

2

495

191

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000300585

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

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

---

## 4. VORTRAGSZYKLUS

### AUS DER GESCHICHTE DES STÄDTEBAUES IN DEN LETZTEN 100 JAHREN

VON J. BRIX, STADTBAURAT A. D., ETATSM. PROFESSOR AN DER KGL. TECHN. HOCHSCHULE  
ZU BERLIN

MIT 96 IN DEN TEXT EINGEDRUCKTEN ABBILDUNGEN

---

BERLIN 1912

VERLAG VON WILHELM ERNST & SOHN



II - 353179

III 17409

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

0000-00-418/2018

AUS DER GESCHICHTE DES STÄDTEBAUES  
IN DEN LETZTEN 100 JAHREN

VON **JOSEPH BRIX**

---



## Inhaltsverzeichnis.

	Seite
1. Einleitung . . . . .	7
2. Kurze Würdigung der städtebaulichen Verhältnisse in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts . . . . .	7
3. Grundlegende Änderung der Verhältnisse für die Städtebildung durch die Einführung der Eisenbahnen . . . . .	9
4. Die Zunahme der städtischen Bevölkerung und der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Städte in den letzten 100 Jahren . . . . .	10
5. Die städtebildende Kraft des Kapitalismus . . . . .	11
6. Die wirtschaftlich verschiedenen Stadttypen . . . . .	11
7. Mangelnde Grundlagen auf städtebaulichem Gebiete gegenüber dem gewaltig einsetzenden Andrang von Menschen, Arbeit und Kapital nach den Städten . . . . .	12
8. Baupolizeiliche Vorschriften und Bauordnungen . . . . .	14
9. Die Bedeutung der baupolizeilichen Verordnungen in volkswirtschaftlicher Beziehung und die Abhängigkeit der Bebauung hiervon . . . . .	16
10. Der Willebrandsche Grundriß einer schönen Stadt . . . . .	18
11. Der große Mangel an Städtebauern in den siebziger Jahren . . . . .	20
12. Die ersten vom Verbands deutscher Architekten- und Ingenieurvereine aufgestellten Grundzüge für Stadterweiterungen vom Jahre 1874 . . . . .	20
13. Das preußische Fluchtliniengesetz . . . . .	21
14. Das Werk R. Baumeister von 1876 „Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung“ . . . . .	22
15. Die städtebauliche Tätigkeit bis zu Anfang der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts	24
16. Hygiene und Städtebau . . . . .	25
17. Kritik des bis dahin Geleisteten oder Durchschnittsstand des deutschen Städtebaues Ende der achtziger Jahre . . . . .	27
18. Camillo Sittes Werk „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“ und dessen künstlerischer Einfluß auf den Städtebau . . . . .	28
19. Der preisgekrönte Wettbewerbsentwurf der Stadterweiterung von München von Henrici	31
20. Der Generalregulierungsplan der Stadt Wien . . . . .	35
21. Der Anbruch einer neuen Zeit für den Städtebau in den neunziger Jahren . . . . .	36
22. Gesteigertes Leben auf dem Gebiete des Städtebaues . . . . .	37
23. Hervorzuhebende Literatur . . . . .	40
24. Die Anregungen Herchers zur Beschaffung ruhiger Wohnviertel bei Großstadterweiterungen vom Jahre 1904 . . . . .	42

	Seite
25. Der Gartenstadtgedanke von Fritsch in seiner Schrift „Die Stadt der Zukunft“ 1896 . . . . .	42
26. Deutsche Arbeitersiedlungen und Gartenstädte . . . . .	45
27. Der Wiener Wald- und Wiesengürtel . . . . .	46
28. Die Dresdener Städtebauausstellung . . . . .	47
29. Der Entwurf des deutschen Wohnungsgesetzes und behördliche Erlasse und Gesetze . . . . .	47
30. Die neuen erweiterten Grundsätze des Städtebaues des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieurvereine . . . . .	49
31. Die Entwicklung des Städtebaues in den letzten 100 Jahren in Bildern . . . . .	49
32. Die städtebaulichen Leistungen der letzten Jahrzehnte und die Pflege der hygienischen, volkswirtschaftlichen und künstlerischen Aufgaben . . . . .	67

---



# Aus der Geschichte des Städtebaues in den letzten 100 Jahren. \*)

Von  
**Joseph Brix.**

---

## 1. Einleitung.

Im Rahmen einer auf einen Vortrag zusammengedrängten Darlegung läßt sich weder die Geschichte des Städtebaues überhaupt, noch die der letzten 100 Jahre, in auch nur einigermaßen erschöpfender Weise behandeln. Ich muß mich somit auf die Würdigung einer Reihe von Geschehnissen und von Fortschritten auf dem Gebiete des Städtebaues in der genannten Zeit, in der Hauptsache auf deutschem Gebiete beschränken. Dabei kann ich lediglich nur das Allerwichtigste herausheben, ohne selbst hier den Anspruch auf erschöpfende und gleichmäßige Darlegung erheben zu dürfen.

## 2. Kurze Würdigung der städtebaulichen Verhältnisse in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts.

Der Beginn des vorigen Jahrhunderts stand unter der Nachwirkung der französischen Revolution und unter dem Drucke der napoleonischen Kriege. Trotzdem förderte diese, für ein kräftiges Aufleben des Städtebaues gewiß ungünstige Zeit, teils unter dem Einflusse der Repräsentationsideen und der reformatorischen Ziele des französischen Eroberers, teils unter dem Einflusse der Gegenbewegung der in ihrem Nationalgefühl gekränkten und in ihrer Existenz bedrohten Völker und Fürsten das Ausdrucksvolle in der Planung und dem Aufbau mancher Orte. Die repräsentative Ludwigstraße in Mainz verdankt einem französischen Regulierungsplan ihre Ausbildung; Langhans erbaute unter Friedrich II. vor 120 Jahren das die Linden in so glücklich monumentaler Weise abschließende Brandenburger Tor.

Eine neue Zeit folgte für Deutschland den Befreiungskriegen. Aber es war, wie für manches andere so auch für den Städtebau eine Zeit der Ruhe und der Sammlung, eine Zeit, in der man wohl daran dachte, einzelne notwendige Gebäude zu errichten, wie Kasernen, Gerichts- und Regierungsgebäude, Theater, Schulen, Kirchen, Museen und Akademien; aber der Sinn für die Schaffung von einheitlichen Stadt- und Ortsgebilden fehlte.

Man lebte ein Leben der Rekonvaleszenz, der Erholung aus schwerer Zeiten Nöten und befließigte sich einer, an sich gewiß begründeten Sparsamkeit. Es

---

\*) Vortrag, gehalten am 2. November 1910.

war die Zeit, in der vielfach Kunst als Luxus galt, in der man sich des schöpferischen Ausdrucks wahrer Schönheit zu schämen und ihn als Protzerei zu betrachten schien, in der an Stelle der Kunst Künstelei trat. So führt Sombart\*) in seinem Buche „Der moderne Kapitalismus und die Theorie der kapitalistischen Entwicklung“ an, daß Goethe, dem der Sinn für das Prachtige und Glänzende gewiß nicht fehlte, „daß selbst Goethe in einem Hause lebte, dessen Einrichtung unserm heutigen Geschmack armselig und kläglich erscheint, und daß Goethe äußerte, eine elegante luxuriöse Zimmerausstattung sei nur für Menschen, die keine Gedanken hätten“. Und wenn somit in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts eine Unempfindlichkeit auch der Gebildeten gegenüber den Anforderungen von Komfort, Geschmack und Wohlleben festzustellen ist, wie konnte dann Geschmack, Komfort und Behaglichkeit in den Städten zum Ausdruck kommen? Immerhin aber brachte es die erste Zeit des vorigen Jahrhunderts innerhalb engerer Anschauungsweise zu einem Stil, dem Stil der Biedermeierzeit und dieser fand auch städtebaulichen Ausdruck in den Sammelstätten geistig und ästhetisch hochempfindender Menschen, namentlich in den stillen Residenzen, wie Oldenburg, Schwerin, Weimar, Darmstadt, Altenburg, Wiesbaden, Gotha, Eisenach, auch Potsdam und vielen anderen, sowie auch in den Universitätsstädten, wie Rostock, Greifswald, Jena usw.

Etwa im zweiten und dritten Jahrzehnt setzte wieder die Begeisterung für den Klassizismus ein, vertreten in Berlin namentlich durch Langhans, Schinkel und Bötticher, in München durch Leo v. Klenze, in Karlsruhe durch Weinbrenner, in Dresden und Wien durch Semper.

Es muß aus jener Zeit besonders der Tätigkeit derjenigen Landesfürsten gedacht werden, die aus dem Bestreben heraus, ihre Residenzen zu verschönern und zu erweitern, städtebauliche Schöpfungen vollbrachten. Ich darf hier wohl als Beispiel in erster Linie König Ludwigs I. von Bayern gedenken, der in den Jahren 1830 bis 1850 durch die Erbauung der Ludwigstraße mit dem Siegestor als Abschluß, des Königsplatzes mit Glyptothek, Kunstausstellungspalast und Propyläen, namentlich auch des Residenzplatzes in München mit dem Nationaltheater, der langgestreckten Hauptpost und der neuen Residenz und durch die Anlage des Karlstors und des Isartors München auf eine städtebaulich bemerkenswerte Stufe hob. — Aber der eigentliche Anstoß, die grundbedingende Notwendigkeit, Städte zu bauen und zu erweitern, sowie auch der Drang zur zielbewußten Anlage von menschlichen Siedlungen, derart, daß sie als Ganzes betrachtet wurden, als Ganzes im Hinblick auf Ort, Bauanlage und die Bewohnerschaft, fehlten noch.

Nur die großen Messen und Märkte, Häfen und Handelsplätze waren in der Hauptsache die Veranlassung zur Konzentration der Massen.

Und so wiesen die Städte bis zu den 40er bis 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts nur ein langsames Wachstum auf. Es ergaben sich hierbei kaum

---

\*) Sombart, Der moderne Kapitalismus und die Theorie der kapitalistischen Entwicklung. Leipzig 1902.

Schwierigkeiten irgendwelcher Art, wie sie die zweite Hälfte des Jahrhunderts kennen lernen sollte. Wohl brachten neue Hafenanlagen, Kasernenverlegungen, Entfestigungen, Brände, es sei an den großen Brand in Hamburg 1840 erinnert, Aufgaben für den Städtebau, welche im allgemeinen schlecht und recht ihre Lösung fanden. Hamburg war dabei aber immerhin in der glücklichen Lage über hervorragende Kräfte jener Zeit verfügen zu können. W. Lindley stellte den ersten Stadtplan für den Wiederaufbau auf. Einen zweiten Vorschlag machte der Architekt Stahmann und der endgültige, zur Ausführung gekommene Plan wurde unter Zuziehung von Semper bearbeitet.

### **3. Grundlegende Änderung der Verhältnisse für die Städtebildung durch die Einführung der Eisenbahnen.**

Die städtischen Verhältnisse änderten sich aber von Grund aus mit der Erfindung Stephensons, mit der Einführung der Eisenbahnen, durch die das ganze Verkehrs- und Handelswesen eine vollständige Umbildung erfuhr. Die Erleichterung des Verkehrs verminderte die Selbsthaftigkeit des Volkes, vermehrte aber, wenn ich so sagen darf, die Selbsthaftigkeit der Städte und damit deren Bedeutung. Die Selbsthaftigkeit des Einzelnen verminderte sich zugunsten der Selbsthaftigkeit der Gattung, der konzentriert wohnenden Massen. Handel und Industrie erblühten, der Zug nach den Städten setzte ein, und so sehen wir, allerdings alles zunächst in verstärktem Maße in Frankreich und England, ein kräftiges Aufblühen der Städte und damit im Zusammenhang, namentlich in Frankreichs Hauptstadt, gewaltige städtebauliche Leistungen, während in Deutschland durch die unruhigen Zeiten von 1848, die österreichischen Kriege in Italien, den Schleswig-Holsteinschen Krieg, den Krieg 1866 die Kraft dieser Entwicklung zunächst noch gehemmt wurde. Nur Wien als Hauptstadt des vorherrschenden Reiches Österreich war für Deutschland auf städtebaulichem Gebiete von Einfluß und der im Jahre 1858 ausgeschriebene bauliche Wettbewerb für Wien und die dadurch zuwege gekommene Bebauung des aufgelassenen Glacis mit dem Wiener Ring bezeichnet eine Étape des erwachenden Städtebaues jener Zeit. Der auf Grundlage dieses Wettbewerbes vom Baudepartement des Ministeriums des Innern ausgearbeitete Stadterweiterungsplan erhielt am 1. September 1859 die kaiserliche Genehmigung.

Namentlich aber wurde städtebaulich tonangebend Paris, wo unter Napoleon III. die Haußmannschen Durchbrüche Ende der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts begannen, die Paris zur städtebaulich imposanten Stadt machten, unter deren Einfluß die Städtebaukunst noch lange stand.

Ich komme darauf noch zurück und möchte, um den unwiderstehlichen Einfluß der beispiellosen Zunahme der städtischen Bevölkerung und der wachsenden volkswirtschaftlichen Bedeutung der Städte in den letzten 100 Jahren zu zeigen, einige Zahlen und Angaben mitteilen, welche ich, wie zum größeren Teil die nachfolgenden Ausführungen, vorwiegend dem genannten Sombartschen Werke entnommen habe.

#### 4. Die Zunahme der städtischen Bevölkerung und der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Städte in den letzten 100 Jahren.

Die Ziffern der Bevölkerungsstatistik lassen mit Deutlichkeit in allen Ländern mit kapitalistischer Produktion eine im 19. Jahrhundert, außerhalb Englands sogar erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auftretende Tendenz zur Städtebildung, das ist ein rascheres Anwachsen der städtischen als der ländlichen Bevölkerungszahl erkennen, während sich gleichzeitig die Tendenz zur Großstadtbildung, ein rascheres Anwachsen der Großstädte als der Mittel- und der Mittel- als der Kleinstädte zeigte. Berlin ohne Vororte zählte 1800 150000 Einwohner, 100 Jahre später 1800000, Köln 46000 Einwohner im Jahre 1800 gegen rund 300000 im Jahre 1900, Elberfeld 20000 am Anfang des 19. Jahrhunderts, 160000 am Ende desselben, Frankfurt im Jahre 1800 noch nicht 40000 und rund 210000 im Jahre 1900. Düsseldorf 1800 etwa 12000 Einwohner, 1900 fast 214000 Einwohner, Remscheid 1000 Einwohner im Jahre 1800, gegen 58000 im Jahre 1900. Diese außerordentliche Zunahme der städtischen Bevölkerung datierte in Deutschland in der Hauptsache erst von der Mitte des 19. Jahrhunderts an. In Preußen wohnten 1849 erst 28 % der Gesamtbevölkerung gegen 26,42 % im Jahre 1800 in den Städten. Selbst in dem industriellen Sachsen zählte man 1849 erst etwa 33 %. In Bayern, Baden, Darmstadt, Hannover rund 16 %. Am Ende des 19. Jahrhunderts wohnten aber mehr als die Hälfte aller Einwohner in den Städten. 1871 14,8 Millionen Stadtbewohner gegen 26,2 Millionen Landbewohner, 1905 gar 34,8 Millionen Stadtbewohner gegen 25,8 Millionen Landbewohner. In den Städten mit mehr als 50000 Einwohnern wohnten in Deutschland 1843 nur 3,5 % der Gesamtbevölkerung und 1900 nicht weniger als 21,9 %, darunter in den 33 Großstädten von mehr als 100000 Einwohnern im Jahre 1900 16,36 % der gesamten Landeseinwohner, 1905 mit 11,5 Millionen Einwohnern rund 20 %;  $\frac{1}{5}$  der ganzen Bevölkerung! Selten hat eine Stadt in der Mitte des 19. Jahrhunderts mehr als das Doppelte der beim Beginn des Jahrhunderts vorhandenen Bevölkerung, dagegen in der Regel das drei- bis zehnfache der Bevölkerung am Ende des Jahrhunderts aufzuweisen. Der Bevölkerungszuwachs von 1871 bis 1905 mit 20 Millionen Einwohnern kam allein den Städten zugute (1871 26,2 Millionen Landbewohner, 1905 25,8 Millionen Landbewohner).

Das geschah im Zusammenhang mit der rapiden Entwicklung des Eisenbahnnetzes. Im Jahre 1840 besaß Deutschland noch nicht 500 km Eisenbahn, im Jahre 1870 über 18000 km und am Ende des Jahrhunderts fast 50000 km, ohne die Kleinbahnen, die auch etwa rund 18000 km umfaßten. Nach dem statistischen Jahrbuch betrug die Zahl der auf den Eisenbahnen beförderten Personen im Jahre 1880 215 Millionen und stieg bis zum Jahre 1899 auf 804 Millionen. Bewirkten die Eisenbahnen durch Vergrößerung des Kundenkreises in der Umgebung der Städte vermehrte Existenzfähigkeit in den Städten und drängten sie das Deutschland von 1800, ja selbst noch das von 1850 innerhalb kurzer Zeit im verkehrstechnischen Sinne räumlich ganz außerordentlich zusammen, machten sie die Städte zu wirtschaftlichen Mittelpunkten großer

zugehöriger Gebiete und begünstigten damit den Zuzug in nie geahnter Weise, so bewirkte in Deutschland der letzte große Krieg unter der Herrschaft des mit der Anwendung der Dampfkraft begonnenen, neu begründeten Wirtschaftslebens, des Ausbaues und der Befestigung des modernen Kapitalismus das ganz besondere Wachstum der Städte nach den 70er Jahren. Es machten sich alle diejenigen Möglichkeiten für die städtebildende Wirkung des Kapitalismus geltend, worauf Sombart in seinem erwähnten Werke hinweist.

### **5. Die städtebildende Kraft des Kapitalismus.**

Der Kapitalismus wirkt städtebildend als treibende Kraft, wenn er selbst die ursächlichen Motive zur Ansiedlung an einem bestimmten Orte liefert, sei es unmittelbar, daß das Interesse des kapitalistischen Unternehmers selbst platzbestimmend wirkt, sei es, daß andere Personen durch die Unternehmungen an den betreffenden Platz nachgezogen werden, um ihren Unterhalt dadurch zu gewinnen, entweder als unmittelbare Angestellte und Lohnarbeiter oder als mittelbar Beschäftigte vom Gewerbetreibenden bis zum Künstler. Der Kapitalismus wirkt außerdem städtebildend als objektive Bedingung, wenn die außerhalb der Interessensphäre der kapitalistischen Wirtschaft liegenden Beweggründe zur Ansiedlung in der Stadt zu ihrer Entstehung oder Verwirklichung die Existenz des kapitalistischen Wirtschaftssystems zur Voraussetzung haben. Das gilt von der Ansiedlung der Beamtenschaft, der Rentner und Pensionäre. Wir können des weiteren Sombart zustimmen, der zu dem Ergebnis gelangt, daß die Handelsstätte, der große Marktort, hierbei der Industriestadt vorangeht, und daß die Industrie einen städtebildenden Charakter erhält, indem sie die Bevölkerungsmassen in beträchtlicherem Umfange sammelt, die der Initiative der kapitalistischen Industrie ihr Zusammenleben und ihren Unterhalt verdanken, in Deutschland beginnend um die Mitte des 19. Jahrhunderts.

### **6. Die wirtschaftlich verschiedenen Stadttypen.**

Sombart kommt zu dem Schlusse, daß es so viele ökonomisch verschiedene Stadttypen gibt, als es Arten gibt, um die zum Unterhalt der Stadtbevölkerung notwendigen Überschüßerzeugnisse des Landes heranzuziehen. Hiernach ergeben sich zwei große Gruppen, erstens bedingt durch den Austausch der Landeserzeugnisse gegen eigne industrielle Produkte und zweitens die Aneignung von Überschüßerzeugnissen ohne Gegengabe städtischer gewerblicher Gegenwerte. Unter Berücksichtigung der zwischen diesen hierdurch gekennzeichneten Stadttypen liegenden Zwischenformen ergeben sich folgende wirtschaftliche Stadttypen:

1. Die industrielle Teilstadt, die Arbeiterstadt mit stark aktiver Unterhaltungsbilanz, weil sie erheblich mehr Wert an Industrieprodukten ausführt, als sie zum Unterhalt ihrer Bevölkerung bedarf: die moderne kleine Mittelstadt, z. B. Hanau, Pforzheim;

2. die industrielle Vollstadt, in der ein großer Teil des in ihr gewonnenen Unternehmerprofits verzehrt wird, deren Unterhaltungsbilanz daher meist ge-

rade ohne Saldo abgeschlossen wird; die moderne große Mittelstadt, z. B. Plauen, Speier, Mülhausen i. E.; ihr dem Wesen nach verwandt ist:

3. die Handels- und Verkehrsstadt, deren Existenz nur wesentlich auf dem Handelsprofit im weiteren Sinne, einschließlich des Verdienstes an Transport, Spedition, Lagerung usw. der Güter beruht, z. B. Stralsund, Kattowitz, Lindau;

4. die Großstadt, die Industrie-, Handels- und Verkehrsstadt, die vor allem auch Konsumtionsstadt ist, und zwar um so mehr wird, je größer sie ist und wegen ihrer Funktion als Provinzial-, Landes- oder Reichszentrale für Kreditgeschäfte oder Mehrwertkonzentrationen.

Ihre Bilanz hat eine Tendenz zur fortschreitenden Passivität. Ihre Wachstumsenergie hängt von der Schnelligkeit ab, mit der sie ihre Konsumtionskraft auszudehnen vermag.

5. die reine Konsumtionsstadt mit der passivsten Unterhaltsbilanz, gleichzeitig meist die reichste Stadt. Sie wird in annähernder Vollendung dargestellt durch den Typus der reinen Residenzstadt, etwa wie Potsdam, oder die der Pensionopolis, wie Wiesbaden, oder auch durch die reine Wohnstadt, seien es selbständige Wohnorte oder Wohnkolonien.

Außerdem würden wir noch Mischstädte hinzuzufügen haben mit Mehr- oder Minderbetonung des einen oder anderen Typus. So kann z. B. die ursprünglich reine Residenzstadt eine Erweiterung nach der Seite der Industriestadt hin erfahren, wie z. B. Mannheim, Kassel, kann die Konsumtionsstadt zur Teilindustriestadt werden, wie z. B. Aschaffenburg, kann die ursprüngliche Handels- und Verkehrsstadt zur Industriestadt werden, wie z. B. Augsburg.

### **7. Mangelnde Grundlagen auf städtebaulichem Gebiete gegenüber dem gewaltig einsetzenden Andrang von Menschen, Arbeit und Kapital nach den Städten.**

Diese Vorstellungen sind von Wert für die Erkenntnis der Gründe des gerade in der zweiten Hälfte der letzten 100 Jahre stattgefundenen außerordentlichen



Abb. 1. Das Wachstum des Wiener Stadtgebietes.

Wechsels in der Physiognomie der Städte, wie ihn das namentlich nach 1870 einsetzende gewaltige Wachstum der Städte mit sich brachte. Wie gewaltig auch in wirtschaftlicher Hinsicht dieses Wachstum der Städte war, möge das Beispiel der Steigerung des Gebäude-Feuerversicherungswertes und des Mietertragswertes für Berlin zeigen. Der erstgenannte Wert stieg vom Jahre 1870 mit rund 896 Millionen auf 2821 Millionen im Jahre 1890, nahm

also um rund 2 Milliarden zu oder durchschnittlich um jährlich 100 Millionen, während der Mietertragswert innerhalb des gleichen Zeitraumes von rund 1456 Millionen auf 4827 Millionen Mark, also um fast  $3\frac{1}{2}$  Milliarden stieg.

Das außerordentliche Wachstum der Städte zeigt als Beispiel die Stadt Wien in Abb. 1. Die kleine Fläche inmitten ist diejenige der befestigten Stadt bis zum Jahre 1857, die zweite weitere Grenzlinie bezeichnet den Gemeindefumfang bis 1890 und die äußere Linie die Gemeindegrenze seit letztgenanntem Jahre.

Abb. 2 stellt das Wachstum der Stadt Frankfurt a. M. mit nicht weniger als sechs Stadterweiterungen dar. Der schwarze Kern mit den verschiedenen Schattierungen zeigt das ursprüngliche Gebiet vor dem 12. Jahrhundert nebst zwei Stadterweiterungen bis 1808, begrenzt von den deutlich sichtbaren Festungswällen. Die große weiße Fläche mit schraffierter Grenze umfaßt die Stadterweiterung von 1808 und 1877, daran schließt sich rechts die vierte Stadterweiterung von 1877 (Gemeinde Bornheim), links oben die fünfte Stadterweiterung von 1895 (Gemeinde Bockenheim) und die sechste Stadterweiterung von 1900, die rechts oben die Gemeinde Seckbach und ganz links unten Niederrad und rechts unten Oberrad umfaßt.

