

Übergangerscheinungen im Städtebau und Bauordnungswesen

Von

Kurt Diestel

o. Prof. der Kgl. Techn. Hochschule Dresden
Kgl. Baurat

Mit 20 Textabbildungen



Berlin W 8
Carl Heymanns Verlag
1915

Preis 1,60 M

Verlags-Archiv 6785

G 29
56

Die künstlerische Verwendung des Wassers

im Städtebau von Regierungsbaumeister Hans Volkemann. Im Auftrage der Königlichen Akademie des Bauwesens, Berlin, herausgegeben. 1911. Folio VIII, 124 Seiten mit 241 Abbildungen. Geb. 10 Mark

Die künstlerische Gestaltung von Eisen-

konstruktionen. Im Auftrage der Königlichen Akademie des Bauwesens in Berlin herausgegeben von Dr.-Ing. H. Jordan und Dr.-Ing. E. Michel. I. Band: Text. Fol. XII und 182 Seiten. II. Band: Abbildungen. Fol. VIII Seiten, 88 Tafeln und zwei Einschlagtafeln. Geb. 30 Mark

Die Aufstellung und Durchführung von

amtlichen Bebauungsplänen von Oberlandmesser A. Abendroth. Ein Leitfaden für kommunale Verwaltungsbeamte und Gemeindetechniker mit 10 Textzeichnungen. 2. Auflage. 1905. 8° VIII, 142 Seiten. 3 Mark, geb. 4 Mark

Stadterweiterungen in rechtlicher Beziehung

von E. Meyn. Mit vier Zeichnungen. 1893. 8° VIII, 100 Seiten. 2 Mark

Städtische Bodenfragen. Abhandlungen von Rudolf

Eberstadt. 1894. 8° 127 Seiten. 2 Mark

Heimische Bauweise in der Mark Branden-

burg von Professor Otto Kloeppel. Herausgegeben vom Architekten-Verein zu Berlin, durch dessen Ausschuß für das Bauwesen in Stadt und Land. 1910. Fol. 22 Tafeln mit 8 Seiten illustriertem Text. 3 Mark

Bodenspekulation oder gemeinnützige Boden-

politik für Groß-Berlin? Ein Reformvorschlag von Dr. K. v. Mangoldt, Generalsekretär des Deutschen Vereins für Wohnungsreform. 1904. 8° 24 Seiten. 60 Pf.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000298496

Übergangerscheinungen im Städtebau und Bauordnungswesen

Von

Kurt Diestel

o. Prof. der Kgl. Techn. Hochschule Dresden
Kgl. Baurat

Mit 20 Textabbildungen



F. Nr. 32944

Berlin W8
Carl Heymanns Verlag
1915

2. Jek

xxx
1051

Sonderabdruck aus
„Technisches Gemeindeblatt“
XVII. Jahrg. No. 21—24



1131787

Verlags-Archiv 5755

Akc. Nr. 4205/50

Inhaltsübersicht.

	Seite
Übergangserscheinungen im allgemeinen und als kritische Entwicklungsmomente im Städtebau	1
Stadterweiterung und Stadtbau	2
Wirkung eines Bebauungsplans. Umwertung des Besitzstandes	4
Wandelung der Anschauungen über das Wesen des Bebauungsplanes	6
Der „archaische“ und der moderne Bebauungsplan	10
Planwettbewerbe und ihre Aufgaben	11
Geschichtlich erklärliche Irrtümer und Fiktionen als Ursache für städtebauliche Mißgriffe	12
Konflikt zwischen Fluchtlinie und Eigentumsgrenze	14
Beschränkte Zukunftswirkung von Bebauungsplan und Bauordnung. Das „Persönliche“ im Städtebau	15
Übergangserscheinungen in ländlichen Gebieten	18
Notwendigkeit der rechtwinkligen Grundstücksbegrenzung	19
Wandelung in der Anschauung über das Wesen der Fluchtlinie	21
Hintere und vordere Fluchtlinie	22
Die Zwangsumlegung zur Verhütung von Konflikten zwischen ungeordneten Grundstücken	23
Die bewegliche Fluchtlinie im Gegensatz zur starren Fluchtlinie	26
Die gezeichnete und die tatsächliche Fluchtlinie	28
Die Fluchtlinienfestsetzung in der Natur als Grundlage für die zeichnerische Festlegung	29
Die „Auflockerung“ der Fluchtlinie und ihre Begründung	31
Straßen-„Physiognomie“ und Straßen-„Maske“. — Die „Wohnung“ als Einheit im Wohnungswesen	33
Das Straßenbild	35
Verkehrssteigerung und Zonenwandelung	36
Wirkung veränderter Verkehrsordnung auf die Anleger	39
Das Motiv der Wirtschaftlichkeit im Städtebau	40
Zentralisation und Dezentralisation	44

	Seite
Grenzwege, Einfriedigungen, Nebengebäude	45
Die „Ledigen-Wohnungen“	46
Übersteigerung der City-Bildung. Berechtigte Forderungen und Abwehr . .	47
Das „öffentliche Interesse“ und das „öffentliche Gewissen“	49
Die Fremdkörper im Stadtplan. Bahnhöfe, Friedhöfe, Geschäftstürme und ihre Sonderbehandlung	50
Der didaktische Wert der Übergangserscheinungen	52

Alle Gebiete des gesamten Kulturlebens, man möge denken, an welche man wolle, sind seit Urzeiten beständiger Wandlung unterworfen. Jeder Augenblick scheinbaren Stillstandes entfaltet schon den Keim zukünftiger Vorgänge, die in lückenloser Kette sich aneinanderzureihen scheinen, wie die tausend Filmblättchen eines abgerundeten, ohne sichtbare Unterbrechung verlaufenden Kinodramas.

Betrachten wir Kulturentwicklungen unter dem Gesichtswinkel der Kinotechnik, d. h. legen wir die scheinbar fortlaufende Reihung der Ereignisse breit auseinander, so stoßen wir auf viele Vorgänge, die sich als Übergangssituationen zwischen charakteristisch hervortretende, das Wesen und die Richtung der Reihung anscheinend bestimmende Vorgänge einlagern. Bei weitsichtiger historischer Betrachtung gleiten sie unbeachtet vorüber. Aus ihnen kann man gleichwohl häufig mehr Erkenntnis und Belehrung schöpfen, als aus der Reihung geschichtlich fixierter Tatsachen. Die Geschichte der Völker und Staaten, der Literatur und der bildenden Künste ist außerordentlich reich an solchen Übergangerscheinungen. Je nach der größeren oder geringeren Aufmerksamkeit, die der Historiker diesen, unmittelbar als „kritische Momente“ zu bezeichnenden Übergangerscheinungen zugewendet hat, ist seine Berichterstattung mehr oder weniger fruchtbringend ausgefallen.

Daß sich im Aufbau der Städte, in der Form der Ansiedlung sowohl wie der architektonischen Ausdrucksweise, wie im Baugesetzwesen die gleichen Erscheinungen abgespielt haben, leuchtet für ein so gewaltiges, mit Kulturwandlungen eng verbundenes Gebiet ohne weiteres ein. Aber auf kaum einem anderen Kulturgebiete treten die Übergangerscheinungen so deutlich zutage wie auf diesem und hinterlassen so sichtbare, Jahrhunderte und Jahrtausende überdauernde Spuren. Die Musik, die Plastik, die Baukunst kennt und bezeichnet unmittelbar „Übergangsstile“, aber sie als solche zu erkennen, setzt doch immer einen mehr oder weniger großen geschichtlichen Abstand zwischen dem Beobachter und den Vorgängen selbst voraus. Anders verhält sich's mit den Vorgängen, die sich im Rahmen des Städtebaues abspielen. In erhöhtem Maße sind hier die Übergangerscheinungen zugleich kritische Momente und bedeuten innere Konflikte zwischen den zur Zusammenarbeit bestimmten Faktoren. Wirtschaftliche, rechtliche, ethische, technische und ästhetische Elemente geraten dann miteinander in Widerstreit, verbinden sich und bekämpfen sich mit einer Energie, die der in einem Befreiungskampf aufgewendeten militärischen nicht unähnlich sieht.

Aus solchen Kämpfen heraus lösen und klären sich alsdann fest umgrenzte Aufgaben gegenwärtiger und künftiger Entwicklungsglieder, die sich dann ebenfalls wieder zu neuen Konfliktursachen heranbilden.

Die Verfolgung solcher Vorgänge ist eine der anregendsten Seiten bei der Beschäftigung mit dem Städtebauwesen der Vergangenheit und der Gegenwart, aber in den folgenden Auslassungen soll grundsätzlich die

Vergangenheit, das Übungsgebiet des Historikers (der Baukunst, des Städtebaues, des Verwaltungsrechts usw.) zurücktreten hinter dem Versuch, in gegenwärtige Zustände hineinzuleuchten und für ihre Übergangserscheinungen Interesse zu erwecken. Unzählige Hände arbeiten heute an großen Problemen des Städtebaues, berufene und unberufene. Beide schnitzen und vergolden dabei sozusagen den Rahmen und übersehen dabei ganz die Hauptsache, das Bild. Ihnen sollen meine Erörterungen einige Anregung bieten, gelegentlich auch einmal mitten ins Bild hineinzusehen. Auch unter ihnen wird dann gewiß mancher entdecken, daß ihm natürliche Veranlagung, Studium und Berufserfahrung bereits die Organe geschaffen haben, mit denen sich die kleinen Vorgänge des Städtebaues, die Pulsschläge und Nervenschwingungen des Kulturlebens wahrnehmen lassen. Für sie skizziere ich hier einige charakteristische Übergangserscheinungen, aus deren Beachtung sich im gegebenen Falle neue Gesichtspunkte, neue lebensfähige und fruchtbringende Anschauungen entwickeln lassen.

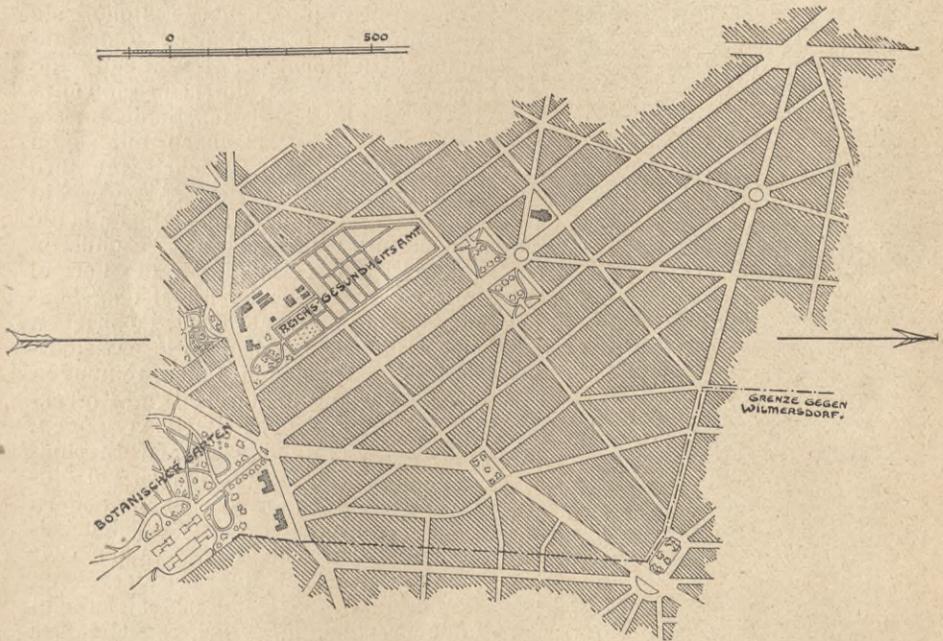
Jede größere Stadt mit Jahrhunderte zurückreichender Geschichte hat uns aus bestimmten Epochen Erinnerungszeichen aufbewahrt, die wir ohne weiteres als Übergangserscheinungen der Vergangenheit verstehen. In einem Falle sehen wir die Spuren gelegentlich einmal angelegter und später, etwa im Dreißigjährigen Kriege, wieder verlassen oder vergebener Fluchtlinien; nur ganz vereinzelt geben einige wenig erhaltene Ratsakten über die Beweggründe für neue Fluchtlinien Auskunft. Jede größere Stadt kennt solche „Narben“ in ihrem Stadtplan. Sie fallen durch den völligen Mangel an Zusammenhang mit ihrer Umgebung unmittelbar ins Auge. Im anderen Falle verrät uns der Stadtplan, daß seine innere Anlage unter ganz anderen wirtschaftlichen Voraussetzungen oder Bedingungen entstanden war, als die Gegenwart noch erfüllen kann. Die auffallend weiträumigen Straßenzüge ehemals im Mittelpunkt eines reichen Getreide- und Viehhandels gelegener, heute aber verödeter und über große Steuerlast klagender Städte erzählen uns von der durch politische Verhältnisse herbeigeführten Ablenkung des mit großen Fahrzeugen und Viehtrieben arbeitenden Handels. Sie sprechen uns aber zugleich von der Unfähigkeit der Stadtverwaltungen, durch einen Übergangszustand hindurch zu Formen des Stadtaufbaues zu gelangen, die den öffentlichen Verkehrsraum in ein der neuzeitlichen Wirtschaftslage entsprechendes weniger kostspieliges Verhältnis hätten bringen können.

Aber das sind abnorme Erscheinungen im Städtewesen. Die normale Stadt kennt und berücksichtigt in Anlage und Verwaltung „Übergangserscheinungen“, spricht uns also von Vorgängen, die sich zwischen einer und der anderen stabilen Entwicklungsstufe einlagern. Solche Entwicklungsstufen gibt es ja nun wohl sehr viele. Kettenmäßig reihen sie sich, wie schon angedeutet wurde, aneinander, aber die äußeren Formen der Kettenbildung sind bei weitem nicht so zahlreich, als sie uns die Technik oder die Mechanik in der Verwendung metallener Ketten zeigt. Die meisten größeren Städte, wenn wir an der Hand ihrer chronologisch geordneten Stadtpläne ihre Entwicklung verfolgen, kennen nur zwei Formen, innerhalb deren sich ihr städtebauliches Leben abgespielt hat. Wir sehen an den bestehenden Ortskern angegliedert die Erschließung früher völlig unbesiedelter benachbarter Gebiete, also die Einberufung landwirtschaftlicher Gelände unter die Herrschaft des den Aufbau der Stadt bestimmenden Faktors, den wir mit dem Sammelnamen Wohnungswesen bezeichnen. Wir sehen daneben die städtebauliche Veränderung des historischen Stadtgebiets, die sich hauptsächlich in Straßendurch-

brüchen zur Sanierung des altgewordenen Stadtkerns oder zur Herstellung bequemerer Verkehrsverbindungen äußert, sich vollziehen.

Selten nur begegnet uns auf dem alten Kontinente die in Amerika häufigere Form der absoluten Neuschöpfung von Ansiedlungen, wie sie dort durch die besonderen Formen der Eisenbahn- und Verkehrspolitik zu erklären sind. In Deutschland bewirkt einerseits eine überlieferte Neigung zum Anschluß an bestehende Ansiedlungen, andererseits die Summe verwaltungsrechtlicher Schwierigkeiten, die mit der Neuschöpfung einer selbständigen Ansiedlung verknüpft sind, daß sie unterbleibt. Die Bebauungspläne, die einem gesteigerten Wohnungsbedürfnis entsprechen wollen, verfolgen daher bei uns hauptsächlich die Erweiterung einer bestehenden Ansiedlung durch Ansetzen von Zonen nach Art der Jahres-

Abb. 1*).

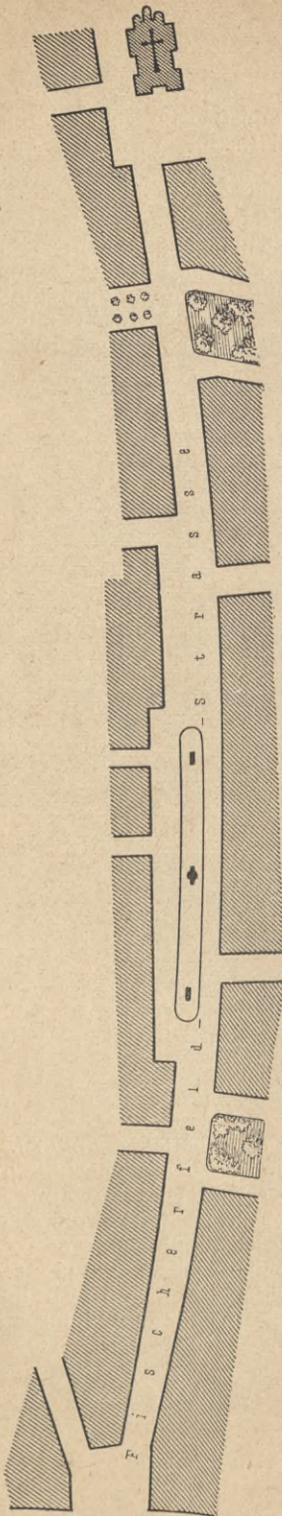


Schematischer Verkehrslinienplan.

ringe, wie sie den Durchmesser eines Baumes allmählich erweitern, oder sie erstreben neuerdings da, wo die besonderen Verhältnisse dies bedingen, die Angliederung von kleinen Sonderbezirken. Diese zeigen, auch wenn sie keine eigene Verwaltung besitzen, doch meistens ihren eigenen Charakter, der sich in Wohnungswesen, in Beschäftigungsart und sozialer Haltung der betreffenden Bevölkerung deutlich ausspricht und namentlich auch auf das Verkehrswesen und die Verkehrsmittel einen auffallenden Einfluß ausübt. Jede Großstadt kennt diese Erscheinung, und der Städte-

*) Die Abbildungen 1—6 sind dem IV. Teile, 9. Halbbande des Handbuchs der Architektur: Dr.-Ing. J. Stübgen, Der Städtebau (Stuttgart, Alfred Kröner Verlag, 1907) entnommen.

Abb. 2.



In der Natur stark wirkende im Bebauungsplane wenig auffallende Straßenkrümmung.

bauer (um diesen etwas weit ausholenden aber einmal geprägten Ausdruck zu benutzen) muß sie schon im Bebauungsplane berücksichtigen.

Wenn wir einen Bebauungsplan schaffen, also eine Zergliederung eines Geländes in Verkehrswege und Baugeländevorhaben, so arbeiten wir mit gewissen Vorstellungen, die uns die vollendete bauliche und sonstige wirtschaftliche Ausnutzung des Geländes voraussehen lassen. Von leitenden Faktoren sind hierbei Lebenserfahrung und Divinationsgabe die stärksten. Die technischen Wissenschaften spielen dabei nur eine helfende Rolle, sie bringen die Beobachtungen und Maßnahmen in Formeln. Nun kann eine Formel theoretisch durchaus einwandfrei sein und richtig funktionieren, solange die Voraussetzungen, auf denen sie aufgebaut wurde, auch für ihre Anwendungsfälle gelten. Aber wie in der Technik der besondere Fall die Einsetzung irgendeines besonderen Koeffizienten verlangt, der die Formel auf die den besonderen Fall umgebenden Verhältnisse abstimmt, so machen sich auch im Städtebau gewisse unsichtbare Vorgänge und Unterströmungen bemerkbar, die im Einzelfall eine Korrektur städtebaulicher Formeln verlangen. Wir begegnen da seltsamen Erscheinungen, deren Charakter sich am einfachsten mit einem aus einem andern Gebiet entnommenen Vergleichsbeispiele bezeichnen läßt. Wenn wir nämlich zwei Flußläufe oder zwei Häfen durch einen größeren Kanalbau miteinander verbinden, so äußert sich diese aus wirtschaftlichen oder verkehrspolitischen Gründen geschaffene Einrichtung nicht selten in einer auffallenden Veränderung der Grundwasserverhältnisse. Das anschließende Gebiet unterliegt einer energischen Drainierung, die zur Veränderung der Bodenkultur oder unter Umständen zu ihrer völligen Vernichtung führen kann. Will man diese vermeiden, so bedarf es besonderer Vorkehrungen kostspieliger und komplizierter Natur, wie sie unser Kaiser-Wilhelm-Kanal ja ebenfalls hervorgerufen hat.

Ganz ähnliche Vorgänge, wenn auch in anderen Formen, folgen jeder durchgreifenden städtebaulichen Maßregel. Ein großer Straßendurchbruch durch eine Altstadt beschränkt sich in seiner Wirkung auf Besitz-, Wohnungs- und Erwerbsverhältnisse nicht auf die unmittelbar von dem Durchbruch in Anspruch genommenen Grundstücke. Bis auf gewisse, zahlenmäßig nicht festzusetzende Entfernungen von der Durchbruchslinie

Abb. 3.



Alter Stadtplan (Breslau) mit rechteckigen Blockformen.

tritt eine Umwertung des Besitzstandes ein, die Ausnutzungsmöglichkeiten für das einzelne Grundstück werden andere und häufig ganz andere, als der Planverfasser im Auge gehabt hat. Sie werden häufig auch andere, als die zum Bebauungsplane gehörige Bauordnung hat voraussehen können. Das sind dann die Gebiete, in denen sich am augenfälligsten die sogenannten „Übergangerscheinungen“ abspielen, in denen der Kampf zwischen Grundbesitz und Baugesetzgebung die vielseitigsten Formen annimmt. Aber solche Übergangerscheinungen haften

nicht nur an so gewaltsamen Operationen, wie sie durch Sanierungen und Straßendurchbrüche dargestellt werden, das innere Leben des Städtebaues ist im Grunde genommen nichts anderes als Übergang. Die Entwicklung verläuft in stetiger Bewegung, die man aber in zahllose einzelne Bewegungsabschnitte zerlegen kann, an deren Endpunkten sich dann vielfach ganz andere Entwicklungsformen ergeben, als im Beginn einer Entwicklungsreihe vermutet werden konnte. Zwischen zwei solchen Punkten spielen sich die Übergangerscheinungen ab, und je nachdem man die Entfernung dieser Punkte voneinander geringer oder größer annimmt, ist die Verschiebung ursprünglicher Zustände auch mehr oder weniger auffällig. Um solche Verschiebungen aber überhaupt wahrnehmen zu können, bedarf es der Festhaltung eines Vergleichsfaktors, einer Ordinate, und die findet sich für uns einestheils in der Fluraufnahme, andernteils in der Baugesetzgebung, bzw. in der Ortsbauordnung, oder verallgemeinert in der Anschauung über das, was baugesetzlich als das Normale bezeichnet wird.

Gehen wir zunächst einmal von diesen Ordinaten aus und werfen wir einen Blick in das Leben des Städtebaues hinein, indem wir einige sich als Beispiele besonders empfehlende Vorgänge hervorheben. Als Beispiele namentlich für den Wechsel in den Anschauungen über das Wesen und die Gestaltung von Bebauungsplänen.

Mit wenigen Ausnahmen stellen die Bebauungspläne der sechziger Jahre den Tiefstand des auf diesem Gebiete Möglichen dar. Gerade, schematisch durchgeführte Straßennetze, ohne Berücksichtigung der sich auch in anscheinend flachen Gebieten vorfindenden Geländeunebenheiten, Diagonal- und Radialstraßen, unter der Annahme eines über das ganze Plangebiet gleichmäßig dahinhastenden Wagenverkehrs, hier und da sogenannte Verkehrsplätze, Knotenpunkte auf dem Papiere bildmäßig verteilt und geordnet (Abb. 1), in Wirklichkeit aber die Gefahren des Verkehrs vergrößernd, völlige Mißachtung jedes ästhetischen Moments im Städtebau, das sind wohl die Hauptmerkmale jener Pläne und Stadt-erweiterungsanlagen, wie sie schließlich zur Abwehr aufforderten und das bekannte Buch von Camillo Sitte*) ins Leben rufen halfen.

