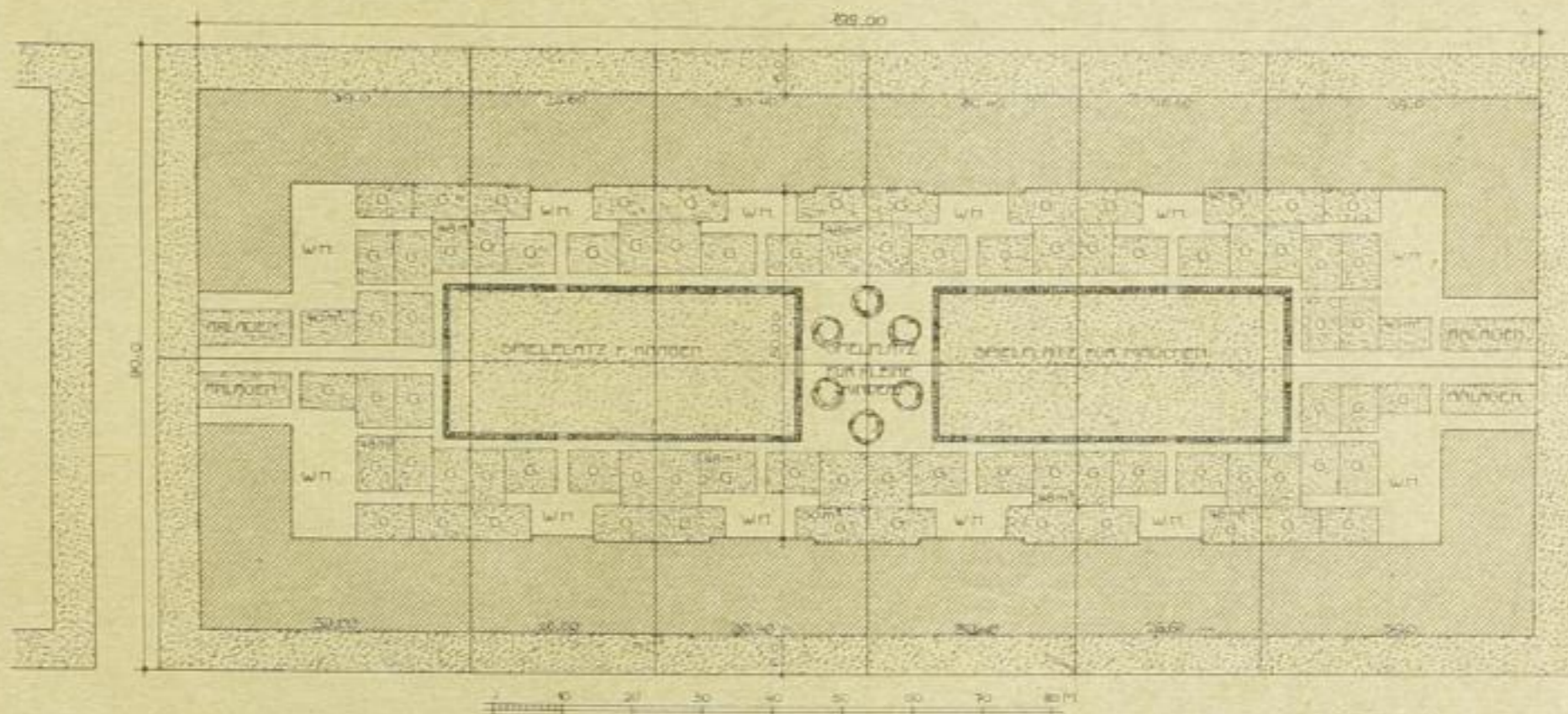


Abb. 166. Typ eines Baublocks mit 3 geschossiger Mietshausbebauung. Maßstab 1:1500.
Anlage eines Gartens für jeden Mieter und gemeinsamer Kinderspielplätze für die Blockbewohner.

Die große Bult wird durch eine als Diagonalstraße verlaufende, alte, historische Landstraße, dem Bischofsholerdamm, in zwei Teile getrennt. Eine prachtvolle alte Lindenallee begrenzt heute diese Straße. Sie ist im Bebauungsplan als Mittelpromenade erhalten, an die sich zu beiden Seiten Fahrdämme anschließen werden. Eine von

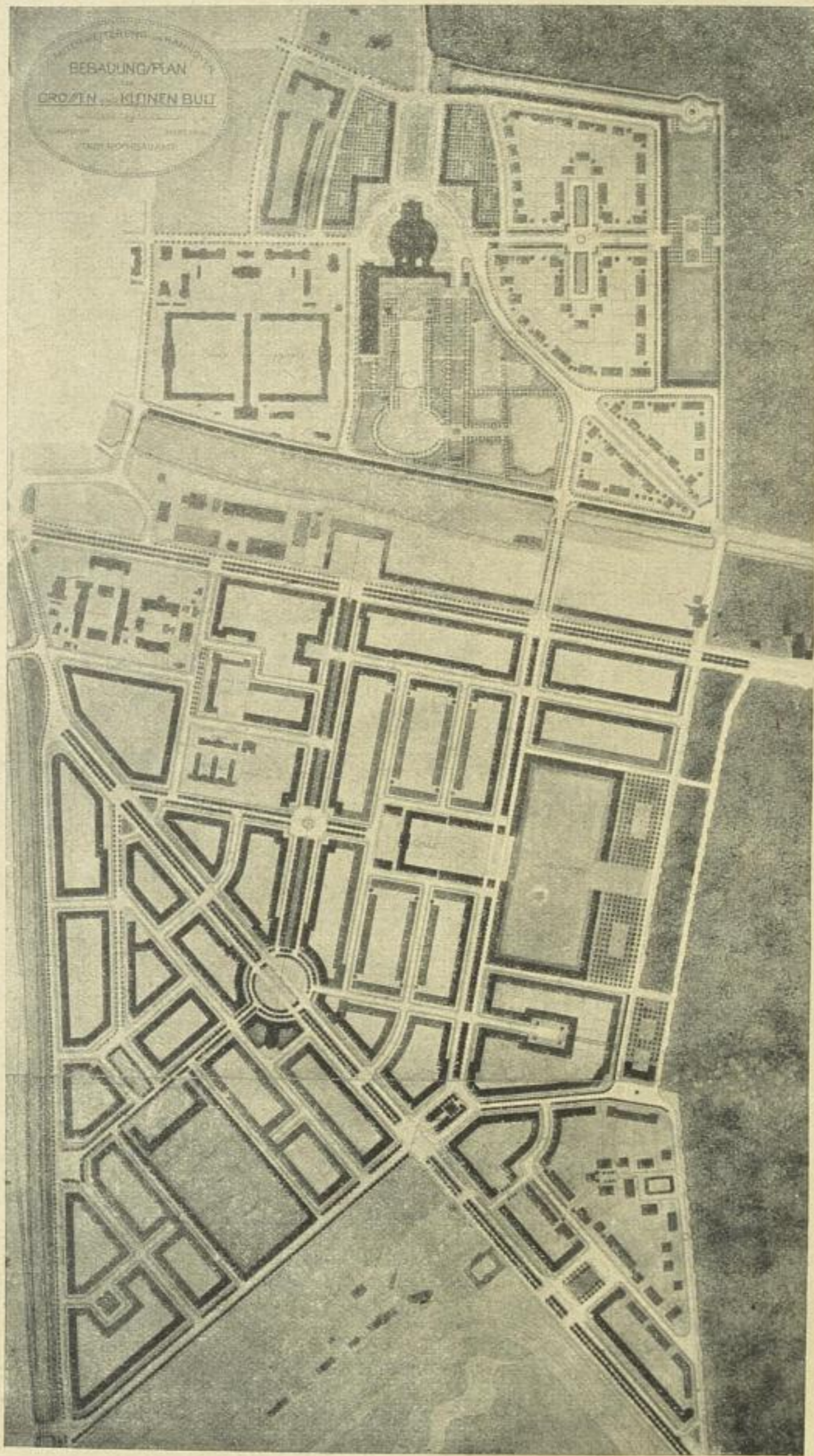


Abb. 167. Bebauungsplan der großen und kleinen Bult in Hannover. Entw. von Paul Wolf.

Norden nach Süden verlaufende, von der Stadthalle ausstrahlende Achse bildet das Rückgrat für den Bebauungsplan der großen Bult. Im Zuge dieser Achse wird die Stadthalle zu höchster monumentaler Wirkung gelangen. Eine direkte Verbindung zwischen Stadthalle und der großen Bult ist hier nicht mehr möglich, die Bahnlinie trennt den Monumentalbau von der großen Bult. Um diese Eisenbahn im Bilde dieser Achse auszuschalten, wurde an dieser Stelle ein kleiner Marktplatz geschaffen, dessen niedere Markthallenstände die Bahn verdecken und gleichzeitig im Zuge der Achse gesehen, eine Maßstabssteigerung für die Stadthalle bilden. Senkrecht zu dieser Längsachse entwickelt sich eine Querachse, die durch eine höhere Knabenschule beherrscht wird, an die sich nach der Eilenriede zu monumental gestaltete Spielwiesen anschließen (Abb. 170 u. 171). Den südlichen Teil der großen Bult beherrscht eine Kirche, die die bereits erwähnte, von der Stadthalle ausstrahlende Achse nach Süden hin abschließt. Eine höhere Mädchenschule ebenfalls in Verbindung mit einer Spielwiese bildet eine weitere Dominante für dieses Quartier.

Während die Bebauung der kleinen Bult durch freistehende Villen erfolgen soll, ist für die große Bult eine gemischte Bauweise vorgesehen, derart, daß an den Randstraßen, vor allem an der Radialverkehrsstraße, dem Misburgerdamm, eine 3- bis 4geschossige Be-

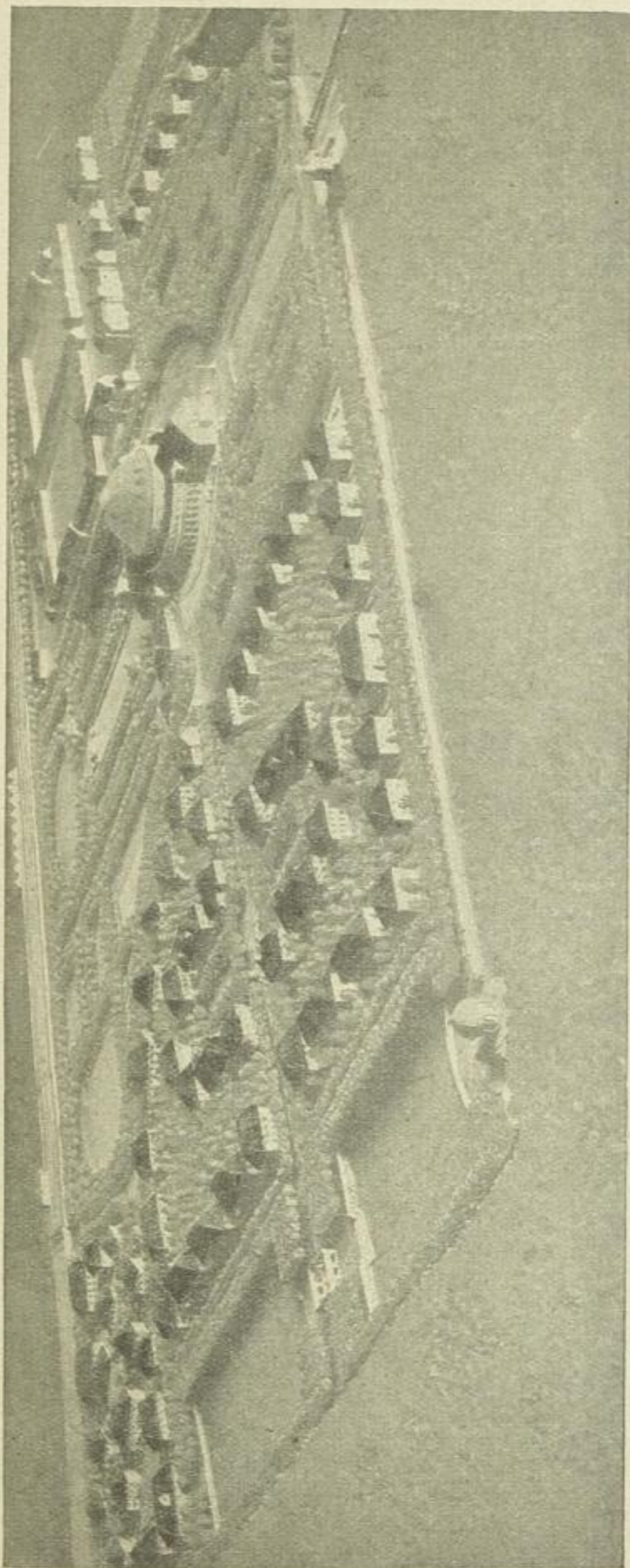


Abb. 168. Bebauungsplan für die kleine Bult in Hannover. Entw. von Paul Wolf.

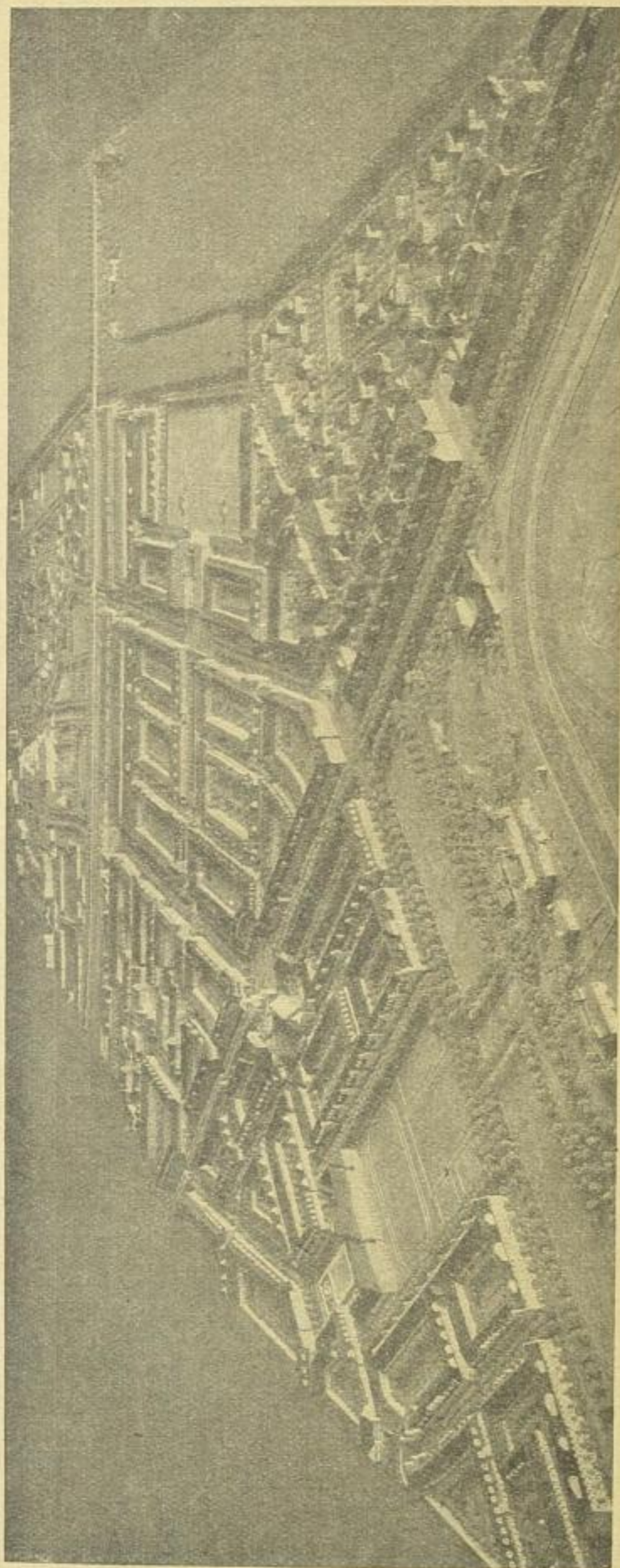


Abb. 169. Bebauungsplan der Bult in Hannover. Entw. von Paul Wolf.

bauung sich mit vornehmen Mietshäusern entwickelt, während nach dem Innern der Quartiere zu die Bebauung sich auf 3 geschossige Häuser bzw. 2 geschossige Einfamilienreihen Häuser abstuft. Am südöstlichen Ende ist dann weiterhin eine offene Bauweise für mittelgroße Einfamilienhäuser projektiert. Auch für die Geländeaufteilung der großen Bult war der Gesichtspunkt maßgebend, für möglichst viele Häuser Aussicht auf Grün zu schaffen. Die Führung einzelner Wohnstraßen erfolgt so, daß der Hochwald den Abschluß bildet. Die im Bebauungsplan der großen und kleinen Bult vorgesehenen Spielwiesen haben einen Gesamtflächengehalt von zusammen 10 ha. Sie befinden sich in einer solchen Lage, daß eine Belästigung durch Lärm und Staub der Verkehrsstraßen vermieden wird. Sie sollen durch Promenadenstraßen, die zum Teil als Randstraßen längs der Eilenriede verlaufen, untereinander und mit den Grünflächen der anschließenden Stadtteile verbunden werden.

Trotz dieser verhältnismäßig großen Freiflächen entfallen bei diesem Plan für die große und kleine Bult nicht mehr als 38% auf Straßen, Plätze und Grünflächen. Bei aller durch die vorhandene Stadthalle bedingten, monumentalen Gestaltung des Planes ist doch die Intimität der einzelnen Wohnquartiere aufs höchste gesteigert. In dem Plan ist alles vermieden, was keine Aussicht auf Verwirklichung

BEBAUUNG/PLAN FÜR DIE GROßE BÜLT IN HANNOVER.

HÖHERE KNABEN/SCHULE IN VERBİNDUNG MIT SPIELPLÄTZEN.

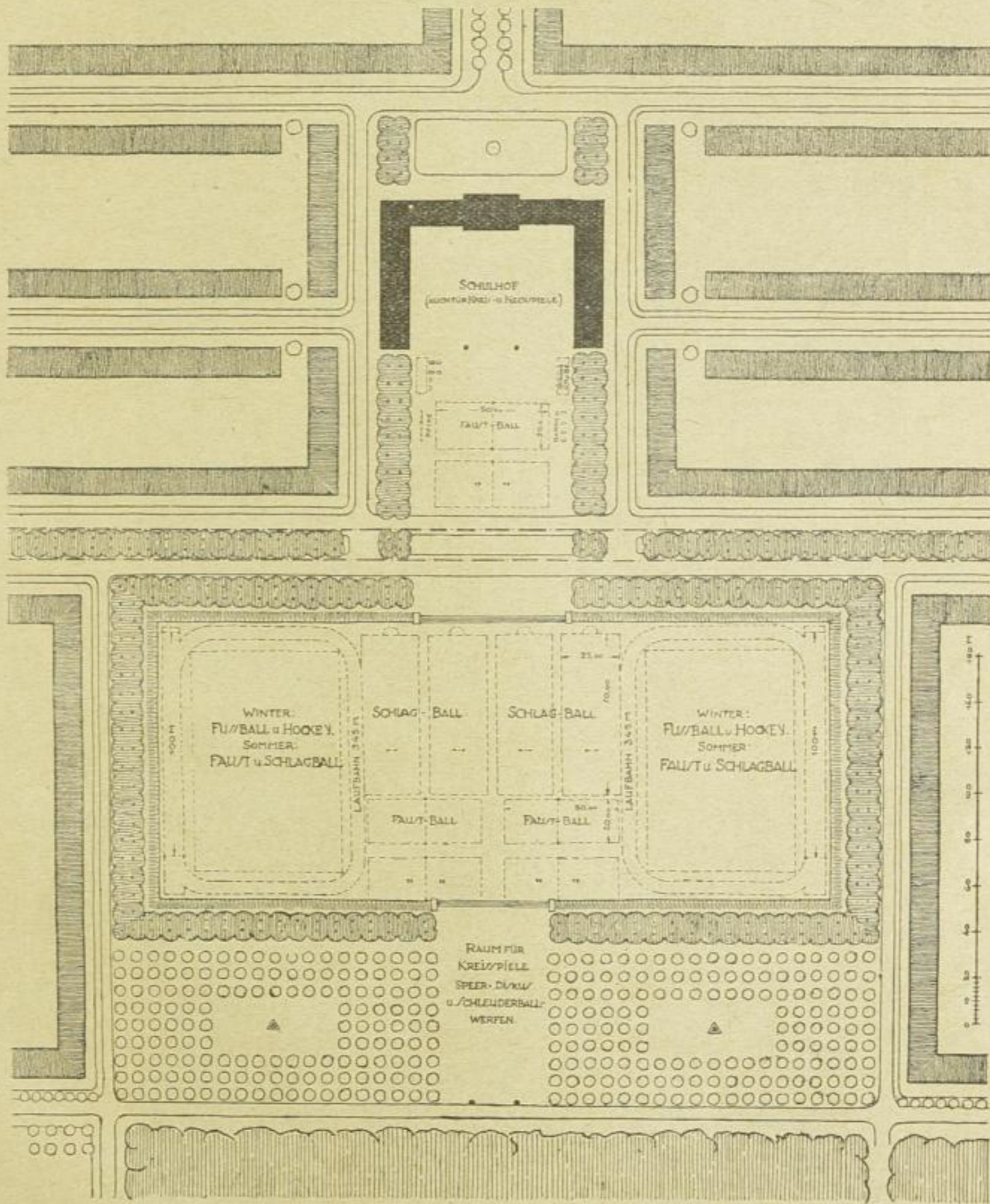


Abb. 170.