Es ist nicht zu verwundern, daß eine solche Flutwelle von Menschen, Arbeit und Kapital die Städte fast völlig unvorbereitet traf, unvorbereitet auf



Abb. 2. Das Wachstum der Stadt Frankfurt a. M. von 1808 bis 1900.

dem uns hier interessierenden Gebiete des Städtebaues in gesetzlicher, in wirtschaftlicher, und ebensowohl in technischer, als auch in künstlerischer Hinsicht.

### 8. Baupolizeiliche Vorschriften und Bauordnungen.

Verhältnismäßig am meisten war auf dem Gebiete der bauordnungsmäßigen und baupolizeilichen Vorschriften getan. So berichtet Sydow,\*) daß in der noch staatlichen Bauordnung Dresdens vom 2. Juni 1827 bereits einschneidende und ganz bewußt auf Regelmäßigkeit und Schönheit der Gebäude hinzielende Bauvorschriften aufgestellt waren, die vielfach heute noch die Grundlage für unsere baugesetzlichen Schönheitsanschauungen bilden.

Es wurde die planmäßige Herstellung gerader breiter Straßen und schöner Plätze verlangt; die Firsthöhe der Häuser wurde festgelegt, und bestimmt, daß die Dachhöhe nicht mehr als die halbe Tiefe des Gebäudes betragen dürfe; daß aber auch flache Dächer, als den Anforderungen des Schönheitssinnes besonders entsprechend zu empfehlen seien. Mansardendächer wurden nicht erlaubt. Der Maßstab des griechischen Tempels, der edle und einfache Stil wurde zur Richtschnur der baupolizeilichen Maßnahmen, die vielfache Erbitterung hervorriefen, so daß damals der Behörde maßlose Verschönerungssucht ohne jede Rücksichtnahme auf örtliche Verhältnisse und lediglich auf die selbstüchtigen Meinungen engherziger Theoretiker sich stützend, zum Vorwurf gemacht wurden.

Auch Elberfeld hatte bereits eine aus dem Jahre 1861 stammende Bauordnung, welche Bestimmungen enthält über die Fluchtlinien, über die Befestigungen der Straßen, Entwässerungsanlagen, über Bebauung der Grundstücke, über die Bauart der Gebäude, in bezug auf Standsicherheit und Feuer-sicherheit. Eine ergänzende Bauordnung von 1869 schuf Bestimmungen über die Maximalhöhe der an den Höfen liegenden Gebäude und über die Beschaffenheit der Wohnräume. Sie forderte, daß die Wohnungen hinreichend Luft und Licht haben sollen, daß alle zum Tagesaufenthalt bestimmten Räume bei neuen Gebäuden wenigstens neun Fuß lichte Höhe haben müssen, und daß zwischen dem Beziehen der Wohnungen und dem Vollenden des Rohbaues eine Frist von neun Monaten liege. Die Bauordnung vom Jahre 1871 brachte weitergehende Bestimmungen, sowohl in bezug auf die Fluchtlinien als auf die Anlage, Befestigung und Unterhaltung von Straßen und Bürgersteigen, sowie in bezug auf die Entwässerungsanlage. Eine Hoffreifläche war auch in dieser Bauordnung noch nicht festgesetzt. Die Höhe der Gebäude wurde hier auf die Straßenbreite + 5 m festgesetzt, bei Straßen von mehr als 15½ m Breite unterlag die Höhe der Gebäude keiner Beschränkung mehr.

Für Preußen war durch eine Ministerialverordnung von 1835 (Baumeister, Seite 247) schon verfügt, daß die Prüfung der Baugesetze nach allgemeinen ortspolizeilichen und sicherheitspolizeilichen, nach speziell feuer- und sanitäts-polizeilichen und nachbarlichen Interessen zu geschehen habe.

\*) Vgl. Seite 41.



Auch das Frankfurter Baugesetz von 1809, in dem durch den Fürstprimas Karl den Behörden das Recht zuerkannt wird, den Bauenden anzuhalten, einen anderen Bauplan zu wählen, der mit dem Gesetze der Symmetrie und des guten Geschmacks vereinbarlich sei, sofern durch die beabsichtigte Gebäudefassade ein offener Mißstand entstehe und die gemeine Straße verunziert werden würde.

Am übersichtlichsten zusammengestellt finden wir die Rücksichtnahme auf Industrie, auf Feuersicherheit, Verkehr, Gesundheit, Wasserversorgung, Entwässerung, Lage und Entwicklung des Ortes oder Ortsteiles, Vermeidung von Verunstaltungen, im sächsischen Baugesetz von 1900, welches bestimmt, daß

1. die Baublöcke und Fluchtlinien dem Gelände anzupassen seien, und eine ausreichende Besonnung der Wohnräume sicher gestellt werde;
2. die Baublockgröße eine zweckmäßige Ausnutzung des Bodens ermögliche;
3. die Straßen und Fußstege den örtlichen Verhältnissen sich anpassen, unter Angabe bestimmter Straßenbreiten, und zwar bis zu 8 m herunter bei Straßen mit offener Bauweise ohne eigentlichen Durchgangsverkehr, mindestens 12 m bei offener Bauweise mit mäßigem Durchgangsverkehr, sowie bei Straßen mit geschlossener Bauweise und bei Straßen mit starkem Geschäfts- oder Durchgangsverkehr mindestens 17 m;
4. Steigungen zu verteilen,
5. zweckmäßige Verbindung der Straßen unter sich und mit den Hauptpunkten des Verkehrs,
6. Plätze und öffentliche Pflanzungen, auch Plätze für Kirchen und Schulbauten, sowie öffentliche Spiel- und Erholungsplätze vorzusehen seien;
7. dem Charakter des Ortes durch eine Bestimmung über Bauweise und Zulassung von Fabriken und gewerblichen Anlagen Rechnung getragen werde;
8. Vorgärten, wenn sie nicht lediglich zur Sicherstellung von späteren Straßenverbreiterungen dienen sollen, mindestens in einer Tiefe von 4,5 m anzulegen,
9. für ländliche Orte und Landhausviertel höchstens drei, im übrigen höchstens vier Geschosse, nur im Innenbezirk größerer Städte an besonders breiten Straßen oder Plätzen fünf Geschosse zu gestatten seien; in die Zahl der Geschosse soll das Erdgeschoß, etwaige Zwischengeschosse und das Dachgeschoß, sofern es Wohnzwecken dienen soll, eingerechnet werden;
10. die erforderlichen Höfe und Gärten im Innern durch Vorschriften über deren Ausdehnung und Lage, nötigenfalls durch Festsetzung rückwärtiger Fluchtlinien sicherzustellen seien und
11. soweit eine Bebauung des Hinterlandes überhaupt in Frage komme, sie von der Größe des Hofes oder Gartens abhängig zu machen sei.

Die Einführung abgestufter Bauordnungen ist unserer Zeit vorbehalten gewesen, sie ging von Österreich-Ungarn aus\*), wobei in Budapest die Rücksicht auf den großstädtischen Ausbau der Hauptstadt und in Wien (vgl. Abb. 3) die hygienischen Erwägungen maßgebend gewesen zu sein scheinen. Die ersten Staffelbauordnungen führte Adickes in Altona und Frankfurt a. M. ein. Namentlich Baumeister ist in bahnbrechender Weise für die Staffelung der

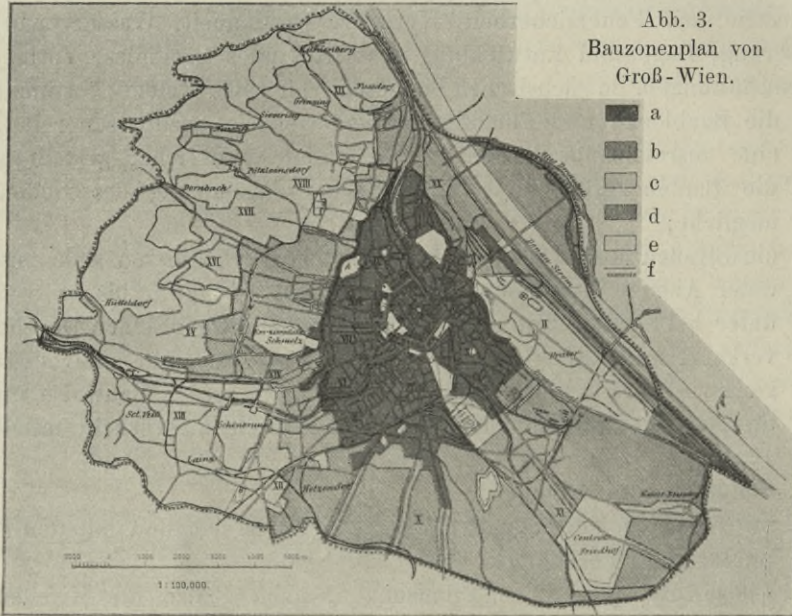


Abb. 3.  
Bauzonenplan von  
Groß-Wien.

- Gestattete Bebauung:
- a) Bebauung mit Parterre und vier Stockwerken, eventuell das Parterre unterteilt.
  - b) Bebauung mit Parterre und drei Stockwerken.
  - c) Wohngebiet: Bebauung mit Parterre und zwei Stockwerken.
  - d) Industriegebiet: Fabrikbetrieb begünstigt.
  - e) Unbebaute Gebiete: Gärten, Friedhöfe, Wald- und Überschwemmungsgebiete usw.
  - f) Gemeindegrenze.

Bauordnungen tätig gewesen und hat ihr in vielen Städten Eingang verschafft; fast jedem seiner Bebauungspläne ist auch der Entwurf einer zugehörigen Bauordnung beigegeben (vgl. Abb. 4).

### 9. Die Bedeutung der Baupolizeiverordnungen in volkswirtschaftlicher Beziehung und die Abhängigkeit der Bebauung hiervon.

Die Erkenntnis, die sich hierin ausspricht, daß nämlich gerade durch die Baupolizeiverordnungen, durch das gestattete Maß der Bebauung sowohl in horizontaler als vertikaler Hinsicht die Bodenwerte mit in allererster Linie beeinflußt werden, daß die Baupolizeivorschriften außer einer hygienischen, feuer- und sicherheitspolizeilichen Aufgabe eine volkswirtschaftliche Aufgabe

\*) Aus Stübben, Baupolizeiliche Mitteilungen 1909.

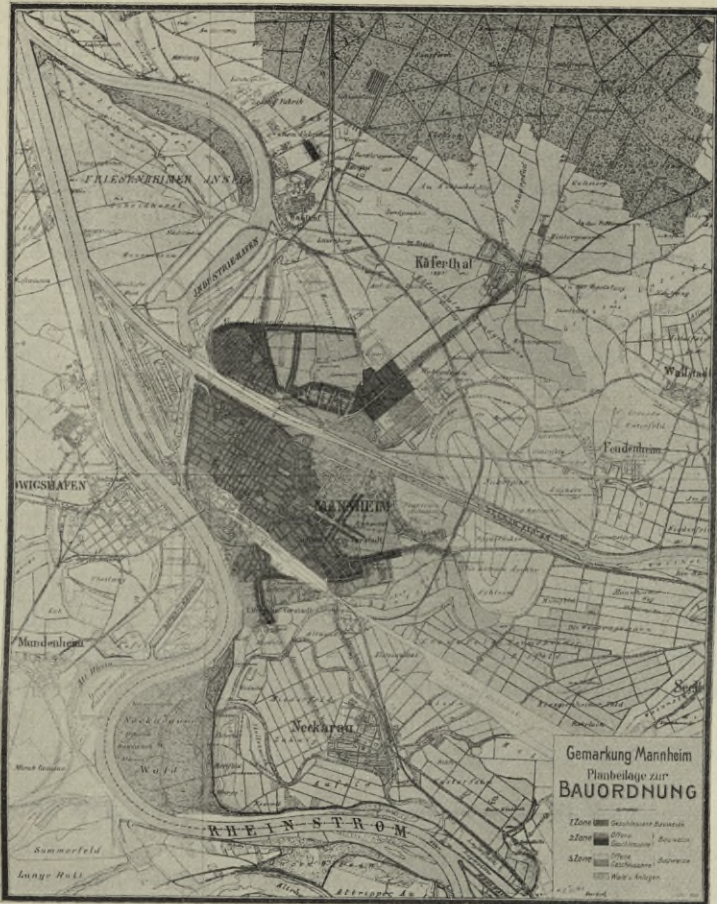


Abb. 4. Bauzonenplan von Mannheim.

allerersten Ranges zur Lösung bringen können, ist als eine Errungenschaft der neuesten Zeit zu bezeichnen. Nicht zum wenigsten haben auch die lichtvollen Darlegungen Eberstadts zu dieser Erkenntnis beigetragen; eine Erkenntnis freilich, die noch nicht vielen, auch in leitenden Stellungen Befindlichen, aufgegangen ist. Unter dem Zwange einer bestehenden Baupolizeiverordnung kann der Städtebaukünstler, der sich vor den Bebauungsentwurf eines gegebenen, einen bestimmten Bodenwert bereits besitzenden Baugebietes gestellt sieht, durch seine Planung nicht willkürlich durch unverhältnismäßig große Freiflächen den Grundstückswert herabsetzen. Und es wird unter solchen Verhältnissen, sofern nicht unter denen, die es angeht, Opfer gebracht werden, wohl kaum weiter gegangen werden können, als daß, wie bei dem Tempelhofer Felde zu Berlin, 43 % des Terrains als Straßen, öffentliche Grün- und Parkflächen vorgesehen werden. In der Gartenstadt Frohnau gelangt aber z. B. bei einem Prozentsatz von kaum 30 % für diese Flächen eine landhausmäßige, aber auch völlig landhausmäßig und weiträumig wirkende Bebauung

zur Durchführung, so daß wir hieraus deutlich sehen, daß nicht der Bebauungsplan allein, sondern auch ganz wesentlich die Bauordnung die Stadtbildung macht und an unerwünschten Erscheinungen die Schuld trägt, wenn sie mangelhaft ist. Es ist ein großer Fehler — und dieser Fehler trifft auch bei dem Tempelhofer Gebiet zu —, wenn nicht rechtzeitig abgestufte Bauordnungen aufgestellt werden und die untersten Stufen, welche nur gärtnerische und landschaftliche Bauanlagen mit viel weitergehender geringster Bebauungsmöglichkeit gestatten sollten, wie wir sie bis jetzt vorgesehen haben, nicht auf die im Interesse der Allgemeinheit hierfür notwendigen Flächen ausgedehnt werden, ehe dieselben hierdurch eine wesentliche Entwertung erfahren können. Ich kann mir in dieser Hinsicht kaum eine Baupolizeiverordnung mit größeren volkswirtschaftlichen Mängeln denken, als die Bauordnung für Berlin und Vororte, welcher die Gemeindevertretungen zugestimmt haben und wodurch im gegebenen Falle Bodenwerte geschaffen wurden und immer noch werden, die die Freihaltung unbebauter Flächen in volksgesundheitlich wirksamer Größe nicht mehr gestatten. Und trotzdem ist vorläufig noch nicht abzusehen, daß es in dieser Hinsicht anders wird. Würden Bauordnungen, die nur ein Fünftel, ein Zehntel, ein Zwanzigstel und selbst noch weniger zu bebauen gestatten, für zurzeit noch nicht hochbewertete Grundflächen geschaffen, so läge dies nebenbei gesagt auch im Interesse der Besitzer der Außengebiete von Städten wegen der dadurch bedingten schnelleren und vermehrten Inanspruchnahme von Bauflächen. „Mußt ins Breite dich entfalten, soll sich dir die Welt gestalten“ lesen wir in Schillers Sprüchen des Confucius. —

### **10. Der Willebrandsche Grundriß einer schönen Stadt.**

Trotz Paris, trotz Wien, trotz München war man sich aber noch in den 70er Jahren kaum bewußt, daß der Städtebau eine Aufgabe besonderer Art sei, obwohl es gerade ein deutsches Werk war, das schon gegen Ende des 18. Jahrhunderts in Hamburg unter dem Titel erschien: „Grundriß einer schönen Stadt“. Es war der dänische Justizrat Johann Peter Willebrand, von 1755 bis 1767 Polizeidirektor in Altona, der 1775 dieses in Hamburg-Leipzig erschienene Buch herausgab und nach dessen Titelblatt sich Weisheit, Schönheit und Stärke bei dem Bau einer Stadt vereinigen sollen. Nur einige der Hinweise aus diesem Buche seien mir vergönnt, hier anzuführen.

Haupterfordernisse zur Anlage einer Stadt sind Wille und Vermögen. Ist der Wille da, so müssen die Vorgesetzten einer Stadt Männer wählen, welche die Welt gesehen und sich sowohl auf ihren Studierstuben Erkenntnisse, als auf Reisen Geschmack und Einsicht erworben haben, solche, die geschmackvolle Pläne entwerfen und sie ihnen zum Beifall vorlegen; Abrisse, die bei guter Gelegenheit ausgeführt werden können und dazu man beizeiten Anstalten vorkehret.

Zur Ausführung der beschlossenen Anstalten gehören Männer, die zugleich feurig, durchdringend und mit einem zur Herablassung und Leutseligkeit geneigten Geist beseelt sind. Denn hier sind Zaudern, Härte und Zaghaftigkeit keine wirkenden Eigenschaften.

Am geschwindesten gehet eine städtische Schöpfung vonstatten, wenn der Wille des Beherrschers einer Stadt vom Geist eines österreichischen Josephs, eines braunschweigischen Karls und eines preussischen Friedrichs und anderer Fürsten dieser Art belebet wird; über dies ent-

stehen alsdann auch Meisterstücke der Baukunst, die nicht von schwachem Gehirn und Vermögen der Bauherren zeugen.

Gärten in den Vorstädten sowohl zum Anbau der Lebensmittel als auch zum Vergnügen, zur Beförderung der Gesundheit der Einwohner in den Hauptstädten sind von größter Erheblichkeit. Jene nutzen und zieren zugleich, diese aber gereichen zur sichtbaren Verschönerung einer Stadt.

Glücklich ist eine Stadt, wenn Bürger, indem sie solche anlegen, sowohl an den Wechsel des Glückes als an das zum Erwerben ungeschickte Alter, als auch an ihre Kinder und Enkel denken.

In den breiten Gassen müssen in der Regel keine zu niedrigen und in den engen Gassen keine zu hohen Häuser gebaut werden. Das Erhabene muß in der Bauart mit dem edlen Einfältigen, das Zarte mit dem Starken, das Zierliche mit dem Prächtigen, das Gewöhnliche mit dem Seltsamen, ohne gar zu gewissenhafte Übereinstimmung und zu große Einförmigkeit, sowohl bei öffentlichen als bei Privatgebäuden, in einer beständigen Abwechslung beobachtet werden.

Ich weiß nicht, sagt Willebrand an einer anderen Stelle seines zweibändigen Werkes, ob es nicht zur Verschönerung einer Stadt und zum gemeinen Vorteil gereichte, wenn auf gemeine Kosten, entweder in oder nahe um die Stadt, ein Garten angelegt würde, darinnen jedermann sich zu ergötzen erlaubet, und darinnen gegen alle Beleidigung, Verletzungen und Unordnung Wachen gestellt würden.

Warum soll das Gartenvergnügen, die daraus für die Gesundheit entstehende gute Wirkung nicht sowohl Geringen als Vornehmen zustehen, da doch wirklich der eine sowohl zum gemeinen Unterhalt, als der andere das Seinige beiträgt?

Denen, welche Lustgärten anlegen, muß man alle Bemühungen dazu erleichtern; insbesondere alsdann, wenn sie die Hauptstraßen durch mancherlei Anlagen und Erfindungen zieren helfen.

Der einsichtsvolle preußische Friedrich suchte die Anmut in dem Tiergarten zu Berlin dadurch noch reizender zu machen, daß er hier in den schönsten Sommertagen durch Hautboisten Musiken veranstaltete.

Die Plätze, worauf Altertümer stehen oder ruhen, müssen wohl erhalten und unterhalten werden.

Dergleichen Altertümer aber, wenn sie in Bildsäulen und Gemälden bestehen, muß kein Einfaltspinsel durch glänzende Auszierung und Übermalung unkenntlich machen dürfen.

Aber es ist auch von der größten Notwendigkeit, daß man in den Städten durch obrigkeitliche Befehle es veranstaltet, daß geräumige Plätze in den gesündesten Teilen der Städte und Vorstädte dazu bestimmt und eingerichtet werden, damit die Jugend durch mancherlei Spiele und Leibesübungen sich da unter guter Aufsicht in den angenehmeren Jahreszeiten mit ihren Kräneltreiben, Ballspielen, mit Kegelschieben, Reifentreiben, Drachenaufwerfen und so fort ergötzen kann.

In einer jeden wohleingerichteten Stadt müßte von Rechts wegen, unter Vorsitz des Stadtphysikus, eine Gesundheitsversammlung sein, deren Pflicht darin bestünde, den Vorgesetzten zu Anstalten gegen herannahende Kontagien, oder sich ausbreitende gefährliche Krankheiten, und zur Vertilgung falscher Ärzte, Wundärzte, Geburtshelfer und Verhinderung ungeprüfter Apotheker und unbekannter Arzneimittel aufzumuntern, in zweifelhaften Fällen der Obrigkeit zu raten und die Schädlichkeit dieser und jener Lebensmittel durch Veröffentlichung guter Polizeiverordnungen bekanntzumachen.

Daß die Ädiles oder obrigkeitlichen Bauherren oder deputierte Bürger des Bauwesens von Grundsätzen der Baukunst eine gründliche Erkenntnis haben, muß man billig zum Voraus setzen. Denn wie kann jemand von Baurissen und Symmetrie urteilen und die Beschaffenheit der Grundlagen, die richtigen Anordnungen der Feuerstellen und alles sonst zum Bauwesen Erforderliche untersuchen usw., wenn ihm die Grundregeln der Baukunst ganz und gar unbekannt geblieben? Oder wie kann der wohl gar einen Geschmack an Verbesserungen und Verschönerungen finden, dessen Erkenntnissen es an so manchem mangelt?

Diesem allem nun zu Hilfe zu kommen, ist das Amt eines erfahrenen, gereiseten und wegen seiner Treue und scharfen Einsicht längst geprüften Baumeisters in einer Stadt von der äußersten Notwendigkeit und ein Mann von dieser Art ist einer der wichtigsten Gehilfen zur Verschönerung der Städte.

### **11. Der große Mangel an Städtebauern in den siebziger Jahren.**

Aber solche Baumeister fehlten entweder oder sie wurden nicht gehört. Und die Orts- und Stadterweiterungen der 70er Jahre sind zum größeren Teile Werke ratloser, unzureichend befähigter Leute beschränkten Gesichtskreises. Das Nichtbeherrschen der neuen Verhältnisse zeigte sich allerorten. Es was daher ein besonderes Verdienst des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine, daß er von Reinhardt Baumeister ausgearbeitete „Grundsätze für Stadterweiterungen“ auf seiner ersten Generalversammlung, die 1874 in Berlin abgehalten wurde, beschlossen und veröffentlicht hat. Die damals gepflogenen Beratungen und die anschließende Literatur sind im Verein mit diesen Grundzügen die Grundlage der weiteren Entwicklung im Städtebau geworden.

### **12. Die ersten vom Verbands deutscher Architekten- und Ingenieurvereine aufgestellten Grundzüge für Stadterweiterungen vom Jahre 1874.**

Die Grundsätze lauten:

Grundzüge für Stadterweiterungen nach technischen, wirtschaftlichen und polizeilichen Beziehungen.

Vom Verbands deutscher Architekten- und Ingenieurvereine beschlossen im Jahre 1874:

1. Die Projektierung von Stadterweiterungen besteht wesentlich in der Feststellung der Grundzüge aller Verkehrsmittel: Straßen, Pferdebahnen, Dampfbahnen, Kanäle, die systematisch und deshalb in einer beträchtlichen Ausdehnung zu behandeln sind.

2. Das Straßennetz soll zunächst nur die Hauptlinien enthalten, wobei vorhandene Wege tunlichst zu berücksichtigen sind, sowie solche Nebenlinien, welche durch lokale Umstände bestimmt vorgezeichnet sind. Die untergeordnete Teilung ist jeweils nach dem Bedürfnis der näheren Zukunft vorzunehmen oder der Privattätigkeit zu überlassen.

3. Die Gruppierung verschiedenartiger Stadtteile soll durch geeignete Wahl der Situation und sonstiger charakteristischer Merkmale herbeigeführt werden, zwangsweise nur durch sanitäre Vorschriften über Gewerbe.

4. Aufgabe der Baupolizei ist die Wahrung notwendiger Interessen der Hausbewohner, der Nachbarn und der Gesamtheit gegenüber dem Bauherrn. Solche Interessen sind: Feuer-sicherheit, Verkehrsfreiheit, Gesundheit (einschließlich Zuverlässigkeit der Konstruktion gegen Einsturz). Dagegen sind alle ästhetischen Vorschriften verwerflich.