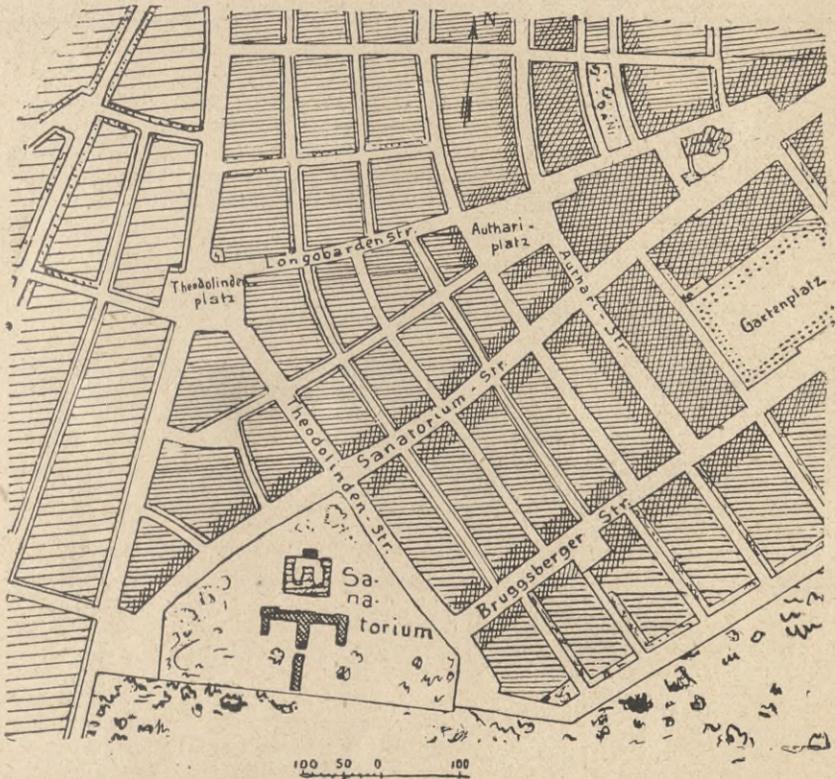
Der Städtebau von heute arbeitet nach anderen Gesichtspunkten. Seine Pläne zeigen im wesentlichen (um mich auch hier auf besonders hervorstechende Momente zu beschränken) das Bestreben, den verschiedenen Faktoren, die im Aufbau einer Stadt Berücksichtigung finden sollen, zu entsprechen. Gesonderte Wohn- und Verkehrsstraßen, Grünplätze und Verkehrsplätze, Zonen und Bezirksstaffelungen mit wechselnden, den Erwerbsverhältnissen der Bevölkerung angepaßten Wohnungsformen. Straffe Durchführung und Gliederung der großen Durchgangsverkehrsstraßen, intimere Behandlung der von diesen zurückgehaltenen Wohnviertel, nach Möglichkeit die Umgehung des städtischen Weichbildes mit Straßen für Schnell- und Massenverkehr, vor allem aber die Hervorhebung des einen Motivs, das Hegemann, der Generalsekretär des Düsseldorfer Städtekongresses, treffend mit den Worten bezeichnet: „Der erste und letzte Zweck des Städtebaues ist die würdige Befriedigung des Wohnungsbedürfnisses im weitesten Sinne des Wortes.“

Dieses kurze Wort bedeutet ein großes Programm, es bezeichnet die ungeheure Vielseitigkeit der Wohnungsmöglichkeiten im Städtebau. Es verlangt strengste Anpassung an alle möglichen, zunächst

*) Camillo Sitte, Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Wien 1901.

außerhalb des architektonischen Städtebaus liegenden Forderungen, vor allem aber auch für den Bebauungsplan eine gewisse Selbstzucht in der Verwendung rein baukünstlerischer Motive. Solchen reiferen Plänen gegenüber kann man häufig die Ansicht aussprechen hören, daß doch die modernen Bebauungspläne, rein äußerlich betrachtet, sich nicht allzuweit von den Plänen der 70er und 80er Jahre entfernen, und nicht mit Unrecht. Auch der moderne Plan führt Straßenlinien annähernd geradlinig, wo sie nicht durch die Forderung des Geländes oder

Abb. 4.



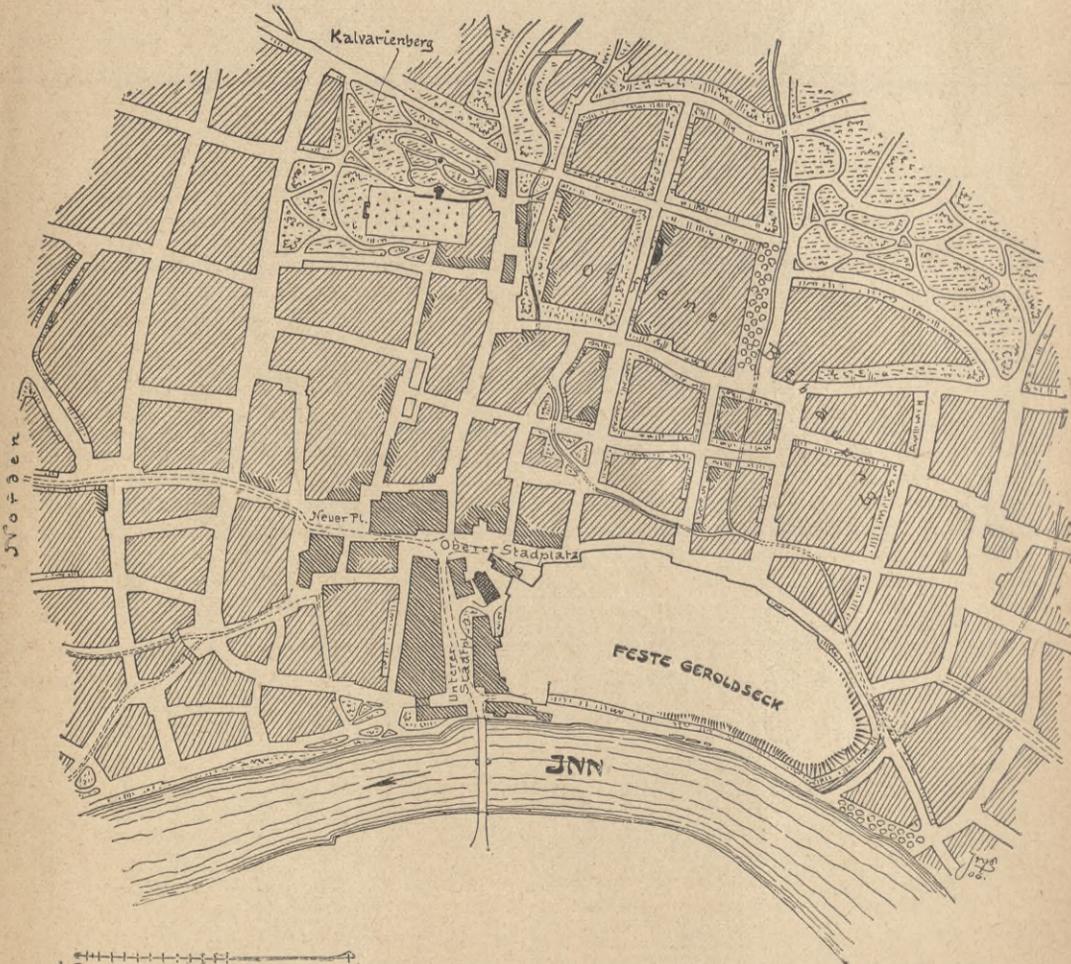
Neuer Bebauungsplan mit rechteckigen Blockformen und richtiger Verteilung von Wohn- und Verkehrsstraßen.

Aus der Stadterweiterung von München.

des Verkehrs gekrümmt werden müssen. Die Krümmung (Abb. 2) selbst wird in der Ebene sehr vorsichtig angewendet, in der richtigen Erkenntnis, daß auch die mathematisch kaum nachweisbare Krümmung einer Straßenflucht in der normalen Augenhöhe von 1,50 m betrachtet, sich im Straßenbilde sehr deutlich bemerkbar macht und dem natürlichen Verlangen nach gekrümmten Linien vollauf genügt. Wir sehen da wieder die rechteckigen Blockformen wie in den alten Plänen (Abb. 3) angewendet, wo immer zugänglich; aber wir erkennen beim Studium solcher Pläne (Abb. 4) die sorgfältigere Berechnung, das Aus-

balanzieren von Straßenland und Straßenkosten auf der einen Seite, von nutzbarem Bauland auf der anderen Seite. Auch Radial- und Diagonalstraßen treffen wir wieder, aber sie vermeiden, wo irgend zugänglich, die Bildung schlecht bebaubarer, spitzwinkliger Grundstücke. An Stelle der bekannten, übel beleumundeten Eckabschrägungen an Straßenkreuzungen findet sich die viel wirtschaftlichere und vom städtebau-

Abb. 5.



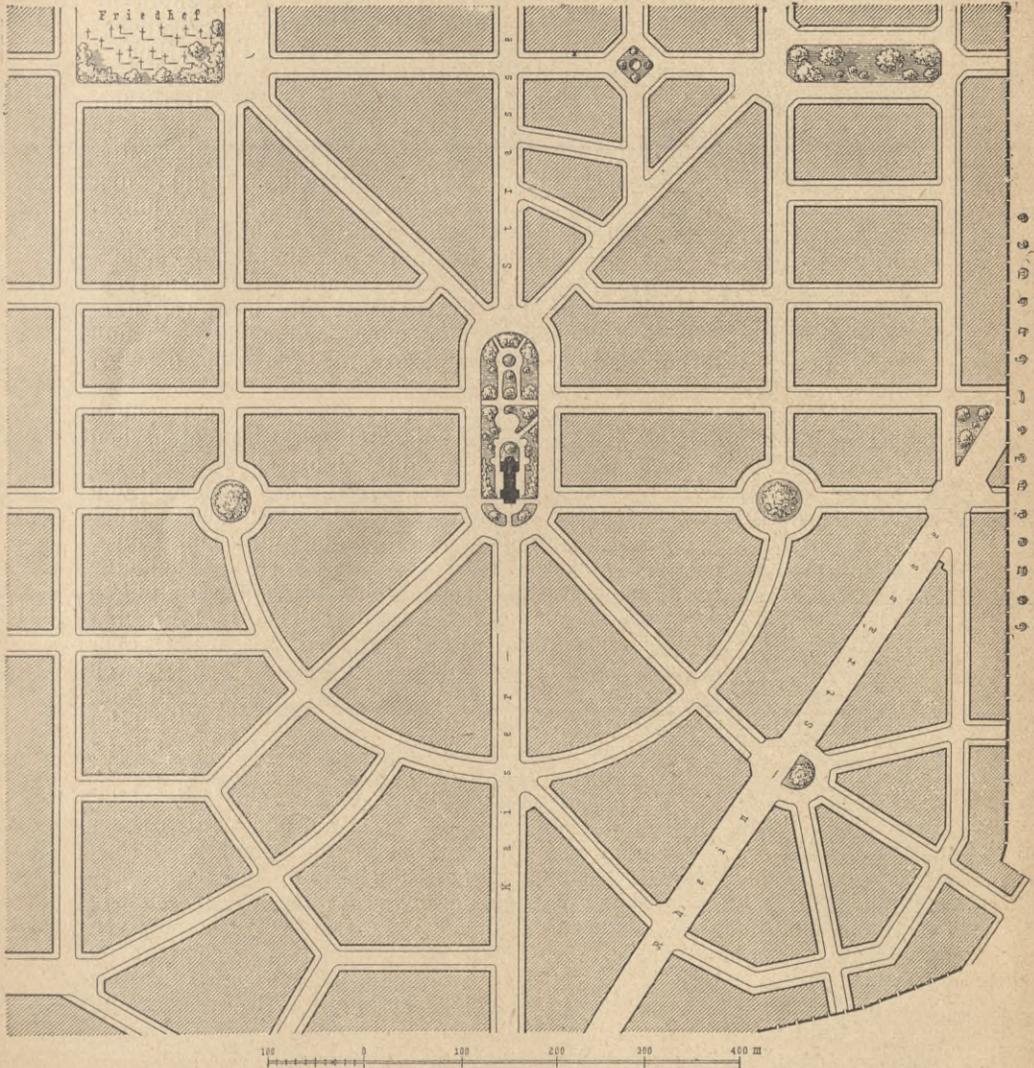
Auf „malerische“ Straßenbilder zugeschnittener, künstlich „alt“ erscheinender Plan.

lichen Standpunkte vorzuziehende rechtwinklige Ausklinkung der Gebäudeflucht.

Aber zwischen diesen beiden durch eine nichtzu große Spanne Zeit getrennten Bebauungsplantypen liegt ein Übergangszustand, der uns ganz deutlich zeigt, wie gelegentlich Geschmacksrichtungen einer gebildeten Oberschicht die Herrschaft über den Städtebau erlangen können.

wie sie ähnlich einst zur Zeit des absoluten Herrscherprinzips ausgeübt worden ist. Das sind die Stadtpläne mit unbedingt gekrümmten Straßen (Abb. 5) und unregelmäßigen Plätzen, den Verkehrserschwernissen,

Abb. 6.



Zeichnerisch ornamental wirkender Bebauungsplan mit unwirtschaftlichen Blockformen.

die Pläne, deren Bauordnungen von Erkern und Türmen und Giebeln sprechen, die Abwechslung in der Stellung der Gebäude zueinander verlangen, die wie Nürnberg und Magdeburg sogar baugeschichtlich umrissene Formengebiete vorschreiben. Ich brauche kaum auszu-

führen, daß der Anstoß zu dieser Übergangerscheinung gegeben wurde durch die in falsche Hände geratenen Heimatschutz- und Denkmalspflegebestrebungen.

Solche Pläne haben, so paradox dies klingen mag, eine auffallende innere Verwandtschaft mit den alten, übel beleumundeten Geometerplänen, sofern diese nämlich als Pläne, als Zeichnungen eine eigene ästhetische Wirkung auf den Beschauer anstreben und mit wohlgefällig geordneten Sternplätzen, Ringstraßen und anderen dekorativen Figuren (Abb. 6) arbeiten, jene aber ebenfalls, wenn auch mit anderen Mitteln, als Pläne interessant erscheinen wollen. Aber im Gegensatz zu den älteren, der Herrschaft des Lineals unterworfenen Planungen wenden diese freien Plangedichteten sich nicht an den elementaren Geschmack des sogenannten „Durchschnittsmenschen“, der sich von einer zeichnerisch wohlgefälligen Gruppierung von Linien bestechen läßt, sondern diese Pläne setzen Reisererfahrungen und Beobachtungen, künstlerische Erlebnisse voraus. Sie zwingen die Vorstellungskraft des Beschauers in die Krümmungen und Unregelmäßigkeiten ihres Straßennetzes Bilder hineinzudenken, die der Beschauer in Wirklichkeit gesehen hat. Nürnberg, Würzburg, Rothenburg u. a. wollen in den Plan hineinempfunden werden, oder der Planverfasser muß perspektivische Straßenschnitte zum Verständnisse seiner Maßnahmen selbst erfinden.

Es liegt auf der Hand, daß solche Pläne, die sich hauptsächlich an das Verständnis einer Sondergruppe von viel gereisteten Menschen wendeten, auf lebhaften Widerstand stoßen mußten bei allen denen, für die solche Voraussetzungen nicht bestanden, und namentlich bei den Unternehmern und Grundstücksbesitzern, die der Zumutung einer malerischen Gruppierung im Bebauungsplane mit einer Aufrechnung ihrer Verluste an Bauareal und erhöhten Baukosten begegneten. Diejenige Gruppe, die heute den Städtebau auf seine einfachsten Grundbedingungen gestellt wissen will, die weiß, daß ein absichtlich malerisch gestelltes Stadtbild noch kein Wohnungsbedürfnis befriedigt, aber auch vom ästhetischen Standpunkt aus betrachtet ungenießbar ist, weil es ein besonderes Gefühl im Beschauer in Anspruch nehmen will, das nur das geschichtlich Gewordene in Anspruch zu nehmen berechtigt ist, die Ehrfurcht, diese Gruppe existierte damals noch nicht. Sie ist eine ausgesprochene Gegenwarterscheinung.

Wir wissen heute, daß ein Bebauungsplan, rein bildmäßig betrachtet, etwas außerordentlich Uninteressantes ist. Nichts an ihm besticht oder darf bestechen. Ein guter Bebauungsplan ist eine graphische Darstellung zahlloser volkswirtschaftlicher, hygienischer und technischer Erwägungen. Die künstlerische Seite eines solchen Planes liegt im Gebiete der Wahrscheinlichkeitsrechnungen. Wo sie mittels Vogelperspektiven herauszuholen versucht wird, dürfen wir diese als eine wohlgemeinte *captatio benevolentiae* betrachten, und wo sich der Verfasser auf den normalen Sehhorizont von 1,50 m in seiner Darstellung beschränkt und die Hauptpunkte seiner Planung mit dem zeichnerisch ausgedrückten Wunsche nach einer seinen Absichten entsprechenden Ausführung begleitet, da freuen wir uns an der Möglichkeit solcher künstlerischen Motive und an der Ehrlichkeit des Verfassers, der die trügerische Vogelperspektive vermeidet. Wir denken nicht daran, daß ihm vielleicht niemals vergönnt sein wird, seine Ideen zur Ausführung zu bringen, oder daß die bauliche Durchführung später einmal auf derselben planmäßigen Grundlage unter Umständen zu ganz anderen Ausgestaltungen kommen wird.

Plandarstellungen, wie ich sie hier skizziere, haben noch die letzten großen Wettbewerbe beherrscht. Groß-Berlin und Düsseldorf, überaus lehrreiche, mit ungeheurem Arbeits- und Intelligenzaufwand ins Leben gerufene Veranstaltungen, haben weiteste Kreise gefesselt und beschäftigt. Und die Ergebnisse? Hatte man in jedem Falle den Mann gefunden, der solche große Planungen für die Durchführung zu bearbeiten in der Lage wäre? Oder hatte man eine Generalidee erlangt, die zur späteren Weiterbearbeitung unbedingt geeignet gewesen wäre? Sicher nicht. Der Düsseldorfer Wettbewerb hat das Unhaltbare solcher groß angelegten Veranstaltungen erwiesen, insofern er deutlich, wenn auch auf einem sehr kostspieligen Wege, die Unmöglichkeit, durchgearbeitete Generalpläne zu erhalten, dargetan hat. Deutlich zeigt der Verlauf der Wettbewerbsangelegenheit, daß die Zukunft eine andere Form von Wettbewerben bevorzugen muß.

Zwei Dinge, die grundsätzlich voneinander zu trennen sind, werden dann für sich bearbeitet werden und ganz verschieden geartete Intelligenzen in Betrieb setzen. Zunächst der so weit als möglich ausholende Generalverkehrsplan, dessen Hauptlinien dann kaum noch verschiebbar sein dürften und der alles, was Schnellbahnen und Gütertransportbahnen, namentlich zur Verproviantierung der Stadt betrifft, festzulegen hat. Wohnungswesen und plastischer Städteaufbau werden von diesem Plane gar nicht berührt. Lediglich wirtschaftspolitische und verkehrspolitische Motive werden seine Gestaltung bestimmen. Wer dann diese Motive weiter verfolgt, ob ein Ingenieur oder ein Architekt oder ein Bürgermeister oder ein Verkehrstechniker, ist gar keine zu erörternde Frage. Hier entscheidet eine gewisse Divinationsgabe, die sich nicht an bestimmte wirtschaftliche oder technische Fachgebiete heftet. Die zeichnerische und rechnerische Durchführung eines solchen Fundamentalverkehrsplans erfordert im Gegensatze zu den Anforderungen der durchgearbeiteten Generalbebauungspläne verschwindend geringe finanzielle Aufwendungen und Arbeitsleistungen, aber gleichwohl vermag sie für jede weitere städtebauliche Planung einen festen, unverrückbaren Rahmen zu liefern, in den hinein die Spezialarbeit des Städtebauers, des Architekten oder des Ingenieurs oder beider zusammen komponiert werden kann. Bei den Berliner sowohl wie bei den Düsseldorfer Plänen ist der größte Teil der wertvollen Arbeiten ergebnislos verlaufen, weil in einem Falle die Lösung der Generalverkehrslinien vom Planverfasser verlangt, weil im anderen Falle eine nicht völlig ausgereifte Generalverkehrslinienplanung zur Wettbewerbsgrundlage gemacht worden war. Den Sieg trugen Entwürfe davon, die sich über die Programmbestimmungen hinweg hauptsächlich die Korrektur der bestehenden Verkehrslinien angelegen sein ließen.

Wir können heute, wie schon angedeutet wurde, diese Form der Generalpläne zu den Übergangserscheinungen im Bebauungsplanwesen rechnen. Für sie war, wie für alle Übergangsformen im Bebauungsplanverfahren, maßgebend eine gewisse Unklarheit hinsichtlich des Sammelbegriffs Städtebau, ein Schwanken in der Bewertung der verschiedenen Unterbegriffe: Verkehr, Massenverkehr, Schnellverkehr, Wohnungswesen, Wohnungsfrage, Städtebauästhetik und dergleichen.

Die zunehmende Klärung dieser Begriffe, ihre schärfere Umgrenzung muß von selbst zu einer andern Form der Planeinleitung führen. Zu welcher, läßt sich hier mit Bestimmtheit nicht voraussagen. Es sei aber unumwunden zugegeben, daß das den Düsseldorfer Wettbewerbsgrundlagen beigegebene statistische Material bereits in der Richtung einer Vervollkommnung des Verfahrens wirken wollte.

Ich habe hier Übergangserscheinungen skizziert, die das Bebauungsplanverfahren im großen betreffen, die zwischen bestimmte, durch besonders hervortretende Anschauungen befestigte Entwicklungspunkte fallen, also von einer Anschauungsform zur andern überleiten. Solche Erscheinungen sind ganz ungefährlich, falls sie nicht so lange andauern, daß sich bestimmte Fiktionen an ihnen heranbilden, die dann zur Formulierung neuer Rechtsgrundlagen benutzt werden, d. h. so lange aus ihnen nicht Material zur Neubildung baugesetzlicher Materien genommen wird. Es liegt auf der Hand, daß aus solchen Übergangserscheinungen herkommende Elemente, wenn sie einmal in gewisse autoritative Rechtsformen gebracht worden sind, sehr schwer wieder abzustoßen sind, daß sie noch lange bestehen und wirken, wenn lebendig fortschreitende und geklärte Anschauungen sie längst überholt haben. Ich habe schon an andern Orten auf ein Beispiel dieser Art hingewiesen. Es betrifft die für unseren ganzen Kontinent gültige und auf alten Überlieferungen beruhende verhängnisvolle Fiktion, daß die Einheit im Städtebau und dem ihm dienenden Baugesetzwesen das Wohnhaus sei, während wir seit 150 Jahren mit dem Probleme kämpfen, das unvermeidliche Zusammenwohnen von mehr als einer Familie auf einem Grundstück so einwandfrei wie möglich zu gestalten, also der Wohnung als der wohnungstechnischen Einheit im Städtebau die ihr gebührende Stellung zu verschaffen. Wir sind immer noch nicht allzu weit von der alten Anschauung entfernt, daß der Mieterstand gegenüber dem Eigenhausbesitzer eine abnorme Erscheinung darstelle, daß er Leute niederen Ranges umfasse, denen man von Obrigkeits wegen scharf aufpassen müsse und die namentlich in Gemeindevertretungen nur in beschränktem Umfange zuzulassen seien. Es ist wohl bekannt, daß in Sachsen noch im Jahre 1603 bei der Erörterung „der Landesgebrechen“ im Landtage tadelnd hervorgehoben wurde, daß in einzelnen Häusern häufig drei bis vier Paar Hausgenossen wohnten und daß mildere Gesinnungen gegenüber der einmal eingerissenen Unsitte, Mieter aufzunehmen, 1612 sich nur zur Zulassung eines Ehepaares oder zweier einzelner Hausgenossen verstehen; aber unter Bürgerschaft des Hausbesitzers. Daß der Hausbesitzer noch heute für die Richtigkeit der von seinen Mietern bewirkten Eintragungen in den Hauslisten haftbar gemacht wird, ist wohl nur als Verstärkung dieser alten Geringschätzung der Hausgenossen zu verstehen.

Ähnliche Rudimente kennt der Städtebau auch noch auf andern Gebieten. Wir finden heute noch in den meisten Ortsbauordnungen das Verbot der sogenannten „Giebelstellung“, weil teils aus feuerpolizeilichen, aber heute nicht mehr anzuerkennenden Gründen und dann später aus baukünstlerischen Anschauungen gewisser Landesfürsten des 17. Jahrhunderts heraus die Schwenkung der Hauptachse eines Hauses von der Tiefenrichtung in die Parallele zur Straßenflucht verlangt wurde (Abb. 7). Wer sich praktisch im Bauordnungswesen betätigt und für solche uns auf den ersten Blick unverständliche baugesetzliche Faktoren die alten Quellen aufsucht, der lernt die Zähigkeit solcher durch veraltete Fiktionen dargestellten Reste alter Kultur kennen, der weiß dann auch, wie sie der Schaffung neuzeitlicher Baugesetzmaterie ebenso in den Weg treten, wie die vorgeschichtlichen Gletschermoränen der Pflugschar des Bauers die pflügende Arbeit erschweren. Solche Hindernisse müssen aber beseitigt werden. Wer Kulturarbeit nach der Richtung des Wohnungswesens betreiben will, darf wohl bis zu einem gewissen Grade mit Zukunftsmöglichkeiten rechnen. Er darf, wie der Forstmann, Kulturen vorbereiten, aus denen eine spätere Generation erst Nutzen ziehen soll, er darf sich aber

nicht durch die Schatten historisch merkwürdiger oder ehrwürdiger Einrichtungen in der Verfolgung eines mit Grundsätzen, Beobachtungen und Forderungen der Gegenwart abgesteckten Weges beirren lassen.

