

2/1/19

DER STÄDTEBAU

NACH DEN ERGEBNISSEN DER ALLGEMEINEN

STÄDTEBAU-AUSSTELLUNG

IN BERLIN NEBST EINEM ANHANG: DIE INTERNATIONALE

STÄDTEBAU-AUSSTELLUNG IN DÜSSELDORF

600 WIEDERGABEN DES BILDER- UND PLAN-
MATERIALS DER BEIDEN AUSSTELLUNGEN

MIT FÖRDERUNG DURCH DIE KÖNIGLICHEN PREUSSISCHEN MINISTERIEN
DES INNEREN, DES HANDELS UND DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN, SOWIE
DURCH DIE STÄDTE BERLIN, CHARLOTTENBURG, NEUKÖLLN, SCHÖNEBERG,
WILMERSDORF, POTSDAM, SPANDAU, LICHTENBERG UND DÜSSELDORF
HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DER ARBEITSAUSSCHÜSSE

VON DR. WERNER HEGEMANN

GENERALSEKRETÄR DER STÄDTEBAU-AUSSTELLUNGEN IN BERLIN UND DÜSSELDORF

ZWEITER TEIL

VERKEHRSWESEN ◻ FREIFLÄCHEN
PARIS, WIEN, BUDAPEST, MÜNCHEN, CÖLN,
LONDON, STOCKHOLM, CHICAGO, BOSTON
ERWEITERT DURCH DAS MATERIAL DER
STÄDTEBAU-AUSSTELLUNG DÜSSELDORF 1912

BERLIN
VERLAG ERNST WASMUTH A.-G.

1913

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000305601

DER STÄDTEBAU
NACH DEN ERGEBNISSEN DER ALLGEMEINEN
STÄDTEBAU-AUSSTELLUNG
IN BERLIN NEBST EINEM ANHANG: DIE INTERNATIONALE
STÄDTEBAU-AUSSTELLUNG IN DÜSSELDORF

600 WIEDERGABEN DES BILDER- UND PLAN-
MATERIALS DER BEIDEN AUSSTELLUNGEN

MIT FÖRDERUNG DURCH DIE KÖNIGLICHEN PREUSSISCHEN MINISTERIEN
DES INNEREN, DES HANDELS UND DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN, SOWIE
DURCH DIE STÄDTE BERLIN, CHARLOTTENBURG, NEUKÖLLN, SCHÖNEBERG,
WILMERSDORF, POTSDAM, SPANDAU, LICHTENBERG UND DÜSSELDORF
HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DER ARBEITSAUSSCHÜSSE

VON **DR. WERNER HEGEMANN**

GENERALSEKRETÄR DER STÄDTEBAU-AUSSTELLUNGEN IN BERLIN UND DÜSSELDORF

ZWEITER TEIL
VERKEHRSWESEN ◻ FREIFLÄCHEN
PARIS, WIEN, BUDAPEST, MÜNCHEN, CÖLN,
LONDON, STOCKHOLM, CHICAGO, BOSTON
ERWEITERT DURCH DAS MATERIAL DER
STÄDTEBAU-AUSSTELLUNG DÜSSELDORF 1912

BERLIN
VERLAG ERNST WASMUTH A.-G.
1913



III - 27.869

III - 307266

ALLE RECHTE VORBEHALTEN

COPYRIGHT 1913 BY ERNST WASMUTH A.-G., BERLIN.

PIERERSCHES HOFBUCHDRUCKEREI STEPHAN GEIBEL & CO. IN ALTENBURG.



Den Herren Alard du Bois-Reymond, Bernhard Dernburg, Ernst Francke, René Kuczynski, Edvard Lehmann, Hermann Muthesius, Albert Südekum, Werner Weisbach, Mitgliedern des Propaganda-Ausschusses „Für Groß-Berlin“

sowie den Männern und Frauen Groß-Berlins, die die Bestrebungen des Propaganda-Ausschusses durch Wort und Schrift, Rat und Tat gefördert haben, vom Verfasser gewidmet

Die besitzenden Klassen müssen aus ihrem Schlummer aufgerüttelt werden; sie müssen endlich einsehen, daß, selbst wenn sie große Opfer bringen, dies nur eine mäßige, bescheidene Versicherungssumme ist, mit der sie sich schützen gegen die Epidemien und gegen die sozialen Revolutionen, die kommen müssen, wenn wir nicht aufhören, die unteren Klassen in unseren Großstädten durch ihre Wohnungsverhältnisse zu Barbaren, zu tierischem Dasein herabzudrücken.
Gustav von Schmoller.

Berlin müssen wir zuerst erobern; dann kann auch den anderen Städten geholfen werden.

Es ist die allgemeine nationale Sache, die wir vertreten. Und unser Ziel muß das größte sein, das in der Gegenwart unserem Lande gestellt ist: Unser Volk emporzuheben aus dem Stande und den Gefinnungen des Proletariers zu der Stellung des Staatsbürgers.

Rudolf Eberstadt.

Unter allen denen, deren opferbereites Entgegenkommen das Gelingen der Städtebau-Ausstellungen ermöglicht hat, muß der Mitglieder der Arbeitsausschüsse und ihrer aufreibenden ehrenamtlichen Tätigkeit mit besonderem Danke gedacht werden.

Es waren dies bei der Ausstellung in Berlin:

Rudolf Eberstadt, Theodor Goecke, P. Gottheiner,
Hermann Janßen, Fr. Krause, Otto March, J. Stübßen,

bei der Ausstellung in Düsseldorf:

Marx, Borgs, Caussin, Dücker, vom Endt, Fischer,
v. Engelhardt, Geusen, Greve, Ingenhoven, Iske,
Matthias, Noven, Pohlig, Radke, Reuter, Scholz,
Schwab, Stahl, Stoffers, Wöhler.

Abb. 108 u. 108a. Aussteller: Otto March, Geh. Baurat, Dr. Ing., Charlottenburg.



Deutsches Stadion an der Heerstraße, in das mittlere Freiland der Grunewald-Rennbahn eingebettet. Radrennbahn (666 m), Fuß-
laufbahn (400 m), Spiel- und Turnplätze, Schwimmbassin (26 : 104 m), 35000 Zuschauer. Diese erste größere neuzeitliche Sportanlage
Groß-Berlins wird 1913 eröffnet.

Vorbemerkung zum zweiten Teile.

