

DER  
**BAU DER STÄDTE**  
IN  
**GESCHICHTE UND GEGENWART**

SCHINKELFEST DES ARCHITEKTEN-VEREINS

BERLIN

13. MÄRZ 1895

FESTREDE

GEHALTEN VON

**J. STÜBBEN**

BEIGEORDNETER UND KÖNIGL. BAURATH IN KÖLN.

BERLIN 1895

VERLAG VON WILHELM ERNST & SOHN

(VORMALS ERNST & KOEN)



G.20<sup>a</sup>  
6

g29a6

N<sup>o</sup> .....

Schrank .....

Fach .....

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000298486





DER  
BAU DER STÄDTE  
IN  
GESCHICHTE UND GEGENWART

SCHINKELFEST DES ARCHITEKTEN-VEREINS  
BERLIN  
13. MÄRZ 1895

FESTREDE  
GEHALTEN VON  
J. STÜBBEN  
BEIGEORDNETER UND KÖNIGL. BAURATH IN KÖLN.

BERLIN 1895  
VERLAG VON WILHELM ERNST & SOHN  
(VORMALS ERNST & KORN)

*2. Stück*



*929*  
*xxx*  
*862*

Sonderdruck aus dem Centralblatt der Bauverwaltung.

Nachdruck verboten.



1131775



Akc. Nr. 4139 50

### Hochgeehrte Versammlung!

Seit den Tagen des großen Meisters, dessen Andenken wir auch heute wieder festlich begehen, hat die Baukunst nicht allein in einem Reichthum der Formen sich entwickelt, welcher der Schinkelschen Zeit fremd war, sondern auch der Inhalt unserer Kunst, der Gegenstand ihrer Aufgaben ist vielfach ein anderer geworden. Die Eisenbahnen haben das Antlitz der Erde verändert, Brücken von nie zuvor gekannten Weiten überspannen die Ströme, an Stelle der engen Stadthore von ehemals dienen luftige Bahnhofshallen zum Einlaß ungezählter Scharen geschäftiger Reisenden in die verjüngten Städte. Die ersten schüchternen Versuche, die Dampfkraft der Menschheit dienstbar zu machen, hat Schinkel noch mit Interesse verfolgt. Welche Umwälzung seit jener Zeit! Die Beherrschung des Dampfes hat erst das, was wir heute unter Verkehr und Gewerbefleiß verstehen, ins Leben gerufen; und in unseren Tagen gesellt sich zum Dampfe der elektrische Strom, um, von Menschen regiert, in Verkehr und Gewerbe schaffend und veredelnd in ungewohnter Weise einzugreifen.

Verkehr und Gewerbe sind es, welche die Menschen aufgerüttelt haben in ihren Wohnsitzen. Dem Bevölkerungszuwachs des platten Landes und der kleinen Städte ward die Möglichkeit und die Gelegenheit geboten, die geistige und körperliche Leistungsfähigkeit nach freier Wahl dort zu verwerthen, wo die Vorbedingungen am günstigsten schienen. Gewerbefreiheit und Freizügigkeit konnten dem jungen Geschlechte nicht vorenthalten werden. Es entstand jener Zug nach der Stadt, der für die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts kennzeichnend ist, den man von gewissen Gesichtspunkten beklagen kann, der aber das natürliche Ergebniß unserer Cultur-entwicklung und von dieser unzertrennlich ist. Der Zug zur Stadt ist es, welcher der Baukunst jene großen Aufgaben gebracht hat, deren Lösung trotz aller Schwächen und Fehler in zukünftigen Jahrhunderten vielleicht unserer Zeit zur Ehre gereichen wird.

Die Länder, welche das deutsche Reich bilden, hatten im Jahre 1850 gegen 35, im Jahre 1870 etwa 40 Millionen Einwohner, im Jahre 1895 beträgt die Zahl rund 50 Millionen. Die Landbevölkerung ist ziemlich unverändert auf 26 Millionen stehen geblieben, während in den

Städten die Einwohnerzahl von 9 auf 14 und weiter auf 24 Millionen gestiegen ist. Die Stadtbewohner bilden somit 1850 etwa ein Viertel, 1871 ungefähr ein Drittel, 1895 fast die Hälfte der Bevölkerung überhaupt. Wir wissen nicht, ob diese Entwicklung in gleicher Weise fortschreiten wird; vielleicht aber ist es erlaubt, einen Schluss aus den ähnlichen Vorgängen in dem zuerst entwickelten Industriestaate, in England, zu ziehen. Dort war schon 1850 die Stadtbevölkerung auf die Hälfte der Gesamtzahl gestiegen, heute beträgt sie drei Viertel derselben. Auf einen weiteren Bevölkerungszuwachs auch unserer Städte müssen wir also jedenfalls gerüstet sein.

Da seit der Gründung des deutschen Reiches die deutsche Stadtbevölkerung von 14 auf 24 Millionen gestiegen ist, so haben in den letzten 25 Jahren die deutschen Baumeister für 10 Millionen neue Stadtbewohner sorgen müssen, und zwar nicht blofs für Wohnungen, sondern auch für Schulen, Kirchen, Krankenhäuser, Bäder, Theater, öffentliche Gebäude aller Art, Strafsen, Wasserversorgungen, Entwässerungen und Verkehrsanlagen. Da im Jahre 1850 die deutschen Städte nur 9 Millionen Einwohner zählten, so haben wir in den letzten 25 Jahren, was den Umfang betrifft, mehr an Städtebau geleistet, als in der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts überhaupt vorhanden war. Den durchschnittlichen Jahresbedarf an Stadterweiterung bei den Groß- und Mittelstädten Deutschlands habe ich in einer Arbeit für die Chicagoer Weltausstellung auf 1600 Hektar berechnet.<sup>1)</sup> Zu demselben Ergebnifs gelangt man, wenn man jenen 25jährigen Zuwachs von 10 Millionen Seelen, bei einer Wohndichtigkeit von durchschnittlich 250 Seelen auf dem Hektar, auf 40 000 Hektar thatsächlich ausgeführter Stadterweiterung vertheilt.

Wie alle Massenerzeugungen, so zeigt auch diese technische Massenleistung ihre Schattenseiten. Das ist nicht blofs erklärlich an sich, sondern es ist auch entschuldbar aus zwei Gründen. Erstens, weil die Erfindung und Ausführung grolsentheils, besonders in kleineren Städten, von Kräften hat geleistet werden müssen, welche weder technisch noch künstlerisch, weder durch Erfahrung noch durch Studium der Aufgabe gewachsen waren, und zweitens, weil selbst die bestbefähigten Köpfe oft im unsichern schufen, da ihnen weder auf der Hochschule noch in der Berufübung eine ausreichende Unterweisung im Städtebau zu Theil geworden war.

Was ist Städtebau?

Städtebau im allgemeinen ist alles Bauwesen, was der in der Stadt Lebende und Verkehrende vor sich sieht, vom Strafsen-Sinkkasten bis zum Parlamentshause. Ich spreche jedoch vom Städtebau im besonderen. Dieser besteht in dem Entwurf und der Ausführung des Stadtbauplanes. Man erläutert daher den Begriff Städtebau, indem man erklärt, was ein Stadtbauplan ist. Das ist nicht blofs ein an den Grundriß der Altstadt herangezeichnetes neues Strafsennetz, in welchem hier und da ein Platz ausgespart ist, sondern es ist der

<sup>1)</sup> Katalog der Deutschen Ingenieur-Ausstellung auf der Weltausstellung in Chicago. Berlin, bei Jul. Springer, 1893, S. 1—6.

