

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000300440

BEITRÄGE
ZUR
BAUWISSENSCHAFT

HERAUSGEGEBEN VON CORNELIUS GURLITT

Heft 20

Dr.-Ing. CHRISTOPH KLAIBER

**DIE GRUNDRISSBILDUNG DER
DEUTSCHEN STADT IM MITTELALTER**

UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER SCHWÄBISCHEN LANDE



Von der Königl. Technischen Hochschule zu Stuttgart
genehmigte Doktordissertation

VERLAG VON ERNST WASMUTH, A.-G., BERLIN

1912.



PROSPEKT.

NACHDEM den technischen Hochschulen das Recht eingeräumt worden ist, den Doktorgrad zu verleihen, und nachdem über die Vorbedingungen zur Zulassung zur Promotion die nötigen Bestimmungen erlassen wurden, erschien es als die naheliegende Pflicht der Hochschulen, von diesem Rechte ausgiebigen Gebrauch zu machen.

Es wurde festgestellt, daß nur auf Grund von staatlich angeordneten Prüfungen, einer wissenschaftlichen in Druck zu legenden Abhandlung und Ablegung einer weiteren besonderen Doktor-Prüfung der Doktor-Titel verliehen werden dürfe. Jene Abhandlung muß einem Zweige der technischen Wissenschaften angehören, für den eine Diplomprüfung an der technischen Hochschule besteht.

Durch die bisher erschienenen Dissertationen haben die deutschen Hochschulen den Beweis geliefert, daß ihre Absolventen unter geeigneter Leitung sehr wohl befähigt sind, das Promotionsrecht in vollem Umfange auszubilden. Das ist von der Kritik der Arbeiten allseitig und mit dankenswerter Entschiedenheit festgestellt worden. Die Dissertationen haben wohl hie und da nicht ganz den wissenschaftlichen Zug der Universitätsdissertationen, das ist aber vollauf begründet, da sie in weit höherem Maße einen technischen Zug

Fortsetzung 3. Umschlagseite.

BEITRÄGE
ZUR
BAUWISSENSCHAFT

HERAUSGEGEBEN VON CORNELIUS GURLITT

HEFT 20

Dr.-Ing. CHRISTOPH KLAIBER

DIE GRUNDRISSBILDUNG
DER DEUTSCHEN STADT
IM MITTELALTER

UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER SCHWÄBISCHEN LANDE.



L. f. kl.

Von der Königl. Technischen Hochschule zu Stuttgart
genehmigte Doktordissertation

VERLAG VON ERNST WASMUTH, A.-G., BERLIN
1912.

L. Nr. 32 927.

*XXX
648*

cl 29a.66.



III 16952

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
1. Einleitung	1
2. Voraussetzungen: Juristisches	3
Stadtwirtschaftliches	6
Technisches	7
I. Elemente des Grundrisses	15
Urbs und Burg	16
Plätze	17
Kirchplatz	25
Burg und Marktplatz	26
Vergleiche	27
Straßenbildungen	30
Axiale Anordnung	31
Ununterbrochene durchgeführte Anordnungen	31
Markt und Handelsstraßen	32
Zweistraßensystem	33
Übergangsstufen	39
Diagonalstraßen	40
Stadtmauer und Straßenanlage	42
Haupt- und Wohnstraßen	49
Geschichtliches	52
II. Gesamtanlage der mittelalterlichen Stadt	55
Ringförmige Anlage	55
Viertorige Stadtanlage	56
Rippensystem	60
Paralleltypus	66
Baublocktypus	70
Römisch-Deutsches Straßenkreuz	72
Schluß	79
Literatur	81

Einleitung.

Mit der Identität der Begriffe „mittelalterlich und malerisch“ ging der Verfasser an vorliegende Arbeit. Jahrelanges, eingehendes Studium schwäbischer Stadtpläne, wie anderweitige Anregungen führten zu dem Ergebnis, daß das spezifisch Malerische nur als Begleiterscheinung, nicht aber als das Wesen der Sache selbst zu betrachten sei, und daß daher dieses letztere zunächst klar gestellt werden müsse, um darauf ästhetische Betrachtungen bauen zu können. Es zeigte sich dabei, daß auf dem Gebiete der Stadtgrundrisse noch keine zusammenfassende Entwicklung aus den grundlegenden Begriffen und Elementen heraus versucht war, wenn auch bahnbrechende Untersuchungen, namentlich von Dr. Fritz, Straßburg, Dr. Paul Jonas Meier, Braunschweig in dieser Richtung vorhanden sind. Für den Verfasser standen bei seiner Arbeit die technischen Gesichtspunkte obenan, die auf Grund eines zerlegenden, analytischen Verfahrens zur Anwendung gelangen sollten, da jede Stadt aus verschiedenen Stadtteilen zu verschiedenen Zeiten zusammengewachsen ist. Es ist also stets die Aufgabe, die Stadtteile voneinander abzuschneiden und unter den Teilen nach systematischem Zusammenhang und Fortentwicklung zu suchen. Leider verläßt einen auf diesem verhältnismäßig neuen Gebiete überaus häufig die Lokalforschung, namentlich in kleineren Städten, und es wäre sehr zu begrüßen, wenn hier einheitliches Vorgehen in den einzelnen Staaten Wandel schaffen würde. In dem Individualismus der deutschen Stadtanlage liegt es weiterhin begründet, daß nur leitende Gesichtspunkte aufgestellt werden können. Von vornherein sind nicht zu erwarten schematische Regeln. Die Identifizierung der Begriffe mittelalterlich und planlos, wie das Schlagwort die mittelalterliche Stadt „gewordene Stadt“, konnte nur entstehen aus der Betrachtungsweise des Stadtgrundrisses im ganzen genommen. Der Begriff der gewordenen Stadt scheidet bei der Untersuchung zunächst aus, da er nur einen Übergang darstellt zwischen den grundlegenden Gegensätzen planmäßig und planlos. Jede Stadt, auch die moderne, ist eine gewordene Stadt aus nicht planmäßig festliegenden und berechenbaren Elementen, während bei der Betrachtung der Stadtteile die bis in die kleinsten Einzelheiten durchgeführte Planmäßigkeit zutage tritt. Der Begriff der Planmäßigkeit ist in den verschiedenen Entwicklungsphasen verschieden und kann nur im Blick auf den Zeitgeist und dessen städtebauliche Grundbegriffe festgestellt werden. Die städtebaulichen Bedürfnisse waren in den verschiedenen Zeiten verschieden. Von unserer Zeit rückwärts blickend verknüpfte man meist mit der Betrachtung der mittelalterlichen Grundrisse eine gewisse Unterschätzung. Man sah nur das Willkürliche und Gewordene, ohne sich zu fragen, ob nicht vom mittelalterlichen Standpunkt aus vieles planmäßig überlegt erscheint. Da exakte Reißbrettarbeit für die Anfänge mittelalterlichen Städtebaues ausgeschlossen ist, so tritt an

Stelle des nach genau gezeichnetem Plane planmäßig Angelegten der Begriff des planmäßig Überlegten, sei's, daß in nicht maßstäblicher Skizzenform die leitenden Gesichtspunkte, wie Mauerzug, Straßenzüge usw. in Sand, auf Holz oder Pergament aufgezeichnet wurden, oder aber ein direktes, unmittelbares Auftragen dieser Grundgedanken auf das Terrain stattfand. Dies hatte zur Folge eine überaus große Anpassungsfähigkeit an das Terrain, so daß manches willkürlich erscheint, das beim Eingehen auf die Entstehungsgründe und aus ihnen heraus beurteilt planmäßig überlegt ist. Vollständig im Stich gelassen ist man in bezug auf das Urkundenmaterial, was seine Erklärung findet durch die kirchliche Monopolisierung der urkundlichen Übermittlung. Die analoge Erscheinung haben wir beim Burgenbau im Gegensatz zu kirchlichen Bauten. Im Burgenbau wie Städtebau ist man daher fast ausschließlich angewiesen auf die Denkmäler selbst. Werden nun von der Forschung Burgenbaumeister angenommen, so muß es auch Städtebaumeister gegeben haben, sei's nun bei der geringen Differenzierung der Berufe im Mittelalter in Personalunion mit dem Baumeister, oder aber daß die keinem Stadium einer Kulturentwicklung fehlenden (meist kirchlichen) Vermesser von Grund und Boden herangezogen wurden. Der geistige Vorgang war dabei gerade umgekehrt wie in unserer Zeit. Die überaus stark ausgeprägte und durch das Leben im Freien ausgebildete körperliche Vorstellungskraft der Örtlichkeiten, Gebäudemassen usw. stützte sich nur sekundär auf die noch unentwickelte Zeichenkunst; die plastisch-lebendigen Begriffe ersetzten das planmäßig Gezeichnete. Beim Blick auf heute sehen wir primär die Zeichnung im Vordergrund und den Anfertiger infolge mangelnder körperlich-lebendiger Vorstellungskraft in Verlegenheit bei sich entgegenstellenden Terrainschwierigkeiten. Das praktische, dreidimensionale Sehen war die Stärke des Mittelalters im Gegensatz zum zeichnerischen Können, dem zweidimensionalen Sehen unserer Tage. In diesen Gegensätzen liegt das Künstlerische im mittelalterlichen Städtebau begründet. Der Nachweis von bewußt-künstlerisch angewandten Gesetzen analog der Renaissance kann für das Mittelalter nicht geführt werden. Es gab keine Gesetze, sondern es entsprang alles der natürlichen Begabung und Überlieferung. Dabei war das reale Interesse stets der tiefere Grund der getroffenen Anordnung, gepaart mit dem natürlichen, unverbundenen im Menschen liegenden Gefühl für verhältnismäßige Abstufung, Steigerung, Stellung der in Betracht kommenden Gebäude zueinander usw. Wer also von realem Boden aus die zweifellos vorhandenen hohen mittelalterlichen Kunstwerke des Städtebaues betrachten will, muß auf die wirklichen, wirtschaftlichen und technischen Entstehungsgesetze und Anschauungsweisen zurückgehen. Die ästhetischen Grundbegriffe als Ausgangspunkt für die Betrachtung zu wählen, entspricht nicht dem Wesen der Sache, da dies stets eine Übertragung bedeutet und das Wesentliche nicht klar heraushebt. Vorliegende Arbeit versucht nun die realen Grundlagen für weitere Betrachtung künstlerischer und historischer Art zu gewinnen.

Voraussetzungen.

Juristisches.

Die Frage, ob der Grundriß der mittelalterlichen Stadt willkürlich oder planmäßig entstanden ist, setzt die Frage voraus, ob bei der Anlage der Stadt ein einheitlicher Wille persönlicher Natur angenommen werden kann, im Blick auf die Zeitverhältnisse. Die Durchführung einheitlicher, städtebaulicher Gedanken weist ja bei dem meist überaus engen Interessenhorizonte des einzelnen Ansiedlers mit zwingender Logik auf eine für Ordnung verantwortliche Vertretung der Gesamtinteressen der neuen Ansiedlung. Von historischer Seite wird nun der Anstoß zu den bedeutenderen, älteren Niederlassungen zurückgeführt auf die die Macht in Händen habende Grundherrschaft, sei's weltlicher, sei's kirchlicher Natur. Das Bedürfnis nach kulturellen wie militärischen Stützpunkten ist der leitende Gesichtspunkt; sämtliche Rechte über die Ansiedler und meist auch über deren Grundbesitz lagen in den Händen der Grundherrschaft, was die Verantwortung für die Ordnung der Ansiedlung in sich birgt. Die Wahl der Örtlichkeit, die Aufteilung des Baulandes durch Straßen usw., die Verteilung des herrschaftlichen Grund und Bodens an die Ansiedler war, genau wie die Verteidigung, Sache der Grundherrschaft und begründete unter anderem die oberherrliche Verleihung des Steuer-, Münz- und Stangenrechtes, des Rechtes, Brücken-, Straßen-, Marktoll zu erheben. Die Abhaltung regelmäßiger Märkte bedurfte der oberherrlichen Genehmigung, vor allem infolge der behördlichen Markteinnahmen. Diese privilegierten Märkte hatten damit stets ihren Marktherrn, der von bestimmendem Einfluß war auf die Wahl und Anlage des Platzes und als Gegenleistung für erhobene Abgaben die Einhaltung der Marktordnung und des Marktrechtes Gewähr leistete. Zur Marktordnung gehörte aber auch die Regelung des Fuhrwerkverkehrs, eines städtebaulich überaus wichtigen Elementes.

Die durch die Ausübung und Verteidigung der Herrschaftsrechte bedingte oft langjährige Abwesenheit der Grundherrschaft fordert zwingend die Annahme ständiger Vertretung. Für die Annahme einer ununterbrochenen städtebautechnischen Entwicklung, von der Urbs oder Burg bis zur ostelbischen Kolonialstadt, ist es grundlegend, zu wissen, in was für Hände seitens der Grundherrschaft die Anlage und nachfolgende Verwaltung eines Ortes gelegt wurde. Die dem in Betracht Kommenden gestellte Aufgabe begründet an sich das Interesse an einer städtebaulichen Entwicklung. Nach den juristischen Untersuchungen, vor allem Rietschels, kommen als ausführende Organe die dem ministerialen Beamtenstande angehörenden Burg- und Stadtgrafen und deren Vögte und Untervögte in Betracht. Dabei wurde der die Burg oder Stadt Anlegende aus naheliegenden Gründen mit dieser Aufgabe betraut. Für den Betreffenden hatte dies zur Voraus-

setzung kriegstechnische Begabung verbunden mit verwaltungstechnischem Geschicke¹⁾ 2).

Sollen nun diese Organe als Aufsichtsorgane in Betracht kommen, so müssen wir in den diesen verliehenen Rechten und Amtsbefugnissen einen Beweis für diese Aufgaben erblicken. In diesem Zusammenhang interessiert nur das auf den Städtebau Bezügliche. Wir finden, Rietschels Untersuchungen folgend, die grundherrschaftliche Verpflichtung des ordnungsgemäßen Ausbaues der Stadt in folgenden Obliegenheiten des Burggrafen: er ist verantwortlich für den inneren und äußeren Verteidigungszustand der Stadt, ist Richter in Baustreitigkeiten, genehmigt die Abhaltung von Märkten, wie den Platz dafür, er übt das Stangenrecht, wie die Aufsicht über das gesamte Straßenwesen aus. Damit lagen die baulichen Angelegenheiten der Stadt als Ganzes rechtlich vollständig in den Händen der Grundherrschaft; wer an eine öffentliche Straße bauen wollte, hatte sich mit dem Burggrafen ins Benehmen zu setzen³⁾.

Eine besondere städtebauliche Bedeutung ist dabei dem Stangenrechte beizumessen, indem es, wenn auch in mittelalterlicher Form, das Bestreben zeigt, den Straßen eine gesetzlich festgelegte Breite zu geben. Mit rechtgemessenem Speer oder Stange durchreitet der Burggraf die Straßen der Stadt, den Abbruch der Überbauten, ja Verschließung ganzer Straßen anordnend. Dieses für Neubauten überaus wichtige Maß war z. B. am Wormser Dome mit andern Maßen angebracht. Mit der Stangenbreite war aber nur die Straßenflucht festgelegt, nicht aber die Bauflucht selbst. Letztere konnte den Interessen des einzelnen Bauplatzes gemäß hinter die Straßenflucht zurückgesetzt und verzahnt werden. Das scheinbar Willkürliche mittelalterlicher Bauflucht findet damit seine reale Erklärung. Bei der weiteren städtebaulichen Entwicklung muß jedoch für einzelne Städte eine einzuhaltende Bauflucht vorgeschrieben gewesen sein, da die schnurgemäße Aneinanderreihung der Gebäude nicht anders zu erklären

¹⁾ Über Gründung und Umfang des Stadtgebietes Gelnhausen enthält das Rote Buch (Kgl. Staatsarchiv Marburg): Kaiser Friedrich I., als er den Flecken Gelnhausen freien wollte und zu der Zeit viel Leute um die Kapelle Gotbrechtshausen auf der Landscheide baulich wohnten, ließ der Kaiser sie dringen und ihnen gebieten, daß sie herab beieinander mußten bauen. Da ließ derselbe Kaiser einen Ritter mit Namen Goswin von Ortenburg einen Kreis bereiten. Der beriet des Kreises wegen den Fluß abhin, das Tal ufhin usw. Die Gründungsurkunde (25. Juli 1170) verleiht Zollfreiheit, Rechte über das Grundeigentum und Gerichtsbarkeit, wobei der Kaiser einen Vogt als Vertreter ernennt. (Beiträge zur Geschichte der Urkunde der Stadt Gelnhausen: J. L. Kreuter, Frankfurt 1907.)

²⁾ Böhmisches Buttweiß wird von Ottokar II. (1253—78) als militärischer Stützpunkt nach genau entworfenem Plane gegründet, Grund und Boden aufgeteilt und deutsche Kolonisten herangezogen. Burggraf Hirzo von Klingenberg weist auftragsgemäß (10. März 1265) den Brüdern des Predigerordens Bauplätze an. Das von Ottokarinischen Städtegründungen berichtete Bereiten des Kreises kann nur so aufgefaßt werden, daß der König den seinen allgemein erlassenen Weisungen gemäß planmäßig angelegten Festungsring bereitend die Gesamtanlage besichtigte und genehmigte. Die Anlage selbst aber wurde von den Kgl. Beamten (Burggraf, Vogt und Untervogt) ausgeführt. (Topographie der historischen Kunstdenkmäler im Königreich Böhmen.)

³⁾ Straßburgs Vogt (951) und Burggraf (1095) steht die Aufsicht über Stadtmauer und Graben zu. Er verhindert durch Geldstrafe das Überbauen der Straßen und erteilt die Genehmigung zu gewerblichen Anlagen, wie Mühlen.

Der Proweid von Chur beaufsichtigt die Wege, Gassen, Straßen und Weiden. Er sorgt für Nichtüberbauung der Straßen, richtet in Bausachen und hat die Instandhaltung der Feste Chur unter sich und damit den reinen Charakter eines Baubeamten; ähnliche Rechte der Burggrafen von Regensburg, Mainz, Köln usw.; vgl. Rietschel: Burggrafenamt und hohe Gerichtsbarkeit.

ist. Diese Auffassung wird noch bestärkt durch die in Braunschweig, Hildesheim, Einbeck und andern Orten zu beobachtende systematisch gleichmäßige



Abb. 1. Gebäude mit der Giebelseite an der Bauflucht gestellt (Holzminden).



Abb. 2. Gebäude mit der Traufseite an die Bauflucht gestellt (Einbeck).

Dachlösung, sei's nun daß die Gebäude mit der Giebelseite Abb. 1 oder Abb. 2 mit der Traufseite an die Bauflucht gesetzt wurden. Vermutungsweise ist anzunehmen, daß bei Übergang der Polizeirechte in städtische Hände ein weiterer

Ausbau derselben entsprechend den Zunftverfassungen stattgefunden hat. Das Stangenrecht selbst wurde nun zu allen Zeiten von seiten des Burggrafen als ein Hauptrecht angesehen, vor allem infolge der Einnahmen für gewährte Dispensationen. Dabei treten schon sehr frühe in den durch Handel und Gewerbe emporgekommenen Städten die im burggräflichen Stangenrechte liegenden Reibungspunkte zwischen militärisch-kriegstechnischer und stadtwirtschaftlicher Auffassung zutage. Daraus erklärt sich das eifrige Bestreben der stark gewordenen Städte, gerade die Baupolizei in eigene Verwaltung zu bekommen. Die Straßenkontrolle schloß die Kontrolle über die gesamte Stadt in sich. Der Übergang selbst erfolgte, wie z. B. in Augsburg, in der Zeit der Entwicklung zur Reichsstadt¹⁾. Einen überaus bezeichnenden Vorgang sehen wir bei Hameln. 1265 erwirbt die Stadt das Schultheißenamt zu Lehen vom Grundherrn, dem Stift. Der nunmehrige bürgerliche Schultheiß wird vom Rate eingesetzt und ihm der Stärkung der Ratsstellung wegen vor allem die Baupolizei genommen. Hiemit wird ein Beamter des Rates, sog. Burmeister, betraut. Da derselbe für sämtliche bauliche Angelegenheiten verantwortlich ist, mußte derselbe stets ein bautechnisch erfahrener Mann gewesen sein.

Stadtwirtschaftliches.

Eine wichtige Voraussetzung für das Verständnis des mittelalterlichen Stadtplanes ist das stadtwirtschaftliche Element. Die Entwicklung der Dorfwirtschaft zur Stadtwirtschaft knüpft sich an den Übergang zum spezialisierten Handwerk- und Gewerbebetrieb, wie vom Hausierhandel zum lokalisierten Klein- und Großhandel. Mit einer Stadtgründung weltlicher oder kirchlicher Art war daher stets eine wirtschaftliche Politik verknüpft durch Gewährung von Zoll-, Steuer-, Markt- und Handelsprivilegien, wie durch geschlossene Ansiedelung von Kaufleuten. Fassen wir nun die von der historischen Forschung festgestellten Kaufmannsniederlassungen in ihrer Bedeutung für die Entwicklung städtebaulicher Gedanken ins Auge, so ist von dem meist an den Frachtwagen und die Landstraße gebundenen, ausschließlich wirtschaftlich tätigen Kaufmann ohne weiteres zu erwarten, daß er bei seiner Ansiedelung nur wirtschaftliche und verkehrstechnische Gesichtspunkte vertritt, gegenüber der kriegstechnischen Auffassung der Grundherrschaft. Da die letztere durch weitgehendes Entgegenkommen die Kaufleute zur Ansiedelung zu bewegen suchte, so liegt die Annahme, daß denselben bei ihrer Ansiedelung eine Vertretung ihrer Interessen, wie eine Berücksichtigung ihrer auf praktische Erfahrung gegründeten Vorschläge zugesichert wurde, in der Natur der Sache begründet. Dem Kaufmann dürften vor allem verkehrstechnisch großzügigere Gedanken, wie sie im Grund-

¹⁾ In Utrecht finden wir in fortgeschrittener Differenzierung neben dem Burggrafen den Stadtgrafen, welcher letzterer in der Stadt das Stangenrecht ausübt. In Köln verzichtet Heinrich III. in einer besonders gewerbereichen Straße auf die Ausübung des Stangenrechtes nach Hinterlegung von 50 M Silber Kölner Währung, und Burggraf Johann verschließt daselbst infolge dieses Rechtes eine Gasse unter Zustimmung der Schöffen und Amtsleute des betreffenden Stadtteiles. In Mainz verzichtet Erzbischof Siegfried auf das Stangenrecht (1244), womit er die städtebauliche Entwicklung der Stadt selbst überläßt. In Worms hielten die Grafen von Zweibrücken an ihren Burggrafschaftsrechten und vor allem am Stangenrechte mit großer Zähigkeit fest und traten letzteres nur gegen eine hohe Abfindungssumme ab. (Rietschel: Burggrafenamt und hohe Gerichtsbarkeit.)

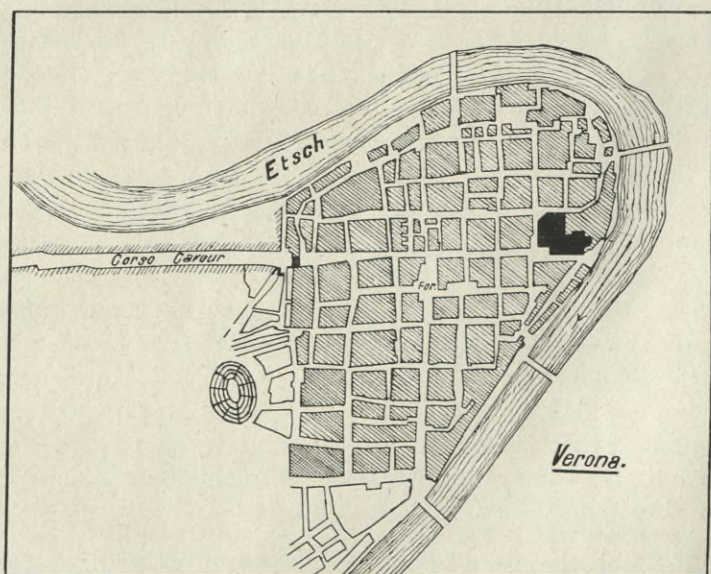
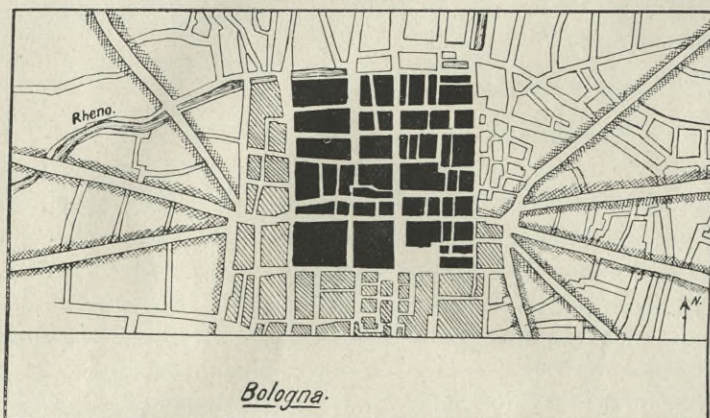
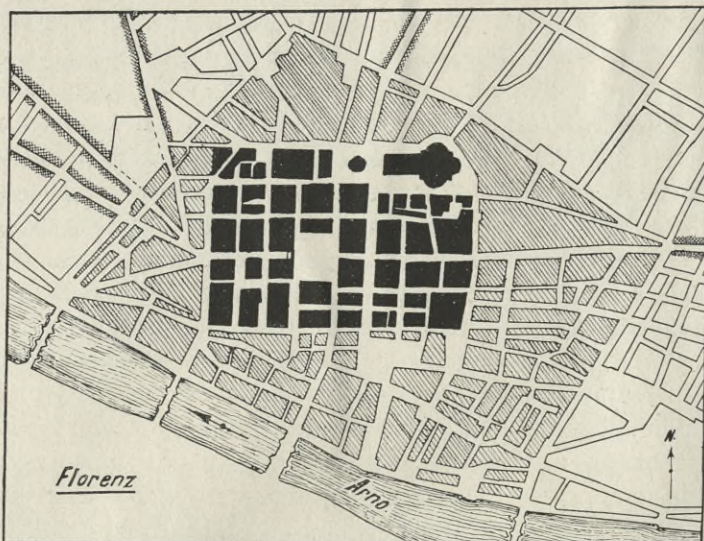
riß der Kaufmannsniederlassung vorliegen, zugemessen werden. Im Gegensatz zum unveräußerlichen Erbsitze des Ackerbürgers brachte der vorurteilslose Kaufmann den städtischen Begriff des leicht verkäuflichen Hauses in Aufnahme. Frei von vorgefaßten Meinungen steht er dem Grund und Boden rein wirtschaftlich gegenüber. Dabei ist mit dem Wesen des Handels an sich verbunden das Verständnis der Unterordnung des Einzelinteresses unter das Gesamtinteresse. Machte der enge Horizont des Ackerbürgers, sein unbedingtes Festhalten ererbter Besitzgrenzen, von vornherein großzügige Verkehrslösungen unmöglich, so lag eine solche im Gesamtinteresse der Kaufmannsniederlassung. Da nun der gesamte mittelalterliche Handel und Wandel nur an die Fortbewegungsmöglichkeit per Wagen gebunden war, so muß dies auch in den Straßenbildungen der Stadt zum Ausdruck kommen. Einmal die Menge der an Markttagen zusammengekommenen Landfuhrwerke, wie die karawanenartige Zusammenfassung der Frachtwagen lassen es als ein dringendes Bedürfnis erscheinen, für vom eigentlichen Stadtverkehr freie Aufstellungsstraßen und Plätze Sorge zu tragen. Dabei war die mittelalterlich, militärische Kontrolle des Verkehrs gegen die Aufnahme von Warenzügen, wie des Marktverkehrs in das Stadttinnere, der stadtwirtschaftliche Standpunkt dagegen war schon im Blick auf das Stapelrecht dafür.

Technisches.

Die Erfassung des Verkehrs als städtebaulicher Faktor und seine Übertragung auf die Anlage der Stadt setzt ein ziemliches Maß technischen Begriffsvermögens voraus, vor allem auf dem Gebiete der Meßkunst. War nun dieselbe für die in Betracht kommende Kulturperiode auf entsprechender Höhe, so fällt der Haupteinwand gegen die Annahme planmäßig überlegten Städtebaues weg. Ein Vermessen des Grund und Bodens als Besitz ist zu allen Zeiten zu beobachten, meist als eine den Dienern der Kirche zufallende Aufgabe. Nun handelt es sich im vorliegenden Falle um nichts anderes, als daß das Vermessen des Besitzes nach allgemein höheren Gesichtspunkten erfolgte. Die Fähigkeit, eine größere Anlage planmäßig rechtwinklig auf das Gelände, ja oft im Widerspruch mit demselben aufzumessen, kann im Blick auf den Kirchen- und Klosterbau unbedingt als vorhanden angenommen werden, auch für die älteren deutschen Kulturperioden. Wurde die Klosteranlage selbst nach genauem Schema rechtwinklig angelegt, so ist der in den Vorhöfen, Umfassungsmauern usw. zum Ausdruck kommende, scheinbar willkürliche Charakter um so auffallender und läßt sich bei der notwendigen Voraussetzung der Planmäßigkeit der Gesamtanlage nur mit der kriegstechnischen Auffassung der Zeit erklären. Die rein kirchlichen Gebäude werden römisch schematisch, die weltlichen Zwecken dienenden den örtlichen Verhältnissen, wie dem weltlichen Zeitgeist entsprechend aufgemessen. Bei der innigen Wechselbeziehung von kirchlichen und weltlichen Herrschern liegt darin gleichzeitig, daß die Abweichung vom schematisch Rechtwinkligen nie auf mangelnde Fähigkeit in der Meßkunst zurückgeführt werden kann.

Den gleichen Gegensatz sehen wir bei einer Betrachtung des antiken Städtebaues. Überblickt man heute die italienisch-französischen Stadtpläne¹⁾ auf

¹⁾ Zugrunde liegt auf Studienreisen gesammeltes Material. wie Bäckers Reisehandbücher von Italien (Ober-, Mittel- und Unteritalien) und Frankreich (Nord-Est, Nord-Ouest, Süd-Est, Süd-Ouest).



nachgewiesener römischer Grundlage, so sehen wir im ehemals römischen Altstadtgebiet die Straßen nach den Himmelsrichtungen orientiert und zueinander senkrecht stehend. Im Blick auf die an die Altstadt sich anschließenden, vielfach mittelalterlichen Charakter besitzenden Stadterweiterungen kann diese Erscheinung nur mit der direkten Anlehnung beim Wiederaufbau an den römischen Stadtkern erklärt werden (Abb. 3, 4, 5). Diese Städte sind durchweg älter als irgendeine deutsche Stadt und daher mit ihrem leicht erkennbaren Schema als Vorstufen des deutschen Städtebaues zu betrachten. Die Anfänge des letzteren sind nun geknüpft an den Wiederaufbau der Römerstädte, wie Köln, Trier, Regensburg, Straßburg usw. Vergleichen wir den mittelalterlichen

außerdem Generalstabkarte von Frankreich (Landesbibliothek Stuttgart). In Italien kommen vor allem in Betracht: Florenz, Bologna, Verona, Como, Turin, Neapel, Piacenza, Parma, Lucca u. a. In Frankreich: Orleans, Marseille, Toulouse, Reims, Bordeaux, Nimes usw.

Abb. 3, 4, 5.

Stadtplan dieser Städte mit dem darunter liegenden, durch archäologische Forschung festgestellten römischen¹⁾, so ist fast übereinstimmend zu beobachten, daß die römische Wall-Linie in ihr folgenden Straßenzügen des heutigen Stadtplanes sich erhalten hat und daß die römische Torbauten den Ausgangspunkt zu bilden pflegen für mit den Römerstraßen sich mehr oder weniger deckenden Straßenzügen (Abb. 6 und 7). Wo

aber keine positiven römischen Anhaltspunkte mehr vorhanden sind, weicht das Straßennetz regelmäßig in mittelalterlichem Sinne vom römischen ab. Als Gesamteindruck kann lediglich von einem Durchschimmern des römischen Stadtplanes durch den mittelalterlichen gesprochen werden, nicht aber von einem verständnisvollen Erfassen der römischen Gesamtanlage. Dabei sind die geistigen Voraussetzungen für die Erkenntnis der nach den vier Himmelsrichtungen orientierten Straßenzüge im Blick auf die ständigen italienisch-französisch-deutschen Wechselbeziehungen, wie auf die Orientierung von Kirchen- und Klosteranlagen keineswegs zu hoch einzuschätzen. Es drängt sich vielmehr die Frage auf, ob nicht andere im Volkscharakter liegende Begriffsvorstellungen der Anwendung des so einfachen Gedankens entgegenstanden. Die letzten Gründe für römische, wie deutsche Stadtgründungen sind nun auf militärischem Gebiete zu suchen, deren Grundbegriffe damit rein theoretisch maßgebend gewesen sein müssen für die Anlage einer Stadt. Können wir also in der Auffassung vom bestmöglichen Verteidigungssysteme einen einschneidenden Gegensatz zwischen römisch und deutsch feststellen und deckt sich derselbe mit dem in den Stadtanlagen zutage tretenden, so liegt darin ein Beweis dafür, daß das Nichteingehen auf das römische Schema auf ein im Volkscharakter begründet liegendes und darum planmäßig überlegtes Wollen

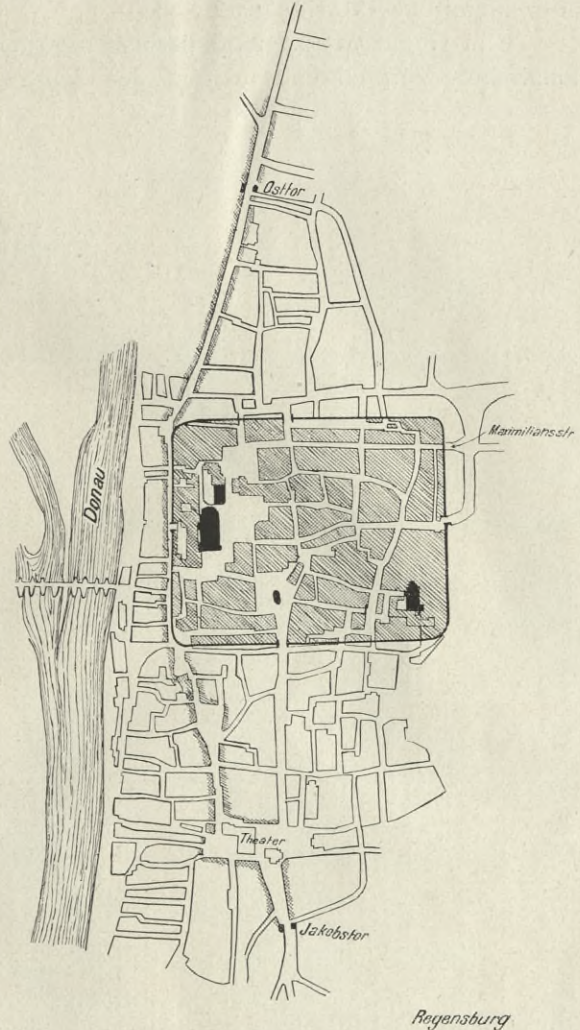


Abb. 6.

¹⁾ Kunst- und Altertumsdenkmäler der betr. Landesteile, wie von der Direktion des Bonner Provinzialmuseums zur Verfügung gestelltes Material, außerdem von Borries, Geschichte der Stadt Straßburg, Trübner 1908.

zurückzuführen ist. Die Übertragung der im Burgenbau geübten technischen Grundbegriffe auf die Anlage einer Stadt ist nur bei planmäßiger Überlegung denkbar. Dabei deckt sich dieser Gedankengang mit dem schon festgestellten Begriff der Grundherrschaft, indem wiederum daraus zu schließen ist, daß Burgenbaumeister und Stadtbaumeister wie Burggraf und Stadtgraf für das frühe Mittelalter identische Begriffe sind.

Im Gegensatz zum römischen castrum finden wir als Grundform germanischer Verteidigungsanlagen den Ringwall, gleichzeitig als Vorstufe des

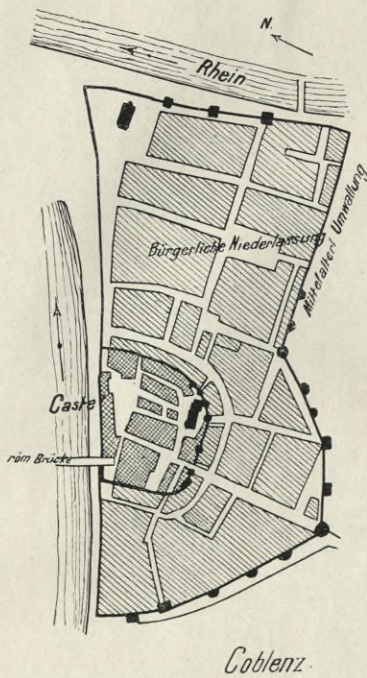


Abb. 7.