Die günstige Aufnahme, die der erste, Berlin behandelnde Teil dieser Arbeit gefunden hat — mit besonderem Danke sei der von Alfred Lichtwark, Johannes Fuchs, Karl von Mangoldt, J. Stübben, C. Rehorst-Cöln, Werner Weisbach (in den „Preußischen Jahrbüchern“), Hermann Muthesius und Friedrich Naumann ausgesprochenen ermunternden Urteile gedacht —, haben den Verfasser ermutigt, auch für das im zweiten Teil vorgeführte Ausstellungsmaterial zum Verkehrs- und Freiflächenwesen eine ähnliche quellenmäßige Behandlung, ungeachtet der dadurch bedingten Verzögerung des Veröffentlichungstermins, anzustreben. Es scheint die Diskussion städtebaulicher Fragen, mehr als die anderer Zweige der Wissenschaft, durch das Wachsen eines Bestandes von Angaben und Anekdoten bedroht zu sein, deren Herkunft und ursprüngliche Bedeutung festzustellen oft ziemlich schwierig ist, die darum in mannigfacher Wandlung — je nach den Wünschen des jeweiligen Berichtstatters — von Erläuterungsbericht zu Erläuterungsbericht fortgepflanzt werden, wobei es dann vorkommen kann — um zwei Beispiele zu wählen —, daß deutsche Markzahlen in Amerika für Dollars genommen werden und umgekehrt, oder daß dieselben Männer, die für eine Stadt einen weitergehenden beratenden Einfluß der Architektenschaft anstreben, mit Behagen die Anekdote von Hausmanns Zweimännerkommission — der Kaiser und ich! — als symptomatisch wichtig und richtig vertreten. Die Quellen, auf die sich die im folgenden gemachten Angaben stützen, sind darum, soweit zugänglich, jeweils nicht nur angegeben¹¹⁶⁾, sondern — um dem Leser die Möglichkeit zu geben, die Richtigkeit der vom Verfasser daraus gezogenen Schlüsse nachzuprüfen — möglichst oft wörtlich zitiert. Bei jedem derartigen Versuche muß dem Erkenntnisuchenden ein Vorsprung auffallen, den die deutsche Diskussion städtebaulicher Fragen über die zum Beispiel französische Erörterung desselben Gebietes zu haben scheint: in Deutschland arbeiten schon seit längerer Zeit der Techniker und der Vertreter der mehr theoretischen Wissenschaft gemeinsam an der Erkenntnis der städtebaulichen Probleme, während in beinahe den meisten anderen Ländern die Arbeit, wie sie in Deutschland zum Beispiel Paul Voigt und namentlich Rudolf Eberstadt bewältigt haben, noch ungetan blieb. Namentlich bei der Erforschung der wirt-

116) Es muß übrigens hier mit Bedauern festgestellt werden, daß der Verfasser, gezwungen durch eine unaufschiebbare längere Vortragsreise ins Ausland, nicht mehr die Zeit gefunden hat, beim Lesen der Korrekturen die jeweils gegebenen Referenzen namentlich der Seitenzahlen noch einmal mit den Quellen zu vergleichen, sondern etwaige Verbesserungen in einem später zu veröffentlichen Druckfehlerverzeichnis machen muß.

schaftlichen Grundätze des Städtebaues ist das Zusammenarbeiten und Sichergänzen von Techniker und Volkswirt unentbehrlich und fehlt, scheint es, zum Beispiel in Frankreich noch fast ganz. Selbstverständlich darf der Wert der wissenschaftlichen Behandlung und quellenmäßigen Ergründung der städtebaulichen Probleme nicht überschätzt werden, da beide tot bleiben ohne die lebendige Anschauung und die mündliche Erklärung seitens der mitten im Strome stehenden Männer. Der Verfasser legt darum Wert darauf, noch einmal — wie bereits in der Vorbemerkung zum ersten Teile — zu betonen, daß er es sich zur Pflicht gemacht hat, soweit möglich in den von ihm behandelten Städten wenigstens kürzere Zeit zu verweilen, und daß er für das ihm jeweils zuteil werdende Entgegenkommen seitens der in der städtebaulichen Arbeit Stehenden zum allergrößten Danke verpflichtet ist. Dem Verfasser will sogar scheinen, daß der Wert städtebaulicher Urteile mit dem Maße von lebendiger Anschauung mit der Möglichkeit des Miterlebens der herrschenden Zustände, die sich in tausend Kleinigkeiten enthüllen, beinahe parallel geht. Um darum auch hierbei dem Leser gewissermaßen eine Kontrolle des Textes zu ermöglichen, seien die kürzeren oder längeren Fristen angegeben, die der Verfasser während der letzten zehn Jahre in den einzelnen Städten verbringen konnte: in Berlin vier Jahre, in Paris zwei, in New York, Philadelphia, Boston, Chicago, Washington zusammen zwei Jahre, in London und Letchworth zusammen vier Monate, in Wien sechs Wochen, in Budapest und Stockholm je zwei Wochen, den Rest der Zeit in München und auf Reisen in Städte, die in diesem Teile nicht behandelt werden. Es ist dem Verfasser eine angenehme Pflicht, hier für einige Berichtigungen zu danken, die ihm von befreundeter Seite vermittelt wurden. Herr Professor Dr. A. E. Brinckmann-Karlsruhe teilte dem Verfasser mit, er habe auf Grund archivalischer Studien feststellen können, daß die Berliner Straße „Unter den Linden“, deren Vorbilder der Verfasser (I, S. 115) vergeblich festzustellen suchte, weder auf italienische noch französische Vorbilder direkt zurückgeht, sondern um 1645–50 von Prinz Moritz von Oranien nach dem Vorbilde der Stadt Cleve angelegt worden ist.

Ganz besonders verpflichtete Herr Geheimrat Professor Theodor Goecke den Verfasser durch den Hinweis darauf, daß die an verschiedenen Stellen des ersten Teiles dieser Arbeit hervorgehobenen Verdienste der Berliner Architekten um die Reform der städtebaulichen Verhältnisse Groß-Berlins namentlich auch in den Bestrebungen der Berliner Architekten für die Verbesserung des Kleinwohnungswesens begründet sind, wie sie — besonders stark seit 1890 — in den Verhandlungen der Vereinigung Berliner Architekten über die Frage der Arbeiterwohnungen in Berlin (im Drucke erschienen) zum Ausdruck kamen; damals beleuchteten Praktiker des Städtebaues (außer Theodor Goecke Alfred Messel, August Orth, Wieck, R. Goldschmidt, Otto Hoffmann, Wilhelm Böckmann und andere) die Schäden des Hobrechtschen Bebauungsplanes.

Sehr wesentlich für den Verfasser war eine zustimmende Äußerung von Herrn Stadtrat Professor Dr. Hugo Preuß über die im ersten Teile dieser Arbeit (S. 14 f. und namentlich Anmerkung 13) ausgesprochene Ansicht, daß der Berliner Bebauungsplan im wesentlichen eine Kraftäußerung staatlichen Fiskalismus darstelle¹¹⁷). Allerdings glaubte Professor Preuß hinzufügen zu müssen, daß der Verfasser zusammen mit Paul Voigt und Eberstadt die Leistungen des absolu-

117) Hugo Preuß, „Öffentliches und Privatrecht im Städtebau“; in Archiv für Rechts- und Wirtschaftsphilosophie mit besonderer Berücksichtigung der Gesetzgebungsfragen. Bd. VI, Heft 2, Januar 1913. Berlin und Leipzig.