durch Lagepläne und Nivellementszeichnungen dargestellte Gesamtentwurf der für die nächste, etwa 20jährige Zukunft erforderlichen Verbesserungen und Neuanlagen einer Stadt in Bezug auf alte und neue Strassen, freie Plätze, öffentliche Pflanzungen und Verkehrseinrichtungen aller Art, sowie in Bezug auf Bauplätze für öffentliche Gebäude, Geschäfts- und Miethshäuser, Familienwohnungen, Landhäuser, Arbeiterwohnungen und gewerbliche Bauten. Es leuchtet ein, welche Menge von Interessen künstlerischer, gesundheitlicher, verkehrstechnischer, bautechnischer, wirthschaftlicher und socialer Art in einem solchen Gesamtplane verdichtet erscheint, und wie nur ein solcher Entwurf als befriedigender moderner Stadtbauplan gelten kann, der die verschiedenen, zum Theil sich widerstrebenden Interessen von einem gemeinsamen Gesichtspunkte aus versöhnt und ihre berechtigten Anforderungen erfüllt. *Salus publica suprema lex.*

Einige unserer Fachgenossen haben sich bemüht, durch Lehrbücher und lehrende Aufsätze den Stadtbaumeistern die verwickelte Aufgabe zu erleichtern. Andere haben versucht, durch die Besprechung der hervorgetretenen Mängel nutzbringend zu wirken, leider zuweilen von einem einseitigen Standpunkte, der sie mitunter auf Irrwege führte, wenn sie wirkliche Vorschläge machten. Alle diese Bestrebungen sind von demjenigen, dem die Kunst des Städtebaues am Herzen liegt, freudig zu begrüßen. Sie sind ein willkommenes Zeichen für das wachsende Interesse an diesem wichtigen Zweige der Baukunst und bieten eine Gewähr für die vervollkommnete Entwicklung desselben in der kommenden Zeit.

Der Ausspruch des guten Marcus Vitruvius Pollio: „*Architecti est scientia pluribus disciplinis et variis eruditionibus ornata*“ gilt für den Städtebau in besonders hohem Grade. Wenn ich es heute unternehme, einen Rückblick zu werfen auf die Geschichte des Städtebaues und einen Ausblick zu thun in die Gegenwart und Zukunft desselben, so bin ich zunächst genöthigt, meinen Gegenstand einzuschränken auf den baukünstlerischen Theil, indem ich die praktischen Interessen nur insoweit berühre, als es zum Verständniß nöthig ist.

Am Tage Schinkels wird der Rückblick vorab auf das gottbegnadete Volk der Hellenen gerichtet sein müssen. Das ist unerläßlich auch deshalb, weil die Hellenen das erste Volk gewesen sind, bei dem vom Städtebau im künstlerischen Sinne gesprochen werden kann. Zwar haben die Aegypter, Mesopotamier und Phönicier lange vor den Hellenen Städte gebaut. Aber die ägyptischen Städte waren willkürliche und vergängliche Schöpfungen der Könige, die auf künstlichen Erhöhungen im Ueberschwemmungsgebiete des Nils nach regelmäßigem Schema errichtet, mit Mauern umgürtet, vom nachfolgenden Könige aber verlassen und dem Verderben preisgegeben wurden. Auch Babylon und Nive, deren Strassen sich rechtwinklig schnitten und nach den Himmelsgegenden gerichtet waren, entbehren trotz der bunten Farbenpracht als Stadtanlage des höheren Werthes. Erst Jerusalem und die phönicischen Ansiedlungen, den natürlichen Bodenverhältnissen sich anpassend, Schutz und Verkehr gewährend, leiten über zum kunstvollen hellenischen Städtebau.

Im Bau der griechischen Städte<sup>2)</sup> ist eine Stufenfolge von vier Zeitabschnitten zu unterscheiden. Im ersten war der Schutz gegen feindlichen Angriff, im zweiten die Verkehrstüchtigkeit, im dritten die künstlerische Vollendung das maßgebende Ziel, der vierte Abschnitt umfaßt die Zeit des Niedergangs.

Die Gründer der ersten Städteart suchten, dem Meere abgewandt, felsige Erhebungen, Bergrücken und Hügelkuppen als Ort der Ansiedlung auf, und diese entstand und wuchs allnählich im Laufe der Zeiten, ohne allgemeinen Plan sich den gegebenen Bodenverhältnissen klug anschmiegend. Noch heute zeigen viele Orte im Inneren von Griechenland, Unteritalien und Sicilien eine solche Ortswahl und Bauart.

Um das achte Jahrhundert wandten die Hellenen den Blick dem Meere zu; auch die Städte stiegen hinab in die Flußthäler und an die Küste. Besonders die griechischen Colonien, welche nun durch mehrere Jahrhunderte an den Gestaden des Mittelmeeres ins Leben gerufen wurden, sind noch in ihren Trümmern sprechende Zeugen jener wirthschaftlichen Blüthezeit. Syrakus, Akragas und Selinunt zeigen dem Besucher die erstaunliche, schon von Strabo bewunderte Begabung der Griechen in der Platzwahl ihrer Ansiedlungen. Häfen und Landzufuhr, Wasser-Zu- und -Ableitung, ansteigende und vertheidigungsfähige Lage auf Hügelflächen, und die beherrschende Erhebung der Akropolis! Vom Meere gesehen, müssen diese sich kunstvoll aufbauenden Städte einen herrlichen Anblick gewährt haben, den Fremden mit Staunen erfüllend, den Heimkehrenden aber zum begeisterten Lobgesang hinreißend auf die stolze Schönheit der Vaterstadt. Das Straßennetz war regelmäsig, wo, wie in Selinunt, die ebene Hochfläche es gestattete; es schloß sich dem unebenen Gelände krummlinig an, wo dies geboten war, wie in Akragas und Syrakus.

Die perikleische Zeit aber brachte die eigentliche künstlerische Entwicklung. Die Stadt wird nicht mehr, wie Hirschfeld sagt, bloß regelmäsig gezogen, sondern durch sinnvolle Vertheilung und wohlberechnetes Verhältniß der heiligen, öffentlichen und privaten Bestandtheile zu einem einheitlichen Kunstwerk gestaltet. Zwar besaß schon damals Athen die Akropolis und andere schöne Stadttheile, aber im übrigen war der Stadtgrundriß ein unerfreuliches Gassen-gewirr. Aristoteles nennt solche alten Städte *κατά τὸν ἀρχαῖον τρόπον* erbaut.<sup>3)</sup> Unter Städten nach dem *νεώτερος τρόπος*, nach dem neuen Stil, versteht er solche, welche übersichtlich und regelmäsig angelegt, möglichst nur mittelgroß sind, gesunde Lage und gutes Wasser besitzen, in gutem Verhältniß zum Meer und zum Lande sich befinden und mit öffentlichen Plätzen und öffentlichen Gebäuden ausgestattet sind. Namentlich letzteres ist ihm für den Begriff einer Stadt unerläßlich.

Nach diesem *νεώτερος τρόπος* erbaute der Städtebaumeister

<sup>2)</sup> Gustav Hirschfeld. Die Entwicklung des Stadtbildes. Zeitschrift der Ges. f. Erdkunde in Berlin. 1890. Band 25, Heft 4.

<sup>3)</sup> Aristoteles, Polit. VII. 10. 4.

Hippodamos aus Milet in der perikleischen Zeit auf Grund eines einheitlichen regelmässigen Planes die im Alterthum wegen ihrer Schönheit gefeierte Hafenstadt Piräus, deren von Hirschfeld wiederhergestellter Grundriss<sup>4)</sup> uns fast modern anmüthet. Zwischen beiderseitigen Hafenbecken bildet die hallenumgebene Agora den Mittelpunkt des rechteckigen Straßennetzes mit Straßen von abwechselnder Breite bis zu 30 m, Theater und Tempel am Schlusse der Sehlilien. Dabei waren die Tempel zu den Straßenrichtungen über Eck gestellt, sodafs zwei Fronten aus der Entfernung sichtbar waren, eine bei den Hellenen beliebte Anordnung.

Eine andere, wohl noch schönere Anlage zeigt die kleinasiatische Küstenstadt Knidos, gleichfalls zwischen zwei Hafenbecken in die See gestreckt, vorwiegend regelmässig, aber dem Hügellande sich anschmiegend und wie Athen, Piräus, Korinth, Pergamon, Akragas und Selinunt überragt von der Höhe, auf welcher die Tempel der stadtschützenden Gottheiten sich erhoben: nicht blofs eine architektonische, auch eine landschaftliche Monumentalität.