5. Es ist für Stadterweiterungen wünschenswert, daß die Expropriation und Impropropriation von Grundstücksresten in angemessener Weise gesetzlich erleichtert werde. Noch wichtiger würde der Erlaß eines Gesetzes sein, welches die Zusammenlegung von Grundstücken behufs Straßendurchlegung und Regulierung der Bauplatzformen erleichtert.

6. Der Stadtgemeinde kommt die Befugnis zu, sich für die von ihr aufgewendeten Kosten neuer Straßen mit Zubehör Deckung von seiten der anstoßenden Grundeigentümer zu verschaffen. Unter den betreffenden finanziellen Formen empfehlen sich, namentlich wenn das Verfahren der Regulierung vorausgegangen ist, besonders Normalbeiträge, berechnet auf das Meter der Frontlänge jedes Grundstückes.

7. Die Eigentumsverhältnisse, welche mit Festsetzung eines Stadterweiterungsplanes sich bilden, sowie die Verpflichtung der Anstößer einerseits und der Gemeinde andererseits bedürfen der gesetzlichen Regelung. Auf Flächen, welche zu künftigen Straßen und Plätzen bestimmt sind, darf nach gesetzlicher Festlegung des Planes nicht mehr oder nur gegen Revers gebaut werden. Dem Eigentümer gebührt wegen dieser Beschränkung keine Entschädigung, dagegen das Recht zu verlangen, daß Grundstücke in künftigen Plätzen angekauft werden, sobald die umliegenden Straßen hergestellt sind. Für Zugänglichkeit und Entwässerung von vereinzelt Neubauten muß zunächst durch die Eigentümer gesorgt werden. Doch sollte die Gemeinde sich allgemein zur vollständigen Herstellung und Unterhaltung einer neuen Straße verbindlich machen, sobald Sicherheit besteht, daß ein gewisser Teil aller angrenzenden Grundstücksfronten mit Häusern versehen wird.

### 13. Das preußische Fluchtliniengesetz.

Durch das preußische Fluchtliniengesetz von 1875 ist durch den Gesetzgeber den zuletzt ausgesprochenen drei Forderungen, wenn auch nicht in nach jeder Richtung befriedigender Weise, aber doch im großen und ganzen in für die Allgemeinheit förderlicher Art Rechnung getragen worden.

Das Fluchtliniengesetz vom 2. Juni 1875 hat den Begriff Straßen- und Baufluchtlinie, den Begriff Fluchtlinienplan und Bebauungsplan festgelegt, hat das Verfahren bei Aufstellung von Fluchtlinien- und Bebauungsplänen geordnet, die Rechtsverhältnisse zwischen Gemeinde und Grundeigentümer geregelt und überhaupt rechtliche Grundlagen für den Städtebau und für den nach Maßgabe der Bebauungspläne gesicherten Ausbau der Städte geschaffen.

Wie dürftig freilich die Erkenntnis dessen war, was für die Beurteilung der Pläne maßgebend sein sollte, zeigen die Ausführungsvorschriften des mit der Ausführung beauftragt gewesenen Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vom 28. Mai 1876, die zur Herbeiführung eines zweckentsprechenden und möglichst gleichförmigen Verfahrens bei Festsetzung von Fluchtlinien, sowie zur Beschaffung genügender Grundlagen für die Beurteilung der Zweckmäßigkeit der beabsichtigten Fluchtlinienfestsetzung erlassen worden sind. Durch diese Vorschriften, die sich in der Hauptsache auf die Technik der zeichnerischen Darstellung, auf die Aufstellung eines Straßenverzeichnisses und eines Vermessungsregisters beziehen, jedoch u. a. über Baublockgestaltung, Bauungsweisen, Straßenführung nichts enthalten, wurde die Bearbeitung von Fluchtlinien- und Bebauungsplänen mehr den vereideten Feldmessern und Tiefbaubeamten der Kommunen zugewiesen, welche am besten imstande waren, den Ausführungsvorschriften derart nachzukommen, daß sich bei der amtlichen Zweckmäßigkeitsbeurteilung die wenigsten Anstände ergaben. An eine besondere Städtebaukunst wurden keine Ansprüche gestellt. Wie dürftig vom städtebaulichen Standpunkt aus ein Stadterweiterungsplan dabei von der die Vorschriften erlassenden Zentralbehörde aufgefaßt wurde, zeigt der, allerdings nur in erster Linie als Muster für die Art der zeichnerischen Darstellung den Vorschriften beigegebene Fluchtlinienplan. Eine Kritik an diesem Plan vom heutigen städtebaulichen Standpunkt aus, würde manches Un-erwünschte zutage bringen. —

#### **14. Das Werk R. Baumeisters von 1876 „Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung“.**

Es war deshalb ein Glück für den Städtebau, daß R. Baumeister fast gleichzeitig mit dem Erlaß des preußischen Fluchtliniengesetzes ein für den neuzeitlichen Städtebau grundlegendes Werk veröffentlichte. Es ist das von vielen vergessene und von gewiß manchem Städtebauer der Jetztzeit bisher nicht gelesene Buch „Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung“. Durch dieses Buch hat Baumeister die Wissenschaft des Städtebaues begründet, durch dieses Buch hat er gezeigt, daß innerhalb ihres Rahmens die Städtebaukunst eine große Anzahl von technischen, hygienischen, wirtschaftlichen und künstlerischen Anforderungen zu erfüllen hat und hat die Beziehungen dieser verschiedenen Untergebiete des Städtebaues zueinander dargelegt. Die heute gültigen Grundsätze des Städtebaues sind in diesem Werke ausgesprochen, so z. B. die notwendige Teilung in verschiedenartige Bezirke, der Unterschied zwischen Hauptstraßen und Nebenstraßen, die Abstufung baupolizeilicher Vorschriften und die zweckmäßige Dimensionierung der Baublöcke. Aber auch in künstlerischer Hinsicht hat Baumeister schon damals im wesentlichen das Richtige angebahnt. Er verweist auf die Vorteile der Straßenkrümmung, auf die Notwendigkeit einer malerischen Gesamterscheinung. Er beurteilt in kritischer Weise das Rechtecksystem, empfiehlt die Benutzung vorhandener Wege behandelt die Form und Größe von Plätzen, spricht von den Wirkungen der freiwilligen Zurücksetzung der Baulinie, hinter die Bauflucht und verweist auf die Entstehung malerischer Gruppierungen hierbei. Er erklärt es zum weiteren Beispiel für falsch, in Straßen mit freistehenden Gebäuden alles an eine gerade Linie zu fesseln. Alle Städtebauer haben bewußt oder unbewußt von Baumeister gelernt, und viele glauben, in Städtebausachen etwas Neues geschrieben oder gelesen zu haben, für das man Baumeisters Stadterweiterungsbuch als erste Quelle nachweisen kann. Auch Sitte, auf den ich gleich zu sprechen komme, hat das Baumeistersche Buch seinerzeit eingehend studiert.

Ich kann es mir nicht versagen, eine kleine Auslese von Äußerungen städtebaulichen Wertes aus dem Baumeisterschen Buche wieder ins Gedächtnis zurückzurufen.

Er sagt u. a.: Wir erhalten somit in einer großen Zukunftsstadt drei räumliche Abteilungen. Die eigentliche Geschäftsstadt als Kern, Industriebezirke (event. auch Großhandel) und Wohnbezirke; die Entwicklung aller Städte strebt diesem Ziele zu. Es wird daher weise sein, jede große Zukunftsstadt von vornherein darauf einzurichten und einem guten Erweiterungsplan wird man die Austeilung nach den verschiedenen Bedürfnissen sofort ansehen.

Wir erkennen das richtige Hilfsmittel darin, daß man den Plan auf solche Grundzüge beschränkt, welche sofort notwendig zum organischen Zusammenhang des ganzen sind und einheitlich entworfen werden müssen, dagegen die untergeordnete Ausarbeitung stückweise „nach dem Bedürfnis der näheren Zukunft“ vornimmt. Zu jenen Grundzügen gehören Hauptstraßen, Eisenbahnen, Kanäle, sowie die damit zusammenhängende Gruppierung von Industriebezirken und die Auswahl von Plätzen für öffentliche Gebäude und Promenaden. Der Zweck besteht dabei nicht in sofortiger Ausführung, sondern in rechtzeitiger Sicherung des Terrains.



In einem guten Straßennetz sollen Hauptstraßen und Nebenstraßen unterschieden werden.

Das ästhetische Grundgesetz der Einheit in der Mannigfaltigkeit ist auch von einem Stadtplan oder wenigstens von dessen einzelnen Bezirken zu fordern. Symmetrie gewisser Häusergruppen, malerische Perspektive von Straßen und Plätzen, gut gewählte Aussichtspunkte, anziehende Reihung von Baumassen usw. sind die einzelnen Momente, welche einen befriedigenden architektonischen Eindruck zusammensetzen.

Ein feines Gefühl dürfte hier noch den Übergang der Stadt ins Land verwerten, so zwar, daß im Innern die gerade Straße als kürzeste Richtung vorwaltet, nach außen, wo das Verkehrsleben allmählich dem Landleben weicht, also der Wert der Zeit sinkt, mehr und mehr auch der Natur angepaßte, gekrümmte und gebrochene Linien verwendet werden.

Der historisch gebildete Künstler wendet sich hier wohl unwillkürlich an die Vergangenheit. Er stellt die Prachtanlagen antiker Städte vor seine Gedanken und bewundert die noch erhaltene malerische Erscheinung mittelalterlicher Städte (Danzig, Lübeck, Nürnberg usw.). Wenn jene mehr für einzelne hervorragende Gruppen öffentlicher Plätze und Gebäude Anhaltspunkte abgeben mögen, so ist bei den letzteren vorzüglich das Straßenbild als Reihe von Privatgebäuden von besonderem Reiz. Kann das in einer modernen Stadterweiterung ohne weiteres wiederholt werden? Gewiß nicht; denn Gewordenes läßt sich nicht machen und die Weihe des Alters mit den Zutaten, Änderungen und Verschönerungen ganzer Generationen würde stets fehlen. Wenn man aber mit Recht die Langeweile der modernen Straßen beklagt, in welchen zahllose ähnliche Häuser in schnurgeraden Linien aufgestellt sind, so sollten doch wohl jene großartigen und malerischen Motive beachtet werden.

Weit erheblicher als dieses erscheint uns der Unterschied zwischen früher und jetzt, welcher in Richtung und Breite einer Straße liegt. Früher vielfach gewundene Linien, selten gerade Baufluchten von erheblicher Länge, die Häuser oder Häusergruppen oft hervor- oder zurückspringend, die Breite wechselnd, die Achse unterbrochen durch Monumente und Brunnen. Jetzt dagegen konstante Breiten und gerade ununterbrochene Baufluchten auf Stundenlänge! Dadurch entstand dort die auf dem Prinzip der Ungleichheit und Unsymmetrie beruhende malerische Wirkung, während hier höchstens eine plumpe Massenwirkung zu erzielen ist. Überhaupt paßt die gerade Linie nicht auf wellenförmige Erdoberfläche, und wenn eine städtische Straße auch immerhin strenger durchfahren kann als eine offene Landstraße, so bleibt es doch wenigstens wohlthuend, einen allzu rücksichtslosen Zwang der Natur vermieden zu sehen.

Nun wollen wir zwar keineswegs jene anscheinend nachlässige Handhabung der Baupolizei empfehlen, um die Häuser aus der Flucht zu stellen, ebensowenig die krumme Linie als Prinzip, welche unser Verkehrswesen einmal nicht verträgt; aber manche jener Momente können noch recht wohl in neuen Stadterweiterungen zum Vorteil des architektonischen Eindrucks benutzt werden.

Dagegen ist für die Erweiterung eines schon vorhandenen Kerns das Radialsystem vorzüglich geeignet und hat deshalb namentlich bei den meisten älteren Städten, sowohl in früherer als in gegenwärtiger Zeit, Verwendung gefunden. Aus einer Stadt ziehen Landstraßen und Feldwege strahlenartig nach allen Richtungen, wo nicht natürliche oder künstliche Hindernisse vorliegen, hinaus, um die Umgebung für landwirtschaftliche und industrielle Zwecke zu erschließen, um benachbarte Orte zu erreichen. Diese Strahlen zeigen die natürlichen Forderungen des Verkehrs zwischen Stadt und Land und in diesem Sinne müssen auch bloße Fußwege über die Felder wohl beachtet werden, die häufig den nächsten Weg bilden.

Wenn bereits durch freie Plätze für die allgemeine Gesundheit gesorgt wird, so erstreckt sich diese Pflege vielfach gegenwärtig noch weiter, und erstrebt in Städten öffentliche Anlagen mit Pflanzenwuchs. Der günstige Einfluß solcher Anlagen ist in physiologischer Hinsicht längst nachgewiesen. Fast noch wichtiger und erst neuerdings betont ist die geistige Wirkung; sie beruht auf der besonders bei den germanischen Stämmen ausgeprägten Verkettung des Gemütslebens mit der Natur. Die Poesie des Waldes, der Genuß an Spaziergängen und Naturbetrachtungen, der vertraute Umgang der Kinder mit Tieren und Pflanzen sind bekannte Erscheinungen dieser Art.

In unseren modernen Städten von unbegrenzter Erweiterungsfähigkeit, im weiten Umkreis umgeben von Anlagen der Industrie und des Verkehrs, tritt dagegen die Tendenz ein, das Geschäftsleben in der Stadt zu konzentrieren, außerhalb derselben still und ländlich zu wohnen.

Es muß daher die zweckmäßige Gestaltung von Erholungsstätten bei einer Stadterweiterung geradezu als ein Bedürfnis für Leib und Seele anerkannt werden, der Wohnungsfrage kaum nachstehend. Die Offenhaltung und Einrichtung entsprechender Plätze ist Pflicht besonders gegen die mittleren und ärmeren Klassen der Bevölkerung, und wichtig für die ganze Bevölkerung. Schon innerhalb der Stadt, wenigstens innerhalb der Zukunftsstadt, wird Vegetation wesentlich dazu beitragen, die Nerven in dem aufreizenden Lärm und Verkehr zu beruhigen, den Geist nach angestrenzter Arbeit zu erholen, das Gemüt zu erquickern.

Nächst dem ist auch der ästhetische Zusammenhang der Architektur mit Vegetation nicht zu vergessen. In einer großen Stadt sollte das Terrain nicht bloß als Baugrund, sondern auch landschaftlich verwertet werden. Durch Baumwuchs, Schmuckgärten, Rasenplätze, kann der Effekt von Gebäuden gesteigert werden und es sind namentlich bei umfassenden architektonischen Gruppierungen diese Elemente als Hintergrund, Rahmen, Zwischenglieder wohl zu verwenden.

Zu den im Bisherigen aufgezählten Gemeindeparks, Friedhöfen und Waldanlagen kommen nun noch die schönen Parks, welche Deutschland der Unternehmungslust seiner Fürsten in zahlreichen ehemaligen und jetzigen Residenzen verdankt. Trotzdem scheint uns jedoch das Bedürfnis in den meisten Städten noch nicht ausreichend befriedigt, und wir empfehlen dringend, dasselbe zu erfüllen oder wenigstens betr. Flächen vorzusehen, ehe die Gelegenheit durch fortschreitende Bebauung geraubt wird.

Und so könnte ich noch Verschiedenes aus den Darlegungen über Wohnungs- und Verkehrsfragen, über hygienische, baupolizeiliche und wirtschaftliche Fragen zitieren, was von manchem als die errungene Erkenntnis der allerneuesten Zeit gehalten wird.

### **15. Die städtebauliche Tätigkeit bis zu Anfang der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts.**

Das preußische Fluchtliniengesetz vom 2. Juni 1875 und dessen Ausführungsbestimmungen und ähnliche Verordnungen in anderen deutschen Staaten in Verbindung mit dem Beschlusse des Verbandes deutscher Architekten und Ingenieure von 1874 und die Lehren des Baumeisterschen Buches, sowie die Lehren der verschiedenen Wettbewerbe bildeten fast zwei Dezennien lang die alleinigen Grundlagen für den Städtebau. Die erfolgreichen Wettbewerbe standen außerdem unter dem Einfluß der französischen, auf der Grundlage des Gartenstils fußenden Städtebauweise, wie sie durch die Schöpfungen des 18. Jahrhunderts und die großartigen Straßenneuanlagen und Straßendurchbrüche von Haubmann in den Jahren von 1850—1870 sich zeigten.

Als vorbildlich wirkender Wettbewerb sei der schon erwähnte große Wettbewerb für den Stadterweiterungsplan der Stadt Wien von 1858 genannt, aus welchem die Architekten Ludwig v. Förster, Friedrich Stach, sowie van der Nüll und Siccardberg als Sieger hervorgingen, deren Pläne die Grundlagen für die Wiener Ring-Gürtel- und Quaistraßen bildeten. Es zeigt sich aber im deutschen Städtebau, wie auch in anderen Staaten, von der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts bis zu Anfang der 90er Jahre, hauptsächlich bei Bahnhofsanlagen, bei Entfestigungen, und bei den durch den gesteigerten Verkehr und den großen Bevölkerungszuwachs in den Städten veranlaßten städte-

baulichen Anlagen, in Übertragung der strengen Linie der ältesten Stadtanlagen und des Gartenstils und in Übertragung der militärisch ausgerichteten Linie, das Streben nach Straßenbegradigungen, nach Beseitigung von Verkehrshindernissen, als welche Gebäudevorsprünge und Tore, auch schmaler werdende Teile von Straßen, selbst wenn sie an sich breit genug waren, angesehen wurden. Anschließend an Pariser und Londoner Vorgänge, glaubte man durch geradlinige Durchbrüche, durch Freilegung bedeutender Bauwerke, namentlich von Kirchen, wesentliche Bedürfnisse in bezug auf Verkehr und Verschönerung der Städte zu befriedigen (vgl. in Abb. 5 die älteren Straßendurchbrüche



Abb. 5. Die Straßendurchbrüche in Frankfurt a. M.

in Frankfurt a. M.). Die Stadterweiterungen wurden durch einfache Fortsetzung vorhandener Straßen, zum Teil auch fußend auf den fürstlichen Städtegründungen des 18. Jahrhunderts geschaffen. Dabei wurde durch die Handhabung der amtlichen Prüfung der Fluchtlinien auf Grund des Fluchtliniengesetzes die gerade Linie zur herrschenden und man drückte den bis dahin in dieser Hinsicht bereits gemachten Fehlern den amtlichen Stempel der Richtigkeit auf.

### 16. Hygiene und Städtebau.

Wenn nun trotz der lichtvollen Darlegungen Baumeisters in seinem erwähnten Buche die praktischen Erfolge angewandter Wissenschaft in ästhetischer und künstlerischer Hinsicht sich gar nicht oder doch nur in bescheidenem Umfange einstellten, so hatte das seinen Grund hauptsächlich darin, daß gerade in den 70er und 80er Jahren die junge, aber mit gewichtigen

Gründen arbeitende Wissenschaft der Hygiene an die Städte besondere Aufgaben stellte, die als die allerwichtigsten im Interesse der arg bedrohten öffentlichen Gesundheit der unheimlich wachsenden Städte notgedrungen in erster



Abb. 6. Abgebrochener Uhrturm in Wiesbaden.

Linie gelöst werden mußten, wodurch die anderen Probleme zurückgedrängt wurden. Die Durchführung der Wasserversorgung und Kanalisation der Städte, die Beschaffung von gesunden Wohnungen, Schaffung ausreichender Licht- und Luftzufuhr bildeten neben der Neuerstellung der Straßen eine Haupt Sorge der maßgebenden Kreise, sowie der Ingenieure und Architekten. Für die Hygiene der Städte erwarb sich namentlich der Verein für öffentliche Gesundheitspflege, der 1873 gegründet wurde, große Verdienste. Er veröffentlichte im Jahre 1875 Leitsätze für Neubauten in neuen Quartieren größerer Städte, 1885 Leitsätze über Stadterweiterungen besonders in hygienischer Be-

ziehung, aufgestellt von Stübben und Becker, denen sich 1889 ein Entwurf reichsgesetzlicher Vorschriften zum Schutze des gesunden Wohnens von Miquel und Baumeister als Referenten anschloß. 1893 folgten mit Adickes und Baumeister als Referenten die Leitsätze über die unterschiedliche Behandlung der Bauordnungen, außerdem für die Außenbezirke und die Umgebung von Städten, 1894 mit Adickes, Hinkeldeyn und Classen als

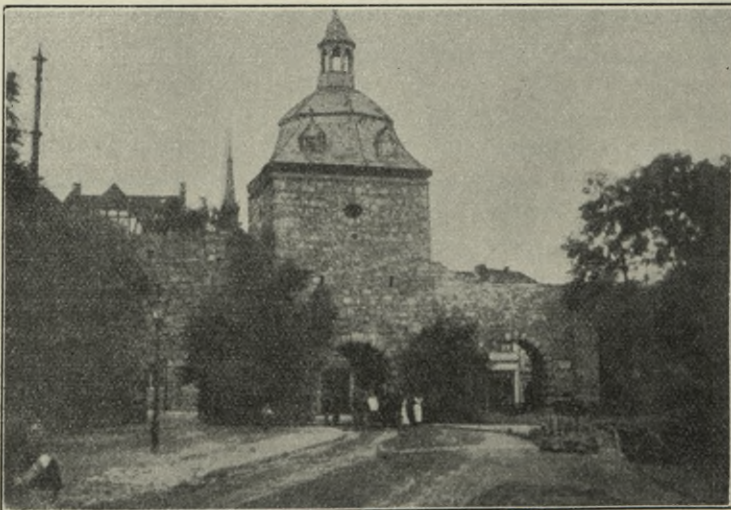


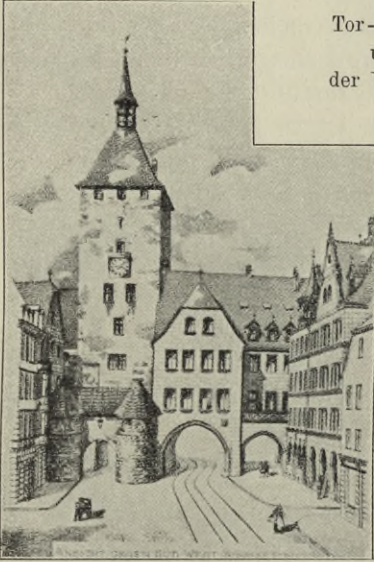
Abb. 7. Tor in Ochsenfurt mit seitlichem Mauerdurchbruch.

Referenten Leitsätze über weiträumige Bebauung, 1895 die Leitsätze über Maßnahmen zur Herbeiführung eines gesundheitlich zweckmäßigen Ausbaues der Städte mit Stübgen und Kückler als Berichterstattern.

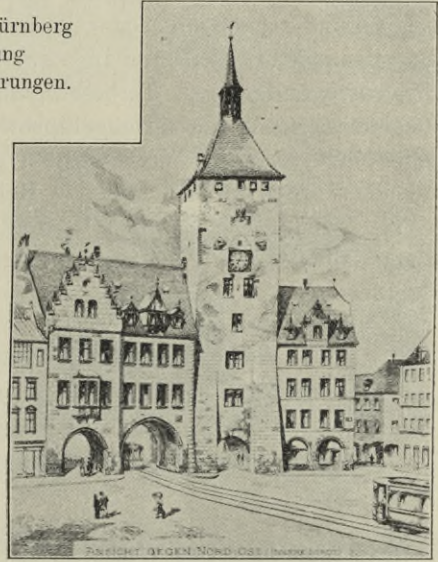
### 17. Kritik des bis dahin Geleisteten oder Durchschnittsstand des deutschen Städtebaues Ende der achtziger Jahre.

Die Beziehungen der gesundheitstechnischen Anlagen, der Straßenlinien und -Züge, der Örtlichkeit zum Gesamtstädtebau, zur Stadt als Kunstwerk,

Tor-Umbau in Nürnberg  
unter Beachtung  
der Verkehrsforderungen.



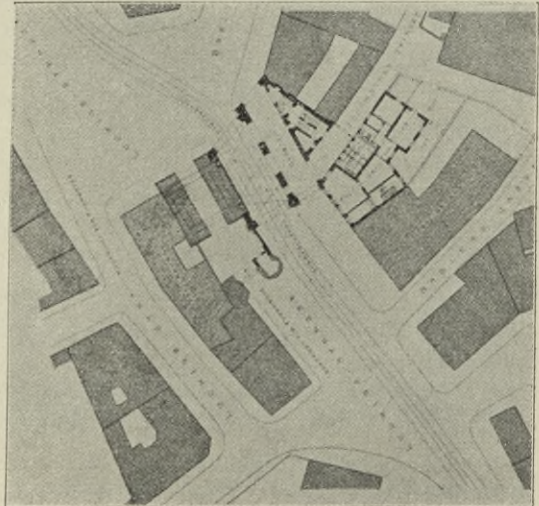
Ansicht gegen Südwest.