tiftischen Städtebaues überschätze. Sollte der erste Teil dieser Arbeit in der Tat Anlaß zu diesem Verdacht gegeben haben, so kann hier versichert werden, daß die für den zweiten Teil erforderlichen Studien den Verfasser von jeder Hinneigung zum Absolutismus im Städtebau geheilt haben, wie das ja wohl auch im Texte klar zum Ausdruck gebracht ist. Wenn der städtebauliche Absolutismus in Berlin schon bald nach der Überschreitung der Bevölkerungszahl 100 000 versagte (wie ja doch auch vom Verfasser bei der Beurteilung der zwangsweisen Mietshausbauten Friedrichs des Großen bereits deutlich ausgesprochen wurde; vgl. I, S. 103), so hat er sich in Paris, wo es sich schon um eine Großstadt und bereits um das mit dem Wachstum der Großstädte auch heute verbundene politische Alpdrücken handelte, mit seinen Bornierungsversuchen völlig lächerlich gemacht. Was eine wachsende Stadt zu brauchen scheint, sind weniger gewaltsame Aufklärung und aus polizeilicher Einsicht festgelegte Bebauungspläne, als vielmehr die Freiheit, sich auszudehnen und die Kinderkrankheiten durchzumachen oder, wie Beigeordneter Matthias-Düsseldorf es in ähnlichem Zusammenhang ausdrückte¹¹⁸⁾: „Wer Männer will, muß Knaben wagen.“ Der im Auslande so viel bewunderte, früher absolutistische, heute polizeiliche Städtebau erinnert etwas an die scheußlichen Mittel, mit denen man an den Königshöfen der Renaissancezeit manchmal heranwachsende Knaben kuriositätshalber in ein gewolltes widernatürliches Wachstum zwängte, so daß keine Männer daraus wurden, sondern ihr Körper die Gestalt einer wandelnden Amphora oder Aschenurne annahm. Die kasernierten Städte sind auch derartige widernatürliche Graburnen. In diesem Zusammenhange sei eine andere wichtige Mitteilung erwähnt, die dem Verfasser von Exzellenz Dr. Bernhard Dernburg vermittelt wurde. Von früher dem Berliner Polizeipräsidium nahestehender Seite erhielt Herr Staatssekretär a. D. Dernburg die Auskunft, der Berliner Bebauungsplan von 1858 sei eigentlich nur ein Hauptlinienplan gewesen, und es habe die Absicht bestanden, zwischen die im Plane ausschließlich eingetragenen Verkehrsstraßen je nach Bedarf die Wohnstraßen einzufügen; also ganz ähnlich, wie es verschiedentlich die Architekten (namentlich seit 1874; vgl. I, Anmerkungen 13 und 63) und namentlich auch Rudolf Baumeister immer gefordert haben. Da nun aber — so berichtete der Gewährsmann weiter — der Straßenbau bis in die 1870er Jahre nicht eine Angelegenheit der Stadt Berlin war, sondern dem Fiskus zur Last fiel, entschloß man sich auf dem Polizeipräsidium nachträglich, die Wohnstraßen lieber nicht zu bauen und damit wesentliche Ersparnisse zu machen. Hat doch, wie Geh. Baurat Kyllmann noch im Jahre 1905 in der Berliner Stadtverordnetenversammlung feststellte, der zum Straßenbau Verpflichtete ein Interesse daran, möglichst wenig Straßen und statt dessen möglichst tiefe Baublöcke zu machen¹¹⁹⁾. Mit anderen Worten:

118) Matthias, „Der Staat u. die Bebauungspläne“ im preuß. Kommunalarchiv, Bd. III, Heft 3. 1912.

119) Stenographische Berichte über die öffentlichen Sitzungen der Stadtverordnetenversammlung der Haupt- und Residenzstadt Berlin. Jahrgang XXXII, 1905, Seite 197: „... Es ist dann des weiteren im Auschuß die Frage beraten worden, ob es zweckmäßig sei, allgemein bei den Bebauungsplänen so flache Quartiere zu schaffen, wie sie hier vorgesehen sind. Es läßt sich ja nicht bestreiten, daß, je mehr Straßen wir anlegen und je weniger tief die Baublöcke sind, desto mehr Kosten nachher für die Unterhaltung, Beleuchtung und Reinigung der Straßen erforderlich werden, und daß die Stadt in Zukunft mehr belastet ist, als wenn tiefe Baublöcke und weniger Straßen da sind. Dem kann man nicht widersprechen. Indessen hat uns der Herr Vertreter des Magistrats darauf aufmerksam gemacht, daß die ersten Anlagekosten für diese breiten Straßen sich insofern nicht erhöhen, als der Straßendamm bei allen 10 Meter breit wird, daß also die größere Breite der Straße auf die Bürgersteige fällt, daß die Bürgersteige anzulegen ja Sache der Besitzer ist, ebenso wie die nachherige Unterhaltung. Trotzdem bleibt die eine Tatsache bestehen, daß vermehrte Unterhaltungskosten für das Asphaltpflaster, für die Befpurgung, die

Nachdem man ursprünglich ganz treue Absichten gehabt hatte, entschloß man sich nachträglich, 45% der Berliner Bevölkerung an Hinterhöfen wohnen zu lassen. Noch anders ausgedrückt: Statt eine anständige Stadt zu bauen, sah man lieber davon ab; um nicht eine neue Steuer für Straßenbaukosten auf den Grundbesitz legen zu müssen, zog man vor, die Wohnstraßen ungebaut zu lassen, und die Grundbesitzer zur Pflasterung der entstehenden ersten, zweiten, dritten und vierten Hinterhöfe dadurch willig zu machen, daß man ihnen die Möglichkeit gab, sich durch fünf- und sechsgeschossige Überbauung nebst Eskamotierung der unentbehrlichen Hausgärten überreichlich schadlos zu halten. War vorher beabsichtigt gewesen, eine lustige Amphora aus der Stadt zu machen, so entschloß man sich nachträglich zu einer Graburne, weil das einfacher war. Und dazu hatte man polizeiliche Vollmacht, und weder das eingefessene Bürgertum noch die zuströmende Einwandererschaft konnte wirkungsvoll protestieren! Die Bestrebungen der C. W. Hoffmann, V. A. Huber, des Prinzen von Preußen usw. usw. wurden machtlos an die Wand gedrückt. Nicht polizeiliche Bebauungspläne, sondern eine starke, alle Teile der Bevölkerung repräsentierende Selbstverwaltung, ein Bürgertum mit hoher Lebenshaltung und eine starke öffentliche Meinung sind wesentlich für die segensreiche Entwicklung des Städtebaues!

Schließlich darf nicht unerwähnt bleiben, daß die im ersten Teile dieser Arbeit zitierte, von Herrn Dr. Kuczynski, Direktor des Statistischen Amtes Berlin-Schöneberg, errechnete Zahl (vgl. I, S. 79) von 600 000 Groß-Berlinern in Wohnungen, in denen fünf und mehr Personen auf ein heizbares Zimmer kommen, einem Kollegen Herrn Kuczynskis, Herrn Direktor des Statistischen Amtes Berlin Professor Dr. Silbergleit, auf Grund neuerer, von ihm noch nicht veröffentlichter Erhebungen zu hoch gegriffen erschien, daß vielmehr nach Ansicht des letzteren in Groß-Berlin nur 500 000 Personen in der oben bezeichneten Weise „wohnen“. Diese Meinungsverschiedenheit hat zur Belebung der öffentlichen Diskussion dieser wichtigen Fragen beigetragen. Der bereits auf dem Widmungsblatte dieses zweiten Teiles genannte, Februar 1912 gebildete Propaganda-Ausschuß „Für Groß-Berlin“ hat sich unter der Leitung seines Vorsitzenden, Staatssekretär Dr. Bernhard Dernburg, Exzellenz, zur Aufgabe gemacht, an seinem Teile zur Wachhaltung dieser Erörterungen beizutragen. Dem Verfasser ist das Ehrenamt der Geschäftsführung übertragen. Der im argen liegenden Parkpolitik des Berliner Magistrats ist ein Anwalt in Herrn Bürgermeister der Stadt Berlin Dr. Reicke erstanden, der im Jahre 1912 versucht hat, die seit 1909 vom „Hauptausschuß für Leibesübungen in Groß-Berlin“ (dessen Mitglied Herr Reicke übrigens ist) verbreiteten und auch auf den Städtebau-Ausstellungen vorgeführten Zahlen anzufechten. Näheres hierüber enthält das dritte Kapitel dieser Arbeit, das dem Parkwesen gewidmet ist.