Unter Alexander dem Grofsen und den Diadochen wurde der Bau neuer Städte eine häufige Aufgabe; aber der monumentale Inhalt schwand, die regelmässigen Linien blieben. Ein kennzeichnendes Beispiel dieses vierten Zeitraumes ist der vom Baumeister Deinokrates entworfene rein schematische Stadtplan von Alexandria.<sup>5)</sup>

Auch die römische Kaiserzeit ist bei ihren Städtegründungen, trotz der grofsartigen Forumanlagen und Triumphthore Roms, fast durchweg bei dem Rechteckschema stehen geblieben, das namentlich bei Anlage der castra, die vom cardo und decumanus rechtwinklig durchkreuzt wurden, herrschend war. Kluge Ingenieure waren auch die Römer in Bezug auf die Ortswahl ihrer Niederlassungen; Verkehrstüchtigkeit, Sicherheit und Gesundheit, Wasserzuleitung und Entwässerung waren bei ihren Colonialstädten stets wohlbedacht; die künstlerische Empfindung dagegen kam in der gewohnten Regel wenig zur Geltung. Aber diese Regelmässigkeit zeigt sich nur bei den aus einem Gufs, auf Grund eines Planes geschaffenen Orten, nicht bei den älteren, langsam gewordenen Städten; diese waren unregelmässig wie bei den Griechen, so auch bei den Römern. Welchen Gegensatz bildet der unregelmässig reizvolle Plan von Pompeji gegenüber der schematisch-rechtwinkligen Colonia Augusta Taurinorum, dem heutigen Turin!

Auf den Untergang des weströmischen Reiches folgte jene jahrhundertlange Zerstörungszeit, an welcher unsere Vorfahren einen so kraftvollen Antheil nahmen. Die dann kommende, mit den Karolingern anhebende, schaffende Zeit des Mittelalters hatte im Bau der Städte wieder ausschliesslich jenes Schutzbedürfnifs zur Grundlage,

<sup>4)</sup> Gustav Hirschfeld, Die Peiraieusstadt. Berichte über die Verhandlungen der Königl. sächsischen Gesellschaft der Wissenschaften in Leipzig. 1878.

<sup>5)</sup> Kiepert, Zur Topographie des alten Alexandria, 1872. Strabo, XVII, 791—795. Diodor, XVII, 52.

das auch die Anlage der ältesten hellenischen und italischen Orte beherrschte. An eine Burg, eine Kirche, ein Kloster sich eng anlehnend, möglichst in einer gegen feindlichen Angriff geschützten Lage, dazu von starken Wällen, Gräben und Mauern umgeben, bildete und erweiterte sich in rundlicher Form der Stadtgrundriß, dessen innerer Ausbau ohne einheitlichen Plan nach dem Bedürfnis des Tages und vielfach nach der Willkür des einzelnen vorgenommen wurde. Ein geräumiger Marktplatz war ein wirthschaftliches Bedürfnis der Zeit; um ihn legten sich concentrisch und krumm, dem Gelände folgend, die neuen Straßen, welche auf den unbebauten Flächen seitwärts der Thorstraßen in langsamer Aufeinanderfolge entstanden. Die Straßen wurden allmählich geschlossen und eng angebaut mit all der wechselvollen Linienführung, welche entsteht, wenn der einzelne nur nach seinem Bedürfnis baut, abbricht, vortritt, bis er bei gar zu starkem Eigennutz gelegentlich vom Rathe der Stadt zurückgewiesen wird. Selbst die Regelmäßigkeit der ursprünglich genau gradlinig begrenzten Straßen römischer Colonialstädte, wie Straßburg und Köln, wurde unkenntlich unter dem willkürlichen Bauwesen der ersten mittelalterlichen Jahrhunderte und ist es geblieben bis heute. Nur aus dem übersichtlichen Plane tritt das römische Schema noch hervor.

So war in Deutschland wie in anderen Ländern der Zustand der Städte, als sie im späteren Mittelalter in die Zeit ihrer Blüthe eintraten, als durch den Neubau von Kirchen und Rathhäusern, Kaufhallen und Zunfthäusern die Plätze und Straßen in monumentalem Sinne verschönert und umgestaltet, die Plätze erweitert und mit kunstvollen Brunnen geschmückt wurden, als eine behagliche Wohlhabenheit und eine allgemeine heitere Kunstübung die Bürgerschaft erfüllte, als die Angehörigen der Geschlechter und diejenigen der Zünfte, jeder nach seinem Wohn- und Prunkbedürfnis, mit einander wetteiferten im Ausbau der Stadt. In der Herrschaft der Individualität liegt der Reiz dieser mittelalterlichen Städte; und die Stadtbilder wurden um so malerischer, um so unterhaltender, je länger dieser künstlerische Umwandlungsvorgang dauerte, je mehr Jahrhunderte ihre besten Schöpfungen an den krummen Straßen und unregelmäßigen Plätzen eines im frühen Mittelalter ohne einheitlichen Plan entstandenen Stadtgrundrisses, diesen vielfach und wiederholt umgestaltend, vor unsern entzückten Blicken ausbreiten. Ja, die Mehrzahl der Bauwerke, aus denen sich die malerischen „mittelalterlichen“ Stadtbilder zusammensetzen, stammen aus den Zeiten der Renaissance. Riehl nennt Augsburg geradezu das Pompeji der Renaissance.<sup>6)</sup> Selbst Bilder aus dem 18. Jahrhundert, wie Canalettos reizvoller Marktplatz in Pirna im Berliner Alten Museum, pflegen manche irrigerweise noch als mittelalterlich sich vorzustellen.

Das, was wir in Braunschweig, Nürnberg und Augsburg, in Brügge, Avignon, Siena und Valencia als schöne Stadt bewundern, ist das all-

<sup>6)</sup> W. H. Riehl, Culturstudien aus drei Jahrhunderten, Stuttgart 1873, S. 284 u. ff.

mähliche Werk der Jahrhunderte; es ist nicht die Schöpfung einer Zeit oder gar eines Baumeisters, welcher auf Grund ästhetischer Erwägungen die Krümmheit der Strafsenwandungen, die Schiefwinkligkeit der Platzumgrenzungen, das Vor- und Zurücktreten, die Engen und Weiten planmäßig festgestellt, den Gebäuden ihre unregelmäßige und deshalb so malerische Stellung angewiesen hätte. Essenwein<sup>7)</sup> geht zwar zu weit, wenn er behauptet, die Alten hätten die Unregelmäßigkeiten ihrer Städte als einen unliebsamen Zwang der Umstände empfunden. Dafs aber von einem bewußten künstlerischen Genusse dieser Unregelmäßigkeiten keine Rede sein kann, zeigt die Thatsache, wie alle Städtegründungen des späteren, hoch entwickelten Mittelalters sowohl in Italien und Frankreich, als im Westen und Süden Deutschlands, und alle jene nach Hunderten zählenden Colonialstädte östlich der Elbe, in denen der Kraftüberschufs der deutschen Städte im 13. und 14. Jahrhundert sich entfaltete, ausschliesslich nach dem Rechteckmuster angelegt sind.<sup>8)</sup> Und die Beispiele von Breslau und besonders Krakau zeigen, dafs auch unter der Herrschaft der geraden Linie der Eindruck des Malerischen dem Mittelalter nicht fremd ist, wie anderseits manche Theile krummliniger Altstädte, z. B. von Cassel und Aachen, wohl den Eindruck der Unordnung, nicht aber den künstlerischen Schönheit hervorrufen.