Das ist nun wohl leichter ausgesprochen als in Wirklichkeit zwingenden Verhältnissen gegenüber durchgeführt. Die Forderungen der Gegenwart treten uns nicht immer mit solcher Bestimmtheit entgegen, daß wir ihnen gegenüber sofort kapitulieren müßten. Namentlich im Städtebau bedarf es umfangreicher Aufräumarbeiten, um zunächst einmal ausreichenden Boden für die Entwicklung und Erprobung neuer Anschauungen zu gewinnen. Da sich's dabei um eine Art Besitzergreifung handelt, so liegt auf der Hand, daß ältere und neuere Anschauungen gelegentlich hart aneinander geraten. Daß die materiellen Ergebnisse eines solchen Kampfes

Abb. 7.*)



Altes Straßenbild mit „Giebelhäusern“ und „Parallelhäusern“.

voll weder von der einen noch von der andern Anschauungsweise in Anspruch genommen werden können, ergibt sich aus der Zähigkeit der Materie, die das Wesen des Städtebaues ausmacht, und so kommt es ganz von selbst zu Übergangserscheinungen, die den Charakter mancher städtebaulichen Epoche geradezu bestimmen.

Die Übergangserscheinungen des älteren Städtebaues treten jedem mit dem Gegenstande Vertrauten klar entgegen. Vielleicht sind sie es gerade, die die Aufmerksamkeit der kunstliebenden Reisenden in erster Linie fesseln und ihn auf das Studium der geschichtlich gewordenen Städtebilder und der mit ihnen verbundenen Rechtseinrichtungen hin-

*) Die Abb. 7 und 8 sind den Mitteilungen des Landes-Vereins Sächsischer Heimatschutz Bd IV, Heft 7 und Bd. II, Heft 1, entnommen.

weisen. Unzählige Monographien und Vorträge mit und ohne Abbildungen schöpfen aus diesen Brunnen. Uns liegt jedoch eine andere Behandlung der Materie hier näher. Kann sie auch nicht erschöpfend ausfallen, so soll doch mit ihr versucht werden, den Blick der im Städtebau und Bauordnungswesen tätigen Fachleute auf die Übergangserscheinungen der Gegenwart zu lenken, sie für Konflikte zu interessieren, die uns im täglichen Leben die städtebauliche Arbeit erschweren.

Da handelt sich's zunächst um den Konflikt zwischen Fluchtlinie und Eigentumsgrnze. Dieser Konflikt besteht heute für die beiden Hauptformen des Städtebaues, die ich zu Eingang meiner Erörterungen skizzierte, also:

1. für die Erschließung völlig unbesiedelten Geländes in der bei uns üblichen Form der Stadterweiterung, und

2. für die Umwandlung bestehender Ansiedlungen von vielleicht Jahrhunderte alter Geschichte zur Anpassung an die besonderen Bedürfnisse der Gegenwart.

Wie der äußere Verlauf dieser Vorgänge ist, bedarf hier keiner Auseinandersetzung. Die Erwägungen über die verschiedenen Möglichkeiten der Besiedlung unbebauten Geländes knüpfen aber in allen Fällen an eine Fluraufnahme an, die im Gegensatz zu älteren Gepflogenheiten mit mathematischer Genauigkeit Terrain- und Besitzverhältnisse wiedergibt, in Preußen sogar erfreulicherweise mit besonderer Bezeichnung der Zusammengehörigkeit einzelner Besitzteile in einem Eigentum. Diese Bezeichnung der Zusammengehörigkeit ist nicht nebensächlich. Mancher Kampf um eine Fluchtlinie, manches Kopfzerbrechen über Möglichkeiten, einem an geschnittenen Grundstücke seine Bebaubarkeit zu lassen, also eine Gemeinde vor dem Zwangsankauf zu bewahren, würde gegenstandslos gegenüber der Gewißheit, daß diese oder jene Flurstücksgrenze nicht zugleich auch eine Eigentumsgrnze darstellt.

Ich sprach vom Konflikt zwischen Fluchtlinien und Eigentumsgrnzen wie von etwas Selbstverständlichem. Dieser Konflikt, also die Gegenüberstellung privaten Eigentumsrechts und einer im öffentlichen Interesse erdachten Einrichtung, ist aber genau genommen nicht selbstverständlicher als der innere Widerspruch, mit dem der Staatsbürger jeder im Interesse der Staatserhaltung und Ordnung ausgeworfenen Belastung (Steuer oder Invaliditätsrente oder dergleichen) begegnet. Aber die Einkommens- und Vermögenssteuergesetze behandeln auch die Steuerzahler mit einer nicht selten an Ungerechtigkeit streifenden Härte, mit einer auffallenden Mißachtung der Arbeit und ihrer Früchte, der gegenüber die fast ehrfurchtsvolle Behandlung des Grundeigentums nur zu verstehen ist aus den Anschauungen einer Zeit heraus, in der Grundeigentum und die auf ihm bewirkte Kulturarbeit zwei durchaus zusammengehörige und untrennbare Dinge waren. Diese Zusammengehörigkeit und ihre eminente Bedeutung für das Staatsleben kommt wohl am unzweideutigsten zutage in dem vortrefflichen sächsischen Dismembrationsgesetz. Dies arbeitet mit Motiven von höchstem praktischen und ethischen Werte. Aber diese Motive verlieren bis zu einem gewissen Grade ihre Bedeutung, sobald ein unbebautes Gebiet in den bekannten Übergangszustand eintritt, der von der Auslegung eines Bebauungsplans hervorgerufen zu werden pflegt. Abgesehen von Privatplanungen, die wirtschaftliche Sonderinteressen verfolgen, stellt jeder Bebauungsplan eine Angelegenheit des öffentlichen Interesses dar, soll es, oder will es darstellen. Das Planverfahren bringt dies aber nicht immer deutlich

genug zum Ausdruck. Das öffentliche Interesse an sich soll sich dabei zunächst nur nach wenigen Hauptrichtungen äußern. Teils soll der Plan die Befriedigung des Wohnungsbedürfnisses vorbereiten, teils soll er Verkehrsfragen regeln, teils und namentlich bei Veränderung älterer Ansiedlungen soll er hygienischen Maßnahmen entsprechen. Man hat, wie schon angedeutet worden ist, lange geglaubt, diesen Forderungen nur durch möglichst weit ausgreifende Planungen gerecht werden zu können, wenn nicht zur Befriedigung gewisser Gruppen von Grund- und Bodenbesitzern, dann aus Furcht vor der Möglichkeit, daß spätere Straßenbau- und Kanalisationsausführungen auf unvorhergesehene Schwierigkeiten und technische Hindernisse stoßen könnten. Man hat geglaubt, daß auch diese Dinge so weit wie irgend denkbar fix und fertig vorausgeplant werden müßten, um sie überhaupt zu ermöglichen.

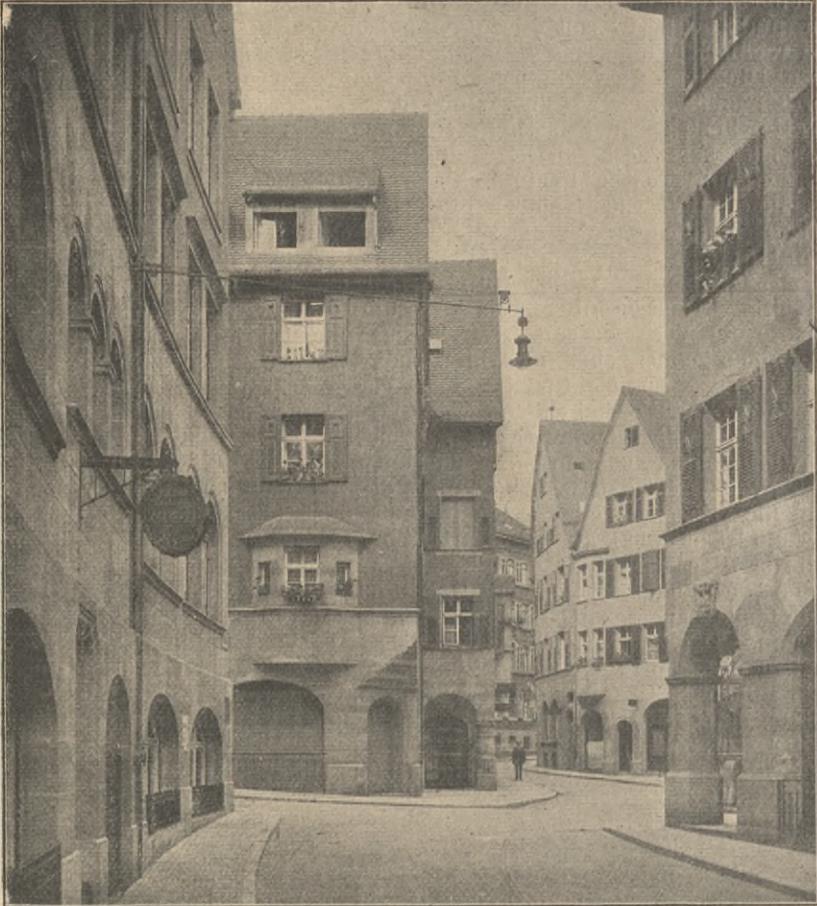
Gewiß steht hinter diesen Erscheinungen ein Kern richtiger Erkenntnis, aber man kann doch mit Bestimmtheit versichern, daß die Technik im Straßen- und Tiefbau heute Schwierigkeiten nur insofern kennt, als sie aus ihnen Gelegenheit sie zu überwinden nimmt. Ein großer Teil derjenigen Motive, die wir im Städtebau besonders bemerken, die wir als künstlerisch empfinden oder bezeichnen, stellen in Wirklichkeit nur Lösungen von Verkehrskonflikten dar, die eben durch die nicht vorzeitig vorausgeplante Stadterweiterung hervorgerufen worden sind und auf die der Verfasser eines weit vorausgreifenden Planes gar nicht hätte zukommen können, aber auch nicht hätte zukommen dürfen, wenn er sich nicht den Vorwurf des Spielens mit historischen Motiven zuziehen wollte.

Zu weit ausholende Pläne werden aber auch noch durch ein anderes Motiv begründet als durch die Absicht, etwaigen späteren technischen Schwierigkeiten aus dem Wege zu gehen. So weit der Bebauungsplan auch greift, genau so weit muß auch die Ortsbauordnung greifen. Sie muß die verschiedenen Formen des Wohnungswesens mit den geplanten Verkehrsstraßen in Einklang bringen, muß Zonen bestimmen und staffeln, und da ist es auch hier die Furcht vor den anders wollenden Möglichkeiten der Zukunft, die den Bauordnungsverfasser leicht verleitet, erschöpfende baugesetzliche Maßnahmen über das ganze Plangebiet auszustreuen. Das Zukunftsbild, das sich der Verfasser von dem völligen Ausbau des Plangebiets gemacht hat, verleitet ihn, seine baugesetzlichen Maßnahmen so zu formulieren, wie er mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit auf die zukünftige Übereinstimmung zwischen beiden Faktoren rechnen zu können glaubt.

Nun ist es wohl im allgemeinen möglich, städtebauliche Vorgänge der Zukunft zu regeln, wenn die Spannung zwischen Ursache und Wirkung nicht allzu groß ist und namentlich, wenn Hinderungs Momente so gut wie ausgeschlossen sind. Aber so wenig sich der Ausgang eines Feldzuges auf Grund vorgefaßter strategischer Pläne zutreffend voraussagen läßt, oder so wenig wir nach den Schülerleistungen unserer Kinder ihre zukünftige Stellung und Betätigung im Berufsleben voraus beurteilen können, so wenig gilt dieses Vorausschauen auch im Städtebau. Städte werden nicht vom Planverfasser gebaut, sie wachsen, und ihre einzelnen Wachstumselemente, die Zellen gewissermaßen, die den organischen Aufbau des Stadtgefüges zuwege bringen, das sind Tausende von Menschen, die ihre eigenen oder anderer Leute Wohnungsbedürfnisse befriedigen. Ihre Betätigung im Städtebau läßt sich als ein treibendes Moment erkennen, das ich als das „Persönliche im Städtebau“ bezeichnen möchte und das sich auch im Wirtschaftsleben, wie in Kunst und Technik der Städte, deutlich ausspricht.

Auch der weitschweifendsten Vorstellungsgabe ist es nicht beschieden, für Bebauungspläne und Bauordnungen die Millionen von Möglichkeiten vorauszuwählen und planmäßig zu verarbeiten. Wo der Versuch dazu gemacht worden ist, auch nur Tausende solcher Möglichkeiten auszuspielen, da wirken sie für den aufmerksamen Beobachter einfach als öde Gleichmacherei; ihnen fehlt das Persönliche des im Augenblicke

Abb. 8.



Aus der Stuttgarter „Sanierung“ des alten Stadtteiles.

geborenen guten Einfalls, der in den meisten Fällen die glückliche Lösung eines vom Zufalle gebotenen Konflikts zur Hand zu haben pflegt.

Streifen wir im Zusammenhange mit dem Gesagten das Gebiet des architektonischen Städtebildes, so bedarf es nur des Hinweises auf die berühmte Ludwigstraße in München und irgendeiner Straße aus Nürnberg, Sterzing und Würzburg als Gegenbeispiel. Auf der Brücke zwischen beiden steht etwa die architektonische Behandlung der Sanierung von

Stuttgart (Abb. 8). Eine Neuplanung für diese veränderten alten Stadtteile würde solche Bilder nicht vorgesehen haben, der Zwang der Stunde, die Notwendigkeit, der persönliche gute Einfall stand auch hinter diesen Plänen und ihrer Durchführung. Diese Anschauungen vom Wesen des modernen Bebauungsplans sind heute bereits überall lebendig, und es macht sich daher mehr und mehr das Prinzip der strengsten Beschränkung auf das Notwendige geltend. Der Teilbebauungsplan löst den Generalbebauungsplan ab. Er befriedigt das nächstliegende Wohnungsbedürfnis und schließt (von ganz großen Verkehrslinien natürlich abgesehen) nur diesem Bedürfnisse folgende Verkehrslinien an das Netz bereits bestehender Linien an.

Was ich hier in wenigen dürren Worten skizziert habe, ist eine eminent wichtige Erscheinung. Viele Begleitumstände des ganzen Städtebaues verschieben sich damit. Grundbegriffe, die im Laufe der letzten Jahrhunderte zu Fossilien erstarrt sind und als unantastbare Axiome mit einem gewissen Fatalismus von der einen Seite hingenommen, mit einer gewissen Selbstbescheidung von der andern Seite her verteidigt zu werden pflegen, wandeln sich. Die Erkenntnis, daß die beständige Wandlung die hervortretendste Eigenschaft aller Dinge ist, beginnt auch auf unserem Gebiete Berücksichtigung zu fordern und nimmt dem, was ich hier als Übergangerscheinungen bezeichnet habe, seinen Ausnahmecharakter. Solche zunächst rein wirtschaftlichen Vorgänge bleiben nun nicht sich selbst überlassen. In einem Rechtsstaate müssen auch die Rechtseinrichtungen mit den Vorgängen des Wirtschaftslebens fortschreitend in Einklang bleiben, und da ist es nicht befremdlich, wenn die Forderung, daß auch Bauordnungswesen und Baupolizei etwaigen Wandlungen auf diesem Gebiete folgen, heute als etwas Selbstverständliches angesehen wird. Als selbstverständlich empfunden wird z. B. heute (im Gegensatz zu früheren Auffassungen), daß die Dispensation oder die Ausnahmegewilligung keine Vergünstigung mehr bedeutet, daß sie vielmehr den notwendigen Ausgleich darstellt zwischen der Unzulänglichkeit der Bauordnung und den Augenblicksforderungen des baulichen Vorganges, daß sie ein nicht zu ersetzendes Mittel zur Regulierung der Baugesetzgebungsmaschinerie bedeutet. Aber der Begriff der Dispensation hat ja auch nie so unverrückbar fest gestanden, daß seiner Wandlung besonders schwere Hindernisse begegnet wären. Die Dispensation hat immer ein gewisses Maß persönlichen Ermessens zur Begleitung gehabt und ihre Anpassungsfähigkeit den besonderen Verhältnissen gegenüber bewiesen. Die Art und Weise ihrer Anwendung hat auch immer als Maßstab gegolten für die größere oder geringere Vertrautheit der mit Dispensationen arbeitenden Persönlichkeiten mit den städtebaulichen Vorgängen. Insofern ist die Dispensation allein schon ein sehr wichtiges und erprobtes Mittel zur Berücksichtigung der zwischen zwei Entwicklungsstufen notwendig auftretenden Übergangerscheinungen gewesen. Es gibt aber gewisse Gebiete im Städtebau, deren Übergangerscheinungen anders geartet sind, deren innere Unstimmigkeiten nicht auf dem Dispensationswege zurechtgerückt werden können.

Ich erwähnte schon einmal den Konflikt zwischen Baufluchtlinie und dem Nutzungsrecht am Grundeigentum. Stadt- und Ortserweiterungen legen ihre Fluchtlinien in den meisten Fällen in unberührtes Land hinein; unmittelbar nach der Ausfertigung des Planes äußern sich die Wirkungen dieser Fluchtlinien in der bekanntesten Weise, wenn auch zunächst in der Natur nicht sichtbar. Die Übergangerscheinungen spielen sich hier

vorerst auf einem Gebiet ab, das sich scheinbar der Beobachtung vom baugesetzlichen Standpunkt aus ganz entzieht, nämlich auf rein psychologischem Gebiet, insofern bei den Grundeigentümern die Vorstellung vom Grundeigentume, seinem faktischen und seinem ethischen Werte, sich wandelt. Was wir als Umlegung bezeichnen und was die notwendige Voraussetzung für die geordnete Durchführung jeden Bebauungsplans ist, das hat sich in der Gemütswelt der Landbesitzer längst vollzogen, bevor nach Jahr und Tag der Landmesser die Bauparzelle zum Verkauf absteckt. Wie in der Folgezeit sich dann (in der Natur immer noch unsichtbar hinter dem Schleier wogender Kornfelder versteckt) die Grundstücksgeschäfte aneinander reihen, ist bekannt. Man braucht hier noch nicht einmal von Bodenspekulation zu sprechen, obgleich die Anfangerscheinungen sich nur graduell, nicht in ihrem Wesen von den Enderscheinungen unterscheiden. In einem Punkte müssen aber auch solche Anfänge bereits zur Beobachtung anregen, und das ist folgender:

Zu jeder Ackerflure gehören Wirtschaftshöfe, die während der vielleicht Jahrhunderte langen Zeit ihres Bestehens in ganz besonderer, den wirtschaftlichen Zwecken dienender Weise bebaut und auch bewohnt worden sind. Ländliche Verhältnisse werden ja auch heute noch von der Baugesetzgebung mit Recht berücksichtigt, und die Bauvorschriften zur Besserung und Regelung der Wohnungsverhältnisse oder der nachbarlichen Beziehungen gehen in der Regel an Wirtschaftsgehöften vorüber, weil hier konstante Verhältnisse zu herrschen pflegen, die nicht leicht zu ändern sind, auch wenn sie nicht durchweg befriedigen. Eine andere Stellung nimmt aber doch wohl der seiner landwirtschaftlichen Bestimmung entzogene Wirtschaftshof ein. Er gerät in einen Übergangszustand, der, vom Standpunkte des Wohnungswesens betrachtet, höchst unerfreuliche Verhältnisse bieten kann und der eine entschieden herausgehobene Berücksichtigung im Baugesetzwesen verlangt.

Gehört ein solches Gebiet zur Stadterweiterung einer Großstadt, so wird der Übergangszustand nicht allzulange währen. Er wird überdies in der Regel durch ortsbaugesetzliche Behandlung in einen andern endgültigen Zustand übergeführt. Anders liegt der Fall da, wo der Übergangszustand im Ortskerne selbst dadurch hervorgerufen wird, daß die Ortserweiterung sich in landwirtschaftlichem Gelände unter der Herrschaft eines Bebauungsplans vollzieht, der durch keine Bauordnung begleitet wird oder dessen Bauordnungen wie die meisten Bauordnungen keine Übergangerscheinungen kennen, die dagegen mit dem bereits fertigen späteren Ausbau des Plangebiets rechnen. Hier werden also nicht Vorgänge berücksichtigt, die sich tatsächlich abspielen, sondern es wird mit Zuständen gerechnet, die nach Annahme des Bauordnungsverfassers nach 50 oder noch mehr Jahren eingetreten sein werden. Es kann aber sehr leicht vorkommen, daß das Ideal des Bebauungsplanverfassers niemals erreicht wird, wenn diesen Übergangerscheinungen nicht die gebührende Aufmerksamkeit geschenkt wird. Mit ihnen können später nicht wieder zu behebende städtebauliche Mängel von großer Tragweite festgelegt werden.

Zunächst handelt es sich bei wirtschaftslos gewordenen Gehöften um die Nutzbarmachung der ihren ursprünglichen Zwecken entzogenen Baulichkeiten. Die Wohnungsbedingungen fremder Mietparteien decken sich aber in den meisten Fällen nicht mehr mit denen, die für den Hofbesitzer mit seinem Gesinde galten, und es entstehen durch billige Umbauten stark bevölkerte Wohnungen, wie sie selbst in den schlechtesten

Teilen der Stadt nicht gefunden werden. Dabei stoßen solche Gebäude meist unmittelbar an Nachbargrundstücke oder sie sind von ihnen nur durch die alten Traufwiche getrennt oder sie sind bei weitem höher, als in ähnlichen Ortslagen Neubauten gestattet werden können. Es wird ein solches Hofgrundstück plötzlich zu einem Fremdkörper in der Reihung der benachbarten Gehöfte und bringt sich mit seinem veränderten Nutzungscharakter in Konflikt mit den Vorgängen auf diesen Nachbargrundstücken. Besteht nun die bestimmte Aussicht, daß in verhältnismäßig kurzer Frist ein landwirtschaftlicher Ortskern einer vollständigen Umwandlung unterworfen sein wird, so werden die Übergangserscheinungen weniger schroff auftreten, wenigstens in ihren Folgen. In ganz kurzer Zeit regulieren sich die Verhältnisse von selbst. Wo dies aber nicht zu erwarten steht, da scheint ein möglichst frühzeitiges Eingreifen am Platze. Ein solches Eingreifen läßt sich durchaus begründen.

Das Hofgrundstück, das sich von seinem Zubehör an Kulturland trennt, hat seine Berechtigung, im alten Zustande fortzubestehen, verwirkt. Es wird durch die Loslösung zu etwas ganz anderem, das auch baugesetzlich unter ganz anderem Gesichtswinkel betrachtet werden muß, wie es ja auch der Eigentümer selbst unter anderem Gesichtswinkel betrachtet. Diesem wird eine Fülle baulicher Ausnutzungsmöglichkeiten vorschweben, denen gegenüber der baurechtliche Standpunkt die Einordnung seines Grundstücks unter die vom sozialen Charakter des Wohnungswesens gestellten Bedingungen verlangen muß.

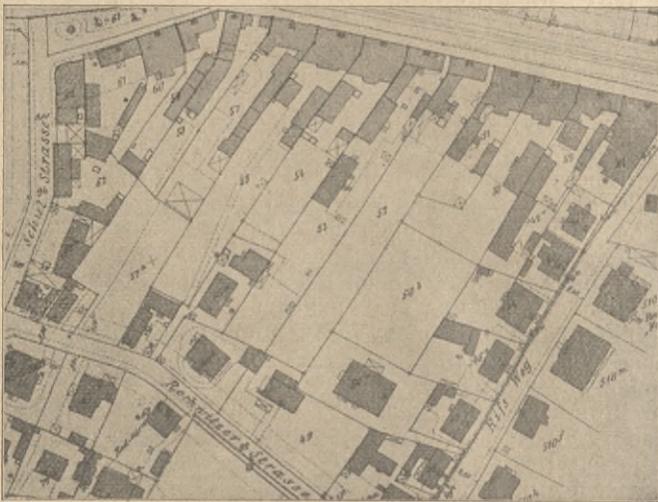
Die Loslösung eines landwirtschaftlichen Gehöfts von seiner Ackerparzelle, bezw. das Aufgeben des landwirtschaftlichen Betriebes zwingt das Grundstück unter die Anordnungen des Baugesetzes, und zwar unmittelbar, soweit die Freilegung nachbarlicher Grenzen und die Offenhaltung der verlangten Freifläche in Frage kommt, mittelbar durch Oblastbücherliche Verpflichtung, soweit Baulichkeiten zu Wohnzwecken errichtet oder umgebaut oder benutzt werden sollen. Das klingt hart, ist aber durchführbar, denn etwa mit der Durchführung solcher Maßregeln verbundene Aufwendungen werden zweifellos in jedem Falle aus dem einem solchen Übergangsvorgange voraufgehenden Grund- und Bodengeschäfte zu decken sein.