Reinigung und Beleuchtung erwachsen. Da indessen von seiten des Magistrats betont wurde, es sei hier der Wunsch der Beteiligten, so flache Quartiere zu machen, da ferner das Bestreben der neueren Zeit dahin geht, nach Möglichkeit die Hinterwohnungen zu beschränken und die Vorderwohnungen zu begünstigen, da endlich auch von seiten der Staatsbehörden betont wird, wir sollten möglichst flache Quartiere machen und sollten da, wo noch tiefe Blöcke übrig sind, sie durch Straßen teilen, so wurde beschlossen, auch hier keinen Einspruch zu erheben. Die Sache ist auch prinzipiell behandelt worden. Es ist festgestellt worden, ob wir von den Behörden gezwungen werden könnten, bestimmte Straßen anzulegen. Es herrschte Einigkeit darüber, daß allerdings, solange der neue Entwurf zum Wohnungsgesetz noch nicht Gesetz geworden ist, die Behörde uns nicht zwingen kann, eine bestimmte Straße anzulegen im Bebauungsplan und sie nachher ausführen zu lassen, während dies ja eine Forderung ist, die in dem neuen Wohnungsgesetz enthalten ist, daß aber, insofern die Behörde einen Einfluß auf uns hat, als wenn wir ihren Wünschen, sagen wir Befehlen, nicht nachkommen, sie in verneinender Weise einwirken und sagen kann: dann genehmige ich den Bebauungsplan in der vorgelegten Weise nicht . . .“

Zweites Kapitel. Großstädtisches Verkehrs- und Transportwesen.

Paris, Wien, Budapest,
München, Köln, London,
Stockholm, Amerikanische
❖ Städte. ❖

Die Verkehrsmittel haben zunächst dazu gedient, die Bevölkerung nach den Städten in Bewegung zu setzen. Bei richtiger Verkehrs- und Bodenpolitik werden sie, wie das Beispiel Belgiens zeigt, dazu dienen, die Seßhaftigkeit und Ansässigmachung der Bevölkerung zu fördern.
Rudolf Eberstadt 1912.

Die erste Abteilung der Städtebau-Ausstellung war dem „Großstädtischen Verkehrs- und Transportwesen“ gewidmet. Sie berücksichtigte hauptsächlich die Weltstädte Groß-Berlin, London und New York. Außer dieser Abteilung muß eine Würdigung des Verkehrswesens auf der Ausstellung auch jenes Material aus dem Gebiete des Verkehrswesens ins Auge fassen, das aus ausstellungstechnischen Gründen in anderen Abteilungen untergebracht werden mußte. So enthielten z. B. die zusammenhängenden Darbietungen der Städte Stockholm und München, des Bostoner Architektenvereins und des Commercial Club Chicago — letztere namentlich in der glänzenden Vorführung der Originalzeichnungen¹²⁰⁾ auf der Düffeldorfer Ausstellung — wertvolles Material zum Studium des städtischen Verkehrswesens und seiner Theorie. Ferner sind hier zu berücksichtigen die zum Teil in sehr umfangreicher Weise vorgeführten Stadterweiterungen und Sanierungen von Wien, Paris, Budapest, München usw., bei denen notgedrungenenerweise die Verkehrsfrage eine mehr oder weniger wichtige Rolle gespielt hat.

Nicht ganz mit Unrecht ist der Städtebau-Ausstellung nachgerühmt worden, daß auf ihr das großstädtische Verkehrswesen „zum ersten Male planmäßig behandelt worden ist“¹²¹⁾. Die dem Verkehr gewidmete Abteilung der Ausstellung, diese imposante Vereinigung von Ausstellungsgegenständen staatlicher, städtischer und privater Verkehrsinteressenten, bedeutete nämlich die Würdigung eines Gebietes, das trotz seiner grundlegenden Bedeutung für den Städtebau bis vor kurzem von angesehenen deutschen Fachleuten gleichsam als außerhalb der Grenzen des eigentlichen „Städtebaues“ liegend angesehen wurde. Den Städtebauern, die eine derartige Anschauung vertraten, mußte die Ausstellung genau

120) Die Berliner Ausstellung brachte nur photographische Nachbildungen, während sich Düffeldorf mit großen Opfern die auch als Kunstwerke bedeutsamen Originale gesichert hatte.

121) Z. B. in der Neuen Preußischen Kreuzzeitung 15. Dez. 1912, im Artikel „Berliner Verkehrsnot“ von Dr. Paul Hausmeister.

dieselbe Überraschung bringen, die sie bei der Betrachtung des Wettbewerbes um den Bebauungsplan für Groß-Berlin erlebt hatten, an dessen Vorführung sich die Ausstellung ja angliederte. Diese Überraschung kam zum Ausdruck in der so begeistert aufgenommenen Rede, mit der Theodor Goecke den mit der Ausstellung verbundenen Vortragszyklus eröffnete; „das Überraschendste im ganzen Wettbewerbe“, sagte Goecke, „ist wohl die Erkenntnis, daß wir einen einheitlichen Verkehrsplan noch gar nicht besitzen, und doch müßte ein solcher in großen Zügen dem einheitlichen Bebauungsplan vorausgehen“¹²²⁾.

Der Berliner Wettbewerb zeichnete sich in der Tat dadurch vor früheren städtebaulichen Wettbewerben aus, daß bei dreien der vier preisgekrönten Arbeiten Verkehrstechniker ersten Ranges entscheidend mitgewirkt hatten¹²³⁾; und auch der Verfasser der ohne Verkehrstechniker zustande gekommenen preisgekrönten Arbeit, der Architekt Hermann Jansen, erklärte in seinem Erläuterungsbericht: „Die Hauptsache bleibt eine ideale Ansiedlung der Bewohner Groß-Berlins und geeignete Schnellbahnverbindungen.“ Dem vergleichenden Betrachter des internationalen Materials der Städtebau-Ausstellung erscheint dieses „Ausbrechen nach der verkehrstechnischen Seite“¹²³⁾ gleichsam als ein Sieg derjenigen städtebaulichen Richtung, die sich in dem ausgestellten Materiale als die anglosaxonische oder dezentralisierende in deutlichen Gegensatz zu einer kontinentalen, konzentrierenden, kasernierenden oder festungsmäßigen Behandlung der Stadtbaukunst stellte. Die Überraschung über das „Ausbrechen nach der verkehrstechnischen Seite“ wird verständlich, wenn man einen Blick auf die ganz eigenartige, ja untergeordnete Rolle wirft, in die das Verkehrswesen, obgleich es sich als der städtebauende Faktor par excellence, in der Neuzeit noch mehr als früher, erwiesen hat, bei früheren Bearbeitungen der baulichen Probleme in großen Städten des europäischen Kontinents und in der Entwicklung der damit verbundenen öffentlichen Diskussion gedrängt worden ist. Die theoretische Diskussion des Städtebaues nämlich, wenigstens diejenige, die zuerst den Namen „städtebauliche“ Diskussion für sich in Anspruch nahm, wurde in erster Linie auf dem europäischen Kontinent geführt. Unglücklicherweise fehlten dabei aber gerade auf dem europäischen Kontinent die geeigneten Vorbilder und das Material für eine fruchtbare Diskussion der modernen Entwicklung. Beinahe alle neuen Errungenschaften des Städtebaues, die an Stelle der konzentrierten Städte des Mittelalters, der Renaissance und der Barocke die dezentralisierten Städte der Neuzeit gestellt haben, wurden in England und in Amerika gemacht. Dort entwickelte sich seit dem 17. Jahrhundert ein neues Verkehrswesen; auf Grund dieses Verkehrswesens kam es zur Trennung von Wohn- und Geschäftstadt, zur Zentralisation der Geschäfte in der City und zum Auseinanderschwärmen der Wohnstätten in gartenstadtartige Vororte. Der an die freie Natur gewöhnte

122) Mitgeteilt in dem deutschen Zentralorgan für die städtebaulichen Bestrebungen, der Monatschrift „Der Städtebau“, Berlin 1911, S. 3.