Erst die Renaissance in Italien behandelte die krumme Strafsenlinie in bewußter Weise als Schönheitsmoment. Leone Battista Alberti empfiehlt in seinem Werke „De re aedificatoria“ zwar nicht für Strafsen ersten Ranges, wohl aber für Nebenstrafsen Schlangenlinien aus ästhetischen und praktischen Gründen: die Stadt werde wechselvoller und gröfser erscheinen, der Wind werde gebrochen und der Schatten nie fehlen.<sup>9)</sup> Aber das ist nur eine Ausnahme. In Wirklichkeit bildet bei den zahlreichen Stadtanlagen der Renaissance und der Barockzeit die geometrische oder architektonische Regelmäßigkeit, aus geraden und Bogenlinien bestehend, die allgemeine Grundlage. Die italienischen Städte wetteiferten im 16. Jahrhundert förmlich in der Begradigung und Erbreiterung ihrer Strafsen, in der Regulirung ihrer Plätze, im Durchbruch neuer Strafsenanlagen.<sup>10)</sup> In Siena war eine besondere Verschönerungsbehörde, die *ufficiali dell' ornato* eingesetzt,<sup>11)</sup> deren Thätigkeit noch heute erkennbar ist. Venedig,

7) A. Essenwein, Die Kriegsbaukunst. Theil des Handbuchs der Architektur, 1889, S. 30.

8) Dr. J. Fritz, Deutsche Stadtanlagen, Strafsburg 1894. Ferner J. Stübgen, Alte Stadtanlagen, D. Bztg. 1894, S. 608. Vergl. auch Albrecht Dürer, Einiger Unterricht von der Befestigung der Städte, Schlösser und Flecken. Mit einer Einleitung neu herausgegeben, Berlin 1823, Maurersche Buchhandlung.

9) L. B. Alberti, De re aedificatoria. Florenz 1485. L. IV c. 5 und L. VIII c. 6.

10) Burckhardt und Lübecke, Die Renaissance in Italien, Cap. 13, § 112.

11) Milanese, II p. 337, s. 345.

Bologna, Florenz, Neapel, Messina, Palermo wurden umgebaut. Von Palermo sind insbesondere die großen geraden Straßendurchbrüche Via Toledo und Via Macqueda zu nennen, die sich in dem an den Eckwandungen mit Brunnen und Figuren geschmückten Achteckplatze der Quattro canti schneiden. Die Stadt Rom erlebte von Julius II. bis zu Sixtus V., von Michelangelo bis zu Domenico Fontana und weiterhin bis Bernini eine vollständige künstlerische Verjüngung; der Popolo-Platz, die Via Sistina, die spanische Treppe, das Capitol, der Lateranplatz, der St. Petersplatz, der Navonaplatz mit all ihren Architekturen, Brunnen und Bildwerken sind Zeugen jener glänzenden Bethätigung monumentalen Städtebaues. Es war wieder, wie zur Zeit des Perikles, eine Kunst entstanden, die den Bau der Stadt als ein Ganzes, als eine künstlerische Einheit im Auge hatte.

Nach Spanien, Frankreich, Holland und Deutschland übertrug sich diese thatkräftige Kunstübung. Ueberall wurde die Barockzeit eine Blüthe des Städtebaues, nicht am wenigsten in Berlin unter der Mitwirkung von Nehring, Schlüter, Gontard u. a. Aber es ist zugleich aus Berlin, Karlsruhe, Mannheim, Darmstadt, Cassel und vielen kleineren Orten bekannt, daß die Städtebaukunst trotz der Gunst der Fürsten bald nach jener kraftvollen Anregung aus Italien in ein nüchternes Schema zurückfiel, welches der künstlerischen Auffassung und Durchbildung wenig Raum gewährte. Auf den großen Zusammenbruch gegen Ende des 18. Jahrhunderts folgte dann die Ohnmacht und Armuth der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts, aber gleichzeitig der Frühlingsanfang einer neuen Zeit, deren Culturelemente der Dampf und die Electricität sind.

Die wunderbar schnelle Entwicklung der Städte traf die Techniker des Städtebaues völlig unvorbereitet. Nur mit Mühe vermochten sie den Forderungen der Nothdurft zu folgen. In schwacher Erinnerung an eine ehemalige künstlerisch-regelmäßige Stadtanlage fügte man eine gerade StraÙe an die andere; aber das Ziel, der innere Gehalt, der weite Blick fehlten. Vor 25 Jahren konnte noch in Berlin der Bebauungsplan von berufener Seite als eine rein baupolizeiliche Maßregel erklärt werden, deren einziger Zweck sei, gewisse Grundflächen von der Bebauung frei zu halten. Ernst Bruch<sup>12)</sup> hat dann in seinen Aufsätzen in der Deutschen Bauzeitung über „Berlins Zukunft und den Bebauungsplan“ das öffentliche Gewissen wachgerufen, von England kamen Wasserversorgung und Entwässerung, aus Paris und Brüssel lernte man eine thatkräftige Umgestaltung und Stadtverschönerung kennen, das preussische Fluchtliniengesetz wurde erlassen, die Eisenbahnen drangen in die Städte hinein, Straßenbahnen und Stadtbahnen durchfahren sie. R. Baumeister und C. Sitte schrieben ihre schönen Werke, die großen Stadterweiterungen von Wien, Straßburg, Mainz und Köln stellten ungewohnte Aufgaben, der Deutsche Verein für öffentliche Gesundheitspflege wurde nicht müde in der Aufstellung und Begründung von Lehrsätzen, und

<sup>12)</sup> Berlins bauliche Zukunft und der Bebauungsplan. Deutsche Bauztg. 1870, S. 69 bis 199.

mehrere Wettbewerbe um städtische Bebauungspläne zogen die praktischen und künstlerischen Fragen ins allgemeine Interesse.

Vor allem die künstlerischen Fragen. Dessen sind wir uns bewußt, daß es unser vornehmstes Streben sein muß, den Bau einer Stadt wieder auf die Höhe eines Kunstwerks zu erheben, wie es der Fall war bei den Hellenen und den Meistern der Renaissance; denn das vor aller Augen ausgebreitete Werk der Städtebaukunst spricht zu dem Volke eine deutlichere Sprache, als alle anderen Werke der bildenden Künste. Aber nicht können wir einfach die Städte und Stadtbilder vergangener Zeiten wiederholen wollen; wir können nicht die Vergangenheit bestehen, wie *Semper* sagt, um die Zukunft zu belügen. Eine neue Stadt muß anders aussehen wie eine alte,<sup>13)</sup> die Vorbedingungen, die Verkehrs- und Lebensverhältnisse sind eben völlig andere geworden. Die Erfüllung der modernen Bedürfnisse muß die Grundlage der modernen Städtebaukunst sein: *Artis sola domina necessitas*. Das baukünstlerische Lehrprogramm *Otto Wagners*<sup>14)</sup> in Wien gilt auch für den Städtebau. Keine Stilcopieen, keine absichtliche Alterthümlichkeit. *Ch. Buls* verlangt in seiner *Esthétique des villes*<sup>15)</sup> mit Recht, „que l'architecture soit le reflet vivant de la civilisation au milieu de laquelle elle se développe.“ Wie alle geschichtlichen Kunstleistungen das Spiegelbild ihrer Zeit sind, so sollen auch die Grundlagen unseres künstlerischen Schaffens das Bedürfnis, das Können, die Mittel und die Errungenschaften unserer Tage sein. Nur dann wird die moderne Kunst neue Gebiete erobern und veredeln, insbesondere solche, welche zum Theil oder ganz dem Ingenieurwesen angehören. Nicht das ist die entscheidende Frage des Städtebaues, ob gerade oder krumm, ob der Architekt oder der Ingenieur den Plan zu entwerfen habe. Sondern die Aufgabe ist, unter voller Befriedigung der modernen praktischen und wirtschaftlichen Erfordernisse des Verkehrs, der Gesundheit, des Wohnens und des Erwerbes den Plan auch künstlerisch im besten Sinn modern auszugestalten und — zur Durchführung zu bringen.

Gesetzt, ein Stadtbauplan liefse die großen Verkehrslinien von innen nach außen und der Stadttheile untereinander außer acht, bereite für die Gesundheit, das Wohnen oder den Erwerb Schwierigkeiten, sei aber reich an schönen Strafsen- und Platzbildern, so wäre das Theaterkunst, keine wirkliche Baukunst. Schon *Vitruv* nennt die Stadt *Mylene* auf *Lesbos* „magnificenter und eleganter“ gebaut, aber nicht „prudenter“,<sup>16)</sup> weil sie praktischen Erfordernissen nicht entspricht. Heute aber sind die Erfordernisse praktischer Art noch weit ausgeprägter als im Alterthum oder Mittelalter. Heute müssen,

<sup>13)</sup> *K. Henrici*, Von welchen Gedanken sollen wir uns beim Ausbau unserer deutschen Städte leiten lassen? Trier 1894, S. 16.