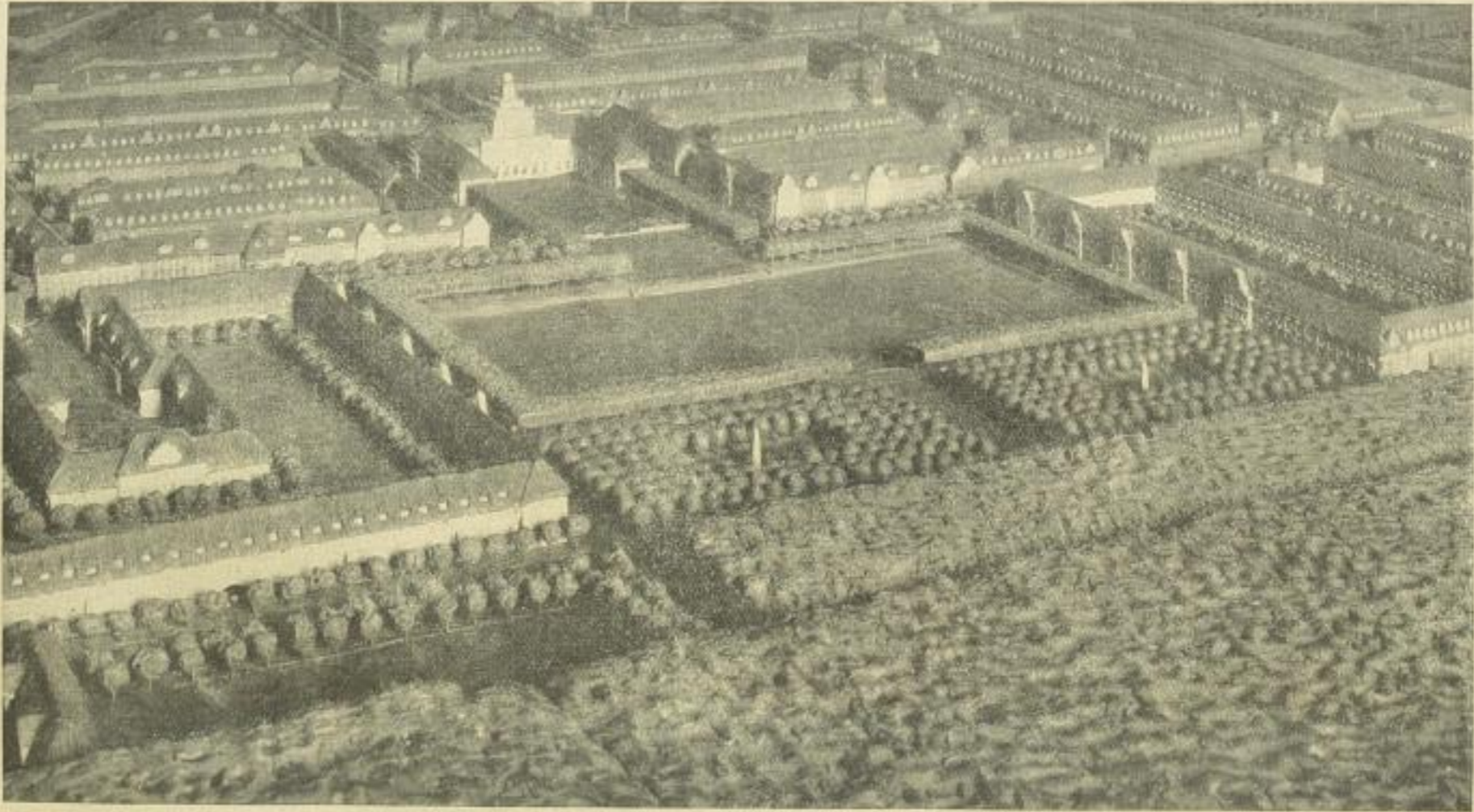


Abb. 171. Teil vom Bebauungsplan für die große Bult in Hannover. Verbindung einer höheren Knabenschule mit Spielplätzen.
Entw. von Paul Wolf.

hat, er ist streng auf den Forderungen des Zwecks und des Bedürfnisses aufgebaut. Seine künstlerische Wirkung beruht vor allem auf der Verbindung der öffentlichen Gebäude mit den umgebenden Wohnvierteln.

D. Die Industriestadt.

Wir können heute wohl reine Wohnstädte schaffen ohne Industrie, indessen haben wir es fast ohne Ausnahme bei der heutigen Stadt mit einer Wohn- und Industriestadt zu tun. Reine Industriestädte anzulegen, ist ein Ding der Unmöglichkeit. Jede Industrie bedarf der Beamten und Arbeiter. Wir müssen daher gleichzeitig mit der Schaffung von Industrien, von Arbeitsstätten, auch die Schaffung von Wohnstätten für die Beamten und Arbeiter ins Auge fassen, die in diesen Fabriken tätig sein werden. In den eigentlichen Industriestädten, z. B. in Essen, das seine ganze Entstehung und Entwicklung den Kruppschen Werken verdankt, spielen daher die Wohnungsfragen eine ganz besondere Rolle.

Im Kapitel IV wurde ausgeführt, daß die Industriequartiere in engste Verbindung mit den Verkehrsstraßen, Eisenbahnen und Wasserstraßen zu bringen sind. Diese Verkehrsanlagen sind daher in hohem Maße formbestimmend für ein Industriequartier.

Die Bauordnungen unterscheiden Stadtbezirke, in denen gewerbliche Betriebe zugelassen sind und solche für eigentliche Fabrikbetriebe. Erstere sind anders geartet, wie die letzteren. Ein gewerblicher Betrieb ist eine Werkstatt, die nur wenig Arbeiter beschäftigt. Nationalökonomisch hat man die Begriffe so formuliert, daß als Fabrik ein gewerblicher Betrieb bezeichnet wird, der mehr als 10 Arbeiter beschäftigt. Die während des Krieges eingetretene Kohlennot und die dadurch bedingte Rationierung der Kohle führte zu einer Unterscheidung zwischen kleingewerblichen Betrieben mit unter 10 Tonnen monatlichem Kohlenverbrauch und der eigentlichen Industrie, deren Kohlenbedarf diese Menge überschreitet.

Die kleinen gewerblichen Betriebe lassen sich bis zu einem gewissen Grade mit den Wohnquartieren in Einklang bringen. Die Belästigungen durch das Geräusch der Werkstattbetriebe, durch die Hämmer der Schlosser und Schmiede, auch der mit Luftdruck betriebenen Fallhämmer, die Maschinen des Tischlers, die lästigen Gerüche der Schlachtereien usw., die Beeinträchtigung durch Rauch und Ruß u. a. werden in der Regel bei kleinen Betrieben noch zu ertragen sein. Indessen ist die unangenehme Erscheinung die, daß solche Werkstattbetriebe häufig sich sehr schnell zu eigentlichen Industrien entwickeln und dann im besonderen Maße belästigend wirken für die benachbarten Wohnungen. Es erscheint daher durchaus erstrebenswert, die gewerblichen Betriebe mit den zugehörigen Wohnungen in besonderen Baublöcken zu konzentrieren, am besten in der Weise, daß die Wohnungen in den Vorderhäusern und die Werkstätten in zusammenhängenden Hintergebäuden, zwischen besonders festzusetzenden hinteren Baulinien untergebracht werden. Indessen wird eine Idealform (Abb. 172) nicht leicht zu erreichen sein, da die Anforderungen an die einzelnen gewerblichen Betriebe so voneinander abweichen, daß eine einheitliche Gesamtform schwer möglich sein wird und die notwendig werdenden Erweiterungsbauten sehr bald die einheitliche Hofgestaltung zu durchbrechen drohen. Wollen wir indessen die häßlichen und ungesunden Hofverbauungen durch gewerbliche Betriebe in Zukunft vermeiden, so müssen wir durch die Bauordnung Bestimmungen festlegen, die eine einheitliche Blockgestaltung in dem angedeuteten Sinne gewährleisten. Eine solche einheitliche Zusammenfassung von gewerblichen Betrieben in einem Baublock erscheint besonders erwünscht für Werkstattbetriebe verwandter Art. Z. B. wäre eine solche Zusammen-

legung für Kunstwerkstätten besonders am Platze. Ein gemeinsames Ausstellungs-, Verkaufs- und Geschäftsgebäude würde in geschäftlicher Hinsicht große Vorteile bieten können für die Inhaber der Werkstätten sowohl, wie auch für das kaufende und bestellende Publikum und ein solches gemeinsames Gebäude gäbe Anlaß zu charakteristischer künstlerischer Gestaltung.

Noch schwieriger wird es sein, für größere Fabrikbetriebe von vornherein den Rahmen festzulegen, denn die Grundrißforderungen der einzelnen Betriebe sind sehr vielgestaltig. Die Baublöcke für die Industriequartiere sind in der Regel erheblich tiefer anzunehmen, als für die Wohnviertel; 150—250 m Blocktiefe ist im allgemeinen nicht zu hoch gegriffen. Die größere Tiefe ist schon darum notwendig, weil die Industrie ganz besonders mit einer Erweiterungsmöglichkeit zu rechnen hat.

Die Industriequartiere zeigen heute noch im wesentlichen chaotische Zustände. Wenn im Wohnviertel die Bauprogramme nur verhältnismäßig geringe Verschieden-

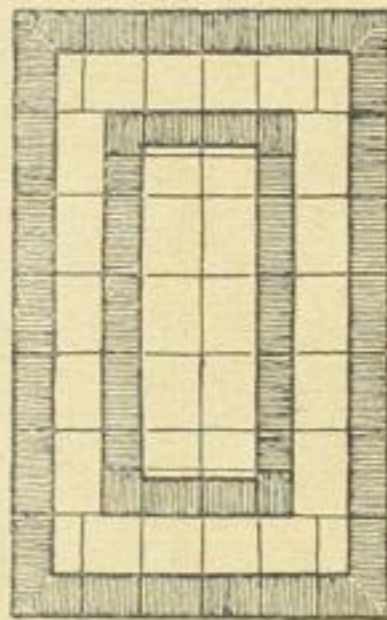


Abb. 172. Typ eines Baublocks mit gewerblichen Betrieben.

heiten zeigen, so sind diese Grundlagen bei den Industriebauten von Fall zu Fall verschieden, und es führt zu außerordentlichen Schwierigkeiten, hier durch einen ordnenden Willen und langer Hand vorbereitete Maßnahmen Ruhe und Harmonie durchzuführen. Indessen haben wir gesehen, daß in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts, als das Wachstum der Städte einsetzte, die Verhältnisse bei den Wohnvierteln ganz ähnlich lagen und dasselbe war auch der Fall beim Friedhof, als die Tradition verlassen wurde und das Chaos entstand. Aber wie es uns immer mehr gelingt, das Wohnviertel und den Friedhof nach den Gesichtspunkten einer künstlerischen Einheit zu gestalten, so müssen und werden wir auch für die Industrieviertel neue Wege finden. Um dies zu erreichen, werden wir bis zu einem gewissen Grade eine planmäßige Verteilung und Schichtung der einzelnen Industriearten, vor allem nach ihrem Umfang vorzunehmen haben. Die großen Industrien, die auf direkten Eisenbahnanschluß und auf die unmittelbare Nähe der Wasserstraßen angewiesen sind, werden sich dort ansiedeln müssen. Sie müssen sich von vornherein ausgedehnte

Grundstücke dort sichern, und der Fabrikherr muß zusammen mit dem Architekten von Anfang an einen weitschauenden Plan für die Erweiterung aufstellen. Geschieht dies und liegt die Gestaltung der Fabrik einem wirklichen Künstler ob, so werden sich für die einzelnen Industriearten charakteristische, typische Formen ergeben, die Zweck und Bestimmung zum klaren künstlerischen Ausdruck bringen. An den anderen Randstraßen der Industrieviertel werden wir dann weiterhin zweckmäßig diejenigen anderen großen Industrien ansiedeln, die nicht direkt auf Eisenbahnanschluß und Wasserwege angewiesen sind. Erhalten dann diese Randstraßen zusammen mit den an der Güterbahn und der Wasserstraße gelegenen Industrien ebenfalls eine Bebauung mit starkem, künstlerischen Ausdruck, so wird das Chaos bald einem klaren Formgerüst Platz machen. Für die inneren Gelände des Industriequartiers werden dann weiter kleinere Industrien an wirkungsvollen Aufteilungsstraßen mit planmäßig gestalteten Straßenabschlüssen durch stark silhouettierte Fabrikbauten und andere formbildende Mittel besondere Akzente geschaffen werden können. Auch das Grün wird in diesen Quartieren nicht ganz fehlen dürfen, wenn

schon zu bedenken ist, daß die Lebensbedingungen für dasselbe gerade in Industrie-
vierteln infolge des Rauches und Rußes keine günstigen sind.

Durch Zusammenarbeit des Architekten mit dem Ingenieur werden für die viel-
gestaltigen Erscheinungen der Industrie und für die einzelnen Industriearten mehr
und mehr sich typische Formen entwickeln: Für die Maschinenfabriken, Brückenbau-
anstalten, Gießereien, Walz-, Hütten- und Hochofenwerke, für Bergwerke, für che-
mische Industrien, Ziegeleien, Kalk- und Zementwerke, für Brauereien, Mühlen, Groß-
bäckereien, Schokoladen- und Zuckerfabriken, für Gas-, Elektrizitäts- und Wasser-

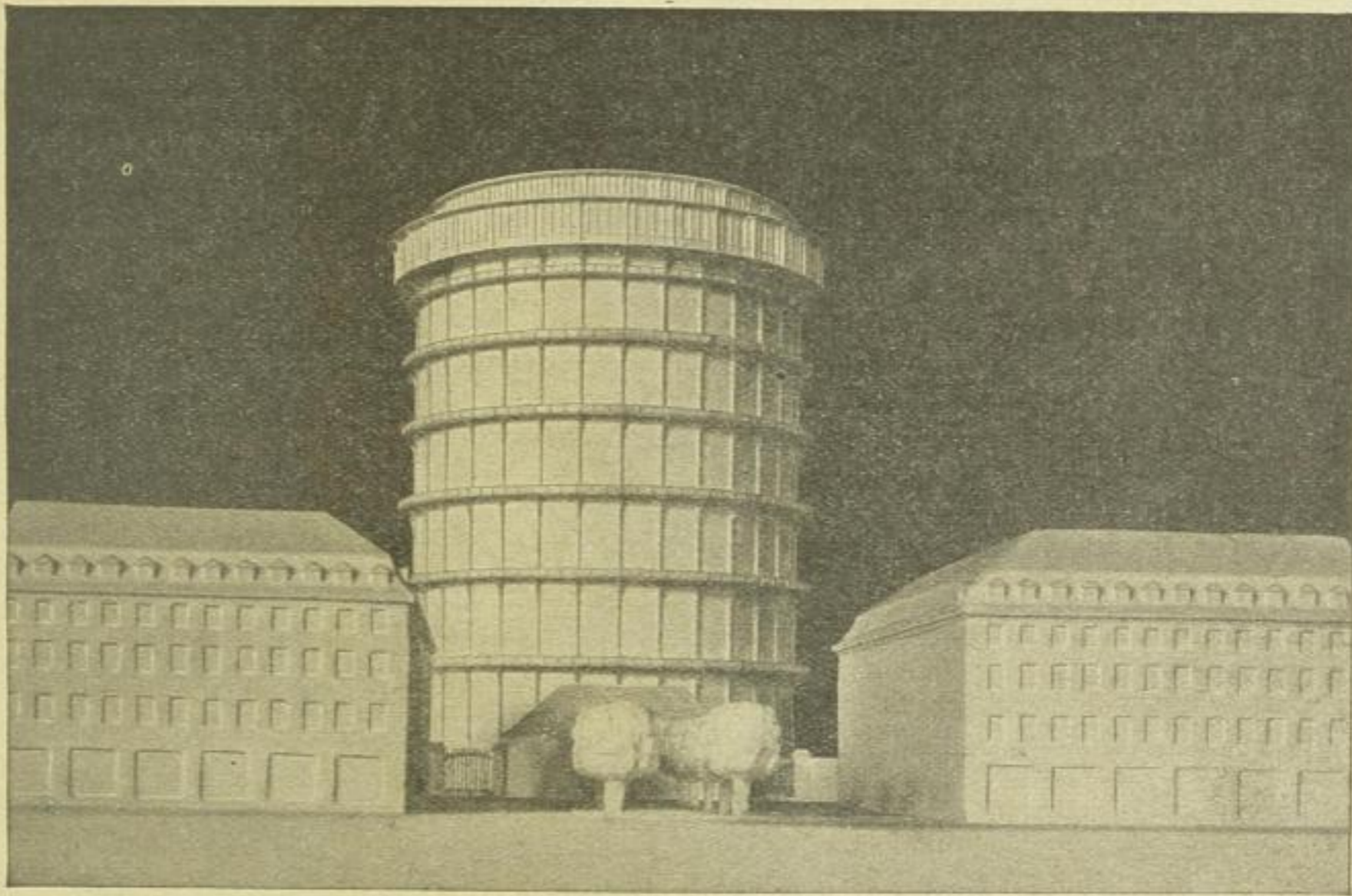


Abb. 173. Gasometer-Entwurf von Hans Pölzig.

werke, für Textil-, Zigarren-, Zigaretten- und Papierindustrien usw. müssen wir
jeweils einen künstlerischen Ausdruck finden, der aus der Technik und dem Geist
dieser Betriebe geboren wird. Die wenigen Beispiele guter und z. T. vortrefflicher
Gestaltung von Industriebauten zeigen uns die gewaltige, formbildende Kraft, deren
diese Bauwerke fähig sind. Aus Zweck und Technik werden diese Schöpfungen zu
neuartigen Formgebilden gestaltet werden müssen, als äußerer Ausdruck unserer
industriellen Zeit. Freilich müssen wir uns zuerst dabei von den Fesseln der Romantik
und des Eklektizismus befreien, die beim Industriebau keine Daseinsberechtigung
mehr haben. Pölzigs Wasserturm in Posen und sein Entwurf für einen Gasometer für
Dresden (Abb. 173) sowie die industriellen Bauten der AEG von Peter Behrens mögen
den Weg andeuten, der eingeschlagen werden muß. Der Gasometer, der Hochofen, der
Schornstein und nicht zuletzt ganze Bündel von hochragenden Schornsteinen, wie sie
in den Großindustriebezirken in monumentaler Kraft vor uns aufsteigen, werden die
Dominanten bilden für weite Industriequartiere, für die Stätten lebensprühender Arbeit.