Ansicht gegen Nordost.



Vor dem Umbau.



Nach dem Umbau.

wurden nicht erkannt oder doch praktisch kaum gepflogen. Man entwarf (fast nur auf dem Papier) ohne genaueres Studium der Örtlichkeit und Beachtung der Oberflächengestaltung der Bebauungsfläche, man projektierte planmäßig, nicht raummäßig, man beurteilte — wovon übrigens sich durchweg frei zu machen recht schwierig ist, — die Entwürfe von Bebauungsplänen nicht im Hinblick auf die dadurch geschaffenen Straßen- und Platzräume und deren Wirkungen, man beschaute die Entwürfe von außen und nicht von innen heraus. Man glaubte das notwendige gute Aussehen und die Übersichtlichkeit eines Planes mit der Lösung der Aufgabe erreichen zu können, schöne und regelmäßig, oder doch symmetrisch erscheinende Planbilder herzustellen. Man schuf nur in zwei Dimensionen anstatt in drei. Man hat Straßenbegradigungen, Torbeseitigungen, Straßendurchbrüche in vielfach beklagenswerter Weise durchgeführt. Namentlich ist es zu bedauern, daß in jener Zeit so viele Torabbrüche (vgl. Abb. 6) erfolgt sind, die hätten vermieden werden können, wie die Beispiele in Abb. 7, 8, 9, 10 und 11 zeigen.

— Neuerdings ist man bestrebt Tore und Torplätze als Merk- und Übergangsstellen des Stadtberinges wieder neu erstehen zu lassen. Wie sagt doch Schiller schon vom Tor:

„Schmeichelnd locke das Tor den Wilden herein zum Gesetze;  
Froh in die freie Natur führ' es den Bürger heraus.“

Ich erinnere auch an das neue Charlottenburger Brückentor in nächster Nähe unserer Hochschule von Schaede. —

Das war der Durchschnittsstand des deutschen Städtebaues Ende der 80er Jahre.

### **18. Camillo Sittes Werk „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“ und dessen künstlerischer Einfluß auf den Städtebau.**

Da war es Camillo Sitte, der das, was in künstlerischer Hinsicht dem Städtebau not tat, in seinem 1889 erschienenen Werke „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“ zum kraftvollen Ausdruck brachte. Er untersuchte schöne alte Platz- und Stadtanlagen auf die Ursache ihrer schönen Wirkung hin und gab eine Summe von Regeln, durch deren Befolgung treffliche Wirkungen erzielt werden mußten. Er stellte dem Städtebau als technischem Problem die Stadt als Kunstwerk entgegen, besprach die Beziehungen zwischen Raum, Monumenten und Plätzen, legte die Wirkung des Freihaltens der Mitte der Plätze und der Geschlossenheit derselben an der Hand von Bildern, die sich von verschiedenen Sehpunkten aus bei bestehenden Stadtplätzen ergaben, dar. Er geißelte die Geradlinigkeit und Rechtwinkligkeit, soweit sie als Merkmale empfindungsloser Anlagen gelten müssen und entwickelte die städtebaulichen Lehren im Hinblick auf Perspektive und Ästhetik. Das Werk Sittes wirkte bahnbrechend und hatte den größten Einfluß und die größte Bedeutung für die weitere Entwicklung der künstlerischen Seite des Städtebaues. Wohl ist auch von anderen in sachlicher, ja in eindringlicher Sprache auf das, was dem Städtebau not tat, aufmerksam gemacht

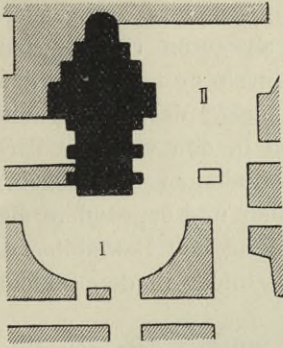


Abb. 12. Catania: S. Nicolo.

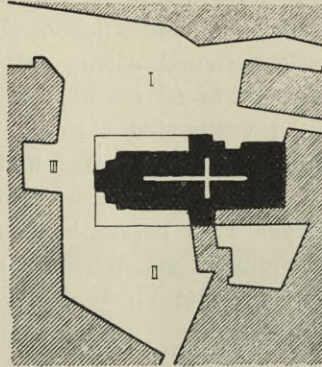


Abb. 13. Hildesheim.  
I. Großer Domhof. II. Kleiner Domhof.

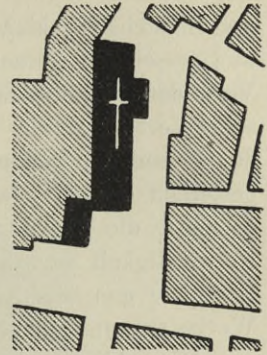


Abb. 14.  
Verona: S. Anastasia.

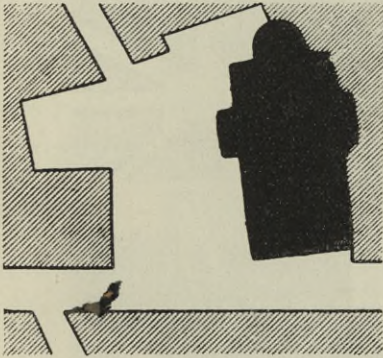


Abb. 15. Palermo: S. Cita.

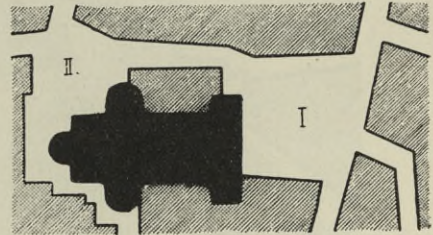


Abb. 16. Padua: Dom mit Domplatz.

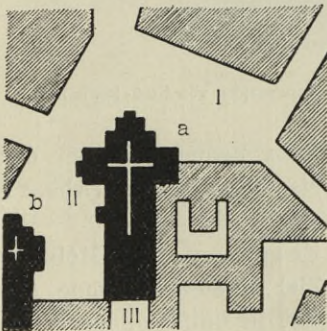


Abb. 17. Würzburg.  
a) Dom. I. Paradeplatz.  
b) Neumünster. II. Münsterplatz.  
III. Domplatz.

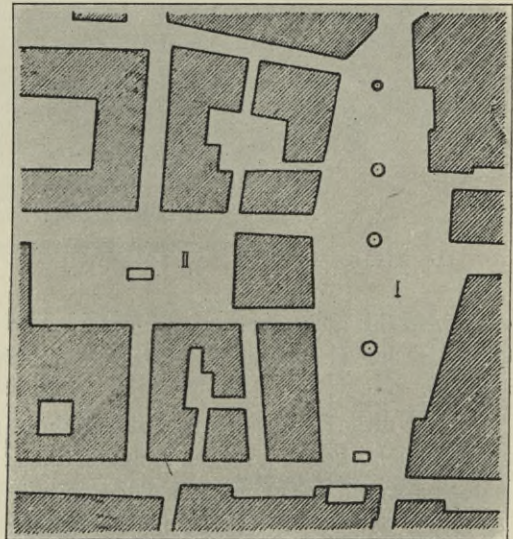


Abb. 18. Verona.  
I. Piazza d'Erbe. II. Piazza dei Signori.

worden, aber keiner hat es so wie Sitte verstanden, die künstlerische Seite des Städtebaues klarzulegen. Das hatte neben einer besonders anregenden und fesselnden Sprache seinen Grund darin, daß er an guten vorhandenen Vorbildern unmittelbar zeigte, wie er es meinte, wodurch er bewirkte, daß sein Wort in weiten Kreisen verstanden wurde. Er deckte das Wesen und den Grund der Schönheit der Städtebilder auf und gab in den von ihm dargestellten Grundrissen für den Städtebau erweiterte Grundlagen und Regeln; er lehrte die Wirkung aus dem Plan heraus zu beurteilen und begründete die Notwendigkeit der Untersuchung dieser Wirkung an Hand von Raumbildern. Er zeigte uns beispielsweise die gute Wirkung der Platzbilder in den seinem Werke entnommenen Abb. 12—18.

Ich schließe hier einige Platzbilder (Abb. 19 und 20) aus dem Projekte „Brix, Genzmer, Hochbahngesellschaft“ von Groß-Berlin an. Ferner

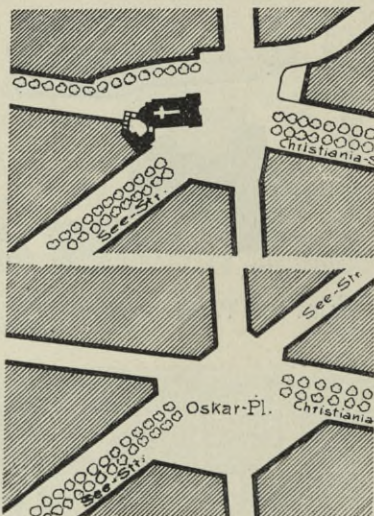


Abb. 19.

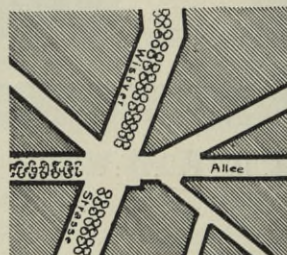
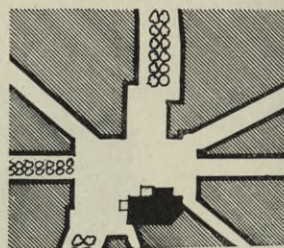


Abb. 20.

Vorschläge zu anderweitigen Platzgestaltungen in Berlin.

— Unten die bisher geplanten Plätze. —

(Aus Brix, Genzmer, Hochbahngesellschaft, Projekt für einen Generalbebauungsplan von Groß-Berlin.)

eine Anzahl ausgesuchter Bilder, welche Sittes Lehren namentlich von der Stellung der Denkmäler, der Geschlossenheit der Plätze illustrieren. (Abb. 21 bis 30).

Auf diese Weise konnte Sitte Schule machen. Er gewann seiner Meinung und Ansicht begeisterte, manchmal auch über das Ziel hinausschießende Anhänger, wenn es auch ihm selbst nicht vergönnt war, in umfassender Weise Arbeiten ebenso in der Praxis zu schaffen, wie er lehrte. Einer derjenigen, welcher mit Begeisterung die Lehren Sittes erfaßte und ihnen praktische Folge gab, war Henrici, und es ist interessant an zwei Beispielen des Wettbewerbs der nordwestlichen Stadterweiterung von Dessau vom Jahre 1890



den Übergang des geläufigen Bebauungsschemas in andere Bahnen in dem nach Ansicht des Preisgerichts an erster Stelle auszuzeichnenden Entwurfe (Abb. 31) — es war das mein Entwurf, den ich heute auch etwas anders machen würde, — und einem angekauften Entwurfe, es war das der Entwurf von Henrici (Abb. 32), in dem er zum ersten Male dem Einfluß Sittes nachgab, zu sehen.

Aber auch Stübben entzog sich nicht den Konsequenzen des von Sitte Gezeigten, wobei er aber auch die Lösung anderer nicht minder wichtiger städte-

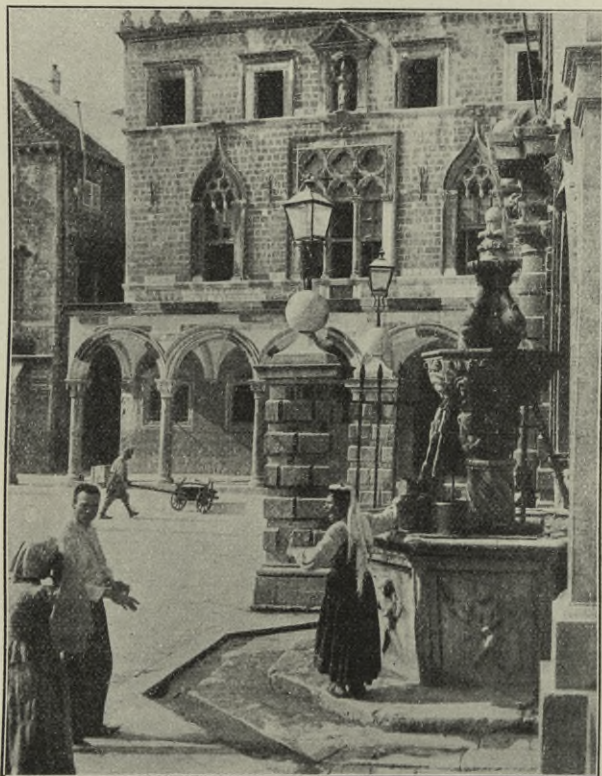


Abb. 21. Ragusa, Brunnen mit Dogana im Hintergrunde.

baulicher Grundfragen, besondere Rücksichtnahme auf den Verkehr, Anpassung ans Gelände u. a., nicht vernachlässigte. Freilich war für manche die Gefahr vorhanden, daß an Stelle des bisherigen geometrischen Schemas ein Kunstschema trat.

### 19. Der preisgekrönte Wettbewerbsentwurf der Stadterweiterung von München von Henrici.

Epochemachend und die Berechtigung der Durchführung wichtiger künstlerischer Grundsätze bei der Städtebauplanung klar beweisend, war der mit dem ersten Preise gekrönte Wettbewerbsentwurf Henrici's der Stadterweiterung von

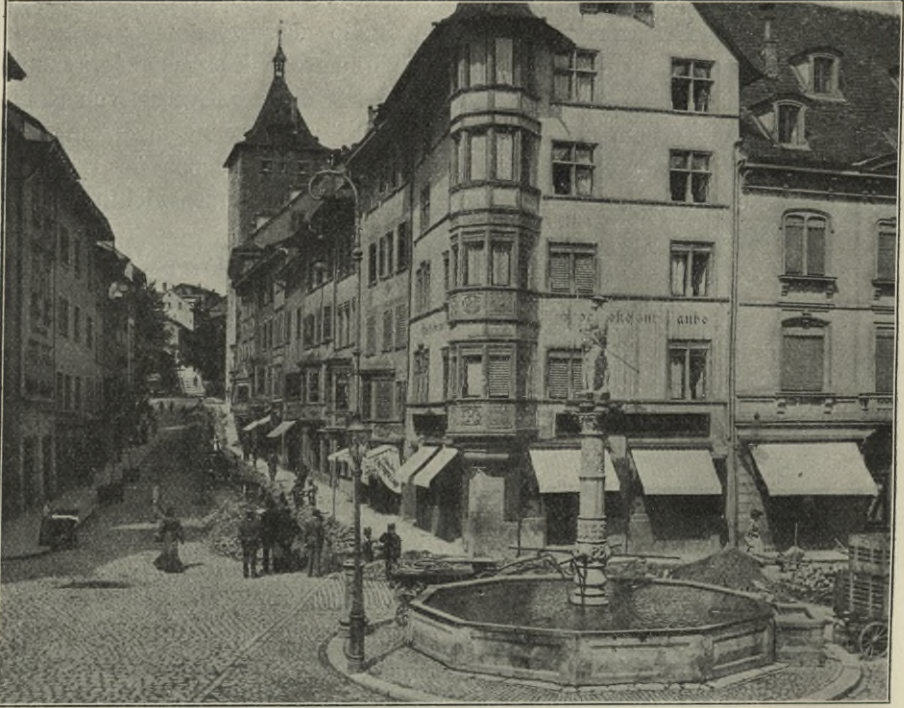


Abb. 22. Schaffhausen, Oberstadtgasse.



Abb. 23. St. Veit, Rathausplatz.

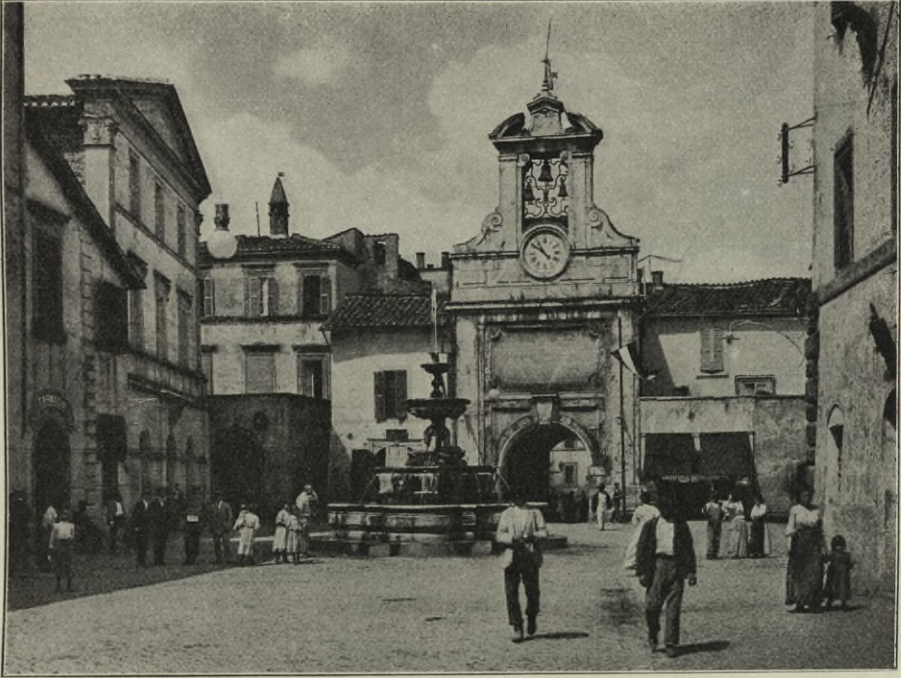


Abb. 24. Sutri, Piazza Vittorio Emanuele.



Abb. 25. Sutri, Blick auf die Piazza Vittorio Emanuele.

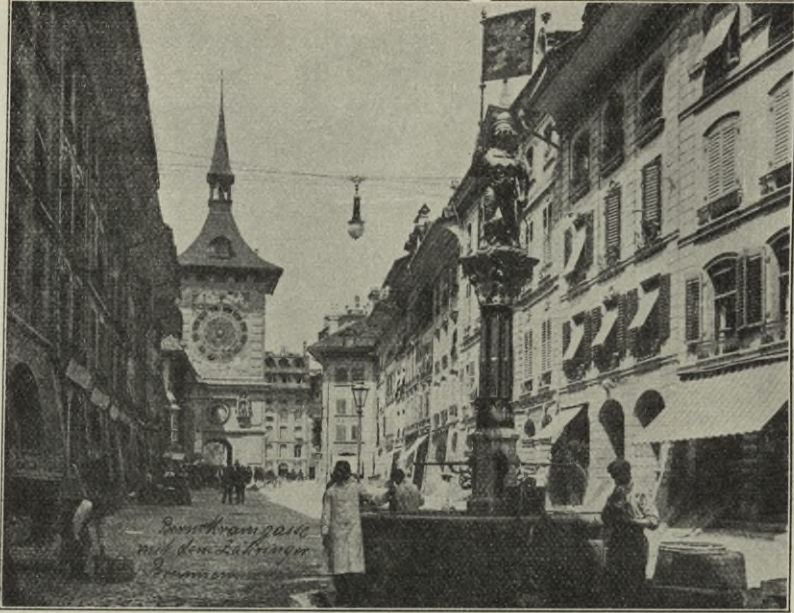


Abb. 26. Bern, Kramgasse.



Abb. 27. Stralsund, Kütertor.

München 1893, in dem in Anlehnung an ein großzügig entworfenes Eisenbahnverkehrsnetz und unter Berücksichtigung großer Verkehrslinien die künstlerische Wirkung der Straßen- und Platzbildungen in perspektivischen Bildern nachgewiesen war (Abb. 33—36).



Abb. 28. Nürnberg: Lorenzkirche, Straßenabschluß.

## 20. Der Generalregulierungsplan der Stadt Wien 1893.

Es folgte der Wettbewerb für einen Generalregulierungsplan von Wien Ende des Jahres 1893, bei welchem die beiden ersten Preise J. Stübben und O. Wagner und die zweiten Preise u. a. den Brüdern Mayreder und Faßbender und die dritten Preise u. a. Lasne zufielen.

Ich habe nur einen Mayrederschen Plan zur Verfügung, welchen ich als Übergangsplan vorführe (Abb. 37).

## 21. Der Anbruch einer neuen Zeit für den Städtebau in den neunziger Jahren.

Und so brach erst vor kaum 20 Jahren eine Zeit großer, sowohl technischer als künstlerischer Bedeutung im Städtebau an, in der bis heute eine Reihe von Fachmännern den Städtebau außerordentlich förderten. Ich greife außer den schon Genannten, unter mehreren anderen, die Namen Pützer,



Abb. 29. Rothenburg, Weißer Turm.

Theodor Fischer, Riemerschmid heraus und ich verweise auf die Ergebnisse der zahlreichen Wettbewerbsentwürfe in den letzten Jahren, von denen als der umfangreichste derjenige von Groß-Berlin den Beschluß macht.

Immer mehr stellte sich neben der notwendigen Pflege des Künstlerischen im Städtebau und außer der Notwendigkeit der Beachtung der technischen und hygienischen Erfordernisse die stufenweise Behandlung je nach den Zweckbestimmungen der Stadtfläche als notwendig heraus, die sowohl, zu bezirksweiser Abgrenzung verschiedener Bauviertel, Wohn-, Fabrik- und Geschäftsviertel, als auch zu Abstufungen gesetzlicher Natur führte. Ich kann hier nur

nochmal kurz den Fortschritt, der sich in den abgestuften Baupolizeiverordnungen kundgibt, berühren und will auf Verbesserungen ebenfalls nur hinweisen, die aus fortschreitenden verwaltungsrechtlichen, hygienischen und volkswirtschaftlichen Erwägungen hervorgingen.

## 22. Gesteigertes Leben auf dem Gebiete des Städtebaues.

Die Konkurrenzen München, Wien, nicht zum wenigsten aber das groß angelegte Werk von Stübgen „Der Städtebau“, welcher als vollständiges Hand- und Lehrbuch im Jahre 1890 in erster Auflage erschien\*), bewirkten im Verein

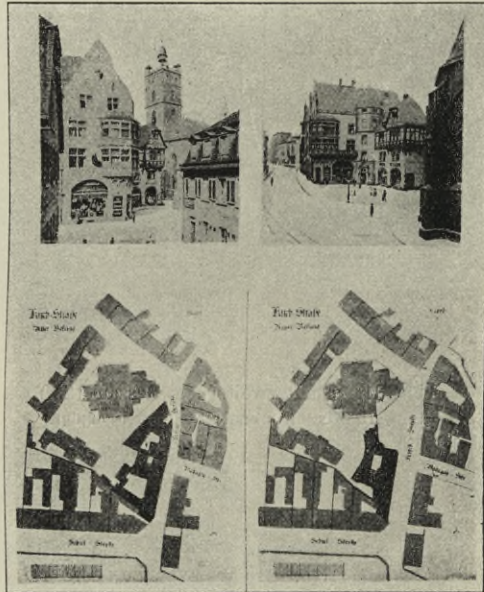


Abb. 30. Die Umgestaltung der Kirchstraße  
in Darmstadt von Karl Hofmann.  
(Aus Zeitschrift „Der Städtebau“.)

mit einer Reihe anderer verdienstvoller, das allgemeine Verständnis für die Aufgaben des Städtebaues erschließender Schriften ein reges wissenschaftliches Leben auf allen Gebieten des Städtebaues gerade in den letzten 20 Jahren. Ich verweise in literarischer Hinsicht auf die vielfache Förderung des Städtebaues durch selbständige Werke und die Abhandlungen und Aufsätze in unsern angesehensten technischen Zeitschriften, von welchen ich die Deutsche Bauzeitung, das Zentralblatt der Bauverwaltung, die Zeitschrift für Architekten und Ingenieure, das Wochenblatt für Baukunde, sowie die Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins nenne.

Nur anführungsweise kann ich weiter gedenken der Fortschritte, welche teils theoretisch, teils praktisch erzielt worden sind durch die Gesellschaften für gemeinnützige Bautätigkeit, durch die Bemühungen der Städte für die

\*) 2. Auflage 1907.



Abb. 31. Stadterweiterung Dessau 1890.  
Entwurf Brix. (An erster Stelle preisgekrönt.)



Abb. 32. Stadterweiterung Dessau 1890.  
Entwurf Henri. (Angekauft.)



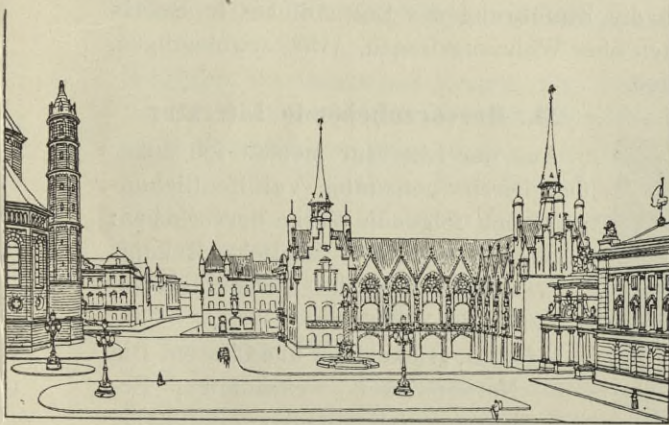


Abb. 33.

