

2

495

191

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000300585

STÄDTEBAULICHE VORTRÄGE

AUS DEM

SEMINAR FÜR STÄDTEBAU
AN DER KÖNIGLICHEN TECHNISCHEN HOCHSCHULE ZU BERLIN

HERAUSGEGEBEN

VON

DEN LEITERN DES SEMINARS FÜR STÄDTEBAU

JOSEPH BRIX

UND

FELIX GENZMER

STADTBAURAT A. D.

KGL. GEHEIMER HOFBAURAT

ETATSM. PROFESSOR AN DER KGL. TECHN. HOCHSCHULE
ZU BERLIN

ETATSM. PROFESSOR AN DER KGL. TECHN. HOCHSCHULE
ZU BERLIN

4. VORTRAGSZYKLUS

BODENPARZELLIERUNG UND WOHNSTRASSEN

VON DR. R. EBERSTADT, PROFESSOR, DOZENT AN DER KGL. FRIEDRICH WILHELMS-
UNIVERSITÄT ZU BERLIN

MIT 5 IN DEN TEXT EINGEDRUCKTEN ABBILDUNGEN

BERLIN 1911

VERLAG VON WILHELM ERNST & SOHN.

STÄDTERBAULICHE VORTRÄGE



II 353184

III 14409

Alle Rechte, insbesondere das der Übersetzung in fremde Sprachen, vorbehalten.

BRK B-418/20B

BODENPARZELLIERUNG UND WOHNSTRASSEN

VON RUD. EBERSTADT

Bodenparzellierung und Wohnstraßen.

Von
Rud. Eberstadt.

I.

Das Wort Städtebau war bis vor kurzem ein Ausdruck, der nur den beruflichen Kreisen geläufig war. Noch bei der Eröffnungssitzung unseres Arbeitsausschusses der ersten deutschen Städtebau-Ausstellung 1910 konnte ich darauf hinweisen, daß für die Allgemeinheit unserer Stadtbewohner der Städtebau ein fremder Begriff sei. Wie man von einem Menschen, der nicht abstrahieren, nicht zusammenfassen kann, sagt: er sieht den Wald vor lauter Bäumen nicht, so kann man von dem Städter, besonders dem Großstädter, sagen: er sieht die Stadt vor lauter Häusern nicht. Daß die Stadt ein selbständiges Wesen ist, daß sie eigene selbständige Persönlichkeit besitzt, das ist der Allgemeinheit seither kaum zum Bewußtsein gekommen.

Wir dürfen sagen, daß hierin seit dem letzten Jahre eine Wandlung, und zwar eine recht weitgehende Wandlung eingetreten ist. Das Verdienst ist wohl vor allem der durch die Anregung von Otto March zustande gekommenen Städtebau-Ausstellung und ihrem unbestrittenen Erfolg zuzuschreiben; sie hat den Begriff des Städtebaus in die weitesten Kreise getragen. Wenn wir heute die Tageszeitungen betrachten, so sehen wir, daß dem Tagesschriftsteller der Ausdruck Städtebau genau so geläufig ist und ihm ebenso leicht aus der Feder fließt, wie die Ausdrücke: Freihandel, Schutzzoll, Wertzuwachssteuer, Sozialpolitik und andere Schlagworte.

Wir dürfen mit dieser Wandlung zufrieden sein. Sicher ist, daß wir Fortschritte im Städtebau nur erzielen können, wenn die Allgemeinheit mit uns geht und wenn sie Verständnis hat für die schwierigen Fragen unseres Gebietes. Sicher ist zudem, daß für die Wissenschaft nichts gefährlicher ist, als wenn sie in ihrem Betrieb beschränkt bleibt auf die Kreise der Eingeweihten und Professionisten. Dann muß sie verknöchern, versteinern und in Persönlichkeitsfragen untergehen. Wir können uns freuen, daß Öffentlichkeit und Allgemeinheit jetzt teilnehmen an unserem Werk, das sie doch zunächst und zumeist angeht.

Aber gerade weil wir einen so tüchtigen Schritt vorwärts gekommen sind, ist es, glaube ich, an der Zeit, auf die Eigenart unseres Gebietes hinzuweisen.

Zunächst: das gewaltige Gebiet des Städtebaus umschließt zwei Richtungen. Die eine bezieht sich auf die äußere Form, die andere auf die inneren Grundlagen. Bisher hat man zumeist die formale Seite des Städtebaus behandelt. Es ist dies begreiflich, da das Gebiet zunächst durch den Künstler bearbeitet wurde, dessen Aufgabe ja die Formgebung ist. Aber auch die anderen Mitarbeiter haben zumeist an dem Formalen und an der Äußerlichkeit gehalten; ich erinnere an die Hygieniker, deren Einfluß ein außerordentlich großer war und deren Interesse doch bisher über ihre heilige Dreizahl der Straßenpflasterung, Wasserleitung und Kanalisation nicht allzuweit hinausgelangt ist.