<sup>14)</sup> Deutsche Bztg. 1894, S. 529. Ein baukünstlerisches Lehrprogramm.

<sup>15)</sup> *Esthétique des villes* par *Ch. Buls*. Bruxelles 1894, S. 34.

<sup>16)</sup> *Marci Vitruvii Pollionis de architectura libri decem*. Lib. I cap. VI. Lipsiae 1807, S. 23.

um einen guten Stadtbauplan zu schaffen, der Ingenieur und der Architekt sich in derselben Person oder zu derselben Aufgabe vereinigen. „C'est précisément en suivant les principes indiqués par l'ingénieur que l'artiste trouvera les solutions les plus conformes à son idéal“<sup>17)</sup> sagt der kunstsinnige und kunstgeübte Bürgermeister von Brüssel, Ch. Buls, in seiner vorhin genannten Schrift. Das mag schwierig sein für den Architekten wie für den Ingenieur, besonders seitdem, um die Baukunst von der Mittelmäßigkeit zu erretten, die Trennung der Fächer durchgeführt wurde. Aber diese Trennung soll kein gesetzlicher Schutz der Einseitigkeit werden.<sup>18)</sup> Der Architekt, der einen Stadtbauplan entwirft, ohne die Summe der technischen Anforderungen zu kennen und zu beobachten; der Ingenieur des Städtebaues, der nie die Kunst geübt und geliebt hat, beide sind nicht an ihrem Platze. Wessen Seele aber einmal die Liebe zur Kunst erfüllte, den verläßt sie nicht. Er wird als Techniker die Werke der Vergangenheit zu ergründen, die Aufgaben der Gegenwart zu erfassen suchen. Er wird bestrebt sein, sein eigenes Thun zu veredeln nach den ewigen Grundsätzen der Schönheit, welche die Kunst auf ihrem Werdegange durch die Länder und Völker der Erde den Menschen offenbart hat.

Suchen wir nun die künstlerischen Gesichtspunkte für den Bau moderner Städte in kurze Worte zu kleiden, so wird über die Ausbildung des Straßennetzes und seine Beziehungen zu den Bauwerken das wesentliche, das immer wiederkehrende, etwa auszudrücken sein wie folgt.

Die schöne Ausbildung des Straßennetzes verlangt<sup>19)</sup> die sachgemäße Anwendung gerader und krummer Linien, die Beschränkung der Länge gerader Straßen, die Vermeidung nach oben gekrümmter Gefällsbrüche, die Bevorzugung der hohlgekrümmten Form sowohl in der Gefällslinie als in der Wandung der Straßen und Plätze, die Vermeidung allzu breiter leerer Straßen- und Platzflächen, die Ausstattung derselben mit gärtnerischem und künstlerischem Schmuck, den Wechsel des breiten und engen, des offenen und geschlossenen, die Begünstigung der geschlossenen Platzumrahmung; vor allem aber nicht eine schablonenmäßige, sondern eine selbständige Behandlung aller Theile des Netzes nach Bedürfnis und Zweck.

Doch die schöne Ausbildung des Stadtgrundrisses an sich reicht

<sup>17)</sup> Esthétique des villes par Ch. Buls. Bruxelles 1894, S. 19.

<sup>18)</sup> Zeitfragen, Vortrag von Joh. Otzen zum Schinkelfeste 1878, S. 28 u. ff.

<sup>19)</sup> Vergl. Zeitschr. des österreich. Ing.- u. Arch.-Vereins 1893, S. 441; Zur Bauart deutscher Städte, von G. v. Rößler, Deutsche Bztg. 1874, S. 153 u. f.; A. Orth, Entwurf zu einem Bebauungsplan für Straßburg, Leipzig 1878; ferner den Vortrag von Plüddemann, Deutsche Bztg. 1894, S. 5; auch R. Baumeister, Moderne Stadterweiterungen, Deutsche Zeit- und Streitfragen 1887, Heft 7; endlich: International Engineering Congress Chicago 1893, papers read before division A. Civil Engineering. Part 1. S. 718: Principles for laying out cities.

nicht aus, um eine künstlerisch uns befriedigende Stadt zu schaffen. Dazu bedarf es ferner der schönen Architektur der Gebäude — die als Theil des Städtebaues in unserem engeren Sinne nicht betrachtet werden kann — und endlich des guten Verhältnisses der Strafsen und Plätze zu den Bauwerken. Strafsen und Plätze sollen die Werke der Bau- und Bildhauerkunst in wohlgefälliger Aufstellung und wirksamer Gruppierung vorführen.

Gerade Strafsen einfach als unschön und unkünstlerisch verurtheilen zu wollen, wäre ein Fehler. Die Meister der hellenischen und der Renaissancezeit dürfen wir nicht geringschätzig bei Seite schieben. Die Linden in Berlin, der Newsky Prospect in Petersburg, die Pall Mall in London, die Avenue der elyseischen Felder in Paris würden durch Krümmung nicht verschönert werden. Die gerade Strafsen wird, von technischen und wirthschaftlichen Erwägungen abgesehen, auch aus künstlerischem Gesichtspunkte der vorwiegende Grundbestandtheil eines in der Ebene sich ausbreitenden Stadtplanes sein müssen: sie hat für große Monumentalwirkungen unbestreitbare Vorzüge.

Anderseits ist aber die krumme Strafsen, deren Reiz uns in früh mittelalterlichen Städten oft bestrickend entgegentritt, keineswegs für moderne Schöpfungen zu verwerfen. Bestehende Landstrafsen und Feldwege, die ihrer Lage nach in den Stadtplan passen, sind nicht gewaltsam zu begradigen. Die angemessene Beibehaltung vorhandener Krümmungen erhöht den Reiz des Stadtbildes und gewährt eine wohlthuende Abwechslung. Moltke sagt mit Recht: „Das natürlich entstandene, in der Nothwendigkeit begründete hat immer einen Reiz vor dem willkürlichen; die vom Terrain vorgezeichnete krumme Strafsen ist schöner als die nach dem Lineal angelegte gerade“. Auch neue Strafsen sind, wenn sie dem unebenen Gelände in gekrümmten Linien sich anschmiegen, von praktischem und künstlerischen Vortheil. Für Ringstrafsen bietet die Krümmung sich fast von selbst dar, ebenso zur Befolgung gegebener Grundstücksgrenzen, von Flusufnern und Waldrändern. Besonders aber in Landhausbezirken, und für eine landschaftliche Stadtbehandlung überhaupt, ist die geschwungene Strafsenlinie am Platze, weil sie hier der Freude an Natur und Architektur als bereitwillige Vermittlerin entgegenkommt. Wir gehen also weiter als Leone Battista Alberti, indem wir die Schlangenlinien nicht auf Nebenstrafsen beschränken, und beklagen die ästhetischen Sünden, welche in den letzten 25 Jahren durch unnöthige Begradigungen, durch hartherzige Umwandlung schlanker Bogenlinien in gebrochene Vieleckseiten, durch überlegte Wiederholung regelmäßiger Strafsenschemata begangen worden sind, aufs tiefste. Der Städtebau bietet Raum für gerades und krummes, für regelmäßiges und unregelmäßiges, alles an seinem richtigen Platze.