13*

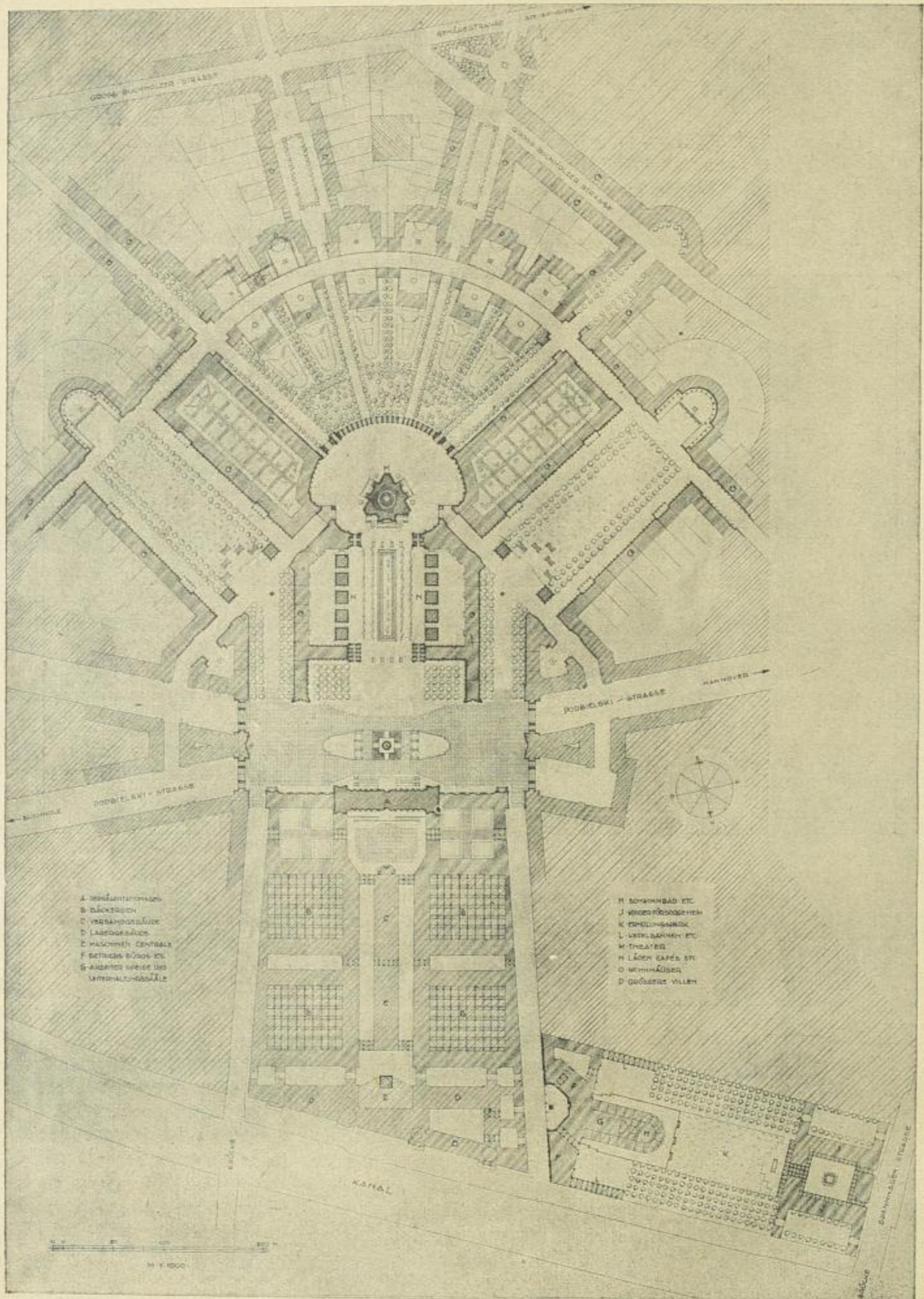


Abb. 174. Projekt für die Tetstadt und Tetfabrik von H. Bahlsen in Hannover. Entw. von Bernhard Hötger.

Die Großindustrien vor allem müssen in Zukunft von vornherein nach weitschauenden großzügigen Plänen schöpferisch gestaltet werden, unter Berücksichtigung aller Möglichkeiten späterer Erweiterung.

Abb. 174 u. 175 zeigen ein großzügiges, interessantes Projekt für die „Tetstadt“ in Hannover, die Bahlsensche Keksfabrik, nach dem Entwurf von Bernhard Hötger. Die eigentliche Fabrik, zwischen einer Verkehrsstraße und dem Rhein-Leine-Kanal gelegen, entwickelt sich in monumentalen Massen und Achsen, an die sich großzügige Wohlfahrtsanlagen, Beamtenwohnungen usw. mit Parkflächen anschließen. Mag auch vielleicht der Entwurf auf längere Zeit hinaus nicht im vollen Umfange verwirklicht werden können, so ist er doch aufs höchste zu begrüßen als Beispiel weitschauender Voraussicht von Fabrikherr und Künstler, denn nur so können wir in der Zukunft die gewaltige Kraft und den Geist der Industrie in den Dienst des Formproblems der Stadt stellen. Nur so

können wir die Fehler der Vergangenheit vermeiden, die die unerhörte Entwicklung der Industrie durch Planlosigkeit, Kurzsichtigkeit und Formlosigkeit als künstlerische Funktion für unsere Zeit unbenutzt gelassen haben. Entwickeln wir so einzelne großindustrielle Anlagen, die an sich schon ganze Stadtviertel bilden werden, und finden wir Mittel und Wege, in unmittelbarer Nachbarschaft entstehende neue andere industrielle Werke in stadt-
baukünstlerischen Zusammenhang miteinander zu

bringen, so öffnet sich uns eine künstlerische Perspektive für die Zukunft, die uns eine neue Art von Monumentalstadt ahnen läßt. Durch entsprechende Maßnahmen und Organisationen müssen dann weiterhin ganze Industriebezirke den Geist künstlerischer Einheit atmen und späteren Geschlechtern den gewaltigen Ausdruck unseres industriellen Zeitalters überliefern.

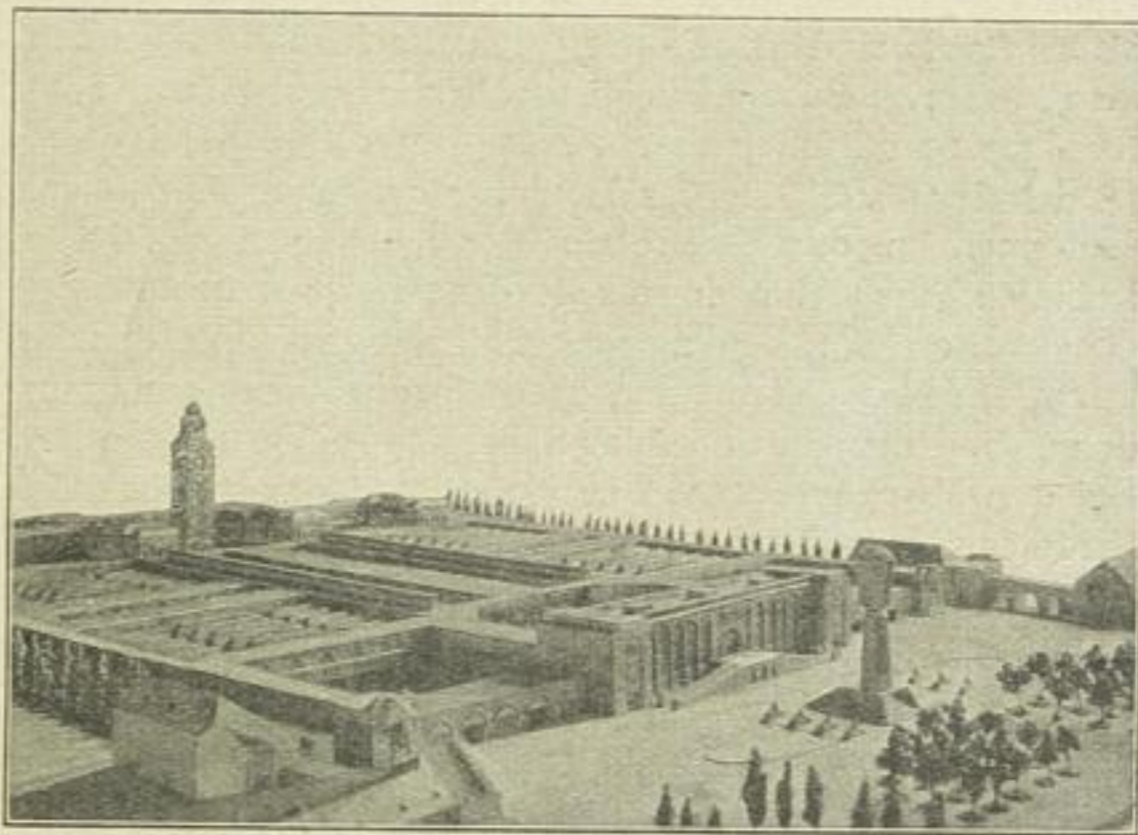


Abb. 175. Projekt für die Tetfabrik von H. Bahlsen in Hannover. Entw. von Bernhard Hötger.

E. Der Friedhof.

Im Laufe der Jahrhunderte hat der Mensch sich aller vier Elemente bedient, um seine Toten zu bestatten: Feuer, Wasser, Luft und Erde. Da die Beherrschung des Feuers einen gewissen Grad von Kultur voraussetzt, der den Urmenschen noch nicht eigen war, so finden wir als erste Spur menschlicher Totenbestattung die Luft- und die Erdbestattung. Der Kulturzustand der Heroenzeit, der Zeit des Übergangs von der vorgeschichtlichen zur geschichtlichen Epoche, ist uns nur aus Gräberfunden bekannt. Aus dieser Zeit stammen die Hünengräber (die älteren Dolmen), die germanischen Hügelgräber und die germanischen Urnenfelder der sogenannten Hallstadtzeit. Die

genauen Untersuchungen verschiedener Dolmenanlagen haben meistens Spuren von Leichenbrand ergeben. In der Bronzezeit fand schon eine Feuerbestattung in besonderen Krematorien statt, welche die Gestalt einer kesselförmig vertieften, aus Steinen gefügten, flachen Grube hatten. Die Aschenreste wurden in Urnen gesammelt und in der Erde beigesetzt. An anderen Orten wurden flache Brandgruben gefunden, in welchen die Leichen verbrannt und nach der Einäscherung mit Erde bedeckt wurden. Erst später verließ man die Einzelverbrennung im kunstvollen Grabbett und gelangte zum Bau von Ustrinen, dem gemeinsamen Verbrennungsplatz einer menschlichen Siedlung.

In geschichtlicher Zeit finden wir bei den Ägyptern die kulturell wohl höchste Bestattungsart, die Mumifizierung der Leichen. Sie beruhte auf dem Glauben, das Seelenheil des Verstorbenen hänge von der Erhaltung seiner irdischen Gestalt ab. Mehrere Jahrtausende hat sich diese Art des Totenkultus bei den Ägyptern erhalten und zur Errichtung jener gigantisch-monumentalen Pyramiden geführt, die sich meilenweit an den Felsufern der Wüste hinziehen und noch heute für uns den gewaltigsten Ausdruck monumentaler Kraft darstellen. Bei den alten Juden und den anderen semitischen Völkern des Altertums finden sich sowohl Erd- wie Feuerbestattungen, und auch bei den Griechen der homerischen Zeit bestanden beide Bestattungsarten nebeneinander, bis dann mit dem Beginn der Römerherrschaft die Feuerbestattung zur Vorherrschaft gelangte. Immer aber war das Grabmal ein Gegenstand edelster künstlerischer Gestaltung, ob es in die Felsen gehauen war, an den Gräberstraßen vor den Toren der Städte, oder als freies Monument außerhalb der Stadt errichtet wurde. Bei den Römern traten zunächst Erd- und Feuerbestattung nebeneinander auf, vom Ende der Republik ab wurde jedoch die Feuerbestattung allgemein. Die wohlhabenden Römer besaßen bei dem Familienmausoleum meist ein eigenes Krematorium, das Ustrinum. Für die freigelassenen Sklaven wurden große Kolumbarien, die sogenannten Taubenschläge erbaut. Die Grabmäler der Reichen wurden direkt vor den Toren der Stadt entlang den Heerstraßen errichtet (Via Appia). Von gewaltiger Pracht zeugen die Mausoleen der römischen Kaiser; das des Augustus zeigt über einem kreisrunden Unterbau von 95 m Durchmesser einen aufgeschütteten Erdkegel, der mit Zypressen bepflanzt und an der Spitze mit der Kolossalstatue des Kaisers bekrönt war.

Mit dem Christentum zerfällt die Feuerbestattung bei den Römern und die Erdbestattung gewinnt die Oberhand. Zur Zeit der ersten Christenbestattungen führten die Juden die in ihrer Heimat meist übliche Erdbestattung ein. Diese bildete sich zunächst in der Form der Katakombenbestattung aus. In den Katakomben Roms wurden jedoch auch Aschenurnen gefunden, die das Zeichen des Kreuzes tragen, ein Beweis dafür, daß die ersten Christen nicht grundsätzlich gegen die Feuerbestattung waren. Die Wände der Katakomben wurden mit Vertiefungen versehen zur Aufnahme der Leichname und mit Marmortafeln und Steinplatten geschlossen.

Die Entwicklung des Christentums führte zur Anlage von Begräbnisstätten in den Kirchen und zu besonderen Heiligengräbern in denselben. Diese Sitte führte aber bald zu hygienischen Bedenken, und es entstand der umfriedete Begräbnisplatz um die Kirche herum, der Kirchhof, wie er sich in Deutschland auf dem Lande bis zum heutigen Tage erhalten hat (Abb. 176), während für die Städte im Laufe der Jahrhunderte der Friedhof unabhängig von der Kirche, als freie Anlage vor den Toren der Städte sich entwickelte. Besonders stimmungsvolle Begräbnisplätze ergab auch die Fläche zwischen den Kreuzgängen der Dome und Klöster (Abb. 177).

Auch nach dem Verbot der Feuerbestattung durch Karl den Großen fanden vereinzelt noch Feuerbestattungen statt. In Preußen und auch in Ostfriesland hielt sich

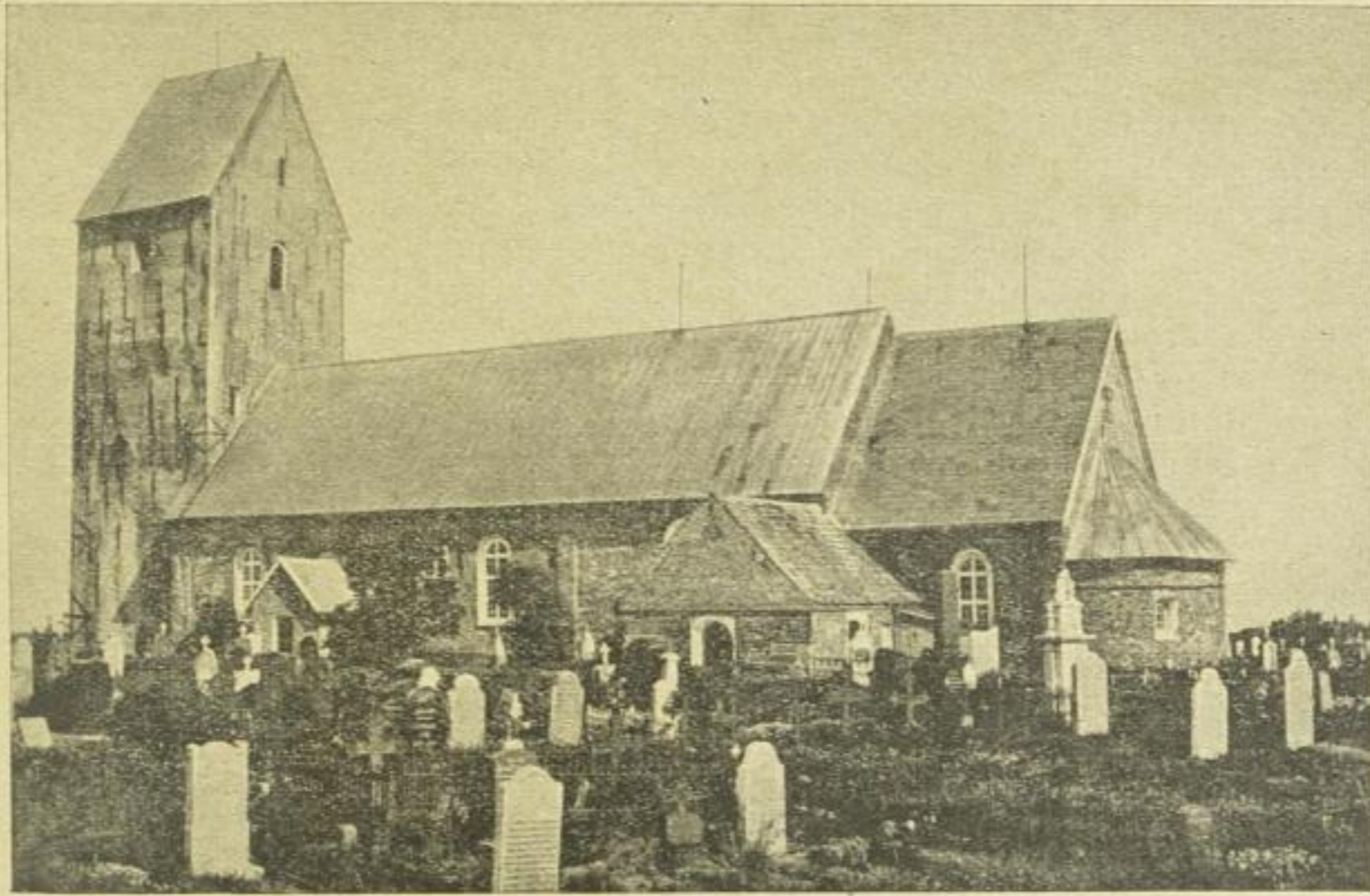


Abb. 176. Kirche mit Kirchhof in Wyk auf Föhr.

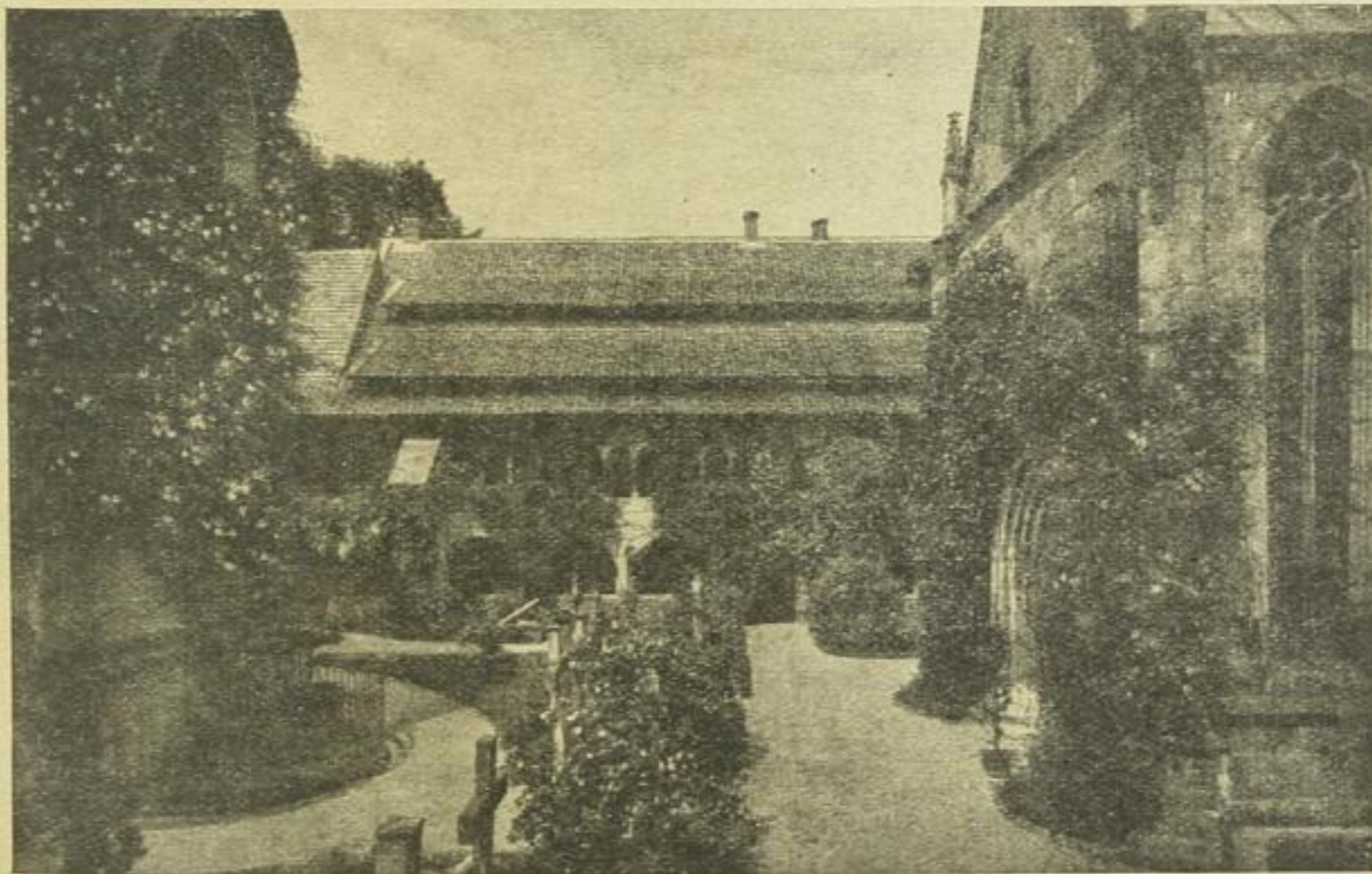


Abb. 177. Kreuzgang im Dom zu Hildesheim.

diese Sitte bis etwa um das Jahr 1000. In der französischen Revolution wurde dann der Gedanke der Feuerbestattung neu erweckt. 1797 wurde dem Rat der 500 in Paris ein Vorschlag für die Einführung der Feuerbestattung und ein großartiges Bauprojekt vorgelegt. Die ringförmige Anlage hat 300 m Durchmesser und wird von Arkaden umgeben. Im Mittelpunkt erhebt sich ein Krematorium in der Form einer Pyramide von 33 m Höhe, in deren Gipfel der Schornstein mündet. Aus der parkartigen Anlage erheben sich Säulen, Obelisken, Statuen und andere Denkmäler. Für die Unterbringung der Aschenreste wurden Urnen gefordert. Leider unterblieb die Ausführung dieses großzügigen Projekts, aber der Gedanke der Feuerbestattung war wieder in Fluß gekommen und führte allmählich zum neuzeitlichen Krematorium.