Ich bin den Leitern des Seminars deshalb dankbar, daß auch eine andere Anschauung hier zu Worte kommt. Wenn ich äußere Form und innere Grundlagen hier auseinanderhalte, so will ich damit in keiner Weise sagen, daß das eine Gebiet etwa dem anderen übergeordnet und als das höherstehende zu betrachten wäre. Keineswegs. Noch weniger aber — wir sind ja in Deutschland und der Deutsche kann sich eine Behauptung kaum anders vorstellen als in der Form der Polemik — noch weniger wollte ich hierbei einen Gegensatz konstruieren. Wir müssen nur die beiden Richtungen unterscheiden, sie beide untersuchen, sie beide durchforschen, um zu richtigen Grundsätzen für das praktische Handeln zu gelangen. Der Sinn des Künstlers und des Technikers muß hingelenkt werden auf die großen Zusammenhänge der Verwaltung und der Volkswirtschaft, für die er doch zuletzt arbeitet. Erst die Verbindung der technischen und künstlerischen Gesichtspunkte mit den verwaltungspolitischen, den volkswirtschaftlichen, den privatwirtschaftlichen macht den neuzeitlichen Städtebau aus. Und erst wenn wir gelernt haben, diese Gesichtspunkte zusammenzufassen und zu verschmelzen, werden wir auch die richtige Formgebung für die neuzeitliche Stadt gefunden haben.

Wie haben wir nun von diesem Standpunkte aus den Beginn der städtebaulichen Tätigkeit, den Bebauungsplan, zu definieren? Die Bearbeitung des städtischen Bebauungsplanes ist zu betrachten als eine Aufgabe der Bodenparzellierung. Der Städtebauer muß sich bewußt bleiben, daß er durch seine Maßnahmen die Grundlage des städtischen Wesens — das ist die Bodenparzellierung — in entscheidender Weise feststellt. Er muß sich deshalb ein bestimmtes Ziel der Bodenaufteilung, der Schichtung der städtischen Bevölkerung entsprechend, vor Augen halten. Die Aufmerksamkeit ist hierbei zu richten auf zwei Gebiete, die in engstem Zusammenhang stehen: die Straßenführung und die Hausform.

Die Bodenaufteilung wird in erster Linie bewirkt durch das Straßensystem, durch die Zahl und durch den Abstand der einzelnen Straßen. Werden die Straßen beispielsweise nur in einem Abstand angelegt, der 200 m von Straße zu Straße beträgt, so entstehen Grundstücke, die eine Tiefe von $\frac{200}{2} =$ je 100 m haben. Grundstücke von dieser Art und Tiefe können für Wohnzwecke privatwirtschaftlich regelmäßig nur durch große Massenmiethäuser mit Hofwohnungen ausgenutzt werden. Weiter kommt hier in Betracht die

Breite der Straßen und der Kostenaufwand der Bodenerschließung; aus diesen Faktoren ergibt sich zum großen Teil die Form der baulichen Ausnutzung und das Bausystem. Hohe Straßenbaukosten erhöhen den Bodenpreis; sie verbieten den Flachbau und erzwingen die Stockwerkshäufung. Bodenpreis und Hausform werden demnach durch das Straßensystem und den Bebauungsplan wesentlich beeinflußt.

Dem seither vielfach angewandten System des sogenannten schematischen Städtebaus — der gleichmäßigen, schablonenhaften Straßen — tritt gegenüber unser neuzeitlicher Städtebau mit der Forderung der Scheidung der Straßen nach Zweck und Bedürfnis, der Scheidung in Verkehrsstraßen und Wohnstraßen.

II.

An erster Stelle ist zunächst die Verkehrsstraße zu berücksichtigen; sie gibt die Grundform der Stadtanlage ab, sie zeigt das Gerippe, das Gerüst für den Städtebau. Schon hier ergibt sich, daß der neuere Städtebau andere Ziele verfolgen muß als die seitherigen, daß er suchen muß zu anderen Grundformen zu gelangen als die überlieferten. In Kürze möchte ich auf die in meinem Handbuch des Wohnungswesens II. Aufl. S. 196 fg. veröffentlichten Skizzen hinweisen, die den Gegensatz zwischen der überlieferten und der anzustrebenden Stadtanlage darstellen. Die seither ausgebildete Grundform unserer kontinentalen Stadtanlage ist die konzentrische, die sich in Anlehnung an die geschichtlichen Bedingungen ringförmig erweiterte. Den Bedingungen der neuzeitlichen Großstadt entspricht dagegen eine radiale Grundform, die auf der ausstrahlenden Verkehrslinie aufgebaut ist.

Ich war aus städtebaulichen Erwägungen zu der Aufstellung dieser Grundform gelangt, möchte indes bemerken, daß die vorerwähnte Forderung bereits in der Stadterweiterung von Wiesbaden praktisch durchgeführt ist. Die gleiche Bestrebung findet sich neuerdings in der Stadterweiterung von Essen, die unter der Leitung des Beigeordneten Schmidt steht.