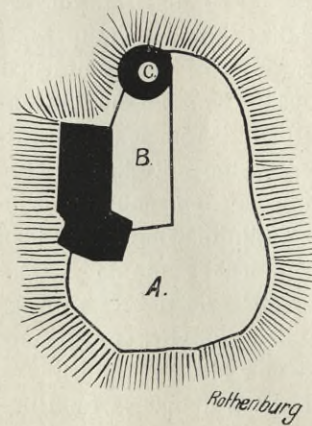


Abb. 8.

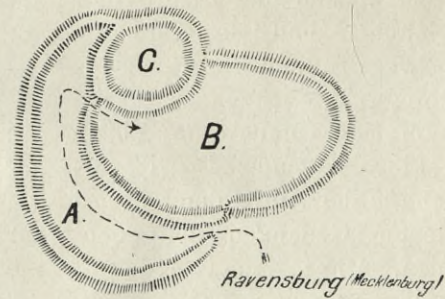
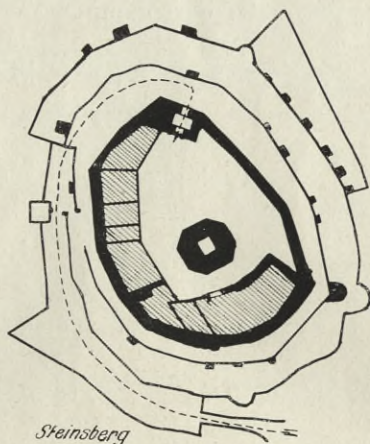


Abb. 9.

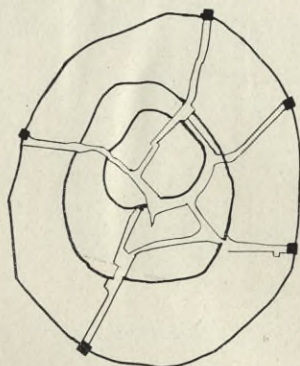
Burgenbaues. Die innere Wesensverwandtschaft beider Anlagen ersehen wir aus dem O. Piper und v. Kohausen entnommenen Abb. 8 und 9, Vorwall A, Hauptring B, letzter Zufluchtsort C entspricht der Vorburg, Hauptburg und Burgfried der entwickelten deutschen Burganlage. Der ringförmig geschlossene Mauerzug folgt stets in kriegstechnischer Ausnützung des Terrains den Höhenkurven, Flußläufen usw., womit die überaus mannigfaltigen Abweichungen ihre Erklärung finden (Abb. 10, 12—14). Das Gleiche ist der Fall bei der Anordnung der verschiedenen Burgteile, da der Deutsche auch den kleinsten im Terrain liegenden Vorteil für die Verteidigung zu benützen verstand. Die Wohngebäude werden ausschließlich nach kriegstechnischen Gesichtspunkten angeordnet, wobei vor allem die seitliche wie frontale Beschießung des Feindes leitend ist. Damit verbindet sich das Streben nach Aufteilung der An-

lage in einzelne Verteidigungsbereiche, was in der Regel durch Querstellung zum Burgwege erreicht wird. Ebhardt weist nach, daß der mittelalterlich-italienischen Burg in der Regel das Rechteck oder das Quadrat zugrunde liegt, während Ebhardt wie Piper jede deutsche Burg als ein Individuum für sich mit



Steinsberg

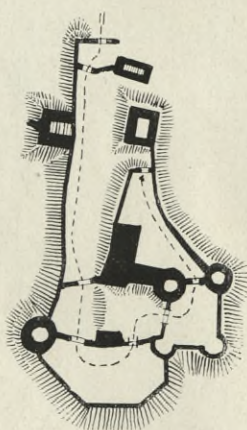
Abb. 10.



Nördlingen

Abb. 11.

eigenen Entstehungsgesetzen betrachten. Im Gegensatz zur römisch-italienischen Regelmäßigkeit wächst die deutsche Burg aus den Terrainverhältnissen heraus. Der vom Schema freie Blick wie die jägerartige Anpassungsfähigkeit ist als Ursache zu betrachten des bei vergleichendem Grundrißstudium erweckten Ein-



Riesenberg

Abb. 12.



Wartburg

Abb. 13.



Breuberg (Udenwald)

Abb. 14.

druckes absoluter Willkür. Bei zerlegendem Eingehen auf die Entstehungsgründe tritt aber die planmäßig überlegte Anordnung jeder Einzelheit, wie die allen deutschen Burgen gemeinsamen kriegstechnischen Begriffe klar zutage. Jede Schießscharte ist planmäßig angelegt nach den herrschenden Gesichtspunkten der Verteidigung. In der freien Anwendung leitender Gesichtspunkte liegt nun aber auch, rein technisch betrachtet, ein viel höheres Maß von indi-

vidueller Begabung als in der einfachen, scheinbar auf kulturell höherer Stufe stehenden Anwendung feststehender Normen (Abb. 12, 13, 14).

Übertragen wir diese Begriffe auf den Städtebau, so ist zunächst Tatsache, daß bei einer an Hand der Generalstabskarte durchgeführten Vergleichung der älteren Dorf- und kleineren Stadtpläne der Kirchplatz resp. ehemalige

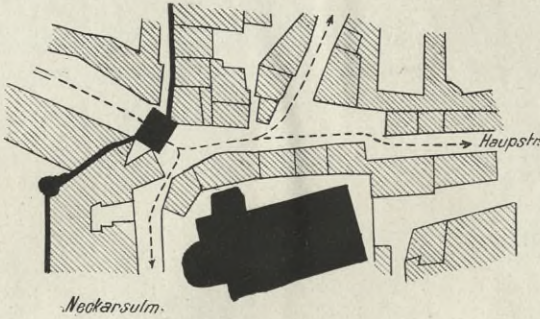


Abb. 15.

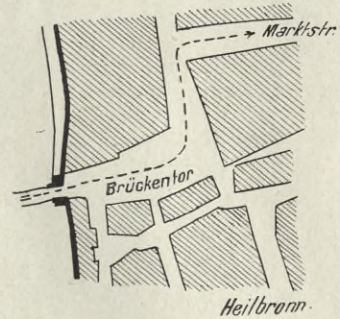


Abb. 16.

Friedhof, fast ausnahmslos ringförmig angelegt ist. Desgleichen zeigt der bewohnte, älteste Stadtkern, die Urbs oder Burg die analog Burgenbau aus den Terrainverhältnissen herausgewachsene Oval- oder ringförmige Mauerlinie. Um diesen innersten Ring wird wiederum die Stadt ringförmig erweitert, falls es in dem Gelände begründet liegt. Denn wie der Burgenbaumeister an schwachen

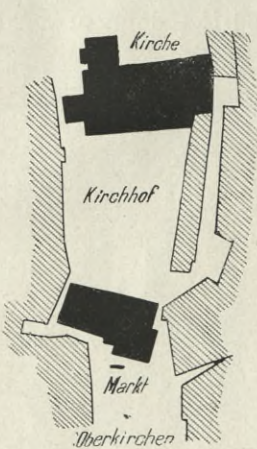


Abb. 17.

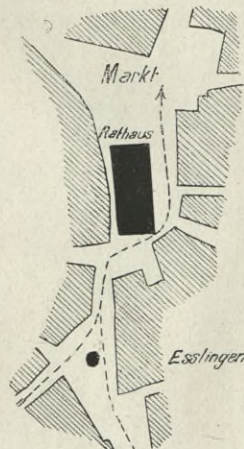


Abb. 18.

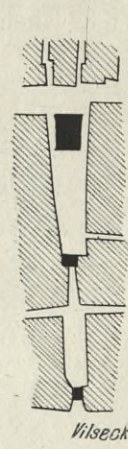


Abb. 19.

Verteidigungsstellen oder Bergzungen Vorburgen anlegt, so legt der Stadtbaumeister unter denselben Gesichtspunkten Vorstädte an, vor dem Hauptbefestigungsring (Reichsstadt Eßlingen). Damit ist die individuelle Eigenart der Stadtumrißlinien begründet. Bei normalen Verhältnissen dürfen genau wie beim Burgenbau die konzentrischen, ringförmigen Mauerzüge als ideale Grundform betrachtet werden (Abb. 10 und 11). Die Gesamtanlage der deutschen Burg und Stadt ist wesensverwandt und derselben kriegstechnischen Auffassung entsprungen.

Auch im einzelnen lassen sich Analogien feststellen, namentlich überall da, wo der rein kriegstechnische Standpunkt den verkehrstechnischen überwog. Zunächst treffen wir das oftmalige Brechen der Straßenachse, und zwar ganz

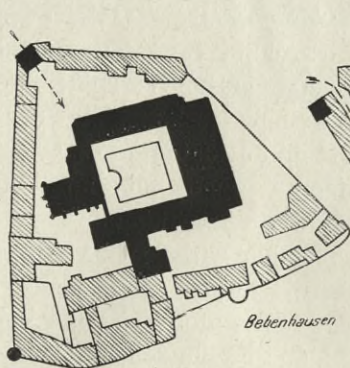


Abb. 20.

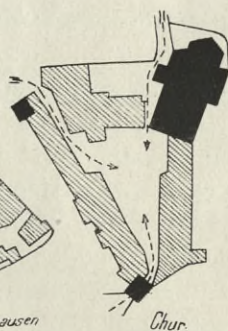


Abb. 21.

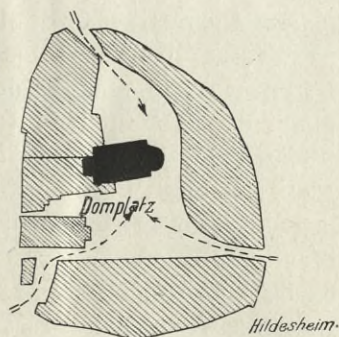


Abb. 22.

besonders bei den Stadteingängen. Die beiden Beispiele (Abb. 15 und 16) veranschaulichen das Prinzip. Sie zeigen das Brechen der Straßenachse, vorplatzartige Erweiterung hinter dem Eingange mit frontaler Beschießungs-

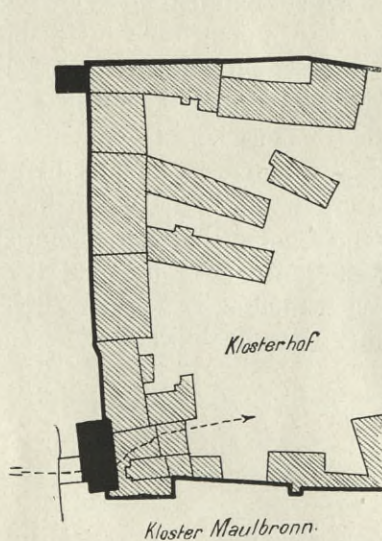


Abb. 23.

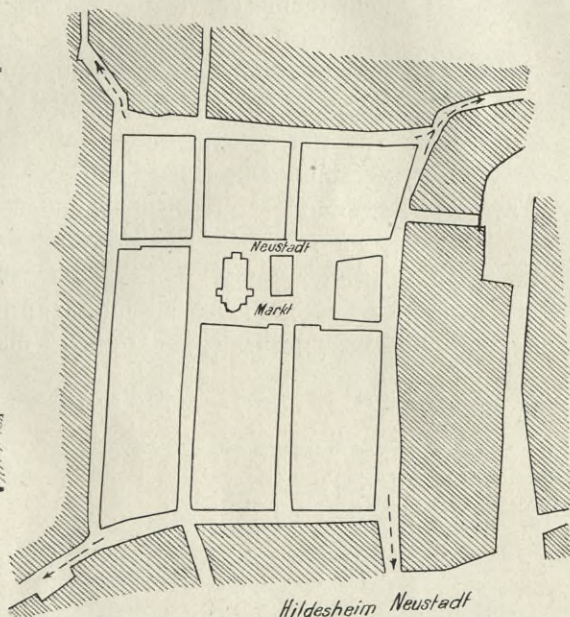


Abb. 24.

möglichkeit aus gedeckter Stellung im Gebäude, wie die nachfolgenden Straßenverengungen, genau wie bei einer Vorburg. Für beide Anlagen kann nur der Gedanke an die Bekämpfung eines eingedrungenen Feindes maßgebend gewesen sein, da der verkehrstechnische Standpunkt die im Blick auf das freie Feld jederzeit mögliche Turmstellung in der Straßenachse (Abb. 15), wie die Brücken-anordnung in der Verlängerung der Marktstraße (Abb. 16) bedingte. Die

Vorstellung vom Burgeneingang lag einfach im Zeitgeist, während an sich die bei der weiteren rein städtebaulichen Entwicklung zum Durchbruch gelangte Anordnung ungebrochener Straßenachsen als die naturgemäße einfachste Lösung zu betrachten ist. Genau denselben Gedankengang müssen wir zur Erklärung so mancher scheinbar widersinnigen Gebäudestellung gehen. Das eine Beispiel (Abb. 17) zeigt, daß durch das Rathaus der Kirchhof verteidigungsfähig abgeschlossen wird gegenüber dem Marktplatz, während der verkehrstechnische Standpunkt die Längsstellung verlangt hätte. Derselbe Gesichtspunkt des durch die Rathausstellung verengten und darum verteidigungsfähigen Zuganges zum Marktplatz kommt bei Abb. 18 und 19 in Betracht. Wenn nun im deutschen Burgen- und Klosterbau (Abb. 12—14 wie Abb. 20—23) die Eingänge in der Regel an den Eckpunkten angeordnet sind, so finden wir dieselbe Anordnung sehr häufig bei dem ältesten Stadtkerne, indem die Zugangsstraßen zum innen gelegenen Platze auf die Platzecken münden. Betrachten wir nun von dem Domplatze Hildesheim (Abb. 22) ausgehend die im geschlossenen Rechteck als

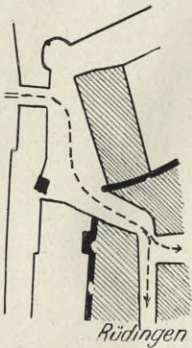


Abb. 25.

einheitliche Anlage herausfallende mittelalterliche Neustadt Hildesheim (Abb. 24), so gehen die Hauptzufahrtswege in ganz analoger Weise auf die Eckpunkte des geschlossenen Rechteckes. Dies kann bei der örtlichen Nachbarschaft nicht auf bloßem Zufall beruhen, sondern ist als Übertragung eines verkehrstechnisch richtigen Gedankens zu betrachten. Der Verkehr wird trichterförmig abgezogen. Unter denselben Gesichtspunkten fallen Anordnungen von Stadteingängen an den Eckpunkten der Stadtmauer (Abb. 25). Auch hier ist die Gesamtanlage nur unter dem kriegstechnischen Gesichtspunkte verständlich. Dieser kurze, einige wesentliche Punkte herausgreifende Vergleich läßt den Burgen- und Klosterbau in viel höherem Maße, als gewöhnlich angenommen, eine technische

Voraussetzung des Städtebaues sein. Damit ist die Forderung berechtigt, daß für uns Heutige Unverständliches im mittelalterlichen Städtebau vor der Zurückführung auf alte Besitzgrenzen und reine Willkür nach der kriegstechnischen Seite zu untersuchen ist.

Elemente des Grundrisses.

Die natürliche Auffassung der Entstehungsweise des mittelalterlichen Stadtgrundrisses spricht von der gewordenen Stadt im Gegensatz zu der planmäßig gegründeten, was bedeutet, daß eine gewordene Stadt in ihrer Anlage keinerlei höhere, leitende Gesichtspunkte kennt, als eben das augenblickliche Bedürfnis. Der neue Ansiedler siedelte sich als Einzelindividuum unter Anlehnung an die gegebenen örtlichen Verhältnisse an, nur der eigene Vorteil war ausschlaggebend. Für einzelne Anlagen, namentlich von durchaus landwirtschaftlicher Bevölkerung, mag dies zutreffen, denn es kann nicht geleugnet werden daß es Stadtpläne gibt, wo nicht ein einziger einheitlicher Gedanke zu finden ist, wo alles willkürliche Unregelmäßigkeit atmet. Die überwiegende Mehrzahl der Städte aber verdankt mehr höheren Gesichtspunkten ihre Entstehung als dem an das einzelne Haus gebundenen Interesse. Es war bei der Stadtgründung das Interesse des einzelnen meist der engere Begriff. Sobald aber höhere Interessen allgemein zugrunde gelegt wurden, ist es berechtigt, in die bisherige Auffassung des Gewordenen einer Stadtanlage Zweifel zu setzen. Die Auffassung des Planmäßigen ist für mittelalterliche Begriffe ein ganz anderer als für neuzeitliche, und es liegt die Verwechslung der Begriffe überaus nahe, indem man sehr leicht als zufällig geworden empfindet, was tatsächlich planmäßig überlegt ist. Nur die Beurteilung aus der Zeit der Entstehung heraus ist maßgebend. Es ist also wohl berechtigt, die Frage zu untersuchen, ob nicht doch weitsichtigeres Überlegen an Stelle des Gewordenen zu setzen ist. Die vermittelnde, weniger naturalistische Auffassung des Gewordenen schließt das planmäßige Vorgehen aus und setzt dafür das Abstecken der Hauptstraßen als ein natürlich gegebenes und darum instinktives Vorgehen. Auch diese Auffassung hat einzelne Beispiele als Belege, bedeutet aber allgemein ausgesprochen eine absolute Unterschätzung des geistigen Niveau der Zeit. Der Blick auf die Klosteranlagen und Burgenbauten lehrt, daß das allgemeine Kulturniveau längst über das Instinktive zum bewußten Vorgehen hinausgeschritten war. Mit dem Begriffe der Grundherrschaft läßt sich instinktives Vorgehen nicht vereinigen. Wenn da und dort die Anordnung der Wohnstraßen planlos erscheint, so findet dies ohne weiteres seine Erklärung dadurch, daß für die Wohnstraßen schon infolge des kleinen Umfanges der Stadt keine allgemeinen Gesichtspunkte des Verkehrs in Betracht kommen; mit der Befriedigung des Verkehrs von Haus zu Haus war diese Frage gelöst. Dem Interesse des Einzelnen stand kein allgemeines Interesse des Verkehrs entgegen, das vom Verkehrsinteresse aus zu einer planmäßigen Straßeneinteilung genötigt hätte. Die Grundherrschaft konnte es also bewußt dem Einzelnen überlassen, da es für den damaligen Stadtbegriff keinerlei Interesse hatte, auf diesem Gebiete in die Abmachungen des einzelnen mit dem einzelnen einzugreifen. Es war stets weise Herrscherregel, Unwesent-

liches dem Willen der Untergebenen zu überlassen. Wer planmäßig die Hauptstraßen absteckte, war auch imstande, die Wohnstraßen planmäßig anzulegen. Nun liegt in planmäßig und geworden an sich noch gar kein Gegensatz, da eine gewordene Stadt im einzelnen absolut planmäßig angelegt sein kann. Die meisten modernen Städte machen den Eindruck des Gewordenen infolge des keineswegs planmäßig zu regulierenden Anwachsens der Städte. Die gewordene Anlage war aber stets bis in die kleinsten Einzelheiten hinein eine absolut planmäßige. Es scheint also ein Widerspruch in der Sache selbst zu liegen, aber nur solange, als man das Wesen des Städtebaues außer Betracht läßt. Bei Vereinigung zweier Städte zu einer Großstadt, ist jede Stadt eine Einheit für sich und als solche in ihrem Bereich planmäßig angelegt. Die einzelnen Teile sind planmäßig, der durch den planmäßigen Zusammenbau entstandene weitere Begriff ist geworden. Der Eindruck des Gewordenen wird bedingt durch den Wechsel der Zeit, der Bedürfnisse und der städtebaulichen Auffassung. Wenn z. B. an ein klar ausgesprochenes Rechteckschema ein nach neuzeitlichen Städtebauprinzipien planmäßig angelegter Stadtteil mit gekrümmten Straßen und unregelmäßigen Plätzen angefügt wird, so wird dies den Eindruck einer gewordenen Stadt erwecken trotz der Planmäßigkeit der Teile. Für die Untersuchung der mittelalterlichen Stadtanlage besagt also der so viel angewandte Begriff „gewordene Stadt“ so gut wie nichts. Denn für die Anlage der Stadt oder des Stadtteiles gibt es nur die Begriffe willkürlich und planmäßig; entweder beherrscht die Anlage das Einzelinteresse, oder aber zwingen höhere Gesichtspunkte das Einzelinteresse zur Unterordnung unter ein Gesamtinteresse. Die mittelalterliche Burg erscheint oberflächlich betrachtet willkürlich, instinktiv angelegt, aber beim eingehenden Zerlegen der Elemente auf ihre Zwecke wird die planmäßige Rücksichtnahme der Elemente aufeinander wie der planmäßige Aufbau der Gesamtanlage klar. Das scheinbar Willkürliche lag gerade mittelalterlicher Kriegstechnik planmäßig zugrunde. Ist also mit dem Begriff der gewordenen Stadt noch nichts erklärt, so trifft dagegen der Begriff des Gewordenen für die einzelnen Teile, „die Elemente“, vollständig zu, indem hier das Einzelinteresse als die einzige Ursache erscheint im Gegensatz zu den städtebaulichen Allgemeinbegriffen.

Urbs und Burg.

Für die Untersuchung des mittelalterlichen Stadtgrundrisses ist nun, wie in allen übrigen Wissensgebieten die analytische Untersuchung der Elemente, Grundbedingung. Nur von der zerlegenden Methode kann ein positives Ergebnis erwartet werden. Die ersten deutschen Stadtanlagen sind aufs engste verknüpft mit dem mittelalterlichen Begriffe der Burg, befestigten Domimmunität usw., so daß für das frühere Mittelalter unter Urbs stets ein solcher in sich geschlossener, festungsartiger Bereich zu verstehen ist. Unter urbs verstand man eine befestigte oder infolge der gesamten Bauart verteidigungsfähige, größere Niederlassung weltlicher oder kirchlicher Natur, nicht aber den Begriff der Stadt in unserem Sinn. Urbs und Burg sind Wechselbegriffe. Die Rücksichtnahme auf die Verteidigung ist der höhere Gesichtspunkt, unter dem die einzelnen Interessen des Wohnens zusammengefaßt werden. Aus ihm heraus ist die Anlage des ältesten Stadtkernes zu verstehen. Nun ist es in der Natur

der Sache gelegen, daß der von Piper und Ehardt aufgestellte Begriff der Wohnburg zugrunde liegt, indem die ringförmig zusammengebauten Wohngebäude gleichzeitig einen Verteidigungsring bilden. Dabei kann die Ringlinie in Form eines Ringwalles oder einer Palissadenmauer u. dgl. dem Anbau vorausgegangen sein, indem der militärische Sammelort für die Ansiedelung selbst gewählt wurde; hier war die Baulinie mit der Ringlinie gegeben. Die spätere Verteidigungsform, die freistehende Steinmauer, hat erst sehr spät in Deutschland Eingang gefunden, Ende des elften Jahrhunderts. Die Folge dieser wenig dauerhaften Bauweise ist, daß die Befestigung des inneren Stadtkernes meist nur an dem Verlauf der Straßenzüge festgestellt werden kann, während die Befestigungen der späteren Periode auch vielfach in wirklichen Überresten auf uns gekommen sind. Ohne weiteres darf nun behauptet werden, daß in der Zeit der II. Städtebauperiode (vgl. Seite 52) die Verteidigungslinien nicht mehr bloß instinktiv, sondern schon infolge der langjährigen Erfahrung und entwickelten Kriegstechnik planmäßig abgesteckt und angelegt werden. Das Beispiel der holländischen Stadt Middelburg (Abb. 26)¹⁾ möge dies veranschaulichen. Wir sehen in dem Stadtgrundriß einen absolut kreisförmigen Straßenzug, genau im Durchmesser durchschnitten von einem geraden Straßenzuge. Nunmehr ist nachgewiesen, daß im elften Jahrhundert hier eine ringförmige Burg gegen die Normannen gebaut wurde, die sich allmählich zur Wohn- und Handelsburg mit Marktplatz vor der Ringlinie entwickelte. Auf diesen inneren Stadtkern gehen die Straßen der äußeren Stadt absolut radial gerichtet oder vielmehr sie sind von hier aus radial angelegt. Bedenkt man nun die Schwierigkeit des Auftragens einer solchen geometrischen Figur des Kreises und des Durchmessers und deren geometrischen Genauigkeit, so kann nur von einem planmäßig-geometrischen Vorgehen gesprochen werden (der gerade Straßenzugdurchmesser beträgt 350 m). Innerhalb des Ringwalles befindet sich die 1106 gegründete Abtei St. Nicolai. Die Terrainverhältnisse sind absolut eben, was die Voraussetzung bildete für die geometrisch genaue Figur; damit darf der Fähigkeit, geometrisch-planmäßig vorzugehen, ein viel höheres Alter zugesprochen werden, als gemeinlich geschieht. Man darf die Gründe für eine anders getroffene, weniger regelmäßige Anordnung nie in der Unfähigkeit suchen, sondern viel näher liegen die veränderten Terrainverhältnisse, deren Ausnützung wie auch eine andere Auffassung der Verteidigungsanlage. Wir sehen die Anlehnung der Stadtanlage an den Inn bei Innsbruck (Abb. 27) und an die Aa bei Münster in Westf. (Abb. 28), was ganz natürlich die Veränderung der Ringform nach sich zog. Besonders typisch ist Abb. 29 mit dem Anschluß des Ringes an die Baublöcke, wobei der innere Ring mit der Kirche als letzte Zuflucht zusammen mit dem davor gelegten Ring und der geradlinigen am Eingang gebrochenen Zufahrtsstraße nur planmäßig überlegt entstanden sein kann. Bei Trier (Abb. 30) haben wir wiederum einen nachgewiesenen, die Domimmunität ringförmig abschließenden Straßenzug, während bei Halberstadt (Abb. 31) zwei kirchliche Gebäude das längliche Oval bedingten. Diese Beispiele von ältesten Stadtkernen sind durchweg nach denselben Prinzipien angelegt, indem der Verteidigungsring von den Wohn- und Nutzgebäuden gebildet wird, während die kirchlichen Ge-

¹⁾ H. Bruymans: Oudnederlandsche Steden, Middelburg.



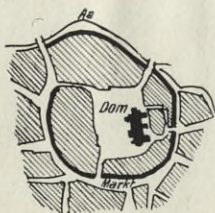
Middelburg.

Abb. 26.



Innsbruck.

Abb. 27.



Münster i. W.

Abb. 28.



Hermannstadt.

Abb. 29.



Trier.

Abb. 30.



Halberstadt.

Abb. 31.



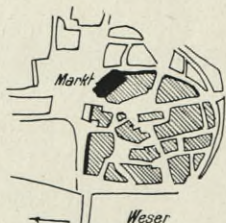
Osnabrück.

Abb. 32.

bäude selbst nicht nach militärischen Gesichtspunkten angelegt werden. Dabei sind die kirchlichen Gebäude meist genau orientiert und von geometrisch genau aufgemessenem rechtwinkligem Grundriß, was den Schluß nach sich zieht, daß die Verteidigungslinie absichtlich ringförmig gewählt wurde, als in den herrschenden Anschauungen von der Verteidigung begründet liegend. Mit Ausnahme von Osnabrück (Abb. 32) sehen wir den Marktplatz stets direkt vor der Ringlinie angeordnet, welche Anordnung als Regel nur einem bewußten Willensakte entsprungen sein kann.

Solche innere Stadtringe lassen sich aus dem Stadtgrundriß, wie auch vielfach urkundlich, nachweisen in Oldenburg, Bremen (Abb. 33), Lüneburg, Braunschweig, Minden a. d. W., Zürich (Lindenhof), Aachen, Schleswig (Abb. 34), München usw.¹⁾. Wenn der gegensätzliche Unterschied zwischen dem rechtwinkligen, kirchlichen Bau und der Ringlinie (besonders scharf ausgeprägt in der Umbauung des rechteckigen Domplatzes von Münster i. W., Abb. 28) als Regel angenommen werden darf, so ist doch auch die Anordnung der Dommunität Xanten ein Beweis für die Wechselwirkung zwischen Dom und Ringlinie, indem die Ringlinie annähernd parallel zu den Wänden des Domes angelegt ist (Abb. 35). Dabei bedarf die militärische Bedeutung der Michaeliskapelle als abschließender Torbau keiner weiteren Erklärung.

Wenn bei der nachfolgenden Betrachtung von weiteren Beispielen sich nun die Tatsache ergibt, daß die Kirche und ihre Vertreter schon früh vielfach zum geradlinig, rechteckigen Mauerbau schritten, so kann diese Tendenz auf das Wesen der Kirche selbst zurückgeführt werden, da ihr die schematisch - mathematisch genaue Planmäßigkeit näher lag als die organisch aus



Bremen.

Abb. 33.



Schleswig.

Abb. 34.

¹⁾ Kunst- und Altertumsdenkmale und Stadtpläne.

den Terrainverhältnissen heraus überlegte und in diesem individuellen Sinne planmäßig angelegte Anlage. Die Abb. 36 zeigt die vielfach zu beobachtende Anordnung des Marktplatzes zwischen weltlicher und kirchlicher Niederlassung, was bei der rechteckigen Form des Marktplatzes nicht auf Zufall, sondern auf beabsichtigte Trennung zurückzuführen ist. Die in sich durch den blauen Turm abgeschlossene Kaiserpfalz steht wiederum als ein in sich geschlossenes Ganzes der infolge des Marktes entstandenen bürgerlichen Niederlassung gegenüber. Untersuchen wir nun dieses Element der deutschen Stadtanlage, den inneren Stadtkern, noch auf andere städtebauliche Gesichtspunkte als die schon erwähnten, so tritt schon infolge des beschränkten Umfangs nichts Gemeinsames in die Erscheinung, es ist noch alles im Anfangsstadium. Das einzige Bedürfnis nach gemeinsamem Schutze vor dem Feinde beherrscht die Anlage und sie bildet damit die Vermittlung zwischen dem Burgen- und dem Städtebau. Das Ganze ist nur ein erweiterter Begriff der Wohnburg. Eines ist aber diesen Anlagen gemeinsam; die kirchlichen Gebäude stehen durchweg nicht in der Mitte des Platzes, wie es eigentlich zu erwarten wäre, sondern sind meistens an eine Platzwand gerückt unter Freihaltung der Mitte. Daß auch die Hauptstraßen nach militärischen Gesichtspunkten angelegt werden, zeigt Abb. 27, wo dieselbe beim Eingang zur Hofburg rechtwinklig gebrochen, während bei Abb. 29 die geradlinige Zufahrtsstraße auf die innere Ringlinie hin abgebogen wurde. Baublockaufteilung, Wohnstraßen usw. stehen in diesem Stadium noch ganz in dem Charakter des Gewordenen, wie ein Blick auf die innerhalb des Wohnringes erfolgte Platzaufteilung der Abb. 36 zeigt. Ein Punkt aber ist für das Verständnis des Stadtgrundrisses überaus wichtig, nämlich die

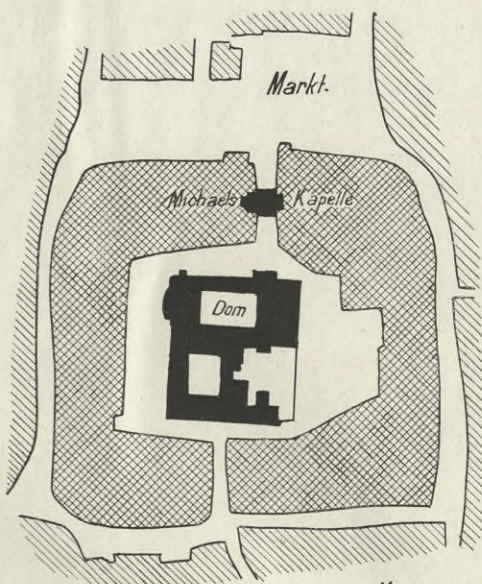


Abb. 35.

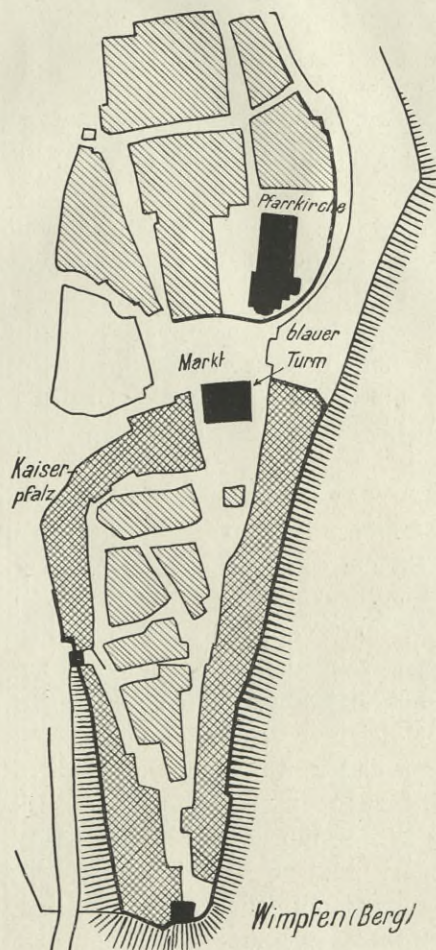


Abb. 36.

Richtung der Straßenzüge außerhalb dieser städtischen Wohnburg. Abb. 26, 27, 28, 32 zeigen die Tatsache, daß die Straßen auf diesen Kern als Mittelpunkt radial zugeführt sind. Dieser städtebauliche Einfluß der Domimmunität usw. auf die Führung der Straße ist von großer Wichtigkeit für den an den inneren Kern sich anschließenden Städtebau; der Gegensatz, Marktplatz von Halberstadt als Straßenknotenpunkt (Abb. 31 rechts) zeigt, wie verschieden die Gesichtspunkte für die Anlage der Straßen sind, je nachdem der innere Stadtkern in seiner Gesamtheit oder der durch den Markt gegebene Verkehrsknotenpunkt als Mittelpunkt aufgefaßt wurde. Unter allen Umständen ist dieser älteste Stadtkern als einheitliche Schöpfung für sich zu betrachten nach seinen eigenen Gesetzen der Entstehung, zu welcher Einheit als die Regel hinzutritt das zweite grundlegende Element im Städtebau der Marktplatz, oder vielmehr der von der Grundherrschaft für Abhaltung von Märkten abgesteckte Platz.

Plätze.

Allgemeines.

Daß die Wahl des Platzes in keinem Stadium des Städtebaus der Willkür überlassen war, beweist die regelmäßige Anordnung vor den Toren der Urbs, Burg oder Domimmunität, wobei einerseits das Mißtrauen gegen die Händler und was damit zusammenhing, gegen die Aufnahme in den Ringbereich sprach, wie andererseits die notwendig vorzunehmende, ständige Beaufsichtigung der Marktordnung durch die Grundherrschaft das örtlich möglichst nahe Zusammenlegen mit dem Sitze der Grundherrschaft bedingte. Das konnte nur der Platz vor den Toren dieses Sitzes sein. Fassen wir den Begriff des Platzes ins Auge, so kann seine Entstehung zurückgeführt werden auf das übrigens sehr seltene Niederreißen schon bebauter Baublöcke, wie es vom Nürnberger Markt überliefert ist. In den überwiegendsten Fällen ist aber der Platz in seinen Grenzen vor der Bebauung der Platzwände festgelegt. Er ist also für die Stadtanlage in diesem Falle ein primäres, städtebauliches Element, indem er, wie die Urbs, Burg und Domimmunität von maßgebendem Einfluß auf die Führung der Straßen sein muß. Es liegt im Wesen des Platzes begründet, daß er in seinen Grenzen festliegt, bevor die Bebauung einsetzt. Die von der unregelmäßigen, darum anscheinend willkürlichen Bauflucht abgeleitete naturalistische Auffassung ist bei der Annahme eines Marktherrn undenkbar. Bei einzelnen kleineren Platzbildungen an Straßenkreuzungen mag es zutreffen, daß der Platz nur infolge Nichtbebauung eines für Bebauung ungünstigen Zwickels entstanden ist, indem dieser Zwickel wie in Bauerndörfern in der Regel als Garten angepflanzt und bei Bedarf von der Stadt angekauft und zur Straße geschlagen wurde. Mit dieser sekundären Entstehung aus den Verhältnissen der Straßenführungen heraus hat aber die Anlage des eigentlichen Marktplatzes nichts zu tun. Er muß gleich von Anfang an ausgespart worden sein von seiten der Grundherrschaft, denn dieser war der Markt ein viel wichtigerer, finanzieller Faktor als die städtischen Straßen selbst. Der Platz wurde zuerst abgesteckt und bestimmte die Straßenführungen, welche, wie heute noch in kleineren Städten, ganz nach Bedarf angelegt werden. Daß dabei an den Ausmündungen der Straßen auf den Platz mit Rücksichtnahme auf den Verkehr Verschiebungen mit der Platzgrenze vorgenommen werden mußten, liegt in der Natur der Sachen, es war

dies aber sekundärer Natur und ist dementsprechend bei der Betrachtung der Plattform in Rechnung zu nehmen. Nun kommt noch ein weiterer Punkt in Betracht. Bekanntlich kennt die mittelalterliche Stadt den Luxus- und Zierplatz in keiner Weise. Ästhetische Gründe für Platzanlage gab es für die damalige städtebauliche Kultur nicht. Im Mittelalter ist grundsätzlich eine Platzanlage stets einem realen Grunde und Bedürfnisse entsprungen. Der Kirchplatz ist der Begräbnisplatz, der Marktplatz und sonstige Plätze dienen stets bestimmten Handelszwecken, wie dem Handel von Pferden, Vieh, Korn, Heu, Wein, Töpferwaren usw., welche reale Gründe die Platzbildungen hervorriefen. Der Hauptgrund gegen die Anlage von Plätzen ist vor allem in dem ganz natürlichen Streben zu suchen, den zu befestigenden Platzbereich der Stadt auf einen möglichst engen Raum zusammenzuziehen. War einmal der Festungsring festgelegt und die Einwohnerzahl stetig im Wachsen, so entstand eine Platznot, man suchte, wo irgend möglich, noch zu bebauenden Platz, sowohl für die öffentlichen, wie für die privaten Gebäude, es darf daher bei der Feststellung der ursprünglichen Plattform eine nachträgliche Bebauung stets in Rechnung genommen werden, ja man kann es vielfach als Regel antreffen, daß ein öffentliches Gebäude wie das Rathaus, Kornhaus usw. erst nachträglich auf dem Marktplatz erbaut wurde, so daß für die Feststellung der ursprünglichen Plattform diese Gebäude als nicht vorhanden zu betrachten sind. Nehmen wir das alles zusammen mit der mittelalterlichen Bauflucht in Rechnung, so wird sich zeigen, daß den Plätzen meist eine regelmäßige Figur zugrunde liegt; jedenfalls können die Gesetze der Platzbildung genau festgestellt werden, wo aber dies zu beobachten ist, kann nur von einer bewußt-überlegten Platzbildung gesprochen werden.