Das Bestattungswesen und der Friedhof sind heute zu einem außerordentlich wichtigen Teilproblem für den Stadtbau geworden. Die alten, von früheren Jahrhunderten überkommenen Friedhöfe in den Städten wurden durch die fortschreitende Bebauung rings mit Häusern umschlossen, und meist mußten sie dem wachsenden Verkehr weichen und neues wertvolles Bauland bilden. Wo eine unabwendbare Notwendigkeit besteht, mag auch da die neue Zeit über die alte ohne Romantik hinwegschreiten. Besteht diese Notwendigkeit aber nicht, so ist es unsere Pflicht, auch diese überlebenden Zeugen aus der Zeit unserer Vorfahren zu erhalten und solange wie möglich auch auf unsere Nachkommen noch weiter zu vererben.

Indessen hat die Bevölkerungszunahme in den Städten auch das Bestattungswesen vor neue große Fragen gestellt und zu neuen Bestattungsorganisationen geführt. Die gewaltig anwachsenden Friedhöfe gerieten mehr und mehr in Kollision mit der fortschreitenden Entwicklung der Bebauung. Die Friedhöfe wurden immer größer und mußten immer weiter nach der Peripherie der Stadt herausgeschoben werden. Mehr oder weniger wertvolles Bauland ging verloren, und die Ausgaben der Friedhofsverwaltungen der Städte sind in starkem Wachsen begriffen. Durch die Feuerbestattung aber ist die Möglichkeit geboten, an Friedhofsgelände erheblich zu sparen. Auch dieser wirtschaftliche Gesichtspunkt drängt mehr und mehr, neben ethischen, ästhetischen und hygienischen Erwägungen zur Verbreitung der Feuerbestattung.

Schon die Vorstellung, die fast zu allen Zeiten mit dem Begriff des Feuers verbunden war, ist eine eminent künstlerische. Vom Himmel holte Prometheus das Feuer herab auf die Erde, den Menschen zum Geschenk. Die Flamme führt den entseelten Körper des Menschen wieder zurück zu Gott, seinem Schöpfer, seinem Vater. Ewig galt das Feuer der Vestalinnen den Römern, ewig die Lampe der katholischen Kirche. Ewige Feuer sollten, fortwährend unterhalten, den kostbaren Besitz sichern. Mit dem Rauche strebt die Flamme ihrem Ursprung, dem Himmel wieder zu. Ein aztekischer Gott stürzt sich ins Feuer, um daraus als Sonne emporzusteigen. Der Göttervogel Phönix stieg aus der Flamme verjüngt hervor. Immer war mit der Vorstellung des Feuers das Reinigende, Erhabene verbunden. Nach dem katholischen Glauben steigt die Seele von Sünden gereinigt aus dem Fegefeuer zum Himmel empor. Welch eine Fülle künstlerischer Ausdrucksmöglichkeiten für die Friedhofskunst der Zukunft, die unzweifelhaft unter dem Zeichen der Feuerbestattung stehen wird.

Die zumeist übliche Form des heutigen Friedhofs ist die des umfriedeten Gartens mit Fahrwegen für die Leichenwagen. Diese Fahrwege schließen die einzelnen Gräberfelder ein, wie die Verkehrsstraßen die Wohnquartiere. Die Gräberfelder selbst sind durch Fußwege aufgeschlossen. Die Friedhofskapellen mit ihren Nebenräumen ergeben die architektonischen Dominanten der gesamten Anlage, die Leichenhallen, Dienstwohnungen, Brunnen und vor allem die Grabmäler, die archi-

tektonischen Einzelmotive des Friedhofs. Das verbindende Grün der Bepflanzung schließt das Ganze zusammen.

Wie die gesamte Stadtbaukunst, so hat auch der Friedhof im Laufe der letzten Jahrzehnte alle Stilwandlungen miterlebt. Auf den stimmungsvollen Gottesacker zur Zeit unserer Urgroßväter folgte das öde Schema der Schachbrettform, auf diese letztere Form der Landschaftsfriedhof mit allen Vorzügen des landschaftlichen Parks, aber auch mit allen jenen Entgleisungen, die der Landschaftsgärtner in seinen landschaftlichen Gartengebilden erfand. Aber weit schlimmer als die Sünden der Gartenkünstler waren die der, wie Pilze aus der Erde wachsenden Grabsteingeschäfte, der Steinhauer, der Bildhauer und der Architekten. Die ganze trostlose Willkür der Straßenbilder mit ihrer historischen Stiljagd, mit ihrer schlechten Materialbehandlung und Verwendung von Surrogatstoffen, mit ihrer Geistlosigkeit und ihrem Protzertum ergoß sich in verstärktem Maße auf die Stätten der Toten, und da hier die Einzelformen sich dichter aufeinander drängten, so wurde die Willkür und Geschmacklosigkeit zum entsetzlichsten Gebilde, das je die Kultur eines Volkes hervorgebracht hat.

Die wiedererwachende deutsche Kunst besann sich zuletzt auch dieses vergessenen Kindes vor den Toren der Städte. Die Wiederbelebung des architektonischen Gartens drang auch in den Friedhof; er wurde wieder Gegenstand raumkünstlerischen Gestaltens und ein aus lebendigem Grün geschaffener Rahmen für die zahlreichen Skulptur- und Architekturwerke. Aus der Summe der Grabmäler und der umgebenden Vegetation entstand langsam eine einheitliche Gesamtkunst. Unter der Führung von Männern wie Hans Grassel in München beginnt auch der Friedhof wieder zum Kunstwerk zu werden. Im Waldfriedhof tritt dann ein neues lebensfähiges Element in die Erscheinung, das seinen Platz neben dem architektonisch gestalteten Friedhof behaupten wird. Beim Waldfriedhof ist die Totenstadt nicht künstlich geschaffene Landschaft, sondern der vorhandene Wald bildet den natürlichen Rahmen für die Architektur- und Skulpturwerke. In ähnlicher Weise wie der Wald könnte unter anderem auch eine vorhandene Heidelandschaft ein natürliches Grundelement des Friedhofs bilden. Die Eigenart der Landschaft und der Geländeform

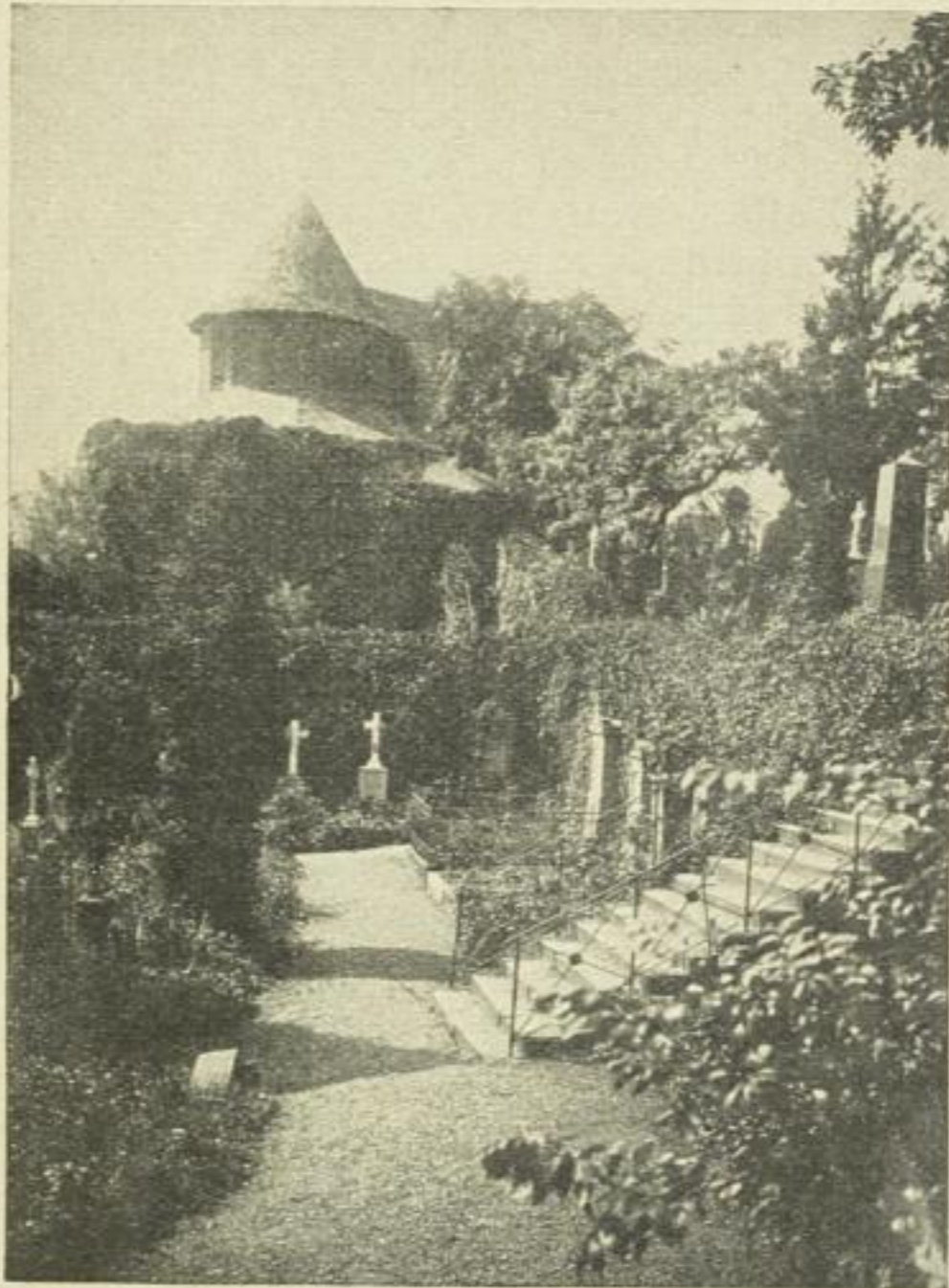


Abb. 178. Friedhof in Weilburg a. d. Lahn.

wird wieder wie in den Friedhöfen früherer Zeiten (Abb. 178) bestimmend für die künstlerische Gestaltung.

Wie die Stadterweiterungen der letzten Jahrzehnte, so leiden auch die in dieser Zeit entstandenen Friedhofsanlagen unter einer Unübersichtlichkeit, die eine leichte Orientierung unmöglich macht. Dieser Mangel hat seine Ursache im Gesamtplan sowohl, wie in dem Fehlen charakteristischer Einzelformen an markanten Stellen, die Orientierungspunkte für den Friedhof sein könnten.

Die Eingänge des Friedhofs sind zunächst in günstige Verbindung mit dem umgebenden Bebauungsplan zu bringen, der Bebauungsplan muß in Beziehung treten mit den Hauptachsen und den Baumassen der Friedhofsgelände (Abb. 179). Weiterhin ist die Lage und Gestaltung der Hauptarchitektur des Friedhofs, der Kapelle, ausschlaggebend für die Gesamtanlage. Für sie kommen im wesentlichen zwei Lösungen in Frage: Die eine Lösung ergibt sich durch Anordnung der Kapelle und der Leichenhallen am Haupteingang, wo die Baumassen den Blickpunkt bilden für die von hier aus ausstrahlenden Hauptwege und Achsen des Friedhofs. Die andere Lösung ist die, die Gebäude an zentraler Stelle des Friedhofs zu errichten, im Schnittpunkt von Hauptachse und Querachse. Die erste Lösung hat den Vorteil, daß die nach den Leichenhallen fahrenden Leichenwagen den inneren Friedhof nicht zu passieren brauchen und auch für die künstlerische Gestaltung des Friedhofs selbst ergeben sich Vorzüge insofern, als die Fläche des Friedhofs ungeteilt verbleibt. Die zweite Lösung hat dagegen den Vorzug, daß die Wege, die das Trauergefolge nach den hinteren Grabfeldern des Friedhofs zurückzulegen hat, durch die zentrale Lage der Kapelle abgekürzt werden. Beide Lösungen sind möglich und werden von Friedhofskünstlern bevorzugt. Die vorbildlichen Münchener Friedhöfe z. B. zeigen die erste der beiden Lösungen, und ich halte diese Lösung auch für die Formgestaltung des Friedhofs für vorteilhafter. Der Nachteil der weiten Wege von der Kapelle nach den entfernteren Quartieren fällt dann nicht so sehr ins Gewicht, wenn wir den Friedhöfen keinen allzu großen Umfang geben. Dieser geringere Umfang des Friedhofs ergibt sich aber von selbst dadurch, daß wir eine Dezentralisation der Friedhöfe einer Stadt durchführen. Um allzu weite Wege von den Wohnquartieren zu den Friedhöfen zu vermeiden und so den Angehörigen Gelegenheit zu geben, die Ruhestätten der Verstorbenen leicht zu erreichen, müssen wir die neuen Friedhöfe auf verschiedene Außengebiete der Stadt verteilen. Die Haushaltspläne der städtischen Friedhofsverwaltungen zeigen, daß dadurch keine wesentliche Verteuerung des Betriebes eintritt. Ist man aber durch besondere Umstände gezwungen, Friedhöfe großen Umfangs anzulegen, so wird man, um die weiten Wege von der Kapelle zu den Gräberfeldern zu vermeiden, die sonst zu der kostspieligen Anlage einer zweiten Kapelle im Friedhof führen müßten, die Lage der Kapelle in der Mitte des Friedhofs annehmen. Den damit verbundenen Nachteil, daß die nach den Leichenhallen fahrenden Leichenwagen den inneren Friedhof passieren müssen, kann man dadurch mildern, daß man im Zuge eines Hauptweges besondere schmale, von Hecken umsäumte Fahrwege für den Leichentransport zu den Leichenhallen anlegt, wodurch dieser Transport tunlichst unbemerkt vor sich gehen kann.

Von großer Bedeutung für die Friedhofsgestaltung ist die Linienführung und Anlage der Fahrwege in demselben. Die gegebene Lösung ist die, daß eine Hauptallee die monumentale Achse, ausstrahlend von der Kapelle am Haupteingang, die Schwerlinie, das Rückgrat der Gesamtanlage bildet. Auch für die übrigen Hauptwege ist es von Wichtigkeit, markante Zielpunkte zu schaffen. Die Fahrstraßen als Hauptwege schließen dann die einzelnen Gräberfelder ein und diese hinwiederum werden durch

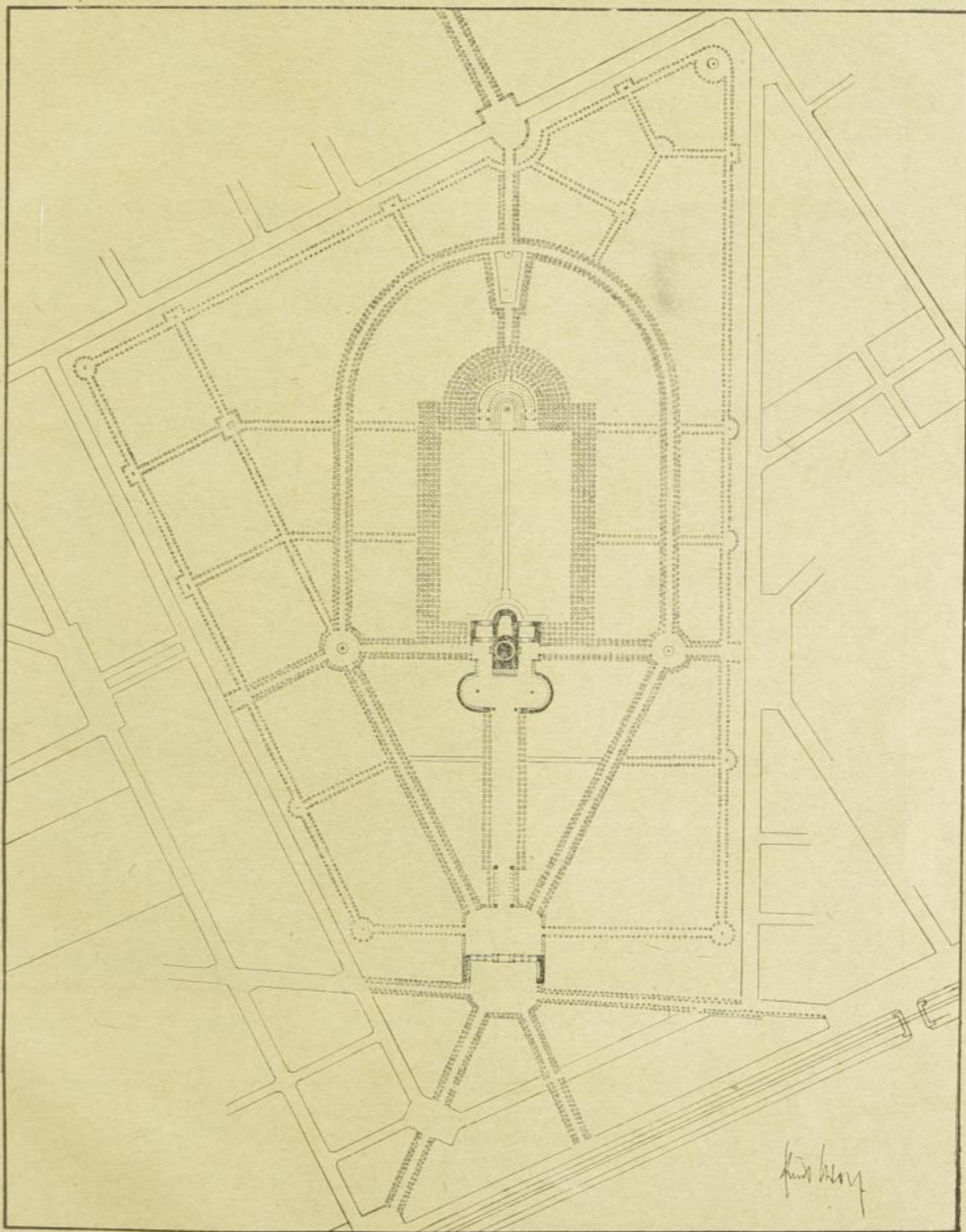


Abb. 179. Skizze für einen Friedhof. Entw. von Paul Wolf.

Fußgängerwege aufgeschlossen, auf denen der Sarg mittels Handwagen oder durch Träger vom Fahrweg nach der Grabstelle befördert wird. Die Fahrstraßen und Fußwege bilden zusammen mit den Pflanzungen die wichtigsten Elemente für die raumkünstlerische Gestaltung des Friedhofs. Sie müssen so gestaltet werden, daß die Entfernungen tunlichst abgekürzt werden, daß der Weg für das Trauergesolge von der Kapelle nach den einzelnen Gräberfeldern nicht unnötig vergrößert wird, und daß

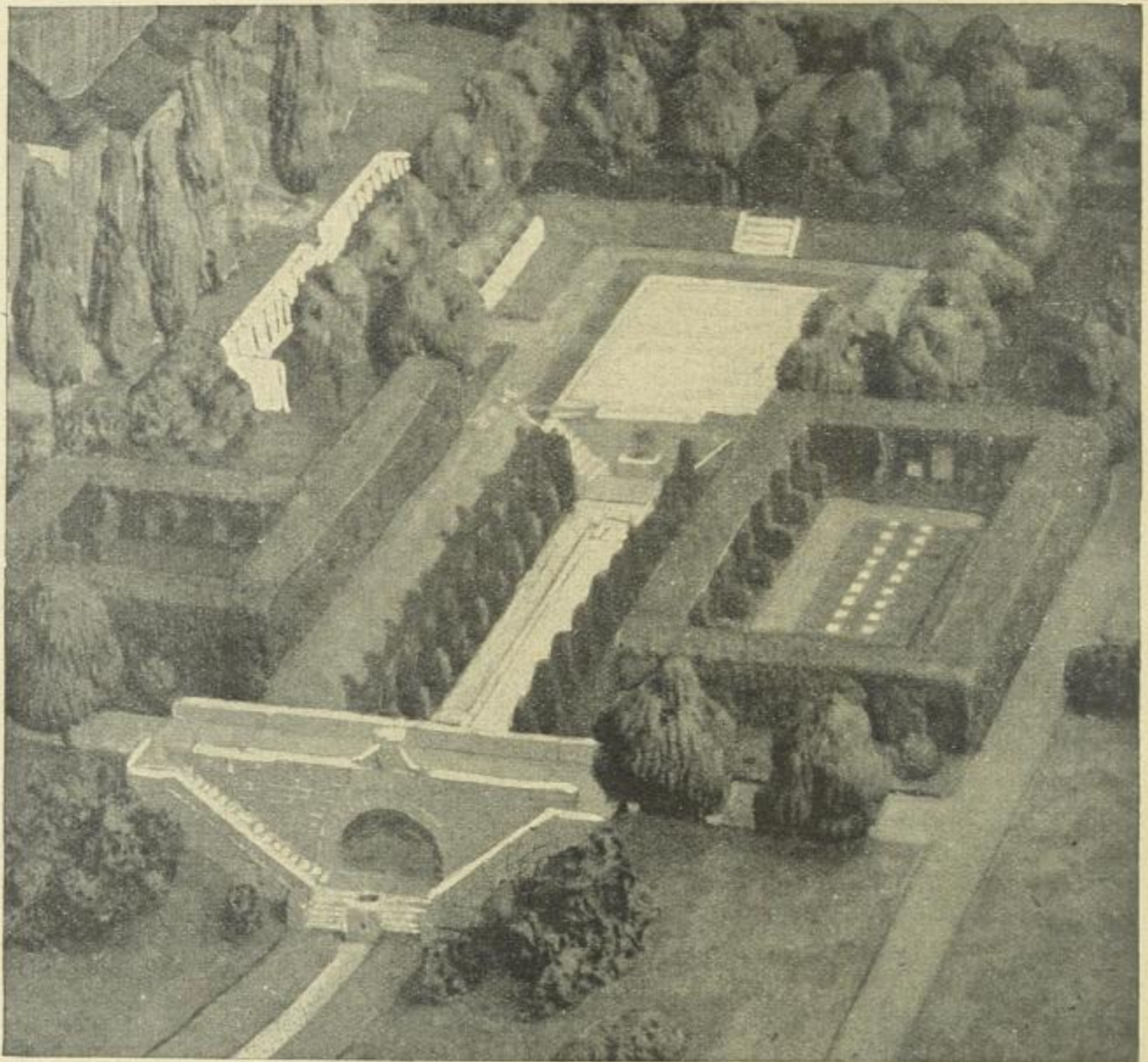


Abb. 180. Gräberquartier in bewegtem Gelände. Entw. von Paul Wolf.

auch die Wege für die Besucher des Friedhofs von den Eingängen nach den einzelnen Gräberquartieren sich so kurz als möglich gestalten. Nicht zuletzt aber muß das System der Haupt- und Nebenwege eine leichte Orientierung gestatten und durch die Lage der Gebäude und einzelne hervorragende Denkmäler, sowie durch charakteristische Pflanzungen markante Blickpunkte für den Friedhof geschaffen werden, durch die der Besucher sich leicht zurechtfinden wird (Abb. 179).