Die Verkehrsstraße gibt demnach die Grundlinien für die neuzeitliche Stadtanlage ab. Die Anlage der Verkehrsstraße erscheint als eine einfache Aufgabe. Die zu stellenden Anforderungen werden uns in der Literatur allgemein aufgezählt: die Verkehrsstraße verlangt eine hinreichende Breite, eine sachgemäße, zielmäßig geführte Richtung, genügende Leistungsfähigkeit für die Aufnahme der Unterbringung der Transportmittel, des Fahrverkehrs und des Fußgängerverkehrs, dauerbare, geeignete Pflasterung u. ähnl. Dies sind die üblichen Anforderungen, und man mag wohl glauben, daß sie ohne besondere Schwierigkeit zu erfüllen sind. Weit gefehlt. Ich halte es für eine der schwierigsten Aufgaben, eine richtige, befriedigende Verkehrsstraße in der Großstadt, in der Stadt überhaupt anzulegen.

Beobachten wir in dieser Hinsicht einen unserer bestgelungenen Straßenzüge, der dem Verkehr zudem besonders günstige Voraussetzungen bietet, die Linden in Berlin. Die Straße hat eine prächtige Mittelpromenade von 11 Metern (die Rasenstreifen ungerechnet) und seitliche Bürgersteige von je 7 bis 7,70 Metern.

Wo aber finden wir nun den Verkehr? Die Mittelpromenade ist (Sonntags nach Ladenschluß ausgenommen) fast leer; der ganze Strom des Fußgängerverkehrs schiebt sich auf den Bürgersteigen entlang; die Leute drängen sich hier, während sie auf der Mittelpromenade bequem gehen könnten. Wir können schon hier den Satz aufstellen: der Verkehr folgt den Schaufenstern. Wo wir eine gut angelegte Verkehrsstraße finden, können wir die gleiche Beobachtung machen. Die Verkehrsstraßen, die auf diese Verhältnisse Rücksicht genommen haben, sind ein Erfolg; die Verkehrsstraßen, die dies nicht verstanden haben und die mit anderen städtebaulichen Mitteln wirken wollen, sind ein Mißerfolg; sie bleiben tot und haben ihren Zweck verfehlt.

Und gibt es städtebaulich etwas Schöneres für die Verkehrsstraße, als daß sie eben das aufweist, was ihre Aufgabe ist, Verkehr und Leben? Gibt es andererseits etwas Unbefriedigenderes als einen mächtigen Straßenzug, der tot ist und dem man ansieht, daß er seiner Bestimmung nicht entspricht? Man hat neuerdings in der Verkehrsstraße durch fremdartige Mittel zu wirken gesucht; hierher zählt vor allem das künstliche Hereinziehen gärtnerischer Motive. In der Verkehrsstraße werden grüne Rasenstreifen angelegt — man muß diese kümmerlichen Pflanzungen sehen, wie gerade der Verkehr sie mitnimmt —, Girlanden, Blumenbeete, kostspielig zu schaffende und noch kostspieliger zu unterhaltende Anlagen. Es ist die rechte Surrogat-Kunst, wie sie der neuzeitliche Städtebau leider so häufig aufweist.

Die Stadt ist kein flaches Land und vor allem, eine Verkehrsstraße ist kein Gartenbeet. Wir können und sollen nicht etwa unbedingt eine geschlossene Reihe von Läden durch alle Verkehrsstraßen haben — obschon selbst die neue Döberitzer Heerstraße in Berlin bereits eine Lädenreihe aufweist vom Charlottenburger Knie bis zum Reichskanzler-Platz. Wir besitzen vielmehr in hinreichender Zahl echt städtebauliche Mittel, die es anzuwenden gilt, um der Verkehrsstraße den ihr zukommenden Charakter zu geben. Es ist nicht meine Aufgabe, in dem vorliegenden Zusammenhang auf diesen Punkt genauer einzugehen. Ich muß mich heute auf die Bemerkung beschränken: diese Kardinalstraßen, Gerüststraßen, die wir Verkehrsstraßen nennen, haben ihre besonderen Bedingungen, die es zu studieren gilt. Was aber ihren Schmuck anlangt, so ist er für mich gegeben in den Worten aus Goethes Faust beim Osterspaziergang, als sich die Volksmenge durch Wege und Pfade ergießt:

Nur an Blumen fehlt's im Revier;
Sie nimmt — geputzte Menschen dafür.

In der Tat, es gibt keinen schöneren Schmuck für die Verkehrsstraße als Leben, Menschen, Bewegung.

III.