123) Bei der mit einem ersten Preis ausgezeichneten Arbeit Brix-Genzmer-Hochbahngesellschaft hat außer dem Leiter der Hochbahngesellschaft, Baurat Wittig, und seinem Stabe besonders auch Reg. Rat a. D. Kemmann mitgearbeitet; Professor Rudolf Petersen bei der Arbeit Eberstadt-Möhring-Petersen, und Professor Otto Blum beim vierten Preise Blum-Schmitz-Havestadt-Contag. Außerdem wurde noch eine verkehrstechnische Lösung von Albert Sprickerhof angekauft. Bei den Arbeiten für die vorliegende Beschreibung der Städtebau-Ausstellung haben die genannten Verkehrstechniker den Verfasser vielfach in weitgehendster Weise mit Rat und Tat unterstützt, wofür auch an dieser Stelle noch einmal aufs wärmste gedankt werden soll. Ebenso wurden die zahlreichen Schriften der Genannten vielfach benutzt.

Bewohner dieser dezentralisierten Großstädte stellte neue, bis dahin unerhörte Anforderungen an Freiflächen, und dank der durch Kleinhaus und gartenmäßige Verwendung niedrig bleibenden Bodenwerte konnte es zur Planung und Entstehung von großen Parksystemen mit radialer Durchdringung des städtischen Organismus kommen, die Natur und Luft auch bis in die aus der früheren städtebaulichen Epoche verbliebenen und sich schnell in Geschäftszentralen wandelnden Altstädte zu tragen anfangen. Gefördert durch diese vernunftgemäße Entwicklung konnten die Leibesübungen sich einen Einfluß auf das Volksleben erringen, wie er größer kaum im klassischen Altertum gewesen sein kann; diese Entwicklung führte zur Konzeption des aufs höchste organisierten Volksparks und des Spielplatzes „in Kinderwagenentfernung“. Diese neue Behandlung der Freiflächen wiederum förderte ganz neue Gedanken über die Verteilung und Gruppierung der öffentlichen Gebäude und der Orientierung und Durchlüftung der Wohnstraßen zutage, wobei — wie es in Deutschland namentlich Hermann Jansen (vgl. Abb. 397, 399 und 401) fordert — die „briefmarkenartig“ verteilten „Schmuckplätze“ des älteren Städtebaues ersetzt werden durch planvolle Zusammenfassung der Freiflächen zu zusammenhängenden, ganze Quartiere durchlaufenden Streifen.

Diese ganz neuartige Entwicklung des Städtebaues in den anglofaxonischen Ländern steht und fällt mit der Entwicklung des modernen Verkehrswesens, genau wie die Existenzmöglichkeit (im eigentlichsten Sinne des Wortes) der Großstädte und die Möglichkeit ihrer Verpflegung mit dem modernen Gütertransportwesen steht und fällt. Angesichts dieser anglofaxonischen Entwicklung ist es nicht verwunderlich, daß das größte städtebauliche Schriftwerk der Weltliteratur, der siebenbändige Bericht der Royal Commission on London Traffic, durchaus eine einheitliche Behandlung städtebaulicher Fragen Londons aus dem Gesichtspunkte des Verkehrswesens darstellt. Ebenso wenig hat es in Amerika überrascht, daß bei dem etwa gleichzeitig mit dem Berliner Wettbewerb unternommenen Versuche einer zusammenfassenden Behandlung der städtebaulichen Fragen Bostons die Lösung der Verkehrsaufgaben — und sogar hauptsächlich der Gütertransportprobleme — in den Vordergrund geschoben worden ist (vgl. Abb. 210, 238—44 und unten den Abschnitt: Boston); und doch war in Boston genau wie in Berlin diese zusammenfassende Bearbeitung der städtebaulichen Fragen im wesentlichen dem Drängen der Architekten zu verdanken, unter denen doch ebenso wie in England neuerdings starke Bestrebungen zu finden sind, die künstlerische Seite bei der Behandlung der städtebaulichen Probleme in den Vordergrund zu rücken (vgl. unten: Chicago). Diese neuartige anglofaxonische Entwicklung hat, wie bereits (vgl. I. S. 42 u. 44) dargetan wurde, dem kontinentalen Städtebau vielfach fruchtbare Anregung gebracht. Die älteren unter den Reformversuchen in Berlin gehen fast immer auf anglofaxonische Vorbilder zurück (V. A. Huber, Wilhelm I., Faucher, v. Carstenn-Lichterfelde, Orth). In neuerer Zeit ist der erlösende Gedanke der Unterscheidung von Verkehrs- und Wohnstraße, wie ihn Eberstadt und Goecke so erfolgreich betont haben, kaum denkbar ohne Eberstadts englische Erfahrungen¹²⁴⁾. Jeder Vorschlag für Verbesserung unseres Verkehrswesens pflegt

124) Die Schrift, in der Eberstadt die Unterscheidung zwischen Verkehrsstraße und Wohnstraße wohl zum erstenmal in ganz klarer Form macht, „System und Prinzip in der Berliner Stadtverwaltung, ein Beitrag zur Communalreform“, abgedruckt aus den Preussischen Jahrbüchern, Berlin 1893, S. 19, zitiert ausdrücklich ein englisches Beispiel. An Eberstadts Schrift schließt sich

regelmäßig auf anglo-saxonische Städte zu exemplifizieren. Auch der neu gesicherte Reihenhausbau und die Gartenstadtbewegung, die immer weitere Kreise auf dem Kontinente zieht, haben ihre praktischen Vorbilder in England, ebenso wie das künstlerische Streben, die Aufgaben der dezentralisierten Gartenstadtbildung künstlerisch zu lösen, seine hervorragendsten Muster in der von Raymond Unwin geschaffenen Londoner Gartenvorstadt Hampstead und in Siedlungen wie Bournville, Sunlight und Letchworth hat.

Die nachdrückliche Propagierung, die den Gedanken des modernen Städtebaues in Deutschland von weitsichtigen Männern zuteil geworden ist, konnte ihnen jedoch vorläufig noch nicht den notwendigen praktischen Erfolg sichern; im großen und ganzen stagnierte die Entwicklung der städtebaulichen Praxis auf dem europäischen Kontinente, und während die großstädtischen Weichbilder mit unheimlicher Schnelligkeit verbaut wurden, haftete man gedankenlos in alten verfahrenen Gleisen, was zwar einer beschränkten Zahl von Routiniers und den sogenannten Millionenbauern durch nichts zu rechtfertigende Gewinne brachte, aber dem kulturellen Aufstieg der kontinentalen Völker nie wieder gutzumachenden Schaden zufügte.