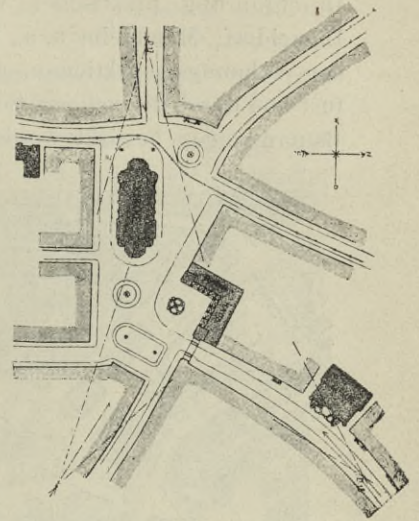


Abb. 34.

Aus dem Entwurfe von Henrici für die Stadterweiterung von München. (Platzanlage und zugehöriges Raumbild.)

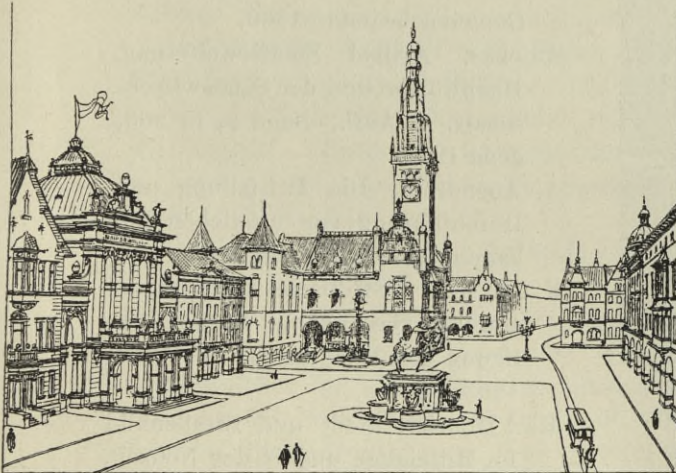


Abb. 35.

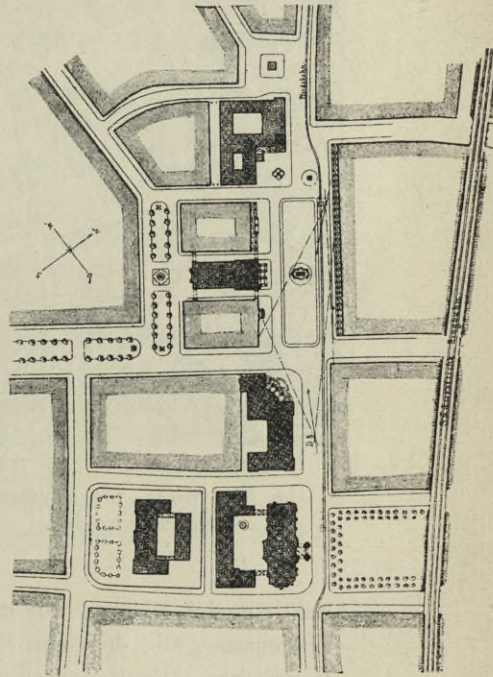


Abb. 36.

Aus dem Entwurfe von Henrici für die Stadterweiterung von München. (Platzanlage und zugehöriges Raumbild.)

Durchführung praktischer Wohnungsreform wie in Ulm, Frankfurt a. M., Düsseldorf, Mannheim u. a., Fortschritte, wie sie ferner durch die Einführung der Wohnungsinspektionen, durch die Einführung des Lex Adickes in Frankfurt und durch die neueren Schriften über Wohnungsfragen, Arbeiterwohnungen, Bauordnungen bewirkt worden sind.

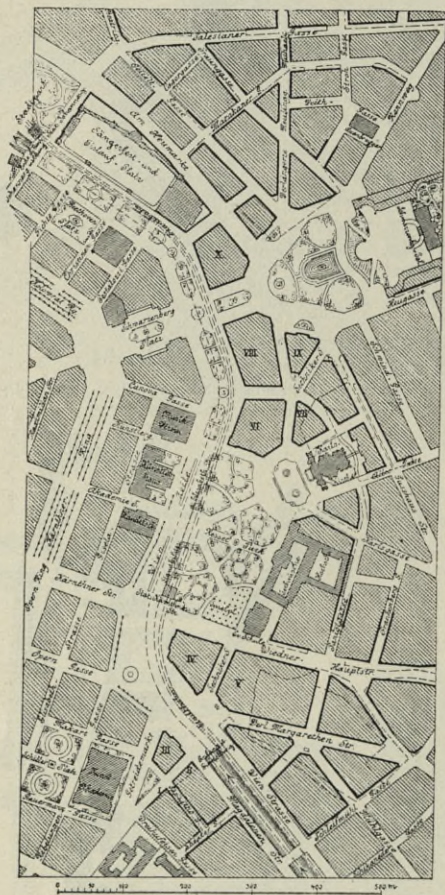


Abb. 37. Wien. Der Mayredersche Regulierungsplan.

### 23. Hervorzuhobende Literatur.

Aus der Literatur möchte ich außer den bereits genannten Veröffentlichungen noch folgende Werke hervorheben:

Ernst Bruch, Die bauliche Zukunft Berlins und der Bebauungsplan, Berlin 1870.

Adickes, Hinkeldeyn und Classen, Die Notwendigkeit weiträumiger Bebauung bei Stadterweiterungen, S.-A., Braunschweig 1895.

E. Genzmer, Die städtischen Straßen, Stuttgart 1897.

E. Genzmer, Die Entwicklung des Städtebaues und seine Ziele in künstlerischer Beziehung, Techn. Gemeindebeamter 1900.

Adickes, Artikel Stadterweiterung, Handwörterbuch der Staatswissenschaft, 2. Aufl., Band 4, S. 968, Jena 1901.

A. Abendroth, Die Aufstellung und Durchführung von amtlichen Bebauungsplänen, Berlin 1903.

K. Mayreder, Städtische Bauordnungen mit besonderer Berücksichtigung der Wohnungsfrage, Wien 1903.

Karl Henrici, Stadt und Straßenbild im Mittelalter und in der Neuzeit, S.-A., Kunstwart 1903.

Karl Henrici, Beiträge zur praktischen Ästhetik im Städtebau, München 1904.

Lindemann, Die deutsche Städteverwaltung, Stuttgart 1906, S. 383 bis 506.

Damaschke, Die Bodenreform, Berlin-Schöneberg 1907, S. 69 bis 83.

Ad. Damaschke, Aufgaben der Gemeindepolitik, 5. Aufl., Jena 1905.

Ebenezer Howard, Gartenstädte in Sicht, mit dem Geleitwort von Franz Oppenheimer und B. Kampffmeyer, Jena 1906.

Alfons Fischer, Gartenstadt und Gesundheit, Berlin 1907.

Wolf Dohrn, Die Gartenstadt Hellerau, Jena 1908, Zeitschrift die Gartenstadt.

- Jahrbuch der Wohnungsreform, herausgegeben von K. v. Mangoldt und Otto Meisgeier.
- Becker, Die Wohnfrage und ihre Lösung auf baugenossenschaftlichem Wege, Dresden 1901.
- Schriften des Deutschen Vereins für Wohnungsreform: Die Wohnfrage und das Reich, 10 Hefte, bearbeitet von Freiherrn v. d. Goltz, Dr. Liebrecht, P. Kampffmeyer, Stier-Somlo, J. Stübben, Karl Seutemann, Clemens Heiß, Joh. Feig, M. Mewes, K. v. Mangoldt.
- R. Eberstadt, Die städtische Bodenparzellierung in England und ihre Vergleichung mit deutschen Einrichtungen, Berlin 1908.
- Adolf Weber, Boden und Wohnung, Leipzig 1908.
- Hans Sydow, Bauregeln und Baugesetze, ein Beitrag zur Baugeschichte, Düsseldorf 1909.
- A. E. Brinckmann, Platz und Monument, 1908.
- Endell, Die Schönheit der großen Stadt, 1908.
- v. Lichtenberg, Haus, Dorf, Stadt, 1909.
- Robert Mielke, Das Dorf, 1910.
- Willy Lange, Land und Gartenansiedelungen, 1910.
- Raymond Unwin, Grundlagen des Städtebaues, Berlin 1910.
- Wien am Anfang des 20. Jahrhunderts, herausgegeben vom österreichischen Ingenieur- und Architektenverein, Wien 1905.
- Adickes, Umlegung und Zonenenteignung, Archiv für soziale Gesetzgebung und Statistik, Band VI, 429, Berlin 1893.
- Baumeister, Classen und Stübben, Die Umlegung städtischer Grundstücke und die Zonenenteignung, Berlin 1897.
- A. Rumpelt, Allgemeines Baugesetz für das Königreich Sachsen, 3. Aufl., Leipzig 1904, Zur Frage der Baulandanlegung, Der Städtebau 1905, Band II, S. 136.
- H. v. Wagner, Die Tätigkeit der Stadt Ulm auf dem Gebiete der Wohnungsfürsorge, Ulm 1903.
- W. Fabarius, Die Bedeutung der Baupolizeiordnung für das städtische Wohnungswesen mit besonderer Berücksichtigung der Stadt Kassel, Zentralblatt für allgemeine Gesundheitspflege, 1905, Band XXIII.
- Th. Oehmcke, Bauordnung für Großstadterweiterungen Berlin 1906.
- Gretschel, Bauordnungsfragen, Zeitschrift für Wohnungswesen, 1906, Band IV, S. 281f.
- Neue Aufgaben in der Bauordnungs- und Ansiedlungsfrage mit Beiträgen von K. v. Mangoldt, Stübben, Gretschel und Eberstadt, Göttingen 1906.
- Schultze-Naumburg, Kulturarbeiten, München 1901
- v. d. Goltz, Die Wohnungsinspektion und ihre Ausgestaltung durch das Reich. Schriften des Ver. Reichswohnungsgesetz, Heft I, Göttingen 1900.
- R. Eberstadt, Der Entwurf eines preußischen Wohnungsgesetzes, seine Vorgeschichte und seine Bedeutung, Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik, 1904, S. 173.

Carl Joh. Fuchs, Zur Wohnungsfrage, Leipzig 1904.

Ad. Wagner, Die finanzielle Mitbeteiligung der Gemeinden an den kulturellen Staatseinrichtungen und die Entwicklung der Gemeindeeinnahmen, Jena 1904.

#### **24. Die Anregungen Herchers zur Beschaffung ruhiger Wohnviertel bei Großstadterweiterungen vom Jahre 1904.**

Anführen muß ich aber besonders Hercher, der sehr anregend durch seine im Jahre 1904 erschienene Schrift „Großstadterweiterungen“ gewirkt hat, in der er auf die Wichtigkeit der Schaffung von durch Verkehrs- und Geschäftsstraßen umschlossenen Bauvierteln mit nach innen abnehmender Bebauungsdichtigkeit hinwies (Abb. 38), welcher Gedanke von Eberstadt, der sich durch

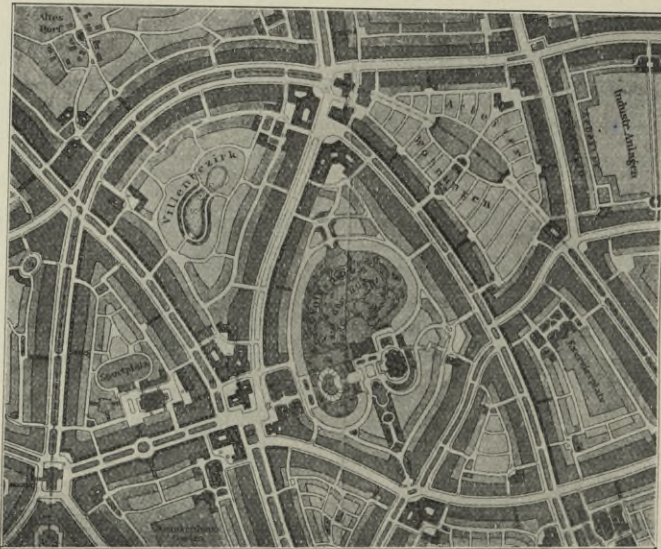


Abb. 38. Bebauungsvorschlag Hercher.

sein Handbuch des Wohnungswesens und der Wohnungsfragen anerkannte Verdienste um den Städtebau erworben hat (erste Auflage 1909, zweite Auflage 1910), in allerneuester Zeit des weiteren verfolgt und wissenschaftlich begründet worden ist.

#### **25. Der Gartenstadtgedanke von Fritsch in seiner Schrift „Die Stadt der Zukunft“ 1896.**

Th. Fritsch hat in seiner Schrift: „Die Stadt der Zukunft“, Leipzig 1896, wohl zuerst den Gedanken der Gartenstadt ausgesprochen (Abb. 39). Aber als praktisch erfolgreiche Bewegung hat der Gartenstadtgedanke seinen Ausgang aus England genommen durch das Buch von Ebenezer Howard: „Garden Cities of to morrow“ von 1898 (vgl. Abb. 40), von dessen Erfolg die englischen



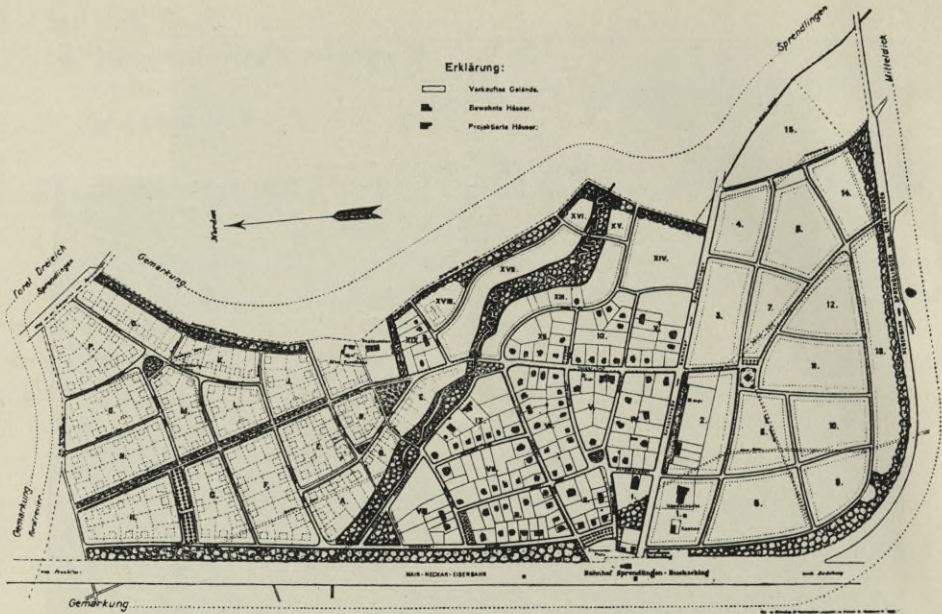


Abb. 41. Gartenstadt Buchschlag. Entwurf von Pützer.

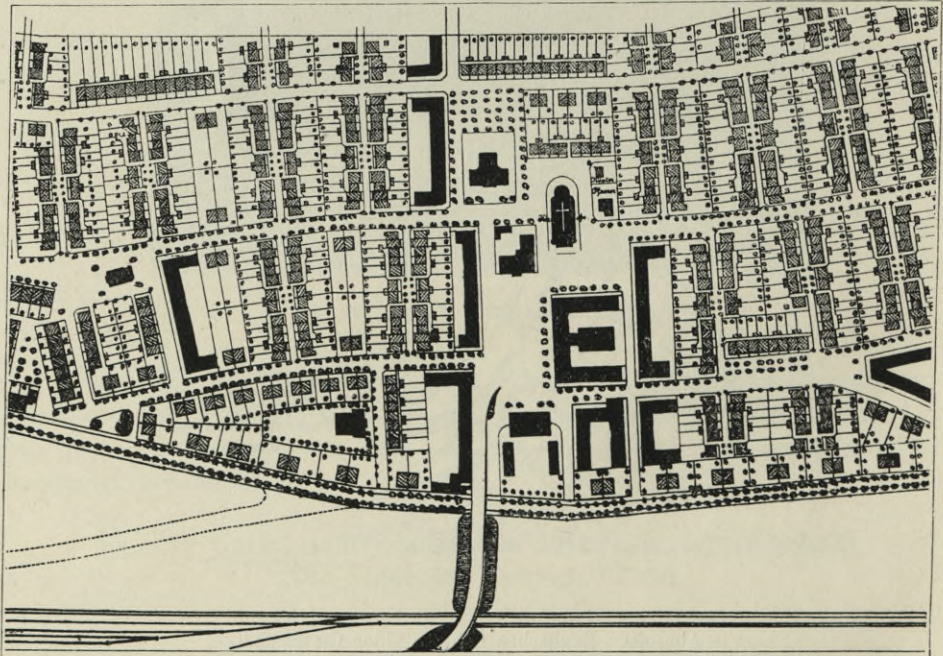


Abb. 42. Entwurf für die Arbeiterkolonie zu Knurow (O.-S.) von Henri.  
(Entnommen aus der Zeitschrift „Der Städtebau“.)

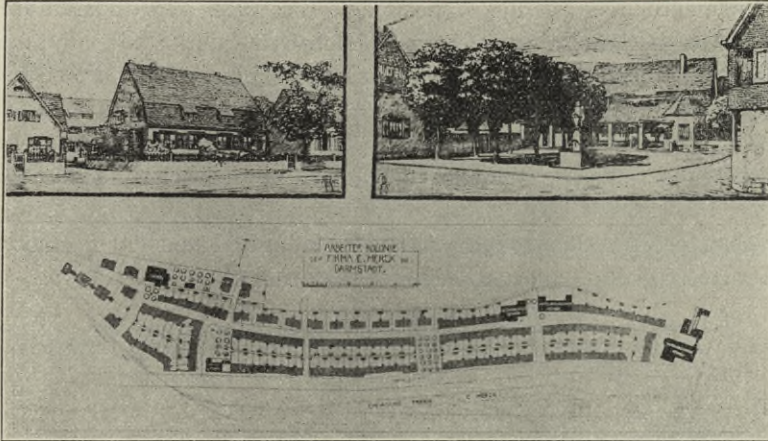


Abb. 43. Arbeiterkolonie der Firma Merck-Darmstadt. Entwurf von Pützer.  
(Entnommen aus der Zeitschrift „Der Städtebau“.)



Abb 44. Arbeiteransiedlung „Wilhelmsruhe“ bei Köln.  
(Aus Kölner Festschrift.)

Gartenstädte und Siedlungen Letchworth, Bourneville, Port-Sunlight usw. uns Kunde geben.

## 26. Deutsche Arbeitersiedlungen und Gartenstädte.

Durch derartig planmäßig gestaltete Siedlungen auf wohlfeilem Gelände, das dauernd im Obereigentum der Wohngemeinschaften erhalten wird, so daß ein billiges Wohnen gesichert bleibt, werden breiten Bevölkerungskreisen dauernd billige Wohnungen in kleinen Häusern, jedes mit einem Garten versehen, geschaffen und damit bessere Daseinsbedingungen erzielt. Auch in Deutschland

hat jetzt, namentlich durch die Wirksamkeit der 1902 gegründeten Deutschen Gartenstadt-Gesellschaft, abgesehen von vielen Orts- und Stadtgründungen, die sich Gartenstadt nennen, in Wirklichkeit aber keine sind, die Gartenstadtbewegung große Fortschritte gemacht. Ich nenne nur die Gartenstadt Hellerau bei Dresden, die insbesondere mit dem Namen Richard Riemerschmidt verknüpft ist, die Genossenschaftsgartenstadt Rüppur-Karlsruhe (künstlerischer Mitarbeiter Professor Läger), die Gartenstadt Ratshof vom Königsberger Wohnungsbauverein. Dann aber auch die Siedlung Buchschlag (Entwurf von Pützer) in Hessen-Darmstadt (Abb. 41; vgl. ferner Abb. 42, 43 und 44).

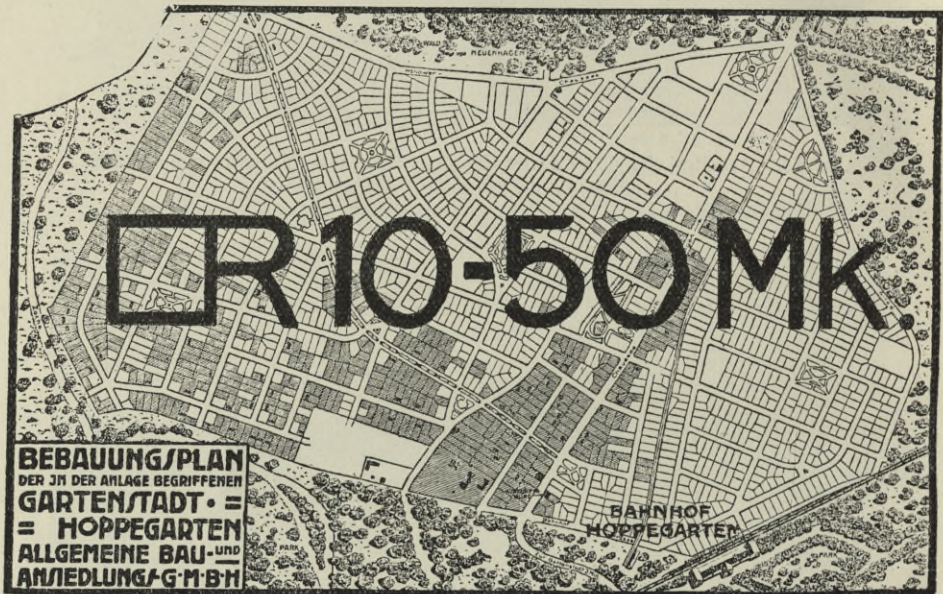


Abb. 45. Berliner Reklamebild.

Wie sich Terrainspekulationsgesellschaften des wohlklingenden Namens Gartenstadt und modern geschwungener Straßenlinien mit mehr oder weniger Berechtigung bedienen, ist aus dem vorstehenden Reklamebild (Abb. 45) zu sehen. Kann man wirklich mehr verlangen als Baugrundstücke im Preise von 10—50 Mark pro Quadratrute in der Nähe der Großstadt Berlin?

## 27. Der Wiener Wald- und Wiesengürtel.

Städtebaulich hoch bemerkenswert ist die in Wien geplante Anlage einer Reihe peripherischer Straßen, die sich zu einer abwechslungsreichen Hügelstraße verbinden, wie das Projekt Stübbers anregte, und die Anlage einer äußeren längs der Grenze der Bebauung laufenden Gürtelstraße derart, daß sich schließlich um ganz Wien ein Wald- und Wiesengürtel herumzieht, wobei sich die Straßenzüge dem kupierten Terrain möglichst anschmiegen. Wien ist hier teilweise vorbildlich auch für die neuesten Bestrebungen für Groß-



Berlin geworden, wenn auch naturgemäß schon wegen der gänzlich anderen Oberflächengestaltung von Groß-Berlin die Lösung nicht in einer bloßen Nachahmung des Wiener Wald- und Wiesengürtels bestehen konnte. Auch der neuesten großartigen Bebauungsprojekte amerikanischer Großstädte, wie Chicago, Boston u. a., möchte ich hier gedenken.

## **28. Die Dresdner Städtebauausstellung.**

Eine mächtige Anregung gab die Städteausstellung zu Dresden im Jahre 1903, deren Ergebnisse R. Wuttke in dem großen Werk „Die deutschen Städte“ zusammenfaßte und in welchem der deutsche Städtebau von C. Gurlitt, die architektonischen Aufgaben der Städte von Fritz Schumacher, die Baupolizei von Gruner, die Wohnungsfürsorge von Welck, die Fürsorge für die Kunst von Seidlitz und die deutsche Gartenkunst in den Städten von Bertram geschildert wurden. Hiervon gingen neue oder verstärkte Anregungen vielfacher Art aus.

## **29. Der Entwurf des deutschen Wohnungsgesetzes und behördliche Erlasse und Gesetze.**

Wir können weiter verzeichnen: Im Jahre 1904 die Veröffentlichung eines allerdings nur Entwurf gebliebenen Gesetzes zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse vom 6. August 1904 (Deutscher Reichsanzeiger und Kgl. Preußischer Staatsanzeiger vom 6. August 1904, Nr. 184), welche Veröffentlichung weithin aufklärend und anregend wirkte.