Wie verhält es sich nun mit dem Hauptteil unserer Erörterung, der Wohnstraße? Die Forderung besonders zu behandelnder Wohnstraßen wurde in der Literatur aufgestellt und begründet in einem von mir im Jahre 1892 ver-

öffentlichten Aufsatz. Sicher war sie den Fachkreisen schon damals nicht fremd; für die Praxis des Städtebaus war dies ein neuer Anspruch. Das bekannte, für unsere städtebauliche Entwicklung maßgebende Gesetz, das Baufluchtliniengesetz, überweist dem Bebauungsplan nur drei Gebiete: Verkehr, Feuersicherheit, öffentliche Gesundheit, und auch diese nach einer schematisch-einseitigen Auffassung. Von den Grundsätzen der Bodenaufteilung und der Bodenerschließung, insbesondere für die Zwecke des Wohnungswesens ist keine Rede. Gegenüber der wuchtigen, weittragenden Befugnis der Aufstellung von Bebauungsplänen — England hat ein derartiges Recht bisher nicht gekannt und auch das neue englische Städtebaugesetz verfolgt wesentlich andere Ziele als unsere Gesetze — gegenüber dieser tief einschneidenden Befugnis mag es paradox klingen, wenn ich sage: wir haben in Deutschland noch fast gar keine Bebauungspläne gemacht. Und doch ist es so; nur — Baufluchtlinien haben wir aufgestellt. Das grundlegende preußische Gesetz, das unseren neueren Städtebau beherrscht hat, benennt sich ja in treffender Selbstkritik „Baufluchtliniengesetz“.

Das Streben nach Formalismus und Äußerlichkeit, die Vernachlässigung des inneren Wesens und des sachlichen Inhalts der bodenpolitischen Aufgaben, die übertriebene Bewertung äußerlicher Korrektheit und die Unfähigkeit zur Gestaltung des Inneren — sind in dem Namen und in dem Ziel der Baufluchtlinie treffend gekennzeichnet. Zugleich entwickelte sich unter diesem System eine Besonderheit des deutschen Städtebaus; es ist der Kultus der Straße. Die Straße ist das bevorzugte Hauptstück, der Liebling unseres Bauwesens. Wir widmen ihr eine überschwängliche Verehrung und dichten ihr die höchsten Eigenschaften an; wir wenden alle Mittel auf, um sie recht imposant und insbesondere — recht teuer zu machen. Wir treiben in Deutschland keinen Städtebau, sondern in Wirklichkeit Straßenbau.

Damit haben wir die Straße einer ihrer wichtigsten Aufgaben entfremdet, der vorteilhaften, besten, billigsten Aufteilung von Wohngelände zu dienen. Verkehr, Feuersicherheit und öffentliche Gesundheit sind die drei Interessenkomplexe, die wir der Straße nach dem Baufluchtliniengesetz zugewiesen haben. Was den Verkehr anlangt, so besteht für reichlich drei Viertel des Baugeländes die Aufgabe gerade darin, den Verkehr auszuschließen, ihn fernzuhalten. Für die Interessen von drei Vierteln des Stadterweiterungsgeländes hatte demnach das Baufluchtliniengesetz keine Vorschrift zu geben, und die Folgen für unser Straßenbausystem treten jetzt deutlich hervor.

Die Wohnstraße bildet heute das Hauptstück des Städtebaus. Weitaus der größere Teil des städtischen Baugeländes ist für Wohnzwecke bestimmt, und ihm haben wir im neuzeitlichen Städtebau unsere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Die Wohnstraße stellt gesonderte Ansprüche, die in jeder Weise verschieden sind von denen der Verkehrsstraße. Es ist deshalb hier gleich der wesentliche Zusatz zu machen: man schafft keine Wohnstraße dadurch, daß man die Straßenbreite um 5 Meter verringert, sondern in ihrer ganzen Anlage und Ausführung verlangt die Wohnstraße eine besondere Behandlung.

In engstem Zusammenhang stehen hierbei Straßenbau, Bodenpreis und Hausform. Die sozial, wirtschaftlich und technisch günstigen Hausformen, das Einfamilienhaus, das Zweifamilienhaus, die Hausformen des Flachbaus können nur ausgeführt werden bei niedrigem Bodenpreis; der Bodenpreis aber kann nur niedrig bleiben bei niedrigen Straßenkosten.

Die Straßenbaukosten betragen in Berlin bei einer Fahrdambbreite von 10 Metern 180 bis 190 Mk., bei 15 Metern Fahrdambbreite 250 bis 260 Mk. auf den laufenden Meter Grundstückslänge; in München bei einer Straßengesamtbreite von 10 Metern 116,5 Mk., bei 15 Metern Breite 164 Mk., bei 30 Metern 317 Mk. auf den laufenden Meter Anwesensfront, Straßengrund, Kleinsteindecke, Gehbahnpflaster, endgültige Fahrbahnplasterung zusammengerechnet. Die teuren Pflasterungsarten sind gänzlich ungeeignet für die Wohnstraßen; sie bilden ferner eine außerordentliche Belastung für die Tätigkeit des Baugewerbes.

Bei einer Baustelle von 6 Metern Front entstehen hierdurch Straßenbaukosten von 1200, 1500, 1800 Mk. Damit ist der Flachbau an sich schon ausgeschlossen. Wir werden hierdurch auf ein völlig verändertes System der Bodenparzellierung und der Bauweise gedrängt.

Hier stehen wir vor dem schärfsten Gegensatz, der den seitherigen Städtebau von dem neu zu schaffenden trennt. Wir haben in der Großstadt die Schablone des kostspieligen Straßenbaus, den Kultus der Straße, durchgeführt und die Frage ist: können wir uns von ihm trennen, um zu einer zweckmäßigen Bodenparzellierung zu gelangen und welche Wege müssen wir einschlagen. Alle unsere Vorstellungen von der äußeren Gestaltung und dem Ausdruck der Stadtanlage müßten wir in solchem Falle ändern; für die Geschmacksrichtung und das Urteil der städtischen, insbesondere der großstädtischen Bevölkerung müßten völlig neue Gesichtspunkte maßgebend werden.

