

darf sie sich getrost „Deutsche Bau-Ausstellung“ nennen. So sehr ist der Stil der kommenden Baukunst auch schon ein deutscher Stil geworden. Wer die Kämpfe zwischen den deutschen Architekten heute aufmerksam verfolgt, muß erkennen, daß sogar den Konservativeren und den Radikalsten unter ihnen ein gemeinsames neues Ziel vorschwebt. Selbst der Schützling des thüringischen Exministers Frick, der konservative *Schultze-Naumburg*, hat früher Wesentliches zur modernen Reinigung unserer Bauformen und unserer Städtebaukunst beigetragen, ganz zu schweigen von so feinen, aber vorsichtigen Künstlern, wie *Messel* oder *Bonatz* oder *Schmittbenner*. Wenn nach kühnen Neuerern gefragt wird, so arbeiten heute viele der Führer der neuen Bewegung dauernd in Berlin; außer der starken jüngeren Gruppe, von denen Luckhardt und Erich Mendelsohn schon genannt wurden, auch Sechzigjährige wie Peter *Behrens*, der zusammen mit Stadtbaurat *Wagner* dem Alexanderplatz seine erstaunliche neue Gestaltung gibt, und Hans *Poelzig*, der das neue Funkhaus gebaut hat und zusammen mit Wagner für die neuen Ausstellungsbauten verantwortlich ist.

Architektur ist keine Musik, weder gefrorene noch geschmolzene. Erst recht aber ist moderne Architektur keine moderne *atonale* Musik. Goethe nannte „die Architektur eine verstummte Tonkunst“. Heute sieht es so aus, als ob die Tonkunst innerhalb der überkommenen Tonleitern alles Erdenkliche und Ausdrückliche erschöpft hat. Sie muß verstummen oder zu neuen Tonleitern und Harmoniegesetzen greifen. Der Architektur dagegen stehen auch innerhalb der überkommenen Baugesetze noch unabsehbare Möglichkeiten offen. Der Eisenbau ist kaum hundert Jahre alt. Der Betonbau ist noch viel jünger. Ihre Möglichkeiten sind noch nicht annähernd ausgeschöpft. Ebenso ist es im Städtebau. Namentlich in Berlin fängt man eben erst zu begreifen an, was die neuen Verkehrsmittel für den kommenden Städtebau bedeuten können. Man fängt zu begreifen an, wie wirksam und wie schön moderne Verkehrsmittel sein können. Allerdings darf man nicht so blöde sein, sie in unerschwinglich teuren Kellerbauten als sogenannte Untergrundbahnen verstecken und damit die Stadt bankerott machen zu wollen, sondern muß sie als leicht beschwingte Hochbahnen oder noch billiger und wirksamer als Schwebebahnen über das Gedränge des Straßenverkehrs hinwegführen. Dann können endlich unabsehbare Außengebiete der Großstadt erschlossen und billiges Bau- und Gartenland jedem zugänglich gemacht werden. Kasernierung wird endlich unmodern.

Eine der wichtigsten Abteilungen der „Deutschen Bau-Ausstellung“, die von Mai bis August Hunderttausende in die Nähe des Funkturms locken wird, ist ihre erste Abteilung, die „Internationale Ausstellung für Städtebau und Wohnungswesen“. Sie ist seit dem Jahre 1910 die erste große Städtebau-Ausstellung in Berlin. Sie wird Unzähligen die Augen darüber öffnen, daß das Berliner Mietskasernensystem überholt ist. Die moderne Dezentralisation im Städtebau verlangt nur sehr beschränkte City- und Hochhausviertel, nur beschränkte Hotel- und Apartment-Hausbezirke. Die modernen Verkehrsmittel und vor allem die wirtschaftlich notwendige Abwanderung der Industrie ermöglichen Auflockerung unserer Städte und für Hunderttausende das Wohnen in den eleganten Flachbauten, die allen Komfort der Großstadt mit den Freuden des Landlebens vereinigen.