Am 11. Juni 1905 den Erlaß des Kgl. bayrischen Staatsministeriums des Innern an die Regierungs- und Gemeindebehörden betreffend die Herstellung von Baulinienplänen, in welchem in Anlehnung an die bisherigen Veröffentlichungen darauf hingewiesen wurde, welche hervorragende wirtschaftliche und auch schönheitliche Bedeutung den Baulinien (Straßenlinienführung) zukomme und daß an einer wohlbedachten und weitschauenden Plananlage die öffentliche Wohlfahrt in hohem Maße interessiert ist. Die unendliche Vielgestaltung der Bedürfnisse fordere, daß mit dem hergebrachten geometrischen Schematismus der Straßenlegung gründlich gebrochen werde und möglichste Freiheit im einzelnen walte. Durch schablonenhafte Anlage schnurgerader, gleichbreiter Normalstraßen, mit dem ausnahmslosen Rechteckschema und den langweiligen Abschrägungen der Straßenecken würden häufig zwecklos fremder Grund und Boden, selbst bestehende gut gebaute Häuser geopfert. Es sei gebührende Rücksicht zu nehmen auf die Grundbesitz- und Grenzverhältnisse, Gestaltung und Verwertung der Baublöcke, die wachsenden Bedürfnisse gesunden Wohnens, Erleichterung des Erwerbslebens, Entwicklung der Industrie, auf den Verkehr und dessen voraussichtliche künftige Gestaltung (Straßenkreuzungen, Brückenköpfe, Bahnhofsplätze usw.). Es sei zu achten auf die natürliche Geländebeschaffenheit, die umgebende Landschaft, charakteristische Höhenunterschiede, Wasserläufe, Baumbestände, Klima, Winde, Besonnung, Fernblicke, Perspektiven, Schonung vorhandener reizvoller Straßenzüge und

Plätze, Geschlossenheit der Straßen- und Platzbilder, ortsübliche Bauweise und Wohnweise, monumentale oder sonst interessante Gebäude, künftige Bedürfnisse der öffentlichen Gebäude, Anlagen, grüne Erholungsstätten, Kinderspielplätze, Brunnen usw. — Gebäulichkeiten, Ausblicke usw., welche besonders berücksichtigt und geschont werden sollen, seien in den Bebauungsplänen zu vermerken. Die Hauptverkehrslinien müßten im voraus richtig erkannt, die wichtigsten Verkehrsmittelpunkte verbunden und die Straßen den gefundenen Zukunftsbedürfnissen entsprechend breit angelegt werden.

Baulinien seien nur aufzustellen, wo wirklich ein Anlaß und Bedürfnis besteht. Kleinorte und Ortsteile ohne Bautätigkeit bedürften nicht eines in überfürsorglicher Weise aufgestellten allgemeinen Bebauungsplanes.

Es sei ferner der seit 1904 von Th. Goecke und Camillo Sitte herausgegebenen Zeitschrift „Der Städtebau“, Monatsschrift für die künstlerische Gestaltung der Städte usw. gedacht, durch die der Städtebau erneut Pflege und Förderung erhalten hat.

Am 20. Dezember 1906 folgte der Runderlaß des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten betreffend Grundsätze für die Aufstellung von Bebauungsplänen und die Ausarbeitung neuer Bauordnungen, auf gleichem Standpunkte wie der bayrische Ministerialerlaß stehend und den neuerlichen Anschauungen des Städtebaues Rechnung tragend.

Allerdings ist darauf hinzuweisen, daß uns, abgesehen von der Lex Adickes, die nur für Frankfurt a. M. gilt, noch gesetzliche Bestimmungen über Zonenenteignung und über die Abgrenzung der Enteignungsobjekte von dem Gesichtspunkte ausgehend fehlen, daß durch die Enteignung nicht bloß der rein technische, sondern auch ein ausreichender wirtschaftlicher Erfolg, also auch die Ausführbarkeit erzielt werden soll. Es fehlen uns ferner Vorschriften und Gesetze über die Ermöglichung von Grundstücksumlegungen, ferner ein Wohnungsgesetz, gesetzliche Erleichterungen für die Städte bei Grunderwerbungen. In allen diesen Richtungen müssen sich die weiteren Fortschritte im Städtebau bewegen, und daran mitzuarbeiten, soll auch die Aufgabe unseres städtebaulichen Seminars und dieser Vorträge sein.

Ein beachtenswerter Schritt auf ästhetischem Gebiete ist endlich durch den Erlaß des preußischen Gesetzes vom 15. Juni 1907 gegen die Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich hervorragenden Gegenden getan worden. Hiernach sind die Städte und Ortschaften berechtigt, eingehende ortsstatutarische Schutzbestimmungen zu erlassen und dabei auch einen künstlerischen Beirat für die Handhabung der Baupolizei in dieser Hinsicht einzusetzen.

Hier möchte ich auch noch auf die Beschlüsse des Denkmalpflegetages in Erfurt 1903, die Baufluchtlinien in alten Städten betreffend, hinweisen, wobei Stübben, Hoffmann und Gurlitt als Referenten tätig waren, sowie auf die Beschlüsse des Denkmalpflegetages in Mainz 1904, betreffend den baupolizeilichen Schutz alter Straßen- und Platzbilder mit den Berichterstattern Frentzen und Stübben.

### **30. Die neuen erweiterten Grundsätze des Städtebaues des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieurvereine.**

In der 17. Wanderversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine wurde am 4. September 1906 von Prof. Baumeister ein Vortrag über Grundsätze des Städtebaues gehalten, und damit der Gegenstand wieder aufgenommen, zu dem der Verband 32 Jahre vorher auf Grund desselben hochverdienten Berichterstatters Stellung genommen hatte. Zweiter Berichterstatter war Professor Hocheder und in Übereinstimmung mit den in der allgemeinen Besprechung hervorgetretenen Gesichtspunkten erklärte die Versammlung diese neu aufgestellten Grundsätze als wertvolle Unterlagen für die Behandlung der vielseitigen Fragen des Städtebaues. Die neuen wesentlich erweiterten Grundsätze beziehen sich auf den allgemeinen Standpunkt des Städtebaues, die Anordnung des Planes der Straßen und Plätze, die Form der Bebauung, die Regelung der Eigentumsverhältnisse und die Kostendeckung.

Sie und die bei dieser Gelegenheit gehaltenen Vorträge von Baumeister, Hocheder, Stübgen, Hoffmann und Berg legen Zeugnis ab für die Erfolge der Lehren des derzeitigen Städtebaues. (Enthalten in der Denkschrift über Grundsätze des Städtebaues, herausgegeben vom Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine, Berlin 1907.)

Ich verweise auf die das steigende allgemeine Interesse beweisende diesjährigen Städtebau-Ausstellungen in Berlin und Düsseldorf.

Und daß am 10. Oktober 1910 im Anschluß an die internationale Städtebau-Ausstellung in Berlin und Düsseldorf der Präsident des Königl. Instituts britischer Architekten Leonard Stokes in London eine internationale Städtebau-Ausstellung unter Beteiligung vieler angesehenen Architekten, Ingenieure und Städtebauer eröffnen konnte, ist ein weiterer Beweis für das vermehrte Verständnis für die Bedeutung des Städtebaues und ein Beweis dafür, daß der Städtebauer es zu einer in der ganzen Welt anerkannten wissenschaftlichen und künstlerischen Disziplin gebracht hat. Die Aufmerksamkeit der Welt besitzt er nun. Möge diese Aufmerksamkeit zu weiteren Leistungen anspornen.

### **31. Die Entwicklung des Städtebaues in den letzten 100 Jahren in Bildern.**

Wir haben gesehen, daß sich die wichtigsten Ereignisse in den letzten 100 Jahren im Städtebau auf die Zeit von 1874 bis 1906 zusammendrängen, welche beiden Jahre gekennzeichnet sind durch die vom Verbands deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine aufgestellten städtebaulichen Grundsätze.

Im nachfolgenden möchte ich durch verschiedene Bilder die Entwicklung des Städtebaues, namentlich innerhalb der genannten Zeit, veranschaulichen. Zunächst greife ich zurück auf die Darstellung des französischen Diagonal- und Sternsystems, wie es in Anlehnung an den Versailler Gartenstil zur Herrschaft gekommen ist.

Abb. 46 zeigt die Place de L'Etoile und den Pariser Straßenzug bis zum Louvre mit dem Sternplatz auf den Champs Elysées und zum Vergleich dar-

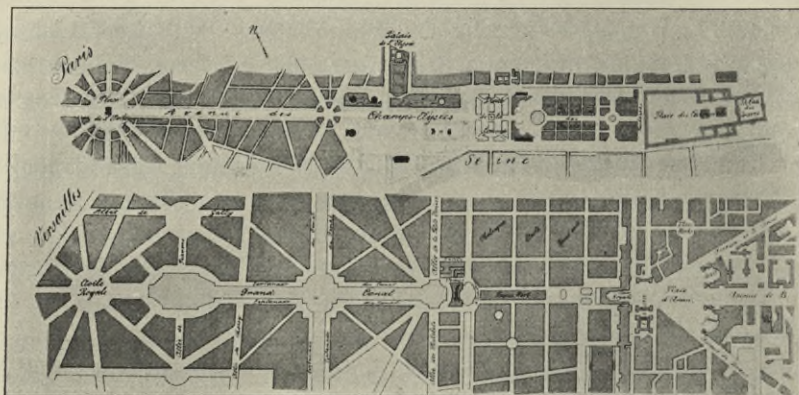


Abb. 46. Das französische Stadtstraßensystem in Anlehnung an den Gartenstil von Versailles nach Lichtwark.

unter den Grundriß der Versailler Anlage, welches Bild bei einem Seminarvortrage vor zwei Jahren Prof. Lichtwark gebracht hat, um auf die Beziehungen zwischen Gartenstil und Städtebau hinzuweisen.

Das französische Diagonalsystem sei ferner gezeigt an einigen Straßen und Plätzen, an verschiedenen in den Jahren 1860 bis 1870 entstandenen belgischen Städtebauplänen in Abb. 47, 48 und 49.

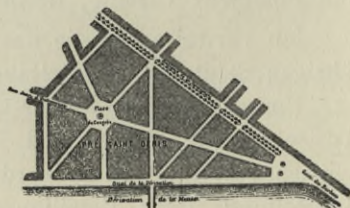


Abb. 47. Stadtteil Prè St.-Denis zu Lüttich.

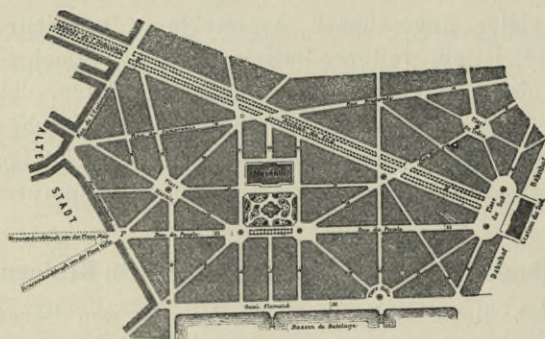


Abb. 48. Stadtteil Quartier du Sud zu Antwerpen.

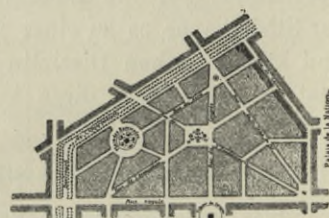


Abb. 49. Stadtteil Ste.-Marie aux Neiges zu Brüssel.

Abb. 47, 48 und 49. Aus Stübben „Der Städtebau“.

Die Antwerpener Stadterweiterung (Abb. 50) von 1865 bis 1880 zeigt zum großen Teil französischen Einfluß. Den Triumph des Schematismus zeigt aber (Abb. 51) eine deutsche Stadterweiterung Ende der 70er Jahre.

Abb. 52 Stadterweiterungsplan von Straßburg 1874 bis 1876. Er steht noch ziemlich unter dem Einflusse des französischen Gartenstils, während

Abb. 53, der Stadterweiterungsplan von Nymwegen aus dem Jahre 1870, auch wenn dort von einem Sternplatz ausgegangen wird und sich eine Vorliebe zur Diagonalführung mit mehrfachen Kreuzungsplätzen zeigt, doch eine kräftige von selbständigem Sinn zeugende Betonung der örtlichen Interessen aufweist.

Ein doppeltes Ringstraßenmotiv mit Betonung der nach außen führenden größeren Radialstraßenzüge zeigt der Stadterweiterungsplan von Szegedin 1875 bis 1880 (Abb. 54). Die Platzbildung und die Einführung der Grünanlagen läßt dabei mehrfach zu wünschen übrig.

Einen Übergang vom französischen geradlinigen System zur gekrümmten Straßenanlage unter Beibehaltung monumentaler Regelmäßigkeit in der Anlage, die allerdings mehr auf dem Lageplan als in der Wirklichkeit zum Ausdruck



Abb. 50. Stadterweiterung von Antwerpen.

kommt, bildet der aus 1870 von Blowden stammende Bebauungsplan des Quai d'Avroi in Lüttich (Abb. 55).

Durch die nachfolgenden Abbildungen will ich namentlich an Stübben'schen Plänen die Fortschritte des Städtebaues zeigen.

Abb. 56 (1877). Die preisgekrönten Entwürfe der Konkurrenz für einen Plan zur baulichen Ausnutzung der früheren militärfiskalischen Grundstücke in Dresden. Sie zeigen die Anwendung des geradlinigen Systems mit Bevorzugung der Diagonalen unter besonderer Betonung der herrschenden Verkehrsrichtungen. Auch von der Geraden abweichende bogenförmige Führung der Straßen zeigen in ausgeprägter Weise nur zwei Entwürfe, links oben der Entwurf von Hähnel & Adam, Dresden, mit dem Motto: „Öffnet die Gassen“, und der vorletzte Entwurf von J. Stübben mit dem Motto: „Patria“. Stübben betont gleichzeitig das sanitäre Moment durch Schaffung einer ausgedehnten, bis zum Albertplatz hin sich erstreckenden Grünanlage, welche beiderseits von konkaven Baufluchten eingeschlossen ist. Wiener Ringstraßeneinfluß macht sich bei diesen mit Ausnahme des Projekts Stübben und des auf monumentale Wirksamkeit Rücksicht nehmenden Projekts von Kyllmann & Heyden, das letzte unten rechts, bemerkbar.



Abb. 51. Öder Schematismus einer Stadterweiterung.

Abb. 57 (1880 bis 1890) gibt eine Übersicht der Stadterweiterung von Köln; französischer und Wiener Einfluß noch erkennbar, prachtvolle, abwechslungsreich gestaltete Ringstraßen mit durchquerenden, nach den Außenorten führenden Radialstraßen und mit aus Verkehrsinteresse vielfach angeordneten Diagonalen. Technisch geschickte, abwechslungsvolle Platzbildungen unter Schaffung von Sicht- und Abschlußpunkten, Anordnung von gut disponierten größeren Park-



Abb. 52. Straßburg: Stadterweiterungsplan.  
(Aus Stübben „Der Städtebau“.)

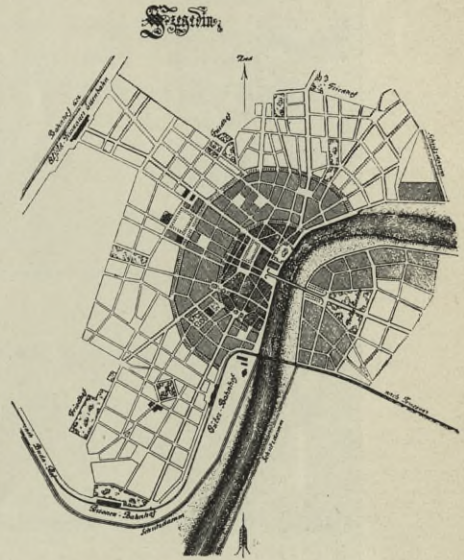


Abb. 54. Stadterweiterung Szegedin.  
(Aus Stübben „Der Städtebau“.)



Abb. 53. Stadterweiterung Nymwegen.

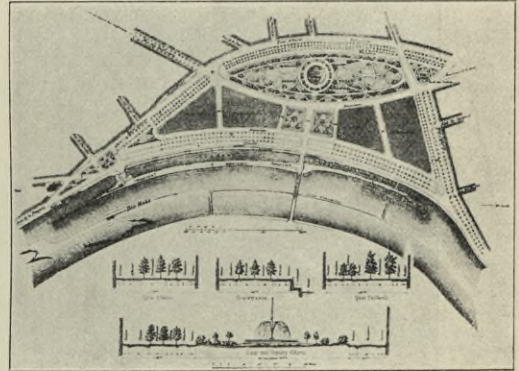


Abb. 55. Quai d'Avroi in Lüttich nach Blowden.

und Grünanlagen. Beispiel einer großen Stadterweiterung auf aufgelassenem Festungsgebiet unter Mitbeachtung aller hygienischen und finanztechnischen Gesichtspunkte. Die Verkehrsverteilung über das ganze Stadtgebiet ist wirksam durchgeführt.

Die Verbindung mit den Außenstraßen und ihre Verzweigung in den neuen Gebieten sowohl unter sich, als auch nach der Altstadt, sowie die Lage der Park- und Grünanlagen ist aus dem nächsten Bilde ersichtlich (Abb. 58).

Wie unter der Wahrung der Verkehrsinteressen ein altes Tor erhalten und wobei auf gute Wirkung gesehen wurde, zeigt Abb. 59.

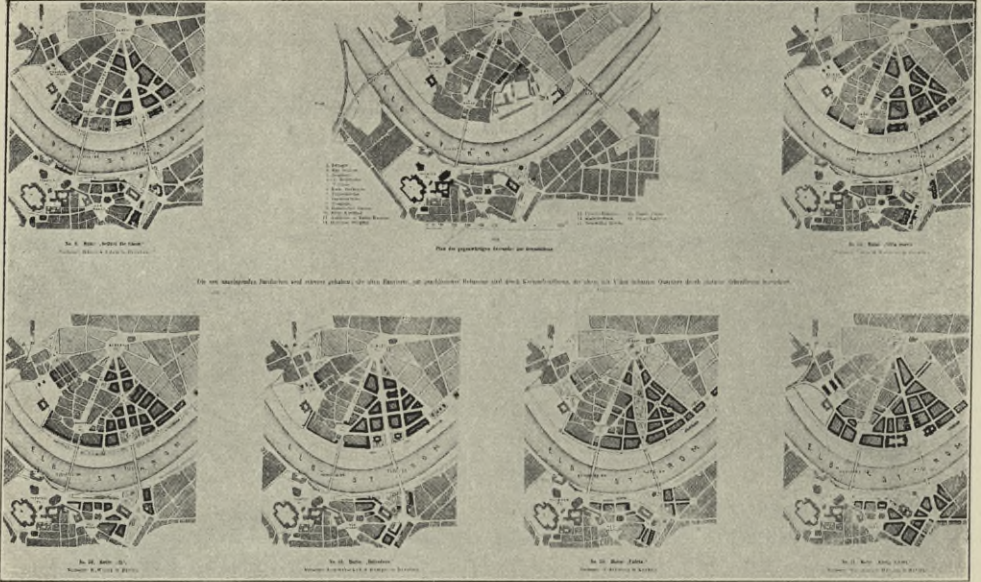


Abb. 56. Dresden: Wettbewerb für die Bebauung der früher militärisch-fiskalischen Grundstücke.

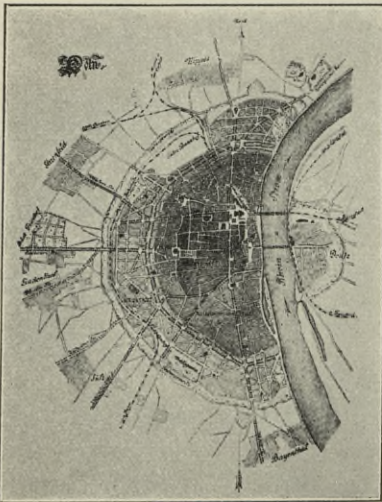


Abb. 57. Die Kölner Stadterweiterung.



Abb. 58. Anschlußstraßen der Kölner Stadterweiterung an die Außengebiete.

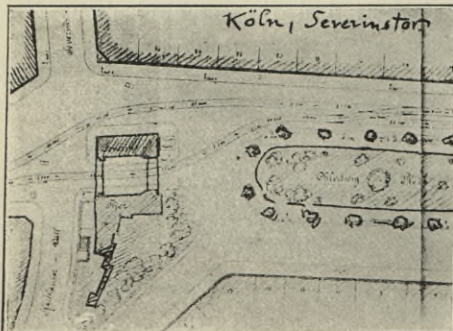


Abb. 59. Das Severinstor und seine Umgebung.

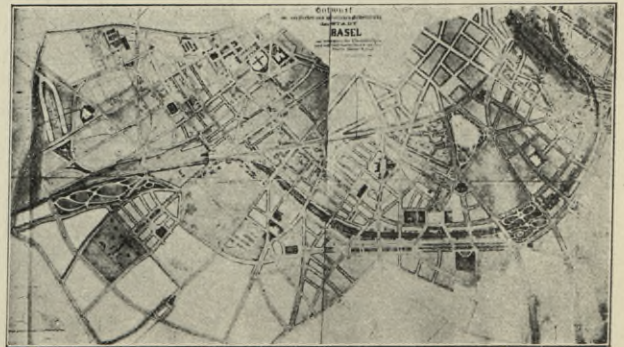


Abb. 60. Stadterweiterung Basel nach Stüben.



Abb. 60 (1886) zeigt den Entwurf zur nördlichen und westlichen Erweiterung der Stadt Basel mit der Verlegung der Elsässer Bahn. Wie das Terrain und die Verkehrsbedürfnisse und eine praktische Aufteilung es erfordern, ist in sehr geschickter Weise durch gerade und geschwungene Straßenzüge mit gelungener Einbettung von umfangreichen Grünanlagen und mit schöner Abwechslung in den Straßenquerschnitten ein anmutiger Gesamtplan entstanden. Die Seitenumführung der Bahnlinie ist wirtschaftlich dadurch gut geplant, daß die Bahnlinie durch die Mitte der mit Innenanlagen ausgestatteten Baublöcke im Einschnitt geführt ist, wodurch die städtischen Straßen ohne Rampen über die Bahn geführt werden konnten. An einigen Punkten machen sich bereits Grundrißanlagen geltend, die eine bessere Lösung in raumkünstlerischer Hinsicht anbahnen.



Abb. 61. Bebauungsplan für das Altonaer Diebsteichviertel.  
(Aus Stübben „Der Städtebau“.)

Auch bei Stübbens Bebauungsplan für das Altonaer Diebsteichviertel vom Jahre 1887 (Abb. 61) ist den Diagonalstraßen mit unvermeidlichen Dreiecksbildungen im Verkehrsinteresse noch ein größerer Einfluß gewährt. Den Grünanlagen ist aber große Aufmerksamkeit gewidmet, ebenso der Abwechslung im Straßenprofil und auch hier sehen wir wieder an einzelnen Punkten, so z. B. an dem Kirchplatz oben links, räumlich wirksam geschlossene Platzgestaltungen.

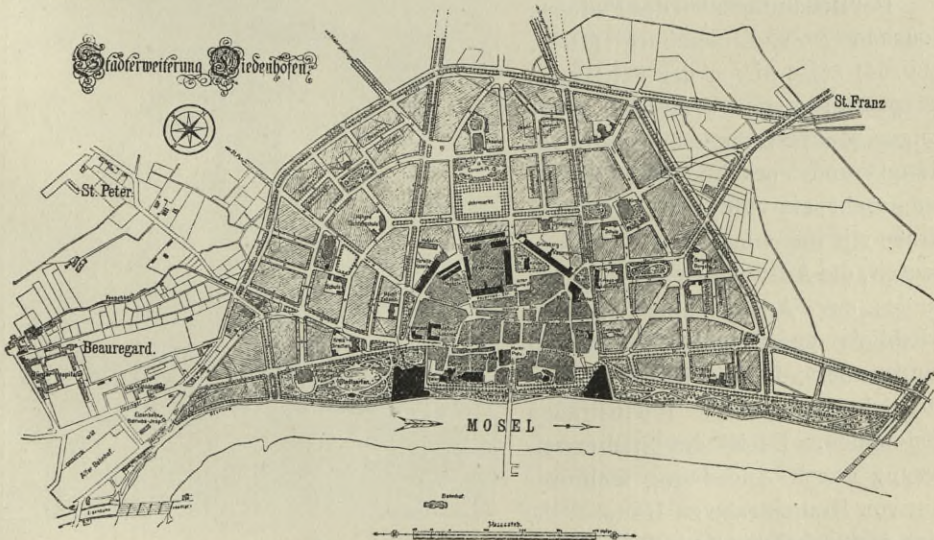


Abb. 62. Städterweiterung von Diedenhofen.  
(Aus Stübben „Der Städtebau“.)



Abb. 63. Stadterweiterung von Brügge nach Stübben. In der Führung der Verkehrsstraßen macht sich eine weniger ins Detail gehende, großlinigere Auffassung geltend.