Nur ganz langsam gingen die Großstädte daran, sich von der konzentrierten Entwicklung loszureißen, zu der sie ursprünglich durch ihren Festungscharakter und das Fehlen der Verkehrsmittel oder durch insuläre Lage gedrängt worden waren. Auf Berlin (vgl. Teil I) folgte Wien erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit der Auflassung seiner Festungswerke (vgl. unten: Wien). Nachdem Paris im 18. Jahrhundert mehr aus politischen als aus fortifikatorischen Gründen in seiner Ausdehnung gehemmt wurde, läßt heute die viel erörterte Entfestigung immer noch auf sich warten. Aber selbst wo diese Entfestigungen bereits vorgenommen waren, hatte sich längst ein fester Kreis von Gewohnheiten, wirtschaftlichen Verhältnissen, sozialen Vorurteilen und Traditionen, eine unübersteigliche Mauer von gesetzlichen Bestimmungen, Besteuerungsmethoden, Oktroigrenzen, Ansiedelungsverboten, unmodernen Erschließungsformen, Bauhemmungen der mannigfaltigsten Art, durch das Gesetz geheiligte Unsitten im Beleihungs- und Taxierungswesen und sonstige Geschäftspraktiken entwickelt, die zusammen mit dem Unfug unmoderner Bebauungspläne und mit der künstlich hintangehaltenen Entwicklung der Verkehrsmittel oder ihrer ganz auf konzentrisch zentralisierte Verhältnisse zugeschnittenen Unzulänglichkeit und Unrentabilität (Ringbahnen) die einschnürende Wirkung der Festungswerke womöglich noch überboten.

Die hier aufgezählten Hemmungen waren stark genug, jeden neuen Versuch moderne Wege einzuschlagen zum Scheitern zu bringen. Die vereinte Macht des Alten, die sich mit ihrer ganzen traditionellen Wucht allen neuen Versuchen entgegenstemmte, vermochte sich aus allen wirtschaftlichen und politischen Verhältnissen Waffen zu schmieden. Überall hatten sich in den kontinentalen Großstädten die öffentlichen Körperschaften aus der absolutistischen Zeit her städtebauliche Vollmachten gewahrt, wie sie die anglo-saxonischen Länder nicht kannten. Unter dem Drucke der überkommenen Verhältnisse wurden diese bedeutenden Vollmachten aber nicht etwa als Werkzeuge zur Reform der überkommenen Übelstände benutzt, sondern im Gegenteil dazu gebraucht, die Reform zu ver-

Theodor Goedkes Aufsatz „Verkehrsstraße und Wohnstraße“ im 83. Bande der Preussischen Jahrbücher an. Vgl. auch Rudolf Eberstadt: „Die städtische Bodenparzellierung in England und ihre Vergleichung mit deutschen Einrichtungen.“ Berlin 1908.

Abb. 109. Aussteller: Major Dr. v. Abercron, Mühlheim a. Rh.



Ballonaufnahme: Kölner Dom und Hauptbahnhof.

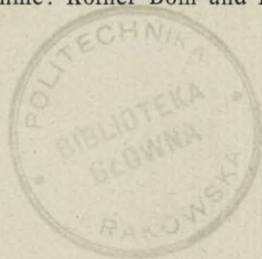
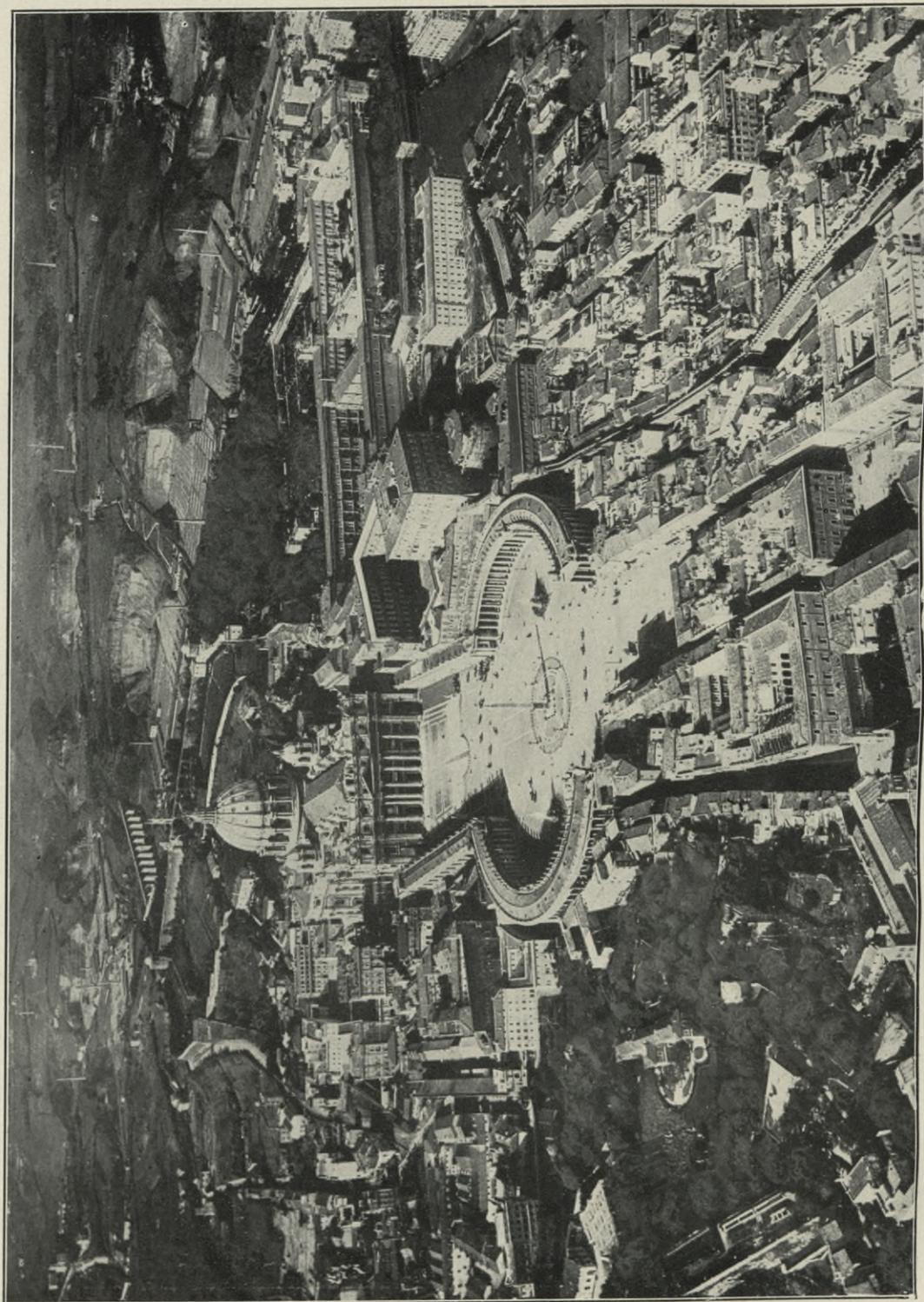


Abb. 110. Aussteller: Major Dr. v. Abercron, Mühlheim a. Rh.