Leitende Gesichtspunkte.

Um nun die leitenden Gesichtspunkte für die Plattform zu bekommen, sei der diesbezüglichen Erörterung ein beschränkter Bezirk, nämlich „Schwaben“, zugrunde gelegt, indem angenommen werden kann, daß die in einem Landesteile festgestellten Prinzipien auch für das große Ganze gelten. Von der ostelbischen Kolonialstadt ist nachgewiesen, daß in der Mitte der Anlage zu allererst ein großer, absolut rechteckiger Platz abgesteckt wurde, und zwar nicht bloß als Marktplatz, sondern vor allem auch als Reservebauplatz der Gemeinde.

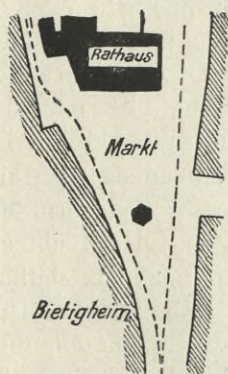


Abb. 37.

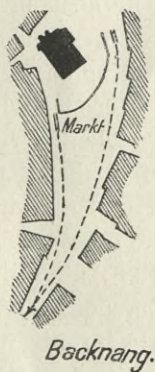


Abb. 38.

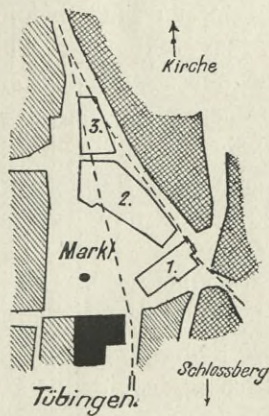


Abb. 40.

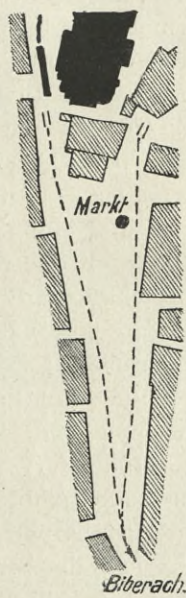


Abb. 39.

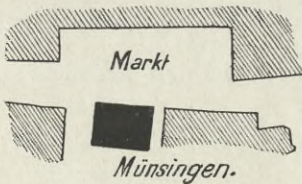
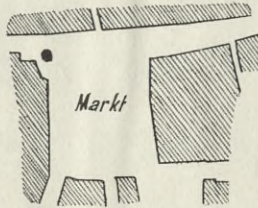


Abb. 41.



Reutlingen.

Abb. 42.

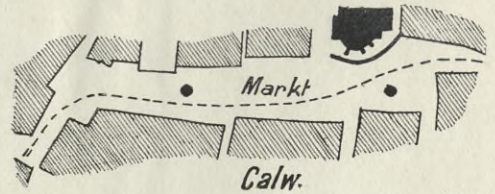
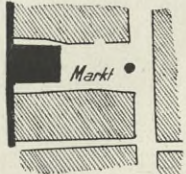


Abb. 47.



Besigheim

Abb. 44.



Abb. 43.



Abb. 45.



Abb. 46.

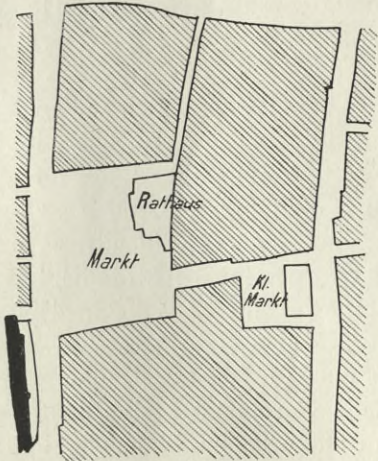


Abb. 48.

Der Bau der Kirche und des Rathauses auf diesem Platz ist fast schematische Regel. Der Begriff der Platzform liegt hier von Anfang an fest, er wird einfach von Ansiedlung zu Ansiedlung übertragen, während es ein Kennzeichen der älteren Anlage ist, daß die Platzform aus dem Terrain, den Gesetzen des Verkehrs und dem Bedürfnis in bezug auf die Platzgröße herausentwickelt wird. Dabei lassen sich bei der Betrachtung der schwäbischen Marktplätze zwei Grundformen feststellen: „die Dreiecksform und die Rechtecksform“. Bei der Dreiecksform (Abb. 37—40) sehen wir, daß der Verkehr der Hauptstraße entlang den Platzwänden in zwei Straßen gegabelt wird, wobei am Abschluß des Dreiecks meist ein monumentales Gebäude errichtet ist. Diese Gabelung kann natürlich nur der Platzbildung zuliebe in dieser weitzügigen Weise vorgenommen worden sein, da sie bei dem Blick auf den gesamten Stadtgrundriß als Platzbildung in der Mitte der Anlage herausfällt. Das hier vorliegende Phänomen kann also nur als primäre und darum bewußt-überlegte Platzbildung betrachtet werden, um welche herum die Ansiedlung erfolgte. Die Zugrundelegung des natürlichen Verkehrsbegriffes „der Gabelung“ beweist nur die Kenntnis der städtebaulichen Grundbegriffe. Die Kurvenform von Abb. 38 ist bedingt durch das ansteigende Terrain, indem durch die sich an das Terrain anschmiegende Kurvenform der rechtwinklige Anschnitt der Straßenachse an die Höhenkurven vermieden wird. Dem zweiten Grundbegriff liegt das Rechteck zugrunde (Abb. 41—47), sei's nun, daß, wie bei Abb. 41 und 44 der Platz seitlich der Hauptstraße verkehrsfrei abgesteckt wurde, oder wie bei Abb. 43, 45 und 46 innerhalb der Straßenzüge, womit der Platz gleichzeitig ein Verkehrsknotenpunkt wird. In Abb. 47 haben wir eine Verbindung des Begriffes der Marktstraße

mit dem Marktplatze. Es dienen hier die beiderseitigen Fortsetzungen als Marktstraßen, deren gemeinsame Straßenachse in ununterbrochenem Laufe den Marktplatz durchquert. Die kurvenmäßige Verzerrung des Rechtecks ist hier wie in der Abb. 38 bedingt durch das ansteigende Terrain, in dem die Straßenachse annähernd mit dem Verlauf der Höhenkurven übereinstimmt. Auf diesen zweiten Typus des Rechtecks oder Quadrats als Grundform lassen sich in Schwaben die meisten Platzbildungen zurückführen, indem man mit Fug und Recht von der Unregelmäßigkeit der Bauflucht absieht, oder überragende, öffentliche Gebäude als spätere Zutat betrachtet. Denn bei dem Bau der öffentlichen Gebäude an öffentlichen Plätzen wurde zu allen Zeiten keine Rücksicht genommen



Abb. 49. Marktplatz Weilderstadt.

auf die Erhaltung der Form des Platzes. Der öffentliche Platz stand frei zur Verfügung. Beim Heilbronner Marktplatz (Abb. 48) sehen wir, daß erst durch den Rathausbau der Marktplatz eine unregelmäßige Form erhielt.

Bei den gegebenen Beispielen sei noch darauf hingewiesen, daß in Reutlingen (Abb. 42 und 75) sämtliche Zierbrunnen, auch der Kirchenplätze, auf die Trennungslinie der Wilhelmstraße und der Plätze gerückt sind, was bewußtes Vorgehen bedingt, wie auch ein vergleichender Blick auf die Brunnenstellung von Abb. 45 und 46 eine Wechselbeziehung zwischen den drei örtlich beieinander gelegenen Schwarzwaldorten Rotenburg, Weilderstadt (Abb. 49), Calw voraussetzt. Da nun die Anlage des Marktplatzes stets primär vor der Bebauung der Platzwände angenommen werden muß, so muß man von Anfang an klar über die Wahl der Platzform gewesen sein, während die Platzgröße nach dem wirklichen Bedürfnis angenommen wurde. Bei der primären Entstehungsart der Marktplätze ist es

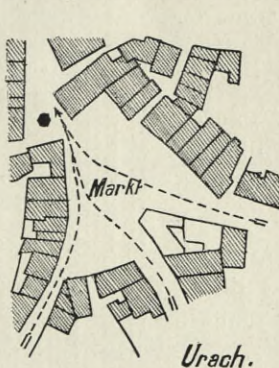


Abb. 50.

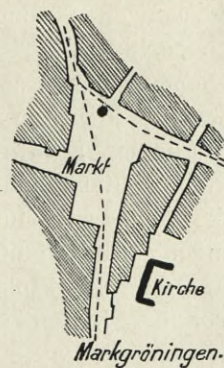


Abb. 51.

auffallend und kann nur aus dem planmäßigen Überlegen der tatsächlich zu erwartenden Bedürfnisse erklärt werden, daß die Platzgröße durchweg in richtigem Verhältnis steht zur Stadtgröße und daß die Abstufung vom größeren zum kleineren Orte auch in der Größe des Marktplatzes zum Ausdruck kommt. In einigen Orten Schwabens sehen wir eine Kombination dieser beiden aufgestellten Typen (Abb. 50 und 51), indem die Platzbildung einmal durch die an der Gabelung zurückgesetzte Bauflucht (die Dreiecksform), wie durch das rechtwinklige Ausschneiden aus den Baublöcken erreicht wurde. Bei beiden Beispielen ist dieses kombinierte Prinzip zu beobachten, was zunächst, oberflächlich betrachtet, den Eindruck willkürlicher Entstehung hervorruft. Da nun der Tübinger Marktplatz (Abb. 40) in seiner heutigen Form durch die Baublöcke 1, 2, 3 bedingt ist, so sei er als Beispiel für die Entstehung der Plätze besonders herangezogen. Wir haben in Tübingen eine kirchliche und weltliche Niederlassung (Schloßberg); als Grenze der kirchlichen Niederlassung wird die geschwungene Straße zwischen Baublock 1, 2 und 3 und der schraffierten Bauflucht angenommen, als ein Teil der ringförmigen, ältesten Niederlassung. Am Knotenpunkt zwischen weltlicher und kirchlicher Niederlassung wurde der Marktplatz angeordnet, indem von dem genannten Straßenzuge als Hypotenuse aus das rechtwinklige Dreieck abgesteckt wurde. Für die ursprüngliche Platzform kommen die Baublöcke 1, 2, 3 nicht in Betracht, sie sind nachträglich bei dem später herrschenden Bauplatzmangel der Bebauung freigegeben worden (analog Aschersleben und anderen Orten)¹⁾. Auch der kleine Umfang der Baublöcke (sie sind die kleinsten der ganzen Stadtanlage) beweist die sekundäre Entstehung, wie auch die oben ausgeführte, allgemein anzutreffende Anordnung des Marktplatzes direkt vor den Toren und Mauern

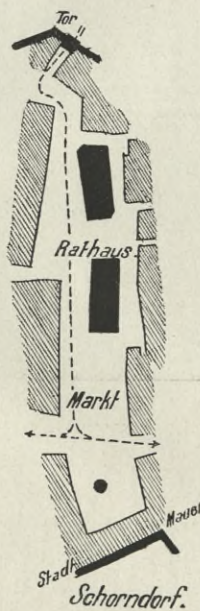


Abb. 52.

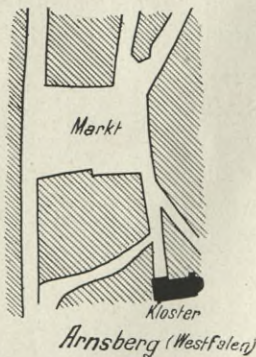


Abb. 54.

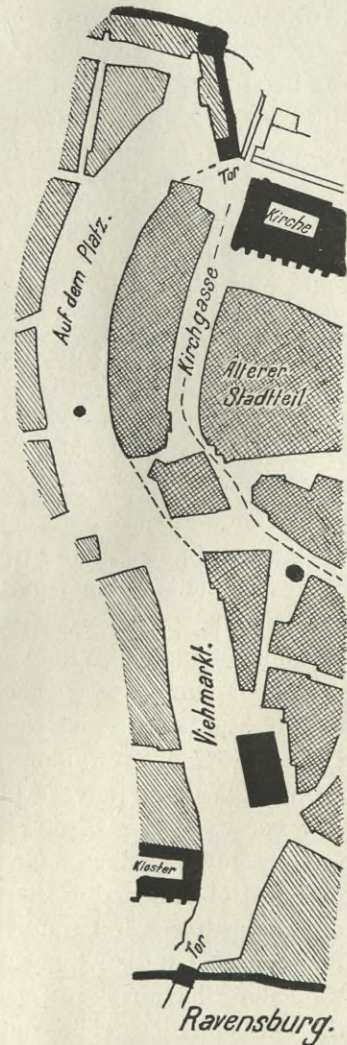


Abb. 53.

¹⁾ Kunst- und Altertumsdenkmale vom Herzogt. Anhalt. 1904. Aschersleben.

der ältesten Niederlassung als Beweis herangezogen werden kann. Die Betrachtungen einer gewordenen Platzanlage wird das planmäßig Überlegte der vorhergehenden Beispiele besonders hervorheben. In Schorndorf (Abb. 52) haben wir die Stadt durch einen breiten, zwischen Tor und Stadtmauer gelegenen, nicht bebauten Platzstreifen in zwei annähernd gleiche Hälften geteilt, in der einen Hälfte die Kirche, in der andern das Schloß; nun erfolgt die Ansiedlung erfahrungsgemäß von den weltlichen und kirchlichen Mittelpunkten aus, so daß wir hier gewissermaßen zwei Orte haben, welche durch den breiten platzartigen Streifen getrennt waren. Ein weiterer Beweis für die Entstehung aus zwei Orten ist zu sehen in der Führung der Stadtmauer, indem die beiden ovalförmigen Umwallungslinien gerade an diesem breiten Streifen stumpfwinkelig zusammenlaufen, ohne daß Terrainverhältnisse die Abweichung erzwungen hätten. Bei der Zusammenziehung der beiden Orte wurde der Trennungstreifen beibehalten und das gemeinsame Rathaus wie die Kelter darauf erbaut. Dabei tritt das Streben zutage, dem eigentlichen Marktplatz durch parallele Baufluchten eine regelmäßige rechteckige Grundform zu geben, ohne daß dadurch der Gesamteindruck der gewordenen Entstehungsart hätte verwischt werden können. Hier ist also der Marktplatz erst sekundär nach der Bebauung angelegt worden, was auch dadurch zum Ausdruck kommt, daß der Marktplatz gegen das mittelalterliche Prinzip durch die Hauptlängsstraße in zwei unabhängige Hälften zerschnitten ist. Ganz dasselbe ist zu beobachten im Ravensburger Stadtgrundriß (Abb. 53). Hierbei unterscheidet sich der linksseitige jüngere Stadtteil vom rechtsseitig älteren durch absolut regelmäßige Baublockaufteilung und nahezu rechtwinklige Umwallungslinie gegenüber dem Oval der älteren Stadtmauer. Der Zusammenschritt erfolgt im stumpfen Winkel, wobei die Kirchgasse mit Tor als die Hauptstraße des älteren Stadtteiles anzusehen ist. Auf die Einzelheiten einzugehen überschreitet den Rahmen dieser Abhandlung, indem die Feststellung der Tatsache genügt, daß wir hier wiederum eine sekundäre Entstehung des Platzes vor uns haben, und daß darauf der gewordene Charakter der Platzform zurückgeführt werden muß. Diese Trennungstreifen haben mit dem Begriffe der auch den Ort teilenden Marktstraße nichts zu tun, indem letztere stets primär von ihrem Zwecke ausgehend der Bebauung bewußt zugrunde gelegt wurde (Abb. 105). Für die gewonnenen Gesichtspunkte in bezug auf die Platzform seien nun noch zwei nicht schwäbische Beispiele herangezogen, wobei Abb. 54 die Rechteckform analog Abb. 48 vertritt, während Abb. 55 nach ähnlichen Prinzipien angelegt ist, wie Abb. 50 und 51 es ist wieder die Kombination der beiden typischen Formen, wobei das Rathaus als sekundärer Bau zu betrachten ist.

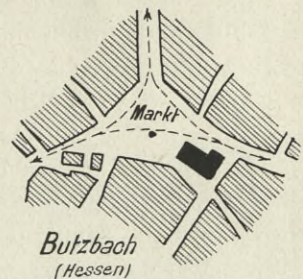


Abb. 55.

Kirchplatz.

Auffallend ist die Tatsache, daß sowohl der polygonale Marktplatz, wie der ringförmige im mittelalterlichen Städtebau nicht zu finden ist, während namentlich die Ringform bei den aus Kirchhöfen hervorgegangenen Kirchplätzen die gewöhnliche zu sein pflegt (Abb. 56). Wir gehen daher bei der militärischen Bedeutung der Friedhöfe nicht fehl, wenn wir die Wahl der Ringform auf den Zweck der Verteidigung zurückführen. Ein Blick auf die für solche vergleichende

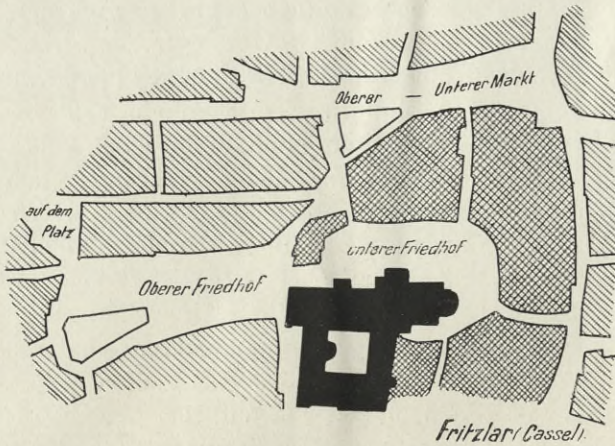


Abb. 56.

Studien besonders geeignete Generalstabskarte lehrt, daß die ältesten Ansiedlungen dörflicher und städtischer Natur meist um einen solchen ringförmigen ummauerten Platz mit der Kirche im Innern angelegt sind. Die Ringform hat stets militärische Bedeutung, und wie der ringförmige Straßenzug bei der Domimmunität darauf zurückgeführt wurde, so gilt dasselbe auch für die ringförmige Platzform. Gerade das Beispiel Abb. 56 zeigt dies

treffend, indem nur der ältere, untere Friedhof ringförmig angelegt ist, während der obere Friedhof schon keine militärische Bedeutung mehr hat und daher mehr das Rechteck zeigt. Volkswirtschaftlich interessante Schlüsse erlaubt hier in bezug auf die Wechselbeziehung zwischen Friedhof und Markt die Analogie zwischen unterem Friedhof und unterem Markt, wie oberem Friedhof und oberem Markt. Die Erweiterung des Marktplatzes bedingte die Erweiterung des Friedhofes, was andererseits ein Beweis ist für den städtebaulichen Einfluß des Marktes und Marktverkehrs.

Burg und Marktplatz.

Nun haben wir oben als Ausnahme erwähnt, daß der Marktplatz auch in den engeren Verteidigungsring aufgenommen wurde, daß also mit dem Begriff der erweiterten Wohnburg der Marktplatz in Verbindung gebracht wurde. Wie ist nun in diesem Falle die Platzform? Es liegt in dem Begriff der Wohnburg, daß die äußere Verteidigungslinie die innere Platzform bestimmt, sobald nur ein einziger Häuserring parallel oder sich deckend mit der Umwallungslinie angeordnet ist. Wir sehen in Abb. 57, daß wohl die Grundform des Rechtecks angestrebt ist, welche aber schon in der Umwallung zu sehen; es ist hier richtiger, die Platzform als eine der Umwallungslinie ähnliche Figur zu betrachten, da die Abweichung vom Rechteck nur so erklärt werden kann. Ist aber, wie bei Abb. 58, die Entstehung des Platzes unabhängig von der Umwallung, da innerhalb des äußeren Häuserringes nochmals eine Baublockeinteilung möglich ist, so sehen wir, daß sofort der Platzform das Rechteck zugrunde ge-

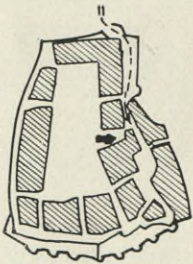


Abb. 57.

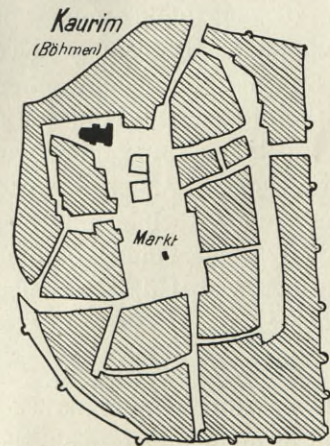


Abb. 58.

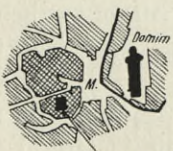
Beiden Beispielen ist gemeinsam, daß die Kirche an die Platzwand geschoben ist, was fast ausnahmslos für alle Platzanlagen des Mittelalters gilt.



Abb. 61. Nachträglich bebaute Marktstraße (Minden).

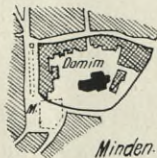
Vergleiche.

Mit diesen Ausführungen ist naturgemäß das Gebiet der Marktplätze keineswegs erschöpft, sondern es sind nur die Gesichtspunkte, aus denen heraus diese Bildungen zu verstehen sind, angeführt. Angeführt seien noch einige Vergleiche. In Abb. 59 haben wir den kleineren, oberen Marktplatz der Abb. 31 vor uns. Dabei ist der untere rechteckig angelegte Markt nachgewiesenermaßen der privilegierte. Da nun am oberen Markt sich ein ringförmiger Wohnbereich mit Synagoge nachweisen läßt, so darf dieser Ring als ehemalige Judenniederlassung betrachtet werden, welche bei der oft überaus scharf durchgeführten, mittelalterlichen Trennung wohl ihren eigenen Marktplatz besaß. In Minden (Abb. 60) sehen wir die Baulinie der Marktstraße wie des Marktplatzes absolut rechtwinklig abgesteckt. Dabei war der heute noch überaus schmale, punktiert gezeichnete Baublock in der Marktstraße hervorgegangen aus ständig angeordneten Marktständen, welche entsprechend dem Wesen des Marktverkehrs in der Längsrichtung aneinander gereiht sind (Abb. 61). Einen ähnlichen Vorgang haben wir in den Laubengängen der Domimmunität von Münster (Abb. 28). In Würzburg (Abb. 62) ist der Marktplatz vollständig innerhalb des Wohnviertels angeordnet, indem die Hauptstraßen um das Viertel



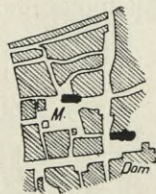
Halberstadt.

Abb. 59.



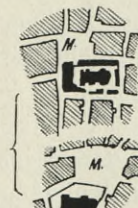
Minden.

Abb. 60.



Würzburg.

Abb. 62.



Stralsund

Abb. 63.



Nürnberg.

Abb. 64.

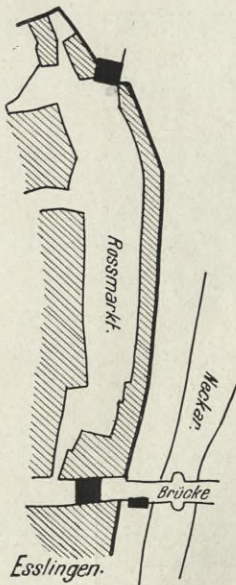


Abb. 65.

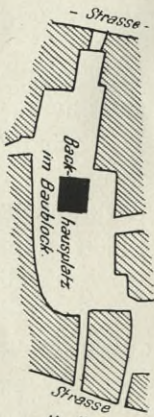


Abb. 66

herum gelegt sind. Es ist dies ein ganz ideales Beispiel der vollständigen Trennung des Marktverkehrs vom Hauptverkehre, wie es in der modernen Großstadt in den Markthallen durchgeführt wurde. Interessant ist ein Vergleich von Abb. 63 und 64. Abb. 63 sind die beiden im Prinzip gleich angelegten Marktplätze des planmäßig rechtwinkligen Stralsunder Stadtgrundrisses; beidemal zieht der Hauptverkehr in berührender Weise an dem Marktplatze vorüber und beidemale erweckt die Platzanlage trotz ihrer primären Entstehung den Eindruck des nicht bebauten Baublockes, genau wie bei dem durch Niederreißung eines Baublockes gewonnenen Marktplatz von Nürnberg (Abb. 64). Dieses letztere Beispiel beweist einwandfrei durch die Entstehung des Platzes die fast als schematische Regel (Abb. 44, 45, 46, 48, 54) zu beobachtende Führung der Hauptverkehrsstraße der einen Marktplatzwand entlang, wodurch eine verkehrstechnische Abscheidung des Marktverkehrs vom Hauptverkehr erzielt wurde.

In der mittelalterlichen Stadtanlage findet sich nun neben dem Hauptmarkte meist noch eine Menge kleinerer Marktplätze, welche dem Handel besonderer Artikel dienen. Sie sind meist, wie in Abb. 48, als bewußte Aussparungen der Gesamtbauung anzusehen, oder aber entwickelte sich die Platzform aus dem Wesen des betreffenden Marktverkehrs. Dabei treffen wir sehr häufig die Anordnung, daß der betreffende spezielle Marktplatz in dem Stadtteil gelegen war, wo die betreffende Zunft ihren Wohnsitz hatte. Es ist eine Aufgabe für sich, die einzelnen leitenden Gesichtspunkte für diese kleineren Platzbildungen aufzusuchen. Hier, wo es sich um die Feststellung der allgemeinen Begriffe handelt, seien der Erörterung die beiden charakteristischen Beispiele Abb. 65 und 66 herangezogen. Der Eßlinger Roßmarkt Abb. 65 wurde primär vor der Bebauung und Umwallung des jenseits des Flusses gelegenen Vorortes zweifellos in bewußter Absicht dem Neckar entlang dicht neben dem Brückentore vor der Stadt angeordnet. Das Wesen des Roßmarktes erfordert den

langgestreckten, nicht quadratischen Platz. Die naturalistische Auffassung würde dieses Beispiel für sich in Anspruch nehmen, in dem sie davon ausgeht, daß zunächst einige Roßhändler am Brückentore die Pferde zum Kaufe aufstellten, und daß die übliche Vorführung der Pferde den langgestreckten Roßmarkt bedingte. Diese Entstehungsmöglichkeit muß ohne weiteres zugegeben werden, nur daß dies alles nicht ohne Genehmigung der für Ordnung verantwortlichen Macht geschah, schon weil den Grund und Boden als Allmende die Stadt beanspruchte und dafür Abgaben erhob. Die Wahl des Ortes am jenseitigen Ufer dicht neben der Brücke außerhalb der Stadt war bewußt gewählt, da am stadtseitigen Ufer genügend Platz zur Verfügung stand. Daß die Platzform aus dem Wesen des Marktes sich entwickelte, beweist das Anpassen an die natürlich gegebenen Bedingungen. Nachdem die günstigste Platzform durch den Markt-



Abb. 67. Abschluß eines Nutzplatzes gegen die Hauptstraße (Backhausplatz Heilbronn).

verkehr selbst festgelegt war, wurde derselbe abgesteckt und bei der späteren Umwallung des Vorortes in die Umwallung aufgenommen. Dabei wurde das Schelztor aus militärischen Gründen den Roßmarkt beherrschend über Eck gestellt. Auch der gleichmäßig parallele Verlauf der Baulinie und der Mauerlinie ist nur bei städtischer Beaufsichtigung und Genehmigung denkbar. Das Heilbronner Beispiel (Abb. 66) ist einem ganz anderen Gebiete mittelalterlichen praktischen Städtebaues entnommen. Wir sehen das Baublockinnere als Allmende für den Backhausplatz benutzt, mit dem der Feuersgefahr wegen in der Mitte angeordneten Backhaus. Der Zugang von den Straßen erfolgt durch überdeckte Hausdurchgänge (Abb. 67). Der Verlauf der Platzwände ist bedingt durch das individuelle Bedürfnis an Bauplatz seitens der Anbauer. Es ist ein überaus kluges, finanzielles Vorgehen seitens der Stadtverwaltung, das weniger wertvolle Baublockinnere solchen praktischen Gemeindezwecken nutzbar zu machen und das Straßengelände der privaten Bebauung zu überlassen. Aber auch städtebaulich ist dies ein vorbildliches Vorgehen, indem dadurch vom Straßenverkehr freie, öffentliche Hofbildungen (Kinderspielplätze) entstehen. Derartige Anordnungen im Baublockinnern als reine Nutzplätze sind viel häufiger zu finden als man glauben sollte, wobei schon die gleichmäßige Verteilung in der Stadt nach dem Bedürfnis das planmäßige Vorgehen beweist. Besonders die holländischen Städte, wie Leiden, Haarlem, Delft usw. zeichnen sich durch die geschickte Benutzung des staubfreien Baublockinnern aus durch die Anlage der Hofjes (Abb. 68), Versorgungshäuser usw., um einen inneren Hof herum. Dabei ist der an der Straße gelegene Bauplatz meist der Privatbebauung überlassen.

Zusammenfassend läßt sich von den mittelalterlichen Platzbildungen sagen, daß sie durchweg realen Zwecken ihre Entstehung verdanken, daß parkartige Luxusplätze nirgends zu finden sind, daß die Plätze schon infolge der Zweck-



Abb. 68. Holländisches Altweiberheim im Baublockinnern (Leiden).

mäßigkeit, Größenabstufung, Verteilung im Stadtbereich, wie Verkehrsleitung planmäßig überlegt angelegt wurden und daß vor der Bebauung die Platzgrenze festlag. Vorhandene Abweichungen erklären sich meist aus der nachfolgenden Bebauung heraus. Der Kirchplatz mit Kirche ist zu allen Zeiten innerhalb der Umwallung, während gegen die Aufnahme des Marktplatzes in früher Zeit absolute Abneigung herrscht. Diese Abneigung verschwindet mit dem Augenblicke, als der Städter fast ausschließlich selbst vom Handel lebte. Für die Platzformen gibt es kein mathematisch gleichmäßig angewandtes Schema, sondern nur leitende Gesichtspunkte, welche der individuellen, städtebaulichen Geschicklichkeit zugrunde liegen. Wie weit dabei eine Rücksichtnahme ästhetischer Art stattfand, ist eine Frage für sich.

Straßenbildungen.

Zu dem ältesten Stadtbereich, Urbs, Burg, Domimmunität, befestigten Kirchhof usw. und den Platzbildungen tritt als drittes, grundlegendes Element für die Entwicklung des Stadtgrundrisses hinzu die Hauptverkehrsstraße oder besser die dem Hauptverkehr gewidmeten Straßenbildungen. Wenn wir den gesamten Verkehr einer mittelalterlichen Stadt begriffsmäßig zerlegen, so zerfällt derselbe in den die Stadt als Gesamtheit treffenden Hauptverkehr und den örtlich begrenzten Wohnverkehr von Haus zu Haus. Der Hauptverkehr zerfällt weiterhin in den Durchgangsverkehr und den Markt- und Handelsverkehr der Stadt selbst. Lag nun bei der ersten Ansiedlung die Absicht vor, dem Durchgangsverkehr zu dienen, ihn anzuziehen, so war die naturgemäß technische Folgerung, die Landstraße in einem ununterbrochenen Zuge durch die Stadt hindurchziehen zu lassen. Liegt aber der Städtegründung die Absicht zugrunde, die Stadt selbst zu einem Markt- und Handelsmittelpunkt weltlicher oder kirch-

licher Art zu erheben, so ist die technische Folgerung hierfür, die Durchgangsverkehrsstraßen achsial auf den Stadtmittelpunkt zuzuleiten, ohne Rücksichtnahme auf die ungehindert geradlinige Führung des Durchgangsverkehrs durch die Stadt. Wo bei einer Stadtgründung das militärische Interesse alles andere überwog, kam auch das echt mittelalterliche oftmalige Brechen der Hauptstraßen durch Entgegenstellen von Gebäuden in Betracht, wie auch der Gedanke sich findet, von dem militärischen Sammelpunkte aus „dem Markt“ eine möglichst allseitig gleiche und direkte Verbindung mit der Umwallung zu haben: der militärische Gesichtspunkt überwog das Verkehrsinteresse. Dieser Gedanke lag z. B. der deutschen Gründung Brassó Kronstadt (Siebenbürgen) programmatisch zugrunde¹⁾, ohne daß er vollständig einheitlich durchgeführt worden wäre.

Achsiale Anordnung.

Betrachten wir nunmehr den mittelalterlichen Städtebau rein vom Standpunkt der Hauptverkehrsstraßen aus und sehen zunächst von den militärischen Gesichtspunkten als nicht zum Wesen des Hauptverkehrs gehörig ab, so können wir zwei Typen feststellen. Der erstere und wohl auch ältere Typus ist die achsiale Anordnung der Hauptverkehrsstraßen mit dem ältesten Stadtkern der Urbs, oder mit dem Markt oder Kirchplatz als Mittelpunkt. Dem Gedanken

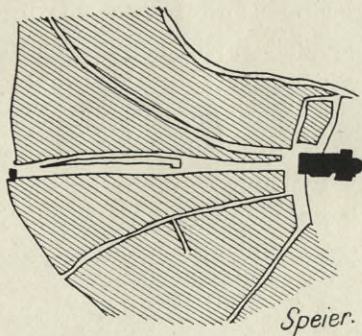


Abb. 69.

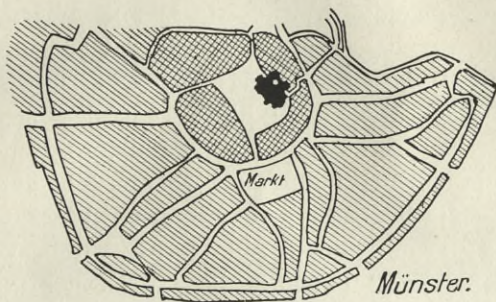


Abb. 70.

einer möglichst direkten Durchfahrt durch die Stadt wird keinerlei Bedeutung beigemessen. Die Stadt selbst ist Verkehrsmittelpunkt, sei's wirklich, sei's nur gedacht. Abb. 70 läßt das Wesen der Sache klar erkennen, während Abb. 69 die absolut achsiale Führung der drei Hauptstraßen auf den Dom als Mittelpunkt zu zeigt. Der Dombereich ist das die Stadt beherrschende Element. Für das Verständnis dieser Anordnung muß noch in Betracht gezogen werden, daß vielfach der Durchgangsverkehr auf einer der Stadtmauer entlang laufenden Straße um die Stadtmauer herum geführt wurde und daß die Einfahrt fremder Wagen in die Stadt im frühen Mittelalter meist der behördlichen Genehmigung bedurfte infolge des Mißtrauens gegen den fremden Handelsmann.

Ununterbrochen durchgeführte Anordnung.