Der neuzeitliche Friedhof hat sich immer mehr dahin entwickelt, Einzelfriedhöfe im Gesamtfriedhof zu bilden. Diese Einzelfriedhöfe stellen die einzelnen Gräberquartiere dar. Diese Teile können durch Verwendung der Pflanze als raumkünstlerisches Element zu intimer Wirkung gelangen, die einzelnen Gräberfelder von der Umgebung abschließen und Stätten der versöhnenden Ruhe und Harmonie bilden. Für ihre Gestaltung gibt es so zahlreiche Möglichkeiten, wie für die Gestaltung des Gartens überhaupt. Abb. 180 zeigt eine solche neue Lösung.

Wie das Einzelhaus die Urzelle bildet für die Stadt, so das Einzelgrab für den Friedhof. Die Summe der Einzelgräber ergibt die Gräberreihe, die Summe der Gräberreihen das Gräberfeld und das Gräberquartier.

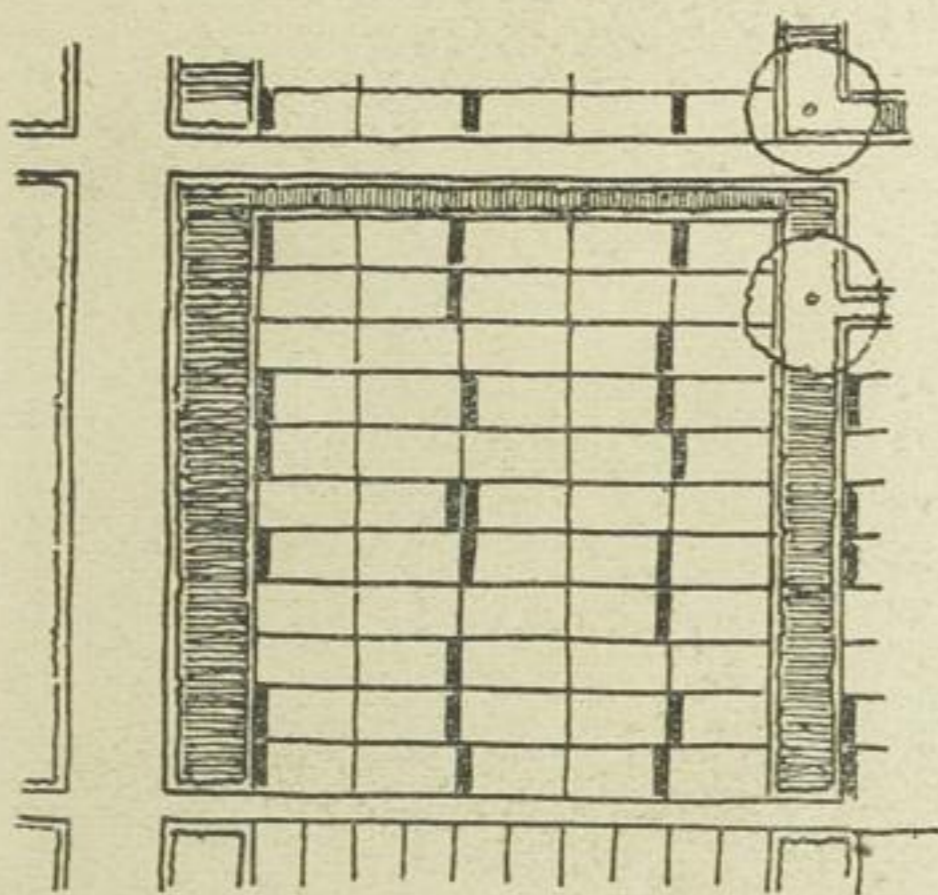


Abb. 181. Reihengräberfeld mit Belegung Kopf an Kopf.

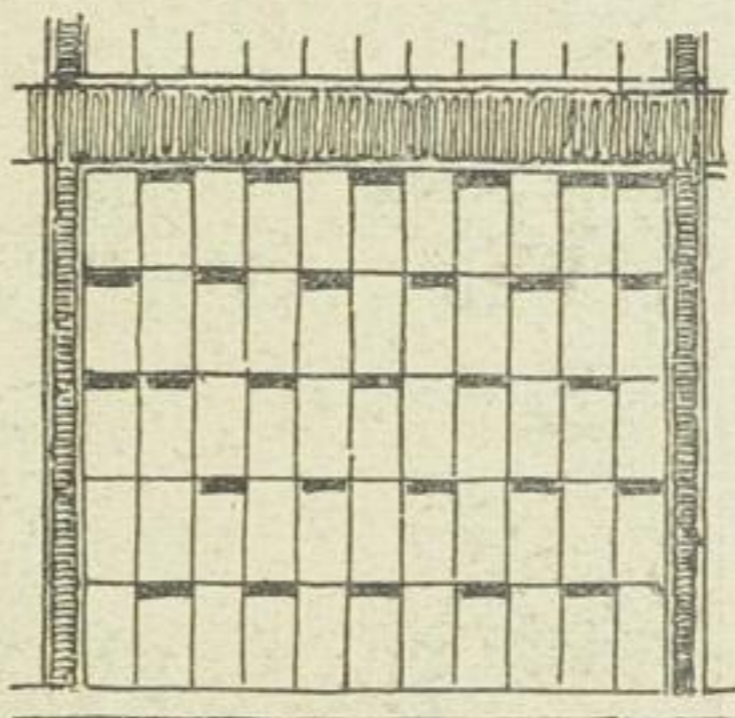


Abb. 182. Reihengräberfeld mit Belegung Kopf an Fuß.

Für die Gräber selbst ergeben sich zwei Haupttypen: das Reihengrab und die Familien- oder Erbbegräbnisstätte.

Das Reihengrab ist der vorherrschende Typ. Es ergibt sich als Einzelgrabstätte, die für die Dauer von ca. 20 Jahren erworben wird. Seine Abmessungen, ca. 1,20/2,50 m, ergeben in ihrer Wiederholung einen bestimmten Rhythmus, dem eine bestimmende Note zu geben, Aufgabe des Friedhofskünstlers ist. Für die Grundform des Reihengrabes ergeben sich wiederum zwei Möglichkeiten: eine Belegung Kopf an Kopf (Abb. 181) und eine solche Kopf an Fuß (Abb. 182). Die erstere Lösung bedingt unter allen Umständen eine Zwischenpflanzung durch Bäume und Sträucher, am besten durch immergrüne Hecken, die dem Grabmal einen festen Hintergrund schaffen und die Rückseite verdecken. Indessen ist beim Reihengrab der erste Grundsatz der Sparsamkeit, und schon aus diesem Grunde ist die teure und Platz beanspruchende Hecke zu vermeiden. Die häufige Wiederholung des Heckenmotivs wird auch einen allzu großen Schematismus ergeben und die Möglichkeit der Reihengräberfelder stark beeinträchtigen. Fällt die Hecke aber fort, so bietet der Blick auf ein solches Gräberfeld mit dem steten Wechsel von Grabmälern mit Vorderseite und Rückseite einen wenig erfreulichen Anblick, der durch die — durch die gebotene Sparsamkeit in der Bean-

spruchung des Grund und Bodens bedingte — enge Zusammendrängung von Grabmälern der einen und der anderen Reihe noch weiter unangenehm beeinträchtigt wird. Würde die Grundform des Grabmals eine typische Einheit bilden, wie z. B. auf den alten Judenfriedhöfen (Abb. 183) und den türkischen Friedhöfen (Abb. 184 u. 185) wo die Grabmäler außerordentlich eng zusammengedrängt stehen, so wäre dieser Zustand noch einigermaßen erträglich. Da wir es aber heute auf unseren Friedhöfen mit allen möglichen Materialien, Farben und Formen zu tun haben, so entsteht bei



Abb. 183. Gräber im alten Judenfriedhof in Hannover.

dieser Belegung Kopf an Kopf (Abb. 181) stets ein willkürliches und unharmonisches Gesamtbild. Diese Bedenken aber werden vermieden durch Belegung Kopf an Fuß. Der Blick des Beschauers des Gräberfeldes fällt nur auf die eine Seite der Denkmäler, und die Gestaltung des Gräberfeldes muß so sein, daß dieser Blick auf die Vorderseite vom Zugangsweg aus erfolgt. Die kahlen Rückseiten der Grabmäler können nur vom Innern der Gräberfelder aus gesehen werden (Abb. 182), und von hier aus wird die Bepflanzung der Grabstellen diese Rückseite weniger störend in Erscheinung treten lassen.

Das übliche Mittel, die Grabstelle gegen das Nachbargrab abzugrenzen, ist die Einfassung aus Stein, Eisen oder lebendem Grün. Der stete Wechsel der Höhenmaße, Materialien und Formen dieser dicht nebeneinander liegenden Einfassungen hat indessen nicht zuletzt zu den schlimmen Erscheinungen, zu dem unharmonischen

Bilde der Gräberfelder der neueren Friedhöfe beigetragen. Die Einfassung sollte gleichzeitig dazu dienen, das Erdreich des Grabhügels zusammenzuhalten. Sowohl Erdhügel wie Einfassung sind aber vollkommen entbehrlich, sie stören eine harmonische Gesamtwirkung der Gräberreihe und des Gräberfeldes. Eine weit bessere Wirkung wird erzielt durch einen fortlaufenden Rasen über die ganze Gräberfläche, aus welchem dann die einzelnen Grabflächen als ca. 5 cm hohe bepflanzte, blumengeschmückte Erdstreifen herausragen (Abb. 186). Diese Form ist billiger und schöner zugleich.



Abb. 184. Türkischer Friedhof.

Die Entwicklung drängt mehr und mehr dahin, daß die Bepflanzung der einzelnen Grabstellen obligatorisch von der Friedhofsverwaltung auf Kosten der Hinterbliebenen erfolgt. Wir werden es daher in Zukunft immer mehr in der Hand haben, dieses wichtige Moment künstlerisch einheitlich lösen zu können. Das Grün und die Blumen bilden das versöhnende Element auf den Ruhestätten der Toten. Nicht düsterer Trauer wollen wir uns hingeben, wenn wir die Gräber unserer Dahingeschiedenen besuchen, wir wollen uns still versenken in die Erinnerung an unsere Toten. Die Blume aber ist im besonderen Maße geeignet, statt mit düsterer Trauer unser Gemüt mit

dankbar liebevollem Empfinden zu erfüllen. Gleichzeitig ist die Blume besonders dazu angetan, den allzu strengen Rhythmus der Reihengräberfelder zu mildern und mit reichem Wechsel der Farbe zu verbinden. Bunte, vielfarbige Bepflanzung der einen Gräberreihe oder eines ganzen Gräberfeldes, abwechselnd mit einheitlichem Blumenschmuck der nächsten Reihe oder der nächsten Felder, wird mannigfache Gestaltungsmöglichkeiten ergeben. Olbrich hat uns in seinen Farbengärten den Reiz farbiger Einheiten gezeigt. Und ist nicht gerade der Friedhof der Ort, Gegensätze verschwinden,



Abb. 185. Halep mit Mohamedanerfriedhof.

Trennendes ausgleichen und Verbindendes uns suchen zu lassen? Eine Fülle ungenutzter interessanter Möglichkeiten bietet sich uns bei der Verwendung buntfarbigen und einfarbigen Blumenschmucks auf den Reihengräberfeldern des Friedhofs.

So vorteilhaft indessen das Prinzip der Auflösung des Gesamtfriedhofs in Einzelriedhöfe auch sein mag, so zeigen doch fast alle, selbst vorzügliche neuere Friedhöfe, daß dieses Prinzip, — wenn es zuweit getrieben wird — die Größe der Gesamtform beeinträchtigt. Mir scheint daher eine völlige Lösung des Formproblems des neuen Friedhofs damit nicht erreicht zu sein. Es befremdet, wenn wir die Entwürfe für die neueren Friedhofswettbewerbe genauer betrachten, wie wenig neue Gedanken darin zum Ausdruck kommen. Immer dieselbe Anordnung der Hauptwege mit den abschließenden Umfahrtsstraßen, dieselbe Auflösung in Einzelfriedhöfe, dieselbe Quartiergestaltung. Das Ganze vielleicht eine gesunde, wirkungsvolle Kunsttechnik, aber

keine große Kunst und noch weniger das Ganze ein geschlossenes Kunstwerk. Außer dem neuen Grässelschen Gedanken des Waldfriedhofs und vielleicht dem Gedanken des von Entwässerungskanälen durchzogenen neuen Bremer Friedhofs von Freya und Seeck, sowie einigen neuen Gedanken von Leberecht Migge, immer derselbe starrgewordene Typ der Friedhofsform. Neue, befruchtende Gedanken müssen daher den Friedhof der nächsten Zukunft weiter entwickeln, besonders für die Gestaltung der Reihengräberfelder müssen wir neue Wege suchen. Wir werden versuchen müssen, im Friedhof künftig auch große, übersichtliche Räume zu schaffen, die den Rhythmus der intimen Einzelfelder in einer großen Gesamtform auflösen. Das Reihengrab ist für den Friedhof ein ähnliches Element, wie das Mietshaus für den Stadtbau. Und wie es uns gelingt, für das Mietshaus und für den Mietshausblock neue Formen zu



Abb. 186. Reihengräber im Waldfriedhof in München.

schaffen, so müssen wir auch das Einzelreihengrab auflösen im Gesamtgräberfeld und eine große Gesamtform für diese Gräberfelder finden. Diese große Gesamtform des Reihengräberfeldes aber wird dann in der Gesamtform des Friedhofs ein wichtiges Moment bilden, Größe in den Gesamtentwurf bringen und einen wirksamen Kontrast darstellen zu den zahlreichen intim gestalteten Einzelräumen der kleineren Gräberfelder. Charakteristische Pflanzenarten und Baumgruppen von starker, formbildender Wirkung, wie die Pappel, die gleichzeitig der Grabbepflanzung wenig Sonne wegnimmt, zu interessanten Gruppen und Linien vereinigt, werden die primären, raumbildenden Elemente eines solchen Gräberquartiers darstellen, das im einzelnen durch andere sekundäre Baumarten, durch Sträucher und Hecken dann den einheitlichen Rahmen bilden wird, innerhalb dessen die Einzelfelder und Einzelgrabmäler sich voll entfalten können, ohne den großen Gesamteindruck des ganzen Feldes durch den starken Wechsel der Einzelform zu stören. Eine freie Bepflanzung durch Flieder, Goldregen, Hainbuche und Eibe, durch Sträucher, wie der wilde Rosenbusch und andere Pflanzenarten,

wie Heidekraut, Immergrün, Efeu und Farn, wird die Verbindung zwischen den Einzeldenkmälern herstellen. Im Rahmen des großen Gräberquartiers könnten die Einzelfelder jeweils durch einheitliche Bepflanzung farbige Gärten bilden, von denen jeder seine Farben in einer anderen Jahreszeit entfaltet. Diese bestimmende Wirkung der Einzelfelder durch charakteristische Bepflanzung muß aber von vornherein vom Friedhofskünstler geschaffen werden. So wird eine harmonische Wirkung auch dann entstehen, wenn die Zensur der Denkmäler sich nur auf Material und Form im allgemeinen, nicht aber auf die Vorschrift gleicher Höhe der Denkmäler erstreckt.

Die Erbbegräbnisstätte, das Familiengrab, wird für alle Zeiten oder auf 40 Jahre und mehr erworben. Diese Grabstätte ist teurer und beansprucht eine größere Fläche als das Reihengrab. Man unterscheidet einstellige und mehrstellige Erbbegräbnisse. Die mehrstelligen bilden Familiengräber.

Für die Formgestaltung der Erbbegräbnisstätten sind andere Gesichtspunkte maßgebend als für das Reihengrab. Können wir letzteres vergleichen mit dem Mietshaus als Reihnhaus, so entspricht das Erbgrab dem freistehenden Hause, der offenen Bebauung. Aber wie auch für die freistehenden Häuser einer Straße der Gesichtspunkt künstlerischer Einheit beachtet werden muß, so muß auch für die Reihe der Erbbegräbnisse Rhythmus und geschlossene Ruhe Platz greifen. Im einzelnen sind es ähnliche Vorgänge wie beim Reihengrab. Auch hier werden wir die üblichen Einfriedigungen und hohen Hügel vermeiden müssen. Da aber die Erbbegräbnisstätten am besten nicht in verschiedenen Reihen hintereinander geschaffen, sondern nur in einer Reihe an einem breiteren Wege angelegt werden, so können wir hier mit anderen Motiven arbeiten, als beim Reihengrab. Die Reihe der Erbbegräbnisse verlangt in den meisten Situationen eine geschlossene Grünwand als Hintergrund. Dieser Rahmen kann auch in einheitlicher Gestaltung mit Zwischenwänden für die ganze Reihe durchgeführt werden.

Ganz besondere Sorgfalt verlangt schon beim Reihengrab, besonders aber beim Erbbegräbnis, der Wegeabschluß. Wie wir beim Abschluß der Straße und bei Straßenkreuzungen mit Erfolg Häusergruppen verwenden können, so werden wir beim Abschluß der Wege und bei Kreuzungen im Friedhof eine gute Wirkung durch mehrstellige Erbbegräbnisse erzielen. Auch die Gräberstraße ist ein raumkünstlerisches Gebilde, für dessen Form die Wandungen und Abschlüsse vor allem bestimmend sind.

Das wichtigste Element des Friedhofs aber ist das Grabmal. Die Grabmalfrage ist auf den heutigen Friedhöfen vor allem eine Materialfrage. Der wundervolle Eindruck alter Friedhöfe (Abb. 183—185 u. 187) beruht neben dem stimmungsvollen alten Grün, der Patina der Denkmäler und der Einheit des Architekturstils derselben, vor allem auf der Einheit des Materials, das der Umgegend entnommen war. Durch die Entwicklung des heutigen Verkehrs aber werden alle möglichen Steine auf den Markt gebracht, wir sind nicht mehr angewiesen auf die Steinbrüche der nächsten Umgebung, vielmehr zeigen unsere Friedhöfe alle erdenklichen Arten und Farben von Steinmaterialien. Eine Farbe aber ist es, die von den Grabsteingeschäften besonders bevorzugt wird und auf allen unseren Friedhöfen sich breit macht, das ist der dunkle, polierte Granit und Marmor. Man kann sagen, daß insbesondere der schwarze schwedische Granit in den letzten Jahrzehnten die Herrschaft auf unseren Friedhöfen erlangt hat. Die große Witterungsbeständigkeit dieses Materials förderte seine Verbreitung. Daneben ist es der in unserer deutschen Landschaft nicht minder fremde, weiße, südländische Marmor, der unsere Friedhöfe überschwemmt hat. Man fühlte nicht, daß der schwarze polierte Stein und der kalte weiße Marmor in unserer Landschaft, in der Wirkung von Licht und Schatten im Norden, Fremdkörper darstellen, die frostig und nüchtern aus ihr

herausfallen, und daß sie Materialien bilden, die bei uns nur für Innenarchitektur bei richtiger Bearbeitung geeignet sind. Vor allem aber ist es die Politur, die beim Grabmal im Freien unkünstlerisch wirkt durch die starke Spiegelung der Flächen. Indessen gehen auch hier manche Friedhofskünstler zu weit, wenn sie jegliches dunkel-farbige Gestein auf den Friedhöfen verbieten wollen. Es ist in erster Linie die Politur, die vermieden werden muß. Versuche mit anderer Materialtechnik, z. B. durch Stocken des schwarzen Granits und farbige Behandlung der Schrift zeigen, daß es durchaus möglich ist, auch mit einem dunklen Stein eine befriedigende Wirkung zu erzielen.