IV.

Die erste Forderung an die Wohnstraße lautet: zweckentsprechende Ausgestaltung für das Bedürfnis des Wohnens und des Familienlebens; Vermeidung kostspieliger Anlagen und Aufwendungen, Vermeidung teurer und zweckwidriger Pflasterungsarten. Teuere, unzureichende Wohnstraßen und günstige wirtschaftsgemäße Hausformen schließen sich wechselseitig aus. Auf eines von beiden müssen wir verzichten, und da glaube ich doch, es ist besser darauf zu verzichten, unser Geld im wahrsten Sinne des Wortes auf die Straße zu werfen.

Die Ausstattung der Wohnstraße muß hinsichtlich der Straßenbreite, des Straßenbaus und der Pflasterung einfach und dem Bedürfnis angemessen sein. Die zweckwidrige teure Ausstattung der Wohnstraßen bildet einen der Grundmängel unseres Städtebaus; hier liegt einer der Ausgangspunkte für die fehlerhafte Gestaltung unseres städtischen Wohnungswesens. Die für Deutschland

eigentümliche Auftreibung der Bodenpreise findet an dieser Stelle einen ihrer wichtigsten Anfangs- und Rechtfertigungsgründe; die hohen Kosten der schablonenmäßigen Straßenanlagen müssen auf die Baugrundstücke abgewälzt werden. Auch für den Bodenbesitzer und Bodenspekulanten wird deshalb das System der „reinen Wohnstraße“ Vorteile bieten, indem es Straßenbaukosten, Landabtretung und Zinsverluste infolge rascher fortschreitender Bebauung erspart.

Die zweite Forderung, die sich aus der ersten ergibt und unmittelbar mit ihr zusammenhängt, lautet: Fernhaltung des Durchgangsverkehrs. Aus der Wohnstraße muß der Durchgangsverkehr grundsätzlich ausgeschlossen werden. Die Wohnstraße hat lediglich dem eigenen Verkehr der Anwohner zu dienen. Wir haben verschiedene Mittel, diese Forderung durchzuführen. Zunächst ist anzuwenden das polizeiliche Verbot des Durchgangsverkehrs, wie es in den neuen Wohnstraßen der rheinisch-westfälischen Arbeitersiedlungen besteht. Ferner bieten sich die Mittel des Städtebaus, d. h. die Anlegung der Straßen, die den Großverkehr nicht begünstigt, oder sogar ihn ganz ausschließt, wie die Seitengasse und Sackgasse.

Die dritte Forderung ist: die Wohnstraße ist als Aufteilungsstraße zu behandeln. Gelände aufzuschließen, es in vorteilhaftester Weise dem Wohnbau zu erschließen, ist ihre Aufgabe. Und hierbei, in der freien Ausnutzung der Geländebeziehungen, in der Anlehnung an die natürliche Geländegestaltung wird die Wohnstraße auch zu ihren städtebaulich reizvollsten Effekten gelangen. —

Haben wir nun eine Reihe von Grundsätzen und Leitsätzen aufgestellt, so gilt es die praktische Durchführung zu betrachten. Die Praxis stellt uns in Deutschland vor eine schwierige Aufgabe; es ist der Zwang des uns übergeordneten Bodenpreises. In den Wohnbezirken englischer Großstädte kostet der Quadratmeter Bauland 5 bis 10 Mk., während er bei uns — in dem als kapitalsarm verschrieenen Lande — in entsprechender großstädtischer Lage 30 bis 80 Mk. kostet. Der deutsche Bodenpreis ist künstlich herbeigeführt und bildet sich im Gegensatz zu allen wirtschaftlichen und wirtschaftsgemäßen Gesetzen. In vielen Fällen wird man künftig bei uns die letzte Steigerung des Bodenpreises verhüten können durch Anwendung richtiger Grundsätze der Bodenerschließung und des Straßenbaus, wobei dem Bodenbesitzer durch den Wegfall der mit dem heutigen System verbundenen Lasten und Verluste ein Ausgleich gegenüber den Vorteilen der Auftreibung des Bodenpreises geboten wird. Immerhin haben wir die bestehenden Verhältnisse zum Ausgangspunkt zu nehmen.