Diese größere Ungezwungenheit in der Linienführung ohne Vernachlässigung der Verkehrsrücksichten und die Ausarbeitung des Planes im Hinblick auf die voraussichtliche Wirkung auf den Beschauer macht sich weiter bei dem Entwurf für die Stadterweiterung von Brügge geltend (Abb. 63). Ich weise namentlich hin auf die Mittelstraße mit Allee und die dieselbe kreuzenden Hauptverkehrsstraßen, sowie die detaillierte Ausbildung des Stadtgrabens auf der unteren Abbildung.

Der Bebauungsplan des Plateaus Bourbon von Luxemburg (1894, Abb. 64) zeigt neben der Schaffung perspektivisch gut wirkender großliniger Hauptstraßen, einerseits als Haupt- und Verkehrsstraße, andererseits mehr als ruhige Monumentalstraße mit imponierenden Abschlußbauten, die Ausnutzung des Plateaulandes zur Anlage einer, schöne Ausblicke gewährenden Panoramarandstraße. Dabei ist Rücksicht auf Schaffung ruhiger Wohnstraßen genommen. Es ist der Stadterweiterung durch Anordnung mehrerer nur von Hauptstraße zu Hauptstraße sich erstreckender Zwischenstraßen, durch Straßenversetzungen, eine



Abb. 64. Bebauungsplan des Plateaus Bourbon von Luxemburg nach Stübben.

In dem Stadterweiterungsplan von Diedenhofen (1890, Abb. 62) mit der durch die aufgelassenen Festungswerke sich ergebenden Ringstraße ist neben der Fürsorge für gute Straßenabschlüsse durch öffentliche Gebäude der Platzdurchbildung besondere Sorgfalt geschenkt, was sich beispielsweise aus der zweiten Hälfte des in der Mitte gelegenen Platzes und aus der Stellung der Kirchen und Schulen ergibt. Auf den Wechsel in den Grünflächen und Grünanlagen ist aufmerksam zu machen.

In der Führung der Verkehrsstraßen macht sich eine weniger ins Detail gehende, großlinigere Auffassung geltend.

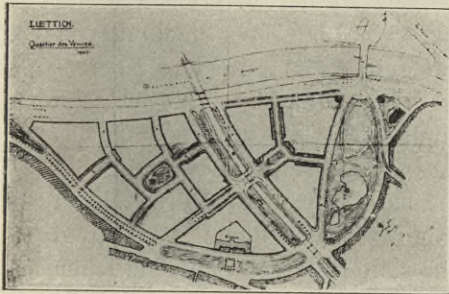


Abb. 65. Stübbens Bebauungsplan für das Quartier des Vennes in Lüttich.



Abb. 66. Duinbergen: Bebauungsplan von Stübben.



Abb. 67. Aus dem Bebauungsplan von Posen.



Abb. 68. Aus dem Bebauungsplan von Brünn von Stübben.

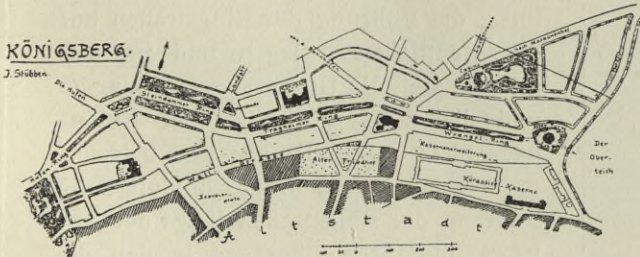


Abb 69. Stadterweiterung von Königsberg. (Abb. 67—69 aus Stübben „Der Städtebau“.)

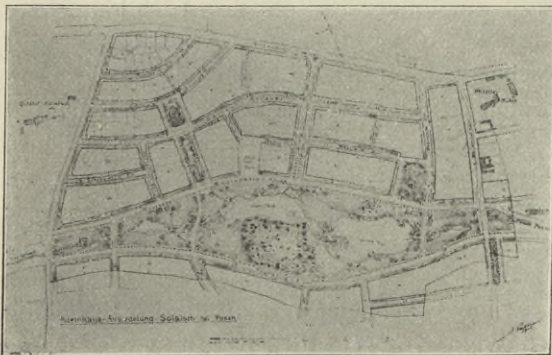


Abb. 70. Bebauungsplan von Soltsch bei Posen von Stübben.

Stadtphysiognomie gegeben, ähnlich derjenigen, welche die Henricische Bearbeitung des Stadterweiterungsplanes von Dessau vom Jahre 1890 erkennen läßt.

Liebevolle Einzeldurchbildung in bezug auf Grünanlagen, Lage und Stellung von öffentlichen Gebäuden, wie Kirche und Schule, im Hinblick auf die Belebung und Schmückung des Städtebildes, sowie anlagenmäßig ausgestattete Eisenbahndämme zeigt der Plan von 1896 für das Quartier des Vennes in Lüttich (Abb. 65). Ich mache besonders auf den Ring der Grünanlagen in verschiedener Breitenausbildung und die Straßeneinführungen daselbst aufmerksam.

Den Bebauungsplan von 1899 für Duinbergen an der belgischen Küste zwischen Knocke und Heyst ersehen wir aus Abb. 66. Eine Siedlung von Eigenhäusern, zwischen Landstraße und Bahnhof einerseits und dem Meeresstrande anderseits. Straßenentwicklung an der mit Landhäusern eine hübsche Gruppe bildenden Kapelle vorbei bis zum Strande. Auf die zum Schutze des Hinterlandes gegen die heftigen Seewinde in geschlossener Bebauung angelegten Villen, die an der nach der Mittelachse zugekehrten Seite von einem Hotel oder größeren Gebäude flankiert werden, ferner die Doppel- und Gruppen-Landhäuser und die Straßenzüge, die sich zu einer übersichtlichen

Gesamtanlage verbinden, wobei die reinen Wohnstraßen nur eine Breite von 8 m besitzen, endlich auf den, den großen Baublock durchquerenden, Fußweg und die Parkwege, sowie auf die gute Baublockgestaltung darf hingewiesen werden.

Abb. 67 stellt den im Jahre 1900 mit großer Sorgfalt ausgearbeiteten Plan für die Bebauung eines Teiles von Posen oben und Abb. 68 die des Fischerviertels von Brünn dar. Beachten Sie bei Posen die Stellung der Karmeliterkirche oben links, die Führung der Ringstraßen auf die öffentlichen Anlagen und im Anschluß daran die Uferstraße zur Warthe und die Straßenführung zum Kolonnadenplatz an der Brücke und betrachten Sie bei Brünn die Ausbildung, die Führung der Ringstraßen längs der Anlagen und ihren Übergang in den geschlossen bebauten rechtsseitigen Stadtteil. Bemerken Sie ferner die auf gute Stadtbilder berechnete Ausbildung der

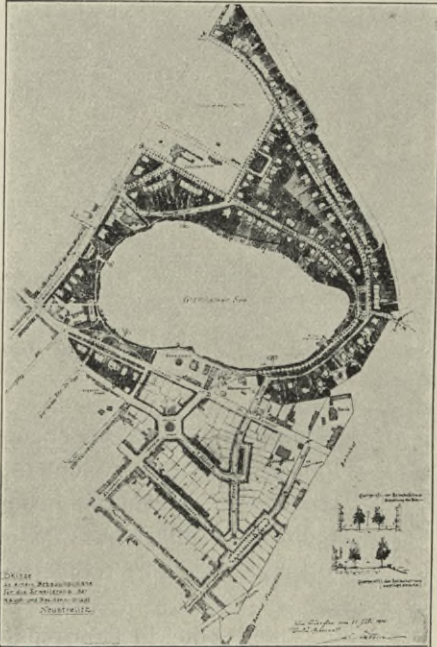


Abb. 71. Bebauungsplan von Stübben für das Gebiet um den Klamperssee bei Neustrelitz.

Plätze und namentlich den Verlauf und die Ausbildung der von Osten nach Westen inmitten des Gebietes vorgesehenen Hauptstraße. Ein bei aller weisen Mäßigung großer Mannigfaltigkeit sich erfreuender, von klarem Willen und Gedanken beherrscher, selten schöner Stadtplan. Und dem Meister dieses Planes wurde schon vorgeworfen, er gehöre der alten Schule der starren Linie an.

Stübbens Plan der nordöstlichen Stadterweiterung von Königsberg sehen wir aus Abb. 69. Bebauung des aufgelassenen Festungsterrains. Auf die Straße rechts längs des Teiches, auf den anmutigen Wechsel in der Gestaltung der Grünanlage, Straßen und Plätze, auf die Anpassung an die Geländeform, auf die Einbeziehung des vom Oberteich kommenden offenen Wasserlaufes in die Anlage und Ausnutzung als Ziergewässer, auf die hübsche Gestaltung des Mittelplatzes im westlichen Teil des Bebauungsgebietes, auf die Anschlüsse nach der Altstadt ist hinzuweisen.



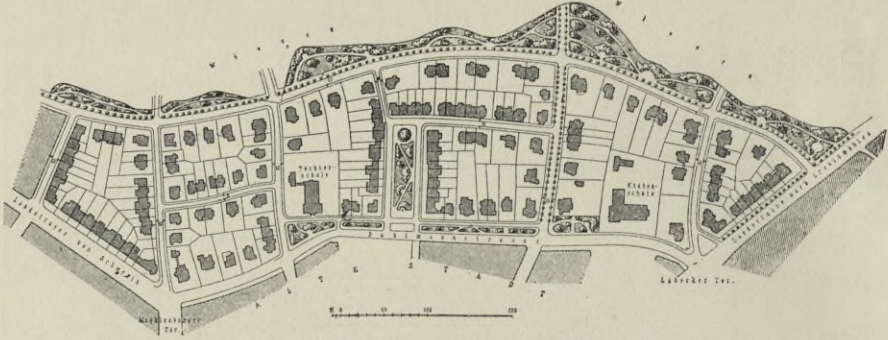


Abb. 73. Stadterweiterung von Wismar.  
(Aus „Der Städtebau“ von Stübben.)



Abb. 74.



Abb. 75.



Abb. 76.

Abb. 74, 75 u. 76. Umgestaltung eines Stadtviertels von Löwen nach Stübben.

Das nächste Bild (Abb. 70) bringt den Bebauungsplan von Solatsch bei Posen. Kleinhausansiedlung im Anschluß an eine große landschaftliche Anlage bestehend aus Wald, See, Park- und Wiesengebiet. Die Anpassung der Straßenzüge an die Oberflächengestaltung des Terrains, die Schaffung von Ein- und Ausblicken von und zur Parkanlage, die verschiedenen Vorgärtenanordnungen, die Abtreppungslinie mancher Baufluchten sind hervorzuheben.

Abb. 71 zeigt den Bebauungsplan des Gebietes um den Klampersee bei Neustrelitz. Uferbebauung des Umkreises eines Sees. Auf die Freihaltung eines großen Teiles der Seeufer zur öffentlichen Benutzung, auf die Reihen- und Gruppenlandhäuser, auf den Übergang vom Stadtgebiet zum Landhausgebiet und vom Landhausgebiet zum ländlichen Seegebiet wird aufmerksam gemacht.

Den von Stübben entworfenen Bebauungsplan für das Tempelhofer Feld vom Jahre 1908 unter der ausdrücklichen Voraussetzung der geltenden Bauordnung, die fünfstöckige Mietkasernen gestattet, zeigt Abb. 72 mit bei dieser höchst ungünstigen Grundlage bemerkenswerten Einzeldurchbildungen von Grün- und Parkanlagen, auch Grünanlagen im Innern

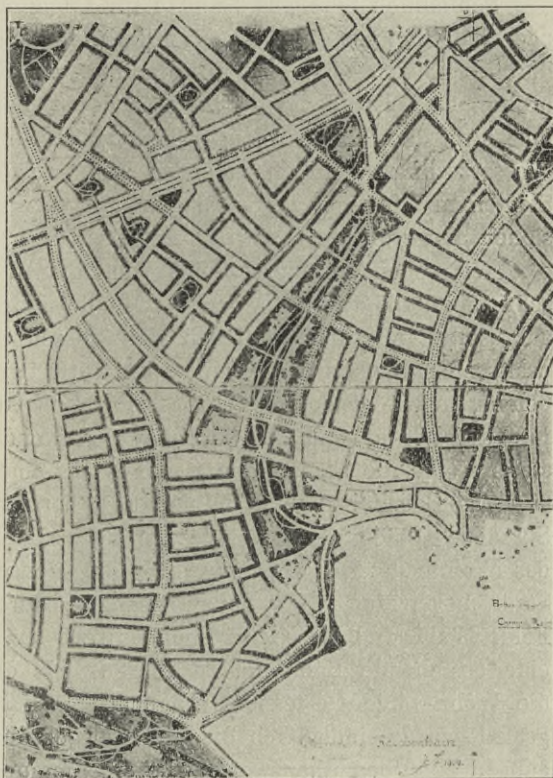


Abb. 77. Bebauungsplan Chemnitz-Reichenhain von Stübben.

der Baublöcke, beispielsweise oben links, eines Volksparkes mit Gartenwirtschaft, von Platzausbildungen mit Kirchen, Theater oder Konzerthaus und mit schön geschwungenen, meist in guten Übergängen zueinander stehenden Hauptstraßenzügen. Dabei sind die Baublöcke wirtschaftlich sehr günstig dimensioniert.

Abb. 73 stellt den Bebauungsplan von 1909 für ein Wohnviertel der Stadt Wismar dar mit zweckmäßigem Wechsel der Reihenhäuser, Gruppenhäuser, Doppel- und Einzelhäuser bei landhausmäßiger Bebauung. Auf die durchgehende Allee- und Promenadenstraße und die vorgesehene Grünanlage, die sich in die alten Grenzlinien einfügt, wird aufmerksam gemacht.

Einen feinempfundenen, von Grundsätzen wahrer Denkmalpflege durchdrungenen Entwurf für die Umgestaltung eines Stadtviertels von Löwen in Belgien zeigen Abb. 74—76. Hier sind ein Domvorplatz und eine Domstraße mit

Ausblick nach dem Dom geschaffen worden, unter eingehendster Würdigung des künstlerischen Ergebnisses und ohne daß die Wirtschaftlichkeit der ganzen Anlage nach gründlichem Studium der örtlichen Verhältnisse außer acht gelassen wurde, ebensowenig wie die sanitären und technischen Anforderungen. Auf die Stellung der Standsäule des neuen Kirchplatzes oben links und auf die perspektivische Ansicht rechts oben sei besonders aufmerksam gemacht.

Schließlich Stübbens Teilplan für Chemnitz (Abb. 77), eine längere Promenade lediglich für Fußgänger enthaltend, welche die Baublöcke in der Mitte durchschneidet, dient zur Verbindung der dem Fuhrwerkverkehr dienenden breiten Gürtelstraße mit dem von der Bebauung freizuhaltenden Zwönitztal und birgt den von Einsiedeln kommenden, nach dem Wasserturm führenden Wasserzuführungstollen in sich. Eine Ausführung, die bisher in deutschen Städten m. W. nicht vorgeschlagen und verwandt ist dem in größeren Dimensionen ausgeführten Grüning amerikanischer Städte.

Wir sehen aus dieser Folge von Bildern, die ein getreues Bild der Fortschritte im Städtebau in den letzten 30 Jahren geben, wie ein Städtebauer, ausgestattet mit umfangreichen Kenntnissen und Erfahrungen, seine bei der praktischen Ausführung seiner Entwürfe gemachten weiteren Erfahrungen benutzt, sowie jeden Fortschritt seiner Zeit, unter eingehender Erwägung des Für und Wider und der jeweiligen Anwendbarkeit wahrnimmt, und so in steter Folge die Städteplanung auf eine immer höhere Stufe bringt.

Als Beispiel für die nunmehrige heutige Auffassung und den heutigen Stand des Städtebaues möchte ich noch die Lösung der Aufgabe zeigen für das Wohnbedürfnis von etwa 100000 Menschen in der Nähe einer großen Stadt durch eine völlig neue Ortsanlage durch die Bebauung einer nur aus Feld, Wald und Wiese bestehenden 700 ha großen Fläche im Anschluß an eine bestehende Bahnlinie zu sorgen, wie dies durch einen Wettbewerb für die Wohn- und Gartenstadt Frohnau, 15 km von Berlin, 1908 zur Aufgabe gestellt wurde, indem ich die vier preisgekrönten Projekte, die im großen und ganzen eine bemerkenswerte Übereinstimmung zeigen, und deshalb als zeitgemäße Typen gelten können, nach der umgekehrten Reihenfolge der Preise vorführe. Aus ihnen ist zu erkennen, wie in Anlehnung an das Terrain unter Berücksichtigung der Entwässerungsverhältnisse bei entsprechender Verteilung von Grünanlagen dem heutigen Wohnbedürfnisse nachgekommen wird.

Abb. 78. 1. Projekt von Henrici, IV. Preis.

Abb. 79. 2. Projekt von Genzmer und mir, III. Preis.

Abb. 80. 3. Projekt von Orkowsky und Meffert, II. Preis.

Abb. 81. 4. Projekt von Genzmer und mir, I. Preis.

Wie heute gute Bebauungspläne entworfen werden, zeigen u. a. die auch in den diesjährigen Städtebau-Ausstellungen zu Berlin und Düsseldorf zu sehen gewesenen Arbeiten Lilienbergs, von dem ich Pläne für die Stadterweiterung von Gothenburg vom Jahre 1908 vorführen will. In Anlehnung an die vorhandenen Verhältnisse und an das Gelände bemerken Sie in Abb. 82 und 83 zunächst den Übergang von der bestehenden rein regelmäßigen, schematischen





Abb. 78. Henricis Bebauungsplan von Frohnau.



Abb. 79. Bebauungsplan Frohnau von Genzmer und Brix.



Abb. 80. Bebauungsplan Frohnau von Orkowsky und Meffert.



Abb. 81. Bebauungsplan Frohnau von Brix und Genzmer.



Abb. 82. Statterweiterung Gothenburg, Teilentwurf von Lilienberg.



Abb. 83. Modell zum Plan nach Abb. 82.

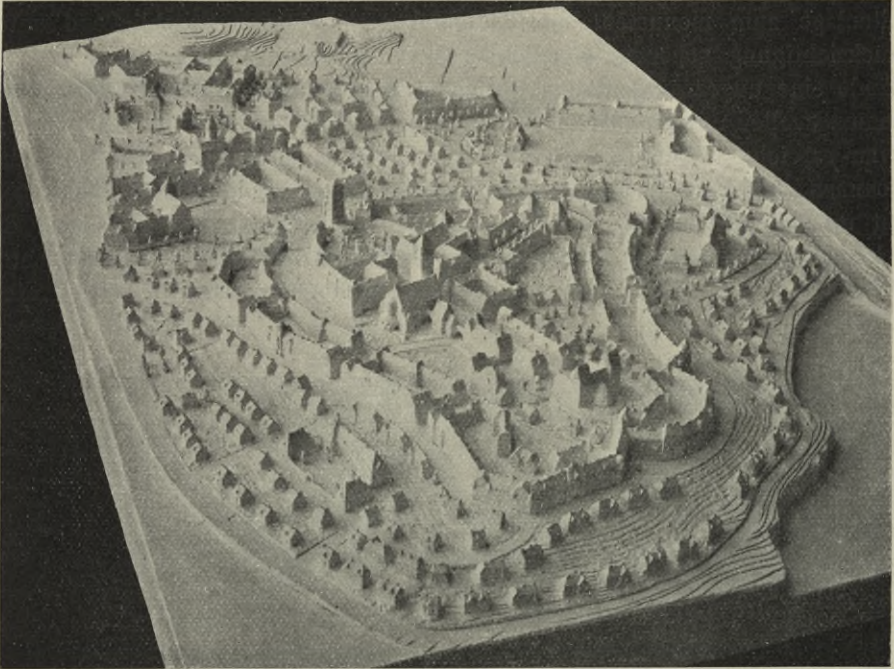


Abb. 84. Modell zum Plan Abb. 85.



Abb. 85. Stadterweiterung Gotenburg, Teilentwurf von Lilienberg.  
Städtebauliche Vorträge. Bd. IV, Heft 2.

Stadtanlage zum monumentalen Stadtgebilde und hieran anschließend unter Berücksichtigung schöner Ausblicke bei vollkommener Anpassung an das Gelände eine ungezwungener naturlichere Ausbildung, unter Erzielung eines stimmungsvollen und charakteristischen Gesamtausdruckes des Stadtbildes. Um das zu erreichen, wurde nicht allein das Gelände auf das sorgfältigste aufgenommen, nicht nur jeder Baum eingemessen und in den Plan eingetragen, nicht nur ein Modell des künftigen Stadtbildes hergestellt, nein, auch die Wirkungen der einzelnen Gebäude, der Gebäudegruppen und der geplanten Gebäudehöhen untersucht und so die zu erwartende Gesamtwirkung studiert und dann erst festgelegt.

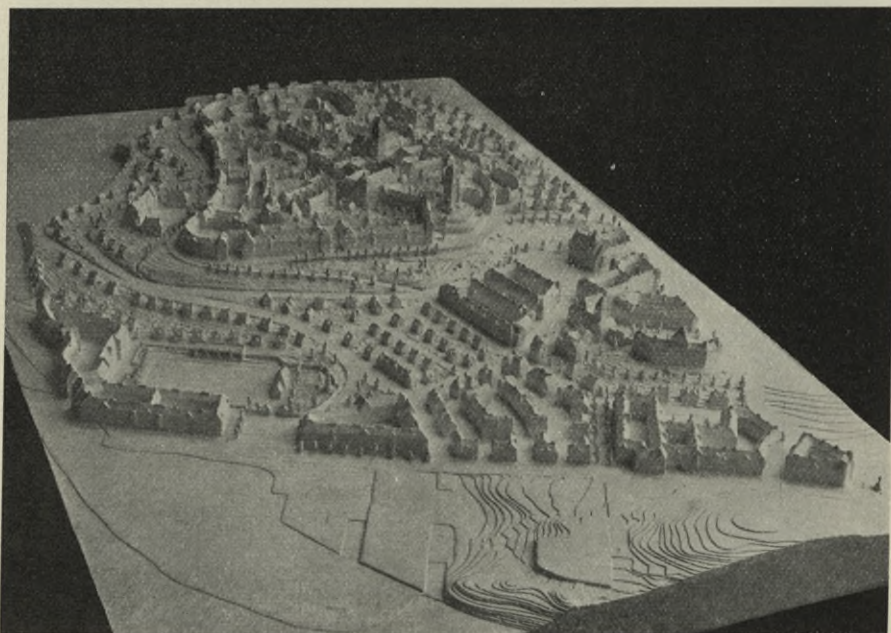


Abb. 86. Stadterweiterung Gotenburg. Modell zu einem Teilentwurf von Lilienberg.

In ganz ähnlicher Weise wurden die übrigen Stadtbezirke entworfen, wobei im Entwurf nach Abb. 84 und 85 der Charakter einer festen wehrhaften Stadtansiedlung, worauf schon der Name der Stadt hinweist, auf dem mittleren Hochplateau, umsäumt von mit kleineren Eigenhäusern anmutig bebauten Erschließungsstraßen, zum glücklichen Ausdruck gebracht wurde.

Dann noch ein weiteres Bild mit ähnlichem Charakter (Abb. 86), bei dem ich versuchsweise durch verschiedene Beleuchtung des Modells, in Nachahmung des wechselnden Sonnenstandes außerordentlich interessante Stimmungsbilder erzeugen konnte, welche die künftige Wirkung eines derartig ausgebauten Stadtteiles auf den Beschauer aufs günstigste beurteilen ließen.

Was ich unter Gesamtwirkung und Anpassung an die Landschaft verstanden wissen will, möchte ich schließlich noch an folgenden Bildern zeigen.

Ein nachahmenswertes Beispiel des Ausdrucks von Stimmung und anheimelnder Behaglichkeit zeigt das Städtebild in Moritz von Schwindts bekanntem Bild „Die Hochzeitsreise“ (Abb. 87) und was uns ein feinsinniger Künstler als städtebauliches Stimmungsbild dort zeigt, das ist durch das nächste Bild (Abb. 88), Marktplatz in Zug, der Wirklichkeit entnommen.

Abb. 89 Giardino di Boboli in Florenz und Abb. 90 der Neptunsbrunnen in Trient, in denen sich Gebäude, Monument und Landschaft zu harmonischen Städtebildern vereinigen.

Abb. 91 die Stadt Freiburg i. d. Schweiz, untere Stadt mit neuer Brücke. Der felsige Boden mit von wasserumrauschten, zum Teil ausgespülten Ufern und das Hügelige der Landschaft drücken sich in der Bauweise in Anlehnung an den Charakter der Gegend sehr gut aus.