Bei dem zweiten, zweifellos jüngeren Typus steht die technische Befriedigung des Durchgangsverkehrs an erster Stelle. Der Stadtplan zeigt die

¹⁾ Städtebau 1909, Heft 5. Kronstadt von Dr. ing. Forbach, Budapest.

ununterbrochenen von Tor zu Tor geführten Hauptstraßen als Grundlage der Anlage. Das wesentliche Charakteristikum ist dabei nicht die Geradlinigkeit des römischen Städtebaus, sondern nur der ununterbrochene Verlauf der Hauptstraßen, indem z. B. der Städtebau am Berghange das Folgen der Hauptstraßen den Höhenkurven nach direkt bedingte. Diesen zweiten Typus wird man nun stets naturalistisch zu erklären suchen, denn das Aufsuchen der Straßenkreuzungspunkte war ja ganz natürlich, wie auch, daß man das schon vorhandene Straßenkreuz der Anlage zugrunde legte, man baute eben einfach an die Landstraße. Nun ist zweifellos, daß die Wahl eines solchen Verkehrsknotenpunktes nie zufällig, sondern stets nach städtebaulichen Prinzipien überlegt erfolgte; man suchte den für die zukünftige Entwicklung der Stadt geeignetsten Punkt aus. Was weiterhin die Benutzung der vorhandenen Straßenzüge betrifft, so war dieselbe keineswegs eine unbedingte. Bei der Befestigung der mittelalterlichen Stadt finden wir das sehr häufige Bestreben, die Stadteingänge der Zahl nach möglichst zu beschränken und die Straßenknotenpunkte vor die Tore der Stadt zu legen. Es muß also in den meisten Fällen der Gesamtanlage eine diesbezügliche Korrektion der Landstraßen vorausgegangen sein, was auch beim mittelalterlichen, schlechten Straßenbau keinerlei technische Schwierigkeiten verursachte. Es werden die Hauptverkehrsrichtungen beibehalten, sei es, daß die Parallelrichtung zum Flußlaufe usw. als einzige Hauptstraße der Anlage zugrunde gelegt wurde, wie in Magdeburg, oder daß noch hierzu senkrechte Hauptstraßen angeordnet wurden. Heilbronn besaß in der zum Fluß senkrechten Verkehrsrichtung nur das spätere Brückentor; der ursprünglichen Anlage lag die Parallelstraße zum Flusse mit den zwei Toren zugrunde, vor welchen bis heute die Straßenabzweigungen stattfinden. Derartige Zweitoranlagen sind namentlich bei kleineren Anlagen absolut keine Seltenheit. Als Normale ist aber stets das schon dem römischen Städtebau zugrunde liegende Straßenkreuz (Abb. 71) mit vier Toren zu betrachten, vor welchen die Abzweigungen stattfinden. Die Benutzung der Landstraßen erfolgte stets nur insoweit, als es für die Stadtanlage als Ganzes zweckdienlich erschien, und war also in keiner Weise zufällig unüberlegt.

Markt- und Handelsstraßen.

Vom Durchgangsverkehr ist zu trennen der Markt- und Handelsverkehr der Stadt selbst. Der an den Frachtwagen gebundene mittelalterliche Handel schloß die technische Forderung in sich nach Straßen, welche nicht vom Durchgangsverkehr berührt wurden, sondern wo sowohl der zum Markte fahrende Bauer wie der Kaufmann seinen Wagen ungehindert aufstellen konnte, sei es direkt zur Eröffnung des Handels oder nur als Halteplatz (Hauptstädterstraße, Stuttgart, Abb. 72). Das Bedürfnis nach solchen Straßen war bei den Städten mit Stapelrecht naturgemäß noch größer, Entsprechend dem langgezogenen Charakter der Warenzüge war eine breite, langgezogene Hauptstraße ohne viel Durchgangsverkehr die gegebene technische Lösung. Wo wir also bei einer mittelalterlichen Stadt eine solche Straßenanlage von doppelter und mehrfacher Straßenbreite finden, kann diese ganz unmittellalterliche Bauplatzvergeudung nur mit dieser Zweck-

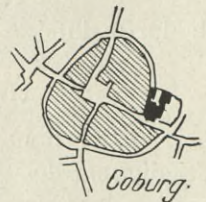


Abb. 71.



Abb. 72. Hauptstädterstraße (Stuttgart).

bestimmung erklärt werden. Dabei findet sich zunächst das Einstraßensystem, wie es in der Maximilianstraße von Augsburg vorliegt. Die überaus breit angelegte Hauptstraße dient allen diesen Verkehrsarten und Verkehrszwecken, einschließlich Marktverkehrs, in gleicher Weise. Diese einfachste Lösung des Hauptverkehrs veranschaulicht grundbegrifflich die Abb. 105.

Zweistraßensystem.

Viel wichtiger für das Verständnis der mittelalterlichen Gesamtanlagen ist die Untersuchung des Zweistraßensystems, als Beweis für den städtebautechnischen Einfluß der Handelsform per Achse, indem dieser wenig beachtete Gesichtspunkt manchen bis dahin nicht erklärbaren Hauptstraßenzug aus dem Bedürfnis heraus als bewußt angelegt und überlegt erscheinen läßt. Der praktischen Beweisführung sei zunächst die kleine Stadt Landshut zugrunde gelegt (Abb. 73). Wir haben hier die Altstadt genannte Hauptverkehrs- und Marktstraße mit dem Ende der Isarbrücke, ausgezeichnet durch die ungewöhnliche Straßenbreite. Parallel zu ihr zieht die gleiche Breite besitzende, Neustadt genannte Straße ohne jeglichen Durchgangsverkehr. Die Festsetzung der Straßenbreite der Alt- wie Neustadt kann nur in primärer Weise vor der Bebauung erfolgt sein, denn das nachträglich erfolgte planmäßige Durchbrechen von Hauptstraßen kann für das Mittelalter nicht in Betracht gezogen werden. Die breite Anlage der Hauptstraßen „der Altstadt“ ist im Sinne des Einstraßensystems ohne weiteres klar. Die breite, parallele Anlage der Neustadt kann aber nur erklärt werden durch das Bedürfnis nach einem Aufstellungsplatz von

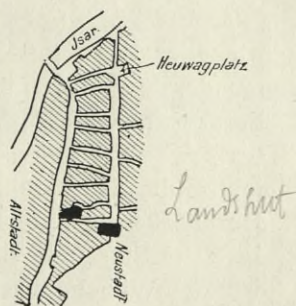


Abb. 73.

Handels-, Markt- und Bauernwagen. Einmal die primäre Anordnung der Straßenbreite, sodann die Tatsache, daß der mittelalterliche Städtebau gerade in der Anordnung der Straßenbreiten eher zu sparsam als zu reichlich vorzugehen pflegte, beweist die vorbedachte Anordnung des Zweistraßensystems. Dieses Beispiel steht nun noch keineswegs auf verkehrstechnisch höchster Stufe, da die Verbindung zwischen Altstadt und Neustadt durch reine Wohnstraßen noch ungelöst ist. Betrachten wir weiterhin die Umgebung des Marktplatzes von Heilbronn (Abb. 74), so sehen wir, daß trotzdem nur die Markt- und Sülmerstraße Durchgangsverkehr haben, das Marktviertel selbst von im Vergleich zu den Wohnstraßen auffallend breiten Straßen eingefast ist. Ein Blick auf den Stadtgrundriß als Ganzes läßt dieses durch breite Anordnung ausgezeichnete

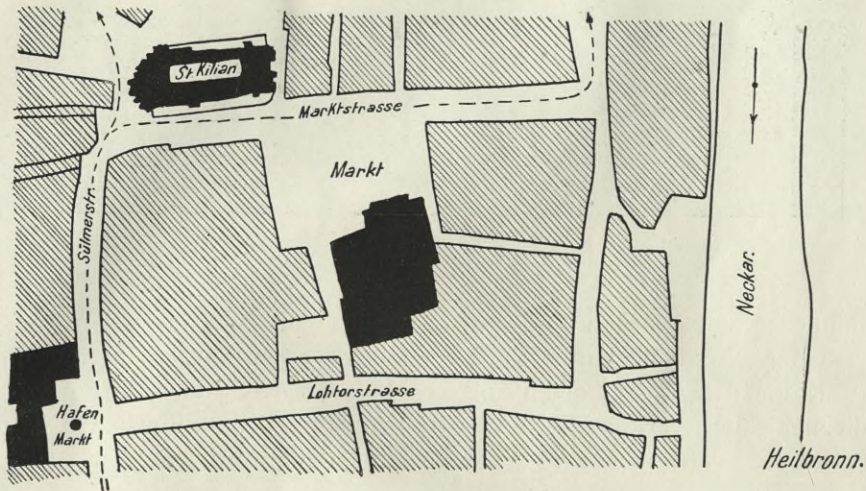
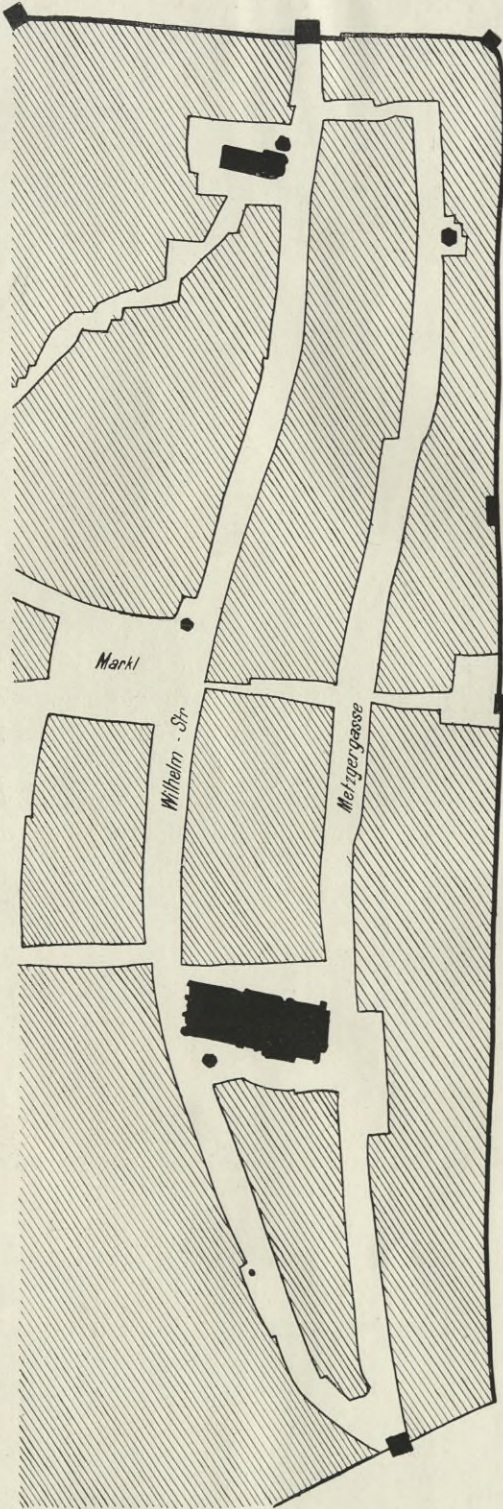


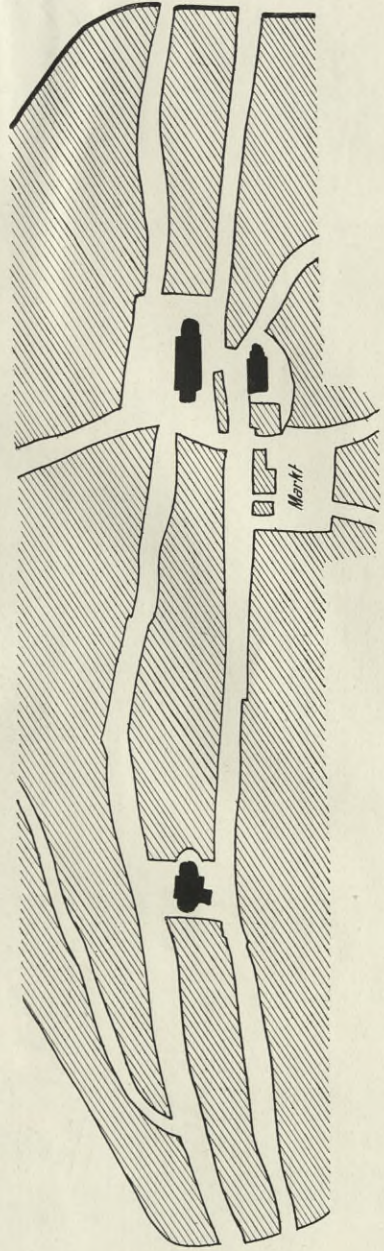
Abb. 74.

Straßenviereck sofort erkennen. Die Breite der Marktstraße wie Sülmerstraße bedarf keiner Erklärung. Nun stellte das am Ende der Lohtorstraße, wahrscheinlich sekundär nach der Lohtorstraße angeordnete Lohtor nur die Verbindung mit dem Neckarufer, nicht mit der Neckarbrücke her, so daß es für die Straßenbreite als einflußlos betrachtet werden darf. Es bleibt also für die besonders breite Lohtorstraße nur die Annahme des Bedürfnisses einer zur Marktstraße und zum Markt parallelen Verkehrsentslastungsstraße zur Aufstellung von Botenwagen, Marktwagen usw., was weiterhin das Wirtschaftsgewerbe in diese Straßen zog. Dieses Zweistraßensystem tritt in besonders typisch entwickelter Form in den Abb. 75 und 76 zutage. Aus dem Reutlinger wie Dortmunder Stadtplan fallen die gezeichneten Straßenzüge als zusammengehörige Parallelstraßen heraus. Sie bilden die Längsachse des Stadtplanes, entsprechend der ausgesprochenen Längsrichtung des Hauptverkehrs. Dabei ist bei Dortmund die Durchführung beider Straßen durch die Stadtmauer als späterer Durchbruch anzusehen, da es gegen alle mittelalterliche Befestigungsprinzipien ist, zwei Stadttore direkt nebeneinander anzuordnen. In Reutlingen sehen wir die Wilhelmsstraße als Hauptverkehrsstraße, die beiden Tore miteinander verbindend, am Markte vorbeiziehen. Demgegenüber zeigt die gleich breite Metzgergasse durch den absolut rechtwinkligen Bruch des einen Endes das Be-



Reutlingen.

Abb. 75.



Dortmund.

Abb. 76.

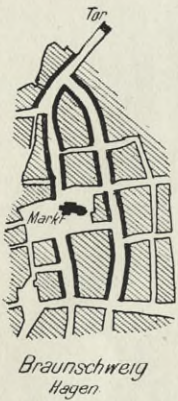


Abb. 77.

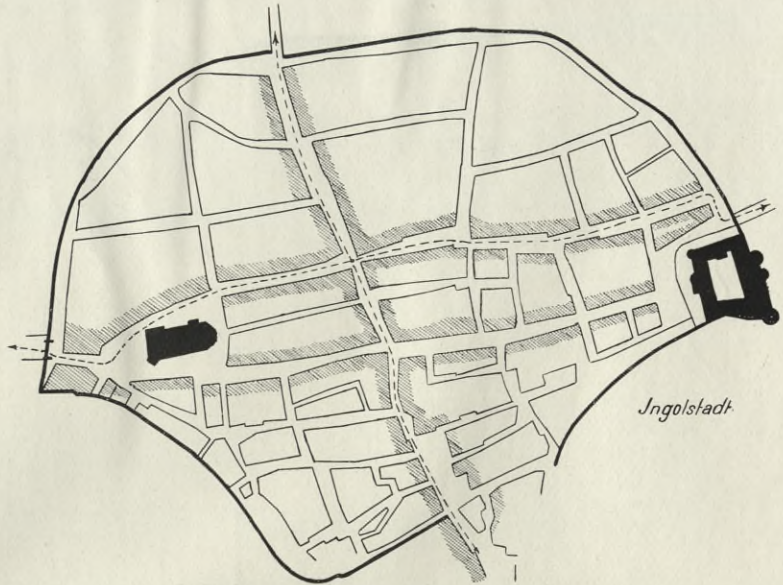


Abb. 79.

streben, den Durchgangsverkehr fernzuhalten und nur dem Marktverkehr zu dienen. Die Zusammenführung der beiden Straßen am andern Torende beweist die Kenntnis einer solchen verkehrstechnischen Lösung. Weitere Beispiele sind Braunschweig, Hagen (Abb. 77) und Gelnhausen (Abb. 78) und Ingolstadt (Abb. 79)¹⁾. Dabei ist Ingolstadt das älteste Beispiel (erstmal erwähnt 806). Mehr als auffallend ist die absolut gleiche Lösung der Hauptverkehrsstraßen (Straßenkreuz mit Zweistraßensystem) von Ingolstadt und Gelnhausen und kann wohl nur als eine Übertragung des Gedankens von Ingolstadt auf Gelnhausen

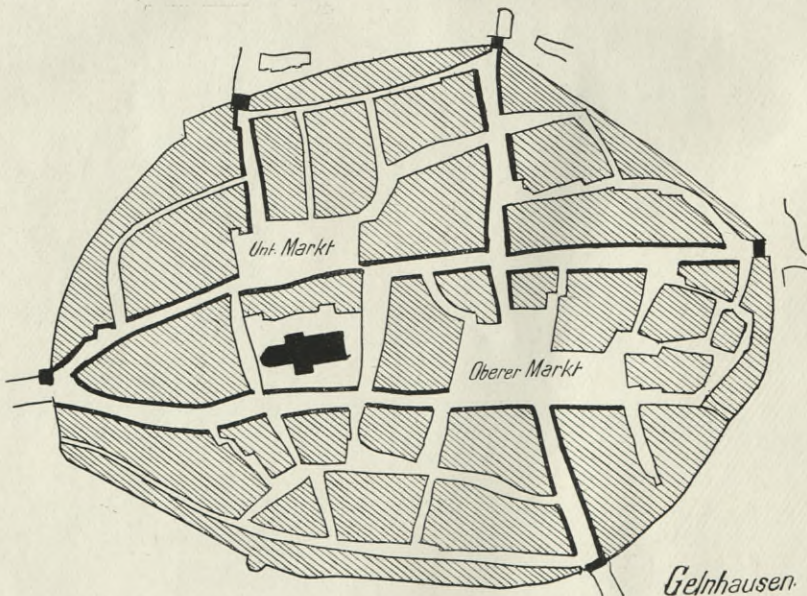


Abb. 78.

¹⁾ Kunst- und Altertumsdenkmale Bayern.

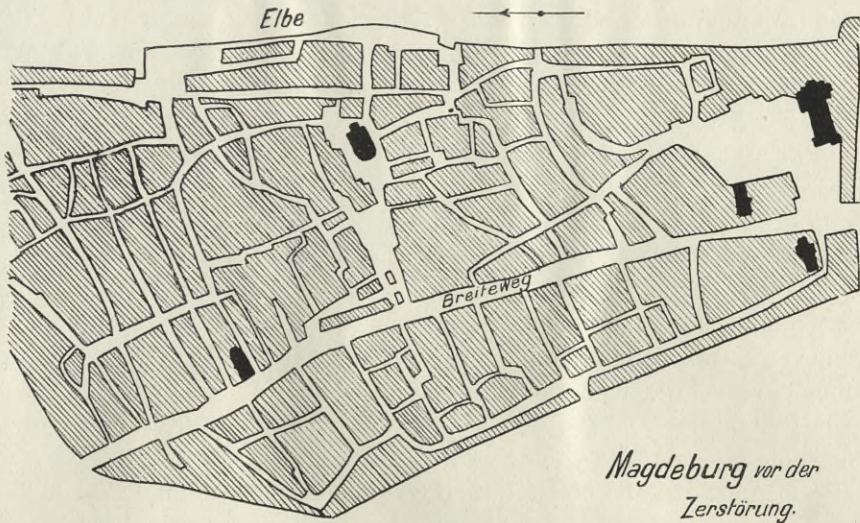


Abb. 81.

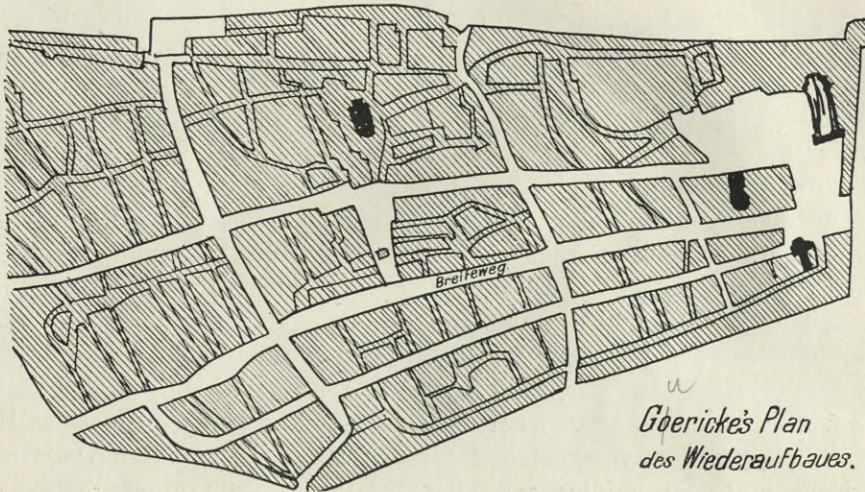


Abb. 80.

aufgefaßt werden. Das ältere Ingolstadt schwebte einfach den Gründern Gelnhausens, dem Staufer Friedrich I. und seinen Beratern, als städtebautechnischer Vorgang vor¹⁾.

Es liegt nun in der Natur der Sache, bei dem vollständigen Versagen des Urkundenmaterials für den älteren Städtebau, daß das planmäßige, städtebauliche Vorgehen bei diesem Zweistraßensystem nur aus den Bedürfnissen des Verkehrs heraus beweisbar ist. Ist aber aus späterer Zeit eine planmäßige, rein städtebautechnisch überlegte Anwendung dieses Zweistraßensystems urkundlich nachgewiesen, so liegt darin gleichzeitig ein rückschließender Beweis für die städtebautechnisch richtig überlegte, ältere Anordnung des Zweistraßensystems. Diese urkundlich bewiesene Tatsache liefert die Geschichte des Stadt-

¹⁾ Vgl. Beiträge zur Geschichte der Urkunde der Stadt Gelnhausen, S. L. Kreuter, Frankfurt 1907.

planes von Magdeburg (Abb. 80 und 81)¹⁾. Magdeburg zeigt vor seiner Zerstörung in bezug auf die Hauptverkehrsstraßen das ausgesprochene Einstraßensystem, parallel zur Elbe, es fehlt sogar jegliche Hervorhebung von Querstraßen. Der Breiteweg ist das einzige Rückgrat des Stadtgrundrisses. Nach der Zerstörung fertigte der weit gereiste, als Erfinder der Luftpumpe bekannte Techniker Otto von Guericke als Ratsherr (1646—1680 Bürgermeister) einen einheitlichen Stadtplan für den Wiederaufbau an, der uns erhalten geblieben ist. Aus dem Zeitgeist der Spätrenaissance heraus war ein absolutes Rechtecksschema zu erwarten, welches schon einige Jahrhunderte früher bei der örtlich nahen ostelbischen Kolonialstadt allgemein Anwendung gefunden hatte. Auch holländische, italienische und französische Städte waren Otto von Guericke nicht unbekannt. Es ist nun überaus bezeichnend, daß ein in solchem Maße praktisch geschulter Kopf, wie es Guericke war, das Rechtecksschema nicht zugrunde legte, trotz der vollständigen Zerstörung der Stadt. In richtiger Erfassung des Wesentlichen im Städtebau geht er von dem natürlich Gegebenen aus, nämlich daß die Hauptverkehrsrichtung parallel zum Fluß, resp. zum Breiteweg gerichtet ist. Die Befriedigung des Hauptverkehrs durch die aus der Sache selbst heraus entwickelten und darum nicht schematischen Straßenanlagen erkennt er als das dringendste Bedürfnis. Vor allen Dingen legt er zwei Querstraßen als Hauptstraßenzüge an, und dann entlastet er den Breiteweg, man möchte sagen nach Analogie von Reutlingen (Abb. 75) durch Anordnung einer zweiten, nicht direkt dem Durchgangsverkehr dienenden Hauptstraße. Die Anordnung der dritten Parallelstraße zwischen Elbe und Breiteweg beweist nur die verkehrstechnische Auffassung vom Zweistraßensystem, indem diese dritte Straße mit dem Breiteweg dem Durchgangsverkehr vollauf genügte. Die getroffene Anordnung ermöglichte es, den Breiteweg von rastenden und darum verkehrsstörenden Wagenzügen frei zu halten, welche einfach in den zweiten Hauptstraßenzug einfahren mußten. Die Durchführung einer solchen Maßnahme lag vollständig im Sinne des Mittelalters mit seiner scharfen Kontrolle der einfahrenden Wagen am Stadttore, wie auch bekanntlich vielfach Warenzüge nur unter militärischer Aufsicht das Weichbild der Stadt durchfahren durften. Der Magdeburger Stadtplan von Guericke wurde nicht ausgeführt infolge des zähen Festhaltens am alten Stadtplan und bis heute befassen sich die städtebaulichen Verbesserungen Magdeburgs im wesentlichen mit Guericke's Plan und dessen mittelalterlich zu bezeichnenden städtebaulichen Prinzipien. Die Nichtdurchführung des Planes ist aber wiederum ein Beweis dafür, daß das alte Straßennetz infolge des hartnäckigen Festhaltens an den gegebenen Besitzverhältnissen auch bei vollständiger Zerstörung wider besseres Wissen einfach unveränderlich beibehalten wird. Ja noch im Jahre 1792 wurden in Reutlingen nach vollständiger Zerstörung durch Brand die alten Straßenzüge unverändert beibehalten, wie ein vergleichender Blick auf den Plan vor und nach dem Brande zeigt²⁾. Beide Beispiele zeigen, in welchem Maße wir berechtigt sind, die Straßenzüge, Plätze usw. als älteste baugeschichtliche Urkunden zu betrachten. Das Zweistraßensystem selbst aber ist als ein vorher unbekannter Typus mittelalterlichen Städtebaues zu betrachten, hervorgegangen aus dem Wesen mittelalterlichen Verkehrs.

¹⁾ Städtebau 1904, Heft 4. Der Bau der Städte am Fluß von Forbat-Fischer, Frankfurt. Magdeburg und seine Baudenkmäler von Otto Peters 1904.

²⁾ Landesbibliothek Stuttgart: Großer Plan vor dem Brande.

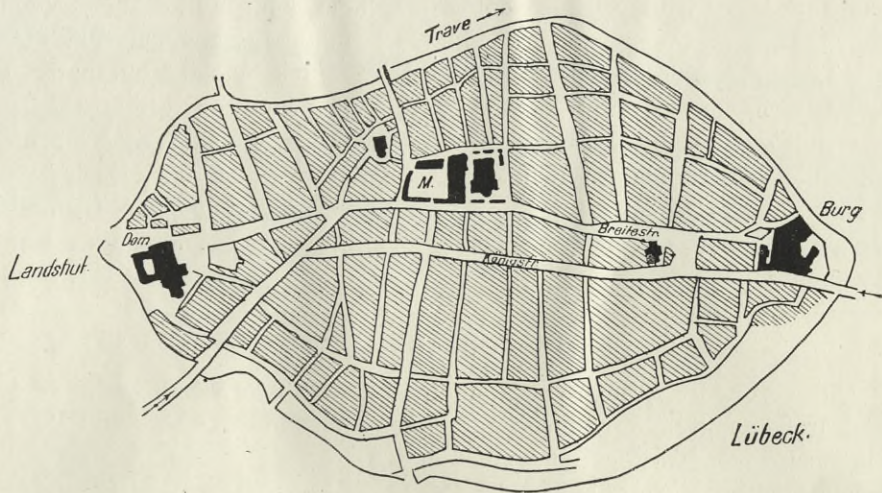


Abb. 82.

Übergangsstufen.

Da infolge des deutschen Individualismus im Burgen- wie Städtebau als Gesamterscheinung nur die technisch leitenden Gesichtspunkte, nicht feste Regeln aufgestellt werden können, so beweisen Übergangsstufen zwischen dem ausgesprochenen Ein- und Zweistraßensystem nur das Bedürfnis nach einer solchen Verkehrslösung. Da es sich hier aber nicht um Heranziehung der individuellen Verschiedenheiten handeln kann, so sei nur noch das Längsstraßensystem von Lübeck (Abb. 82) herangezogen als besonders charakteristisch. Am oberen und unteren Ende der von der Trave rings umflossenen Stadt Lübeck befindet sich als älteste Niederlassung der Dom und Burgbereich in richtiger, planmäßiger Erfassung des Hauptverteidigungspunktes. Zwischen beiden Punkten wird die Stadt und zwar absolut planmäßig angelegt. Die Hauptverkehrsrichtung geht parallel zur Trave, die diesem Durchgangsverkehre dienende Königsstraße betritt die Stadt beim Dome und verläßt sie bei der Burg. Im Zentrum der Stadt, wo der Verkehr sich zu stauen pflegt, ist eine zweite, am Markt vorbeiführende Hauptstraße, die Breitestraße, angelegt, die mit der Königsstraße ein linsenförmiges Baugelände umschreibt. Gleichzeitig dient diese Breitestraße dem direkten Verkehre zwischen Dom und Burg. Ist die Königsstraße schon durch die Nichtberührung des Marktes als Durchgangsverkehrsstraße im vollsten Sinne des Wortes gekennzeichnet, so dient die Breitestraße ausschließlich dem Hauptverkehr der Stadt selbst. Es findet also durch diese verkehrstechnisch auf höchster Stufe stehende Anordnung im Stadtkerne eine ganz selbsttätige Zerlegung des Hauptverkehres nach seiner Zusammensetzung statt. Nebenbei sei noch auf den als ganzes zusammenhängendes Rechteck ausgesparten Markt und Kirchplatz hingewiesen, wie auch auf das zum nebenbeschriebenen Längsstraßensystem senkrechte Querstraßensystem. Alles zusammenfassend haben wir in Lübeck einen wohl durchdachten und überlegten Stadtplan von für mittelalterlichen Verkehrsbegriff höchster Vollendung. Es atmet alles bewußtes, sinngemäßes Handeln, sich anlehnend an das Wesen der Grundbegriffe und nicht übertragend ein schon fertiges Stadtschema. Dabei gehört es zum Wesen neuer,

sich anbahnender Grundbegriffe, daß sie vielfach nur unklar und tastend zur Geltung gelangen. Wenn im neuzeitlichen Städtebau vielfach eine technisch richtige Lösung, infolge mangelnder Weitsichtigkeit und beschränkter Lokalinteressen nicht durchgeführt wird, so darf beim mittelalterlichen Städtebau dieser Gedanke auch in Rechnung gezogen werden, bei der Einschätzung des mittelalterlich-städtebaulichen Könnens. Die Entgegenhaltung einzelner, widersinnig angelegter Grundrisse läßt daher nur die städtebaulichen Grundbegriffe klarer sich abheben und ist gleichzeitig ein Beweis für planmäßiges Vorgehen bei den anderen Beispielen.

Diagonalstraßen.

Die besondere primäre Betonung des Hauptverkehrs und der Hauptverkehrsstraßen mittelalterlichen Städtebaues findet einen weiteren Beleg durch die Diagonalstraßen, was dem entwickelten römischen Städtebau ein unbekannter Begriff gewesen sein muß, da er durch den *Cardo* und *Decumanus* die Hauptverkehrsfrage für gelöst hielt. Der Trierer Stadtgrundriß (Abb. 83)¹⁾ läßt den Gegensatz klar hervortreten, indem das römische (punktiert gezeichnet) und mittelalterliche Straßennetz vollständig festliegt. Beiden Straßensystemen liegen die ehemaligen römischen Verkehrsknotenpunkte „*Porta nigra* und römische Moselbrücke“ zugrunde. Mußte der Römer, um von der Moselbrücke zur *Porta nigra* zu gelangen, den vollen rechten Winkel beschreiben, so schuf das Mittelalter die diagonale Verbindung als

das naturgemäß Nächstliegende. Dabei befinden wir uns auf einem römischen Trümmerfelde, von dem bis zum heutigen Tage noch ansehnliche Überreste vorhanden sind. Die Zerstörung der römischen Stadt kann nicht als ein dem Erdboden Gleichmachen betrachtet werden. Dem widerspricht schon die Tat-

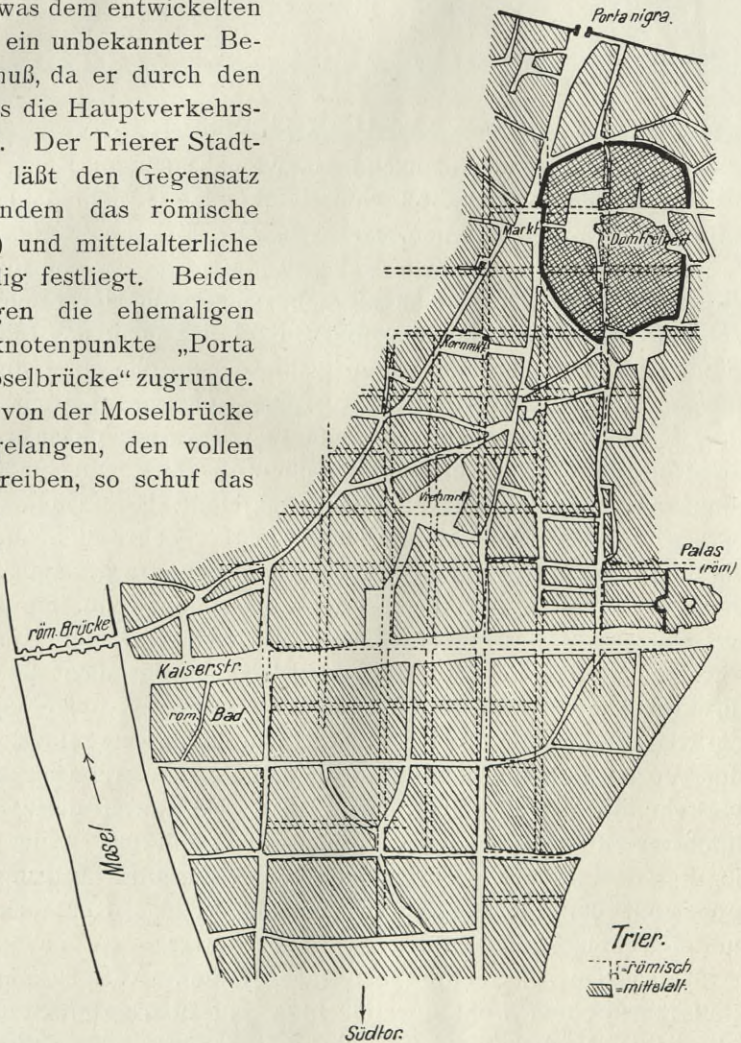


Abb. 83.

¹⁾ Denkmalspflege 1904, Nr. 10. Hans Graeven: Stadtplan des römischen Triers.

sache, daß dem mittelalterlichen Mauerbau an der Kaiserstraße (Grenze des mittelalterlichen Teils) von Erzbischof Bruno 1102—1124 nachgewiesenermaßen die Ruinen des Kaiserpalastes, wie des römischen Bades zugrunde gelegt wurden. Es kann also von einer willkürlichen naturalistischen Entstehungsweise der Diagonalstraße keine Rede sein, da es zur Voraussetzung hat die Einebnung der entgegengesetzten römischen Straßen, wie auch ein Eingehen auf dieselbe näher lag. Die Wiederbesiedlung Triers ist sehr früh erfolgt, so daß die römischen Straßenzüge als erkennbar angenommen werden müssen. Die Abweichung erfolgte in bewußter Erfassung der verkehrstechnisch richtigen



Reutlingen.

Abb. 84.

Straßenführung, dabei vertritt die Kirche den einheitlichen Willen als Grund- und Marktherr, sie vertritt die für Ordnung verantwortliche Macht, und es muß die Anlage der Marktstätte am Zusammenschnitt der Diagonalstraße mit der zum Fluß parallelen Hauptstraße vor der Domimmunität als ein grundherrschaftlicher Willensakt betrachtet werden. Die weitere Besiedlung der Stadt kann nur unter grundherrschaftlicher Oberaufsicht gedacht werden. Von der Einsicht einer bischöflichen Verwaltung darf angenommen werden, daß den gegebenen, natürlichen Bedingungen des Verkehrs das entsprechende Verständnis entgegengebracht wurde. Daß die diagonale Hauptstraße keine selbstverständliche Sache war, beweist gerade die römische Stadtanlage. Die grundbegrifflichen Gegensätze römischen und mittelalterlichen Städtebaues kommen hier klar zur Geltung.