Die Länge der geraden Strafsen ist nicht zu übertreiben. Berlin, Paris, Brüssel und viele andere Städte besitzen warnende Beispiele in Menge. Biegung, Knickung, Gabelung, Aufnahme der Strafsen in einen schließenden Platz und sonstige Mittel für die Abkürzung der Schlänge bieten sich dem Entwerfer leicht dar. Ohne eine mathematische Formel geben zu wollen, kann man die 20- bis 30fache

Breite als eine Straßenslänge bezeichnen, welche in gerader Richtung nicht ohne besondere Gründe überschritten werden sollte. Ein hohlgekrümmtes Längengefälle, nach Art der Kettenlinie, mag wegen der schönen, ja zuweilen prächtigen Wirkung dieser Linie eine noch größere Länge rechtfertigen, z. B. in der oberen Königsstraße in Cassel, im Boulevard botanique in Brüssel, auf der Rue Lafayette in Paris; ebenso ein wiederholter Wechsel in der Breite und der Ausstattung der Straße nach Art der Andrassystraße in Pest.<sup>20)</sup> Der nach oben gekrümmte Gefällsbruch, der Rücken, wirkt in der Straße wie in der Platzfläche höchst unschön.<sup>21)</sup> Nichts sinnloseres, als die Ausbreitung eines geradlinigen Straßennetzes über Berg und Thal, unbekümmert um Höhen und Tiefen. Der Gärtner höhlt das Rasenbeet, er verleiht dem Park eine muldenförmige Bodenbewegung, um dem schräg auffallenden Sehstrahl des Auges mehr Fläche, mehr sehenswerthes zu zeigen. Hinter dem Straßentrücken aber versinken die Häuser und Menschen, und die dem Beschauer abgewandte Seite des Platzrückens verschwindet im Schwinkel. Viele neueren Städtebaumeister und auch manche Baumeister mittelalterlicher Städte<sup>22)</sup> sind sich dieses Umstandes nicht bewußt gewesen; die Meister der Renaissance aber haben in ihren Platzanlagen die hohlgekrümmte Oberfläche in künstlerischer Erkenntniß bevorzugt, so auf dem Petersplatz und dem Popoloplatz in Rom, der Piazza del campo in Siena, dem Residenzplatz in Salzburg.

Die hohlgekrümmte Straßenslinie, sowohl im senkrechten als im wagerechten Sinne, begünstigt die Erscheinung der Architektur aufs wirksamste. In einer gekrümmten Straße ist es immer nur die concave Seite, die uns die Bauwerke vortheilhaft vorführt; auf der convexen Seite erscheinen die Gebäude im Gegentheil versteckt. Daraus entspringt der eigenthümliche Reiz der linsenförmigen Anlagen, wie sie beispielsweise Blondin am Square d'Avroi in Lüttich schuf.<sup>23)</sup>

Eine Straßens- oder Platzfläche ist an sich überhaupt nicht schön, sie wird es erst durch ihre Umbauung oder Ausstattung. Zur Umbauung muß die Fläche in gutem Verhältniß stehen. Niedrige Häuser an breiter leerer Straße geben ein dürftiges Stadtbild. Haushöhe und freie Straßensbreite sollten in der Regel nicht weit von einander abweichen; die gärtnerische Ausstattung der Straßensflächen mittels Baumreihen, wie Unter den Linden in Berlin, oder mittels Parkanlagen, wie auf der Avenue du bois de Boulogne in Paris<sup>24)</sup> und auf Theilen der Ringstraße in Köln, rechtfertigen indes größere Straßensbreiten. Hier tritt die Straße selbst als Trägerin des Schönen

<sup>20)</sup> J. Stübben, Städtebau, Darmstadt 1890, S. 72.

<sup>21)</sup> Vgl. J. Stübben, Städtebau, Darmstadt 1890, S. 78 bis 80. Ferner K. Henrici, Deutsche Bauztg. 1894, S. 501 u. ff.

<sup>22)</sup> z. B. Nieuwpoort in Belgien. Vgl. J. Stübben, Städtebau, Darmstadt 1890, S. 208 bis 210.

<sup>23)</sup> Vgl. J. Stübben, Städtebau 1890, S. 72 und Zeitschrift des hannöv. Arch.- u. Ing.-Vereins 1878, Bl. 743.

<sup>24)</sup> Städtebau, S. 458.

hinzu. Das ist in erhöhtem Mafse der Fall, wenn Brunnen, Standbilder und andere Werke der Bildhauerkunst als künstlerischer Strafsenschmuck verwandt werden. Die deutschen Städte stehen in dieser Beziehung zurück hinter den französischen und italienischen. Wessen Herz hätte es nicht hoch erfreut, als Kaiser Wilhelm jüngst der Siegesallee in Berlin durch Aufstellung geschichtlicher Standbilder die monumentale Weihe zu geben sich entschloß!

Aber nicht alle Strafsen können breit, gärtnerisch oder künstlerisch geschmückt sein. Manche moderne Stadt, auch Berlin, krankt an zu vielen breiten Strafsen. Verständlich ist dieses Streben der Stadtverwaltungen nach möglichst breiten Strafsen sehr wohl, nachdem sie die Verkehrsschwierigkeiten und gesundheitlichen Nachtheile der alten engen Gassen aufs unangenehmste kennen gelernt hatten. Aber eine große Strafsenbreite allgemein als Regel anzuordnen, ist sowohl künstlerisch als gesundheitlich und social vom Uebel. Breite offene Strafsen, auch da, wo der Verkehr es nicht verlangt, begünstigen unnöthig Staubbildung und lästigen Wind, sie pflegen die Haushöhe, die Wohndichtigkeit und das Wohnungselend zu steigern, das Eigenhaus zu verdrängen, das Miethshaus zu verallgemeinern. Die Begünstigung des Eigenhauses sollte aber jedem Städtebauer vorschweben bei allem, was er thut. Am Rhein heißt es noch: „Lieber klein und wie mirs paßt, als zur Miethe im Palast“. Dort ist die Empfindung noch weit verbreitet, welche Dante in die Worte kleidet: „Com' è duro calle lo scender e salir per l'altrui scale!“ In den norddeutschen Großstädten, mit Ausnahme von Bremen und zum Theil von Hamburg, scheint die Abneigung, fremde Treppen zu steigen und fremde Räume zu bewohnen, leider fast ganz geschwunden zu sein. Bebauungsplan und Bauordnung tragen einen Theil der Schuld davon.

W. Böckmann verglich in den sechziger Jahren in einem Vortrage vor dem Berliner Architektenverein die Strafsen einer Stadt, wie sie sein sollten, auf geistvolle Art mit den Räumen eines Hauses, W. H. Riehl erkannte in der Verschiedenartigkeit der Strafsen Augsburgs das Spiegelbild der verschiedenen mittelalterlichen Stände dieser Stadt<sup>25)</sup>. Unsere Städte unterliegen, wie wir selber, bis zu einem gewissen Grade unwiderstehlich dem nivellirenden Einflusse unserer Zeit, der durch technische Fortschritte und wirthschaftliche Errungenschaften bedingt ist. Dieser gleichmachenden Richtung nicht unnöthigen Vorschub zu leisten, ihr vielmehr mildernd entgegenzutreten, das ist die Aufgabe desjenigen, der den Bau einer Stadt als eine künstlerische und zugleich sociale Aufgabe betrachtet.

Die Strafsen sind nicht zu schematisiren, sondern zu individualisiren; sie sind nicht nach einem vorgefaßten Muster anzulegen, sondern jede ist ihrer besonderen Zweckbestimmung gemäß auszubilden: breite, offene Hauptverkehrsadern in radialer, diagonalen und ringförmig verlaufender Richtung, mittlere Breiten für Ge-

<sup>25)</sup> Riehl, Culturstudien aus drei Jahrhunderten, Stuttgart 1873, S. 270 u. ff.

schäfts- und vornehmere Wohnstraßen, geringere Breiten für Bürgerhäuser und in Landhausbezirken, geringste Breiten für kleine Wohnhäuser der unbemittelten Klasse; endlich Vorgärten, wo es dem Zweck der Straße nicht widerspricht. Fügt man hierzu die zweckmäßige Verschiedenartigkeit in der Bemessung der Größe der Blöcke, den innigen Anschluß an das gegebene Gelände, den Wechsel der krummen mit der geraden Linie, sowie der offenen Durchsicht mit dem geschlossenen Architekturbilde und eine wohldurchdachte Anordnung der freien Plätze und öffentlichen Gebäude — so entsteht weder eine Stadt des Alterthums, noch des Mittelalters, sondern eine auch künstlerisch befriedigende moderne Stadt.