Nun hängt an dieser Frage aber noch eine andere von in städtebaulicher Hinsicht vielleicht noch größerem Gewicht. Wir können beliebige Stadtpläne, alte und neue, betrachten: ein Motiv beherrscht sie sämtlich. Das Prinzip des rechten Winkels, das die Grundlage der gesamten Baukunst und mit wenigen Ausnahmen auch das gesamte Baumaterial beherrscht, spricht sich auch in der Aufteilung der Baustellen und ihrer Grundformen aus. Abgesehen von Fällen, bei denen für das Fehlen rechtwinkliger Baustellenbegrenzungen bestimmte Ursachen zu finden sind, stoßen die seitlichen Begrenzungen dieser Baustellen rechtwinklig auf die zugehörige Straßenflucht, oder sofern sich um gekrümmte Straßen handelt, auf die Krümmungssehnen. Eine ohne weiteres einleuchtende Bedeutung für das Wohnungswesen und für den Städtebau im übrigen hat diese Erscheinung hauptsächlich in geschlossen bebauten Gebieten und in Zonen mit offener Bauweise, aber mit geordneten Grenzabständen, sogenannten Grenzwichen.

In landwirtschaftlichem Gelände, wie es später in die Stadterweiterungen hineingerät, hat die Flurstücksform zunächst gar keine Bedeutung, oder ihre Bedeutung liegt auf anderem Gebiete, wird bestimmt durch die Bewirtschaftungsart, durch Verkoppelungen und Arrondierungen. Auch wo die seitlichen Besitzgrenzen an die Verkehrsstraßen

anstoßen, tun sie dies (abgesehen von den bekannten Reihendörfern) selten unter einem rechten Winkel. Einmal kommt aber für solche Eingemeindungs- oder Stadterweiterungsgebiete landwirtschaftlicher Herkunft der Zeitpunkt, wo die oben skizzierte Umwandlung beginnt, wo im Hintergrunde der ersten Loslösung eines Grundstücks von seinem Wirtschaftslande schon die Einreihung sämtlicher aneinander stoßender Grundstücke unter die Forderungen des städtischen Wohnungswesens und unter der Herrschaft des rechten Winkels steht. Aufgerollt wird diese Perspektive durch den Bebauungsplan, bezw. durch eine Straßenfluchtlinie. Brennend wird sie beim ersten Baufalle, der diese Fluchtlinie berücksichtigt. Wird hier die Regulierung der Grundstücksformen verpaßt oder unzureichend bewirkt, so gibt es keine von Menschen-

Abb. 9.



Die Folgen nicht rechtwinkliger Grundstücksbegrenzungen.

hand anzuwendenden Mittel mehr, die nachteiligen Folgen obrigkeitlicher Zurückhaltung zu beheben. Ein Übergangszustand wird also konstant (Abb. 9).

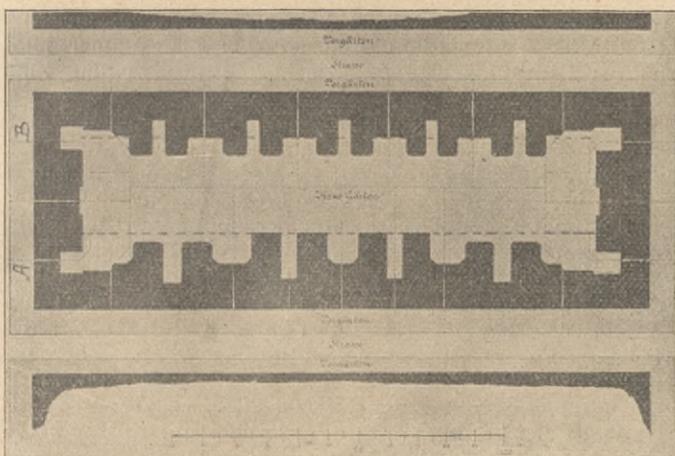
Gewiß haben wir das Mittel der Umlegung als eine Möglichkeit, in einem Baublocke geordnete Grenzverhältnisse zu erhalten. Wir haben das Bauverbot für Grundstücke, deren Bebauung die Durchführung eines Bebauungsplans erschweren oder verhindern kann. Aber diese Einrichtungen setzen doch immer das Bestehen eines rechtsgültigen Bebauungsplans voraus, also einen Faktor, der nicht immer im Anfang einer Entwicklungsperiode steht, sondern der meist mitten in sie hineingreift. Überdies ist die Ausführung einer Umlegung, wenn sie nicht freiwillig geschieht, in Deutschland außerordentlich erschwert und unterbleibt daher.

Die Frage nach der Ursache für die auffallende Tatsache, daß uns bekannte Abhilfsmittel in der Praxis versagen oder daß sie wider besseres Wissen nicht angewendet werden, führt mich zunächst einmal auf ein anderes Gebiet, das aber mit der hier angeschnittenen Frage in unmittel-

barer Beziehung steht. Das betrifft die Anschauungen über das Wesen der Fluchtlinie. Auf diese möchte ich, bevor ich auf das soeben ausgeführte wieder zurückgreife, einmal zunächst eingehen.

Daß neue oder abgeänderte Fluchtlinien Übergangszustände herbeizuführen pflegen, ist bekannt. Die Wirkung der lediglich geplanten neuen Fluchtlinie ist dabei kaum zu unterscheiden von der einer tatsächlich ausgeführten neuen oder veränderten Verkehrsanlage. Die Ursache für diese Wirkung ist in der zwingenden Bedeutung der Fluchtlinie zu suchen, die aus ihrem öffentlich rechtlichen Charakter geschöpft wird. Dieser wieder basiert auf der Anschauung, daß der Verkehr, dessen volle Beweglichkeit durch Fluchtlinien gesichert werden soll, eine wichtige Angelegenheit des öffentlichen Interesses sei; ja, man ging früher so

Abb. 10.



Hygienisch wirkungslose hintere Baufuchtlinie (-----).

weit, den Verkehr für die hauptsächlichste Angelegenheit des öffentlichen Interesses zu halten.

Diese Anschauung vom Wesen des Verkehrs ist heute noch verbreitet. Aber die Folgerungen, die aus ihr gezogen werden, sind in ihrem ganzen Umfange weder zutreffend noch überzeugend, und so hat es sich von selbst ergeben, daß sich auch in der Auffassung vom Wesen und von der Wirkung der Fluchtlinie Wandlungen vollzogen, die im übrigen mit der Wandlung und Erweiterung des Begriffs „öffentliches Interesse“ durchaus harmonieren. Wie kommt die Fluchtlinie zu dieser Bedeutung?

Die Fluchtlinie ist genau genommen die ideale Begrenzung zweier aneinander stoßender Rechtsgebiete. Die Straßenfluchtlinien begrenzen das Gebiet des öffentlichen Verkehrs unmittelbar, ebenso die Baufuchtlinien, die aber da, wo sie von den Straßenfluchtlinien abweichen, dies mittelbar tun, indem sie in Gestalt von Vorgärten dem öffentlichen Verkehr einen Reserviraum für die Zukunft sichern und den die Straßen begleitenden Baulichkeiten einen Schutzstreifen gegen die nachteiligen Wirkungen des Straßenverkehrs liefern.

Die rückseitige Baufluchtlinie, die heute mehr und mehr Eingang findet, bildet die Grenze zwischen dem Ausnutzungsrecht an Grundeigentum und den öffentlich-rechtlichen, hygienischen Forderungen, die heute den allerweitesten Spielraum beanspruchen. Nun bestand bisher zwischen beiden Baufluchtlinien ein Unterschied insofern, als die vordere Fluchtlinie nicht lediglich als Grenzlinie im eben bezeichneten Sinne, sondern als Richtschnur für den Aufbau der Straßenwandung, die hintere Baufluchtlinie dagegen als Umgrenzung des freizuhaltenden Blockinnern nicht als einzuhaltende Baulinie behandelt wurde. Ein Blick in Stadtpläne, die der hinteren Fluchtlinie aber nur diese Bedeutung beimessen, lehrt, daß ihre hygienische Wirkung illusorisch sein muß, wenn es dem Grundstückseigentümer freigestellt wird, an sie heranzubauen oder hinter ihr zurückzubleiben (Abb. 10.) Gerade im Innern eines Häuserblocks ist die Ausführung möglichst glatter, die Luftbewegung nicht hemmender Gebäudefluchten viel notwendiger als an der Straßenseite, an der der Luftraum, über die Straße hinweg gemessen, meistens breiter ausfällt als hinter den Häusern und an der sich immer infolge des kanalartigen Straßenraums eine energischere Luftbewegung finden wird als im geschlossenen Block.

Namentlich für die Anschauung über das Wesen der Straßenbaufluchtlinien führt diese Erkenntnis zu einer Wandlung, die sie mehr nur als eine Rechtsgrenze betrachtet wissen will und es daher dem Ermessen des einzelnen überläßt, ob er sie einhalten oder hinter ihr zurückbleiben will. Daß diese Freiheit mit gewissen gesetzgeberischen Kautelen umgeben werden muß, versteht sich von selbst. Hier hat die Ästhetik des Straßenbildes ein Wort mitzusprechen, namentlich soweit es sich um geschlossene Straßenwandungen handelt. Auf diese einzugehen, würde hier zu weit führen. Wie die Technik der Ortsbauordnung sie zu berücksichtigen hat, ist bereits an anderer Stelle näher ausgeführt. Für unsere heutigen Erörterungen kommt mehr der Umstand in Betracht, daß in bezug auf die Zwangswirkung der vorderen Baufluchtlinie eine Milderung, auf die der hinteren Baufluchtlinie dagegen eine Verschärfung nötig erscheint. Eine solche Schwerpunktsverschiebung lenkt aber unsere Aufmerksamkeit noch auf andere im Innern des Blockes liegende Linien, deren Bedeutung zu Unrecht der den Straßenverkehr bestimmenden Fluchtlinie nachgestellt worden ist, wie mir scheint, aus einer ganz geringfügigen Ursache.

Wir sprechen von „Fluchtlinien“ und verbinden mit dem Begriffe der Fluchtlinie die Vorstellung einer lang hinfliehenden Linie. Eine kurze Linie bedeutet nach dem Sprachgebrauche keine Flucht, wie zwei zusammenhängende Zimmer keine Zimmerflucht ergeben. Abstrahieren wir aber einmal von dieser anscheinend notwendigen Eigenschaft einer Fluchtlinie, eine „Länge“ darzustellen, betrachten wir sie lediglich und ohne Rücksicht auf ihre Ausdehnung als das Mittel, zwei Einflußgebiete voneinander zu trennen, und knüpfen wir an diese Eigenschaft der Trennungslinie Erwägungen über die zu trennenden Gebiete und ihren Charakter, ferner über den Gesichtswinkel, nach dem etwa die Wechselbeziehungen der zwei durch eine solche Linie getrennten Gebiete betrachtet und geordnet werden müssen, so kommen wir, wenn wir solche Linien in einem Bebauungsplan aufsuchen, von selbst auf die durch Flurstücksgrenzen dargestellten Eigentumsgrenzen benachbarter Grundstücke.

Wir sind nun bisher gewöhnt worden, Eigentumsgrenzen einer ganz anderen Rechtsanschauung zu unterwerfen als die Fluchtlinien. Messen wir aber einmal einem Bebauungsplan und seinen Linien überhaupt eine

öffentlich rechtliche Bedeutung zu und lassen wir eine solche auch für die hinteren Baufluchtlinien gelten, so dürfen wir an den Linien, die die Grundstücksgrenze darstellen, nicht vorübergehen und ihre außerordentlich weitgehende Bedeutung für die Durchführbarkeit eines Bebauungsplans, überhaupt für die Regelung des Wohnungswesens nicht übersehen.

Damit komme ich auf das vorher angeschnittene Kapitel „Ungeordnete Grundstücksgrenzen in einem Bebauungsplangebiete“ zurück. Das Bildbeispiel (Abb. 9) zeigt deutlich die Notwendigkeit des rechtzeitigen Eingreifens einer ordnenden Hand, wenn nicht mit der ersten Bebauung eines unregulierten Grundstücks ein Übergangszustand geschaffen werden soll, der die ihm anhaftenden Mängel nie wieder abstoßen kann, der also dauernd bleibt. Nun berücksichtigen ja wohl gelegentlich die Bauordnungen diesen Übergangszustand insofern, als sie eine rechtwinklige Begrenzung der Baustelle bis zu einer gewissen, meist aber zu gering bemessenen Tiefe verlangen. Das Beispiel zeigt solche rechtwinklige Begrenzungen von unzureichender Tiefe. Aber erstens besitzt nicht jeder Ort eine Bauordnung mit entsprechenden Vorschriften, und zweitens enthalten die Landesbaugesetze keine Angaben über die grundsätzliche Behandlung der Nachbargrenzen im Zusammenhange mit einem Bebauungsplane, wenigstens keine Vorschriften, die so zwingender Natur wären wie die über die Fluchtlinien. Vorschriften über Bau- und Grenzweite bleiben hier unberücksichtigt, da sie von anderen Gesichtspunkten aus gefordert werden. Hier scheint sich eine Lücke im Bebauungsplanverfahren aufzutun, die auf unzureichender Beobachtung der tatsächlichen Verhältnisse beruht. Der unvermeidliche Kampf der Grundstücksbesitzer mit einer neuen Fluchtlinienplanung erlischt für das Verfahren mit der formellen Erledigung der Widersprüche und der Genehmigung des Planes. Nicht erlischt aber der Konflikt von Grundstück zu Grundstück über die Nachbargrenzen hinweg, denn hier liegen die Reibungsflächen, nicht an der Straße, die etwas ganz Unpersönliches darstellt. Der öffentlich-rechtliche Charakter der Straße hat sich in langer geschichtlicher Entwicklung eine allgemeine Würdigung errungen, wogegen das Verhalten der Grundstücke zueinander meist noch als Privatangelegenheit der Eigentümer behandelt wird, aber zu Unrecht.

Die Reibungsflächen zwischen Grundstück und Grundstück so früh wie irgend möglich auszuschalten, erscheint von mehr als einem Gesichtspunkte betrachtet, heute als eine wichtige und notwendige Förderung. Der freiwillige Gebietsaustausch zur Regulierung der Nachbargrenzen ist eine viel zu selten vorkommende Sache, als daß ihr ein besonders großer Wert beigemessen werden könnte. Der Zwangsausgleich auf dem Wege der Zwangsumlegung wird, wie schon gesagt wurde, wegen der Umständlichkeit des Verfahrens nur selten beschrritten. Wirksamer erscheint das hessische Bauverbot für alles zu regelnde Gebiet, weil es zu einer freiwilligen Umlegung anregt.

Es gibt nun eine Möglichkeit, die Durchführbarkeit eines Bebauungsplans unter allen Umständen zu sichern, wenn man mit dem Worte „Bebauungsplan“ nicht lediglich ein Konvolut von Verkehrswegen, sondern damit die Hauptgrundlage für sich entwickelnde Wohngelegenheiten bezeichnen will, wenn man also diejenigen Linien, die der dauernd gesunden und vernünftigen Ausnutzung der Grundstücksblöcke in den Weg treten können, für mindestens ebenso wichtig anspricht wie die in dieser Hinsicht bedeutungslosere Straßenfluchtlinie und indem

man ihre Regelung mit baugesetzlichen Vorschriften umgibt, die ebenso zwingender Natur sind wie die, mit denen die Durchführung einer Straßenfluchtlinie begleitet zu werden pflegt. So hart auch hier und da eine Straßenfluchtlinie das Besitztum des Einzelnen verletzt und unter Umständen entwertet, sie durchzuführen wird der ganze behördliche Nachdruck der Verwaltungen eingesetzt, während der viel mildere — auch in der Form der Zwangsumlegung viel mildere Gebietsaustausch im Baublock umgangen wird aus Scheu vor dem Eingreifen in Privatbesitzverhältnisse und ihre überlieferten Formen. Wenigstens wird diese Zurückhaltung der Obrigkeit gegenüber dem Privateigentum immer noch als Hauptursache für das Versagen der Umlegungsgesetze angeführt, während andere wichtige soziale Einrichtungen längst und viel nachhaltiger, als eine Grenzumlegung dies vermöchte, Eigentum und Erwerbsfrüchte belasten.

Die wahre Ursache für diese auffallende Ungleichmäßigkeit in der Bewertung von Fluchtlinien und Eigentumsgrenzen scheint mir jedoch nicht eigentlich auf verwaltungsrechtlichem, sondern auf technischem Gebiete zu liegen.

Die Geschichte des Bebauungsplans lehrt uns, daß — namentlich in den letzten Jahrzehnten — die abenteuerlichsten und unvernünftigsten Fluchtlinien mit erschreckender Leichtigkeit durchgeführt worden sind und durchgeführt werden konnten, weil mit jeder neuen Straßenfluchtlinie, die ein unbebautes Gebiet erschließt oder einen Verkehrsweg verbreitert, Gewinnkombinationen der in Anspruch genommenen Grundeigentümer verknüpft sind. Die Anschauung von der Leichtigkeit einer Fluchtlinien- und Bebauungsplanaufgabe ist so tief eingewurzelt, daß mit ihrer Lösung häufig die — vom technischen Standpunkte betrachtet — fragwürdigsten Personen beauftragt wurden. Das Bebauungsplanmachen konnte sich zeitweilig als der Tummelplatz eines völlig kenntnislosen Dilettantismus darstellen. Dieser Umstand erklärt aber auch viele andere Mängel. Dieselben Personen, die ohne feste Vorstellung über die spätere Wirkung ihrer roten Bau- und Straßenfluchtlinien Pläne entwerfen und Baublockformen austeilen, versagen erst recht gegenüber der Aufgabe, die ungeordneten Eigentumsstücke innerhalb eines Baublocks so umzulegen, daß die berechtigten Ansprüche der Grundstückseigentümer in bezug auf Form, Lagenwert und Ausnutzungsart ihrer Parzelle billige Befriedigung finden, denn es ist ungleich schwieriger, eine brauchbare Umlegung herauszuarbeiten, als auf dem Papier und gestützt auf das Genehmigungsverfahren Fluchtlinienanordnungen durchzuführen. Dazu kommt auch die eigentümliche Stellung der Fluchtlinie in der „öffentlichen Meinung“.

Die Bedeutung der Straßenfluchtlinie für den Grundbesitz ist im Laufe der Zeit so volkstümlich geworden wie der polizeiliche Zwang, auf Brücken rechts (bezw. links) zu fahren und zu gehen. Die Grundstückseigentümer eines nicht allzuweit vom Stadtverkehr abliegenden Gebiets erblicken in der Auslegung eines Bebauungsplans über ihren Grund und Boden keineswegs eine Ausschreitung der obrigkeitlichen Gewalt. Für den Städter schwebt die neue Straßenfluchtlinie immer wie ein Damoklesschwert über jedem Grundstück. Er weiß, daß sie unabwendbar ist. Der Zeitpunkt ihres Wirkungseintritts ist durch Eventualbestimmungen festgelegt. Der Spielraum zwischen Festsetzung und Durchführung der Fluchtlinie hängt von den besonderen Verhältnissen ab, aber ihre Durchführbarkeit ist gesichert. Eine solche Sicherung auch der Durchführbarkeit geordneter Grundstücksgrenzen oder Grundstücksflächen ist

das, was uns heute im Interesse des Wohnungswesens als dringend wünschenswert erscheint, auch für Fälle, in denen die augenblicklichen Grundstücksverhältnisse die Durchführung noch unmöglich erscheinen lassen. Für unbebaute Gebiete empfiehlt sich mindestens die faktische Umlegung innerhalb eines Baublocks auf Antrag eines Grundstücksbesitzers*), dann aber auch auf Veranlassung der Baupolizei als Bedingung schon für den ersten Baufall. Die scheinbar hierin liegende Härte wird kaum lange als solche empfunden werden. Die Wohltat der rechtzeitigen Regelung wird sehr bald auch von etwaigen zum Widerspruche geneigten Grundbesitzern erkannt werden. Aber auch in bebauten Gebieten braucht diese Maßregel nicht zu versagen. Hier läßt man die Dinge häufig gehen, wie sie gehen wollen, und beschränkt sich auf die einfache Anfrage an die benachbarten Grundstücksbesitzer, ob sie jetzt oder in Zukunft zweckentsprechende Umänderungen mit ihren Grundstücksgrenzen vorzunehmen geneigt sind, und bescheidet sich, wenn sie das nicht sind. Dem Baubedürfnisse des Augenblicks dient dann vielleicht die eine oder die andere Dispensation, die sich aus der Zwangslage, in der sich unter Umständen der Bauende befinden wird, rechtfertigen läßt. Aber eine solche Dispensation sollte mit Rücksicht auf die Zukunft nicht bedingungslos gegeben werden. Die hervortretende Eigenschaft unserer heutigen Kultur, alle Erscheinungen unter einem gewissen sozialen Gesichtswinkel zu betrachten, aus ihm Forderungen an Arbeit und Grundbesitz herzuleiten, die der Allgemeinheit zugute kommen, verlangt hier ein Hinausgreifen über die uns aus alter Zeit überkommenen baulichen und grundbesitzerischen Rechtsanschauungen, die mit Forderungen des Allgemeinwohles nicht zu rechnen brauchten, weil sie sie nicht kannten, wenigstens nicht im heutigen Sinne. Aber auch der älteren und ältesten Zeit ist eine wichtige, sagen wir „bodenreformerische“ Anschauung nicht fremd gewesen, nämlich die, daß der Eigentümer eines zur Bebauung bestimmten Grundstücks sein Recht am Eigentume verwirkt, wenn er es seiner Bestimmung entzieht. Wir brauchen den positiven Kern dieses Satzes nur zu modernisieren, den Begriff der Bestimmung des Grundstücks zu erweitern, indem wir verlangen, daß der Grundstückseigentümer sein Grundstück in eine Form zu bringen hat, die es der Bestimmung, der es im Zusammenhange mit einem Bebauungsplane zu entsprechen berufen ist, auch wirklich dienen läßt. Diese Bestimmung ist fraglos die, den weitgehendsten Forderungen eines gesunden Wohnungswesens zu dienen. Alle weiteren Forderungen haben aber die der zweckmäßigen Grundstücksform zur Grundlage.

Nicht jedes Grundstück, das von einem öffentlichen Fahrweg erreichbar ist, ist schon ein Baugrundstück im Sinne moderner Wohnungsanforderungen. Diese gehen ja viel weiter, und das Baugrundstück muß mindestens die Gewißheit oder die Garantie dafür bieten, daß es sich über lang oder kurz (im Bebauungsfall unter allen Umständen) diesen Anforderungen anpassen läßt. Die Garantie zu verlangen, ist die Ortsbauordnung berechtigt, und sie ist auch häufig bestrebt, bestimmte brauchbare Grundstücksformen hervorzurufen. Es werden gelegentlich Mindestbreiten, Mindesttiefen und Mindestgrößen für Baugrundstücke vorgeschrieben, Bestimmungen von häufig ganz fragwürdigem Werte, wenn sie nicht von durchaus erfahrener und fachkundiger Seite und unter Berücksichtigung aller mitsprechenden Faktoren aufgestellt werden. Diese Faktoren stehen

*) Wie z. B. im IV. Abschnitt Artikel 49 des Luzerner Baugesetzes vom 28. Januar 1914.

aber nach Zahl und Art keineswegs fest. Wo sich's um die baupolizeiliche Behandlung privaten Grundeigentums handelt, haben provinziell unterschiedliche, aus dem Charakter der Örtlichkeit herausgewachsene Anschauungen ein Wort mitzureden. Demselben Zwecke dient eine Vorschrift des sächsischen Erzgebirges oder Voigtlandes mit anderen Formen als eine solche im Stadtkreise von Berlin oder Stuttgart. Ein Erfolg ist aber nur zu erwarten, wenn die überlieferte, aber auf ganz anderen Grundbesitzverhältnissen gewachsene Unantastbarkeit der Eigentumsgränze gleichzeitig mit der Umwandlung von Kulturland in Bauland ihre Bedeutung verliert. Nicht nur in der öffentlichen Meinung, sondern auch im öffentlichen Recht.

Angesichts der außerordentlichen Zählebigkeit unserer Rechtsanschauungen, richtiger wohl „Rechtsformen“, von denen viele ein an leere Schneckenhäuser erinnerndes Dekorationsdasein führen, erscheint nun wohl eine solche Umformung eines „Begriffs“ aussichtslos. Aber nur scheinbar. Man bedenke, mit welcher Stabilität Straßen- und Baufluchtlinien behaftet gewesen sind, und beobachte, wie sich gegenwärtig gerade das Fluchtlinienwesen in einem Wandlungsvorgange befindet, der auf etwas Neues, auf „die Beweglichkeit der Fluchtlinien“ hindeutet.