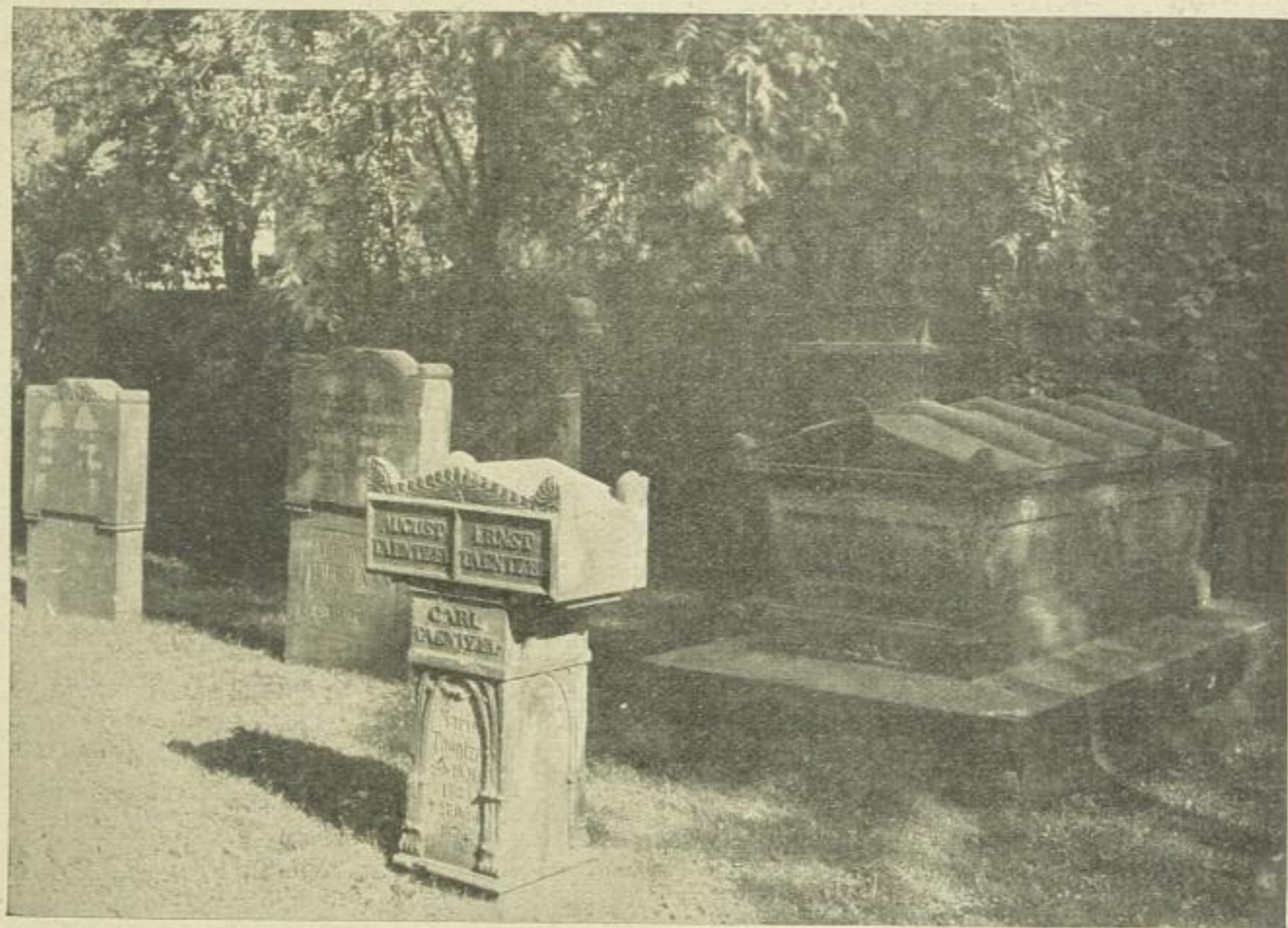


Abb. 187. Alte Grabmäler im Gartenfriedhof in Hannover.

Der Diabas z. B. zeigt im polierten Zustand eine unkünstlerische Wirkung im Freien; in gestockter Bearbeitung aber bildet er ein ausgezeichnetes Material von wunder-voller grüner Farbe, die an die weiche Patina einer Bronze erinnert. Unsere heimischen Steinarten aber: Sandstein, Tuffstein, Muscheltraß, Muschelkalk, heller Granit, Kalk-stein, Dolomit u. a. fügen sich fast ohne Ausnahme harmonisch in unsere Friedhöfe ein, wenn technische Bearbeitung und Form den künstlerischen Forderungen ent-sprechen.

Auch die Verwendung von mattgebrannten Terrakotten, von Kunststein in vor-züglicher Ausführung usw. ist ohne Bedenken. Die Verwendung von Bronze wird besonders für monumentale Denkmäler in Frage kommen; Holz und Eisen nur für schlichte Grabkreuze. Die Grabmäler früherer Jahrhunderte gewähren uns schon

14*

durch die Wahl des Motivs einen Einblick in die Volksseele einer Zeit. Und was die plastische Form nicht ausdrückt, kann die Inschrift ergänzen. Nicht sentimental oder hochtönend, sondern schlicht und würdig soll sie das Gedächtnis des Toten ehren. Die Schrift ist aber auch in hohem Maße formbestimmend für das Denkmal, sie wirkt als Form rein ornamental, und in den meisten Fällen genügt sie als einziger Schmuck.

Rein geistig betrachtet, erscheint es zweifelhaft, ob es überhaupt richtig ist, jedem Verstorbenen ein Denkmal zu setzen auf seinem Grabe. So sehr eine solche Ehrung dem Empfinden der Hinterbliebenen entspricht, so müssen doch monumentale Grabdenkmalformen für markante Persönlichkeiten vorbehalten bleiben, die in hohem Maße in der Öffentlichkeit in Erscheinung getreten sind. Es entbehrt nicht der Komik, wenn die Gebeine eines zufällig reichen, im übrigen aber für die Allgemeinheit von geringer Bedeutung gewesenen Rentiers in einem Mausoleum beigesetzt werden, dessen gewaltige Formen dazu bestimmt scheinen, die irdischen Reste eines Nationalhelden aufzunehmen. Es ist daher da und dort in der neuesten Zeit der Gedanke aufgetaucht, auf ein Grabzeichen als Einzeldenkmal zu verzichten und für ganze Gräberfelder nur ein einziges Erinnerungszeichen zu errichten, das alle Namen der daselbst Bestatteten tragen soll, ähnlich wie die Massenfriedhöfe der im Kriege Gefallenen dies zum Ausdruck bringen. Indessen scheint mir diese Art der Ehrung der Toten unserem deutschen Empfinden wenigstens nicht zu entsprechen, so gut eine solche Anlage in der Hand eines Künstlers auch gestaltet werden kann. Wohl aber scheint es mir in den meisten Fällen zu genügen, kleine schlichte, Steinplatten mit dem Namen des Verstorbenen auf dem Grabe anzubringen und alles weitere der gärtnerischen Bepflanzung und dem lebendigen Grün zu überlassen.

Bei der üblichen Art der Denkmäler einerseits und der Gestaltung der Gräberreihen und Gräberfelder andererseits ist es aber unerlässlich, die Denkmäler nach Material, Form und zum Teil auch hinsichtlich der Ausmaße einer Zensur zu unterziehen, wenn wir statt Willkür wieder Ruhe und Ordnung auf dem Friedhofe walten lassen wollen. Dies ist praktisch nur zu erreichen dadurch, daß die Friedhofsverwaltung die Abgabe einer Grabstelle an bestimmte Bedingungen über die Gestaltung des Grabes knüpft, und daß die Entwürfe für die Grabmäler von einer Kommission von Künstlern vorgeprüft werden, wie dies z. B. in München und Hannover seit Jahren mit Erfolg geschieht. In Hannover z. B. werden alle Entwürfe einer allwöchentlich einmal tagenden Kommission zur Prüfung unterbreitet, die für die einzelnen Abteilungen und Felder bestimmte Richtlinien aufstellt. Für die Grabmäler in bestimmter Lage ist ein einheitliches Maß für Höhe und Breite vorgeschrieben. Unkünstlerische Entwürfe oder solche, die den Richtlinien in anderer Hinsicht nicht entsprechen, werden abgelehnt. Einwandfreie Entwürfe werden zunächst allgemein als Vorentwürfe genehmigt. Für die bestimmten Grabstellen müssen dann genaue Entwürfe mit Einzelheiten, auch der Schrift in natürlicher Größe, zur Genehmigung eingereicht werden. Für die neuen Gräberabteilungen werden Einfriedigungen nicht zugelassen; dunkel polierte Materialien, weißer Marmor und Glasplatten werden verboten. Für bevorzugte Reihen und Felder werden Materialien in bestimmten einheitlichen Farben vorgeschrieben, für die einen Reihen und Felder helle, für andere dunkle Steine. Letztere Maßnahme wurde gewählt, um die berechtigten Wünschen der Besitzer einzelner deutscher Steinbrüche, ihr dunkles Material zuzulassen, zu berücksichtigen. Für einzelne Reihen hinwiederum werden liegende Grabplatten vorgeschrieben, für andere Kreuze aus Eisen, für andere Holzkreuze. Die von der Kommission genehmigten Entwürfe sind bei der Aufstellung der Grabmäler dem Friedhofsgärtner vorzulegen. Der Erfolg dieser Vorschriften ist ein überraschend guter. Wenn auch nicht zu leugnen ist, daß

die Grabsteingeschäfte diese Bedingungen als unnütze und hindernde Fesseln betrachten und mit allen verfügbaren Mitteln dagegen arbeiten, so passen sich auf der anderen Seite vernünftige Künstler doch gerne diesen Richtlinien an. Mag auch diese Organisation gerade in der heutigen Zeit als freiheitsfeindlich und undemokratisch angesehen werden, so gibt es schlechterdings kein anderes Mittel, um wieder harmonische Kunst in den Friedhof zu bringen und ein Vergleich der älteren Gräberfelder, deren Grabmäler keiner Zensur unterworfen waren, mit den neueren Abteilungen, deren Denkmäler einer Prüfung unterworfen waren, zeigt einen so unerhörten Fortschritt, daß jeder Verständige sich überzeugt, daß es ohne Vorschriften eben nicht abgeht, solange wir nicht zu einer einheitlichen, geschlossenen Kunstform gelangen, wie sie frühere Jahrhunderte besessen haben. Indessen müssen wir — wie ich bereits bei der Erörterung der Reihengräber vorgeschlagen habe — versuchen, durch neuartige Gestaltung der Gräberfelder mit Hilfe der Bepflanzung einen einheitlichen Gesamtrahmen zu schaffen, der es ermöglicht, den einzelnen Grabmälern größere Freiheit hinsichtlich der Verwendung von Material und der Wahl der Maße zu belassen. Dann würde die Zensur sich darauf beschränken können, unkünstlerische Entwürfe auszuschneiden, allzu große Abweichungen in den Dimensionen der Grabmäler auf das richtige Maß zu bringen und von Fall zu Fall für besonders markante Punkte des Friedhofs, wie Wegeabschlüsse, Wegekreuzungen usw. einen besonderen Einfluß auf Aufbau, Masse und Umriß des Denkmals auszuüben.

Das blutige Völkerringen des Weltkrieges hat uns vor eine neue Aufgabe gestellt, vor die Schaffung des Kriegerfriedhofs in der Heimat, in den Städten, für die an den Folgen des Feldzuges verstorbenen Krieger, oder die im Felde Gefallenen und nach der Heimat Überführten. Stärksten Einfluß auf den künstlerischen Ausdruck dieser Kriegerfriedhöfe haben wir von den Kriegerfriedhöfen im Felde erhalten. Neben mancherlei Verirrungen, namentlich in der ersten Zeit des Krieges, haben sich für die Kriegergräber im Felde mehr und mehr vorbildlich-typische Lösungen herausgebildet, deren Grundgedanken auch für unsere heimischen Kriegergräber maßgebend geworden sind. Seiner Bedeutung entsprechend haben wir für den Ehrenfriedhof der Krieger in den Friedhöfen unserer Städte eine markante Lage und eine Form zu wählen versucht, die auch noch späteren Zeiten einen Ausdruck unseren Erlebens überliefern sollen. Der Kriegerfriedhof muß auch äußerlich als solcher erkenntlich sein, ihn mit einer hohen Hecke oder Mauer zu umfrieden, dürfte eine besonders würdige Lösung sein. Der Kriegerfriedhof wird am besten geteilt in einzelne, nach bestimmten künstlerischen Gesichtspunkten angelegte Einzelgräberfelder, für welche nach dem Vorbild der Kriegerfriedhöfe im Felde ein und derselbe Typ als Gedenkzeichen gewählt wurde. Ist schon das Gräberfeld unserer Zeit bei der Vielgestaltigkeit der auf den Markt geworfenen Materialien und der geübten Stilformen schwer anders zu lösen, als in rhythmischer, künstlerisch-einheitlicher Gestaltung, so gilt dies noch mehr für den Kriegerfriedhof, denn der Inbegriff des Militärischen ist rein künstlerisch betrachtet Rhythmus und dieser Rhythmus führt zur Verwendung von Typen. Diese Typen haben sich im Felde vorwiegend in Kreuzform, in Stein, Holz und Eisen herausgebildet. Die schlichte Verwendung des Kreuzes als Zeichen des Christentums läßt zahllose Lösungen zu, ohne daß Einförmigkeit zu befürchten ist. Beim Kriegerfriedhof in Hannover wurden einzelne besondere Reihen für solche Fälle vorgesehen, wo der dringende Wunsch der Angehörigen bestand, ein besonderes Gedenkzeichen zum Gedächtnis der Gefallenen zu errichten, auch wenn sie nicht im heimatlichen Kriegerfriedhof bestattet sind. Dies führte zu ähnlichen Anlagen, wie die antik-griechischen Kenotaphe, einer Art von Grabmälern, die ohne den Leichnam selbst zu bedecken,

den im Kampfe gefallenen Helden meist innerhalb der Städte längs der Straßen errichtet wurden.

Für die in der Heimat bestatteten Heerführer aber erschien eine individuelle Gestaltung des Einzeldenkmals Pflicht. Bei dem Grabmal für den General von Emmich auf dem Engesohder Friedhof in Hannover (Abb. 188) habe ich versucht, eine



Abb. 188. Ehren-Grabmal für den General von Emmich auf dem Engesohder Friedhof in Hannover.
Entw. von Paul Wolf.

Lösung zu finden, die in schlichter Kraft den Gedanken des Heldengrabs zum Ausdruck bringt. Und da es sich um den Heerführer der niedersächsischen Truppen handelte, so wurde angeknüpft an die alte germanische Heldenehrung: Das Grab des Helden mit einem Monolith zu überdecken, wie dies den Niedersachsen aus zahlreichen Beispielen von germanischen Hünengräbern aus der benachbarten Heide wohlvertraut ist. Das Denkmal übersetzt den Gedanken des Hünengrabs ins Architektonische.

Das Wappen des toten Generals hält Wache vor dem Monument. Steingitter schließen die Zwischenräume zwischen den einzelnen dolmenartigen Pfeilern und zeigen als Motiv Schwert und Kriegsflagge. Eine Eibenhecke umfriedet die ganze Anlage.



Abb. 189. Teil vom Kriegerfriedhof der Stadt Hannover.

Den Mittelpunkt der heimatlichen Kriegerfriedhöfe bildet — ebenfalls nach dem Vorbilde der Friedhöfe im Felde — ein gemeinsames Erinnerungsmonument, an markanter Stelle errichtet (Abb. 189).

Die Entwicklung der Kriegerfriedhöfe wird befruchtend wirken auf die Gestaltung des Friedhofs überhaupt. Manches, was dort als neu sich in zahlreichen Lösungen bewährt hat, wird wohl in nächster Zukunft weiter entwickelt werden. Wir möchten wünschen, daß hierzu die Verwendung eines einheitlichen Typs für die Gedenkzeichen ganzer Gräberfelder gehören wird.

Auch die Feuerbestattung, die Beisetzung der Aschenreste in der dauernden Ruhestätte, drängt zu neuen typischen Formen.

Als die Feuerbestattung in Deutschland eingeführt wurde, lag es nahe, den Gedanken auch äußerlich zu dokumentieren durch Aufstellung der Urnen in den Hallen, den

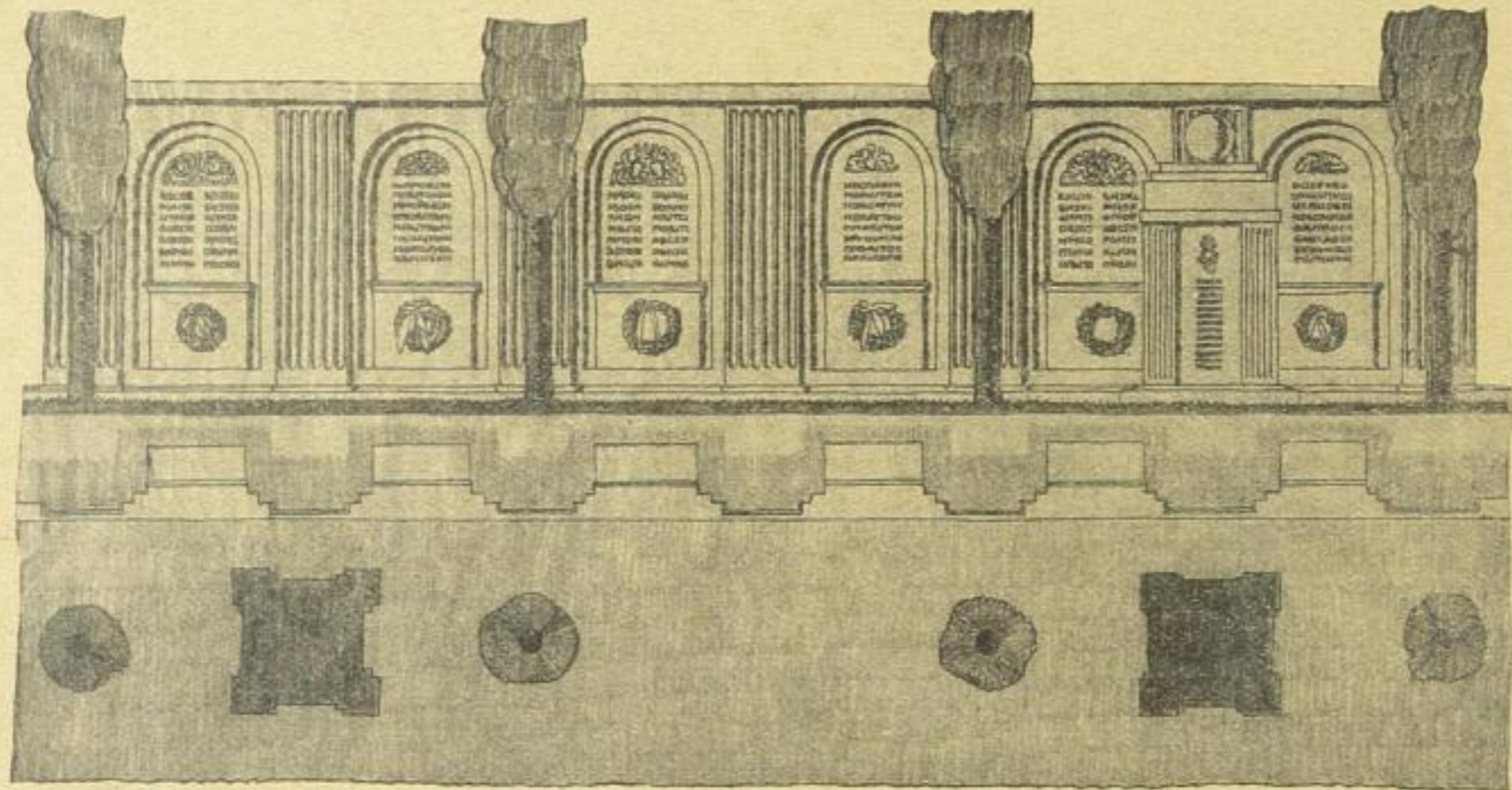


Abb. 190. Skizze für eine Urnenwand von Paul Wolf.