In den nächsten zwei Bildern (Abb. 92 und 93) ist die Anpassung an die Landschaft, der volle Akkord zwischen Stadt und Land in lieblichster stimmungsvollster Weise zum Ausdruck gekommen. —

Den großen monumentalen Repräsentationscharakter hat namentlich Bruno Schmitz in dem Wettbewerbsentwurf „Blum, Havestadt und Contag, Bruno Schmitz“ für Groß-Berlin in stimmungsvoller Weise zum Ausdruck gebracht.

Abb. 94 zeigt den Ausschnitt aus dem preisgekrönten Bebauungsplan Groß-Berlin in repräsentativer Eigenart; namentlich ist auf die monumental umschlossene freigelassene östliche Hälfte des Tempelhofer Feldes und deren Verbindung mit dem Belleallianceplatz und der Friedrichsstraße, sowie auf deren Beziehungen zu dem jetzt zu bebauenden Tempelhofer Westfelde aufmerksam zu machen. Im nächsten Bilde (Abb. 95) sehen wir die Umgestaltung des Leipziger Platzes im Anschluß an eine neue Prachtstraße, deren kraftvolle Einfügung in den Plan von Groß-Berlin in dem letzten Bilde gezeigt werden soll (Abb. 96).

### **32. Die städtebaulichen Leistungen des letzten Jahrzehnts und die Pflege der hygienischen, volkswirtschaftlichen und künstlerischen Aufgaben.**

Wenn wir die städtebaulichen Leistungen des letzten Jahrzehnts verfolgen, so kommen wir m. E. zu dem Ergebnis, daß wir einesteils fast ganz unterm Einfluß Sittes, sowie naturgemäß unter dem Einflusse städtebaulicher Traditionen stehen, wozu aber neuerdings die Rücksichten auf die Entwässerungsmöglichkeit und auf hygienische sonstige Erfordernisse, sowie die besondere Rücksicht auf die jüngsten Verkehrsverbesserungen durch elektrische Betriebe, durch Vororts- und Untergrundbahnen und durch Schnellbahnen, wenigstens bei ganz großen städtebaulichen Aufgaben, mehr in den Vordergrund treten und den städtebaulichen Entwürfen eine orts-individuelle Lösung geben.

Die volkswirtschaftliche Frage ist man im Begriffe, auch im Städtebau ausreichend zu würdigen und die weiteren Folgerungen auf Grund der hygienisch-sozialen Forderungen ist man zu ziehen bestrebt.

Das Kunstverständnis im Städtebau aber muß weiter gepflegt und auf die Wichtigkeit der Aufgabe, ein Städtebaukunstwerk unter gegebenen Bedingungen

aus der Örtlichkeit herauszumeißeln, muß dauernd hingewiesen werden. Wird doch die Rücksicht auf den Zusammenhang zwischen Ortsgebilde und Landschaft, wobei eine von selbst sich ergebende harmonische Vergeschwisterung von Natur und Kunst erstehen kann, noch sehr vernachlässigt. Wie Sitte den architektonisch räumlichen Zusammenhang im Städtebau besonders hervorgehoben hat, so muß heute ganz besonders auf die Wichtigkeit des



Abb. 87. Städtebauliches Stimmungsbild von Moritz v. Schwindt.

Städtebildes im Rahmen der Landschaft hingewiesen werden, namentlich gilt dies für Siedlungen, für Klein- und Mittelstädte, sowie, besonders bei den Großstädten, für die Übergänge von Stadt zu Land und auch für künstlerisch zu empfindende Ausblicke aus den Städten.

In diesem Sinne hat namentlich Schultze-Naumburg schon den Übergang von Sitte gefunden und auf diesem Gebiete verdienstvoll vorgearbeitet.

Aber noch weniger wird bis jetzt zielbewußt darauf gesehen bei Orts- und Stadtanlagen das zu erreichen, was der Maler bei seinen Kunstwerken mit Stimmung bezeichnet, und zu versuchen, die Ortsstimmung mit der Land-

schaftsstimmung zu einem harmonischen Bilde zu vereinen. Und doch wäre gerade die Lösung von Aufgaben auf diesem Gebiete außerordentlich dankbar; denn einem Gemälde ist nur die ihm vom Künstler gegebene eine Stimmung bei richtiger Beleuchtung eigen. Städte und Landschaften aber vermögen je nach Jahres- und Tageszeit oder Beleuchtungsweise Stimmungen verschiedenster Art darzubieten.



Abb. 88. Marktplatz in Zug.  
(Aus „Deutsche Bauzeitung“ Jahrg. 1909.)

Es mangelt uns weiter noch vielfach die zielbewußte Herausarbeitung der Eigenart in ausreichendem Maße. Es ist die Gefahr da, daß wir in einen künstlerischen Konventionsstil des Städtebaues verfallen. Und in diesem Sinne ist es erfreulich, daß gerade jetzt auf dem Gebiete des Städtebaues ein lebhafter Ideenaustausch der verschiedenen Völker stattfindet. Ich erinnere an die internationalen Städtebauausstellungen der letzten Zeit, der Städtebauausstellung von Berlin, der Städtebauausstellung in Düsseldorf und der letzten Ausstellung in London im Anschlusse an den dortigen Internationalen Städtebaukongreß.

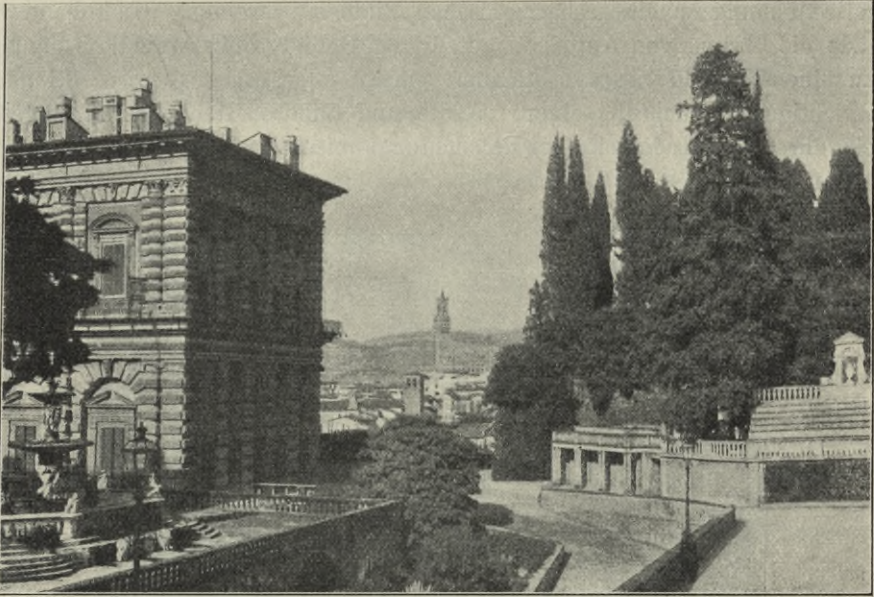


Abb. 89. Florenz, Palazzo Pitti und Giardino di Boboli.  
(Nach Photographie von R. Schwarz, Eßlingen.)



Abb. 90. Trient, Platz mit Neptunsbrunnen.



Weitere Veranstaltungen dieser Art werden folgen. Wir wollen hoffen, daß die hierbei dem Städtebau gegebenen kräftigen Anregungen Früchte tragen

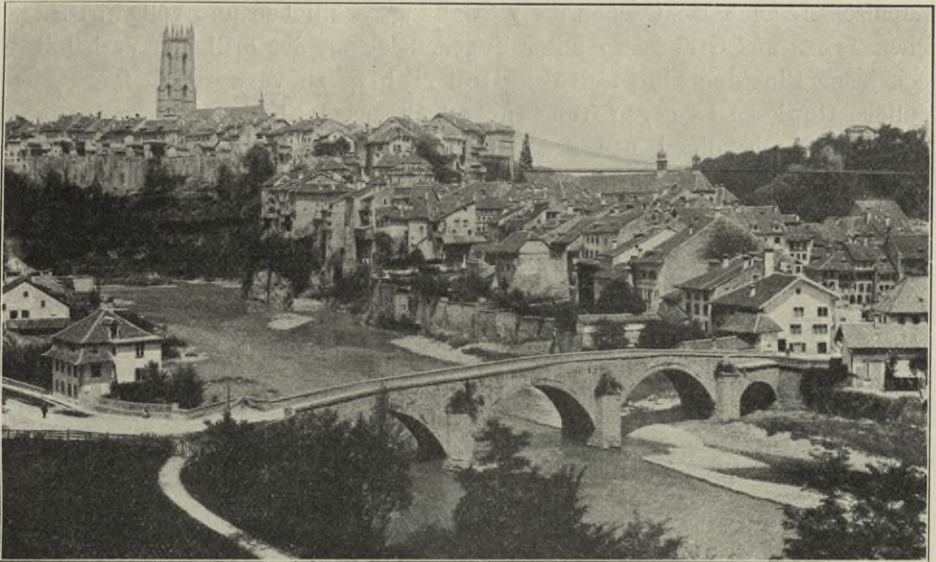


Abb. 91. Freiburg, Schweiz.

werden und der bereicherte Schatz städtebaulicher Elemente und Motive bei den vielseitigen städtebaulichen Aufgaben zu weiterer fortschrittlicher Verwertung kommen wird.



Abb. 92. Städtchen im Harz.

Es ist das um so mehr zu erwarten, als, wenn wir uns umsehen in den städtebaulichen Anlagen, die in den letzten drei Dezennien entstanden sind und namentlich in den Werken der berufeneren Städtebauer, wir uns von einem

fortwährenden Fortschritt, von einem immer besser werdenden praktischen Verständnis für die theoretischen Erkenntnisse, sowie davon überzeugen können, daß es mehr und mehr verstanden wird, die gewonnenen, künstlerischen, architektonischen, auch wohl schon die verwaltungsrechtlichen und volkswirtschaftlichen Typen und Grundsätze unter Zugrundelegung der örtlichen Verhältnisse nach jeder Richtung hin städtebaulich richtig zu verwerten. Das städtebauliche Gewissen ist gegen früher unbestreitbar empfindlicher geworden, und unter der Macht dieses neu erwachten, verfeinerten Gewissens sollte kein Motiv, keine Einzelheit der städtebaulichen Planung ohne Grund, ohne örtliche Nötigung angewendet werden.

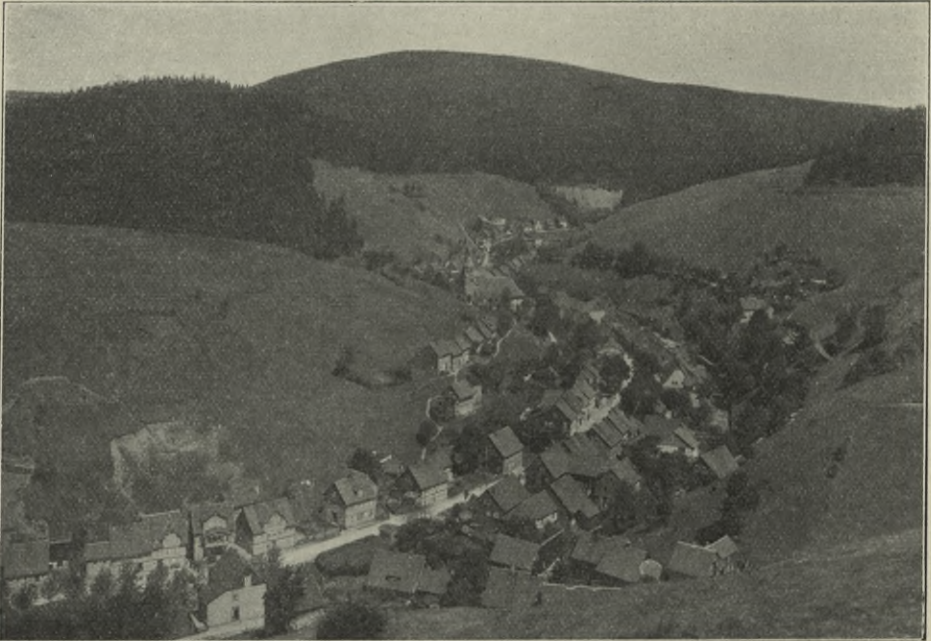


Abb. 93. Ortschaft im Harz.

Und so scheint es mir, daß wir uns inmitten einer Periode des aufstrebenden Städtebaues befinden, die sich der großen politischen, volkswirtschaftlichen und volksgesundheitlichen Bedeutung der Schaffung menschlicher Wohnungen in Siedlungen, Ortschaften und Städten bewußt ist, die die Vorzüge von Stadt und Land zu vereinigen versteht, die Stadt und Land in gesunde Wechselwirkung setzt und die die letzten Kulturerrungenschaften, sowohl in den großen Linien als auch in der weiteren Durchbildung der Unterbezirke fortschreitend bis zum Haus und in die Wohnung hinein, zum Ausdruck bringt.

Wie alles Gesunde und Notwendige, kann die so gestaltete Städtebaukunst überhaupt nicht mehr zum Stillstand kommen, und die kommende Zeit wird dem Städtebau, ihm neue Aufgaben stellend, um so mehr und in um so vollkommnerem Maße ihre Merkmale aufprägen, auf je höherer Stufe die

wahre Kunst des Städtebaues sich befinden wird.

Und so beginnt sich uns schon heute das Gebiet des Städtebaues in der Beleuchtung der verklärenden Strahlen wahrer Kunst zu zeigen, und wir wollen hoffen, daß der Stempel, den das 20. Jahrhundert dem Städtebau aufdrückt, in Wahrheit ein unverkennbares Zeichen künstlerischen Städtebaues sein wird.

Eine der reifsten Früchte des Städtebaues wird somit der Künstler zu geben haben, durch dessen Tätigkeit der Sinn für wohlthuende Behaglichkeit, wie ihn eine harmonische, wenn selbst nur in einfachsten Formen gehaltene Ausbildung der gesamten Stadträume, sowohl des Straßen- und des Platzraumes, als der Hof-, Haus- und Zimmerräume hervorruft, im Volke Wurzel schlagen und dauerndes Heimatsrecht erlangen soll; der Künstler, durch den das Verständnis für die Schönheiten der Landschaft und im Anschluß daran für den richtigen Zusammenhang zwischen Wohnsiedlung und Landschaft geläutert und gestärkt werden soll, wodurch diejenigen Regungen im menschlichen Herzen verstärkt erwachen, die sich von jeher in des Menschen Anhänglichkeit an seine Scholle kennzeichneten.

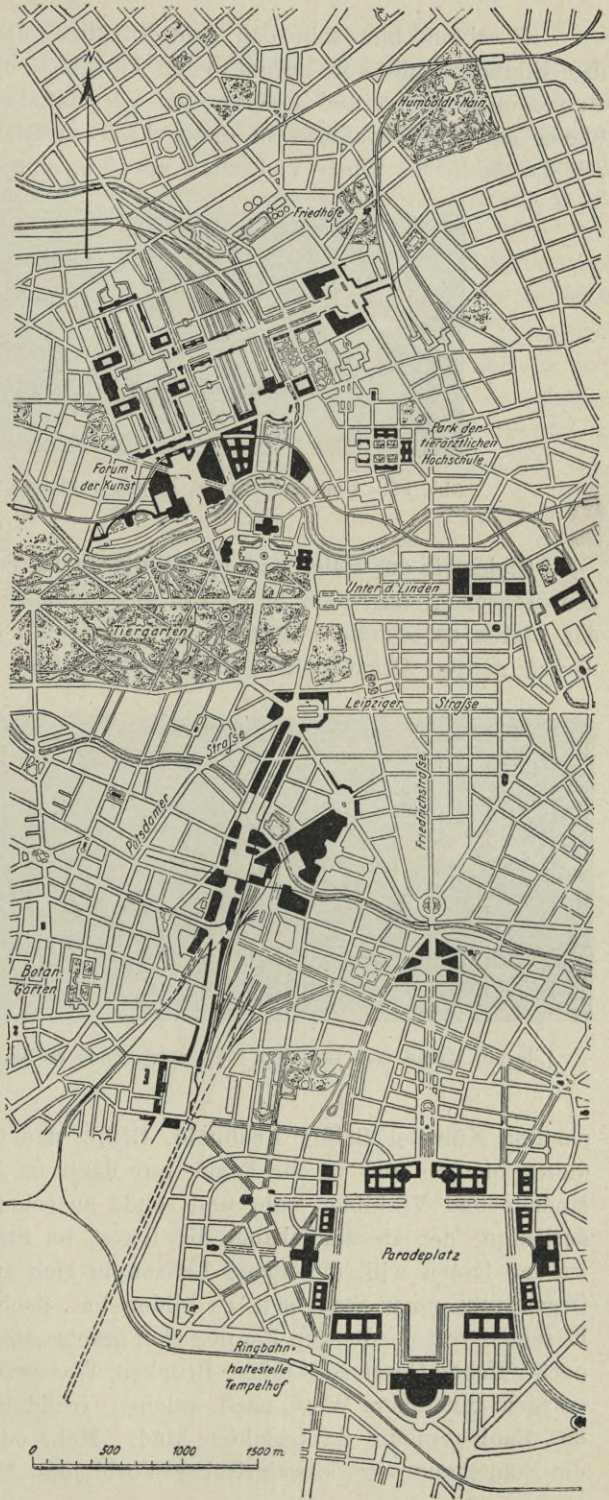


Abb. 94. Umgestaltung der Berliner Innenstadt aus dem Wettbewerbsentwurf Groß-Berlin 1910 „Wo ein Wille, da ein Weg“, Verlag Wasmuth, Berlin.

Es scheint hiernach, daß dem Künstler, dem Architekten, dem Maler, dem Bildhauer, die von Berufs wegen künstlerischen Sinn zu üben, zu bilden, zu vervollkommen und anderen zum Verständnis zu bringen haben, die Ausübung der Städtebaukunst in erster Linie zuzufallen habe. Doch auch hier gilt das biblische Wort: Viele sind berufen, aber wenige auserwählt.

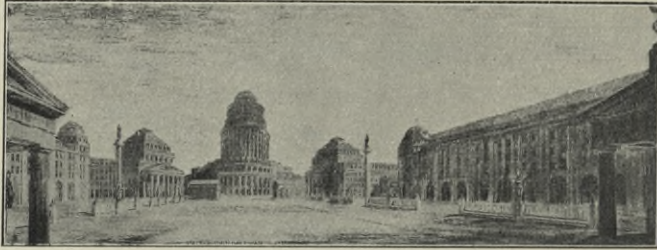


Abb. 95. Umgestaltung des Leipziger Platzes nach Bruno Schmitz.

Gleichwie der Maler und der Bildhauer das edelste Gebilde der Schöpfung, den Menschen, nur dann in vollster Lebenswahrheit, im vollendeten Ebenmaß der Linien darzustellen vermögen, wenn sie mit dem Bau des Menschen und dessen ganzen Organismus ausreichend vertraut sind, und gleichwie die ge-



Abb. 96. Neue vom Leipziger Platz ausgehende Monumentalstraße nach Bruno Schmitz.

nannten Künstler fleißig Anatomie, fleißig den Gerüstbau des Menschen studieren müssen und in der Regel nur dann in Anlehnung an formvollendete Modelle und Vorbilder wahr und schön zu schaffen vermögen, so muß auch derjenige, der als Städtebauer die Kunst im Städtebau zur erfolgreichen Tat werden lassen will, diejenigen Lehren in sich aufnehmen, nach welchen der Organismus einer Stadt sich zu bilden hat, nach welchen Linien der Verkehr in seinen verschiedensten Formen sich gesetzmäßig zu gestalten haben wird und nach welchen Gesetzen Straßen, Brücken, Wasserversorgungs- und Kanalisationsanlagen; mit einem Wort, nach welchen Grundsätzen hauptsächlich die Werke des Bauingenieurs zu errichten sind. Mehr oder weniger werden allerdings die Städtebauer mit künstlerischer Vorbildung Dilettanten des Ingenieurbaues

bleiben, gleichwie die Bauingenieure in der Mehrzahl Dilettanten der Kunst sein werden. Gleichwohl können sie beide gute Städtebauer werden, während der einseitig nur sein Spezialfach verstehende und beherrschende Fachmann, Architekt sowohl wie Ingenieur und andere Techniker, es nie zum Städtebauer, einer ganz neuen Art des Spezialfachmannes, der durch Wissenschaft, Technik und Kunst seine Vorbildung empfangen muß, bringen werden.

Klar geht aus diesen Erwägungen auch hervor, daß sich Kunst und Wissenschaft, daß sich Architekt und Ingenieur zu vereintem Schaffen beim Städtebau wohl zusammentun können und daß bei Aufstellung von Bebauungsplänen, namentlich für große Städte und Orte, die Vergeschwisterung von Hoch- und Tiefbau, von Architekt und Ingenieur, in der Regel zu schönen und zweckmäßigen Bebauungsplänen und Ortsgebilden führen wird, ein Erfolg, der bei ehrlicher, gemeinsam geleisteter, von gleicher Begeisterung für dasselbe Ziel erfüllter Arbeit nicht ausbleiben kann.



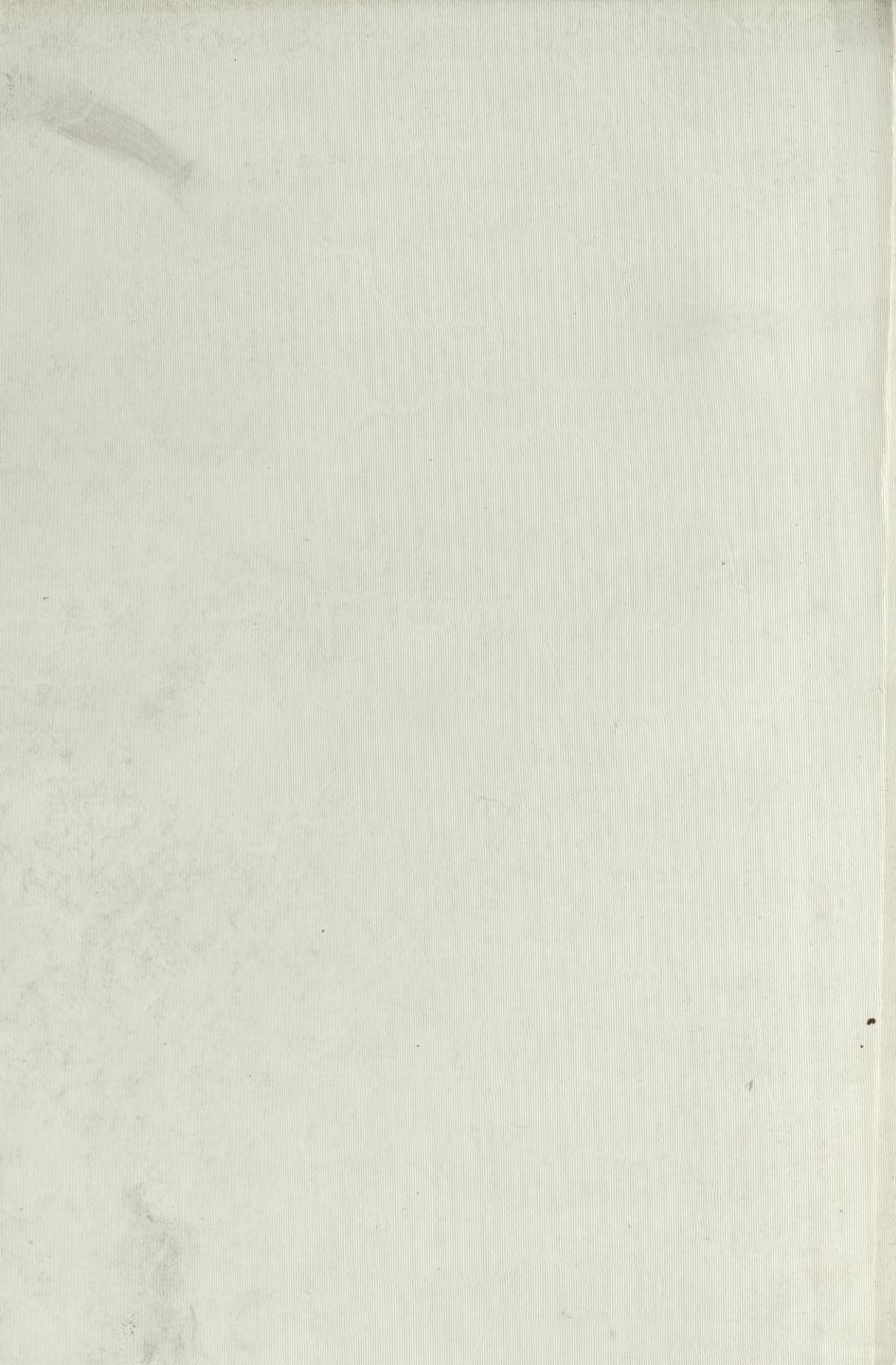














Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000300585

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA



L. inw.

17409

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

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



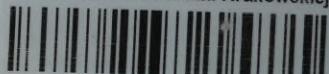
II-353179

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