Ballonaufnahme der St. Peterskirche in Rom; davor der St. Petersplatz.
Beispiel einer künstlerisch würdigen Ausgestaltung eines rennaisancetypischen Verkehrsplatzes (d. h. gleichsam des Kopfbahnhofes, in den die Züge der
Prozessionen aus aller Welt einmündeten)

Mein Respekt vor dem Barocko nimmt stündlich zu, und ich bin bald geneigt, ihn für das eigentliche Ende und Hauptresultat der lebendigen Architektur zu halten. Er hat nicht nur Mittel für alles, was zum Zweck dient, sondern auch für den schönen Schein.
Jakob Burckhardt (Briefe an einen Architekten.)

hindern, die von der Hygiene geforderte Dezentralisierung zu hemmen, die Ausnutzung des Bodens nach Geschoszahl und Behausungsziffer zu erhöhen und den Mangel an Freiflächen zu steigern, kurz den schwierigen aber dringend nötigen Übergang zu besseren Wohnsitten nicht zu fördern, sondern hintanzuhalten. Nachdem so einmal scheinbar unlösbare Monopolzustände geschaffen worden waren, wirkte in Paris die unbefchränkte Machtvollkommenheit Colberts oder des zweiten Kaiserreiches genau in derselben Richtung wie das allgemeine Wahlrecht der dritten Republik oder wie in Berlin das in der Reaktionszeit geschaffene kommunale Dreiklassenwahlrecht im Dienste des sogenannten Liberalismus. Selbst die sozialdenkendsten Männer waren geneigt in der steigenden Not und Freudlosigkeit, in die das zentralisierende System des Städtebaues die wachsende Millionenbevölkerung der Großstädte hineintrieb, und in den daraus erwachsenden politischen Gefahren in Zeiten wirtschaftlicher Depression etwas Unabänderliches zu sehen, wogegen es nun einmal kein anderes Palliativmittel gäbe als die Kartätschen, mit denen Napoleon I. auf der Straße des Faubourg St. Honoré die stets zum Überkochen erhitzte Temperatur der übervölkerten Gassen abgekühlt hatte. Die städtebauliche Politik Napoleons III. hatte den gegen das eigene Volk gerichteten Kanonen in bewußter Absicht gut bestreichbare Schußfelder geschaffen; dieser städtebaulichen Leistung war in Wien die „Defensivkaserne“ an die Seite gestellt worden, aber neue, weitsichtigere Heilmittel, die auf dem Gebiete eines staatsmännisch orientierten sozialen Städtebaues gefunden werden mußten, wurden zwar vielfach diskutiert, indes nur sehr langsam in durchgreifenderer Weise angewandt. Während sich in den anglo-saxonischen Ländern, gefördert durch das moderne Verkehrswesen, eine neue Wohn- und Körperkultur entwickelte, wurde auf dem Kontinent das Städtebauproblem praktisch meistens der Interessenpolitik und dem Fiskalismus ausgeliefert und theoretisch dann hauptsächlich von der künstlerischen Seite angefaßt. Für den hochgradig ausgenutzten Boden der nach dem veralteten städtebaulichen System zentralisierten Großstädte war die Möglichkeit und der Wunsch zu architektonisch hervorragender Ausgestaltung gegeben, wie sie in anglo-saxonischen Städten höchstens die City und auch da nur spät und als eine in letzter Linie zu berücksichtigende Aufgabe bot. Der Lösung der architektonischen Aufgaben, die sich hier ergaben, wandte sich die städtebauliche Diskussion in Paris, Wien, Berlin in erster Linie zu. Sie war wie gebannt durch die grandiosen künstlerischen Leistungen der Stadtbaukunst früherer Jahrhunderte, die ihre Macht über die Herzen auch dann noch behielt, als die Probleme, die sie in so künstlerisch hervorragender Weise gelöst hatte, längst durch neue wichtigere städtebauliche Probleme abgelöst worden waren, die ihrerseits vergebens der künstlerischen Lösung harrten. Gleichviel ob man mittelalterliche Leistungen oder die sinnbetörende Pracht der Barocke bewunderte, nur zu leicht war man geneigt, weniger die Unerföpfunglichkeit anzustaunen, mit der die historische Stadtbaukunst Mittel für alles gefunden hat, was zum Zwecke dient, als vielmehr in den historischen Leistungen selber und ihrer Nachahmung das eigentliche Ende des städtebaulichen Strebens auch in der Neuzeit zu sehen. Als unsere Wirtschaft

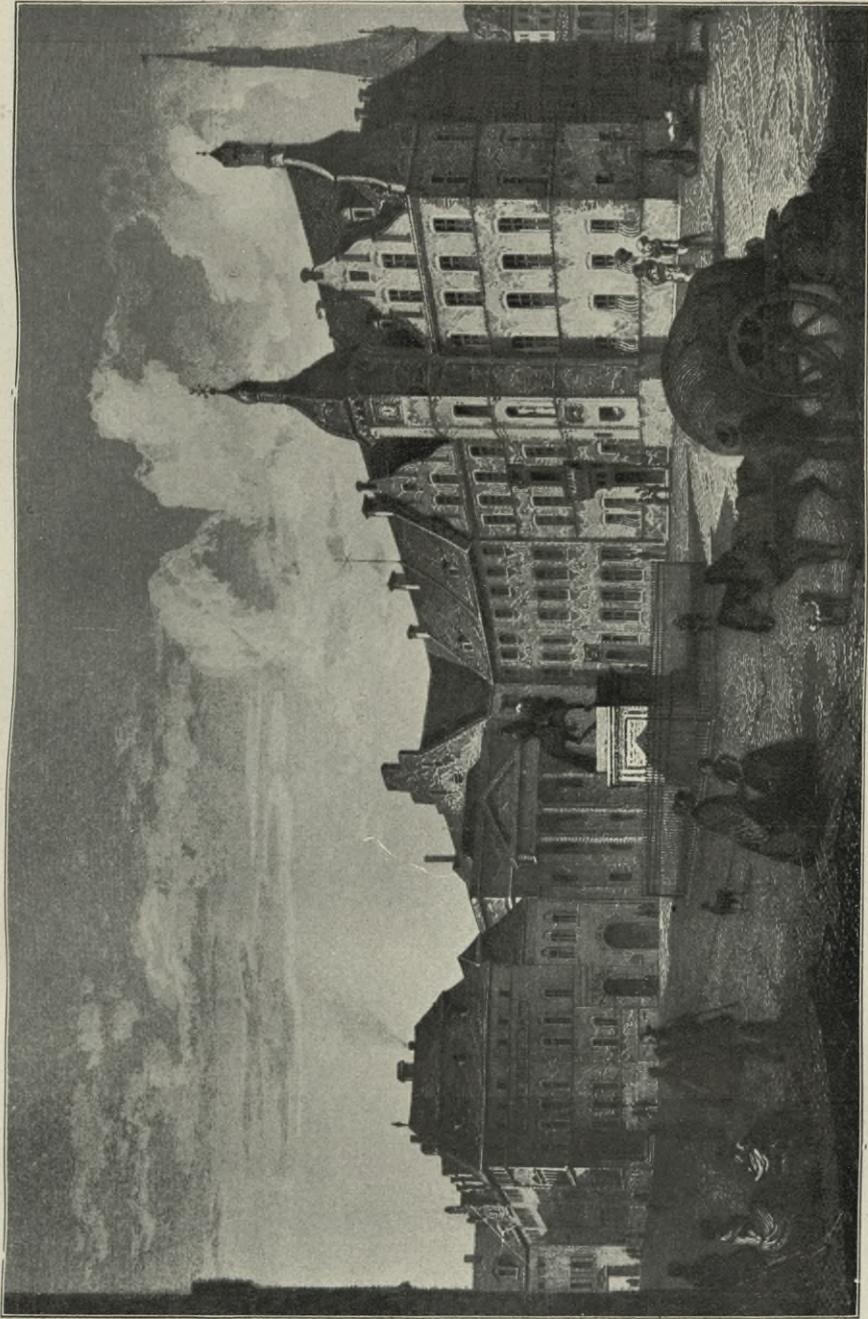
In der Barockzeit verstand man sich so gut auf großflächige Einteilung der Straßen in Fahrdämme, Promenadenwege, auch Wasserläufe. Man denke nur an die Prachtstraße, die später von der Rheinischen Eisenbahn brutal durchschnitten worden ist, von Bonn nach Poppelsdorf, ferner an den Nymphenburger Kanal mit seinen Begleitstraßen in München usw.
Theodor Goecke.