Noch im sächsischen Allgemeinen Baugesetze vom Jahre 1900 wird der einmal amtlich festgelegte Bebauungsplan als unbeweglich angesehen. Einer der wichtigsten, diese Unbeweglichkeit betonenden Punkte des dritten Abschnitts ist mitten in § 28 versteckt eingeschaltet und besagt, daß eine Änderung festgestellter Fluchtlinien nur vorgenommen werden soll, wenn „gewichtige öffentliche Interessen“ vorliegen. Das Gesetz geht von der Voraussetzung aus, daß alle sich aus einer Fluchtlinienplanung ergebenden möglichen Konflikte zwischen der Fluchtlinie und den besonderen Anschauungen und Wünschen der Grundstückseigentümer bei Auslegung des Planes in Form von Widersprüchen zutage treten und daß nach Abweisung oder Berücksichtigung solcher Widersprüche die Bebauungsplanfrage völlig geklärt sei, daß nunmehr die beabsichtigte Wirkung des Planes, namentlich mit Unterstützung durch eine Ortsbauordnung, ohne weitere Behinderung einsetzen werde.

Die Erfahrung lehrt etwas anderes. Die Beziehungen eines Bebauungsplans zu den wirtschaftlichen Vorgängen in seinem Bereiche werden erst verstanden und können auch erst verstanden werden, wenn seine Linien zu wirken begonnen haben. Erst nach seinem Inkrafttreten, häufig sehr lange danach, erweist er seine Zweckmäßigkeit oder seine Mängel. Wie schon erörtert wurde, versetzt ein solcher Plan die zugehörigen Gebiete in einen Übergangszustand. An ihn knüpfen wirtschaftliche Erwägungen der Besitzer an, in ihrer Vorstellungswelt arbeitet der Plan etwa wie die Hefe im Brotteig, ohne daß das Gesetz die Möglichkeit bietet, diesen Gärungsprozeß aufzuheben. Ich kenne den Fall, daß sämtliche Anlieger an einer Planstraße einmütig mit dem Wunsche nach veränderter Richtung der geplanten Straße hervortraten, ohne daß ihrem Wunsche entsprochen werden konnte, da dieser Wunsch durch keine gewichtigen öffentlichen Interessen gestützt wurde, er vielmehr lediglich eine bessere Ausnutzbarkeit und zweckmäßigeren Anschluß der Grundstücke an die Straße im Auge hatte. Die Gründe an sich waren sogenannte „triftige“ Gründe.

In dem badischen Ortsstraßenrechte vom Jahre 1908 finden wir nun bereits als Voraussetzung für die Abänderung bestehender Straßen und Straßenpläne „triftige Gründe“ als genügend anerkannt. Hier kommt aber

die Beweglichkeit der Fluchtlinie auch noch in einer anderen Form zur Geltung. Der trefflich gearbeitete Kommentar*) hebt die Notwendigkeit des Anpassens an die Verhältnisse hervor und unterscheidet deutlich zwei Phasen des Bebauungsplans: a) die zeichnerische, b) die amtliche Festlegung. Der zeichnerisch festgelegte Plan wird lediglich als Programm oder Grundlage für die spätere amtliche Behandlung betrachtet und wird beweglich erhalten. Er soll den Gemeinden überdies den Vorteil bieten, der heute allgemein anerkannten Notwendigkeit, sich rechtzeitig ohne zu großen Kostenaufwand mit Gemeindebesitz zu versehen, zu entsprechen. Selbstverständlich setzt die Badische Einrichtung auch eine besondere Form der Durchführung des Bebauungsplans voraus, eine Instanz, deren persönliche Ausgestaltung die Beobachtung der Planwirkungen zuläßt, während bei uns der einmal freigegebene Plan automatisch arbeiten soll wie eine Handwerksmaschine. Um nicht mißverstanden zu werden, muß ich hier einschalten, daß auch außerhalb Badens offenkundig veraltete Pläne, soweit nach ihnen noch nicht gebaut worden ist, umgestaltet werden können, soweit das öffentliche Interesse dies erfordert, aber ohne daß an dem Prinzip der Unbeweglichkeit der neuen Fluchtlinie damit etwas geändert würde.

Nun ist die Beweglichkeit der Fluchtlinie allerdings hauptsächlich eine Wesenseigenschaft der gekrümmten Linie. Die absolut gerade Fluchtlinie, die die kürzeste Verbindung zwischen zwei Punkten darstellt, besitzt eine natürliche Starrheit, gegen die außerordentlich schwer anzukämpfen ist. Denn sie ist, wenn die beiden Bestimmungspunkte einmal befestigt sind, immer überzeugend. Variationen in der Linienführung zwischen zwei festen Punkten können nur an eine gekrümmte Fluchtlinie anknüpfen, da deren Krümmungsradien unendlich verschieden ausfallen können. Die Notwendigkeit eines bestimmten Krümmungshalbmessers läßt sich in keinem Falle beweisen. Es läßt sich höchstens zugunsten des Wagenverkehrs eine geringste Radienlänge für die Krümmung bestimmen. Will man daher dem Plane die Beweglichkeit der Fluchtlinie sichern, so empfiehlt es sich, auch die in anscheinend gerader Richtung verlaufenden Linien mit einer, wenn auch noch so geringen Krümmung anzulegen.

Die psychologische Wirkung der absolut geraden Fluchtlinie auf die Grundstückseigentümer ist eine völlig andere als die der gekrümmten. Der Unterschied zwischen beiden äußert sich schon im Genehmigungsverfahren darin, daß selbst die unvernünftigste geradlinige Fluchtlinie selten zu Widersprüchen anregt. Sie wird als eine Naturnotwendigkeit hingenommen, sie ist schlechthin überzeugend. Die gekrümmte Fluchtlinie dagegen ist, wie schon gesagt wurde, von Hause aus beweglich. Sie ist nicht beweiskräftig, und mit ihr beschäftigt sich denn auch der Widersprechende gern. Dieser Umstand könnte zunächst als ein Mangel des Verfahrens angesehen werden, weil die glatte „Erledigung“ des Bebauungsplans durch Widersprüche aufgehalten wird. Man sucht solche daher nach Möglichkeit zu vermeiden. Man verfällt damit aber in denselben Fehler, der den meisten älteren Ortsbauordnungen anhaftet, die eine ungeheure Zahl von baulichen Möglichkeiten zur bequemeren Übersicht vom baupolizeilichen Standpunkt auf verschwindend wenige Normal- oder Durchschnittsfälle zusammenziehen. Auch in diesen wird, wie im Bebauungsplanverfahren, ganz allgemein betrachtet eine Erscheinung, die

*) Badische Landesbauordnung, herausgegeben von F. J. Roth. II. Aufl. Karlsruhe 1909.

ihrem Wesen nach der Ausdruck reichster Variation und beständiger lebensvoller Wandlung ist, mit den Fesseln einer Fiktion belegt, die die Abrundung eines „Verfahrens“ über die Sache stellt.

Wenn hier zugunsten der Beweglichkeit der Fluchtlinie gesagt wurde, daß die gekrümmte Linie die Beweglichkeit unterstütze, weil sie nicht gleich der geraden Linie eine wenn auch nur angenommene Beweiskraft besitze, so muß doch ergänzend hinzugefügt werden, daß es selbstverständlich, und namentlich in Gebirgstälern, unbedingt zu beweisende Krümmungslinien gibt, aber von solchen ist hier, als von Ausnahmerscheinungen nicht die Rede. Es handelt sich hier lediglich um das Prinzip, um das bewußte Vermeiden der starren geraden Linie zugunsten einer Form, mit der die volkstümliche Anschauung die Vorstellung des „bewegten“ und „beweglichen“ verbindet. Gewiß werden damit, wie schon angedeutet wurde, an die zuständigen Behörden Anforderungen gestellt, die man vor 30 Jahren wohl kaum hätte bezeichnen können, aber unser ganzes Verwaltungswesen, namentlich das kommunal-technische, ist inzwischen doch einige Klassen heraufgerückt, ist heute darauf gestimmt, jeder Aufgabe gerecht zu werden, die ihm aus den Forderungen der sich beständig vorwärts schiebenden Verhältnisse entgegentritt.

Aber nicht nur die Anschauungen über „die Fluchtlinie“ als einzelne Linie wandeln sich. Auch die Beziehungen der Fluchtlinie zum Straßenraume, zur Straßenfläche erscheinen uns heute anders als früher. Die gegenwärtige Wandlung in der Anschauung über diese Beziehungen mag wohl auch dazu beitragen, daß die Beweglichkeit der Fluchtlinie als zweckmäßig und als durchführbar mehr und mehr anerkannt wird.

Früher trat der Beweglichkeit der Fluchtlinie noch das Prinzip der Parallelität der Straßenfluchtlinien in den Weg. Die älteren Planungen kannten daher nur rechteckig gestaltete Straßenflächen, und diese ließen nur eine einzige Variationsmöglichkeit zu, nämlich im Verhältnisse der Straßenbreite zur Straßenlänge. Nun gehört ja allerdings wohl das Rechteck schon zu den elementaren geometrischen Formen, die in ästhetischer Hinsicht verwendbar sind, weil die künstlerische Phantasie sich an ihnen variierend betätigen kann, im Gegensatze zu den völlig indifferenten geometrischen Formen, wie Quadrate, Kreise, gleichseitige Dreiecke, die daher in der Baukunst nur als Assoziationsformen in gewissen Gruppierungen oder Reihungen Verwendung finden. Aber das Rechteck stellt doch die niedrigste Form der variablen geometrischen Figuren dar, namentlich wenn es nur in der Ebene verwendet werden kann.

Ist aber einmal die überlieferte Anschauung von der Notwendigkeit der rechteckig gestalteten Straßenfläche aufgegeben worden und hat damit der Planverfasser eine mathematisch unbestimmbare Summe von Möglichkeiten in die Hand bekommen, so ist es eine fast selbstverständliche Sache, wenn die das Straßenland begrenzenden Fluchtlinien wieder als das betrachtet werden, was sie in Wirklichkeit sind, nicht was eine durch Jahrhunderte hindurch angewandte Fiktion aus ihnen gemacht hat. Wir müssen daran festhalten, daß die gezeichnete Fluchtlinie nur eine abgeleitete Bedeutung hat als Darstellung in der Natur ersichtlicher Situationen oder als zeichnerische Vorwegnahme eines zukünftigen Zustandes, und daß dieser Zustand richtiger bestimmt wird durch die Bedürfnisse des Verkehrs und durch Bauvorschriften, die aber beide wandelbar sein können, als durch das Gefallen eines Planverfassers an rechteckigen Figuren. Nun können allerdings Neuplanungen natürlich schwer ohne gezeichnete Fluchtlinien auskommen, denn die etwa

möglichen, sich aus solchen Fluchtlinien ergebenden Konflikte mit Besitzgrenzen werden in der zeichnerischen Darstellung viel übersichtlicher erscheinen als in der Natur. Aber gleichwohl sollen solche Fluchtlinien nicht sofort mit der ganzen Strenge baurechtlicher Wirkungen belehnt werden, den ihre Berechtigung dazu sollen sie erst beweisen.

Etwas anders verhalten sich die in bebauten Gebieten notwendig werdenden Änderungen der bestehenden Verkehrsflächen, sagen wir: Fluchtlinienänderungen oder Straßenverbreiterungen. Hier kann die Fluchtlinie ohne Schwierigkeiten in der Natur von Grundstück zu Grundstück verfolgt und festgelegt werden, bevor sie zeichnerisch dargestellt wird, und zwar unter Berücksichtigung des Straßenbildes, des Denkmalschutzes, des Landschaftsschutzes und der besonderen wirtschaftlichen Verhältnisse, die sich beiderseits des Straßenlandes entwickeln.

Halten wir aber daran fest, daß die gezeichnete Fluchtlinie nur eine graphische Darstellung einer in der Natur vorhandenen oder beabsichtigten Abgrenzung zweier Gebiete darstellt, so wird es uns nicht schwer werden, für bestimmte Fälle städtebaulicher Entwicklung eine Form der Fluchtlinienfestsetzung als zweckmäßig zu erkennen, die darauf ausgeht, die Fluchtlinie in der Natur hervorzurufen, ohne sie zugleich durch zeichnerische Festlegung im Geländeplan auf absehbare Zeit mit dem Charakter der Unabänderlichkeit zu belehnen. Diese Form gilt namentlich für die strahlenförmige Orts-erweiterung, wie sie sich an die vom Ortskern ausgehenden Hauptverkehrsstraßen anzuschließen pflegt und wie sie für kleinere und mittlere Ortschaften, die keines Gesamtbebauungsplans bedürfen, die organische Erweiterung einer älteren Ansiedlung darstellt.

Hier bietet die einfache Tatsache, daß eine Gesamtstraßenbreite von 14 m sich in zwei gleiche Breiten von je 7 m zerlegen läßt, die Möglichkeit, einer gegenwärtig etwa nur 5 m breiten Landstraße eine Zukunftsbreite von 14 m vorzubereiten, indem man ortsgesetzlich oder baupolizeilich die Einhaltung einer in 7 m Abstand von der Mittellinie der Straße anzunehmenden Baufluchtlinie anordnet. Wie weit man daneben die für eine längere Übergangszeit ausreichende geringere Verkehrsbreite noch weiter begrenzt und zugleich die an den Verkehrsraum anstoßende Eigentumsgrenze der Anlieger in ähnlicher Weise befestigt, ist eine Angelegenheit für sich. Der Rechtszwang zur Abtretung von Privatbesitz zur Straße und zur Straßenherstellung ist an sich an keine gezeichnete Fluchtlinie gebunden. Gegenteilige Behauptungen sowie auch die entsprechenden baugesetzlichen Bestimmungen verkennen das eigentliche Wesen der Fluchtlinie. Sie hängen sich an das Wort „Linie“ als an eine mit mechanischen Mitteln dem Auge auf dem Papier sichtbar gemachte unendliche Reihung von fortlaufend geordneten Bestimmungspunkten. Für gekrümmte Fluchtlinien versagt der Begriff „Linie“ in dieser Auffassung ohnehin, denn in der Natur werden nicht Kreisstücke, Bogen, Segmente abgesteckt, sondern die Bestimmungspunkte von Polygonen, durch die sich mit mehr oder weniger Genauigkeit gekrümmte Fluchtlinien legen, d. h. in Form von Einfriedigungsmauern oder Sockeln, bezw. Häuserfluchten aufbauen lassen.

Gegen diese Form, Fluchtlinien vor ihrer zeichnerischen Wiedergabe in der Natur vorzubereiten, könnten zwei Einwendungen erhoben werden. Die eine würde die Möglichkeit von Ungenauigkeiten in der Absteckung der zu beiden Seiten der Straßenaxe entfallenden Abstände hervorheben und würde dann beherrscht durch die alte Vorstellung von der Notwendigkeit unbedingt paralleler Straßenfluchten und ihrer absoluten Über-

Reutlingen.

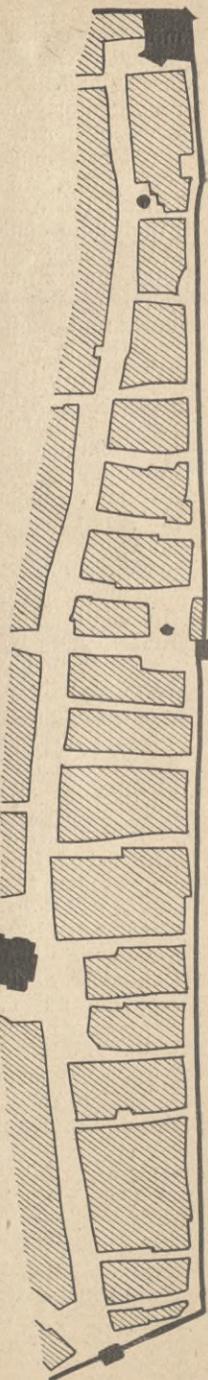
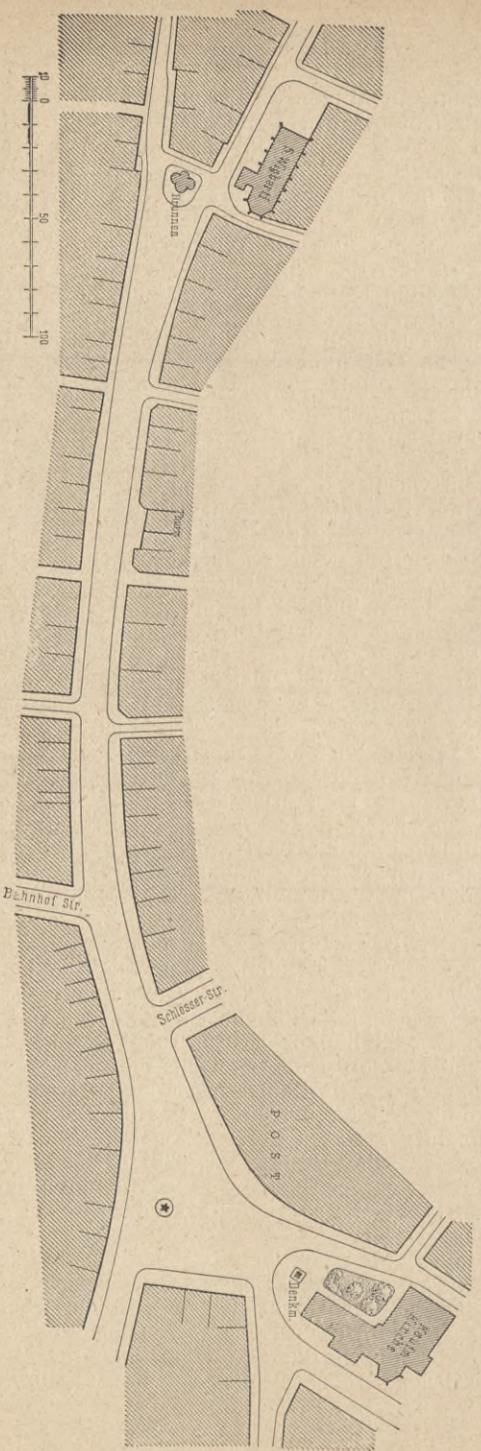


Abb. 11 *)

Auflockerung der Fluchtlinie. — Altes Beispiel aus Reutlingen.

Abb. 12 **)



Auflockerung der Fluchtlinie. — Neues Beispiel.

*) Abb. 11 ist Klaiber. Die Grundrißbildung der deutschen Städte im Mittelalter (Berlin 1912, Ernst Wasmuth A.-G.) entnommen.

**) Abb. 12 ist dem IV. Teile, 9. Halbbande des Handbuchs der Architektur: Dr.-Ing. J. Stübgen, Der Städtebau (Stuttgart, Alfred Kröner Verlag, 1907) entnommen.

einstimmung mit der zeichnerischen Angabe des Baufluchtenplans. Die andere könnte Bedenken äußern gegen die Festhaltung einer alten Straßenrichtung, die unter Umständen mit modernen Forderungen des Verkehrs, der Steigungs- und Beschleunungsverhältnisse in Konflikt geraten könne.

Der erste Einwand wäre aber insofern gegenstandslos, als die unbedingte Parallelität heute weder angestrebt wird noch genau genommen durchführbar ist, denn auch parallel beabsichtigte Straßenfluchten — namentlich Baufluchten — fallen in der Natur keineswegs unbedingt parallel aus und widersprechen somit den zeichnerischen Absichten. Dagegen ist es sehr viel einfacher, in der Natur bestehende Fluchtlinien so genau zu vermessen und zu kartieren, daß sie mit ihrer zeichnerischen Wiedergabe im Bebauungsplane wirklich übereinstimmen.

Der zweite gegen die Feststellung einer alten Straßenrichtung zu erhebende Einwand übersieht die im Städtebau gemachten Erfahrungen in bezug auf den Wert alter Straßenführungen. Die in irgendwelcher Form und Richtung vor Jahrhunderten angelegten, das heutige Knochengerüst einer Stadtentwicklung darstellenden alten Straßen lehren, daß man stets die für den Verkehr günstigsten Krümmungen und Steigungsverhältnisse so richtig getroffen hat, daß sie auch heute noch den Anforderungen der modernen Verkehrsmittel und Beschleunigungsanlagen Rechnung zu tragen vermögen. Rücksichtnahme auf anstoßende Eigentumsverhältnisse werden nun gewiß hier und da bei allgemeiner Festhaltung der alten Straßenachse Ungleichmäßigkeiten in der Verteilung der Straßenhälften zu beiden Seiten dieser Straßenachse nötig machen. Aber gerade dadurch ergibt sich leicht von selbst eine erfreuliche Auflockerung der Fluchtlinie*) (Abb. 11 u. 12), ein altbekanntes städtebauliches Motiv auf moderner Grundlage. Hierbei kann sich der gute Geschmack des Planverfassers betätigen, denn in der aufgelockerten Fluchtlinie steckt ein sehr feiner und empfindlicher Faktor des künstlerischen Städtebaues, aus ihr ergeben sich die reizvollsten Aufgaben für den Architekten.

Man hat in den letzten Jahren viel von „künstlerischem Städtebau“ gesprochen und geschrieben und damit in den meisten Fällen Dinge im Auge gehabt, die nicht eigentlich in das Gebiet des Städtebaues hineingehören, sondern in das der Sonderaufgaben der Baukunst, die sich im Einzelfall im Zusammenhange mit einem Bebauungsplan und seiner Durchführung ergeben können. Die Auflockerung der Straßenflucht-(Bauflucht-)linie bereitet solche Aufgaben vor (Abb. 13), aber sie hat doch noch etwas Wichtigeres im Gefolge. Sie gestattet dem einzelnen Bauwerk eine freiere Bewegung, und die Lebendigkeit des Straßenbildes, das wir aus alten Städten, Nürnberg, Rothenburg und ähnlichen schätzen gelernt haben, erhält die ihr zukommende, sie erklärende Grundlage. Es entstehen neue Gruppierungsmotive, die auf archaischer Anschauungsweise heute nicht mehr geschaffen werden dürften. So aber ergeben sie sich von selbst, wenn die Sonderbedürfnisse der Eigentümer mit der Wirkung der Fluchtlinie zusammen abgestimmt werden, insofern nebeneinander stehende Häuser doch eine voneinander abweichende Gestaltung

*) Vgl. hierzu die Auflockerung der Fluchtlinien, die sich nach § 1 der Berliner Bauordnung von 1641 ergab. „Wenn ein Bürger in einer breiten Gasse sein Haus, das zuvor in Holz gestanden, mit Steinen baut, hat er Macht, die Mauer 1½ Stein oder Werkschuhe herauszurücken und zu setzen.“ (Aus Ph. Nitze, Die Entwicklung des Wohnungswesens von Groß-Berlin. C. Heymanns Verlag, 1913).

bekommen können, die deutlich den wechselnden Einfluß der Baufluchtlinie auf die wirtschaftliche Ausnutzung der einzelnen Grundstücke verrät. Es kann z. B. die neue Fluchtlinie unter Umständen den fünften Teil eines Grundstücks abschneiden und zum Straßen-

Abb. 13*).



Auflockerung der Straßenfluchtlinie.
Aus der Sanierung der Altstadt in Stuttgart.

lande schlagen, während beim unmittelbar benachbarten Grundstücke nur eine fast unmerkliche Veränderung des Besitzstandes nötig ist. Wird der erstere Besitzer nicht mit einem gewissen Rechte die Zubilligung einer größeren Geschößzahl erwarten können als sein Nachbar? Hier ist Billigkeit in der Behandlung des Grundeigentümers gleichbedeutend mit Belebung

*) Abb. 13 und 14 sind den Mitteilungen des Landesvereins Sächsischer Heimatschutz Bd. II, Heft 1 und Bd. IV, Heft 7 entnommen.

des Straßenbildes. Die Straße wird wieder eine Physiognomie erhalten, anstatt der Maske, die uns die Scheinarchitektur der 80er Jahre brachte und mit der uns das Phantom der „einheitlichen Blockfront“ wieder bedroht. Denn auch die einheitliche Blockfront ist, wie die zahlreich ausgeführten Beispiele (Heinrichshof in Wien) (Abb. 14) zeigen, zumeist eine Maske, wo hinter ihr nicht ein einheitliches wirtschaftliches Prinzip als formbildender Faktor steht, wie z. B. im Charlottenburger Blocke des Beamtenwohnungsvereins „am Horstweg“ (Abb. 15) oder bei den Kleinwohnungsbauten der Bauvereine (Posadowskihäuser in Dresden usw.).