Der Römer kennt die an das örtlich Gegebene sich anpassende Veränderung des Schemas nicht, während der Deutsche das natürlich Gegebene zur Grundlage

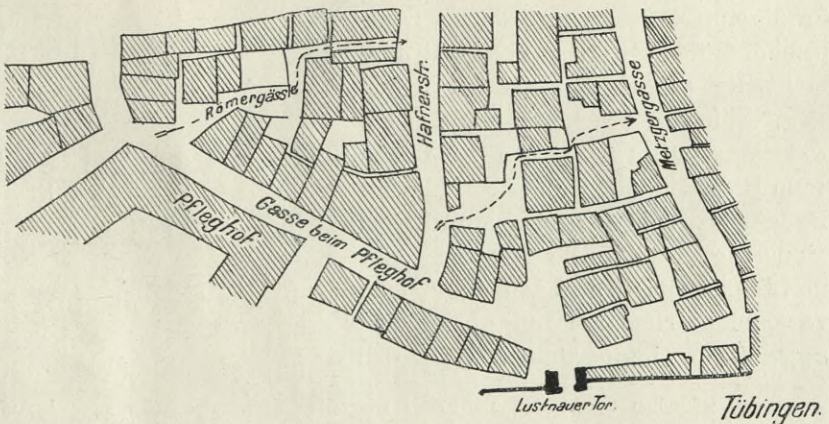
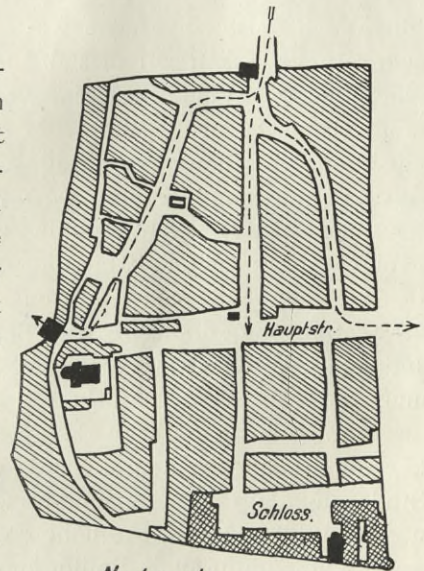


Abb. 85.

seines Städtebaues wählt. Bei einzelnen Straßenteilen schimmert der römische rechte Winkel durch, aber stets nur, wo kein anderes Verkehrsinteresse entgegenstand. Die diagonale Verbindungsstraße darf als eine rein mittelalterliche Verkehrslösung betrachtet werden. Für das Verständnis dieser Stadtanlage ist die diagonale Verkehrsrichtung ein unerläßlicher Grundbegriff, und zwar nicht bloß für die Hauptstraßen, sondern auch für den Verkehr in den Wohnvierteln, sei's nun, daß dieselbe, wie in Trier und zum Teil in Reutlingen (Abb. 84), primär dem Anbau vorausgeht, oder daß sie als sekundäre Begleiterscheinung des Anbaues zu betrachten ist, wie in Tübingen (Abb. 85), wobei die Diagonalverbindung, wie so oft, dem Fußgängerverkehr vorbehalten ist¹⁾. Für die Erklärung der gekrümmten Führung der Straßenachsen kommt neben der ringförmigen Stadtmauer als leitende Richtlinie dieses diagonale Bestreben mit in Betracht.

Stadtmauer und Straßenanlage.

Die Stadtmauer resp. die Umwallungslinie kann nun ebenfalls von grundlegendem Einflusse auf den Stadtgrundriss sein. Es liegt aber hier mehr ein historisches als städtebautechnisches Interesse für die Untersuchungen vor. Die älteste Umwallungslinie ist die Ringlinie analog dem Burgenbau und geht mehr und mehr im Laufe des 13. Jahrhunderts in das Mehreck oder besser Viereck über, indem die bei den Klöstern von Anfang an zu beobachtende Betonung des geradlinigen Mauerzuges die Oberhand gewinnt. Dabei kann die Festsetzung der Umwallungslinie der Straßenanlage vorausgehen oder nachfolgen, oder ist das Ganze gleichzeitig projektiert worden mit der notwendigen Wechselbeziehung. Bezeichnenderweise bevorzugt die Kirche wie die Ritterorden schon sehr früh auch bei städtischen Niederlassungen das Geradlinige gegenüber dem Ringförmigen. So erhält das von Erzbischof Friedrich III. zur Stadt und Zollstädte erhobene Zons am Rhein 1373 seinen rechteckigen Mauerzug²⁾, während auf schwäbischem Boden 1286 Bönnigheim³⁾ seinen von Kloster Bebenhausen angelegten quadratischen Mauerzug erhält. Die Art, wie hier in Bönnigheim der Mauerzug um die vorhandene Niederlassung gelegt war, beweist im Gegensatz zu Zons, daß



Neckarsulm.

Abb. 86.

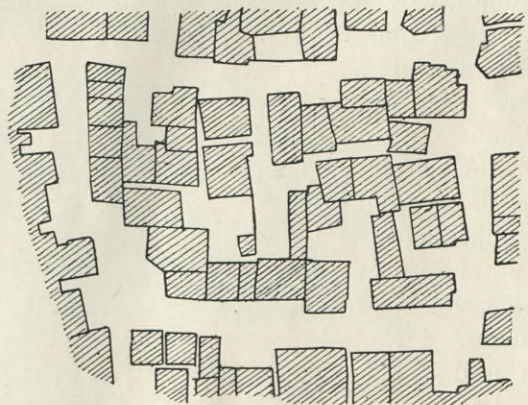


Abb. 87.

¹⁾ Städtebau 1910, Heft 2. Erstes Eingreifen der Landesregierung bei Aufstellung von Stadtplänen im Herzogtum Schwaben. C. Klaiber, Holzminden.

²⁾ Kunst- und Altertumsdenkmal, Rheinlande.

³⁾ K. Württ, Oberamtsbeschreibung.

keine bewußte Wechselbeziehung zwischen Straßen- und Stadtmauer zu beobachten ist. Weiterhin zeigt die alte Deutschordensstadt Neckarsulm (Abb. 86) den geradlinigen Mauerzug. Es wäre sehr interessant und würde nach mancher Seite im Städtebau neues Licht verbreiten, wenn die Frage des kirchlichen Einflusses auf den Festungs- und Städtebau historisch untersucht würde, gerade in bezug auf die Gesamtanlage. Die älteste Umwallungslinie ist die Ringform, welche sich im Straßenzuge der Altstadt meist erhalten hat. Die Umwallungslinie ist nun nicht bloß nach außen für die Stadterweiterung maßgebend, „für die sog. Ringstraße, sondern auch nach innen, indem der gleiche Abstand der Bauplatzgrenze von der Stadtmauer, eine innere, ringförmige Straßenanlage nach sich zog (Abb. 70); es war dies aber keine absolute Folgerung (Abb. 128).

Wohnstraßen.

Kehren wir nunmehr wieder zu den städtebaulichen Elementen des Stadtgrundrisses zurück, so müssen wir uns der Aufteilung des Baugeländes selbst zuwenden, also im wesentlichen dem Begriffe der Wohnstraßen. Der sekundäre Charakter der Baublockaufteilung wie der Anlage der Wohnstraßen im Gegensatz zu dem primären des ältesten Stadtkernes, Platzes und der Hauptverkehrsstraßen kommt schon historisch betrachtet dadurch zur Geltung, daß in der früheren Periode des Städtebaues dieses Gebiet vielfach als unwesentlich dem Ansiedler überlassen war, und daß bis tief ins Mittelalter hinein noch Stadtgrundrisse zu beobachten sind, wo in Bezug auf Wohnstraßen und Baublockaufteilung kein höheres, allgemeines Interesse zu beobachten ist, als das lokale Einzelinteresse. Jedoch waltet auch hier eine bis ins kleinste durchgeführte Planmäßigkeit, die ein wesentliches Moment bei der Betrachtung des Stadtgrundrisses bildet, nur daß dieselben im Gebiete der Sonderinteressen, die im Verkehr von Haus zu Haus gegeben sind, sich abspielt. Es sei nun versucht, wiederum wie bei der Behandlung der Platzform, unter Beschränkung der Beispiele auf Schwaben, eine technische Entwicklung der Baublockaufteilung darzustellen, als Grundlage für anderweitige, historische Betrachtung. In der Abb. 87 haben wir eine gewordene Bebauung. Ihr Kennzeichen ist das Fehlen eines gemeinsamen Gesichtspunktes, sowohl in Bezug auf die Bauflucht, wie der Besitzgrenzen und die wirkliche Bebauung. Jedes Haus ringt für sich nach Licht, Luft und Platz. Darin liegt gleichzeitig, daß eine geordnetere Fluchtlinie nur auf planmäßiges Wollen und ständige Kontrolle zurückzuführen ist. Nun beruht erfahrungsgemäß der willkürliche Eindruck mittelalterlicher Straßen vor allem in dem scheinbar regellosen Vor- und Rück-

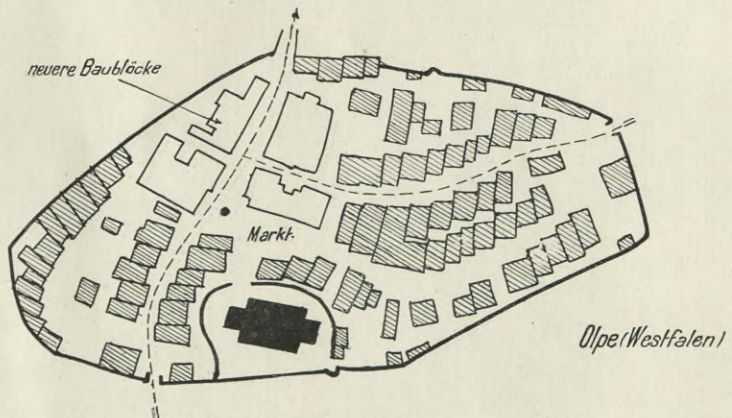


Abb. 88.

Abb. 89. Gruppenförmige Fluchtlinie an kurvenförmiger Straße (Fritzlar).



springen der Gebäude-
teile und es sind eine
Menge von Erklärungen
versucht worden für
diese Tatsachen. Einmal
wurde das Malerische,
Künstlerische, dann der
freie Blick auf die Straße,
die Möglichkeit von
Vorgärten usw. als letzte
Ursache herangezogen.
Dieses sind alles Gesichts-

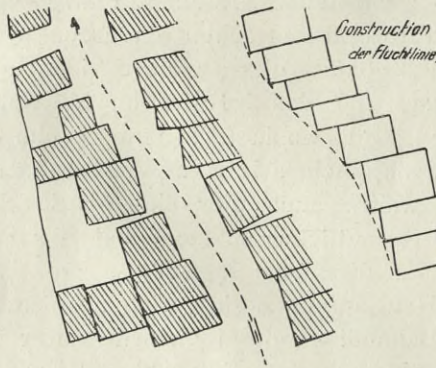


Abb. 90. Rottenberg.

punkte höherer Städte-
kultur, als wir es an den
Anfängen des Städte-
baues, wo die gebrochene
Baufucht am meisten
vorkommt, voraussetzen
dürfen. Krieg von Hochfeld,
Ebhardt, Piper und andere
setzen vom Burgenbau aus
den militärischen Gesichtspunkt
des freien

Abb. 91 a. Schwäb. Gmünd.



Schußfeldes auf die Straße in den Vordergrund, und es kann dieser Gesichtspunkt gerade für die ersten Anfänge des Städtebaues sehr wohl in Betracht kommen, da hier die Verteidigung eine Hauptrolle spielte. Wenn wir aber die gebrochene Bauflucht in sämtlichen alten Straßen einer Stadt angewandt sehen, wie in Olpe, (Abb. 88), so muß doch noch ein tieferer, städtebautechnischer Grund vorliegen, indem der Gedanke an die Verteidigung doch nicht für sämtliche Gebäude der Stadt maßgebend gewesen sein konnte. Bezeichnender Weise finden wir die gebrochene Fluchtlinie, die Sägeform oder Zahnschnitt wie in Olpe, so anderwärts fast ausschließlich an geschwungenen, nicht rechtwinklichen Straßenzügen (Abb. 89). Da nun gerade für die älteste Zeit (Pfahldörfer) das Rechteck die Grundform des Hauses an sich war, so darf man sich den Anbau an eine solche gekrümmte Straße nur nach Abb. 90 (Rottenburg) vorstellen, und es wird das technisch Bedingte dieses Zahnschnittes klar. Die städtebauliche Schwierigkeit, die Gebäude als rechtwinklige Grundbegriffe an die Straßenkurven zu setzen, ist neben dem militärischen



Abb. 91 b. Einmündung der Straße auf Platz (Überlingen).

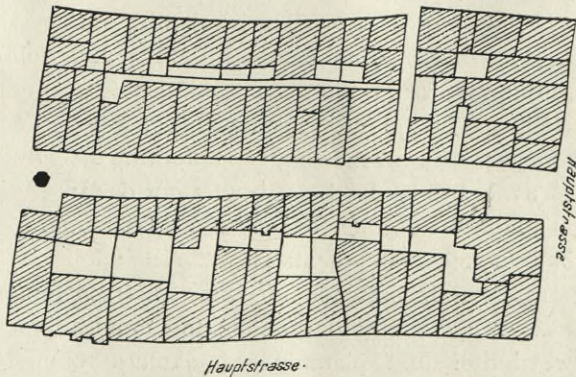


Abb. 94.

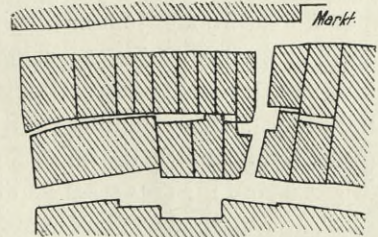


Abb. 92.

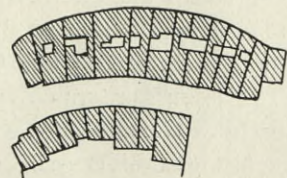


Abb. 93.

die Entstehungsursache. Die Lichtfrage kommt bei den früh mittelalterlichen Kulturbegriffen von Licht als Entstehungsursache nicht in Frage, wie auch die Anordnung eines Fensters an der gebrochenen Ecke erst mit steigender Kultur erfolgte (Abb. 91 a und b), wo zum realen Wohnbedürfnis das ästhetische, wie der unterhaltende Blick auf die Straße usw. hinzukam (Erkerbildung). Die sägeförmige Bauflucht ist nun über ganz Deutschland verbreitet und war also eine allgemein verbreitete Fluchtlinienlösung rein technischer Natur. Nun ist schon bei der Domimmunität auch die geradelinige Fluchtlinie die Regel, wenigstens bei annähernd rechtwinkligen Straßenzügen, so daß wir aus der Form der Fluchtlinie allein, nicht auf das Alter der Straße zu schließen vermögen. Immerhin wird man Abb. 92 im Vergleich mit 87 als eine entwickeltere Baublockaufteilung ansehen dürfen, sowohl in bezug auf die parallele Straßenführung, wie vor allem auf die geordneten Besitzgrenzen. Trotzdem ist die Bebauung selbst frühmittelalterlich, indem die Zuführung von Licht in das Baublockinnere als kein Bedürfnis empfunden wird, jedes Haus hat nur eine Lichtseite. Eine weitere Stufe verkörpert Abb. 93 gegenüber 90, wo trotz gekrümmter Straßenflucht die Bauflucht nicht versetzt ist, man wich ab vom rechten Winkel bei absolut radialer Grenzregulierung und ordnete im Baublockinnern allerdings noch sehr kleine Lichthöfe an. Schon die radiale Grenzregulierung, wie wir es im Ellwanger Stadtgrundriß ganz allgemein sehen, bedeutet eine hohe, technische Entwicklungsstufe. Abb. 94 gibt einen Baublock aus der Reichsstadt Rottweil. Hierbei sind auf der einen Straßenseite die durch Gebäudetiefe, wie Höhe ausgezeichneten Hauptgebäude angeordnet, während auf der anderen Seite durchweg kleinere und niedrigere Gebäude sich befinden, wir haben also, wenn auch in mittelalterlicher Form, hier den Anfang einer staffelförmigen Bauweise. In Abb. 95 sehen wir die Anordnung einer schmälere, wirtschaftlichen Zwecken dienenden Gasse zwischen den Baublöcken, wobei die dicht an die Hauptstraße gebauten Häuser, meist gegen die Wirtschaftsgasse zu einen Hof besitzen. Die Wirtschaftsgasse dient vor allem den Stall- und Abfuhrzwecken. Diese Verteilung der verschiedenen Bedürfnisse durch entsprechende Straßenanordnungen finden wir sehr häufig, und auch der deutsche Ritterorden legte diesen Gedanken seinen Stadtgründungen zugrunde, wie z. B. bei Pr.-Holland (Städtebau 1908), indem das Straßennetz in Haupt-, Wohn- und Wirtschaftstraßen zerfiel. Abb. 96 zeigt, wie fünf Bauernhöfe bei ungünstigem Baublock überaus geschickt angeordnet sind mit den wenig Licht erfordernden Heuräumen im Innern. Die Baublockaufteilung war bei diesem Bauzirkel nur planmäßig gemeinsam möglich, falls die günstigste Bebauung angestrebt werden sollte. Als Maßstab für den städtebautechnischen Horizont, die geschichtliche Entstehung, das Alter usw. der einzelnen Stadtteile ist neben den Straßenzügen, die Art und Weise der Baublockaufteilung von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Gerade der Gegensatz zwischen Abb. 96 und 87 beweist, daß bei Abb. 87 nur das Interesse des einzelnen Bauplatzes, bei Abb. 96 das sämtlicher berücksichtigt ist, daß also das höhere Interesse des Gesamtbaublockes maßgebend ist.

Fassen wir nun die Wohnstraße und Baublockaufteilung als zusammengehörendes Ganzes auf, so handelt es sich zunächst darum, analog der Baublockbetrachtung den Begriff der gewordenen und planmäßigen Anlage einander gegenüber zu stellen, um dadurch die ganze Schärfe der prinzipiellen Gegen-

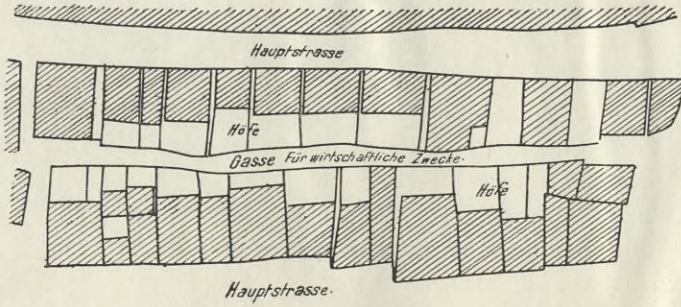


Abb. 95.

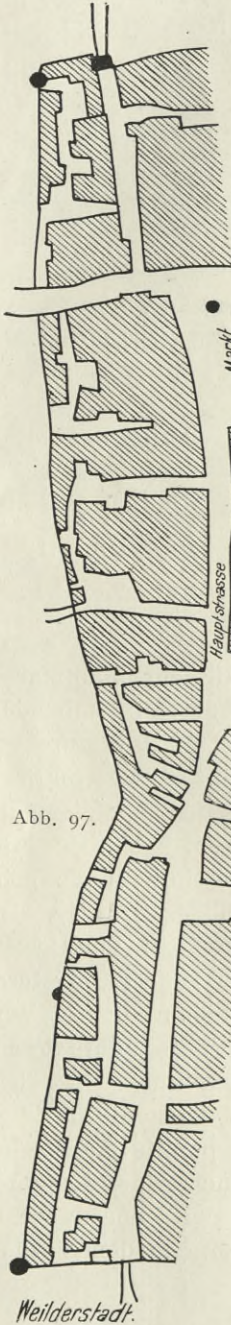


Abb. 97.

Weilderstadt.

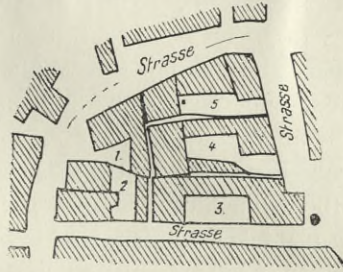
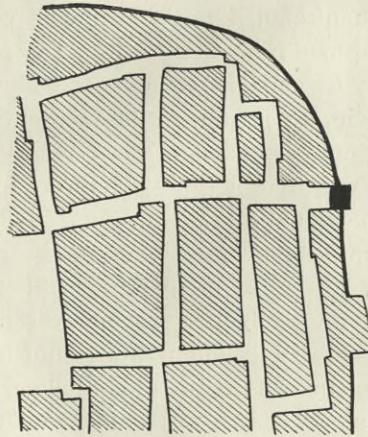


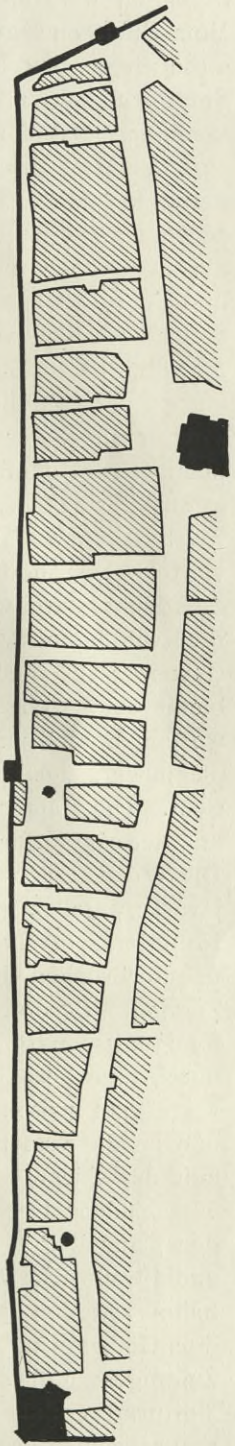
Abb. 96.



Weilderstadt.

Abb. 99.

sätze, wie auch ein möglichst klares Bild der Entstehungsweise zu gewinnen. Abb. 97 und 98 geben die Aufteilung eines Baugeländes zwischen einer durch Breite, wie ununterbrochenen Verlauf gekennzeichneten Hauptstraße und der Stadtmauer. Wiederum ist Abb. 97 keineswegs eine willkürliche Aufteilung: es fehlt nur der einheitliche Wille für gemeinsames Vorgehen und ist alles Ab-



Reutlingen.

Abb. 98.

machung des Einzelnen mit dem Einzelnen, z. B. in bezug auf die Aufschließung für den Fuhrwerkverkehr. Vom Städtebau aus gesehen, ist alles geworden, da diese engen, lokalen Begriffe der Entstehung für den Städtebau nur als erste Voraussetzung in Betracht kommen. Dabei wurde nicht einmal der Anbau an die im allgemeinen Besitz stehende Stadtmauer einheitlich geregelt, indem sie bald freistehend, bald mit längs- oder quergestellten Häusern bebaut ist. Dagegen verkörpert Abb. 98 die vollständig planmäßige Aufteilung in Wohnstraßen im Parallelsystem. Der durchweg gleiche Abstand von der Stadtmauer berechtigt zu der Annahme einer Bauvorschrift hinsichtlich des Minimummaßes. Sowohl die Straßen- und Baublockaufteilungen, wie vor allem der Anbau an die Stadtmauer sind hier planmäßig einheitlich geregelt. Wie wichtig diese Seite gerade für das Geschichtliche im Stadtgrundriß ist, beweist das mittelalterlich-planmäßig aufgeteilte Wohnviertel einer und derselben Stadt (Abb. 97 und 99). Man sieht durchweg bei Abb. 99 das Bestreben der rechtwinkligen Baublockaufteilung mit durchweg versetzten Straßenmündungen. Ein verwickeltes Beispiel bietet Abb. 100, indem es zunächst einen absolut gewordenen Eindruck macht, es ist aber alles einheitlich planmäßig, sobald man auf das Wesen der Sache eingeht. Die Hauptstraße wird parallel zur Mauer geführt mit der sägeförmigen Bauflucht an den Biegungsstellen. Die Wohnstraßen sind zwischen Tor und Biegungsstelle jeweils parallel, indem ihre Hauptaxe senkrecht zur Hauptstraße steht. Diese Aufteilungsstraßen werden stets bis zur Stadtmauer ununterbrochen durchgeführt als öffentlicher und darum stets frei bleibender Zugang. Besonders zu beachten ist die Stellung der Türme als Hauptverteidigungspunkte, indem zwei als Straßenabschluß dienen, während der mittlere durch eine besondere Gasse zugänglich gemacht ist. Wir haben hier also eine Mittelstufe zwischen dem Gewordenen und absolut Planmäßigen, indem der Anbau an die Mauer nur zwischen den Straßen gestattet war, wobei die Zugänglichkeit der Türme mitbestimmend war für die Anlage der Straßen. Gerade, daß verschiedene Gesichtspunkte gleichzeitig berücksichtigt wurden, ist ein Beweis des planmäßig Überlegten. Die Wechselbeziehung zwischen Befestigungsturm und Straße tritt uns besonders klar in Abb. 101 entgegen, indem die im Verhältnis zu den Wohnstraßen auffallende Breite, wie die direkte Führung auf den Götzenturm nur aus militärischen Gründen, wie des ungehindert raschen Zuganges zu diesem schwächsten Verteidigungspunkte dem Götzenturm (kein Torturm) erklärt werden kann. Diese militärischen Gesichtspunkte finden eine theoretische Bestätigung dadurch, daß L. B. Albertis Versuch eines Kompromisses zwischen dem Städtebausystem des Mittelalters und der Renaissance in der Schrift „De re aedificatoria“ gerade die militärische Seite in den Vorder-

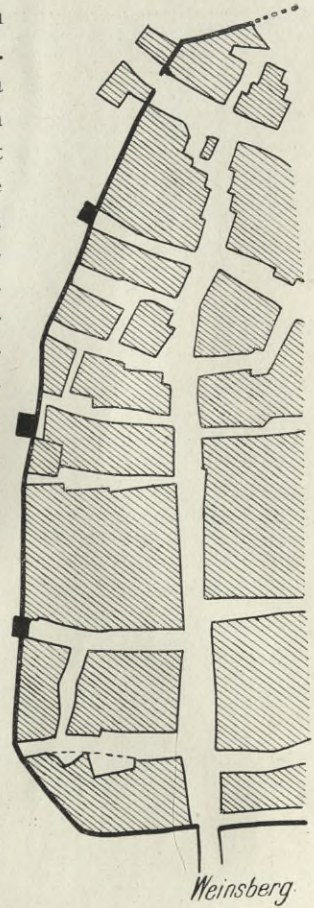


Abb. 100.

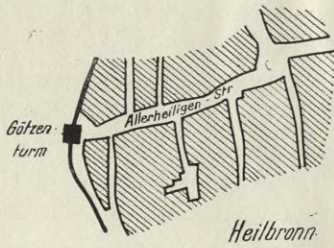


Abb. 101.

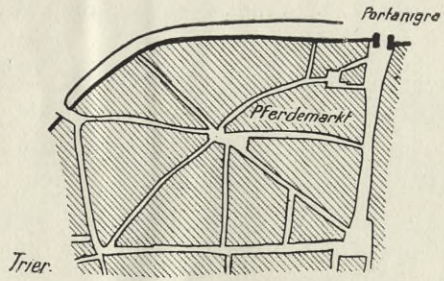


Abb. 102.

grund stellt, indem er direkt unterscheidet zwischen viae militares und non militares. Dabei kann das Militärische nur der mittelalterlichen Anschauung entlehnt sein. Um also über die Planmäßigkeit der Anlage ein Urteil zu fällen, bedarf es stets des Zurückgehens auf die Entstehungsgesetze. In Abb. 102 haben wir einen annähernd rechteckigen Baublock des Trierer Stadtgrundrisses, in dessen Mittelpunkt der alte Pferdemarkt sich befindet; auf diesen Mittelpunkt gehen sämtliche Wohnstraßen radial. Diese Erscheinung kann aus dem Wesen des Verkehrs eines Pferdemarktes keineswegs naturalistisch erklärt werden, sondern es ist der Begriff des durch den Pferdemarkt gegebenen Verkehrsmittelpunktes, von dem aus strahlenförmig die gleich breiten Straßen angelegt sind. Das Wesen des Pferdemarktes erforderte die Betonung eines besonders breiten Hauptstraßenzuges. Die absichtlich strahlenförmige Anlage beweist die zwischen den beiden Stadttoren auf die reine Mauer zugeführte und darum verkehrslose Diagonalstraße. Auch die parallele Unterteilung beweist die Planmäßigkeit.

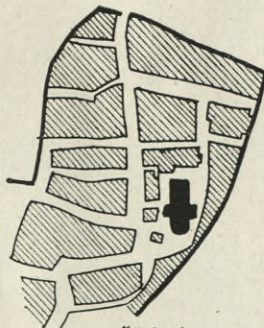
Haupt- und Wohnstraßen.

Bei einer durchgeführte planmäßigen Stadtanlage muß ganz allgemein ein gegenseitiges Abhängigkeitsverhältnis vorhanden sein, sei es nun, daß die Hauptstraße primär festlag und mit der Umwallungslinie zusammen die Richtschnur bildete für die Anlage der Wohnstraße, oder aber daß keine scharfe Trennung zu beobachten ist, indem die in der Hauptrichtung gelegenen Wohnstraßen gleichmäßig auch dem Hauptverkehre dienen, wobei die Straßenbreite und Richtung ausschlaggebend ist. Denn wenn der Hauptverkehr eine Wohnstraße



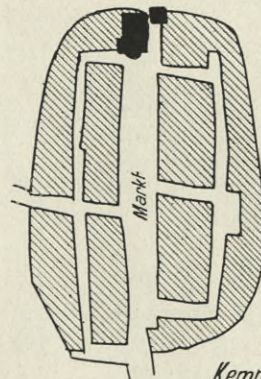
Hermannstadt.

Abb. 103.



Königsberg (Franken)

Abb. 104.

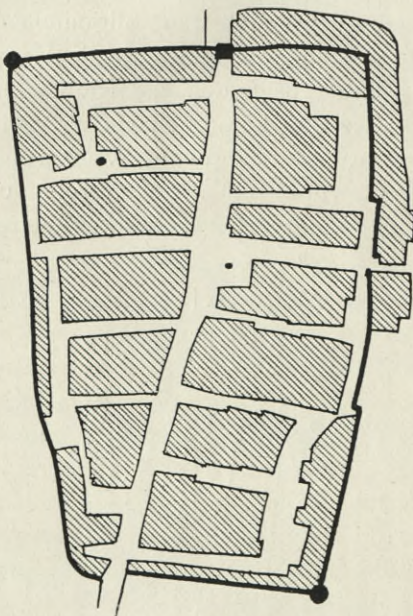


Kemnath (Bajern).

Abb. 105.

nachträglich bevorzugte, so ist dies für die Beurteilung der Stadtanlage als Ganzes unwesentlich. In der Abb. 103 und 104 sehen wir genau dasselbe System, die Hauptstraßenachse geht in der Längsrichtung der ganzen Anlage, wobei diese Straße keineswegs auf eine ehemalige Landstraße zurückgeführt werden kann, indem bei Abb. 103 die Straße auf den Festungsring endigt, während bei Abb. 104 am Kirchenkomplex eine rechtwinklige Biegung zum Stadttore erfolgt. Von hier aus als Basis findet die rippenförmige Aufteilung in Wohnstraßen statt, wobei kleinere Abweichungen, auch vom modernen Städtebau aus gesehen, nicht gegen das System sprechen. Den konträren Gegensatz sehen wir in Abb. 105. Die Wohnstraßen werden nicht senkrecht, sondern parallel zur Hauptstraße gelegt, und zwar trotz des ovalen Mauerzuges durchweg rechtwinklig. Wir haben damit die beiden Grundbegriffe, das Rippensystem und das Parallelsystem in einfachster Form. Eine Durchdringung beider Systeme veranschaulicht Abb. 106, wenn auch in tastender Form, da der Anbau an die Stadtmauer nicht einheitlich geregelt ist. Ganz klar haben wir die Hauptstraße mit den rippenförmig geordneten Wohnstraßen. Gleichzeitig sehen wir das Bestreben, analog Abb. 105 parallel zur Stadtmauer und Hauptstraße Verbindungsstraßen zu schaffen.

Ein ganz anderes Prinzip tritt uns in der oberen Hälfte der Abb. 107 entgegen. Wie bei den bisherigen Beispielen liegt der Gesamtanlage eine Hauptstraße als Achse zugrunde. Die Wohnstraßen sind weder rippenförmig noch parallel angeordnet, es findet vielmehr eine Ausmittlung statt zwischen dem ovalen Mauerzuge und der geraden Straßenachse, was P. J. Meier treffend das Meridiansystem nennt, nach Analogie der Erdmeridiane. Im Gegensatz hierzu sehen wir in Abb. 108, abgesehen von den zwei geradlinigen Mittel-



Winnenden.

Abb. 106.

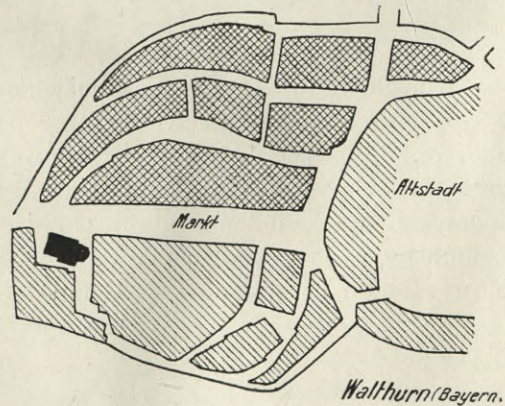
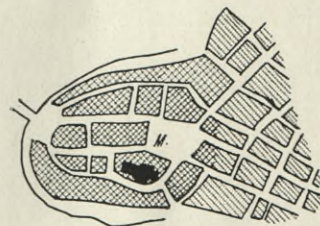


Abb. 107.



Strahlsund.

Abb. 108.

straßen, zwei zur ovalen Mauerlinie parallele Straßenzüge. Beide Systeme gehen zweifellos hervor aus der älteren Form der Umwallungslinie, der Ringform, und man geht sicher nicht fehl, sie als die ältesten Straßensysteme zu betrachten. Beiden liegt zugrunde das verkehrstechnische Streben der Zusammenführung sämtlicher Straßen auf den Verkehrsknotenpunkt, das Tor. Nun liegt es in der Natur des Städtebaues, daß bei größeren Anlagen diese beiden Systeme gleichzeitig zur Anwendung kommen, indem zunächst jeweils ein Straßenzug parallel zur Mauer und die übrigen meridional angeordnet werden. Dieses kombinierte System sehen wir bei der Altstadt Braunschweig (Abb. 109), indem oben zwei und unten ein paralleler Straßenzug (doppelt schraffierter Teil) und das zwischen liegende Gelände meridional aufgeteilt resp. ausgemittelt ist. Der Beweis für die Priorität dieser Systeme liegt in der Anlage der Neustadt, wo die Ausmittlung einfach strahlenförmig, geradlinig erfolgt. Der einfachen typischen Bezeichnung wegen wird man aber eine Anlage, wie die Altstadt Braunschweig, kurz als meridionale Anlage benennen dürfen. Eine Vergleichung der grundbegrifflich einfachen Beispiele (Abb. 105, 108 und 136) hebt klar heraus die Beziehung zwischen Umwallungslinie und Straßenzug unter ausschließlicher Berücksichtigung des Parallelsystems. Die Elemente dieser Stadtanlagen sind durchweg dieselben, nur daß bei Abb. 108 der ringförmige Mauerzug die Führung der beiden hierzu parallelen Straßenzüge primär bestimmt, während in Abb. 105 als Übergang zum Rechteck die Straßenzüge unabhängig von der Ringform nur nach dem Gesetze der Zusammenfassung des Verkehrs angelegt sind. Die Folge hiervon ist die unvermittelte Aufteilung zwischen rechtem Winkel und Ringform; Abb. 136 zeigt dagegen, abgesehen von der unteren, örtlich bedingten Ecklösung die ideell gelöste Wechselbeziehung zwischen Mauerzug und Straßenzug. Untersuchung dieser Entwicklungsstufen ist Sache des Historikers von Fach, wobei sich für die beiden letzteren Grundsätze als Untersuchungsobjekt die ostelbische Kolonialstadt empfiehlt. Beide Straßenanlagen, die vom Mauerzug abhängige und nicht abhängige, zeigt Abb. 110, auf der einen Seite das ringförmige Parallelsystem, auf der andern der unvermittelte, rechtwinklig-geradlinige Straßenzug. Diesen aufgestellten Systemen scheint nun Abb. 86 absolut zu

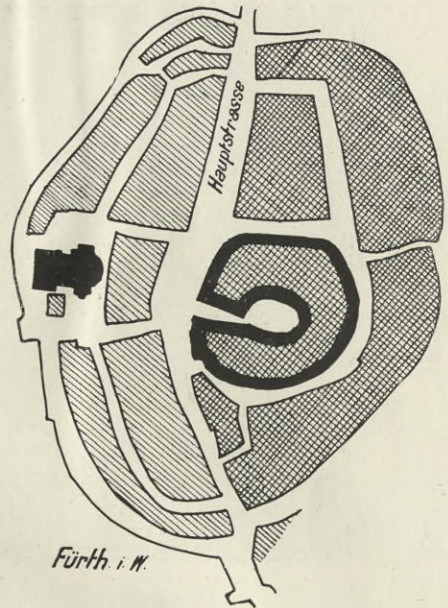


Abb. 110.



Abb. 109.



Abb. 111. Sackgasse auf Hauseingang (Tübingen).

widersprechen, indem wir bei rechtwinklig-geradlinigem Mauerzuge das Meridionalsystem angewandt sehen. Dem ist jedoch keineswegs so, indem hier nur der Begriff des Diagonalverkehres zwischen Tor und Tor die Anlage bedingte, und nicht das Bestreben der Ausmittlung. Das Streben nach Diagonalverbindung kann also ebenfalls ein Entstehungsgesetz des Meridionalsystems sein. Wir haben damit sämtliche in Betracht kommenden Elemente des mittelalterlichen Stadtgrundrisses untersucht, und es fehlt nur noch der Begriff der Sackgasse, welche einmal durch sich selbst erklärt ist und dann auch keinerlei systematische Bedeutung für die Gesamtanlage hat (Abb. 111). Es sind damit die leitenden Gesichtspunkte gegeben für die analytische Zerlegung der Stadtgrundrisse auf ihre Entstehungsgesetze hin.

Geschichtliches.