Krematorien selbst. Diese Anordnung ist zu verwerfen. Eine andere Sache ist es jedoch, die Urnen besonders in mit dem Gebäude des Krematoriums direkt verbundenen Kolumbarien beizusetzen. Für diese Kolumbarien haben die Römer bereits einen vorbildlichen Typ geschaffen, an den die heutigen Urnenhallen auch fast ausnahmslos anknüpfen. Die die Urnen aufnehmenden Nischen werden gewöhnlich durch Steinplatten geschlossen. In Verbindung mit dem Golder's Green Krematorium in London ist ein vier Stockwerk hoher Turm angelegt, der Urnennischen enthält. In anderen Krematorien sind solche Urnennischen kolumbarienartig in offenen Hallen untergebracht. Diese offenen Hallen bilden gleichzeitig ein bedeutsames künstlerisches Motiv für das Krematorium und eine zweckmäßige architektonische Verbindung mit dem umgebenden Urnenhain. Es müßte jedoch angestrebt werden, von der Unterbringung der Urnennischen in verschiedenen Lagen übereinander Abstand zu nehmen, vielmehr jeweils nur eine Urnennische bzw. bei Familiengräbern eine gemeinsame Gruppe für eine und dieselbe Familie der Höhe nach anzuordnen, wodurch die unschöne Häufung der Urnen der Höhe nach wegfällt und ein harmonischer Rhythmus entstehen würde (Abb. 190). Gleichzeitig könnten in den Fußböden dieser Arkaden unterirdische Familienkolumbarien vorgesehen werden, die nach oben durch eine Gruffplatte abzuschließen wären.

Schöner und unserem deutschen Empfinden wohl mehr zusagen dürfte jedoch die Bestattung der Urnen im Freien sein. Denn auf unser deutsches Gemüt wirkt eine künstlerisch gestaltete Grünanlage im Freien tiefer, und sie gestattet es leichter für die Hinterbliebenen, sich in das Andenken eines Dahingeschiedenen zu versenken, als dies vor den Wänden des Kolumbariums der Fall ist. Dies führt zur Anlage der Urnenhaine in direkter Verbindung mit dem Krematorium, mit diesem zusammen eine künstlerische Einheit bildend (Abb. 191). Im Hinblick darauf, daß gerade bei

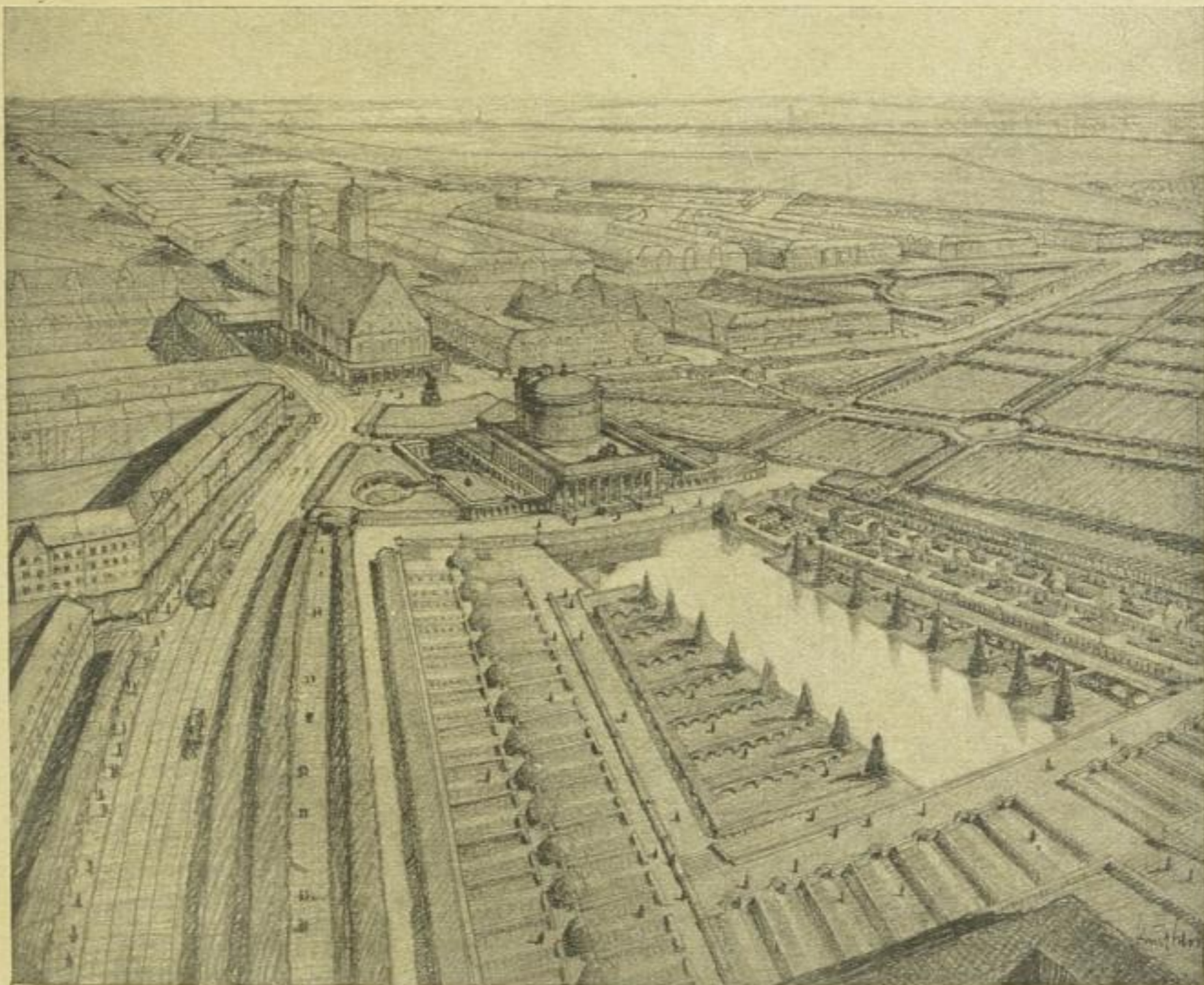


Abb. 191. Entwurf für ein Krematorium mit Urnenheim für Hannover von Paul Wolf.

Urnenfriedhöfen, bei denen die einzelnen Denkmäler infolge des erheblich geringeren Flächenbedarfs die Gräber noch näher aneinanderrücken, als dies bei Erdgräbern der Fall ist, müssen für die einzelnen Gräberreihen einheitliche Vorschriften derart festgelegt werden, daß jeweils in den einzelnen Reihen einheitliche Höhen, ähnliche oder wenigstens nicht zu sehr kontrastierende Materialien und Farben verwandt werden. Beim Urnenfriedhof muß weiter Wert darauf gelegt werden, möglichst alle künstlerisch einwandfreien Arten von Bestattungsformen für die Urnen vorzusehen, jedoch so, daß in jedem einzelnen Falle, für jede einzelne Reihe, für jedes Gräberfeld jeweils ein und dieselbe Art durchgeführt wird, also z. B. entweder Beisetzung der Urnen im Erdgrab

und Schmückung des Hügels durch steinerne Grabmäler, oder durch Holz- oder durch Eisenkreuze, oder einheitliche Beisetzung in der Erde und Abdeckung des Urnengrabes lediglich mit einer künstlerisch gestalteten Steinplatte, oder Beisetzung der Urne in der Friedhofsmauer in rhythmisch gestalteter Reihe. Auch hier müssen wir aber in Zukunft wie beim Reihengräberquartier versuchen, einen Weg zu finden, der durch Schaffung eines großen Rahmens durch lebendes Grün eine harmonische Gesamtwirkung auch bei größerer Freiheit der Einzelformen gewährleistet. Familien-

aschenstätten sind dann wieder an besonderen Stellen einheitlich in ganze Reihen zusammenzufassen.

An besonders markanten Punkten des Urnenfriedhofs, die eine künstlerische Betonung durch eine Baumasse erfordern, wie z. B. der Abschluß eines Weges, können einzelne Familienurnenhallen eine ausgezeichnete Wirkung ergeben.

In manchen Friedhöfen erfolgt die Unterbringung der Urnen in besonderen Wänden. Es sollte jedoch auch bei diesen Anlagen vermieden werden, daß die Urnen in verschiedenen Etagen übereinander liegen.

Eine andere Art der oberirdischen Beisetzung der Aschenüberreste ist in Abb. 192 dargestellt: Die Aschenurnen sind hier im Innern des Denkmals selbst in einer Nische untergebracht, die durch eine Bronzeplatte verschlossen ist.

Vielfach wurde früher die Urne in Verbindung mit dem Grabmal in dekorativer Wir-

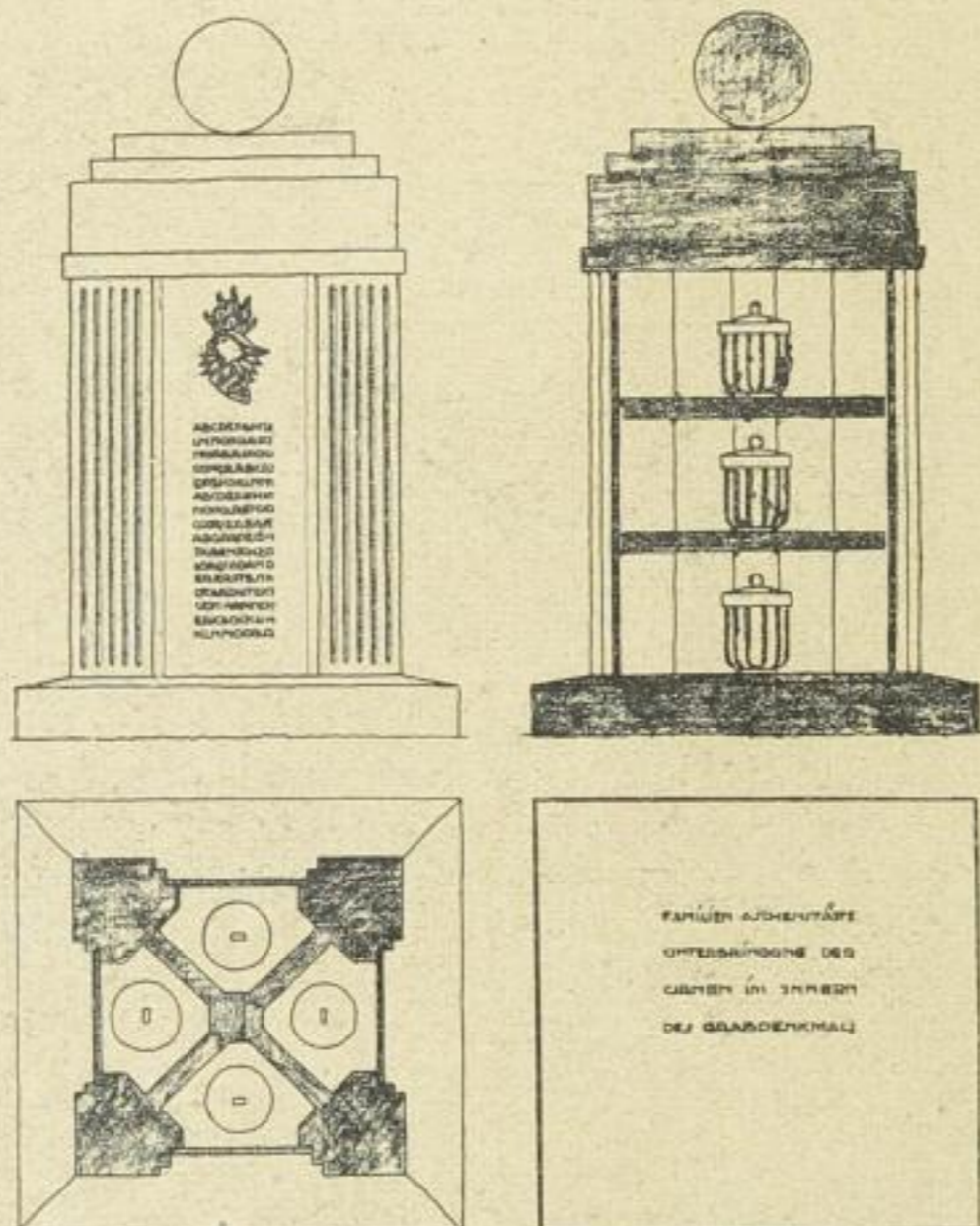


Abb. 192. Familien-Aschenstätte.

kung außen sichtbar aufgestellt. In Preußen ist jedoch durch das Feuerbestattungsgesetz diese Art der Aschenbeisetzung verboten. Sie ist auch wenig befriedigend, da das Gefühl des Schutzes der letzten Reste des Menschen hier vollkommen verloren geht. Auch hat die sichtbare Anordnung der Aschenurne, wie es in Kolumbarien, Arkaden usw. der Fall ist, den Nachteil, daß die Würde der „Bestattung“ darunter leidet.

Die Erdbestattung der Urnen erfolgt entweder in dem Urnengefäß direkt in der Erde oder aber in besonders angelegten kleinen Urnengrüften, die bei größeren Familienaschenstätten die Form unterirdischer Familienkolumbarien annehmen. Bei Einzelgrüften genügt eine ganz bescheidene Anlage aus Beton oder Stein von etwa 40—50 cm im Quadrat und 1 m Tiefe. Es müßte der Versuch gemacht werden, solche kleine

bescheidene Urnengrüfte typenmäßig als Gußstücke herzustellen, wodurch es möglich würde, solche Anlagen würdig und zugleich billig herzustellen. Diese Urnengruft würde nach oben charakteristisch durch eine künstlerisch gestaltete Deckplatte aus Stein abgedeckt werden. Die rhythmische Wiederholung dieser Deckplatten in ganzen Reihen bzw. Feldern würde eine Wirkung ausüben, wie sie beispielsweise in wundervoller Einheit auf dem alten Johannisfriedhof in Nürnberg noch heute zu sehen ist, und wie sie neuerdings im Waldfriedhof in München wieder für einzelne Felder durchgeführt wurde (Abb. 193). Diese Deckplattenfelder für die Urnengrüfte würden durch ihren Maßstab Anlaß zu besonderer, neuartiger künstlerischer Gestaltung geben können (Abb. 194). Durch verbindendes Grün, durch Blumenbänder und durch einheitlich gestalteten großzügigen Blumenschmuck kann diese Wirkung noch erheblich gesteigert werden.

In vielen Fällen ist jedoch die einfache Beisetzung der Aschengefäße in der Erde ohne schützende Gruftanlage vorzuziehen. Für die Minderbemittelten empfiehlt sich eine Unterbringung der Aschen in einfachen Holzkisten, kleine etwa 40/40 cm im Kubus messende Holzsärge. Solche Aschenbehälter können natürlich für ganz billiges Geld beschafft werden. Wie der Holzsarg der Erdbestattung im Laufe der Jahre in der Erde zerfällt, so würden auch diese Aschengefäße nach einer Reihe von Jahren vergehen und sich samt der darin befindlichen Asche in der Erde auflösen. Wenn ein Ankauf der Grabstellen nach Ablauf der Belegungsfrist nicht beabsichtigt ist, dürfte entschieden diese Anordnung vorzuziehen sein. Durch sie wird es vermieden, daß später die Aschengefäße wieder herausgenommen und zerstört werden müssen. Eine künstlerisch sehr befriedigende Unterbringung der Asche könnte weiterhin in Terrakottengefäßen erfolgen. Hier bieten uns die alten etruskischen tönernen Aschengefäße ausgezeichnete Vorbilder. In ganz billiger Weise kann die Asche in einer künstlerisch ganz einfach durchgebildeten Tonurne beigesetzt werden, nach dem Vorbilde der alten germanischen Urnenfelder.

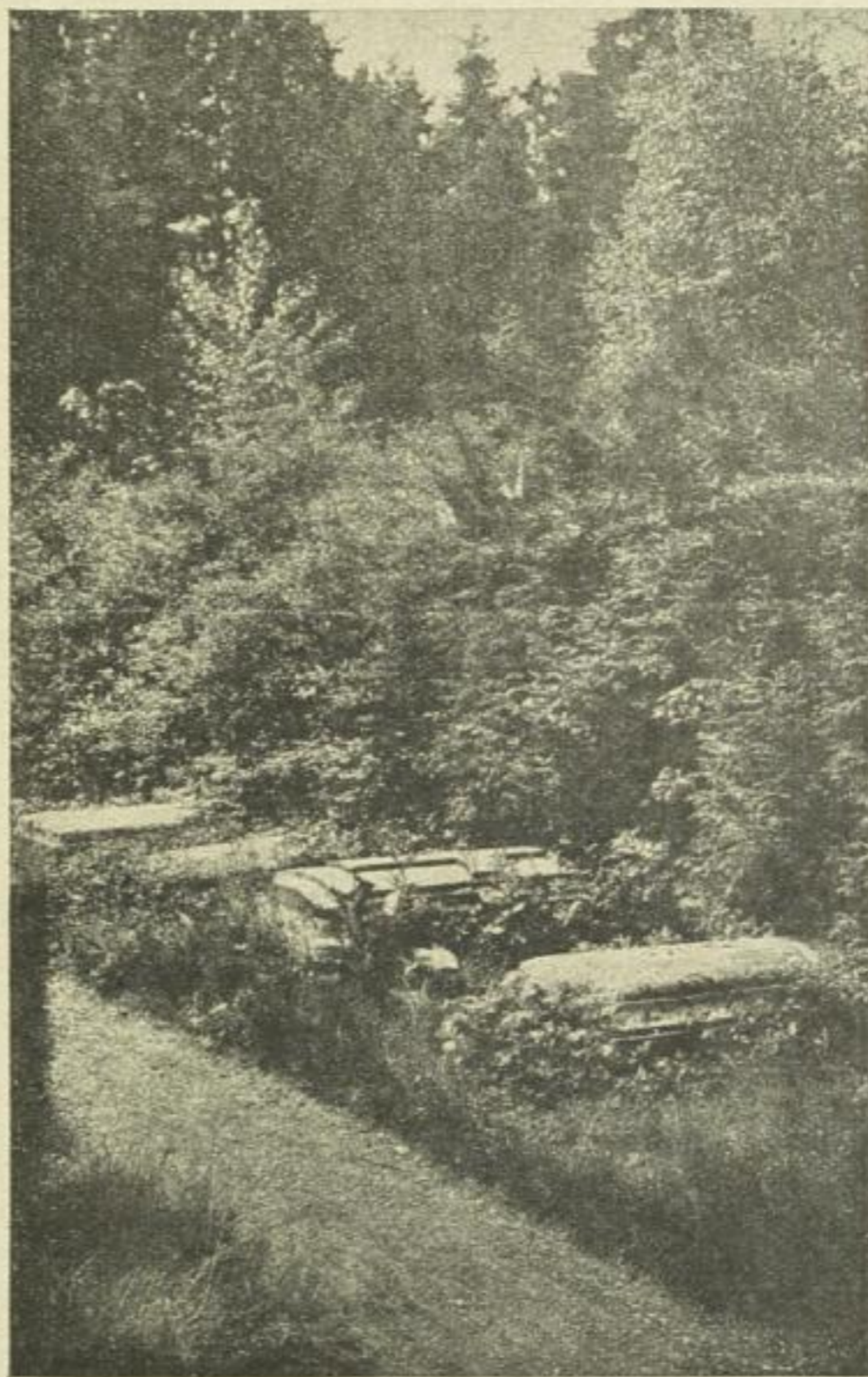


Abb. 193. Gräberfeld mit liegenden Grabplatten im Münchener Waldfriedhof.

Solange ein einheitlicher Typ für die Beisetzung der Aschenreste sich nicht herausgebildet hat, müssen wir, wie schon gesagt, anstreben, alle möglichen Bestattungsarten für die Aschen zuzulassen. Es werden sich unter Führung der Künstler von selbst



Abb. 194. Urnenhain. Entw. von Paul Wolf.

neuartige Lösungen ergeben, die dann in späterer Zeit zu einer vorbildlichen, einheitlichen und würdig schönen Bestattungsart der Aschenreste führen werden.

Abb. 194 stellt eine Ideenskizze dar für einen Urnenhain. Ein Hain von Pappeln,

von einer Mauer umgeben, gibt der Anlage den feierlichen Grundton. In der Mauer sind von beiden Seiten Familienurnennischen untergebracht, um den Raum möglichst auszunutzen. Zu Füßen der Pappeln ziehen sich auf Rasenflächen die einzelnen Felder für die Aschengräfte hin, während am Rande Familiengräfte liegen. Diese Einzel- und Familiengräfte sind in dem bereits erwähnten Typ gedacht. An einzelnen Punkten befinden sich freistehende Male für Familienstätten, in denen die einzelnen Urnen nach dem ebenfalls bereits gezeigten System untergebracht sind. Die Dominante der ganzen Anlage bildet eine tempelartige, nach oben offene Halle als Abschluß der Hauptachse des Urnenhains. Diese Halle ist aus einem System von Urnenwänden gebildet, in welchen die einzelnen Nischen in derselben Weise wie in der umgebenden Mauer des Urnenhains angeordnet sind. Abb. 190 zeigt dieses System der Familienurnennischen an der Mauer.