Gewiß sehen die Verfechter der Einheitsfront auch hinter ihr ein einheitliches wirtschaftliches Motiv in der Übereinstimmung der bürgerlichen Wohnungsempfindlichkeiten und vor allem in der, auch von mir wiederholt vom wohnungshygienischen und baurechtlichen Standpunkte scharf betonten Tatsache, daß die Einheit im Wohnungswesen heute nicht mehr das Haus, sondern die Wohnung sei und daß die aus wirtschaftlichen Gründen notwendige Häufung solcher Einheiten in Straßen-

Abb. 14.



Der „Heinrichshof“ in Wien.

miethäusern einen formalen Ausdruck auch nur straßen- oder baublockmäßig finden dürfe. Sie wollen ganz richtig, daß ein charakteristisches Moment des modernen städtischen Wohnungswesens einen Einfluß auf den Stil des architektonischen Städtebaues gewinne. Die Mittel aber, die zur Verwirklichung dieser Tendenz heute noch zur Verfügung stehen, widerstreiten der herrschenden Anschauung von der Selbständigkeit der einzelnen Grundstücke und finden gegenwärtig keine ausreichende Unterstützung, weder im Bürgerlichen Gesetzbuche noch in der Baugesetzgebung verschiedenster Form. Vor dem Gesetz ist die volkswirtschaftliche Einheit heute immer noch das einzelne Grundstück des einzelnen Grundeigentümers. Dagegen können Tendenzen, die etwa darauf ausgingen, die zahlreichen neben- und durcheinandergelagerten Grundstücke nicht unter einen einheitlichen Formgedanken, sondern unter einen einheitlichen bauwirtschaftlichen Gedanken mit gemeinverständlicher architektonischer Ausdrucksweise zu bringen, unter Umständen von Erfolg begleitet sein. An demselben Wege findet sich dann auch die einheitliche Blockfront als architektonische Ausdrucksform

eines Grundstückskonglomerats „zur ungeteilten Hand“ ganz von selbst. Unmittelbar ist die einheitliche Blockfront*) heute weder durch den Be-

Wohnblock des Charlottenburger Beamten-Wohnungsvereins „am Horstweg“.

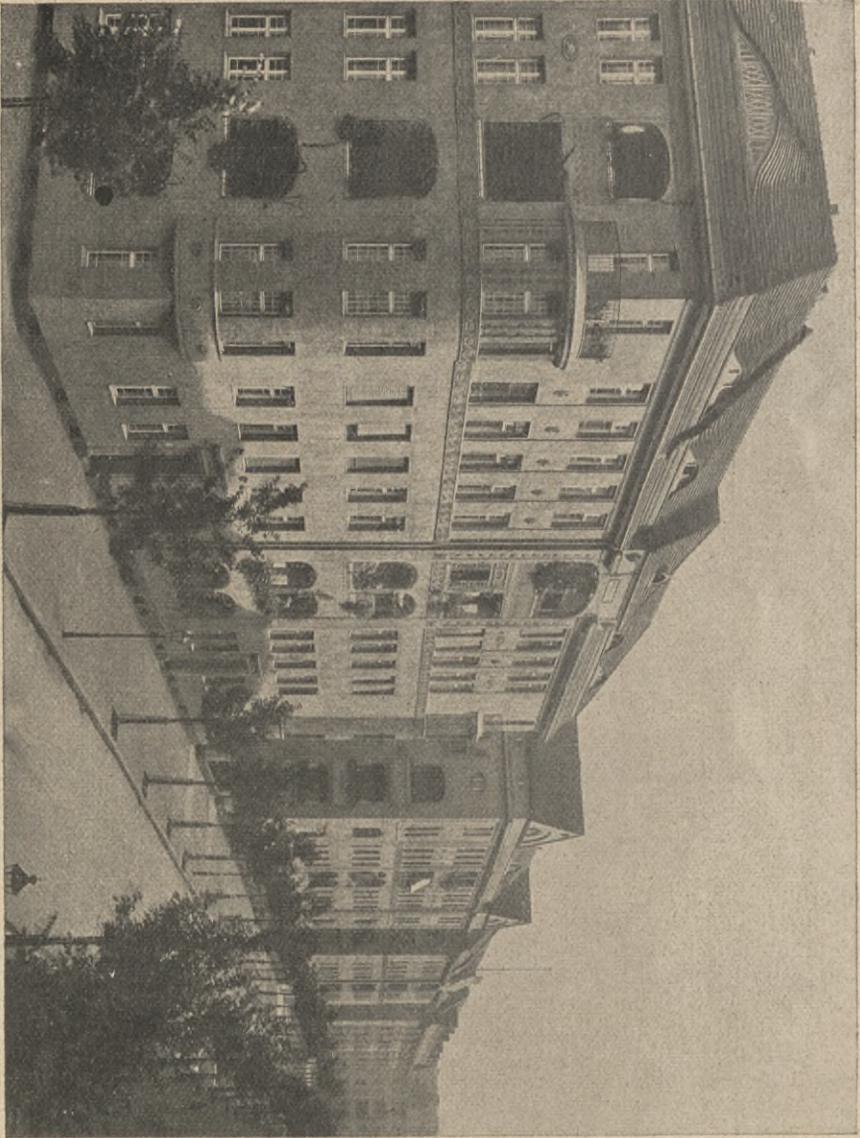


Abb. 15**).

bauungsplan noch durch die Bauordnung hervorzurufen. Sie setzt Ausnahmefälle in der Grundstückswirtschaft voraus, insofern sie

*) Vgl. Behrendt, Die einheitliche Blockfront als Raumelement im Stadtbau. Berlin 1911, B. Cassirer.

***) Abb. 15 ist Curt Behrendt, Die einheitliche Blockfront (Berlin 1911, B. Cassirer) entnommen.

bedingt, daß der zugehörige Grundbesitz sich in einer Hand befinde, daß aber auch vor Ausführung der einheitlich geplanten Häuserreihung keine Veräußerung einzelner Hausgrundstücke stattfinde. Für ein solches Veräußerungsverbot gibt es heute aber keine Rechtsgrundlage, und der Verlauf eines Versuchs, auf indirektem Wege eine architektonische Blockeinheit zu erzwingen, beweist dies in jedem Falle. Wer als Architekt mit der Planung solcher „Blockprospekte“ etwa für Baugenossenschaften oder Baubanken zu tun gehabt hat oder wer in Verbindung mit einer Baupolizeibehörde Gelegenheit gehabt hat, den Verlauf solcher zwangsweise geplanten, verschiedenen Grundstücksbesitzern gehörenden Prospektbauten zu verfolgen, der wird mir bestätigen, daß solche meistens von bekannten künstlerischen Händen entworfenen Prospekte von den Grundstücksbesitzern lediglich als *captatio benevolentiae* behandelt werden, daß sie die Aufsichtsbehörden zur Ausnahmegewilligung geneigt machen sollen und daß alsdann, wenn der beabsichtigte Zweck erreicht worden ist, wieder eine Zersplitterung des Grundbesitzes in einzelne Baugrundstücke, Verkauf an Bauunternehmer, Ausführung minderwertiger Erfindungen derselben eintritt. In allen solchen Fällen ist nämlich das besondere wirtschaftliche Bedürfnis des Käufers einer Parzelle mit den Maßnahmen des Prospekts in Konflikt geraten, unberufene Hände haben dann Kompromißversuche angestellt und damit die beabsichtigte harmonische Gesamtwirkung völlig vereitelt. Soweit geht aber der Einfluß der Baupolizei in keinem Falle, die freie Verfügung über das Eigentum auch durch Aufnötigung bestimmter Grundrisse zu hemmen. Diese aber bestimmen den Aufbau der Gebäude wesentlich und geben ihnen das persönliche Gepräge, mit dem sie im Straßenbilde mitsprechen. Es ist die Aufgabe der Bauordnung, bezw. der Baupolizei, dafür zu sorgen, daß sie nicht zu laut mitsprechen.

Ich habe bei der Frage der einheitlichen Blockfront etwas länger verweilt, weil sie entschieden eine Übergangserscheinung darstellt. Der Kern der Erscheinung ist in der Neubildung einer Anschauungsweise zu suchen, die mit den modernen Mitteln des Bebauungsplans und der Bauordnung Wirkungen erzielen will, die ehemals durch das Machtwort eines Herrschers erreicht werden konnten. Sie geht in der Hauptsache darauf aus, das Aufreihen zahlreicher mit willkürlich wechselnder Physiognomie gestempelter Gebäude, die das Bauland gleichmäßig bis hart an die Bauflucht ausnützen, zu verhindern zugunsten einer von architektonischen Gesichtspunkten geleiteten Gruppierung der Massen. Dabei wird aber nie übersehen werden dürfen, daß „Massen“ im Aufbau der Städte erst in zweiter Linie Elemente zu plastischen Wirkungen bieten, daß sie in erster Linie wirtschaftliche „Werte“ darstellen, deren Aufstellung und Anordnung niemals einseitig unter rein ästhetischem Gesichtswinkel erfolgen darf, wenn die deutlich zutage tretende Absicht nicht verstimmen soll.

Man beobachte sich selbst einmal beim Durchwandern von Städten, man schalte dabei auch die fachlich begründete Freude an einzelnen glücklichen Architekturwerken und ihren Details aus und suche dafür nach den elementaren Ursachen der Freude am Straßen- und Stadtbilde. Man wird sicher finden, daß es hier nicht der von einheitlichem künstlerischen Gesichtspunkt aus geleitete Aufbau ist, der in erster Linie fesselt, sondern die Wirkung des Zufalls als Ausdruck eines geschichtlich zu verstehenden Werdens einer Stadt und ihrer Bewohner. Es gibt außerordentlich reizvolle Städte, die überhaupt keine Architektursprache kennen, die uns anziehen allein mit den ganz elementaren Mitteln der Perspektive, mit den zahlreichen Wirkungen von Licht und Schatten und ihren

Zwischentönen. Mit diesen Mitteln wirken die kleinsten und die größten Städte unfehlbar. Paris, Brüssel, Dresden, Berlin werden in ihrer städtebaulichen Ausdrucksweise nicht durch die vereinzelt glänzenden Architekturarrangements, die im Stadtplane verschwindend geringe Dimensionen zeigen, bestimmt, sondern durch die individuelle und ganz natürliche bauliche Ausdrucksform, die sich von selbst für jedes Besitztum aus den gegebenen örtlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Verhältnissen ergeben hat.

Im allgemeinen sind wir nun aber heute geneigt, den individuellen baulichen Ausdruck des Besitztums nur im Zusammenhange mit dem Einzelbesitze zu suchen, im sogenannten „Villenviertel“, in der Villenkolonie oder im städtischen Vorort. Die Gleichmacherei der städtischen Bauordnung läßt den Gedanken gar nicht aufkommen, daß auch das geschlossene städtische Straßenbild auf eine andere architektonische Sprache gestimmt werden kann, als sie sich aus einigen wenigen Bauordnungsvorschriften zusammenstammeln läßt. Und doch ist eine andere und bei weitem sympathischere Sprache nicht nur möglich, sondern man vernimmt sie bereits gelegentlich.

Wie die natürliche Ausdrucksweise des Besitztums auch heute noch zur Wirkung im Straßengebilde herangezogen werden kann, lehrt eine Form, die ich als Übergangserscheinung bezeichnen muß, weil sie vorläufig gegenüber den Höhenregeln und anderen bauordnungsmäßigen Vorschriften nur auf dem Dispensationswege zu erreichen ist. Ich meine das gelegentliche Höherbauen eines Hauses unter gleichzeitigem Zurücktreten hinter die Baufluchtlinie. Letzteres hauptsächlich mit Rücksicht auf den Lichteinfall in die Straße. In diesem Falle wird auch die Zubilligung eines obersten Vollgeschosses an Stelle des Dachgeschosses, sonst ein Gegenstand lebhaften Kampfes zwischen dem bauenden Publikum und der Baupolizei, von der öffentlichen Meinung, die von der Baupolizei nicht ganz überhört werden darf, nicht als unerlaubte Begünstigung aufgefaßt werden können, da ja ein entsprechendes Aequivalent in Form von Arealabtretung zum öffentlichen Verkehrsraume gegeben worden ist. Im übrigen wird sich diese Form wohl überwiegend auf engbebaute städtische Gebiete beschränken oder auf solche, in denen durchgreifende Straßenerweiterungen vorgenommen werden müssen, ohne daß vielleicht gleichzeitig im Innern der Baublöcke Grenzverschiebungen möglich sind, die eine größere oder bauordnungsmäßige Ausdehnung des Grundrisses nach der Tiefe des Grundstücks zulassen.

Man studiere solche „Ausnahmefälle“ mit allen sie begleitenden Nebenvorgängen und -verhandlungen, wie sie aus den Baupolizeiakten zu ersehen sind, und man wird vielleicht zu der Überzeugung kommen, daß hier eine Übergangserscheinung von städtebaulicher Zukunft beachtet werden will.

Vorgänge, wie ich sie hier im Auge habe, bedeuten in letzter Linie den Ausgleich zwischen den Forderungen des öffentlichen Interesses und den Rechten des Grundeigentümers an der Ausnutzung seines Grund und Bodens. Daß diese beiden Faktoren besonders bei sogenannten „Sanierungen“ in älteren Städten leicht miteinander in Konflikt geraten, ist bekannt, aber nicht notwendig. Notwendig ist heute vielmehr, unter den jeweilig gegebenen Verhältnissen auch die wirtschaftlichen Bedürfnisse der Anlieger unter verändertem Gesichtswinkel zu betrachten. Es ist da aber üblich, lediglich den einen Gesichtspunkt, nämlich die durch eine Straßenerweiterung bewirkte vermeintliche Werterhöhung der Grundstücke im Vordergrund zu halten, obgleich diese vielfach ganz

imaginär ist. Die populäre Anschauung glaubt, daß die Verbreiterung einer Straße (unter Umständen unter Einziehung der Vorgärten) genüge, sie zu einer Geschäftsstraße umzuwandeln, daß Erdgeschosse einen durch Ladeneinbauten erhöhten Mietertrag liefern müssen, daß dem Grundstücksbesitzer daher jede beliebige Belastung durch Anliegerbeiträge und Landabtretung zugemutet werden könne. Das trifft eben im einzelnen Falle zu, im andern wieder nicht, denn die Wirtschaftlichkeit der Häuser hängt von der Lage der betreffenden Straße im Stadtplan oder im Bebauungsplan ab. Überdies ist es sehr die Frage, ob der Entwertung der oberen Wohngeschosse durch Einbau und Vermietung von Läden im Erdgeschoß ein ausreichendes Äquivalent gegenübergestellt werden kann.

Wir begegnen da sehr häufig dem Falle, daß eine mit offener Bauweise begleitete Straße, die aber im Interesse des öffentlichen Verkehrs zur Verbindungs- und Durchgangsstraße umgestaltet werden muß, ihrer Vorgärten beraubt und mit Straßenbahn versehen wird. Hier tritt eine Veränderung der anstoßenden Gebiete ein in der Weise, die ich mit der Wirkung eines Kanalbaues auf die Bodenbeschaffenheit der Umgebung verglich. Nach der neuen Verkehrsader richten sich die einmündenden Querstraßen nicht nur in bezug auf höhere Frequenz, sondern auch hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen Bewertung. Es tritt geradezu eine Zonenumwandlung ein, und die Baupolizei wird in solchen Fällen überlaufen mit Umbaugesuchen und Dispensationsanträgen. Das ganze, einer solchen neuen Verkehrsader benachbarte, bis zur nächsten Parallelverkehrsstraße reichende Gebiet gerät in einen Übergangszustand, der etwas durchaus Natürliches darstellt und der als notwendige Erscheinung schon beim Planen der neuen Verkehrsader berücksichtigt werden will. Am auffallendsten verändert sich selbstverständlich das an die neue Verkehrsstraße unmittelbar anstoßende Gelände. Hier nimmt der Übergang die schroffsten und unerfreulichsten Formen an und erfordert sorgfältige Prüfung der von den Bauenden etwa zu planenden Möglichkeiten.

Die Gefahren liegen hier nicht in der einfachen Straßenverbreiterung. Vom Standpunkte des Wohnungswesens aus betrachtet können freistehende Wohngebäude mit erheblichem Bau- und Grenzwiche sehr annehmbare und gesunde Verhältnisse zeigen, auch wenn sie mit ihrer Bauflucht in der Straßenflucht stehen. Viele ansprechende Straßenbilder in ganz ruhigen Wohnvierteln unserer Städte zeigen diese Anordnung. Auch der gelegentliche Einblick in die neben oder hinter den Häusern, im Blockinnern, liegenden Gärten ist erfreulich. Das Bild ändert sich aber sofort mit der Einlegung einer Straßenbahn in den (in der Regel chaussierten) Straßenkörper. Hier taucht wohl in allen Fällen in den Wünschen, Hoffnungen und Berechnungen der Grundstücksbesitzer das Motiv der geschlossenen Bauweise auf, ohne daß die mit der Straßenverbreiterung etwa verbundenen Bauvorschriften ohne weiteres auf solche Wünsche eingehen können. Und doch haben sie eine gewisse Berechtigung. Wenn nicht gegen die üblen Begleiterscheinungen des Straßenbahnverkehrs besondere Maßnahmen ergriffen werden, wie sie allerdings nur in ganz breiten und mehrfach gegliederten Straßenkörpern möglich sind, also Baumalleen als Staubfänger, Rasenstreifen zwischen den Schienen und dergleichen, so werden die Wohnhäuser als solche zum Teile entwertet. Lärm und Staub dringen bis in die Hausgärten und machen das Halten, namentlich größerer, gut bezahlter Wohnungen unmöglich. Der Hausbesitzer sucht seine Rettung im Umbau des Erdgeschosses zu Ladenzwecken und fügt dabei seinem Hause einen weiteren Schaden zu, insofern er die oberen Wohngeschosse damit entwertet, daß er das

ganze Wirtschaftsleben in Haus, in Hof und Garten auf den neuen Geschäftsbetrieb einstellt, Kisten und Warenschuppen werden unvermeidlich und nehmen in primitivster Ausführung den größten Teil der Freifläche in Anspruch.

Das Moment der ausgleichenden Gerechtigkeit, das im Gegensatz zu älteren Gepflogenheiten wohl heute bei allen einsichtigen Baupolizeibehörden und Gemeindeverwaltungen festzustellen ist, muß den Zusammenhang der Dinge richtig bewerten und wird in erster Linie die Wohnungsziffer im Hause erhöhen. Es wird eine Revision der Flächenregel vornehmen und die erweiterte Hinterlandbebauung in Erdgeschoßhöhe zulassen. Es wird unter Umständen die Zulassung von mittleren Gewerbebetrieben, die häufig mit Ladenvermietungen verbunden sind, aussprechen. Das wird immer geschehen, wo nicht in der Gemeindevertretung, da wo sie die Abänderung der Ortsbauordnung beschließt, der Neid von Grundstücksbesitzern aus anderen Ortslagen oder die Rivalität aus bereits bestehenden Geschäftslagen heraus der Umwandlung der Grundstücksausnutzung entgegentritt. Sicher wird sich aber ein solcher Widerstand einstellen, wo der Wunsch der Hausbesitzer eines hier in Rede stehenden Gebiets auf die Einführung geschlossener Häuserreihen zukommt, obgleich dieser Wunsch städtebaulich durchaus gerechtfertigt erscheint, auch vom Standpunkte des öffentlichen Interesses. Das öffentliche Interesse ist berechtigt, auch in der Ausgestaltung der Straßenwandung die Befriedigung gewisser Elementarforderungen der Ästhetik zu verlangen. Es braucht nicht zuzugeben, daß man von den Bürgersteigen in verstaubte und vernachlässigte Gärten oder in schmutzige, mit Schuppen, Kisten und Wagen besetzte Höfe hineinblickt, es kann die Forderung stellen, daß, wenn durch Veränderung einer Straße eine Wandlung in der wirtschaftlichen Ausnutzung der Grundstücke begründet erscheint, diese auch in der vollkommensten Form durchgeführt wird. Neigt die betreffende Zone dann zur geschlossenen Baufront, so soll sie zugelassen werden.

Gewiß taucht die hier ausgesprochene Erkenntnis den skizzierten Vorgängen gegenüber auf. Es vergehen aber unter Umständen Jahre, bis sie sich soweit befestigt hat, daß die Zonenwandlung sich wirklich vollziehen kann. Der Dresdner Hauptbahnhof ist im Jahre 1898 dem Betrieb übergeben worden, aber wir finden in der Dresdner Bauordnung vom Jahre 1906 die ihm gegenüber liegenden Grundstücke (heute sämtlich in Hotelbetriebe hineingezwängt) aufgeführt unter der Bauklasse D, d. h. offene Bauweise mit 6 m Grenzwich.

Geht also (wie es den Anschein hat) der Zonenwechsel schon in Großstädten unter Umständen sehr langsam vor sich, so können in kleineren Städten die Übergangszustände eine Dauer annehmen, die erst recht die Aufmerksamkeit vom Standpunkte des öffentlichen Interesses beansprucht — und alle städtebaulichen Zustände von einer gewissen Dauer fallen unter den Gesichtswinkel des öffentlichen Interesses —, so wird man zum mindesten nach Aushilfsmitteln suchen müssen, die den Mängeln des Übergangszustandes zu begegnen geeignet sind. In dem oben skizzierten Falle, daß also die offene Bauweise durch Veränderung von Straßenfluchten und Verkehrsverhältnissen entwertet wird, läßt sich eine Mittelform zwischen offener und geschlossener Bauweise durchführen (Abb. 16). Man braucht nur die Überbauung der Bau-, bezw. Grenzwiche zuzulassen, entweder erdgeschoßhoch oder auch zweistöckig, um einerseits den wirtschaftlichen Bedürfnissen der Grundstücksbesitzer etwas entgegenzukommen und andererseits dem

Straßenbild einen gewissen neuen Reiz zu verleihen. Damit wird zugleich das Eindringen von Straßenlärm und Staub in die Gärten wie auch der Einblick in vernachlässigte Hofräume verhindert, und es ist sehr wahrscheinlich, daß auch die durch die Zwischenbauten zwar verkleinerten, aber nunmehr staubfreien Gartenreste sich wieder erholen; ganz abgesehen davon, daß die Plattformen über den Zwischenbauten den anstoßenden Wohnungen häufig einen sehr beliebten Ersatz für die eingebüßten oder nicht mehr benutzbaren Gartenflächen bieten.

Erscheinungen, auf die ich mich hier beziehe, hängen an einer städtebaulichen Maßregel, die einesteiis die Fluchtlinie verschiebt, insofern sie Straßenflucht und Bauflucht zusammenfallen läßt, die andernteils den Straßenverkehr andere Formen, erweiterte Formen annehmen läßt. Veränderungen in der wirtschaftlichen Ausdrucksfähigkeit der an die Straße stoßenden Grundstücke müssen nun

Abb. 16.



Überbauung der Bauwiche.

aber nicht immer in dieser Weise hervorgerufen werden. Fast automatisch folgen die Veränderungsvorgänge auf den Grundstücken jeder Veränderung, die mit überlieferten Verkehrsverhältnissen vorgenommen wird. Solche Veränderungen können z. B. rein polizeilicher Natur sein und gleichwohl einschneidende Neubildungen baulicher Natur im Gefolge haben. Dafür, daß unter Umständen solche verhältnismäßig kleinen Änderungen im Verkehrscharakter einer Straße einen auffallenden Einfluß auf die wirtschaftlichen Verhältnisse der anstoßenden Grundstücke ausüben können, ohne daß es sich dabei um neue Fluchtlinien handelt, hier nur ein Beispiel.

Der nördliche Teil der Friedrichstraße in Berlin, zwischen den Linden und dem Bahnhofe Friedrichstraße, zeichnete sich früher durch einen geradezu gefährlichen Wagenverkehr aus, neben dem auf den schmalen Bürgersteigen die Passanten sich wie vor der Theaterkasse kolonnenartig hin- und herschoben. Da faßt das Polizeipräsidium einen durchgreifenden Beschluß und läßt diesen Straßenteil nur in einer Richtung befahren. Was ist die Folge?