Bevor wir nun zu den Stadtgrundrissen als Ganzes übergehen, sei eine historische Zusammenfassung versucht, als anregende Aufstellung, nicht als unfehlbares System auf Grund der Untersuchung der Elemente. Von dem Städtebau der ersten Periode, dem Wiederaufbau der Römerstädte abgesehen, ist als älteste Umrißlinie der deutschen Stadt die Ringform zu betrachten. Sie ist die typische Erscheinung der selbständig entstandenen Städte der zweiten Periode des vorwiegend militärischen Gesichtspunktes; höhere, städtebauliche Gedanken sind nur von seiten der Grundherrschaft zu erwarten. Sie bestimmt die Marktstätte und die Wege zur Marktstätte. Was aber Verkehr im städtebaulichen Sinne bedeutet, ist dieser Periode fremd. Nun läßt sich rein theoretisch begründen, daß bei der Kaufmannsniederlassung ein entwickelterer Verkehrsbegriff zu erwarten ist, daß also die Kaufmannsniederlassungen einen städtebaulichen Fortschritt bezeichnen müssen. Dies kann rein technisch betrachtet, nur im Meridionalsystem der Fall sein, da einmal die ovale Umwallungslinie von seiten der Grundherrschaft festgelegt wird, während bei der Straßeneinteilung die kaufmännischen

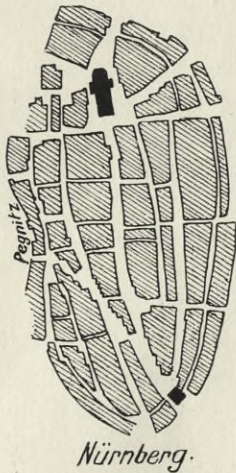


Abb. 112.

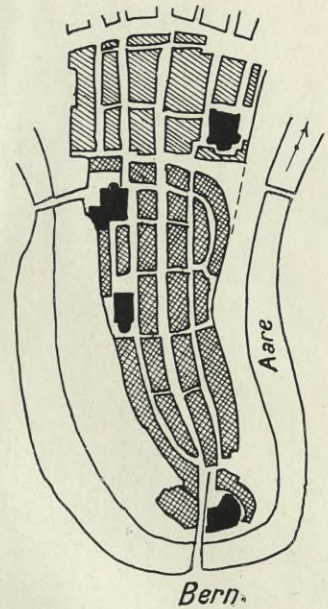


Abb. 113.

Ansiedler als direkt Beteiligte herangezogen werden und ihren entwickelteren Verkehrsbegriff zur Geltung bringen. Nun hat Rietschel¹⁾ im Gegensatz zur bisherigen Annahme einwandfrei nachgewiesen, „daß der in Abb. 112 gegebene Nürnberger Stadtteil die alte Kaufmannsniederlassung vorstelle. Dieser in sich ringförmig geschlossene Stadtteil ist meridional angelegt, wobei die sägeförmige Bauflucht an den Straßenbiegungen, wie früher dargetan wurde, eher ein Beweis für das Planmäßige, als

gegen dasselbe ist. Hierher gehört auch die Altstadt Braunschweig. Wir werden also nicht fehl gehen, wenn wir das Meridionalsystem als Übergangsstufe zu der auf dem Rippen- oder Parallelsystem oder Kombination von beiden, aufgebauten Stadtanlagen betrachten. Mit den letzteren, verkehrstechnisch klaren Systemen betreten wir die dritte Periode, die Periode des Städtebaues nach rein städtebaulichen Gesichtspunkten. Das Oval der Mauerlinie beginnt allmählich, namentlich unter kirchlichem Einflusse überzugehen in den geradelinig, rechteckigen Mauerzug, ohne daß der alte Typus verloren gegangen wäre. Und es ist zweifellos, daß wir damit eine vollständige Entwicklung des späteren Schemas der deutschen Kolonialstadt auf deutschem Boden beobachten können. Das

widerspricht nicht der Tatsache, daß das Schematische im Stadtgrundriß undeutsch ist, da gerade in dieser Zeit der Veränderung die Kirche durch ihre Kreuzzüge, Ritterorden usw. beherrschend war und der dogmatisch - schematische Zug der Kirche die Gemüter beherrschte. Ein Datierungsversuch ist nicht Sache des Tech-

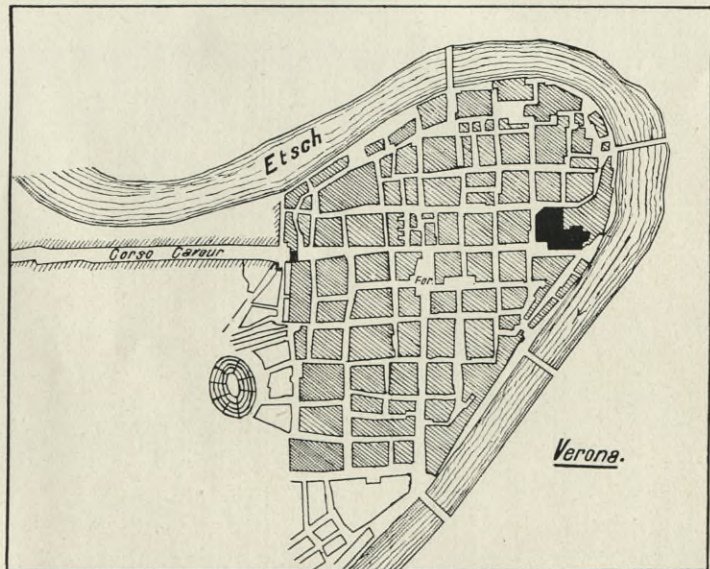
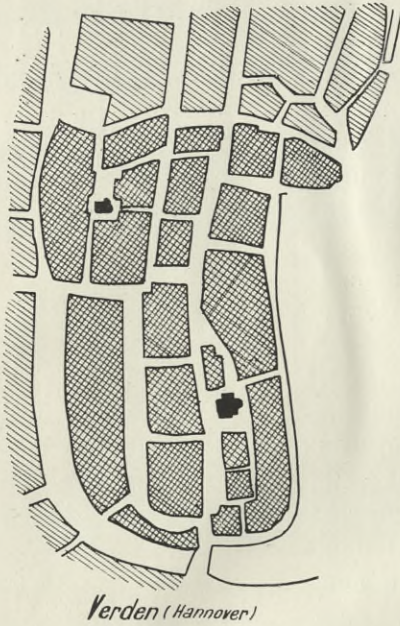


Abb. 113a.

¹⁾ Burggrafenam und hohe Gerichtsbarkeit (S. 101 ff.).



Verden (Hannover)

Abb. 114.

nikers, der ja nur Anregungen technischer Art hierzu geben kann. Hier ist aber der Ort, um noch einmal den grundsätzlichen Gegensatz zwischen römischem und deutschem Städtebaue durch Gegenüberstellung der Abb. 113 und 113 a scharf hervortreten zu lassen. Abb. 113 ist das typisch deutsche Meridional-system in planmäßig idealer Form, auch in Bezug auf die Querteilung. Wie organisch wächst dieses meridionale Straßensystem aus den örtlichen Verhältnissen der vom Fluß gebildeten Landzunge heraus im Gegensatz zu dem widersinnig angelegten, römischen Rechtecksschema. Welches Städtebausystem als das höhere zu betrachten ist, nicht bloß technisch, sondern auch kulturell künstlerisch, bedarf keiner weiteren Erklärung. Das eine betrachtet gewissermaßen mit verbundenen Augen und mit einem an das Schema gebannten Geiste das Gelände, das andere richtet sich mit freiem Blick nach den natürlich ge-

gebenen und vorteilhaften Grundbedingungen einer Stadtanlage. Auch von hier aus gesehen, muß die Wahl der Örtlichkeit für eine deutsche Stadtanlage, genau wie beim Burgenbau, als ein planmäßig überlegter Akt bezeichnet werden, wie auch die ständig fortschreitende Entwicklung desselben ein Beweis ständig überlegten Handelns ist. Doch genug davon, es erübrigt noch, einzelne Stadtgrundrisse als Ganzes zu betrachten ¹⁾.

¹⁾ Abb. 114 sei in diesen Zusammenhang gehörend beigefügt als vielseitig interessantes Beispiel.

Gesamtanlage der mittelalterlichen Stadt.

Ringförmige Anlage.

An die Spitze dieser Untersuchung sei die ringförmige Anlage, und zwar mit dem Soester Stadtgrundriß¹⁾, gestellt (Abb. 115), als Typus einer gewordenen Stadt mit dem einzigen Gesichtspunkte der Verteidigung und der axialen Führung der Hauptstraßen auf den ältesten Stadtkern zu. Innerhalb dieser festliegenden Linien ist aber keinerlei einheitliches Vorgehen wahrzunehmen. Nun hat sich die Stadt aus den sieben um den Sod (Salzquelle) sitzenden Bauernhöfen entwickelt, auf welche bäuerliche Entstehungsweise die gewordene Straßenaufteilung zurückgeführt werden muß. Es reihte sich zunächst Hof an Hof als einheitlich geschlossenes Ganzes, womit als nächstliegend die Besitzgrenzen der einzelnen Höfe einer späteren Straßenaufteilung zugrunde gelegt



Abb. 115.

¹⁾ Soest von Herman Schmitz. 1908.

wurden. Die Befriedigung des Verkehres der Bauernhöfe untereinander ließ eine einheitlichere Straßenaufteilung nicht als allgemeines Bedürfnis erscheinen. Planmäßig durchgeführt ist dagegen der 1184 von Philipp von Heinsberg ausgeführte Befestigungsring. Denn die ununterbrochen fortgeführte, kreisförmige Mauerlinie kann nur als Gesamtplan angelegt worden sein, zunächst als Grundlage für die Besitzregulierung. Diese Auffassung des notwendigen Vorhandenseins eines gezeichneten Gesamtplanes wird noch bekräftigt durch die Tatsache, daß an den mittelalterlichen Stadtmauern jahrzehntelang gebaut wurde. Wir sehen in Soest durchweg die freistehende Mauer, in dem zweifellos der Minimumabstand zwischen Mauer und Baublock baubehördlich festgelegt war. Um die Gegensätze scharf zu erhalten, sei diesem Grundrisse Abb. 116 und 117 gegenübergestellt als aus derselben Gegend stammende Stadtgrundrisse, wobei Abb. 117 der Erörterung besonders zugrunde gelegt sei. Wir haben hier nicht das gewöhnliche zum Fluß

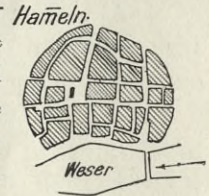


Abb. 116.

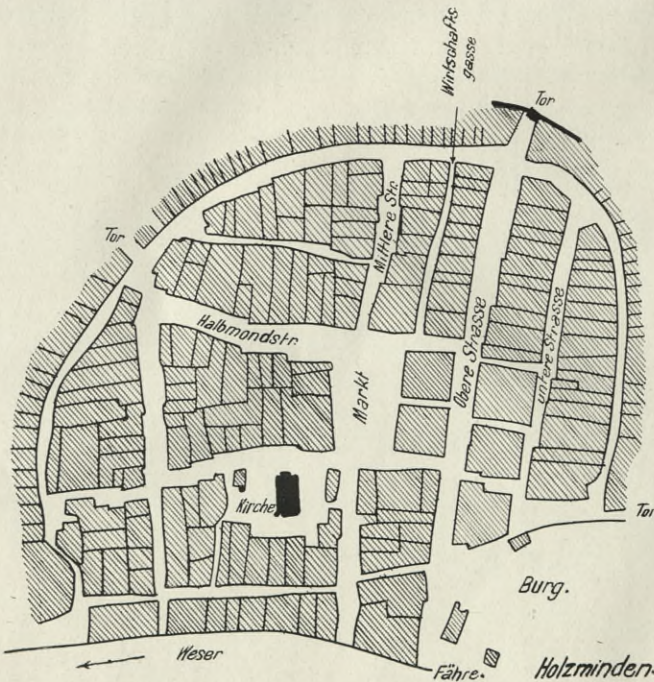


Abb. 117.

parallele Straßensystem (Magdeburg), sondern das senkrecht gerichtete. Die überaus breite Straße verbindet das Stadttor direkt mit der uralten Fähre. Vom zweiten Tore führt wiederum eine direkte, geradlinige Verbindungsstraße zur Weser. Das Divergieren der beiden Straßenachsen ist bedingt durch die Flußbiegung, indem jeweils die Straßenachse rechtwinklig zur Weser gezogen wurde. Auf diese planmäßige Abweichung ist das Verschieben im Stadtgrundriß, „Trapezform des Marktplatzes“, zurückzuführen. Die Stadtmauer ist in

gleichem Abstände mit Wohnhäusern ringförmig bebaut, was den parallelen, ringförmigen Straßenzug nach sich zog. Die Parallelführung der Wohnstraßen zur oberen Straße kann nur planmäßig erfolgt sein. Abb. 116 und 117 sind durchgeführt planmäßige Anlagen im Gegensatz zu Abb. 115. Dabei ist Holzminden eine uralte Siedelung, welche schon im neunten Jahrhundert im Schenkungsregister des Klosters Corvey erwähnt ist.

Viertorige Stadtanlage.

Ein in Süddeutschland sehr verbreiteter Städtebautypus ist die auf dem Straßenkreuz aufgebaute viertorige Stadtanlage. Die Untersuchung, inwieweit

eine Nachwirkung römischer Anlagen angenommen werden kann, sei später unter Heranziehung der in Betracht kommenden Stadtgrundrisse geführt. Hier sei nur der Typus als solcher eingereiht und das wesentlich Charakteristische festgestellt. Wir haben in den Grundrissen Abb. 118 und 119 als Gerippe der Stadt das dem Hauptverkehre dienende Straßenkreuz mit der Anordnung des Marktplatzes am Knotenpunkte, außerdem die ringförmige Mauerlinie. Dabei geht aus dem Isnyer Stadtgrundriß (Abb. 118) ohne weiteres hervor, daß die Stadtanlage älter ist, als die schwarz gezeichnete Klosteranlage, „die Vorstadt Isny“, deren späterer Ursprung nachgewiesen ist. Die klösterliche Niederlassung wurde in Anlehnung an das Oval der Stadt erbaut und hat daher auf die Straßenführung innerhalb der Stadt keinerlei Einfluß ausgeübt. Die Wohn-

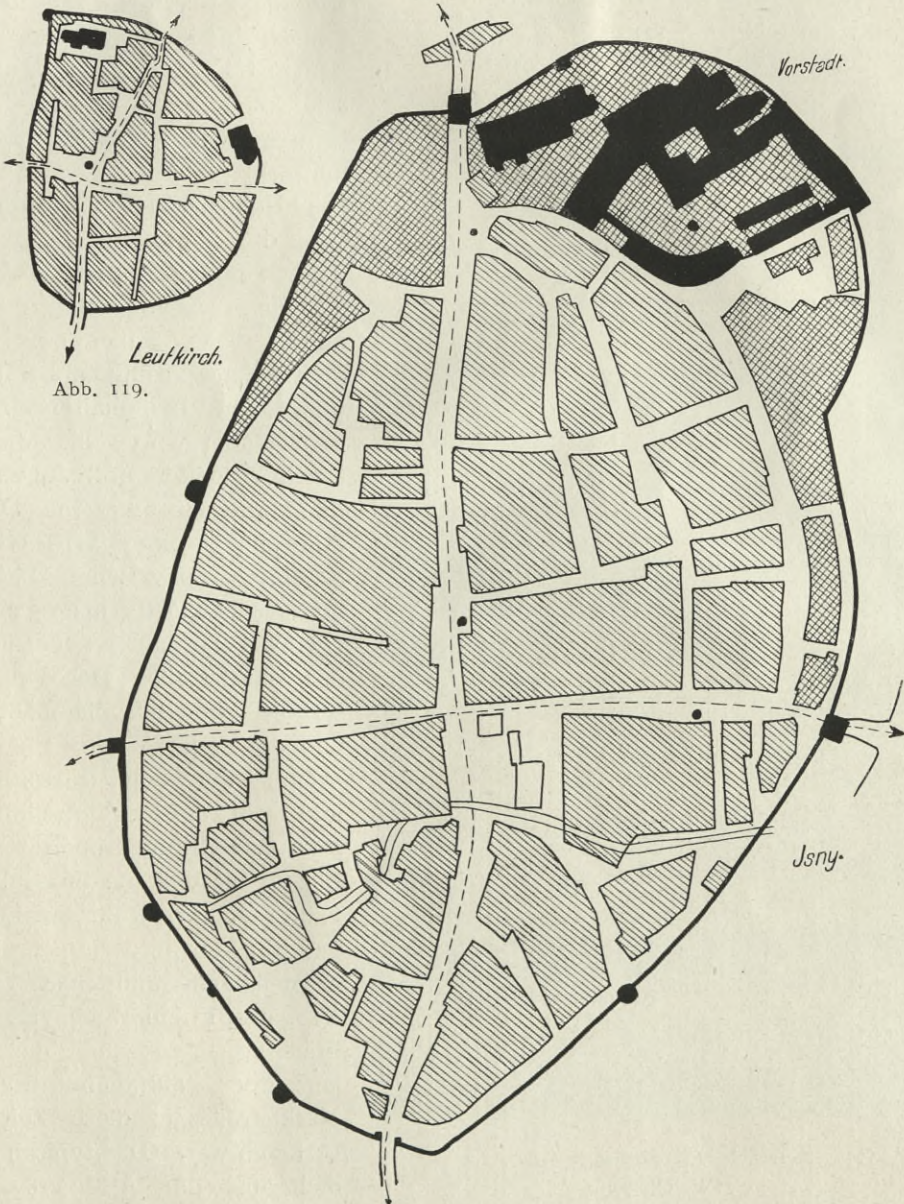


Abb. 119.

Abb. 118.

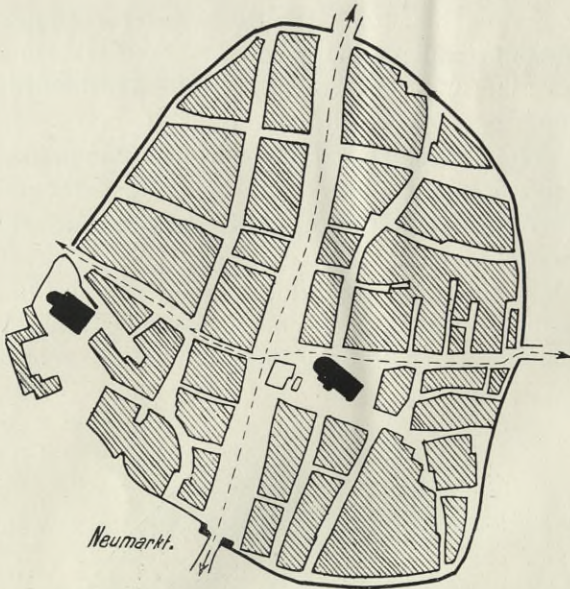


Abb. 120.



Abb. 122. Kurvenförmiger Straßenachsenbruch am Stadttor (Waiblingen).

straßen haben durchweg den Charakter des Gewordenen an sich, was von dem Leutkircher Grundriß (Abb. 119) nicht ohne weiteres zu sagen ist. Hier sind einmal die Wohnstraßen der unteren Hälfte parallel angelegt zu den beiden Hauptverkehrsrichtungen, während im oberen Teile eine Zuspitzung auf das Tor zu stattfindet; dann tritt das Bestreben der Diagonalverbindung zwischen den beiden Kirchen zutage. Es war also keineswegs nur das Interesse des Einzelbaublocks maßgebend. Das bayrische Beispiel Neumarkt (Abb. 120) zeigt, wie die städtebaulichen Gedanken in den einzelnen Landesteilen Abänderungen erfahren. Das Straßenkreuz, wie die Platzaussparung am Knotenpunkt sind beibehalten. Eine Straße aber wurde als Marktstraße besonders breit angelegt, den Marktplatz ersetzend. Diese Anordnung einer Marktstraße ist eine in bayrischen Städten überaus häufige Anlage, meist mit zwei Toren an den Enden der Marktstraße. Der Gegensatz zwischen der planmäßigen und der mehr gewordenen Anordnung der Wohnstraßen links und rechts der Marktstraßen ersetzt eine Urkunde und läßt den Schluß zu, daß die linksseitige Hälfte später, wohl im Laufe des 13. Jahrhunderts angelegt worden sein muß nach dem Vorgange in anderen bayrischen Städten, so daß auch die Anlage der auffallend breiten Marktstraße in diese Zeit zu verlegen wäre. Das typisch Gemeinsame der Abb. 118—120



Mergentheim.

Abb. 121.

aber ist das Straßenkreuz mit der Platzaussparung am Knotenpunkt und den vier Toren. Auf diesen Typus in weiterer Entwicklung aufgebaut stellt sich der Mergentheimer Stadtgrundriß der Abb. 121 bei durchgeführt rippenmäßiger Anlage. Wir finden die Marktstraße bis zum Knotenpunkte fortgeführt und in feinfühlicher Weise durch die quergestellte Kirche abgeschlossen, da das die Marktstraße in zwei Teile zerlegende Gebäude als sekundär zu betrachten ist. Abgesehen von der Marktstraße führen sämtliche drei Hauptstraßen in gleichmäßig gebrochener Linienführung in die Stadt. Da wir nun ein planmäßiges Rippensystem vor uns haben, von dessen senkrechten und parallelen Grundrichtungen nur die Eingänge der Hauptstraßen abweichen, so ist bei der Gleichmäßigkeit auch diese Anordnung als planmäßig zu be-

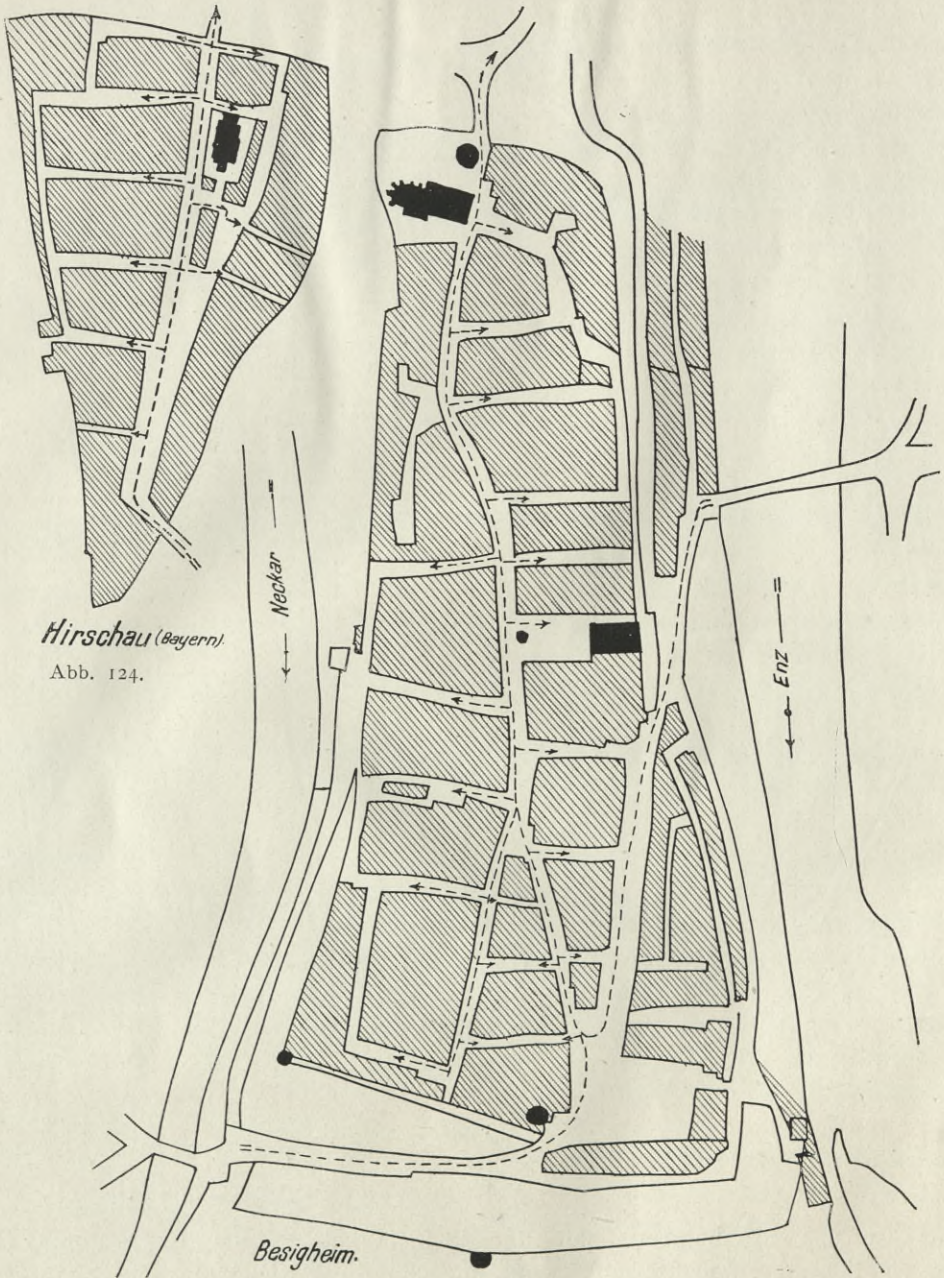


Abb. 123.

zeichnen (Abb. 122). Da im Verkehrsinteresse eine mehr geradlinige Führung gelegen ist, so kann nur der militärische Gesichtspunkt in Betracht kommen. Das für die allgemeinen Begriffe des Städtebaues Wesentliche an diesem Typus ist aber das durchgeführte Rippensystem.

Rippensystem.

Dieser rippenförmige Typus ist nun viel verbreiteter, als allgemein angenommen wird, da es meist als etwas Selbstverständliches angesehen wird,

wenn die unter sich annähernd parallelen Wohnstraßen senkrecht auf eine Hauptstraßenachse ausmünden. Im Städtebau aber mit seinen widerstrebenden Interessen der Einzelbewohner ist nichts selbstverständlich, sondern es bedarf stets zur Durchführung eines solchen Straßenplanes einheitlichen, planmäßigen Willens, was die nachfolgenden Beispiele noch klarlegen werden. In dem auf einem Bergrücken zwischen Enz und Neckar erbauten Besigheim (Abb. 123) zieht sich die Hauptstraße in Kurvenform den Berg hinan, gleichzeitig als Hauptachse für die rippenförmigen Wohnstraßen dienend, deren Grundrichtung durchweg dieselbe ist. Wir haben vollständig den Eindruck eines von festen Prinzipien geleiteten Vorgehens.

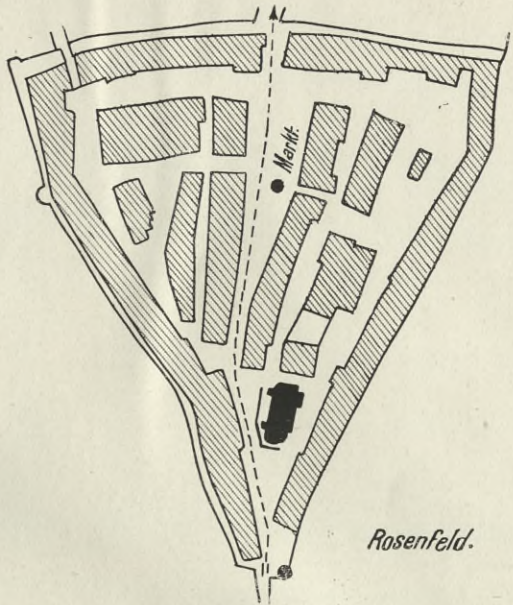


Abb. 125.

Dies tritt besonders stark hervor bei Vergleichung der beiden durch das Gelände in ihrer Dreiecksform bestimmten Stadtgrundrisse von Hirschau (Abb. 124) und Rosenfeld (Abb. 125). Der ältere Typus ist zweifellos Rosenfeld, indem analog der Wohnburg entlang der Mauerlinie ein Wohnring erbaut wurde. Das dazwischen liegende Terrain wird in einer auf die Spitze zu vermittelnden Weise in Wohnstraßen aufgeteilt, wobei die Spitze des Winkels der auch militärische Bedeutung besitzenden Kirche als Bauplatz dient. Schon in der Form des Marktplatzes findet eine Ausmittlung statt. Von diesem nicht ohne planmäßiges Überlegen entstandenen Grundrisse hebt sich das prinzipiengemäße Vorgehen bei Abb. 124 klar ab und bedarf keiner Erklärung. Diese Anwendung des Rippsystems gerade bei einem spitzen Winkel ist nur denkbar, nachdem dieses Prinzip viel angewandt und so geistiges Gemeingut der die Stadt anlegenden, führenden Persönlichkeiten geworden war. Nichts beweist nun das Prinzipielle einer Sache mehr, als wenn dasselbe entgegen dem natürlich Gegebenen angewandt wurde, d. h. im Städtebau, wenn es dem Gelände aufgezwungen wurde. In dem auf einem Hügel erbauten Böblingen (Abb. 126) ist die Hauptstraße mit Marktplatz über den Rücken des Berghanges senkrecht zu den Höhenkurven gelegt entgegen dem mittelalterlichen Prinzip der Anschmiegung an das Terrain. Sie ist gleichzeitig Hauptachse der Wohnstraßen, welche rippenförmig die Verbindung herstellen mit dem zum Mauerzuge konzentrischen Straßenzuge. Dieser und der Mauerzug schmiegen sich eng an das Gelände an. Die Folge des angewandten Rippentypusses ist, daß der Wohnverkehr, vor allem der Verkehr zum Markt, durchweg auf steilen, senkrecht zu den Höhenkurven laufenden Straßen resp. Staffeln sich abspielt, also die denkbar ungünstigste Form des Verkehrs. Im Gegensatz hierzu sehen wir in dem zwei Stunden von Böblingen entfernten Herrenberger Stadtplane (Abb. 127) bei vollständig gleichen Geländebeziehungen und gleicher Stellung der Kirche und Burg, daß die Haupt-

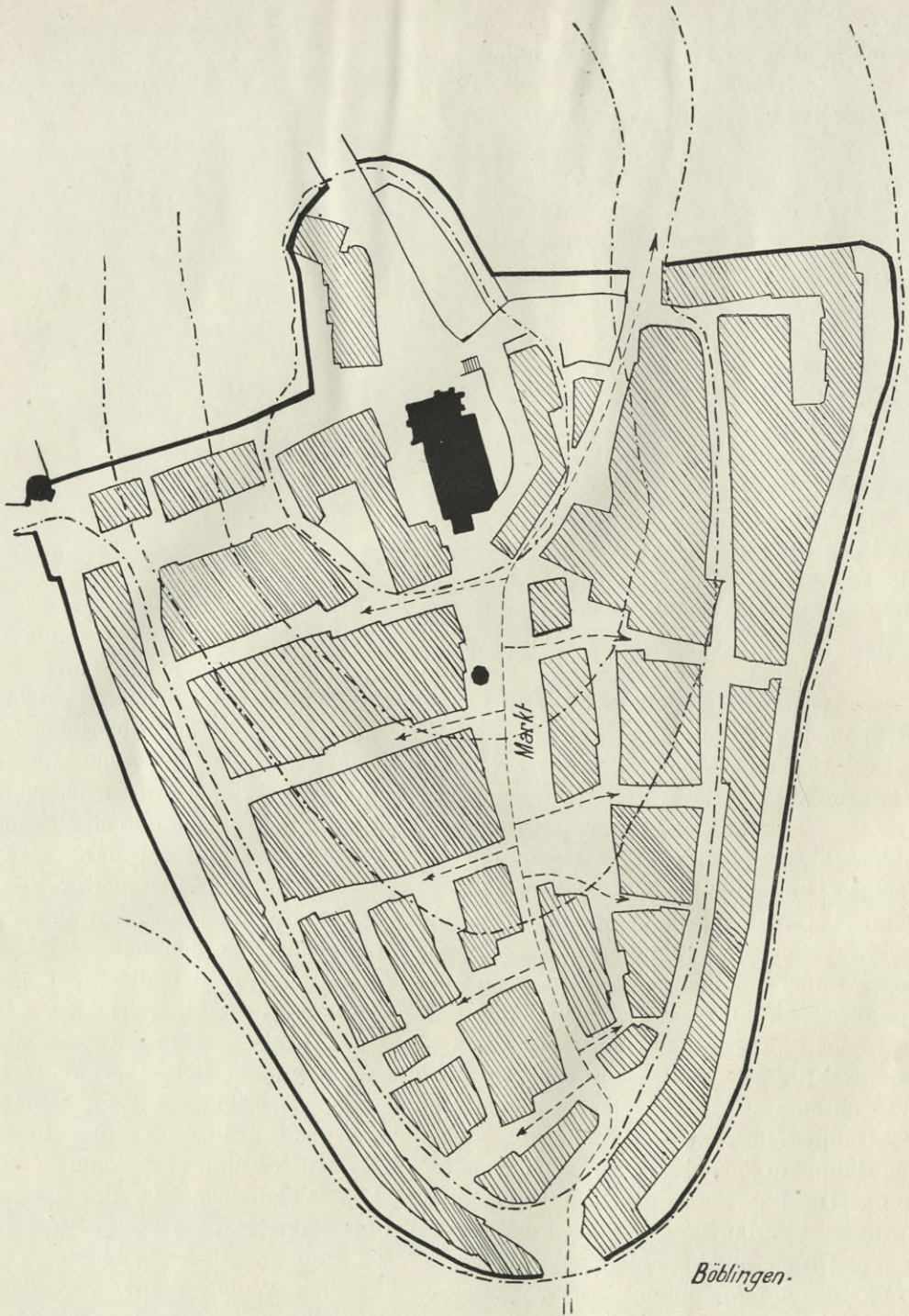


Abb. 126.

straßen den Höhenkurven folgend in konzentrischer Weise um den Berg herumgelegt sind, so daß innerhalb dieser Straßen keinerlei Steigung zu überwinden ist. Gemeinsam ist bei den Grundrissen der zum unteren Mauerzuge parallele

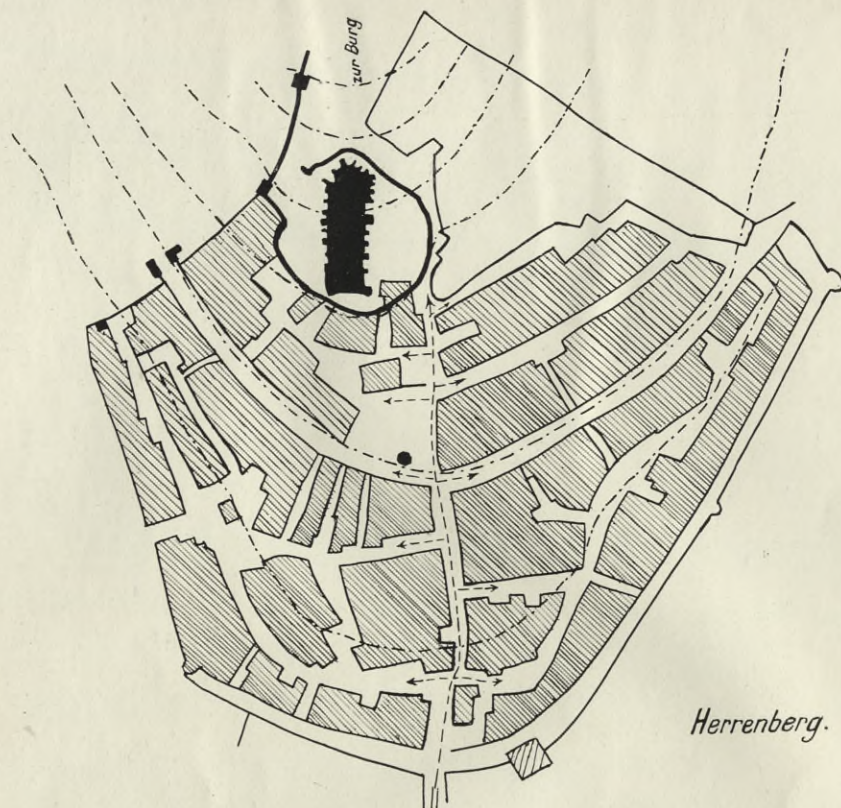


Abb. 127.

Straßenzug, wie die senkrecht zu den Höhenkurven ziehende Hauptverbindung zwischen Tor und Kirche. Außer dieser senkrechten Straße der Stadtanlage dienen nur wenige enge und steile, radial angeordnete Querstraßen, resp. Staffeln, dieser Verkehrsrichtung. Es ist alles planmäßig dem Gelände entsprechend angelegt, was aus der Trapezform des Marktplatzes besonders klar hervorgeht. Diese Platzform kann nur zurückgeführt werden auf die zu den Höhenkurven senkrechte Anordnung der beiden Platzwände. Die Vergleichung von Abb. 126 und Abb. 127 läßt unzweideutig das Rippensystem als dem Gelände aufgezwungen erscheinen. Für die Entwicklungsgeschichte des mittelalterlichen Städtebaues wäre nun überaus wichtig eine historische Untersuchung, in welche Zeit das Aufkommen des Rippensystemes fällt. Anhaltspunkte sind zweifellos vorhanden. Die Frage als solche berufsmäßigen Historikern überlassend, sei als Vorgang der Rottenburger Stadtgrundriß behandelt (Abb. 128). Bei der zerlegenden Betrachtung des Stadtgrundrisses fällt aus dem Gesamtgrundrisse eine ältere, ovalförmige Anlage mit klar ausgesprochenem Rippensystem senkrecht zu den Höhenkurven heraus, indem die Grenzen des Ovals mit den Rippenenden zusammenfallen. Dies läßt auf die Anordnung eines Walles oder einer Palissadenmauer u. dgl. schließen. Das urkundlich 1213 als Pfarrort genannte, schon im 11. Jahrhundert Ortsadel besitzende Sülchen wird Ende des 13. Jahrhunderts von den Grafen von Hohenberg erweitert und ummauert und heißt von da an die neue Stadt oder, infolge des gleichzeitigen Burgenbaues, die Rottenburg¹⁾. Die geradlinige,

¹⁾ Oberamtsbeschreibung Rottenburg.