Betrachten wir zuerst eine Bodenparzellierung bei hohem Bodenpreis, wie 50, 60 Mk. der Quadratmeter. Auch in Städten mit hohem Bodenpreis können wir zu befriedigenden Bau- und Wohnverhältnissen gelangen, wenn wir durch den Bebauungsplan größere Blockeinheiten schaffen. Wir ziehen ein Straßen-

gerüst, bestehend aus bedeutenden, entsprechend ausgestatteten Verkehrsstraßen, das eine große Geländefläche umgibt. Dieses Straßengerüst umschließt und umgrenzt eine große Geländeeinheit, gewissermaßen ein ganzes Quartier. An den Verkehrsstraßen würde eine vielstöckige, gedrängte Ausnutzung gestattet, während das Innere dieser großen Blockeinheit durch schmale einfache Wohnstraßen aufgeteilt wird. Die Bebauung nach diesem System ist für die Bodenbesitzer ebenso vorteilhaft, als das heutige schematische System des Straßennetzes, während die Vorteile für die Gesamtbevölkerung und das Gemeinwesen kaum der Hervorhebung bedürfen.

Vgl. mein Handbuch des Wohnungswesens, II. Aufl., 1910, S. 200f. — Die Aufgabe, unter Berücksichtigung bestehender Bodenpreise und vorhandener Bebauungspläne eine bessere Form der Bodenaufteilung zu ermitteln, wurde zuerst von Theodor Goecke in Angriff genommen in einer i. J. 1893 erschienenen Abhandlung (Preuß. Jahrb. 73 H., S. 85f.). Goecke schlug vor, „einen großen Baublock in der Weise zu bebauen, daß am Rande größere Grundstücke und höhere Gebäude entstehen, während nach der Mitte zu die Gebäude niedriger werden, um dem reinen Wohnbedürfnis besser entgegenzukommen. Der Übergang von der höheren Bebauung zu der niedrigeren müßte stufenweise geschehen; stufenweise würden auch die Straßen schmaler, wie ja auch der Verkehr nach innen hin allmählich abnehmen würde.“

Wo dagegen der Zwang hoher Bodenpreise nicht besteht, liegen die Voraussetzungen für die Ausgestaltung der Wohnstraßen noch einfacher. Hier kann die Wohnstraße in gänzlich freier, nur durch die vorhandenen Bodenverhältnisse bedingter Führung ihrem gegebenen Zweck dienen, das Gelände aufzuschließen. Die Wohnstraße ist hierbei gänzlich als Aufteilungsstraße zu behandeln.

Der ältere Städtebau gibt uns hier beachtenswerte Vorbilder. Das Straßengerüst des Mittelalters umgrenzte ganze Quartiere; innerhalb der durch die Hauptstraßenzüge umschlossenen Geländeflächen entstanden reine Wohnstraßen in den verschiedensten Ausführungen. Rothenburg, Ulm, Augsburg, die Hansestädte bieten Beispiele von Anlagen, denen wir noch heute brauchbare Anregungen entnehmen können. — Aus der jüngsten Gegenwart zeigen die Abb. 1 und 2 Wohnstraßen aus Ulm, Abb. 3 aus Einswarden bei Bremen.

In Abb. 4 ist eine Wohnstraße der Siedlung Margaretenhof (Fr. Krupp; Erbauer Baurat Schmohl-Essen) wiedergegeben. Straße und Durchgang zeigen die Einzelheiten und Vorzüge der Anlage. Zu erwähnen ist, daß in dem Beispiel der Abb. 4, wie neuerdings vielfach in den rheinländischen Industriesiedlungen, in der reinen Wohnstraße der Bau eines Bürgersteiges unterbleibt. Bei verkehrslosen Wohnstraßen bringt der Verzicht auf den Bürgersteig keine Nachteile, während hierdurch zugleich eine weitere, den Hausbaukosten zugute kommende Verbilligung der Straßenanlage erzielt wird. — Abb. 5 ist der Londoner Garten-Vorstadt Hampstead entnommen. Die angewandte Hausform ist die des Reihenhauses in geschlossener Bauweise. Beachtung verdient die Form des von Bauten eingeschlossenen Platzes. Er stellt ein Rechteck dar, das auf drei Seiten umbaut ist, während die vierte, der Straße zugekehrte Seite offen gelassen ist; die Anlage ließe sich demnach wohl in Kürze nach ihrem städtebaulichen Effekt als „Dreiwandungsplatz“ bezeichnen. Die hier dargestellte Form der Aufteilung bietet, abgesehen von ihren wohnungs- und bautechnischen Vorzügen, auch für den Bodenbesitzer wesentliche Vorteile. — Wohnstraßen in einfacher und trefflich gelungener Ausführung sind in den Industriesiedlungen von Westfalen und Rheinland neuerdings mehrfach geschaffen worden.



Abb. 1 u. 2. Wohnstraße mit Vorgarten, Ulm.
(Bauweise: Einfamilien-Doppelhaus) aus Eberstadt, Handbuch des Wohnungswesens.
(Verlag von Gustav Fischer, Jena). 2. Aufl., S. 249.



Abb. 3. Wohnstraße Einswarden bei Bremen.

(Bauweise: Einfamilien-Doppelhaus) aus Eberstadt, Handbuch des Wohnungswesens.
(Verlag von Gustav Fischer, Jena). 2. Aufl., S. 255.