Die freien Plätze sind im wesentlichen von dreierlei Art: Verkehrsplätze, Nutzplätze, Architekturplätze.

Die Verkehrsplätze bilden den Zusammenfluß mehrerer Straßen an gewissen Hauptpunkten der Stadt, so an Bahnhöfen, Brückenköpfen, Stadthoren. Das sind diejenigen Anordnungen, von welchen der Aesthetiker *Buls*<sup>26)</sup> sagt: *Une place étendue s'explique, quand elle est placée au carrefour de grandes artères et qu'elle sert à dégager la circulation.* Solche Plätze sind ihrer Natur nach für den Verkehr offen nach verschiedenen Richtungen, entbehren also des künstlerischen Vorzugs der geschlossenen Umrahmung. Wie dennoch solche offenen Plätze durch die Mittel der Kunst zu schönen Punkten der Stadt erhoben werden können, das zeigen uns der *Popolo-Platz* in Rom, der *Cavour-Platz* in Florenz und manche andere. Derartige Plätze überhaupt zu verwerfen, hiesse dem Verkehre Zwang anthun; das wäre derselbe Fehler, als wenn man glaubt, die Nachtheile verkehrreicher Straßenkreuzungen vermeiden zu können, indem man keine Kreuzungen mehr anlegt, sondern jede Straße von Querstraße zu Querstraße versetzt. Dieser Vorschlag ist in der That gemacht worden, ohne zu erwägen, dafs man durch seine Ausführung weit grössere Verkehrs-Mifsstände erzeugen würde, als die, welche man glaubt bekämpfen zu müssen.<sup>27)</sup> Aber die Verkehrsplätze sind nur anzuwenden dort, wo das natürliche Bedürfnifs sie erheischt; ihre zwecklose Wiederholung erschwert das Zurechtfinden und den Verkehr, anstatt beides zu fördern.

Die Nutzplätze werden als Märkte gebraucht oder gärtnerisch angelegt. Sie waren als Marktplätze die hauptsächlichen und eigentlichen Platzanlagen des Mittelalters. In der Form der modernen Gartenplätze, der englischen *Squares*, sind sie von hervorragender gesundheitlicher Bedeutung. Diese sind von Straßen eingefafst und, wie uns besonders London und Edinburg zeigen, die Mittelpunkte einer ruhigen, angenehmen, behaglichen Wohnumgebung.<sup>28)</sup>

Die Architekturplätze, *les places monumentales*, wie sie in Frankreich heifsen, sind die eigentlichen Kraftpunkte und Prunksäule

<sup>26)</sup> *Esthétique des villes* par Ch. *Buls*. Bruxelles 1894, S. 24.

<sup>27)</sup> *D. Bztg.* 1891, S. 151.

<sup>28)</sup> Vergl. *J. Stübben*, Städtebau, Darmstadt 1890, S. 152—161 und S. 481—491.

der Städte. Auf ihnen erheben sich Kirchen, Theater und andere der freien Stellung bedürftige Monumentalbauten mit angemessenen Vorplätzen; die Ränder bieten willkommene Baustellen für Verwaltungsgebäude, Museen, Bäder, Schulen und dergleichen, aber auch für Wohn- und Geschäftshäuser in architektonischer Gestaltung. Gilt schon für die Anordnung der Strafen der Satz, daß der Stadtbauplan zum vernünftigen und schönen Bauen einladen, daß er Baugrundstücke zur Auswahl stellen muß, die sich für besondere Bauzwecke eignen,<sup>29)</sup> so gilt dies für die Anlage der öffentlichen Plätze in noch höherem Grade.

Der Gedanke der architektonischen Vorplätze, d. h. derjenigen Plätze, welche zu Gunsten des Anblicks eines Gebäudes angelegt werden, entstammt der frühen Renaissance. Brunellesco verlangte einen Vorplatz zwischen dem Arno und dem Chor von S. Spirito in Florenz.<sup>30)</sup> Die Hoch- und Spätrenaissance suchte in Italien fast jeden Monumentalbau mit einem solchen Platze auszustatten, wenigstens durch eine einspringende oder ausspringende Erbreiterung der Strafe an der Hauptfront. Als vornehmster Vorplatz der Welt ist der S. Petersplatz in Rom bekannt, dessen großartige Hallenbauten zugleich das höchste Beispiel künstlerischer Platzumrahmung darbieten. Bei den mit monumentalen Gebäuden an drei oder vier Seiten umbauten Plätzen ergibt sich die geschlossene Umrahmung bis zu gewissem Grade von selbst. So entwarf Michelangelo den vierseitigen Capitolplatz in Rom mit einer offenen Seite, der Schauseite, ähnlich einer Theaterbühne. Der ältere Antonio da San Gallo ergänzte den Annunziatenplatz in Florenz, den man heute auf breiter Strafe an der geöffneten Seite betritt und an drei Seiten von Gebäuden mit Vorhallen umschlossen sieht. Eine fast vollständige Umrahmung nach Art der römischen Fora zeigen besonders der Marcusplatz in Venedig und eine Reihe Plazas mayores in Madrid, Salamanca, Burgos und anderen spanischen Städten. Wie sehr diese saalartige Behandlung der Plätze als städtischer Innenräume den Meistern der Renaissance vorschwebte, zeigt ihre Unzufriedenheit mit den mittelalterlichen Marktplätzen, obwohl deren Geschlossenheit nach unseren Begriffen meistens kaum etwas zu wünschen übrig läßt. Michelangelo schlug Cosimo I. die vollständige Umbauung der Piazza della Signoria vor, und zwar mit Hallen nach Art der Loggia dei Lanzi, welche auch die Straßeneingänge überschreiten sollten, ein Gedanke, der in Städten der Renaissance zur vielfachen Anwendung gebracht ist, heute noch in Italien oft angewandt wird und auch bei uns mehr in Aufnahme kommen sollte.

Die Gelegenheit, solche Prunkplätze, umgeben von monumentalen Gebäuden, anzulegen, ist in unseren modernen Stadterweiterungen leider nur selten gegeben. Desto mehr soll unser Streben auch bei

<sup>29)</sup> Vergl. K. Henrici, Konkurrenzentwurf zur nordwestlichen Stadterweiterung von Dessau. Aachen 1890, S. 14.

<sup>30)</sup> Burckhardt u. Lübecke, Die Renaissance in Italien, Stuttgart 1867, S. 187.

Plätzen geringerer Ordnung auf thunlichst geschlossene Umrahmung gerichtet sein und auf eine derartige Aufstellung unserer öffentlichen Bauwerke, daß sie wenigstens in dem Straßennetze an hervorragenden Stellen, an Straßenschlußpunkten und ähnlichen Orten zur vollen Geltung gelangen. Paris bietet in dieser Hinsicht, trotz mancher Mängel, höchst eindruckvolle Vorbilder.<sup>31)</sup>

Werke der Bildhauerkunst zieren die Mitte der öffentlichen Plätze oder nehmen eine aus der Mitte verschobene, oft auch eine Randstellung ein oder werden in Gruppen angeordnet, je nach Art der Werke und des Platzes. Die gedankenlose Aufstellung im geometrischen Mittelpunkt ist zu tadeln; in der Regel ist ein Denkmal in einer anderen Stellung wirksamer. Aber die Mitte auf alle Fälle frei halten zu wollen, ist irrig. Für manche Werke, wie die Tegethoffsäule auf dem Praterstern in Wien, die Victoriasäule auf dem Belle-Alliance-Platz in Berlin oder den Obelisk auf dem Petersplatz in Rom ist die Mittelpunktstellung eine künstlerische Nothwendigkeit.<sup>32)</sup> Die Randstellung der Denkmäler lehren uns namentlich die antiken Forumanlagen, die unregelmäßig-malerische Aufstellung die Städte des frühen Mittelalters.