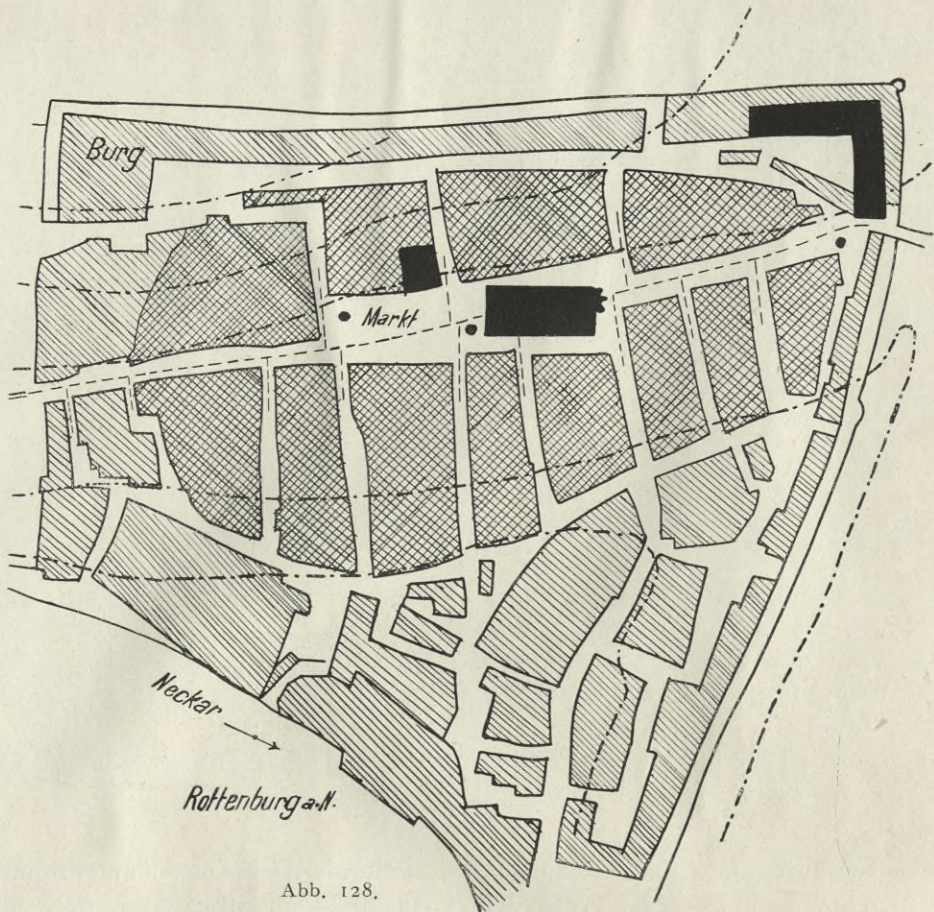


Abb. 128.

rechtwinklige Mauerlinie entsprach dem Zeitgeiste des ausgehenden 13. Jahrhunderts, indem die unter dem Stauferkaiser Friedrich II. mit Mauern versehenen Städte Rottweil, Reutlingen, Heilbronn dasselbe Prinzip zeigen. Es ist also kein anderer Schluß möglich, als daß der ursprüngliche Pfarrort Sülchen in ovalförmigem Rippentypus angelegt war, um welches als Kern das Rottenburg des 13. Jahrhunderts entstand. Es ist also der Rippentypus als städtebauliches Prinzip schon im 11. bzw. 12. Jahrhundert nachweisbar. Interessant ist bei Rottenburg noch, daß die Kirche jünger sein muß als der Marktplatz, indem auf dem zunächst zu groß abgesteckten Platze nachträglich die Kirche, also sekundär, erbaut wurde. Dies ist außer durch die regelmäßige Gesamtplatzform durch die geradlinig fortlaufende Hauptstraßenachse bewiesen. Die Wahl unserer Beispiele für den Rippentypus beschränkt sich auf das enger begrenzte Gebiet Schwabens. Bei umfassenderer Heranziehung weiteren geschichtlichen Materiales wird sich eine noch genauere Datierung ohne Zweifel ermöglichen lassen. Dabei wird zweifellos der Rippentypus als ältere Form erscheinen, gegenüber dem nun zur Behandlung gelangenden Paralleltypus, wenigstens solange es sich um die Anwendung eines im Zeitgeist liegenden und von ihm erfaßten städtebaulichen Prinzipes handelt¹⁾.

¹⁾ Hierher gehört auch der auf die Kaiserstraße rippenförmig angelegte Freiburger Stadtplan (gegr. 1120 durch den Zähringer Konrad III.).

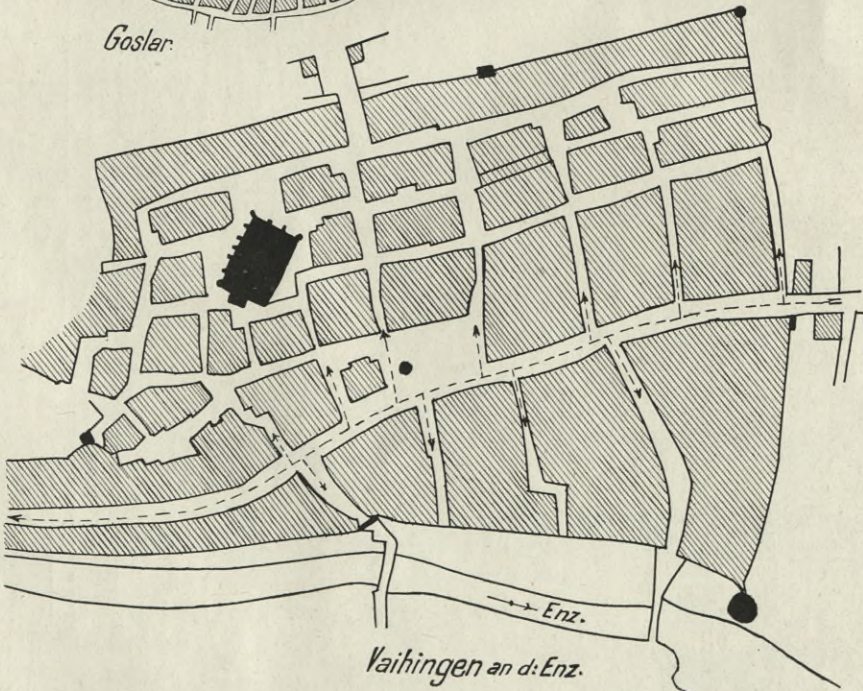
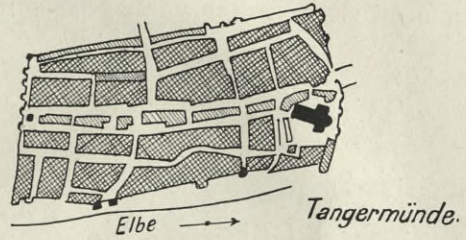
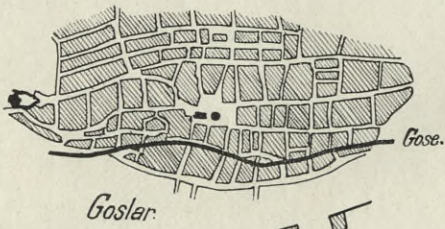
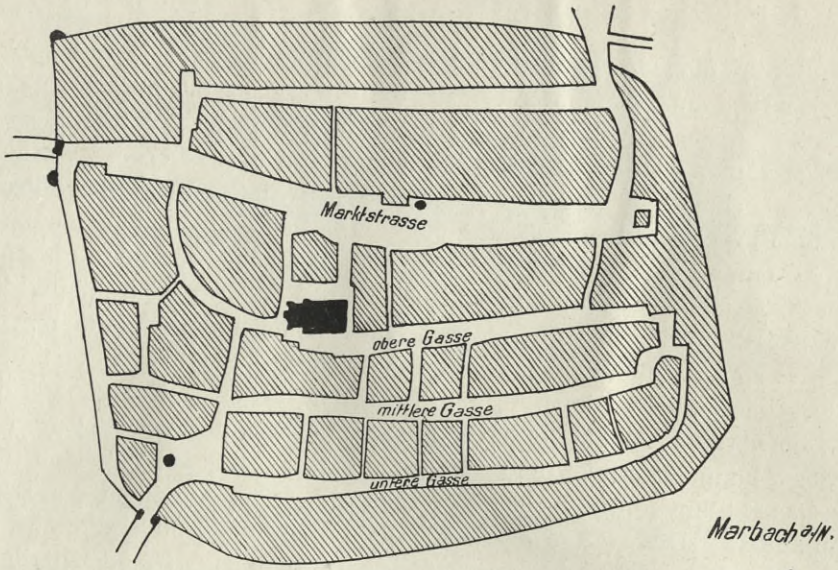


Abb. 129, 130, 131, 132.

Paralleltypus.

Für die Betrachtung des Paralleltypus sei zunächst das weniger prinzipienmäßige, aber sicherlich auch planmäßig Überlegte des Paralleltypus herangezogen. Der Marbacher Stadtanlage (Abb. 129) liegt die Hauptstraße als Marktstraße zugrunde, zu welcher parallel gleich breite Aufteilungsstraßen angeordnet wurden. Die meist nur als Fußwege angelegten Querstraßen sind nicht schematisch, sondern nach dem jeweiligen Bedürfnis angelegt. Die Straßenbenennung, untere, mittlere, obere Gasse gibt echt mittelalterlich dem zusammengehörenden Parallelstraßensystem Ausdruck, ein Vorgang, wie er in alten Städten sehr häufig ist. Es sei beispielsweise nur die Analogie mit dem Hildesheimer und dem Augsburger Stadtgrundriß erwähnt mit den ersten, zweiten und dritten Rosenhagen genannten Straßen Hildesheims und der inneren, mittleren und äußeren Pfaffengasse im Augsburger Domviertel und dem vorderen, mittleren und hinteren Lech zwischen der Ausburger Maximilianstraße und der Stadtmauer. Hier ist jedoch der Parallelismus meist eine Folge örtlicher Verhältnisse, wie vor allem der Lage der Stadt am Flusse. Diese Lage der Stadt am Flusse, resp. an einer talwärts ziehenden Hauptverkehrsstraße bedingt meist eine parallele Straßenaufteilung

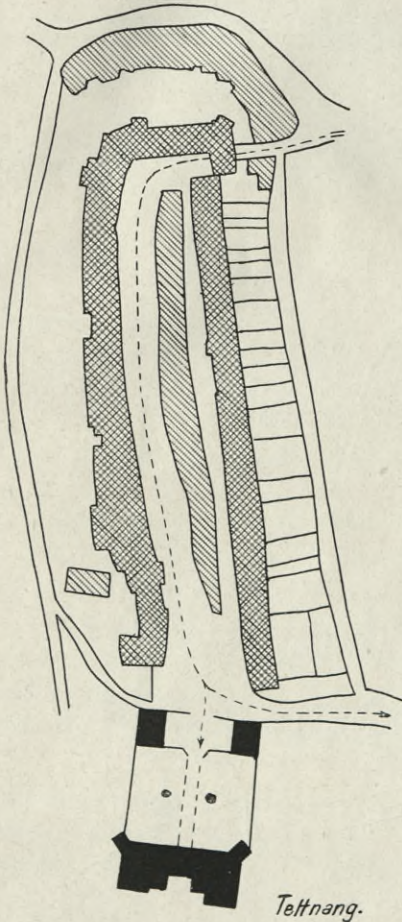


Abb. 133.

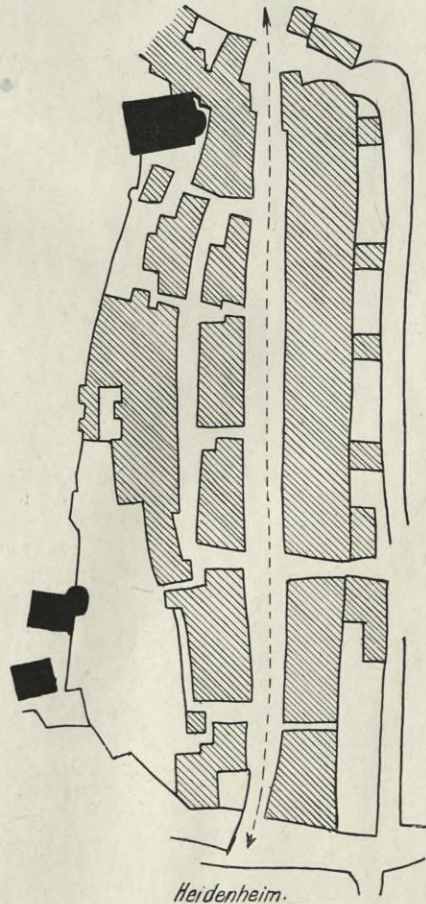


Abb. 134.

als natürliche Folge. So ist Goslar (Abb. 130)

und Tangermünde (Abb. 131) zu verstehen und die Menge anderer Beispiele, wie Heidelberg, Freiburg usw. Diese Voraussetzung trifft aber für das auf einer Anhöhe gelegene Marbach nicht zu, sondern es muß die an keiner ausgesprochenen Durchgangsstraße

gelegene Stadt in planmäßig überlegter Weise auf die Parallelstraßen angelegt worden sein. Willkürlich ist hier nichts, auch nicht die Anlage der Tore an den Eckpunkten, da in der mittelalterlichen Kriegstechnik Torbauten sehr gern zur Verstärkung der Verteidigung an diese Punkte verlegt wurden, namentlich bei kirchlichen Anwesen. Ob hieraus und aus der Tatsache, daß Marbach 978 als Reichsgut in den Besitz des Hochstiftes Speier gelangte, ein Schluß gezogen werden kann in bezug auf die Einflüsse der kirchlichen Grundherrschaft, ist Sache des Historikers. Auffallend ist jedenfalls einmal die annähernd quadratische Umrißlinie, wie die Toranordnung analog Münsingen. In dem Vaihinger Grundriß (Abb. 132)¹⁾ haben wir die der Enz entlang laufende Hauptstraße mit Rippen-system, während in der oberen Hälfte wohl nach dem ersten großen Brande 1291 drei zur geradlinigen Mauerlinie parallele Straßenzüge eingefügt worden sind, womit wir die Grundform des später mathematisch genauen Baublocksystems der ostelbischen Kolonialstadt erhalten. Diese mehr hypothetisch als im Wege der historisch-kritischen Forschung nachgewiesene fortlaufende Entwicklung zur ostelbischen Kolonialstadt auf deutschem Boden selbst sei unbeschadet des Einflusses der Kreuzzüge und des Verkehres mit Italien und dem Orient noch besonders untersucht. Wir finden in Süddeutschland, besonders Bayern, überaus häufig das Einstraßen-

system, indem die ganze Stadt entlang einer einzigen als Marktstraße breit angelegten Hauptstraße erbaut wurde. Das Wesen der Sache veranschaulicht der Tettlinger und Heidenheimer Grundriß (Abb. 133 und 134). Der die ursprünglich platzartige Straße in zwei Straßen aufteilende bebaute Streifen bei

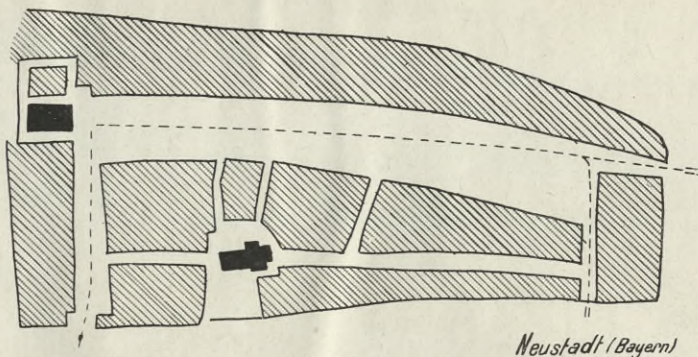


Abb. 135.

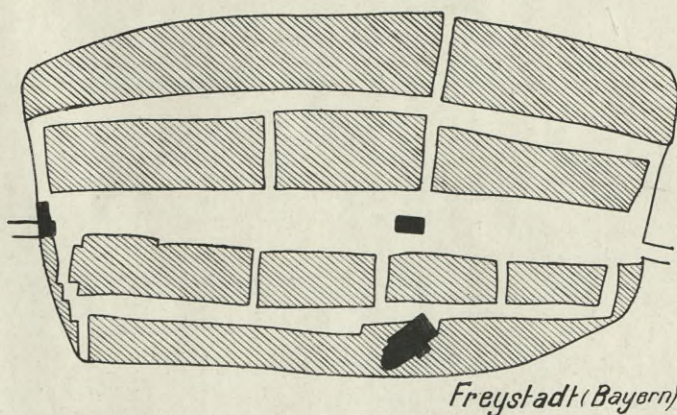


Abb. 136.

¹⁾ Oberamtsbeschreibung Vaihingen a. E.

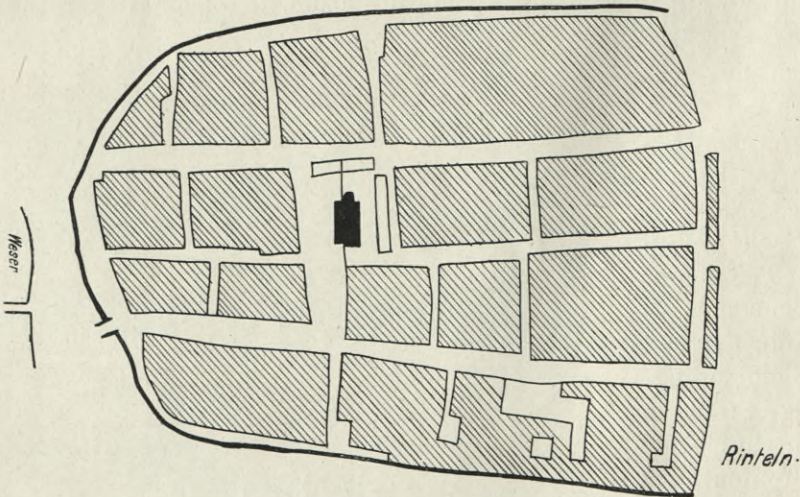
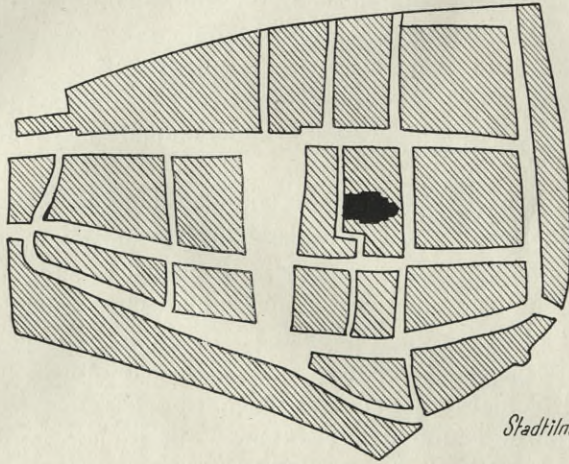


Abb. 137, 138, 139.

Tettnang ist spätere Zutat. Ist hier die Anlage zweifellos noch aus der im 30jährigen Kriege zerstörten Schloßanlage heraus zu verstehen, so haben wir im Heidenheimer Grundriß die verbreitetere und schon entwickeltere Form, indem die Tore nicht im Winkel angeordnet sind, sondern in der Straßenachse gewesen sein müssen. Hierbei zeigt sich das Streben nach einer parallelen Aufteilungsstraße, was in dem Neustadter Stadtplan (Abb. 135) ganz klar und planmäßig durchgeführt zutage tritt. Dabei ist das Wesentliche des Paralleltypusses, die nebensächliche Bedeutung der Querstraßen, offensichtlich, da die drei Querstraßen als Kirchenwege ihre Erklärung finden. Die Gesamtanlage ist absolut einheitlich planmäßig, und ist als ein namentlich in Bayern viel verbreiteter Städtebautypus zu betrachten, dessen ideale Durchbildung Freystadt (Abb. 136) zeigt (vgl. Neunkirch, Städtebau 1912, Heft 12).

Vergleicht man nun die aus den verschiedensten Gegenden Deutschlands stammenden Stadtanlagen (Abb. 137—139), so ist das gemeinsam Typische derselben unverkennbar. Die Ähnlichkeit der Anlage ist weder örtlich, noch zufällig bedingt. Sie kann vielmehr nur aus einem im Zeitgeist begründet liegenden städtebaulichen Prinzip entsprungen sein. Dabei ist für die Datierung überaus wichtig die urkundlich festliegende Gründung Rintelns (Abb. 139) durch einen Willensakt des Grafen Adolf von Schaumburg in den Jahren 1224—1230¹⁾. Außerdem ist Freystadt (Abb. 136) als eine Stadt des 13. Jahrhunderts nachgewiesen. Dieses ausgesprochene Parallelstraßensystem muß also im Anfang des 13. Jahrhunderts ein allgemeiner städtebaulicher Typus gewesen sein. Der Ursprung dieses Typus ist ohne Zweifel im Süden in Bayern²⁾ zu suchen, und zwar zunächst im Ein- und Zweistraßensystem der Städte Burglengenfeld, Bruck, Auerbach, Weiden, Diefurt u. a. Den Höhepunkt verkörpert Freystadt, wo die Straßenfluchten nicht geradlinig, sondern entsprechend den beiden leicht geschweiften Mauerlinien ebenfalls geschweift angelegt wurden, und zwar in bewußt planmäßiger Weise symmetrisch zur Hauptachse. Da aber im deutschen Städtebau ein Stillstand nicht zu beobachten ist, so sehen wir in Oldendorf schon die in der ostelbischen Kolonialstadt allgemein angewandte Form der Platzaussparung mit dem allerdings verschobenen Viereck.

Versuchen wir nun (Abb. 137—139) entwicklungsgemäß zu gruppieren, so ist Stadtilm das älteste Beispiel infolge des allerdings nur linksseitigen, meridionalen Zusammenführens der Straßenzüge, infolge des Unterschiedes in der Straßenbreite, der Quer- und Längsstraßen und infolge der trapezförmigen Platzaussparung. Die nächste Stufe ist Rinteln, wo an Stelle des meridional vermittelnden Systemes eine leichte Abweichung

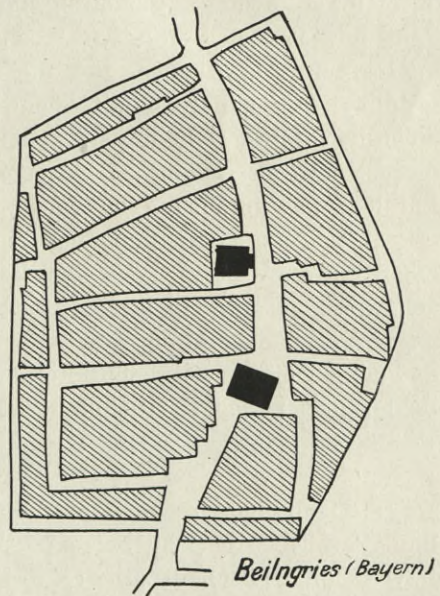


Abb. 140.

¹⁾ Kunst- und Altertumsdenkmale. Schaumburg-Lippe: Rinteln; desgl. Kassel: Oldendorf.

²⁾ Kunst- und Altertumsdenkmale Bayern.

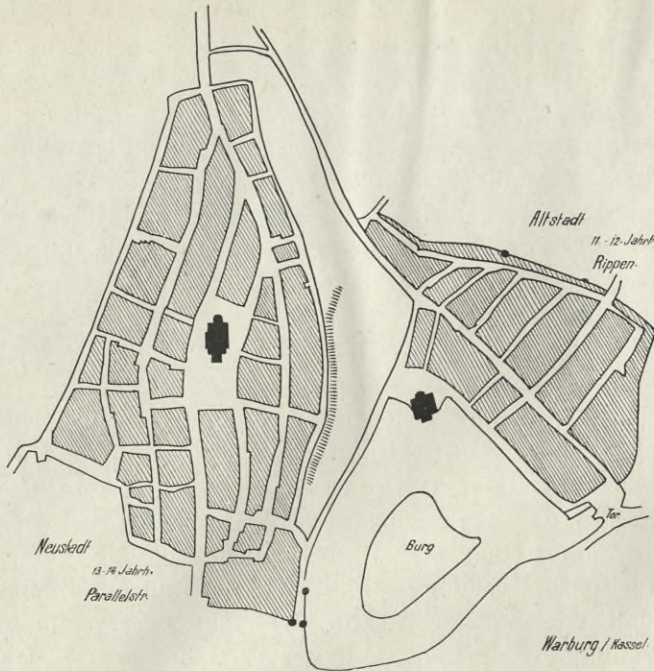


Abb. 141.

von der Parallelrichtung zu beobachten ist, bedingt durch das Streben nach

Baublockausmittlung zwischen den ungleichen beiderseitigen Breiten. Die Platzanlage ist eine Zusammensetzung des Stadtilmer und des Oldendorfer, resp. es ist ein Übergangsstadium von Stadtilm zu Oldendorf. Oldendorf selbst ist eine Weiterentwicklung zu absolut parallelen Straßenzügen, mit dem Bestreben nach durchweg gleichen Straßenbreiten und der ostelbischen Platzanlage.

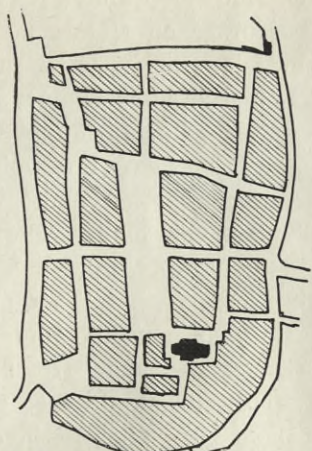
Das Gegensätzliche des Rippensystems zu diesen nicht schematisch, aber

in den leitenden Gesichtspunkten absolut festliegenden mittelalterlichen Parallelsystemen wird durch den in gleichen Größenverhältnissen auf eine breit angelegte Hauptstraße aufgebauten Grundriß des bayrischen Beilngries (Abb. 140) klar hervorgehoben. Auch hier ist alles einheitlich angelegt, indem die Divergenz der Rippen bedingt ist durch die Divergenz der entsprechenden Mauerlinien. Echt mittelalterlich überlegt ist die untere Zugangsstraße mit dem sperrenden, quergestellten Rathause und mit den versetzten Fluchtlinien, für welche Anordnung nur militärische Gesichtspunkte bei der Planmäßigkeit der Gesamtanlage in Betracht kommen können. Gleichzeitig liegt aber in dem Vorkommen dieser mittelalterlichen kriegstechnischen Begriffe, daß das Rippensystem dem Paralleltypus vorausgegangen sein muß.

Ein vergleichender Blick auf die Alt- und Neustadt Warburg (Abb. 141) lehrt einwandfrei, daß das Parallelsystem das Rippensystem ablöst. Von hier aus war aber nur ein kleiner Schritt zu der Erkenntnis, daß beide Systeme nur unter Vernachlässigung einer der beiden Verkehrsrichtungen möglich waren, und daß bei einer gleichzeitigen Anwendung gewissermaßen Durchdringung beider dieser Nachteil behoben war.

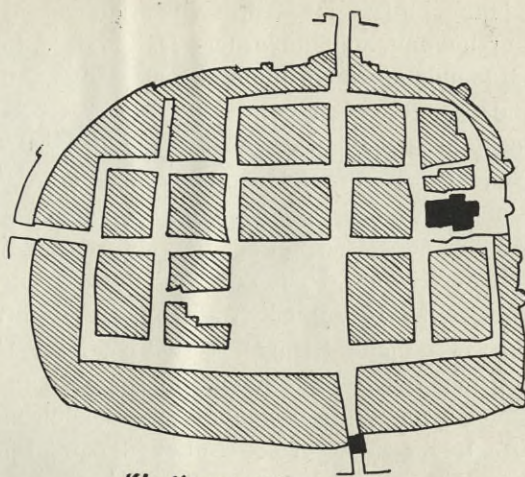
Baublocktypus.

Damit haben wir den Baublocktypus, als dessen Vorstufen das Rippensystem und Parallelsystem zu betrachten ist. Diesen Vorgang sehen wir in dem bayrischen Tirschenreuth (Abb. 142), dessen Befestigung aus den Jahren 1323—37 stammt. Die Stadt ist um den annähernd rechteckigen Platz im Baublocksystem bei annähernd gleichen Straßenbreiten angelegt, nur ist alles mehr in verschobener Form als beim eigentlichen ostelbischen Baublocksystem. Die



Tirschenreuth (Bayern)

Abb. 142.

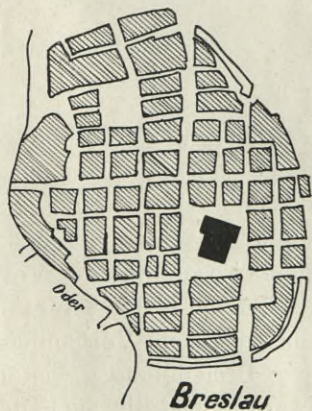


Klattau (Böhmen)

Abb. 143.

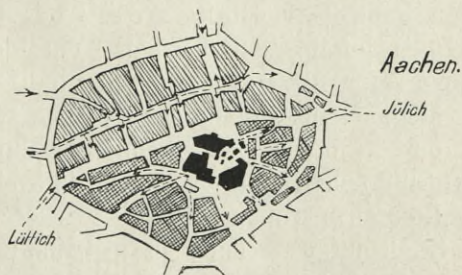
Annäherung zeigt Klattau in Böhmen (Abb. 143). Hier ist urkundlich nachgewiesen, daß die Befestigung genau den erlassenen Weisungen König Ottokars II. entsprach (1253—78). Den Baublock als Einheit finden wir gerade bei böhmischen Gründungen des 13. Jahrhunderts überaus viel von mehr tastendem Vorgehen bis zum absoluten Rechtecksschema (Bechim, Rudin Gründung Ottokars II., Krakau 1257 gegründet)¹⁾. Das Ergebnis der Untersuchung ist nun, abgesehen von der Feststellung des Gegensätzlichen der Typen, daß die Entwicklung zum ostelbischen Kolonialstadttypus (Abb. 144) an der Entwicklung der deutschen Stadtanlagen selbst beobachtet werden kann, unbeschadet der Einflüsse anderer Art. Der ostelbische Kolonialstadttypus ist nicht unvermittelt einfach übertragen worden, sondern es war die allgemeine Wandlung der städtebaulichen Auffassung schon vorher angebahnt.

Wie auf allen Kulturgebieten, so ist auch im Städtebau eine stetige Entwicklung anzunehmen, die durch fremde Vorbilder naturgemäß beschleunigt wird. Wenn nun einzelne jüngere Städte noch im alten System erbaut wurden, so spricht das nicht gegen die Bewegung als solche, da diese Erscheinung erfahrungsgemäß stets zu beobachten ist, wenn sich etwas Neues anbahnt. Aus diesem Grunde sind gerade auch die kleineren Städtchen, welche ohne An-



Breslau

Abb. 144.



Aachen.

Jülich

Lüttich

Abb. 145.

¹⁾ Topographie der historischen Kunstdenkmale im Königreich Böhmen.

knüpfungspunkte an ältere Niederlassungen entstanden sind, so wichtig für die Untersuchung, und außerdem lassen sie infolge des beschränkten Umfanges die städtebaulichen Prinzipien klarer erkennen. Die mittelalterliche Groß- und Handelsstadt ist ein vom Zeitwechsel und Zeitbedürfnis viel zu abhängige Stadtanlage, als daß von ihr ausgegangen werden könnte. Sie kann in ihren Gesetzen meist nur auf Grund lokaler Forschung verstanden werden, für welche die an den kleineren Anlagen gemachten Ergebnisse grundlegend sind. Als abschließendes Beispiel sei der als *regellos* und willkürlich angelegt geltende Aachener Grundriß¹⁾ herangezogen (Abb. 145). Die heutige Stadt wird durch die Jakob- und Großkölnener Straße in zwei Hälften geteilt. In der unteren Hälfte ziehen sämtliche Straßen radial zum Domviertel analog Münster und anderen Domfreiheiten, womit von technischer Seite aus die Grenze des Domviertels gegeben ist als ältester Stadtkern. Gleichzeitig ist zweifellos, daß diese Stadthälfte in ihrem Stadtplane noch die ursprüngliche Anlage ist. Hier ist in den wesentlichen Straßenzügen alles unverändert. Demgegenüber ist die obere nach ganz anderen städtebaulichen Prinzipien angelegt und wird dieser Stadtplan wohl nicht vor dem 12. oder 13. Jahrhundert entstanden sein. Parallel zur Hauptstraße als von Anfang an festliegende Landstraße wird eine zweite Straße angelegt, von welcher aus die weitere Aufteilung im Rippensystem senkrecht zur Straßenrichtung erfolgt und nicht radial zum Domviertel. Alle Schlußfolgerung der Lokalforschung überlassend, sei nur darauf hingewiesen, daß die Stellung der ältesten Gebäude, wie vor allem der Kirchen, zu den Straßenrichtungen einen vortrefflichen Maßstab auch historischer Art liefert infolge der Datierung dieser Gebäude. Wenn einmal sämtliche Teile Deutschlands unter Heranziehung auch der kleinsten Städte von der städtebaulichen Forschung im Verein mit der historischen bearbeitet sein werden, so wird die infolge des schwer zugänglichen Materiales bis jetzt nur strichweise nachgewiesene, städtebauliche Entwicklung vom ältesten Typus bis zur ostelbischen Kolonialstadt sicherlich allgemein zutage treten. Die dabei vorauszusetzende Verbreitung eines neuen, städtebaulichen Gedankens liegt bei dem Interesse, das neuen Stadtanlagen zu allen Zeiten entgegengebracht wurde, in der Natur der Sache. Der Vorgang ist nicht anders zu denken, als wie auf dem Gebiete der Architektur und Kunst überhaupt. Dabei ist die so oft beobachtete mehr tastende Anwendung des Prinzips naturgemäße Folge der mündlichen Fortpflanzung.

Römisch-deutsches Straßenkreuz.

Es sei nun die viertorige Anlage mit dem Straßenkreuze noch besonders hervorgehoben infolge der Tatsache, daß das viertorige, nach den Himmelsrichtungen orientierte Straßenkreuz als uraltes städtebauliches Prinzip durch die Römer in allgemeine Aufnahme gekommen war. Sind nun Zusammenhänge da zwischen römischem und deutschem Straßenkreuz? In dem Abschnitte der Vorstufen mittelalterlichen Städtebaues wurde nachzuweisen versucht, daß das Wesen römischen Städtebaues nicht erkannt worden war und daß aus dem Vorhandensein des Straßenkreuzes auch in ehemaligen römischen Besiedlungsgebieten noch nicht auf direkt römischen Ursprung geschlossen werden darf, da auch die

¹⁾ Dr. Fritz: Deutsche Stadtanlage. Straßburg 1894. Seite 11 und folg.

Übertragung des Gedankens als solchen durch die römisch - italienisch - südfranzösischen Städte ¹⁾, wie durch die mündliche Überlieferung in Rechnung gezogen werden muß. Auch hier wird erst eine systematische Bearbeitung der einzelnen Landesteile volle Klarheit schaffen. Bei der geführten Untersuchung ist daher eine Beschränkung auf Schwaben notwendig. Übersieht man die schwäbischen Stadtgrundrisse der Reihe nach, so erwecken das besondere Interesse infolge ihres

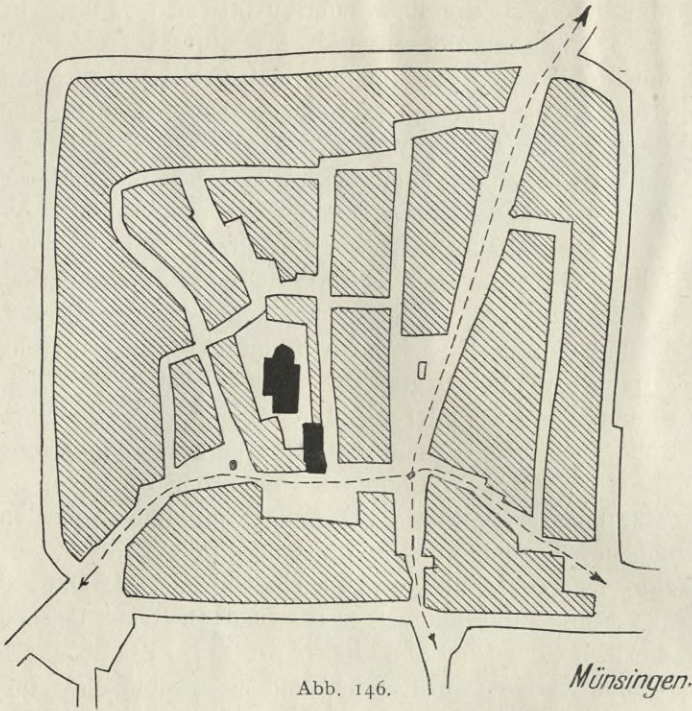


Abb. 146.