Die stetig wachsende Bedeutung der Feuerbestattung wird revolutionierend wirken für das Formproblem der Totenstadt der Zukunft. Der Charakter des Krematoriums als öffentliches Gebäude muß im Äußern wie im Innern zu monumentaler Formgestaltung führen. Da die Feuerbestattung alle religiösen Bekenntnisse umfaßt, so sind einseitige kirchliche Formen zu vermeiden und neue Ausdrucksformen zu suchen. Das Krematorium wird die Dominante bilden für den künftigen Friedhof (Abb. 191).

Orts-, Personen- und Sachregister.

- Abschluß von Straßen, s. Straßenabschluß
 Absolutismus 48, 133
 Aegypten, Aegypter 1, 34, 35, 133, 198
 Agora 120
 Agrarstaat 94
 Ahorn 100
 Akazie 100
 Allee 99
 Allgemeine Formerscheinungen im Stadtbau 5—33
 Altstadt, s. Geschäftsstadt
 Anliegerbeiträge 67
 Ansbach 48
 Architektur 2
 Aschenstätten, s. Urnenhaine
 Asphaltstraßen 108
 Augsburg 39, 57, 58
 Australische Hauptstadt, Wettbewerbsplan 88, 89
 Autostraßen, Autoverkehr 113
 Avenue 111, 112
 Axenstraße 112
- Babylon, Babylonier 35, 36, 133
 Backstein, Backsteinbauten 103, 104, 105
 Bahlsen 197
 Bahnhöfe 73
 Bankgebäude 124
 Barock 2, 33, 48—55, 76, 133
 Barockplatz 118
 Bath 27, 28, 29
 Baublöcke 57—61, 111, 155—162
 Bauernhaus 5—8
 Baulandmlegung 181
 Baumallee, s. Allee
 Baumreihen 96, 100, 101
 Bauordnung 65—68, 70
 Bedürfnisanstalten 118, 129, 130
 Beischläge 96
 Beleuchtung von Straßen und Plätzen 128
 Berankung von Häusern 101
 Bergdorf 20
 Berghang 20, 21
- Bergstädte 21
 Berlin 48, 60, 61, 113
 Berlin-Schöneberg 31, 60, 104, 128, 130, 131, 141, 149, 172—186
 Bestattungsarten 197—201
 Böblingen 44
 Boston 75
 Brandenburg a. d. H. 17—19, 48
 Bremen 153
 Brinckmann, A. E. 5, 126
 Brunnen 33, 129, 135
 Brunnenplätze 44
 Bürohäuser 149
- Cafés 149
 Carlshafen a. d. W. 48, 49, 52—55
 Cassel 48
 Celle 9
 Chester 38, 107
 Chicago 123, 124, 125, 134, 144
 Clausthal i. H. 31
 Köln 63
- Dachgärten 161
 Denkmäler 126, 127
 Dezentralisierte Siedlungsweise 68
 Dinkelsbühl 13, 42
 Dolmen 197
 Dom 2, 23, 24, 39
 Domplätze 23, 24, 44
 Dominanten 8, 12, 14, 23, 119, 124, 125, 126, 127
 Dorfbau 5—9
 Dorfbild 5—9, 20, 21, 103
 Dorfplatz 99
 Dorfstraße 6—8, 99
 Dresden 48
 Droschkenplätze 116
 Düsseldorf 112
- Eberesche 100
 Eberstadt, Rudolf 41, 59, 82, 83, 84
 Eigenheim, s. Einfamilienhäuser
 Einfamilienhäuser 151, 153
 Einfamilienreihenhäuser 153, 154, 155, 158
- Einfriedigungen von Vorgärten 99, 100
 — von Rasenstreifen 99
 — von Gräbern 206, 207
 Eingemeindungspolitik 82
 Einzelbaum 32, 99, 101
 Emmichgrab 214
 Englischer Garten 32
 Ephesus 37
 Erbbegräbnisstätten 205, 210
 Erbpacht 69
 Erfrischungshäuschen 118, 129, 130, 135
 Erholungsparkanlagen 76, 79, 80, 144, 145
 Erlangen 48
 Essen 10
 Esser, Max 128
- Fabrikviertel, s. Industriestadt
 Familiengräber, s. Erbbegräbnisstätten
 Festplätze 121, 122, 123, 124
 Feuerbestattung 197, 198, 200, 216—221
 Fischer, Theodor 14
 Fluchtliniengesetze 81
 Flugverkehr 72
 Forum 121, 122, 123, 124
 Freiflächen, s. Grünflächen
 Freudenstadt 47
 Friedhof 44, 197—221
 Friedhofskapellen 200, 202
 Fuggerei, s. Augsburg
- Gabelung von Straßen, s. Straßengabelung
 Gartenstädte 81, 88—94
 Gaul, August 31
 Gebirgssiedlung 5, 6
 Gegründete Stadtanlagen 17, 34
 Geländekosten 65
 Gemischte Siedlungsweise 67
 Gemüsegärten 80, 160
 Generalbebauungsplan 81, 86, 91, 162
 Genua 95

- Geschäftshäuser 148, 149
 Geschäftsstadt 87, 145—150
 Geschäftsstraßen 107
 Geschlossene Bauweise 151
 Gesellschaftspark 144
 Gewerbliche Betriebe 87
 Giengen a. d. Br. 12
 Glatzer Gebirge 5, 6
 Glycinien 101
 Gotik, Gotische Stadt 4, 25, 38—45
 Grabfeld 200—210
 Grabmäler 210—216
 Greifswald 101
 Griechische Städte, Griechen,
 Griechenland 2, 36, 37, 120, 133
 Griechische Gymnasien, s. Gyn-
 nasion
 Grünflächen 62, 63, 75—81, 85,
 86, 133—145
 Grünstreifen 85, 86
 Gruppenhäuser 151, 159
 Güterverkehr 71, 86
 Gymnasion 75, 121

 Haleb 208
 Hall, s. Schwäb. Hall 208
 Hallstadtzeit 197
 Haltestellenentfernung 74
 Hamburg 32, 114, 148
 Hampstead 9, 11, 17, 20, 114, 115
 Handelsspekulanten 66
 Hannover 13, 23, 25, 40, 43, 91,
 114, 123, 124, 129, 133, 137—
 144, 146, 147, 153, 154, 157,
 164—171, 185—193
 Hausformen 6, 9, 150—154
 Hausgärten 57, 67, 81, 156, 158—
 162
 Hausmann 59, 148
 Haustypen, s. Hausformen
 Hausverwaltergebäude 161, 162
 Hegemann, Werner 61, 71
 Heroenzeit 197
 Hildesheim 45, 199
 Hochbahnen 73
 Hötger, Bernhard 196, 197
 Höfe 158, 160
 Holborn Bars, s. London
 Holl, Elias 47
 Howard, Ebenezer 88, 94
 Hünengräber 197

 Japanischer Garten 32, 134
 Jauernig 14, 16
 Illahun 34
 Industrialisierung 56
 Industriearbeiter 56, 90
 Industriequartiere, s. Industrie-
 stadt
 Industriestadt, Industrieviertel 56,
 57, 69, 86, 87, 193—197
 Industriestaat 94
 Innenhöfe, s. Innenpark
 Innenpark 114, 160—162
 Innsbruck 14
 Juden. Bestattung der alten, 198
 Judenfriedhöfe 206

 Kahun 34, 35, 156
 Kampffmeyer 88
 Kanalisation 67
 Karlsruhe 48
 Katakomben 198
 Kinos 149
 Kiosk 129, 130
 Kirchen 6, 8, 11, 12, 13, 23
 Kirchhof, s. Friedhof
 Kirchplätze 44, 121
 Klassizismus 55
 Kleefeld, s. Hannover
 Kleinarchitektur 128
 Kleinkinderspielplätze 76, 78,
 135—137
 Kleinwohnungssiedelungen, Klein-
 wohnungsbau 68, 88, 162—171
 Klematis 101
 Kletterrosen 101
 Koldewey, Robert 35
 Kolumbarien 198, 216
 Kommunales Forum 122
 Kommunale Gutswirtschaft 89
 Kontrast 11, 12, 13, 22
 Konzentrische Stadt 84
 Kopenhagen 14, 15, 23, 24, 127
 Korsstraße 113, 141—143
 Kreis, W. 148
 Krematorien 198, 200, 216, 217,
 221
 Kreuzungen von Straßen, s.
 Straßenkreuzungen
 Kriegerfriedhöfe 213—216

 Laatzen, s. Hannover
 Längenprofile von Straßen, s.
 Straßen-Längenprofile
 Lagunenpark 144
 Landesfürstlicher Stadtbau 48, 49,
 52—55
 Landstädte 90
 Laubengärten 80, 81, 89
 Laubenhallen 95
 Letschworth 88
 Linden, s. Hannover
 Linde 99, 100
 Linienführung von Straßen 102
 Liverpool 148, 150
 London 9
 Ludwigsburg 48, 119
 Ludwigslust 48
 Lübeck 96

 Malerei 2
 Malerische Städte, s. unregelmäßige
 Städte
 Mannheim 48
 Marcusplatz, s. Venedig
 Marktplätze 42, 43, 44, 118—121
 Marsh, Benjamin 56
 Mebes, Paul 149
 Mentone 23
 Messel, Alfred 148
 Michigansee 144
 Mietshäuser 151—153
 Mietskasernen 57, 60, 61, 151
 Milchtrinkhallen 118
 Mittelalter, mittelalterliche Stadt
 2, 3, 24, 25, 38—45, 58, 118,
 133, 145
 Mittelwohnungen 150
 Mittenwald 6, 7
 Möhring, Bruno 83, 84
 Monumentalgebäude 119—127
 Monumentalplätze 119—127
 Monumentalstraßen 111, 112, 113
 Monumentalstadt 4
 Monumente, s. Denkmäler
 München 112
 Mumifizierung 198
 Musik 21

 Nancy 52
 Naturschutzbewegung 145
 Niederzeuzheim 6, 7
 Nördlingen 11
 Nürnberg 39

 Obstbäume 100
 Oeffentliche Gebäude 119, 124
 Olbrich 148
 Olympische Spiele 75
 Optischer Maßstab 22—25

 Padua 126
 Palmyra 37
 Paris 50, 55, 59, 112, 148
 Parkanlagen 79, 80, 139—145
 Parkstraßen, s. Promenaden-
 straßen
 Passagen 107
 Petersen 83, 84
 Personenverkehr 71—75
 Piazza del Campidoglio 48, 50, 51
 — del Santo 126
 — di San Pietro 50, 51
 — obliqua 50
 — vette 50
 — Rusticucci 50

- Piazza, s. Venedig
 Piräus 37
 Place Royale, s. Nancy
 Plakatsäulen 118, 129
 Plastik 2
 Plätze 114—128
 Platzartige Straßen 116
 Planschbecken 135
 Planschwiesen 134, 135
 Pölzig, Hans 195
 Pompeji 37, 38
 Potsdam 48
 Promenadenstraßen 76, 79, 80, 86, 110, 111
 Putzbau 105
 Quedlinburg 120
 Querlüftung von Wohnungen 152
 Radfahrwege 113, 114
 Radiale Stadt 63, 84
 Radialstraßen 63, 64, 72, 85
 Rasenspielplätze, s. Spielflächen
 Rasenstreifen 99
 Rathäuser 12, 17, 42
 Realkredit 68
 Regelmäßige Städte 24
 Reihengräber 205—210
 Reitwege 113
 Reklame 131—133
 Reklamebeleuchtung 132, 133
 Renaissance 2, 45—48, 118, 133
 Rentengutssiedlungen 81
 Restaurants 149
 Rheinsberg 48
 Rheinuferstraßen 33
 Rhythmus 2, 9, 11, 22, 103
 Ring 43
 Ringstraßen 64, 72
 Rodelbahnen 136
 Rokoko 55, 133
 Rolandstatuen 19, 43
 Rom, Römer, römische Städte 2, 37, 38, 48, 50, 51, 121, 133, 198
 Rothenburg o. T. 39
 Row, s. Chester
 Rückfronten von Häusern 158
 Rue Castiglione, s. Paris
 Rutschbahnen 135, 136
 Salzburg 16, 29
 Sandkasten, s. Sandspielplätze
 Sandspielplätze 134, 135
 Sanierung von Altstädten 146
 Sanitäre Grundlagen 75—82
 Sarinen, Eliel 89
 Schöneberg, s. Berlin-Schöneberg
 Schaudt, Emil 148
 Schaufenster 132
 Schaukeln 135
 Schlagball 77, 139
 Schlangenbad 21
 Schlinggewächse 101
 Schmuckplätze 127, 128
 Schnellbahnen 73, 86
 Schulen 137—140
 Schulhöfe 77, 138, 139
 Schwäb. Hall 28, 29
 Schwarzwaldhaus 21, 22
 Seestrand 116
 Selbstversorger 88
 Selinunt 36, 37
 Sitte, Camillo 24, 26, 64
 Siedelungsamt 69
 Siedlungspolitik 68, 69, 88—94
 Slums, s. Liverpool
 Sozialisierung der Verkehrsmittel 75
 Spekulation 66
 Spielorganisation 76—79
 Spiel- und Sportpark 135, 139, 141—144
 Spiel- und Sportplätze 76—79, 134—144
 Square 127
 Stadion 77, 123, 124, 143
 Stadtverkehr 72
 Stadtwälder 76, 79, 80
 Städtegründungen 48, 49, 52—55, 88
 Staffelweg 21, 175
 Sternplatz 118
 Steyr 14, 15
 Stralsund 26, 146
 Straßburg 148
 Straßenabschluß 13, 14, 17, 18, 105, 106
 Straßenbahnen 86, 108
 Straßenbahntechnik 73, 74
 Straßenbahnwarteallen 129
 Straßenbeleuchtung 128, 129
 Straßenbefestigung 161
 Straßeneingänge 104, 105
 Straßengabelungen 8, 106, 107
 Straßengefälle 99, 108
 Straßenkreuzungen 105, 106
 Straßenlängenprofile 78, 98, 99
 Straßenmündungen 105, 106
 Straßenquerprofile 97, 109, 110, 113
 Straßenversetzungen 98, 105, 106
 Straßenwandungen 103
 Stübchen, Josef 59
 Südgelände, s. Berlin-Schöneberg
 Tabellen 78, 80
 Tangentialstraßen 85
 Tennisplätze 116
 Tetstadt 196, 197
 Theater 2, 94
 Türkische Friedhöfe 207, 208
 Uhlbach 8
 Ulm a. D. 46
 Umlegung, s. Baulandumlegung
 Unwin, Raymond 34, 114
 Unregelmäßige Städte 24, 25, 26, 28, 29, 45
 Untergrundbahnen 118
 Urnenhaine, Urnenfriedhöfe 217—221
 Vegetation im Stadtbild 32
 Venedig 30, 33, 120, 121, 122
 Verkehrsforderungen, Verkehrsmittel 62, 65, 71—75
 Verkehrsplätze 117, 118
 Verkehrsstraßen 62, 107—109, 111
 Versailles 52, 53
 Verunstaltungsgesetze 81, 130
 Vorgärten 95—99
 Volkshaus 3, 94, 143
 Volkslied 4, 29
 Volkspark 141—144
 Vorortseisenbahnen 73
 Wagner, Martin 77, 100
 Waldfriedhof 201, 209
 Waldpark 144
 Wald- und Wiesengürtel 86
 Wanderwege 86
 Wasser im Stadtbild 32, 33
 Wasserpark 144
 Weilburg a. d. L. 201
 Wertspekulation 66
 White Chapel 146
 Wien 63, 113
 Wippen 135
 Wismar 103
 Wohngänge 95
 Wohnhöfe 9, 11, 114, 115, 116
 Wohnquartiere, s. Wohnviertel
 Wohnsitten 153
 Wohnstadt 150—193
 Wohnstraßen 95—107
 Wohnungsaufsicht 147
 Wohnungsgesetze 81
 Wohnviertel 162—193
 Wolkenkratzer 150
 Württemberg 8
 Wyk a. Föhr 199
 Zeitungskioske 118, 129, 130
 Zentral(fern)heizung von Bau-
 blöcken 161, 162
 Zunftstraßen 44
 Zweifamilienhäuser 153.

G. Pätz'sche Buchdr. Lippert & Co. G. m. b. H., Naumburg a. d. S.

Archit. 633

Schlagwort-Katal.

★ PAUL WOLF ★

STÄDTEBAU

DAS FORMPROBLEM DER STADT IN
VERGANGENHEIT UND ZUKUNFT



VERLAG KLINKHARDT & BIERMANN LEIPZIG

Die führende Zeitschrift für moderne Kunst und Sammelwesen:

Der Cicerone

Illustrierte Halbmonatsschrift für Künstler / Kunstfreunde
und Sammler / Herausgeber Professor Dr. Georg Biermann

Der Cicerone ist mit dem neuen Jahrgang Schrittmacher der *jungen Kunst* geworden und kämpft als solcher für die neue Weltanschauung, die mit mächtigem Flügelschlag eine nahe Zukunft einleitet, deren geistige Energien Gemeingut der gebildeten Welt schlechthin sein werden.

Ohne einseitig zu sein führt „Der Cicerone“, unterstützt von den besten literarischen Köpfen der Zeit, in die vielseitige Erscheinungswelt der Kunst unserer Tage ein. Seine Urteile sind von hoher Warte aus geprägt. Als einzigstes Kriterium gilt das der *Qualität*. Unabhängig von den Strömungen der Mode, versucht er ein Programm zu realisieren, das die Wertung aller schöpferischen Kräfte dieser Zeit als einzige Grundlage erkennt und dessen Vielseitigkeit das gesamte Gebiet der bildenden Kunst / Architektur / Plastik / Malerei / Graphik und angewandte Kunst / in sich einbezieht.

Daneben pflegt er das *Sammelwesen* der Zeit in reich illustrierten Beiträgen, nimmt er gleichzeitig auch in einem international vertieften *aktuellen* Teil zu allen Kunstereignissen und Geschehnissen Stellung, die auf dem Gebiet der Ausstellungen / Sammlungen / der Versteigerungen p. p. für die Kenntnis des modernen Kunstfreundes wertvoll sind.

In dieser programmatischen Betonung eines wahrhaft universellen Charakters steht „Der Cicerone“ an der Spitze aller Kunstzeitschriften des In- und Auslandes. Seine bildliche Ausstattung ist einwandfrei.

Wer sich ernsthaft für die Kunst der Gegenwart interessiert und eine Einführung sucht auf allen Gebieten, die den modernen Kunstfreund angehen, kann diesen Führer und Berater nicht entbehren.

*

*

*

Der Cicerone unterhält in allen wichtigen Kunstzentren Europas und Amerikas eigene Redaktionen. Unter den ständigen Mitarbeitern auf dem Gebiet der *modernen Kunst* seien u. a. genannt:

Dr. W. C. Behrendt - Berlin / Prof. Jul. Baum - Stuttgart / Dr. Adolf Behne - Berlin /
Dr. R. Corwegh - Darmstadt / Dr. Cohn - Wiener - Berlin / Theodor Daubler - Berlin /
Kasimir Edschmidt - Darmstadt / Dr. Paul Fechter - Berlin / Frank E. W. Freund -
New-York / Privatdozent Dr. Gerstenberg - Halle / Dr. A. Gold - Kopenhagen / Dr. Otto
Grantoff - Berlin / Dr. Hans Hildebrandt - Stuttgart / Dr. Fritz Hoerber - Frankfurt a. M. /
Dr. W. Hausenstein - München / Dr. Joachim Kirchner - Berlin / R. H. Kaemmerer -
Dresden / Dr. P. F. Küppers - Hannover / Prof. Franz Landsberger - Breslau / Dr. E.
Luthgen - Köln / Julius Meier - Graefe - Dresden / Wilhelm Michel - Darmstadt / Prof.
Dr. Minde - Ponce - Leipzig / Kurt Pfister - München / Dr. Grete Ring - Berlin / Dr.
Franz Servaes - Berlin / Dr. P. F. Schmidt - Dresden / Dr. Karl Schwarz - Berlin /
Prof. Uhde - Bernays - München / Carl Emil Uphoff - Worpswede / Dr. Hermann Voss -
Leipzig / Gustav Wallaschek - Wien / Stadtbaurat P. Wolf - Hannover / u. a. m.

„Der Zwiebelstich“ urteilt über den Cicerone: „Eine der besten Kunstzeitschriften überhaupt“
und empfiehlt ihn unter den Blättern für Kunst und Literatur „an erster Stelle“.

Der Cicerone erscheint im Jahre in 24 Hefen

Abonnementspreis halbjährlich Mark 18.— / Einzelhefte Mark 2.—

Probehefte Mark 2.— / Prospekte unberechnet vom Verlag

KLINKHARDT & BIERMANN / VERLAG / LEIPZIG

24.11.81

5. März 1982

Bne

20. April 1982

Stollen

13. Sep. 1989

Datum der Entleihung bitte hier einstempeeln!

12. Aug. 1994

4. Jan. 1996

SACHSISCHE LANDESBIBLIOTHEK



2 0144262

Kulmbach S. 151 u. 164 1948/27

X
Geo. Eöhler
Buchhandlung
Dresden
1948/27



SLUB Dresden



2 0144262