Aber nicht bloß der Aufstellungsort an sich, sondern mehr noch das Größtenverhältniß der Bau- und Bildwerke zu den vor ihnen ausgebreiteten freien Platz- und Straßenflächen ist entscheidend für den künstlerischen Eindruck. Die französischen „Points de vue“ verlieren ihre Bedeutung durch allzugroße Entfernung des Zielpunktes, und die allzugroßen Platzflächen vor Monumentalgebäuden und Denkmälern vermindern oder verhindern erst recht deren künstlerische Wirkung.<sup>33)</sup> Ich muß heute darauf verzichten, tiefer in dieses ästhetische Gebiet einzudringen, will aber noch auf den wesentlichen Vorzug aufmerksam machen, den die erhöhte Stellung eines monumentalen Gebäudes besitzt: erhöht in dem Platz- oder Straßensbilde vor den Augen des Beschauers und hochragend in der äußeren Erscheinung der ganzen Stadt. Die Tempel der stadtschützenden Gottheiten fanden im alten Hellas würdigen Platz nur auf der beherrschenden Höhe, Zeus Polieus stieg nicht hinab in die allgemeine Tiefe. Wenn so auch unsere Monumentalbauten das Straßensbild, die Platzansicht und das ganze Stadtbild beherrschen, dann erst ist der moderne Städtebau wieder zum Kunstwerk geworden.

Nun aber halten wir Umschau, wie bei uns die Wahl der Bauplätze für Monumentalbauten sich zu vollziehen pflegt. Der Entwerfer eines Stadtplanes strengt seine Phantasie an und schmückt

<sup>31)</sup> Vergl. A. Orth, Berlin und seine Zukunft. Festrede zum Schinkelfest 1875, S. 7. J. Stübgen, Paris in Bezug auf Straßensbau und Stadterweiterung, Berlin bei Ernst u. Korn, 1879. Derselbe, Städtebau S. 206. A. Alphand, Les promenades de Paris usw. 1867—73.

<sup>32)</sup> Vergl. J. Stübgen, Städtebau, Darmstadt 1890, S. 403—430. Ferner: Ders., Denkmalaufstellungen in Turin, D. Bztg 1891 S. 305.

<sup>33)</sup> Vergl. H. Märtens, Optisches Maß für den Städtebau. Bonn 1890.

sein Straßennetz und seine Platzformen mit Kirchen und Rathhäusern und Museen, leider oft bloß Kinder seiner eigenen Erfindung. Eines theils will er dadurch zeigen, daß man in seinen Plan derartige Bauten gut und wirksam einfügen könne, andernteils schmücken diese Bilder ja seine Arbeit. Aber der Werth der Bilder ist gering, wenn sie nicht auf dem thatsächlich vorhandenen Bedürfnis beruhen; dann ist die ganze Planung zwecklos. Um das zu vermeiden, muß der Entwerfer des Stadtplanes sich die Beschränkung auferlegen, nur wirklich nothwendiges festzulegen und alles andere der Zukunft zu überlassen, dieser aber die Gelegenheit zu künstlerischer Ausbildung des Planes in jeder Weise vorzubereiten, wie an Straßen und freien Plätzen, so auch an Baustellen für öffentliche Gebäude. Der Planverfasser hat sich zu hüten vor dem Zuviel, das der Zukunft unnöthig, ja hinderlich vorgreift, und dem Zuwenig, daß der Willkür Raum läßt. Leider ist die Art, wie die Bebauung unserer Städte fortschreitet, keine solche, daß aus der Freiheit, aus der Willkür vieles Brauchbare, Gute, Malerische, wie in vergangenen Jahrhunderten, erwartet werden dürfte.

So liegt nun der Stadtbauplan vor uns, theils förmlich festgestellt, theils nur entworfen. Aber die Uebertragung in die Wirklichkeit dauert Jahrzehnte, und während dieser ganzen Zeit bedarf es, abgesehen von dem künstlerischen Wirken der Baumeister, der einsichtigen Thätigkeit und Wachsamkeit der berufenen Behörden, damit aus dem schönen Plan auch eine schöne Stadt werde. Ja, wenn die Behörden und Körperschaften, denen die Errichtung öffentlicher Monumentalbauten obliegt, nun ihrerseits bestrebt wären, die künstlerischen Gedanken des Stadtplanes fortzuführen und zu verkörpern! Leider fehlt es hier in vielen Fällen an der nöthigen Erkenntniß. Ohne gegenseitige Föhlung, ohne weiteres Bestreben, als das Tagesbedürfnis, wie man meint, möglichst praktisch zu befriedigen, wählt und erwirbt diese Behörde diesen, jene Körperschaft jenen Bauplatz, und der monumentale Ausbau der Stadt vollzieht sich trotz des Planes oft planlos! Wo ist die Hand, welche stark genug ist, um hier vereinigend, föhrend einzugreifen, wo der Geist, dem die anderen Geister sich unterordnen, um zum gemeinsamen Ziele geleitet zu werden!

Mehr noch, als die Unvollkommenheit der Baumeister, schädigt den modernen Städtebau das fehlende Verständniß der Menge, die unsere Absichten und Vorstellungen nicht versteht, und die Gleichgültigkeit der Behörden, deren Blick mitunter eingengt ist durch die Grenzen ihres Amtsbereichs.

Seit den Tagen Schinkels, dessen Verschönerungsplan für Berlin leider größtentheils unausgeführt blieb, und besonders seit der Errichtung des deutschen Reichs, ist Berlin der Schauplatz einer so umfangreichen Bauthätigkeit gewesen, daß ihr kaum eine andere Stadt und kaum ein anderer geschichtlicher Zeitabschnitt gleichwerthig an die Seite gestellt werden kann. Oeffentliche und private, weltliche und kirchliche Bauten stehen an Zahl und künstlerischer Bedeutung an der Spitze unserer Zeit; nicht minder erregen die In-

genieurbauten die Bewunderung des Besuchers. Und dennoch werden Zweifel laut, ob Berlins Wachsthum und Ausbau auch auf dem heute besprochenen Gebiete des Städtebaues den prüfenden Blick auszuhalten vermöge. Ich bin nicht berufen, dies zu untersuchen und zu entscheiden, habe auch weder die Absicht noch die Befugnifs, irgend welchen Tadel zu erheben. Aber angesichts der großen Aufgaben, welche noch der Lösung harren, angesichts auch der bevorstehenden Eingemeindung der Vororte, möge es mir gestattet sein, am heutigen festlichen Tage dem herzlichen Wunsche Ausdruck zu geben, daß um die Wende des 19. und 20. Jahrhunderts Berlin auch auf dem baukünstlerischen, gesundheitlichen und socialen Gebiete der Stadtanlage einen Aufschwung nehmen möge, wie er dieser glänzenden Hauptstadt des mächtigen deutschen Reiches, wie er der Stadt Schinkels würdig ist!





S. 61



Verlag von Wilhelm Ernst  
Wilhelm  
Ueb  
**Einverleibung der**  
Vor  
gehalten im Architekten-Verein  
v

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

II 31775  
L. inw.

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

**Theodor Köhn**  
Stadtbaurath.

Mit einer **Karte** und einem Anhang  
enthaltend:

Das Gesetz vom 19. December 1890, betreffend die Bildung von Groß-Wien und das  
neue Gemeindestatut von Wien.

Preis 1,60 Mark.

---

## DIE BAUWERKE DER BERLINER STADT-EISENBAHN.

SONDERDRUCK  
DER AMTLICHEN VERÖFFENTLICHUNGEN AUS DER  
ZEITSCHRIFT FÜR BAUWESEN  
HERAUSGEGEBEN IM MINISTERIUM FÜR ÖFFENTLICHE ARBEITEN  
NEBST EINEM VORWORT.

MIT XXXVIII TAFELN  
ZAHLREICHEN HOLZSCHNITTEN  
UND EINEM PLAN DER STADT- UND RINGBAHN

PREIS 48 MARK.

Berlin 1886.

---

## Stadt-Erweiterungen

in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung  
von

**K. Baumeister**

Professor der Ingenieurwissenschaft am Polytechnikum zu Karlsruhe.

1876. Preis 8 Mark.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000298486

wallstr. 22.