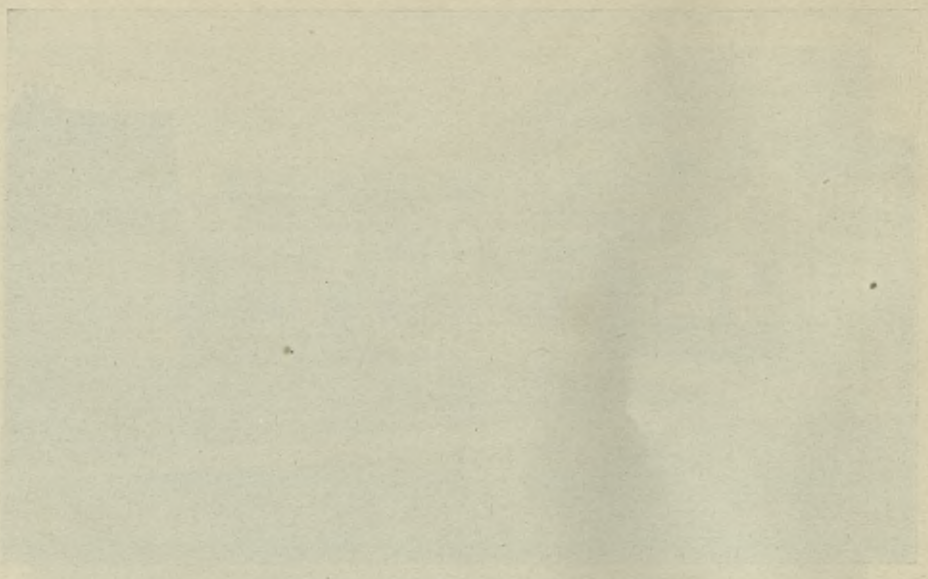
Abb. 4. Wohnstraße Margaretenhof.

Aus Eberstadt, Handbuch des Wohnungswesens.
(Verlag von Gustav Fischer, Jena). 2. Aufl., S. 212.



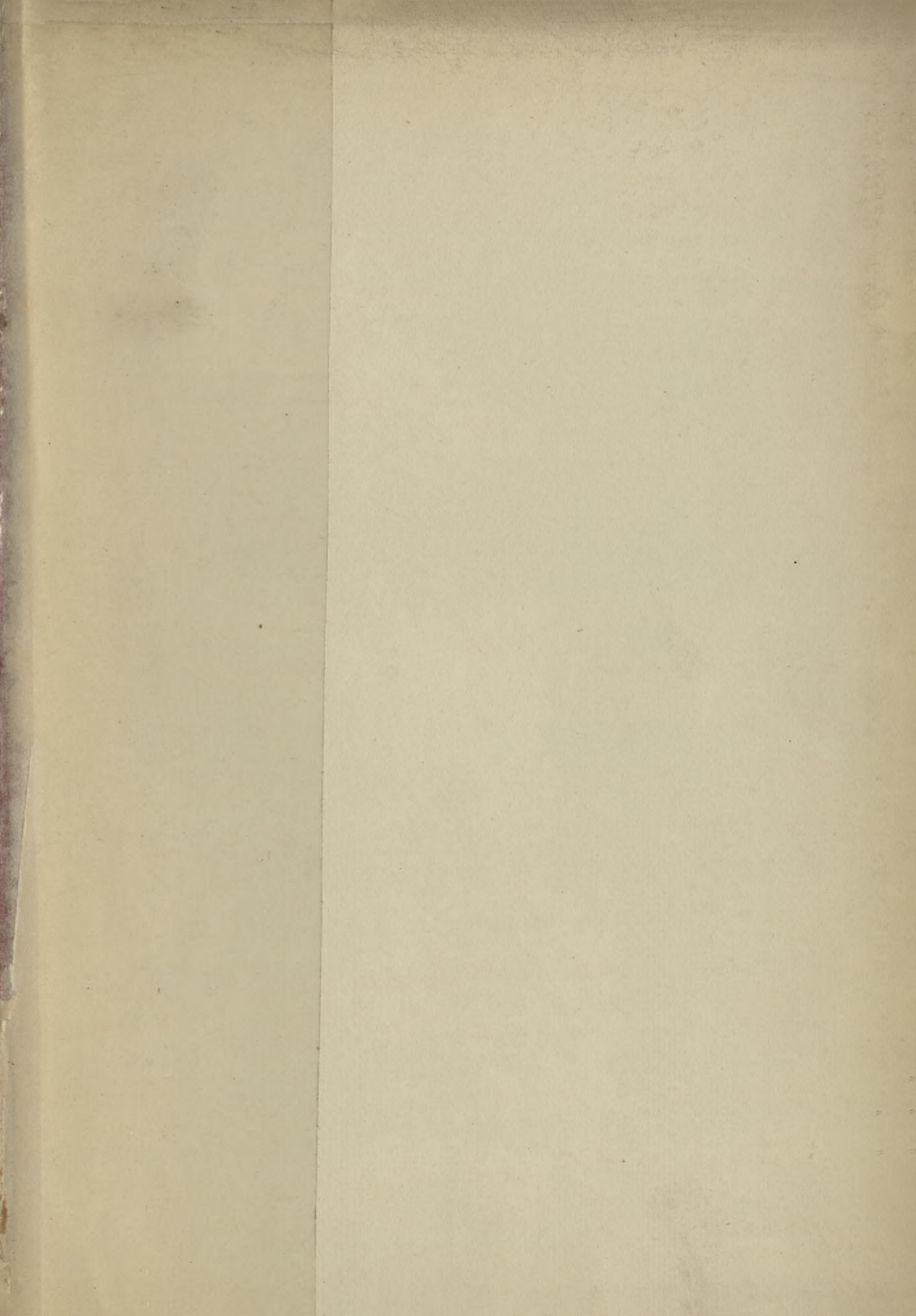
Abb. 5. Wohnanlage London-Hampstead.
(Bauweise: Einfamilien-Reihenhaus) aus Eberstadt, Handbuch des Wohnungswesens.
(Verlag von Gustav Fischer, Jena). 2. Aufl., S. 446.