Zunächst Verringerung des Wagenverkehrs und damit in auffallendem, aber unlogischem Zusammenhange flammende Proteste der Hausbesitzer wegen drohender Entwertung ihrer Geschäftsläden. Dann bereits 14 Tage später das Gegenbild. Ungezählte Dankschreiben wegen lebhafter Zunahme des Kaufverkehrs, der sich nunmehr erst hat ungehindert entwickeln können, nachdem die Fußgänger von dem Zwange befreit waren, ihre Aufmerksamkeit lediglich ihrer Sicherheit zuzuwenden, und Muße fanden, sich Schaufenster wirklich anzusehen, stehenzubleiben und zu kaufen. Der finanzielle Erfolg dieser Jagowschen Maßregel hat aber inzwischen eine weitere Veränderung im Charakter der Friedrichstraße im Gefolge gehabt. Der Polizeipräsident hat, da die Fahrbahn nun nicht mehr in der alten Breite benötigt wurde, auf jeder Seite ein Meter zum Bürgersteige hinzugeschlagen, also der Entwicklung des Fußgängerverkehrs einen noch breiteren Spielraum geschaffen. Der äußere im Straßenbilde sichtbare Erfolg ist nun der, daß die ursprünglichen ramschbazarähnlichen Läden, wie sie jede wagenbelebte enge Straße kennzeichnen, feineren, zum Stehenbleiben anlockenden Läden gewichen sind, daß alte Baulichkeiten, auf die längst keine Aufwendungen mehr gemacht werden konnten, neueren Geschäftshäusern Platz gemacht haben. Dieser Teil der Friedrichstraße konkurriert heute ernsthaft mit den bekannten Geschäftslagen der unteren Friedrichstraße und sehr ernsthaft mit der durch Verkehr stark überlasteten Leipziger Straße.

Ähnliche Erscheinungen würden auch für andere Städte als Berlin hervorgerufen werden können. Man nehme der schmalen Hochstraße in Köln ihren Wagenverkehr, und die wilden Kinos und Ramschgeschäfte dürften wieder verschwinden, um einer feineren bazarähnlichen Straße Platz zu machen, als die wir die Hochstraße vor 30 Jahren gekannt haben. Man sieht bei diesen Beispielen, wie wirtschaftliche Vorgänge durch städtebauliche Maßnahmen unmittelbar hervorgerufen werden, aber das Motiv der Wirtschaftlichkeit selbst erfährt eine sehr ungleichmäßige Bewertung. Bald wird es überschätzt, bald ungebührlich vernachlässigt. Genau genommen beruht der bekannte Kampf zwischen Baupolizei und Baugesetz auf der einen, den Grundstückseigentümern auf der andern Seite auf diesem Motiv und seiner außerordentlichen Zähigkeit. Viele solcher Kämpfe, die das Kleinleben der Baupolizeiämter und Berufungsinstanzen beschäftigen, wären vermeidbar, wenn die im großen und ganzen anerkannte, in den letzten Jahrzehnten vollzogene Wandlung in der Bewertung unserer Baukultur, auch vom baugesetzlichen Standpunkt aus betrachtet, noch mehr in kleinen Dingen beobachtet würde. Vielleicht liegt dem hier gestreiften Mangel eine ganz unscheinbare Ursache zugrunde. Baupolizeiliche Einrichtungen und Anschauungen haben sich doch als solche gegenüber der Vergangenheit ziemlich erheblich gewandelt, aber wir besitzen aus der Zeit des alten Polizeistaates immer noch die Bezeichnung „Baupolizei“, obgleich diese mit ihrer fürsorgenden Tätigkeit der im allgemeinen fürsorgenden Richtung der Staatsgewalt weit mehr entsprecht als der alten lediglich Herrscherrechte geltend machenden Polizeistaatsgewalt. Man beseitige das Wort „Baupolizei“ und ersetze es durch das in Hamburg für andere Zwecke geprägte Wort „Baupflege“, und ich vermute, daß auch die rein psychologischen, aber nicht unwichtigen Beziehungen zwischen der Obrigkeit und dem bauenden Publikum ein freundlicheres Gesicht zeigen werden.

Ich will hiermit nicht einer unter Umständen übel angebrachten Milde das Wort reden. Man geht mit Ausnahmegewilligungen heute

gelegentlich schon viel zu weit. Niedrige wirtschaftliche Instinkte sollen nicht höher bewertet werden, als sie es verdienen, und solche niederen Instinkte äußern sich sehr häufig in dem Widerstande gegen die vom Vernunftsstandpunkte zu fordernden Grundstücksumlegungen und Grenzberichtigungen. Daß diesem Widerstande nicht rechtzeitig und nicht energisch genug gegenübergetreten wird, hat seine Ursache teils im Wesen der Dinge, teils in der Zusammensetzung der Baupolizeiamter, die häufig nicht derartig sorgfältig getroffen wird, daß verhängnisvollen Maßnahmen des bauenden Publikums ausreichend geschulte und erfahrene Kräfte, die sich rechtzeitig über die Folgen solcher Maßnahmen vollständig klar sind, gegenüberstehen. Die Folgen selbst zu erkennen, sind viele in der Lage, denn die vollendeten Tatsachen sprechen dann für sich selbst, aber zu spät. Schwieriger ist es, Vorbereitungserscheinungen im Hinblick auf ihre unausbleiblichen Konsequenzen rechtzeitig richtig zu beurteilen und zu unterdrücken.

In Japan schätzt man, wie mir gesagt wurde, die Ärzte besonders danach, wie sie ihre Patienten gesund erhalten, nicht weil und damit sie gelegentliche Erkrankungen heilen. So brauchen auch wir Diagnostiker, die städtebaulichen Krankheitserscheinungen vorbeugen können. Krankheitserscheinungen im Städtebau sind aber sehr häufig die späten Folgen früh begangener Verfehlungen, oft solcher der vergangenen Generation. Krebsartig wachsen sie sich aus, nachdem einmal der richtige Zeitpunkt für eine Operation verpaßt worden ist. Was dann zugrunde geht, stellt nicht selten große, unersetzliche Werte dar. Sind es nicht die Schäden im Wohnungswesen, die wir in dem einen Falle zu beklagen haben, so sind es im andern Falle große künstlerische Werte, deren Verfall das Ansehen ganzer Städte untergraben kann.

Ich habe eben von der Notwendigkeit der Berücksichtigung wirtschaftlicher Motive im Städtebau gesprochen und ihre Zähigkeit hervorgehoben. Der Sieg ist immer auf ihrer Seite, wenn nicht heute, dann später. Die Formen zu finden, die die Erfolge wirtschaftlicher Motive nicht mit den Anforderungen der Hygiene und der Stadtschönheit in Widerspruch bringen, dazu sind Bauordnungen und Baupolizei berufen. Was geschieht, wenn diese sich ihrer Aufgabe nicht bewußt sind, das zeigt augenblicklich Paris an einer Stelle, die als das ideelle Zentrum der ganzen Stadt betrachtet werden muß. Eine vollständige Umwandlung des bekannten vornehmen Straßebildes hat sich in der Avenue des Champs Elysées vollzogen. Es ist noch nicht lange her, daß diese Avenue ausschließlich vornehmes Wohnviertel war, fern von allem geschäftlichen Treiben. Heute macht sie der Rue de la Paix und der Rue Royale bereits den Rang als Geschäftsstraße streitig. Es ist lehrreich, der Ursache für diese Erscheinung nachzugehen. Der Wandel begann damit, daß die großen Automobilfirmen sich in den Champs Elysées niederließen, wo sie ihre wertvollste Kundschaft fanden. Dann schlug eine Zeitung dort ihr Hauptquartier auf, und alsbald wurde ein Laden neben dem andern in den Erdgeschossen der vornehmen Wohnhäuser eingerichtet. Wo immer nur eine Wohnung mietfrei war, drängten sich die Kaufleute danach und bezahlten für Räume, die als Familienwohnung für 10 000 bis 15 000 Frank vermietet wurden, 30 000 bis 40 000 Frank. In wenigen Jahren wird diese Avenue des Champs Elysées, da solche einmal eingeleiteten Entwicklungen unaufhaltsam sind, das Pariser Geschäftszentrum sein. Der Fremde, der nach Paris kommt, um die Schönheit der Stadt zu genießen, wird den ästhetischen Verlust, den diese Umwandlung bedeutet, beklagen. Aber gerade die große Zahl

der für die Schönheit der Pariser Stadtanlage begeisterten Fremden hat vielleicht in erster Linie dazu beigetragen, diese Wandlung herbeizuführen, denn die großen kosmopolitischen Hotels mußten durchaus in dieser hervorragenden Gegend liegen, wenn sie Erfolg haben wollten, und die natürliche und unvermeidliche Folgeerscheinung war dann die zunehmende Einrichtung von Läden eben in der Nähe dieser Hotels.

Abb. 17*).



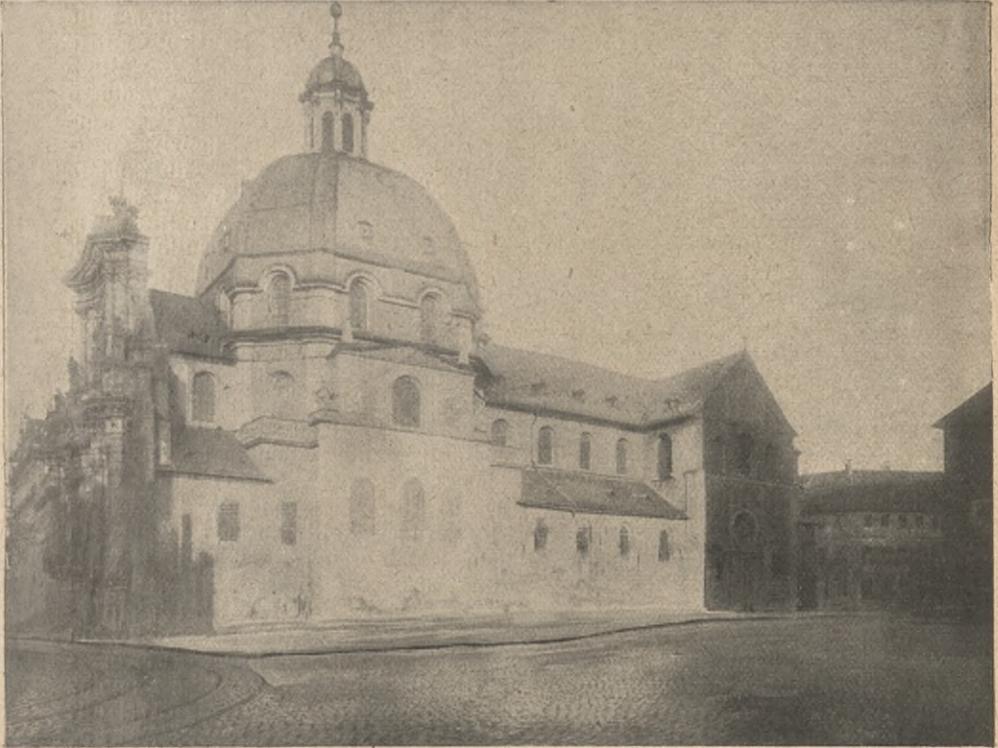
Die Neumünsterkirche in Würzburg.
Alter Zustand.

Nun gibt es wohl seit 1911 in Paris eine „Gesellschaft der Freunde Pariser Denkmäler“. Anscheinend sind auch hier die Verhältnisse stärker gewesen als das Ideal der Gesellschaft, oder ihre Interessen werden einseitig von den Bau- und Kunstdenkmälern allein in Anspruch genommen.

*) Abb. 17 u. 18 sind Schultze-Naumburg, Kulturarbeiten, Bd. IV, Städtebau (München, Georg D. W. Callwey) entnommen.

Dergleichen soll ja auch in Deutschland vorkommen und zur Vernichtung hervorragender Städtebilder führen. Ich erinnere nur an die Freilegung der Neumünsterkirche in Würzburg (Abb. 17 u. 18). In Würzburg ist es die verheerende Wirkung des Phantoms „Verkehr“, dem das schöne Straßenbild zum Opfer fallen mußte. In Paris ist es wohl auch der Verkehr, aber im erweiterten Sinne moderner Verkehrsanschauungen, die unter Verkehr nicht mehr das lebhafteste Hin- und Herfluten von Menschen und Wagen verstehen, sondern eine in abgestufter und vielfach gegliederter

Abb. 18.



Die Neumünsterkirche in Würzburg.
Jetziger Zustand nach der Freilegung.

Form verlaufende Wechselwirkung wirtschaftlicher Faktoren. Aber in beiden Fällen ist die Wirkung nach außen hin dieselbe, nämlich Vernichtung von Werten städtebaulicher Kultur und Kunst.

Es hat den Anschein, als wenn dies so sein müßte, als wenn wirtschaftliche Faktoren, sobald sie zur Herrschaft gelangen, nur zerstören können, als wenn sie nicht auch die Fähigkeit zum Aufbau besäßen. Diese Anschauung ist ebenso weit verbreitet wie unzutreffend. Es sind nicht die wirtschaftlichen Faktoren selbst, die diese Vernichtungsarbeit leisten (denn ihr Trieb geht in ganz anderer Richtung), es sind nur mit ihnen verbundene Begleiterscheinungen, die zerstörende Wirkungen her-

vorbringen helfen und die man ausschalten kann, wenn man rechtzeitig Maßregeln gegen sie ergreift. Ich darf mich wohl auch hier eines Beispiels bedienen.

Wirtschaftliche Strömungen sind unaufhaltsam wie die Gewässer eines Gebirgsflusses; diese können durch Wolkenbrüche und Schneeschmelzen zu vernichtenden Gewalten angeschwellt werden, jene werden durch Hochkonjunkturen oder durch plötzlich auftauchende kaufmännische Taktiken gelegentlich ins Maßlose gesteigert und zerstören Kulturwerte, weil die bestehenden Rechtseinrichtungen zur Abwehr nicht ausreichen oder weil die Wesenseigenschaften der zerstörenden Gewalten uns vielleicht zu fremd sind, um ihnen sofort mit Abwehrmaßregeln gegenüberzutreten zu können. In dieses Kapitel gehören aus der Baukultur der Gegenwart die Warenhäuser, in älterer Zeit die mehrhöfigen Berliner Mietkasernen. Dem Gebirgswasser stellt man heute Talsperren entgegen, gewaltige Bauten, die, wenn auch mit Veränderung des geschichtlich gewordenen Landschaftsbildes, diesem auch unter Umständen einen neuen Reiz verleihen können, die vor allem aber die Gewalt des Wassers in wirtschaftlich befriedigender Weise regeln. Man bewahrt etwaige Einflußgebiete solcher Wässer vor großen Schädigungen und veranlaßt Gewalten, mit deren ungezügelter Entfaltung ehemals nur Zerstörung verknüpft war, zur Schaffung neuer Ausdrucksformen wirtschaftlicher und baulicher Art.

In der Entwicklung der Städte begegnen uns ganz ähnliche Erscheinungen, in letzter Linie rein wirtschaftlichen Ursprunges, die man nicht gehen lassen kann, wie sie wollen, deren Lebensbedingungen und Lebensformen studiert und geordnet werden müssen, auch wenn sie weniger greifbar sind als die der angeführten Vergleichsbeispiele. Eine der auffallendsten Erscheinungen dieser Art ist die unaufhaltsame Zunahme der Citybildung und als Gegensatz dazu die Dezentralisation des Wohnungswesens. Hinter beiden steht in letzter Linie das Motiv der Wirtschaftlichkeit als bewegender Faktor. In der Citybildung deutlich erkennbar die aus Geschäfts- und Verkehrsrücksichten notwendige Zusammendrängung des Handels- und Verkehrslebens, in abgelegeneren Zonen dagegen nur Wohngebiete, in denen das wirtschaftliche Moment sich hauptsächlich in den beiden bekannten, im Wohnungswesen sich ausbalancierenden Formen ausspricht: in der Ausnutzung von Grund und Boden zu Wohnzwecken auf der einen Seite, im Wohnen, d. h. in der Sammlung und Erholung vom städtischen Erwerbsleben zur Kräftigung von Körper und Geist, zum Kampfe um die Existenz und für den Erwerb auf der andern Seite. Es ist unwirtschaftlich, seiner Tagesarbeit gegenüber unangemessen zu wohnen, denn Wohnung und Leistungsfähigkeit sind zwei Dinge, die in unmittelbarer Beziehung zueinander stehen. Diese Wechselwirkung wird aber heute noch nicht erschöpfend erkannt oder wenigstens in ihren Einzelerscheinungen praktisch noch nicht genügend berücksichtigt.

Die Zentralisation des Geschäftslebens sowohl wie die Dezentralisation des Wohnungswesens sind aber im Städtewesen und im Städtebau so wichtige Erscheinungen, daß sie heute nicht nur die Staffellung der Bebauungspläne bestimmen, sondern daß sie baugesetzliche Elemente neu schaffen müssen, die im Interesse der öffentlichen Ordnung zu berücksichtigen wären. Beiden Erscheinungen gegenüber versagen aber unsere gesetzgeberischen Materien heute in der Regel, denn sie sind auf Anschauungen aufgebaut, deren Beharrungsvermögen sie hinter unserer raschlebigen Zeit zurückbleiben läßt. Den neuen Formen des Erwerbslebens wie des Wohnungswesens stehen sie häufig ebenso hilflos gegenüber wie

seinerzeit unser Strafgesetz mit seinem Diebstahlparagrafen gegenüber dem Diebstahl an elektrischem Strom.

Gewiß berücksichtigen unsere Bebauungspläne die abgestuften Forderungen des Wohnungswesens und der Bewohner solcher Gebiete damit, daß sie die Zonen mit verschiedener gesellschaftlicher Physiognomie voneinander trennen, daß sie die Bauordnungen veranlassen, Staffelungen nach Wohnungszahl und Geschößzahl, nach Überbauung der Grundstücksfläche und dergleichen durchzuführen. Die Bauordnungen aber folgen dieser Richtung nicht im erwünschten und notwendigen Maße weiter in diejenigen Seitengebiete hinein, auf denen die feineren Forderungen des Wohnungswesens wachsen und sich gelegentlich in das Gebiet der Imponderabilien verlieren. Unsere Bauvorschriften sind immer noch überlastet mit technisch vielfach unrichtigen Vorschriften zum Schutze der Feuer-sicherheit und der Standsicherheit. Aber in ganz wichtigen Punkten, die unmittelbar die „Kommodität des Bauhern“ (wie die alten Bauordnungen sich ausdrückten) betreffen, üben sie eine starke Zurückhaltung. Schon gegenüber einer sehr nahe liegenden Modernisierung des Begriffs Grenzwich scheuen sie vor dem Schatten alter Einrichtungen.

Mit einer durchaus verständlichen Schärfe wird im Gebiete der offenen Bauweise der Respektsraum zwischen Haus und Haus oder zwischen Haus und Grenze durchgeführt, aber die Tendenz, die darin liegt, die bauliche Ausnutzung des Grundstücks in einem gewissen Abstände von der Nachbargrenze Halt machen zu lassen, wird bei den Nebengebäuden ohne ersichtlichen Grund fallen gelassen. Das Bauen auf der Grenze ist heute, wenn man von landwirtschaftlichen Anlagen absieht, eine absolut städtische Gepflogenheit des geschlossenen Baublocks und widerstrebt den Gebieten, in denen der Respektsraum die Fernhaltung jeder nachbarlichen Äußerung bedingen will. Auf den in ästhetischer Hinsicht bekannten Unfug, der mit Nebengebäuden getrieben wird, brauche ich hier nicht weiter einzugehen. In eben diesen Gebieten wird auch die Einfriedigung gegen das Nachbargrundstück nur in ganz seltenen Fällen einer baugesetzlichen Beachtung unterzogen, obgleich gerade hier in bezug auf Höhe und Ausführungsart die Möglichkeiten zu nachbarlicher Belästigung sehr zahlreich sind. Begründet wird dieser Mangel mit der Angabe, daß die Beziehungen der Grundstücksbesitzer zueinander über die nachbarliche Grenze hinweg privatrechtlicher Natur seien. Die Einfriedigungen an der Straße dagegen finden in der Bauordnung eine lebhaftere Berücksichtigung. Vermeintliche, aber meist völlig entgleiste ästhetische Anforderungen werden hier mit Nachdruck im Interesse des Straßenbildes und der Passanten gestellt. Die Möglichkeit der Beschädigung oder Belästigung der Passanten durch unvernünftig ausgeführte Straßeneinfriedigungen findet aber kaum Berücksichtigung. Was der Grundstücksbesitzer in solchen offen bebauten Gebieten hauptsächlich braucht, die Möglichkeit einer völligen Abschließung gegen Einwirkungen von der Straße her, wird im allgemeinen durch Bauvorschriften verhindert. Die Kämpfe empfindlicher Grundstücksbesitzer um eine undurchsichtige Einfriedigung sind den Baupolizeiämtern wohl bekannt.

Man kann hier fragen: Ist es das Motiv der Neugier, das hier dem Straßenpublikum die Möglichkeit, in fremde Grundstücke hineinschauen zu können, auf ortsgesetzlichem Wege offen halten will, oder stehen wir hier wieder vor einer der vielen historischen Überlieferungen, über deren Ursprung unseren Bauordnungsverfassern die Kenntnis verloren gegangen ist? Bis zum 16. Jahrhunderte galten in deutschen Landen

Vorschriften, daß Einfriedigungen an einer Straße nicht höher „als ein Mann zu Pferde reichen kann“ sein dürfen. Dieser Mann zu Pferde war der Landreiter, der für die Sicherheit der Straße zu sorgen hatte und die Möglichkeit haben mußte, nach etwa verstecktem Gesindel auch in die Höfe hineinsehen zu können. Auch das bestimmte Höhenmaß von sechs Fuß für solche Einfriedigungen findet sich. Ob dergleichen heute noch notwendig ist?

Das Wohnungswesen hat noch viele solcher Seiten, über deren Berücksichtigung die Anschauungen gegenwärtig im Flusse sind und damit alles, was in dieser Richtung geschaffen wird, zu Übergangserscheinungen stempeln. Vom baugesetzlichen Standpunkt aus betrachtet, gibt es z. B. heute keine ledigen Personen und ihre besonderen Wohnungsbedürfnisse. Die Bauordnungsvorschriften über die an Wohnungen zu stellenden Mindestforderungen kennen nur die Familienwohnung. Von den besonderen Formen, die eine Wohnung annehmen muß, wenn in ihr nicht unmittelbar zum Herde gehörige Hausgenossen oder Untermieter aufgenommen werden sollen, sprechen sie nicht. Ganze Stadtviertel erhalten aber gelegentlich durch den großen Umfang des Untermietwesens ihre eigene Wohnungsphysiognomie sowohl wie ihre wirtschaftliche Grundlage, obgleich die Untermiete verboten oder erschwert wird. Hier zeigen die Verhältnisse einen Übergangszustand, der unter Umständen einmal verhängnisvolle Formen annehmen kann, wenn er nicht bald einer befriedigenden Lösung zugeführt wird. Wohnungsordnungen und Wohnungsaufsicht sind hier nicht verwendbar. Die notwendigen Besserungen müssen bauordnungsmäßig vorbereitet werden. Sie sind aber nicht denkbar ohne eine geordnete Wohnungspolitik im Hintergrund. Ob in allen Fällen die städtischen Kollegien allein zur Besserung berufen sein werden oder ob hier die nachdrückliche Hervorhebung des Wohnungswesens als eine wichtige Angelegenheit des öffentlichen Interesses von Staats wegen nötig sein wird, soll nicht erörtert werden. Das wird sich auch voraussichtlich an der Hand der bereits in vielen Städten eingeleiteten Untersuchungen und Maßnahmen zur Wohnungspflege sehr bald von selbst erweisen. Das Ergebnis aber wird nach Ablauf einer gewissen Periode von Übergangserscheinungen zweifellos in der Schaffung völlig neuer Wohnungstypen und ihrer baugesetzlichen Berücksichtigung bestehen. Daß diese Vorgänge sich nicht allzu rasch abspielen werden, liegt in den sie begleitenden wirtschaftlichen Momenten. Kapitalkraft und Kreditwesen spielen hier neben anderen Dingen eine entscheidende Rolle. Es wäre aber lebhaft zu bedauern, wenn die auf dem Gebiete des Baumaterialienwesens gebotenen Möglichkeiten zur Herstellung billiger und gesunder Wohnhäuser nicht Berücksichtigung finden sollten. Die Gefahr liegt nahe, denn viele solcher Möglichkeiten passen heute noch nicht in die herrschenden baugesetzlichen Bestimmungen einerseits, nicht in die überlieferten Formen, in denen sich unser Hypothekenwesen abspielt, andererseits.