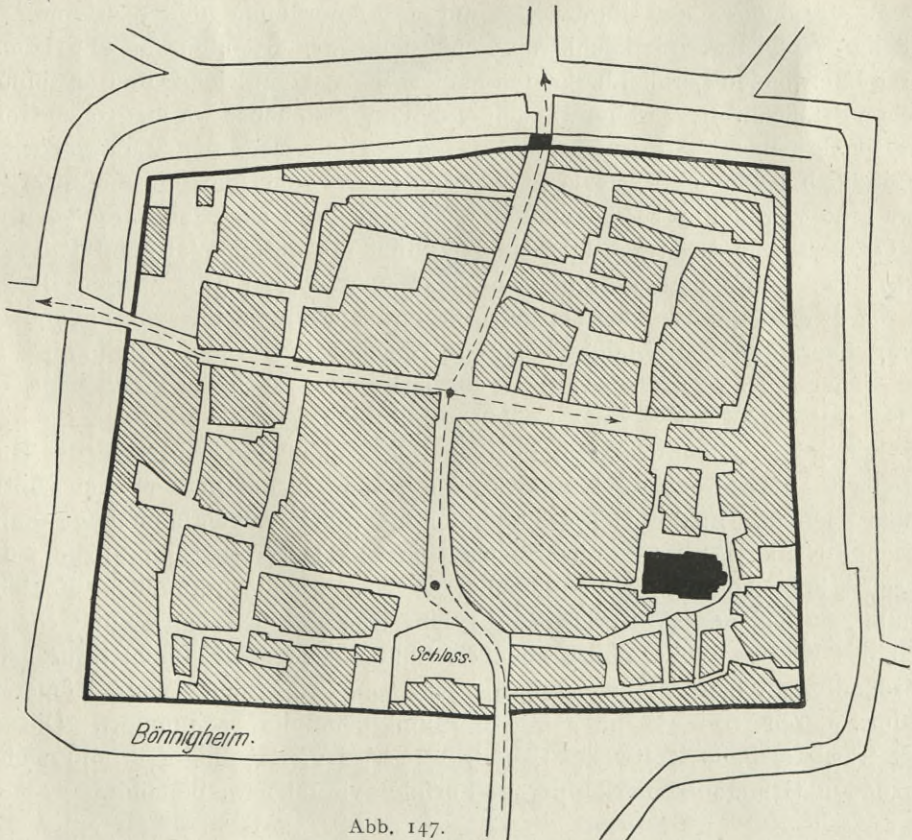


Abb. 147.

¹⁾ Generalstabskarte von Frankreich, Deutschland, Oberitalien. Landesbibl. Stuttgart.

Alters und ihrer Form Münsingen, Bönningheim und Rottweil. Münsingen (Abb. 146) entstand von 770 an als Hauptort der Munigiser Mark, und zwar zweifellos auch als militärischer Sammelpunkt¹⁾. Bönningheim erhielt das Kloster Lorsch an der Bergstraße von der Nonne Hiltburg 793. Das Kloster Lorsch wurde nun „more antiquorum et imitatione veterum“ erbaut. Aus diesem Zeitgeiste heraus stammte der St. Galler Bauplan mit seiner schematisch römisch-rechtwinkligen Anordnung. Nun ist zweierlei zu berücksichtigen, einmal ist, wie in der karolingischen Zeit überhaupt und bei den Klöstern insbesondere, eine stetige Fühlung mit römisch-italienischen Städten und geistigen Kulturmittelpunkten vorhanden, und andererseits muß in dieser frühen Zeit die Umwallungslinie der römischen Feldlager in ihrer Umrißlinie und den Torbauten noch erkennbar gewesen sein, so daß da und dort gerade infolge der Torbauten das Straßenkreuz als solches erkannt werden konnte. Einmal die Überlieferung durch die Kirche und ihre direkte Verbindung mit Italien und Rom, dann die Überlieferung im Lande selbst, wenn auch in sagenhafter Form, wie die Überreste der Umwallungslinien, machen einen inneren Zusammenhang obiger Stadtanlage mit dem römischen Gedanken höchst wahrscheinlich, da die Kunde von der durch Straßen verbundenen, viertorigen Anlage mit rechtwinkliger Umrißlinie genügte. Demzufolge hätten wir in Münsingen statt der deutschen Ringwallinie das römische Prinzip des Quadrates, nur daß, wie schon bei Marbach (Abb. 129) zu beobachten war, die Eingänge an die Ecken verlegt wurden, als eine mehr deutsche Auffassung. Besonders sei hingewiesen auf die Anordnung der drei unter sich parallelen Wohnstraßen gleichlaufend mit der orientierten Kirche und den zu den Kirchenwänden parallel laufenden Mauerzügen. Die gleiche Übereinstimmung zwischen Straßenkreuz, Kirchenwänden und Mauerlinie haben wir im großen Ganzen beim Bönningheimer Stadtgrundriß (Abb. 147). Die Anlage der Stadt war wesentlich kirchlich beeinflußt, was schon daraus hervorgeht, daß die heutige Steinmauer 1286 vom Kloster Bebenhausen um die quadratische Stadt angelegt wurde. Das Quadrat war also ursprünglich wohl bedingt durch Wall und Palissadenmauer. Bei dem Bau der Steinmauer mag der Torersparnis wegen der eine Teil des Straßenkreuzes zugemauert worden sein, denn die vorhandene Fortsetzung über den Knotenpunkt hinaus in gleicher Breite läßt sich nur als Rest eines früheren Hauptstraßenzuganges erklären, wie auch die Abweichung von der Hauptrichtung des auf das Schloß gerichteten Armes durch den Schloßbau 1756 bedingt ist, indem das Zusammenfallen der Schloßmittelachse mit der Hauptstraßenachse im Zeitgeiste gelegen war. Im gesamten Stadtbereich sind sämtliche Straßen nach den beiden Hauptrichtungen orientiert. Bönningheim liegt inmitten römischer Niederlassungen, ohne selbst römische Überreste zu besitzen, es war also selbst keine römische Niederlassung, wie es auch die urkundliche Forschung annimmt, so daß nur als Erklärung die Übertragung des römischen Gedankens durch das Kloster Lorsch übrig bleibt. Sollten sich aber einmal Spuren einer römischen Stadt hier zeigen, so haben wir eine wiederaufgebaute Römerstätte vor uns, deren Grundriß im heutigen Bönningheim durchschimmert. Die Stadt selbst war, wie beim Rottweiler Grundriß, in vier Viertel eingeteilt und nach den besitzenden Grundherren, Neipperger-Fürfelderviertel usw. benannt.

1) Oberamtsbeschreibung.

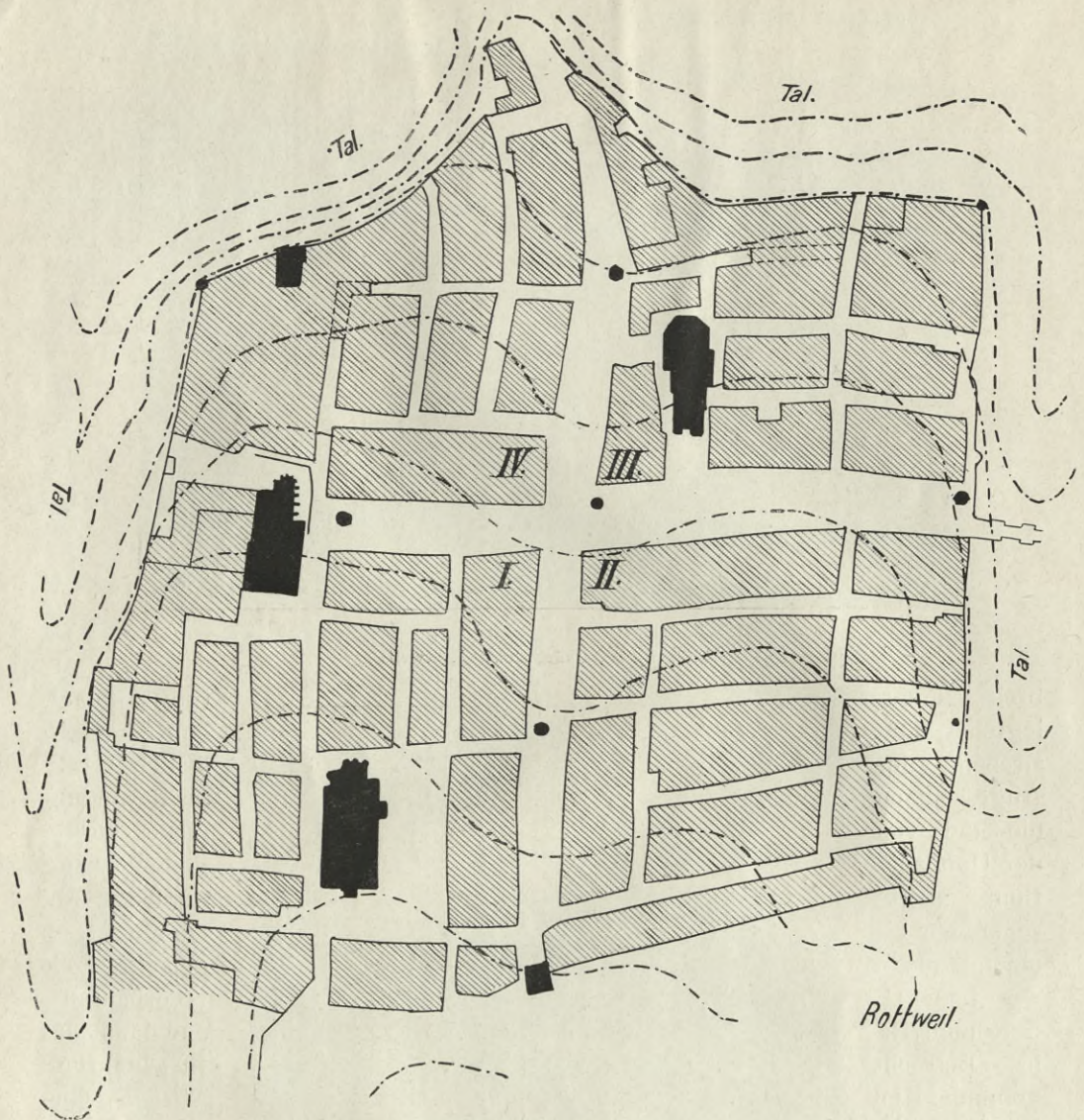


Abb. 148.

Eine absolut regelmäßige Anlage verkörpert Rottweil (Abb. 148). Sämtliche Kirchen- und Straßenzüge sind gleich orientiert, wie auch die Mauerzüge dieselbe Grundrichtung zeigen. Ein platzartig breites Straßenkreuz (Abb. 149) teilt die Stadt in vier Viertel, welche schon sehr früh als Heiligkreuzort I (Abb. 150), Sprengerort II, Johanserort III und Lorenzort IV bezeichnet werden. Gehen wir von dem deutschen Städteprinzip, „die Stadt aus dem Gelände herauswachsen zu lassen“, aus, so macht die gesamte Straßenanlage im Blick auf die Höhenkurven einen dem Gelände aufgezwungenen Eindruck. Das Gelände war, wie bei allen römischen Anlagen ohne jeglichen Einfluß auf die Straßenanlagen. Das römische Rottweil fiel nun keineswegs mit dem heutigen zusammen, so daß vom Wiederaufbau einer Römerstadt keine Rede sein kann, und also auch hier die Übertragung des Gedankens angenommen werden muß. Fassen wir nun durchweg die gleich



Abb. 149. Straßenkreuz (Rottweil).

breit angelegten Wohnstraßen ins Auge, so kann die Stadt, von der Ummauerung abgesehen, nur als eine Anlage des 13. oder 14. Jahrhunderts in Betracht kommen. Nun brannte Rottweil in der Blütezeit seiner Entwicklung 1345 bis auf sechs Häuser ab, und es liegt nahe, zu vermuten, daß von der als weitsichtig bekannten Stadtverwal-



Abb. 150. Heiligkreuzort (Rottweil).

lung damals eine neuzeitliche Korrektur des Stadtplanes vorgenommen wurde unter Anlehnung an den alten. Die

Torbauten und damit das Straßenkreuz wurden beibehalten, ebenso die beiden Richtungen der Wohnstraßen, welche vor dem Brande analog Bönningheim angelegt gewesen sein müssen, also einen mehr gewor-

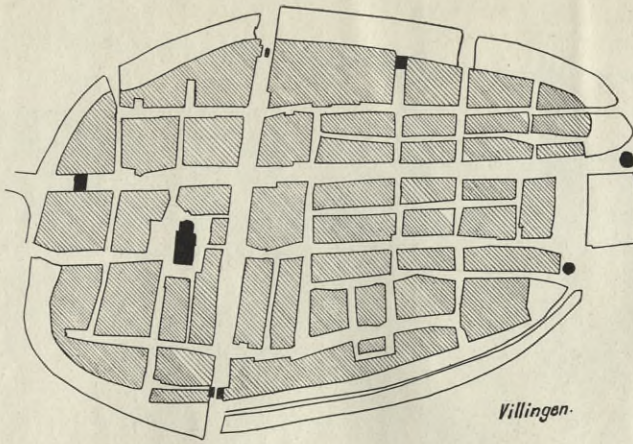


Abb. 151.

Villingen.

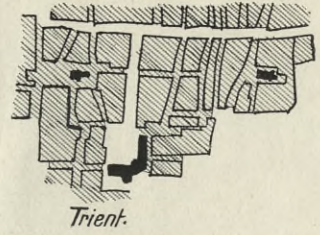


Abb. 152.

Trient.

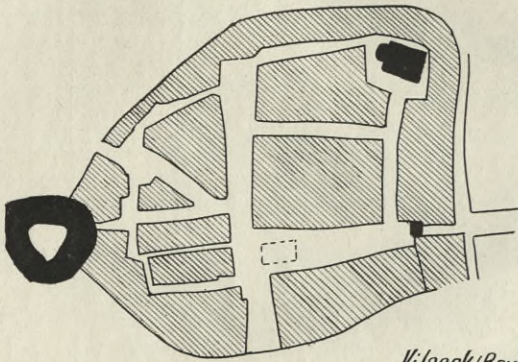


Abb. 153.

Vilseck (Bayern).

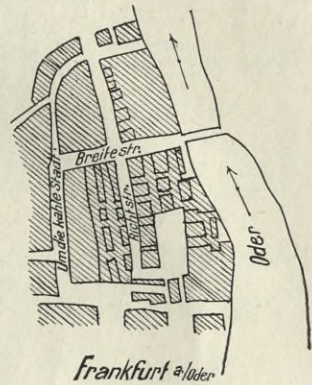
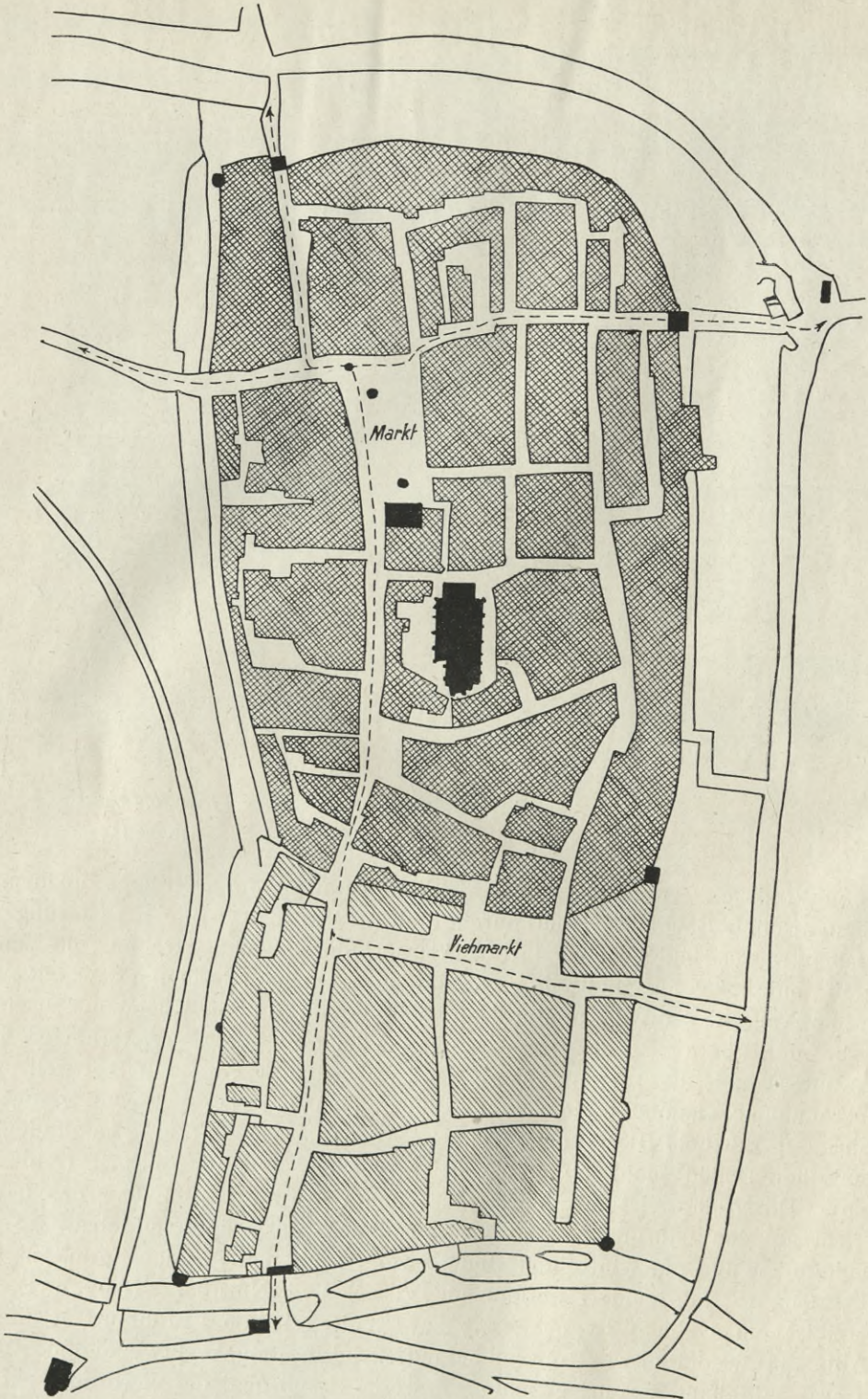


Abb. 154.

Frankfurt a. d. Oder

denen Eindruck erwecken. Es wird alles planmäßig im allerdings noch nicht schematischen Baublocksystem durchgeführt. Die platzartige Erweiterung des Straßenkreuzes findet dabei ihre Erklärung durch das Bestreben, die Feuergefahr möglichst auf Stadtteile zu beschränken, welcher Gedanke ganz allgemein für die Anlage platzartig breiter Hauptstraßen stets mit in Rechnung zu ziehen ist bei den überaus häufigen Feuersbränden im Mittelalter. Weiterhin ist überaus interessant die in der Anlage der Straßen vollständig mit Rottweil übereinstimmende ehemalige Reichsstadt Villingen (Abb. 151). Dieselbe wurde vom Zähringer Berthold III. 1120 gegründet. Auch hier ist ein Blick auf italienisch-römischen Boden nicht ungerechtfertigt, wie das Trienter Beispiel (Abb. 152) zeigt. Die Anlage ist zweifellos römischen Ursprunges, nur daß das heutige Trient auf den T-förmigen, statt kreuzförmigen Straßenzügen aufgebaut ist. Eine analoge Anlage auf deutschem Boden, wenn auch in tastender Form, zeigt das aus dem 12. Jahrhundert stammende Vilseck bei Nürnberg (Abb. 153). Auf ostelbischem Gebiete ist das 1253 zur Stadt erhobene Frankfurt a. d. Oder (Abb. 154) wiederum wie Rottweil auf auffallend breitem, rechtwinkligem Straßenkreuz aufgebaut, woraus geschlossen werden muß, daß die viertorige, auf dem Straßenkreuz aufgebaute Stadt neben dem normalen Kolonialstadttypus als städtebauliches Prinzip des Mittelalters angesprochen werden darf. Bei der schon von



Weil der Stadt.

Abb. 155.

P. J. Maier, D. Fritz und anderen begonnenen systematischen Untersuchung der deutschen Stadtgrundrisse hat das hier behandelte Straßenkreuz ein Recht auf besonderes Interesse, wobei die Orientierung von Kirche, Mauer und Straßenzügen einen sehr wichtigen Maßstab liefert für die Beurteilung. Als eine rein mittelalterliche Stadtanlage sei Weilderstadt (Abb. 155) herangezogen. Bei der Zerlegung des Stadtgrundrisses scheidet sich die Altstadt von der Stadterweiterung klar ab durch das einspringende Mauereck, hervorgerufen durch den Anschluß des mehr geradlinigen Mauerzuges, der Stadterweiterung an das Oval der Altstadt. Der vor dem Stadttor liegende Viehmarkt war die Ursache der nach dieser Richtung hin wohl im 14. Jahrhundert erfolgten Stadterweiterung. Für die Untersuchung kommt also nur die Altstadt in Betracht. Diese Altstadt ist nun eine viertorige auf dem echt mittelalterlich versetzten Straßenkreuz aufgebaute Anlage bei gleicher Orientierung von Kirche, Straßen und Mauerzügen.

Als zusammenfassender Schluß der Untersuchung der Stadtanlagen als Ganzes sei eine Aufstellung der Typen versucht, aber nur in bezug auf die Straßensysteme als Grundlage weiterer Forschung:

1. die viertorige Stadtanlage auf dem Straßenkreuz aufgebaut in bezug auf Kirche, Straßen und Mauern
 - a) orientiert,
 - b) nicht orientiert;
2. die radiale Stadtanlage als älteste, rein mittelalterliche Anordnung
 - a) mit von Besitzverhältnissen abhängigen Wohnstraßen,
 - b) mit planmäßig nach höheren Gesichtspunkten angelegten Wohnstraßen;
3. Zweistraßensystem und Meridionaltypus;
4. der Rippentypus;
5. der Paralleltypus;
7. der Baublocktypus, wobei die Reihenfolge der angenommenen historischen Entwicklung entspricht.

Hierbei ist vollständig ausgeschaltet der Begriff der Ringstraße als sekundäre Begleiterscheinung der ringförmigen Ummauerung. Die Ringstraße kommt im Mittelalter stets nur in Begleitung eines ehemaligen Mauerzuges, nie selbständig als Straße vor und ist daher in dieser Zeit kein aus dem Wesen des Verkehrs abgeleitetes, selbständiges Element des Städtebaues.

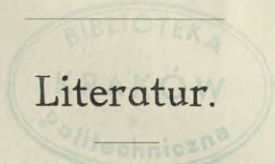
Schluß.

Wenn nun im vorliegenden der mittelalterliche Städtebau von seinen realen Grundbegriffen aus, juristischer, wirtschaftlicher und vor allem technischer Art, zu verstehen versucht wurde, so liegt es überaus nahe, zu fragen: Inwiefern kann der mittelalterliche Städtebau überhaupt als Städtebaukunst betrachtet werden; liegt überhaupt ein Recht vor, ihm künstlerische Bedeutung zuzumessen?

Ausgehend von der modernen Forderung, daß der technische Städtebau nur die Grundlage für die Kunst des Städtebaues zu bilden habe, daß künstlerisches Empfinden das technisch Gegebene und Erforderliche als Grundlage

umgestalten müsse zum Kunstwerk, wird eine Gegenüberstellung der beiden geistigen Vorgänge Klarheit der Begriffe schaffen in bezug auf „Städtebau und Städtebaukunst“. Beim Städtebau geht der Entwerfende über die Begriffe der technischen Lösung der Bedürfnisse der Stadt als Ganzes, wie seiner Teile nicht hinaus. Mit der Beschränkung der Aufgabe auf die Befriedigung sämtlicher Bedürfnisse einer Stadt ist der Begriff „Städtebau“ erschöpft. Da nun in den verschiedenen Städten die Bedürfnisse stets dieselben zu sein pflegen, so ist die naturgemäße, rationelle Entwicklung eines allgemeingültigen Städtebautypus gegeben. Ist der Begriff „Bedürfnis“ allgemeiner Natur, so ist der Begriff „Kunst“ stets beherrscht von der Vorstellung und Phantasie des einzelnen Volkes, Volksstammes und vor allem der diesem Ausdruck gebenden künstlerisch individuell begabten Persönlichkeit. Es wird also die Städtebaukunst, als abhängig von der Vorstellungskraft und dem Gestaltungsvermögen der persönlichen Begabung, stets individueller Natur sein, wobei selbstverständliche Voraussetzung ist, daß der Individualismus der Begabung sich in den Schranken allgemeingültiger Schönheitsbegriffe hält, wie sie, von Individuellen abgesehen, in der Kunst jahrtausendjähriger Kultur niedergelegt sind. Der echte Künstler vermag das allgemein Menschliche wie Individuelle in seiner Kunst meist sehr wohl zu unterscheiden und ist sich dessen stets wohl bewußt, daß das technische Können nur das Werkzeug schaffender Vorstellungskraft ist. Die Vorstellungskraft als Voraussetzung für die Gestaltungskraft sucht die Quelle ihrer Kraft in den reinen Begriffen der geistigen, organischen und anorganischen Natur. Für die Städtebaukunst liegen die Vorstellungsbegriffe rein geistiger Natur, wie bei jeder Kunst, im naiv richtig und natürlich Empfindenden einer unverdorbenen, reinen, menschlichen Natur, welche wiederum selbstverständlich in Abhängigkeit steht von den allgemeinen Begriffen der Natur, des Landes usw. Das Organische im Städtebau ist die vom Leben des Menschen abhängige und auf dieses zugeschnittene Stadt selbst, während das Feststehende, Organische das örtlich Bedingte (Terrain usw.) ist. Der Städtebaukunst liegt also als engerer Begriff das Organische der Stadt, die Stadt als Organismus, zugrunde. Dieser Organismus ist der reale Gegenstand menschlicher Vorstellung und künstlerischer Gestaltung. Das Reale im Organismus aber ist das Technische, „der Städtebau“ im Gegensatz zur „Städtebaukunst“. Das technische Können ist nur die Grundlage für die Tätigkeit der individuell vorgehenden Künstlerpersönlichkeit. Der Städtebau als Kunst verlangt also das Herauswachsen des durch seine Bedürfnisse bedingten Organismus „Stadt“ aus dem Anorganischen der Natur, wozu als höchste Forderung hinzutritt die Befriedigung des künstlerisch naiv und unverdorbenen, aber auch individuell Empfindenden, wie es nur der feinfühlende Künstler zu treffen vermag. Blicken wir zurück auf den mittelalterlichen Städtebau, so stellt er sich als Höhepunkt des Individualismus mit innigster Anlehnung an das Anorganische dar. Weiterhin ist es Erfahrungstatsache, daß das menschliche Gemüt von mittelalterlichen Stadtbildern usw. befriedigt wird, und zwar nach der Verschiedenheit der Empfänglichkeit oft bis zur begeisterten Bewunderung, so daß auch diese Forderung als gelöst angenommen werden darf. Entsprechend dem in dem Begriff der Kunst liegenden allgemein Menschlichen sehen wir im mittelalterlichen Städtebau allgemeingültige Grundbegriffe der Vorstellung, welche selbstverständlich erscheinen, es aber nicht sind (rationaler

Städtebau). Darunter fallen die Begriffe der Steigerung von Gegensätzen, von hoch und tief, Stellung der Gebäude auf den Plätzen, gruppenweises Zusammenfassen, namentlich der öffentlichen Gebäude, Proportionierung der Platzgröße zur Gebäudemasse, anregende Abwechslung der Straßenbilder, geschlossene Bildwirkung usw. Es ist eine ästhetisch-philosophische Frage, inwieweit dies alles aus unverdorben, rein künstlerischem Empfinden oder bewußt künstlerischem Können entsprungen ist. Wo liegt die Grenze zwischen naiv und bewußt? Auch diese Untersuchung wird stets auszugehen haben vom realen Gegenstande selbst, der mittelalterlichen Stadt und deren organischen Grundlagen; für sämtliche Betrachtungsweisen historischer, künstlerisch und ästhetisch philosophierender Art ist das Verstehen des Organismus selbst Grundbedingung aufbauender Untersuchung.



Literatur.

Sammelwerke:

Kunst- und Altertumsdenkmale: Baden, Bayern, Böhmen, Kassel, Elsaß-Lothringen, Hannover, Mecklenburg-Schwerin, Pommern, Rheinlande, Königreich Sachsen, Thüringen, Westfalen, Württemberg.

Berühmte Kunsstätten: Stätten der Kultur, Verlag Seemann; Oberamtsbeschreibungen des Königreichs Württemberg, Stat. Landesamt; Königreich Württemberg, Landesamt; Württembergische Ortspläne der ersten Landesvermessung 1800—1820; Katasterpläne von nichtwürttembergischen Stadtbauämtern.

Einzelwerke:

S. Rietschel, Tübingen: Das Burggrafentum und die hohe Gerichtsbarkeit 1905; Markt und Stadt in ihrem rechtlichen Verhältnis 1897; Die Civitas auf deutschem Boden.

Below: Entstehung der deutschen Stadtgemeinde Düsseldorf 1889; das ältere deutsche Städtewesen und Bürgertum 1898; Entstehung des deutschen Städtewesens 1890.

B. Ebhardt: Deutsche Burgen, italienische Burgen 1910 (Wasmuth).

O. Piper: Burgenkunde München 1912; Österreichische Burgen, Wien 1902—1910.

Essenwein: Kriegsbaukunst, Handbuch der Architektur.

Boos: Geschichte der rheinischen Städtekultur, Berlin 1897—1901.

Merkel: Ingenieurtechnik im Altertum, Berlin 1899.

Brinkmann: Platz und Monument und Deutsche Stadtbaukunst.

Dr. Fritz: Deutsche Stadtanlagen, Straßburg.

C. H. Peters: De Nederlendesche Städtebeouw, Leiden.

H. Bruymans: Oudnederlendesche Steden.

Steinbrecht: Die Baukunst des deutschen Ritterordens.

Geo. T. Clark: Military Architektur in England.

Heil: Gründung der nordostdeutschen Kolonialstadt 1896.

Jos. Klinkenberg: Kunstdenkmäler der Stadt Köln 1906.

Vorträge und Zeitschriften:

P. J. Meier, Braunschweig: Anfänge und Grundrißbildung der Stadt Hameln, Entstehung und Grundrißbildung der Stadt Brandenburg a. H. (Hist. Verein Brandenburg, 11. Febr. 1907); Die Grundrißbildungen der deutschen Städte des Mittelalters in ihrer Bedeutung für Denkmälerbeschreibung und Denkmalpflege (Referat vom achten Denkmalspfegetag, Mannheim 1907); Der Grundriß der deutschen Stadt des Mittelalters als geschichtliche Quelle (Korrespondenzblatt des Gesamtvereins deutscher Geschichts- und Altertumsvereine 1909); Städtebauliche Vorträge des Berliner Seminars für Städtebau.

Die Zeitschrift „Der Städtebau“, Deutsche Bauzeitung, Zentralblatt der Bauverwaltung und Denkmalpflege.





haben. Bei den vorliegenden architektonischen Arbeiten äußert sich dieser in der von den Verfassern selbst geschaffenen zeichnerischen Ausstattung des Buches. Das unzweifelhaft erkennbare künstlerische Verständnis in den gewählten Gebieten ist das vollste Äquivalent für etwaige Mängel nach wissenschaftlicher und literarischer Seite, wenn solche wirklich bemerkt werden sollten.

Der Herausgeber hat sich die Regelung des Verlages der Dissertationen angelegen sein lassen, indem er diese und die folgenden unter dem Gesamttitel

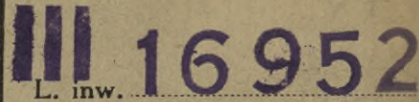
„Beiträge zur Bauwissenschaft“

vereinigte. Dadurch wird die Verzettelung der Einzelarbeiten verhindert und werden zugleich der Bautechnik und Baugeschichte jene Fülle in Dissertationen niedergelegter Kleinarbeit zugeführt, deren die Universitätswissenschaften sich schon seit so langer Zeit erfreuen.

Weitere Hefte werden folgen.

BERLIN, im Juni 1906.

Cornelius Gurlitt. Ernst Wasmuth, A.-G.


 III 16952
L. inw.

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

- Heft 1. Dr.-Ing. Wilhelm Fiedler
Das Fachwerkhaus in Deutschland, Frankreich und Italien.
99 Seiten mit 192 Abbildungen.
- Heft 2. Dr.-Ing. Rudolf Wessels
Der Holzbau mit Ausnahme des Schiffbaus.
74 Seiten mit 200 Abbildungen.
- Heft 3. Dr.-Ing. H. Rahtgens
S. Donato zu Murano und ähnliche venezianische Kirchenbauten.
96 Seiten mit 110 Abbildungen und 2 Tafeln in Farbdruck.
- Heft 4. Dr.-Ing. Walter Mackow
Giovanni Maria Nosseni und die Renaissance in Sachsen.
110 Seiten mit 50 Abbildungen. Preis brosch. M. 5.—
- Heft 5. Dr.-Ing. Paul Klopfer
Chr. Traugott Weinlig und die Anfänge des Klassizismus in Sachsen.
80 Seiten mit 37 Abbildungen. Preis brosch. M. 5.—
- Heft 6. Dr.-Ing. G. von Cube
Die römische „Scenae Frons“ in den pompejanischen Wandbildern 4. Stils.
40 Seiten mit 7 Abbildungen und 9 Tafeln. Preis brosch. M. 4.—
- Heft 7. Dr.-Ing. Arthur Mäkelt
Mittelalterliche Landkirchen aus dem Entstehungsgebiete der Gotik.
128 Seiten mit 86 Abbildungen und 63 Tafeln. Preis brosch. M. 5.—
- Heft 8. Dr.-Ing. Martin Hammitzsch
Der moderne Theaterbau.
Der höfische Theaterbau. Der Anfang der modernen Theaterbaukunst, ihre Entwicklung und Betätigung zur Zeit der Renaissance, des Barock und des Rokoko.
207 Seiten mit 142 Abbildungen. Preis brosch. M. 8.—
- Heft 9. Dr.-Ing. Paul Goldhardt
Die heiligen Berge Varallo, Orta und Varese.
89 Seiten mit 92 Abbildungen. Preis brosch. M. 5.—
- Heft 10. Dr.-Ing. Max Lewy
Schloß Hartenfels bei Torgau.
111 Seiten mit 47 Abbildungen. Preis brosch. M. 5.—
- Heft 11. Dr.-Ing. Kurt Bierbach
Die holzgedeckten Franziskaner- und Dominikanerkirchen in Umbrien und Toskana.
72 Seiten mit 130 Abbildungen. Preis brosch. M. 5.—
- Heft 12. Dr.-Ing. Carl Meyer
Die Augustiner-Klosterkirche zu Ravengiersburg.
78 Seiten mit 71 Abbildungen. Preis brosch. M. 5.—
- Heft 13. Dr.-Ing. Carl Meyer
Brussa. Eine Entwicklungsstätte türkischer Architektur in Kleinasien unter den ersten Osmanen.
136 S. mit 222 Abbildungen und 4 Tafeln in Farbdruck. Preis brosch. M. 9.—
- Heft 14. Dr.-Ing. Alfred Rüdiger
Die links der Elbe gelegenen Burgen im Königreich Sachsen.
124 Seiten mit 121 Abbildungen. Preis brosch. M. 5.—
- Heft 15. Dr.-Ing. May Nova
Die Stadttore der Mark Brandenburg im Mittelalter.
88 Seiten mit 95 Abbildungen. Preis brosch. M. 5.—
- Heft 16. Dr.-Ing. Oscar Reuther
Das Wohnhaus in Bagdad und anderen Städten des Irak.
119 Seiten mit 262 Abbildungen. Preis brosch. M. 6.—
- Heft 17. Dr.-Ing. Alfred Wiener
Das antike Theater in Griechenland und Rom.
114 Seiten mit 68 Abbildungen. Preis brosch. M. 5.—
- Heft 18. Dr.-Ing. Alfred Wiener
Konstruktion der monumentalen Bauten.
42 Seiten mit 26 Abbildungen. Preis brosch. M. 3.—
- Heft 19. Dr.-Ing. Alfred Wiener
Das Warenhaus.
50 Seiten mit 42 Abbildungen. Preis brosch. M. 3.—

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



Biblioteka Politechniki Krakowskiej



III-16952

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000300440