Die neuen Forderungen des Städtebaus erscheinen nicht bestechend und sind nicht von gewaltiger Klangwirkung. Sie können nicht wetteifern mit den großen tönenden Schlagworten, die sonst in die Öffentlichkeit gerufen werden: Änderung des Eigentumsrechts, öffentliches Land, öffentliche Gelder, staatlicher, kommunaler Kredit. Und selbst für den Künstler klingen sie weniger verständlich, weniger ansprechend als die stolzen Ankündigungen der sogenannten monumentalen Aufgaben von Prunkstücken und Schaustücken. Und doch scheint es mir, daß diese Forderungen von unendlich größerer Bedeutung sind als alle Schlagworte, und daß sie auch dem Künstler weit höhere Ziele stellen als die Ausführung eines Triumphbogens oder eines Denkmals. Die Zukunft unseres deutschen Städtebaus hängt davon ab, daß es gelingt, zu besseren Formen der Bodenaufteilung zu gelangen; die Zukunft unseres Städtebaus und unserer städtischen Entwicklung, d. h. heute von zwei Dritteln unserer Gesamtbevölkerung. Hier liegen Aufgaben von gewaltiger Größe, wenn sie sich auch verbergen unter unscheinbaren Worten. Die Programme der Bodenrechtsänderung klingen nach Umwälzung, die künstlerischen Projekte klingen nach Fortschritt; und doch werden sie uns schwerlich weder das eine noch das andere bringen. Die wahre Neuerung, der wahre Fortschritt im Städtebau liegt auf zwei Gebieten: Änderung der Bodenparzellierung und Änderung des Realkredits. Die Bodenaufteilung, diese sozial, wirtschaftlich und technisch gleich große Aufgabe, steht für uns in erster Reihe. Mögen die vorliegenden gedrängten Erörterungen einige Anregung gegeben haben zu praktischer Betätigung und mögen sie die Überzeugung geweckt und gestärkt haben: der Weg zum sozialen Frieden, der Weg zur befriedigenden Gestaltung unserer städtischen Verhältnisse geht durch das Gebiet des Städtebaus.



Buchdruckerei des Waisenhauses in Halle a. d. Saale.

Das Waisenhaus in Halle a. d. Saale ist eine Anstalt für die Aufnahme und Erziehung von Waisen. Die Buchdruckerei des Waisenhauses ist eine der wichtigsten Abteilungen der Anstalt. Sie beschäftigt eine Anzahl von Druckern und Lehrlingen, die in der Druckerei ausgebildet werden. Die Buchdruckerei des Waisenhauses hat eine lange Geschichte und hat sich in den letzten Jahren sehr erweitert. Sie druckt eine große Anzahl von Büchern, Zeitschriften und anderen Drucksachen. Die Buchdruckerei des Waisenhauses ist eine der besten Druckereien in Halle a. d. Saale. Sie hat eine große Anzahl von Maschinen und eine sehr gute Ausstattung. Die Buchdruckerei des Waisenhauses ist eine der wichtigsten Abteilungen der Anstalt. Sie beschäftigt eine Anzahl von Druckern und Lehrlingen, die in der Druckerei ausgebildet werden. Die Buchdruckerei des Waisenhauses hat eine lange Geschichte und hat sich in den letzten Jahren sehr erweitert. Sie druckt eine große Anzahl von Büchern, Zeitschriften und anderen Drucksachen. Die Buchdruckerei des Waisenhauses ist eine der besten Druckereien in Halle a. d. Saale. Sie hat eine große Anzahl von Maschinen und eine sehr gute Ausstattung.



Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000300585

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

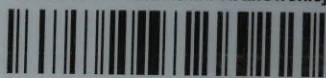
BIBLIOTEKA GŁÓWNA



L. inw. 17409

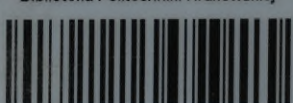
Kdn., Czapskich 4 — 678. 1. XII. 52. 10.000

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-353179

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000318399

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-353180

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000318400

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-353181

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000318401

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



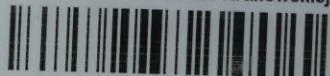
II-353182

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000318402

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-353183

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000318403

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-353184

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000318404

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-353185

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000318405