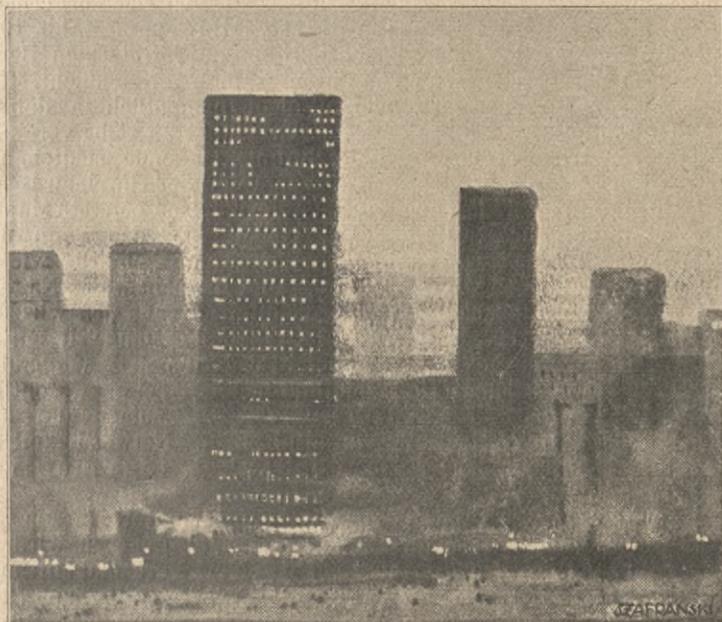
Die Dinge, die ich hier als Stichproben aus einem großen Gebiete herausgegriffen habe, um das Wesen von Übergangserscheinungen zu charakterisieren, betrafen sämtlich eine Materie, die im Mittelpunkt des allgemeinen Interesses steht, denn am Wohnungswesen sind wir alle interessiert. Jenseits der Grenzlinie dieses Gebiets spielen sich aber Wandlungen ab, die zwar hauptsächlich engere wirtschaftliche Kreise unmittelbar betreffen, die aber unter Umständen in städtebaulicher Hinsicht ein rascheres Einstellen baugesetzlicher Denkweise auf moderne Forderungen verlangen können, da sie mit weit stärkeren wirtschaft-

lichen Motiven arbeiten als das Wohnungswesen und mit einer durch starke Kapitalkraft gestützten Energie gewaltsam vordrängen.

Ich sprach schon von der zunehmenden Citybildung als Gegensatz zu der wachsenden Dezentralisation der Wohnviertel.

In der Citybildung findet um den Kernpunkt einer ständig steigenden Erwerbsenergie eine Art Kristallisationsprozeß statt, der notwendig zu neuen Bautypen führen muß. Hier wollen die besonderen Lebensbedingungen der City (des Geschäftszentrums) so früh wie möglich klar erkannt und berücksichtigt werden. Die aus den gegenwärtigen Übergangserscheinungen zu gewinnenden Lehren sind heute schon überzeugend genug, um die wesentlichen Momente der Citybildung erkennen

Abb. 19.



„Berlins dritte Dimension.“

Titelbild der gleichnamigen Broschüre der „Berliner Morgenpost“.

und vorbeugende Maßregeln gegen unerwünschte Überspannung des Prinzips ergreifen zu lassen. Bauordnungsmaßnahmen, sowohl technischer wie hygienischer Natur, versagen ihnen gegenüber aber heute noch, weil die für das Wohnungswesen zutreffenden Anschauungen auch auf die ganz anderen Bedingungen unterworfenen Citybildung übertragen werden. Hier ist eine reinliche Scheidung zwischen Stadt im übrigen und City um so mehr geboten, als mit dem grundräumlichen Wachstum der City, wenn ihm nicht durch andere Höhen- und Flächenregeln, als sie das Wohnungswesen fordert, Einhalt geboten wird, verhängnisvolle Zukunfterscheinungen vorbereitet werden.

Mit einem wenn auch noch so weitgehenden Um- und Ausbau städtischer Grundstücke zu Geschäftszwecken im Rahmen der überlieferten

Haustypen ist da nichts zu erreichen. Geht die wirtschaftliche Energie mit ihren baulichen Äußerungen fortgesetzt (wie bisher) lediglich in die Breite, so kommt es zu keiner klaren Durchführung des Prinzips der Zentralisation, die nach Höhe und Verdichtung strebt. Die Citybaulichkeiten verzehren allmählich Gebiete, die schon in das Bereich des Wohnungswesens fallen müßten, verlängern und verteuern Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel und schieben schließlich die Grenze der die Stadt umgebenden freien Natur, das Erholungsreservoir für die Städter, immer weiter hinaus. Auf diesem Punkte ist Berlin z. B. fast schon angelangt; seine Citybildung des letzten Jahrzehntes zeigt ausgesprochene Übergangserscheinungen, die nach einer oder der anderen Seite auf Entscheidung hindrängen und Forderungen stellen.

Eine solche Forderung wurde im Jahre 1913 von der „Berliner Morgenpost“ in Form eines offenen Briefes an den Oberbürgermeister von Berlin unter dem Titel „Berlins dritte Dimension“ (Abb. 19) erhoben und unter Anschluß zahlreicher zustimmender Gutachten Berliner Städtebauer und Verkehrstechniker von gutem Namen veröffentlicht. Selten sind in so klarer und überzeugender Weise, namentlich in den verschiedenen Gutachten, die Forderungen der Großstadt an völlig veränderte, ihren besonderen Lebensbedingungen Rechnung tragende städtebauliche Behandlung zum Ausdrucke gelangt. Die Verfasser der einzelnen Berichte sind weder durch Zufallsträume noch durch amerikanisch gefärbte Mammutphantome zu unannehmbaren Hypothesen verleitet worden, denn die in ihnen skizzierten Zukunftsbilder sind ebenso wahrscheinlich, wie ihre scharfen Rügen der Mängel von Bauordnung und Baupolizei den Nagel auf den Kopf treffen. Sie ziehen nur die Konsequenzen aus den wirtschaftlichen Forderungen der bereits überall in Großstädten eingeleiteten Cityentwicklung und versuchen sie mit den Forderungen städtebaulicher Kultur in Einklang zu bringen. Ganz deutlich treten dabei die wesentlichen Punkte, in denen unser Baugesetzwesen versagt, zutage und lassen namentlich für die preußischen Verhältnisse die Notwendigkeit einer beschleunigten Neuregelung der Landesbaugesetzgebung unverhüllt hervortreten.

Dabei ist aber weiter zweierlei fraglos bemerkenswert: Erstens, daß der Anstoß zu dieser Auseinandersetzung in Berlin gegeben wird, also einer nicht völlig voraussetzungslosen Stadt wie New York und Milwaukee; zweitens, daß den in der Broschüre sich aussprechenden Berliner Städtebauern die Frage gar nicht gekommen ist, wie weit außerhalb Berlins in Deutschland der Grundgedanke dieser „kubischen Zentralisation“ durchführbar sein wird oder wie er mit anderen gewichtigen Forderungen des öffentlichen Interesses in Einklang zu bringen sein möchte.

Eine nächstliegende Forderung des öffentlichen Interesses wäre in der Isolierung solcher Geschäftszentren von den niedriger bebauten Gebieten durch große Parkanlagen zu suchen. Daß solche Parkanlagen nicht einfach im Zentrum einer alten Ansiedlung zu finden oder zu beschaffen sind, liegt auf der Hand. Ohne solche Isoliermittel aber würden, auch bei großen Bauwüchsen, die für die amerikanischen Städte festgestellten Nachteile der „Geschäftstürme“ auch bei uns bemerkbar werden. Immerhin ist das eine Angelegenheit der Wirtschaftlichkeit der Gesamtidee, für die es unter Umständen finanzielle Unmöglichkeiten nicht geben wird. Aber daneben dürften solche Übersteigerungen der Geschäftshausidee noch unter einem anderen Gesichtswinkel betrachtet werden.

Aus den vielen Übergangserscheinungen, die das fortschreitende Städtebauleben begleiten, haben wir ein bemerkenswertes Ergebnis als

wertvollen festen Besitz unserer Zeit herausgezogen, ein Ergebnis, das sich nicht ohne weiteres mit der angedeuteten Konzentrationsform des Geschäftslebens wird in Einklang bringen lassen. Wir kennen heute nicht nur ein öffentliches Interesse, das weit über den Rahmen des bloßen Verkehrs hinausgreift, wir haben heute ein öffentliches Gewissen, und das wird, wenn ich nicht sehr irre, einer solchen Überspannung eines rein wirtschaftlichen Motivs ebenso entgegenzutreten suchen, wie das öffentliche Interesse es durch Talsperren und Flußregulierungen den verheerenden Gewalten des Wassers gegenüber tut.

Talsperren und Flußregulierungen bezwecken den Schutz lebendig gewachsener Kulturwerte, deren Erhaltung für das Staatswesen und die Stabilisierung einer Nation ungleich größeren Wert besitzt als der noch so große und bestechende Erfolg irgendeiner rein wirtschaftlichen Idee. Über solche Werte verfügen aber die meisten unserer Großstädte, soweit sie eine geschichtliche Entwicklung hinter sich haben, sofern sie „Kulturstätten“ darstellen und nicht nur ohne inneren Zusammenhang mit den

Abb. 20*).



Bild des Hafens von New York.

Sympathien der Bevölkerung aufgebaute Meßstädte oder Geschäftsbörsen sind. Das öffentliche Gewissen verlangt von dem Mittelpunkt einer Stadt durchaus andere Wesenseigenschaften auch in baukünstlerischer Hinsicht, als Wolkenkratzer (Geschäftstürme) sie jemals zu bieten vermöchten. Der Reiz, den Städtebaukunst und Architektur auf dem Wege einer Art Unterbewußtsein auf jeden Stadtbewohner und auch der sozial untersten Schicht ausübt und der sich oft in einer schwämerischen Verehrung seiner Vaterstadt äußert (ich erinnere nur an die Anhänglichkeit der Kölner und der Wiener an ihre Stadt), ist jeden Schutzes wert, und an der sich für diesen Schutz einsetzenden Energie, davon bin ich überzeugt, wird die Prätension einzelner Gebiete des Wirtschaftslebens, sich mit ihren übersteigerten baulichen Äußerungen zum idealen Mittelpunkt einer Stadt zu machen, scheitern.

Ich will hier nicht die Fähigkeiten der baulich nach der Höhe gesteigerten kaufmännischen Konzentration zur Bildung einzelner Straßen- und Städtebilder in Frage stellen. Schon amerikanische Beispiele haben

*) Abb. 20 ist Durm, Baukunst der Römer (Stuttgart, A. Kröner Verlag, 1905) entnommen.

den Beweis erbracht, daß das einzelne Bauwerk an sich (ganz unabhängig von der Geschößzahl) ästhetischen Forderungen angepaßt werden kann. Ja, das Bild des Hafens von New York (Abb. 20) beweist geradezu, daß die in Rede stehenden Bauwerke großen Maßstabes eigenartige Stadtbilder schaffen können, die bei weitem mehr Harmonie zwischen der Größe der Wasserfläche und der sie umrahmenden baulichen Anlagen zeigen, als dies bei vielen anderen Hafenstädten der Fall ist. Städte, die durch einen großen Strom in zwei Hälften zerrissen werden, lassen sogar die Ausführung solcher übersteigerten Bauwerke an ihren Kais wünschenswert erscheinen, denn sie allein vermögen den Riß, der durch die weite Entfernung der Flußufer voneinander in die Einheit des Stadtbildes gebracht wird, zu mildern. Wir erkennen das hauptsächlich an solchen Städten, bei denen nur eine einseitige Betonung eines Ufers durch reiche und maßstäblich nicht zu klein entfaltete Stadtbilder auftritt, wie Köln, dessen Parallelstadt Deutz zur Begleitung des Flusses absolut nicht mitsprechen will. Dresden ist in einer ähnlichen Lage. Auf solche Städte läßt sich die architektonische Wirksamkeit der Geschäftstürme sehr wohl übertragen, namentlich wenn der Flußverkehr tatsächlich eine Rolle im Wirtschaftsleben einer Stadt spielt und sich in Speichern, Zollgebäuden, Werften, Kontors usw. ausspricht. Der Hafen von Hamburg z. B. würde dieses Motiv zweifellos vertragen, aber kaum noch die Umgebung des Alsterbassins. Die großen Kontorhäuser in der Nähe des Hafens sind ja bereits die Vorläufer solcher Geschäftstürme und würden jede beliebige Steigerung vertragen. Was an solchen Stellen hervorragend glücklich wirken kann, soll man jedoch nicht auf Gebiete überpflanzen wollen, die einer solchen Übertragung widerstreben, dazu gehören m. E. auch die Zentren unserer Städte.

Hier liegt die Frage nahe, welcher Grundgedanke ließ gleichwohl die Möglichkeit einer solchen Übersteigerung des Stadtzentrums nach der Höhe als etwas Selbstverständliches oder Wünschenswertes erscheinen, und nach welcher Richtung vergreift er sich? Ich denke mir die Sache folgendermaßen:

Unter City verstehen wir das Geschäftszentrum der Stadt und sind gewohnt, sie uns in der Mitte, im Kerne einer alten Ansiedlung vorzustellen. Mit dieser Vorstellung sind auch alle Schwierigkeiten, die sich der Durchführung von Geschäftstürmen entgegenstellen, bezeichnet. Solche Geschäftstürme stellen städtebaulich betrachtet die äußerste bauliche Konsequenz dessen dar, was wir als Staffellung bezeichnen. Daß diese Staffellung aber lediglich und notwendig nach der Mitte der Stadt zunehmen soll, beruht entschieden auf einem bereits ins Wanken gebrachten städtebaulichen Schematismus; man staffelt nicht mehr unbedingt ringförmig. Lassen wir aber die Annahme der zentralen Staffellung fallen und fragen wir jetzt einmal danach, wo gehören die hier erwähnten städtebaulichen Sondererzeugnisse ihrem ganzen Wesen und ihrer Lebensbedingung nach hin? Und besitzen wir nicht schon Parallelen im Städtebauwesen, die verwandte Sondereigentümlichkeiten aufweisen, die es auch ihnen unmöglich machen, Seite an Seite mit den Erzeugnissen des Wohnungswesens aufzutreten, die ihre eigenen Verkehrsbedingungen in den Stadtplan einreihen und ihre Umgebung mit einem gewissen Zwange belegen?

Jeder Stadtplan und auch jede Bauordnung antwortet uns auf diese Frage: Das ist der Bahnhof und der Friedhof. Die Sonderstellung, die der Bahnhof im Stadtplan einnimmt, resultiert einmal aus seinen Lebensbedingungen, dann aber auch aus seiner außer allem Zusammen-

hange mit seiner baulichen Umgebung stehenden Größe. Er bietet die nächstliegende Parallele mit den Geschäftsturmanlagen. Nun stellt ein solcher Bahnhof großen Stiles selten eine erfreuliche Bereicherung des Stadtbildes dar. Er ist maßstäblich viel zu groß, um ihn übersehen zu können, und die Weiträumigkeit seiner Umgebung setzt ihn außer Zusammenhang mit allen notwendigen, seiner Umrahmung dienlichen Bauwerken. Will hier also an einer Stelle der Stadt, an der sich ohnehin ein lebhaftes Zusammenfluten des Verkehrs von selbst ergibt, auch die geschäftliche Konzentration ihren baulichen Ausdruck in Geschäftstürmen äußern, so kann dies m. E. nur zur Hebung des Stadtbildes beitragen. Der sich überwiegend in der Breite auslebenden Bahnhoftanlage wird eine Umgebung von vorwiegend die Vertikale betonenden Bauwerken die ihr meistens fehlende, zu ihrer Wirkung aber unerläßliche Umrahmung geben. Hier allein (und das ist dabei nicht unwesentlich) finden solche Hochbauten im Bahnhofsgelände auch eine Weiträumigkeit vor, ein unverbaubares Luftreservoir, das ihnen an anderer Stelle der Stadt, von Flußfern abgesehen, überhaupt nicht geboten werden kann. Was unsere Bahnhöfe heute in städtebaulicher Hinsicht umgibt, sind überwiegend Übergangserscheinungen, die in nicht zu langer Zeit durch konsequentere Bildungen abgelöst werden müssen. Hier bietet sich eine solche.

Daß ich auch den Friedhof mit anführe, wird namentlich, weil sich's bei unserer Besprechung um den Einfluß wirtschaftlicher Motive handelt, befremdlich erscheinen. Aber erstens ist der Umstand, daß wir heute überhaupt noch Friedhöfe mit Erdbestattung kennen, zweifellos als ein Übergangszustand zu bezeichnen, zweitens aber ist der Friedhof, vor allem vom Standpunkte der städtischen Ansiedlungspolitik beurteilt, ein Faktor von eminent wirtschaftlicher Bedeutung. Auch Friedhöfe vertragen sich nicht mit den Bedingungen des geordneten Wohnungswesens, die Konflikte zwischen beiden sind auch baugesetzlich nicht zu lösen. Aber wie man sieht, ist es doch angängig, eine bestimmte, von der Form des Wohnungswesens abweichende Art der Bodenausnutzung scharf auszusondern und ihren eigenen Bedingungen entsprechend unterzubringen als eine besondere Zone außerhalb des Rahmens aller Staffelung.

Dieselbe Bedingung darf für die turmartige Konzentration des Geschäftslebens gestellt werden. Die Konzentration soll vor sich gehen, aber ihre Beziehungen zum Stadtplane sollen andere sein, als die Vererber des Geschäftsturmes es wünschen. Solche Türme stellen in jeder Hinsicht, in technischer sowohl wie in hygienischer, wie in verkehrstechnischer, so eigenartige Bedingungen an ihre Umgebung, daß sie eine starke Isolierung vertragen. Beispiele solcher Isolierungen von Wirtschaftskonzentrationen haben wir ja bereits. Die Stadt Fürth ist weiter nichts als die Industriekonzentration für Nürnberg; für Linden bei Hannover gilt das gleiche. Dinge, die einen Fremdkörper in der natürlichen Entwicklung einer Stadt notwendigerweise darstellen würden, sollen und können isoliert werden. Sie dürfen in keiner Hinsicht den Maßstab für Entwicklungsvorgänge abgeben, weder in architektonischer Hinsicht, noch in Rücksicht auf sonstige kommunale Wirtschaftsfragen.

Gewiß kann man mir hier die Frage entgegenhalten: Was sind denn „Fremdkörper“ in der natürlichen Entwicklung einer Stadt? Sind solche Fremdkörper nicht auch die dem historischen Bestande des Stadtbildes entstammenden Reste alter baulicher Kultur? Sehen wir nicht fortgesetzt den Kampf zwischen Denkmalspflege und Hausbesitz den Beweis dafür liefern, daß solche Reste der natürlichen Umwandlung ebenso

hinderlich sind wie die erwähnten Rudimente veralteter Rechtsanschauungen und Bauordnungen? Sehen wir nicht geradezu, wie solche historischen Überbleibsel gelegentlich, wie z. B. in Nürnberg, als quantité négligeable betrachtet werden, lediglich weil der Fremdenbesuch sie nun einmal sehen will?

Zweifellos ist die Frage grundsätzlich zu bejahen. Aber es ist doch etwas anderes, ob eine historisch altgewordene Anlage scheinbar als ein Fremdkörper und gelegentlich wohl auch störend in die von der jüngeren Generation geschaffenen Einrichtungen zeitweilig hineinragt, um schließlich von selbst zu verlöschen, oder ob eine neue Erscheinung fremdartiger Herkunft und Wesenseigenschaft bestimmend in organisch gewachsene ältere Situationen hineingreifen und Entwicklungsvorgänge abschneiden oder erzwingen will. Die natürliche Entwicklung der Citybildung wird zweifellos in gewissen, bereits angedeuteten Grenzen zu einer baulichen Konzentration des Geschäftslebens führen, aber sich in Formen aussprechen, die harmonische Beziehungen zu der nicht ohne weiteres auszuschaltenden älteren Baukultur unterhalten. Die Citybildung wird auf lange Zeit hinaus im Leben der Stadt eine Übergangerscheinung darstellen, die viel Probleme aufwerfen, viel Intelligenzen zu deren Lösung in Bewegung setzen wird, deren eigenartige Wirtschaftsbedingungen lebhaftes Eingehen auch auf seiten der Bauordnung und der Baupolizei nötig machen wird. Aber darin erkennen wir ja heute gerade eine der hauptsächlichsten Aufgaben unseres Baugesetzwesens, die bleibenden Werte im Wandel der Erscheinungen schneller zu erkennen und mit ihnen Schritt zu halten. Wenn dabei veraltete Fiktionen abbröckeln und dafür persönliche Entscheidungen und Entschlüsse ein größeres Gewicht erlangen, so kann m. E. das Verantwortlichkeitsbewußtsein der mit der praktischen Handhabung des Baurechts betrauten Personen nur erstarken, und dann sicher nicht zum Nachteile der vielen wirtschaftlichen Vorgänge, die im Aufbau der Städte mitwirken, heute aber unter ganz anderen baurechtlichen Gesichtswinkeln beurteilt werden wollen, als vielfach auf Grund bestehender Bauordnungen und Baupolizeieinrichtungen oder unter der Herrschaft noch ungeklärter Landesbaugesetze geschieht.

In diesem Sinne möchte ich alles, was sich uns auf dem Gebiete des Städtebauwesens an Übergangerscheinungen bietet, einer besonders aufmerksamen Beachtung empfehlen, denn an ihnen, die noch Vervollkommnungsmöglichkeiten nach verschiedenen Richtungen entfalten, lernen wir mehr als an fertigen, nicht mehr veränderungsfähigen Tatsachen.



Bauordnung für Großstadterweiterungen und Weiträumigkeit.

Mit besonderer Berücksichtigung Berlins. Von Th. Oehmeke, Regierungs- und Baurat. Mit 15 Abbildungen, davon 2 Tafeln. 1906. 8° 35 Seiten. 80 Pf.

Die Belichtung von Aufenthaltsräumen in den Bauordnungen.

Von Stadtbauinspektor Dr.-Ing. Küster. 1908. 8° 80 Seiten. 1 Mark

Wie ist die Schaffung von Groß-Berlin durchführbar?

Von Baurat Theodor Köhn. Vortrag gehalten im Architekten-Verein zu Berlin am 18. Dezember 1906. Sonderabdruck aus der Wochenschrift des Architekten-Vereins. 1907. 8° 32 Seiten. 60 Pf.

Die Verkehrsaufgaben des Verbandes Groß-Berlin

von Professor Richard Petersen. 1911. Fol. 54 S. mit Abbildung. 5 Mark

Können die in den heutigen großstädtischen Wohnungsverhältnissen liegenden Mängel und Schäden behoben werden?

Vom Architekten-Verein zu Berlin preisgekrönte Wettbewerbsarbeit um den Wilhelm-Strauch-Preis. 1911. Von Königl. Intendantur- und Baurat Albert Weiß. 1912. 4° 158 Seiten mit 305 zum Teil farbigen Abbildungen. Geb. 10 Mark

Die Entwicklung des Wohnungswesens von Groß-Berlin

von Dr.-Ing. Philipp Nitze. 1913. 8° VIII und 131 Seiten mit einem Plan und zahlreichen Abbildungen im Text. 3 Mark

Bau und Einrichtungen von Kleinwohnungen.

Von Professor H. Chr. Nußbaum. Mit 127 Abbildungen. Schriften der Zentralstelle für Arbeiterwohlfahrtseinrichtungen Heft 20. 1901. 8° IV, 197 Seiten. 4,50 Mark

CARL HEYMANNS

Preußisches Baupol

rücksichtigung des Baupol
Berlin für den praktischen
präsident Dr. jur. C. Balt

Auflage unter Mitarbeit von Kuno Graf von Westarp. 1910.
8° XXIV, 677 Seiten. 15 Mark, geb. 16 Mark

Das Gesetz über die Enteignung von Grund-
eigentum vom 11. Juni 1874 mit Benutzung der Akten des

Königlichen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten. Für den
praktischen Gebrauch erläutert. Von Wirkl. Geh. Regierungsrat
F. Seydel, Eisenbahndirektionspräsident. 4. Auflage unter Mit-
arbeit von A. Scheringer. 1907. 8° XII, 348 Seiten.

8 Mark, geb. 9 Mark

Taschenkommentar zum Enteignungsgesetz

vom 11. Juni 1874. Von Regierungsrat Dr. Paul Hopf. 1911. 8°
Geb. 3 Mark

Das Baufluchtliniengesetz. Gesetz, betr. die Anlegung

und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und länd-
lichen Ortschaften vom 2. Juni 1875. Erläutert von Stadtrat
Dr. W. Saran. 1911. 8° IV, 452 Seiten. Geb. 4 Mark

Ortsstatutarische Bauverbote. Die Bedeutung des

§ 12 des Preußischen Fluchtliniengesetzes für Praxis und Theorie.
Von Dr. Alfons Dierschke. 1911. 8° IV, 92 Seiten.

2,40 Mark

Der Baukonsenz und die polizeilichen Be-
schränkungen der Baufreiheit nach preußischem

Recht. Von Dr. Paul Ackermann. 1910. 8° VIII, 156 Seiten.
4 Mark

Merkbuch zur Erhaltung von Baudenkmalern

zunächst in Norddeutschland von Geh. Oberregierungsrat
H. Lutsch, Konservator der Kunst- und Denkmäler Preußens. 1912.
8° 44 S. 60 Pf.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000298496

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA



31787

L. inw.

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