und Technik längst dem Mittelstande und der Arbeiterschaft das von der Hygiene dringend geforderte dezentralisierte Wohnen gestattete, versuchte man nicht etwa dezentralisierte Wohnanlagen mit dem geschulten Geschmack früherer Zeiten unter weiser Wahl von genau dem Zweck entsprechenden Mitteln zu schaffen, ein Versuch, wie er etwa in Hampstead gemacht wurde und geglückt ist, sondern — wie blind und blöde gemacht durch den alten Glanz — sparte man im Bebauungsplan Löcher aus, von denen man hoffte, daß sie eines Tages künstlerisch wirken würden wie die place Vendôme (Abb. 133) in Paris, daß sie als Wohnanlagen Erfolge bei der proletarischen Bevölkerung erzielen würden wie die place Royale (Abb. 136) beim französischen Hochadel und daß sich ein Volksleben auf ihnen entwickeln würde, wie auf dem römischen Forum zur Zeit der Republik oder auf dem St. Marcus-Platz in Venedig oder auf dem großen Platz vor St. Peter (Abb. 110) während der Blüte des Papsttumes. Wenn es sich darum handelte, die wahren und wesentlichsten Ausfallstraßen der modernen Großstadt, die Eisenbahnen, bequem, jedermann zugänglich und künstlerisch zu gestalten, dachte man nicht daran, daß es der Barocke gelungen war, mit ihren Alleen und Kontrealleen, ihren begleitenden Arkaden, Terrassen, Quais und Wasserstraßen (z. B. Tuilerien, mit den Quais, der Wasserstraße und der Rivolistraße oder die Kanalstraßen der holländischen Städte) alle Elemente der damaligen Verkehrsbildung zu einem künstlerischen Ganzen großartig zusammenzuschweißen, um dann daselbe mit den Elementen des heutigen Verkehrswesens zu tun¹²⁵⁾, sondern man erklärte: die modernen Elemente des Verkehrswesens gehören nicht zum Städtebau; man hemmte ihre Entwicklung, verbannte sie in einen vom Zentrum entfernten Stadtteil (Stettiner Bahnhof oder Pariser Westbahnhof, vgl. unten: Paris) und ließ sie zur Kasteiung von Millionen Fremden und und Einheimischen, die sie täglich benutzen müssen, zwischen Brandgiebeln und Hinterhöfen sich durchwinden, in denen ein Wirrwarr von marktschreierischen Plakaten die einzige höhnische Erinnerung an die künstlerischen Traditionen des Barock blieb. Und doch hatte der Barock „nicht nur Mittel für alles, was zum Zwecke dient, sondern auch für den schönen Schein“, und er verdiente darum „das eigentliche Ende und Hauptresultat der lebendigen Architektur“ zu sein.

„Die Kunst kennt nur einen Herrn, das Bedürfnis.“ Hier aber fehlte der künstlerische Ernst, der entschlossen war, dem Bedürfnisse unerschrocken ins Auge zu schauen, und der nicht gewillt war, sich mit historischen Spielereien zufrieden zu geben. Diese Unaufrichtigkeit ist um so schärfer zu verurteilen, als man nicht nur davor zurückschreckte, die neu auftauchenden Verkehrselemente, die Bahnen, künstlerisch in den Stadtorganismus einzugliedern, sondern daß man auch der Ausbildung der alten Verkehrselemente, den Land- und Wasserstraßen, nicht die

125) Die Vorstellung, die sich August Orth von der Stadtbahn gemacht hat, die Berlin ihm verdankt, war ein bedeutsamer Versuch in dieser Richtung. Die würdige Architektur der Stadtbahn ist ein Anklang an Orths Bestrebungen. Die Frage der begleitenden monumentalen Straßen, der Brandgiebel und Hinterhöfe blieb ungelöst. Vgl. oben I S. 52.

Abb. 111. Aussteller: Die Stadt Düsseldorf (Dr. Richard Klapheck).



Der Marktplatz zu Düsseldorf (gez. von F. Fröhlich) mit dem ehemaligen Zolltor, dem alten Theater, dem Rathause und der Schloßwache auf dem Burgplatz rechts. Beispiel eines bürgerlichen (Waren-)Verkehrsplatzes, umgeben von wichtigen öffentlichen Gebäuden.

Aussteller: Die Stadt Düsseldorf (Dr. Richard Klaphed).

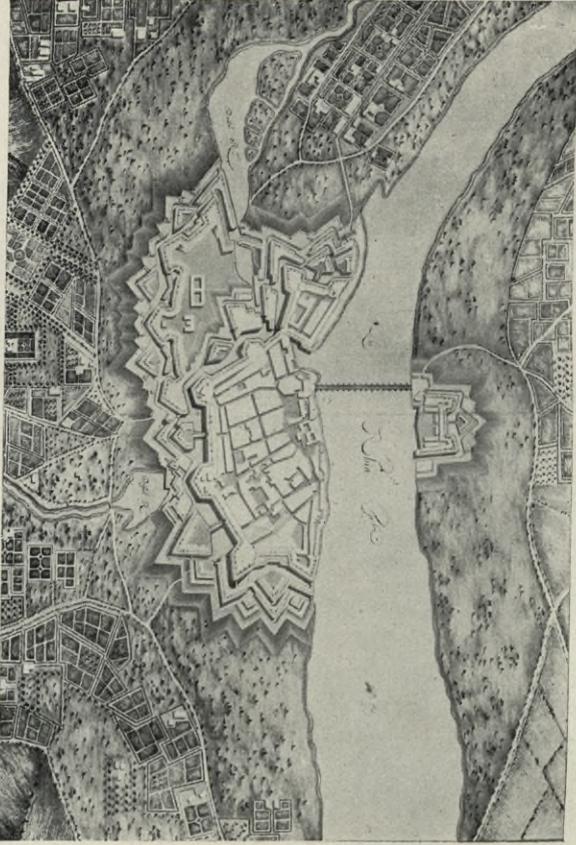


Abb. 113. Düsseldorf (Zustand um 1764).
Als unnehmbare Festung mit schwach entwickeltem Verkehr.

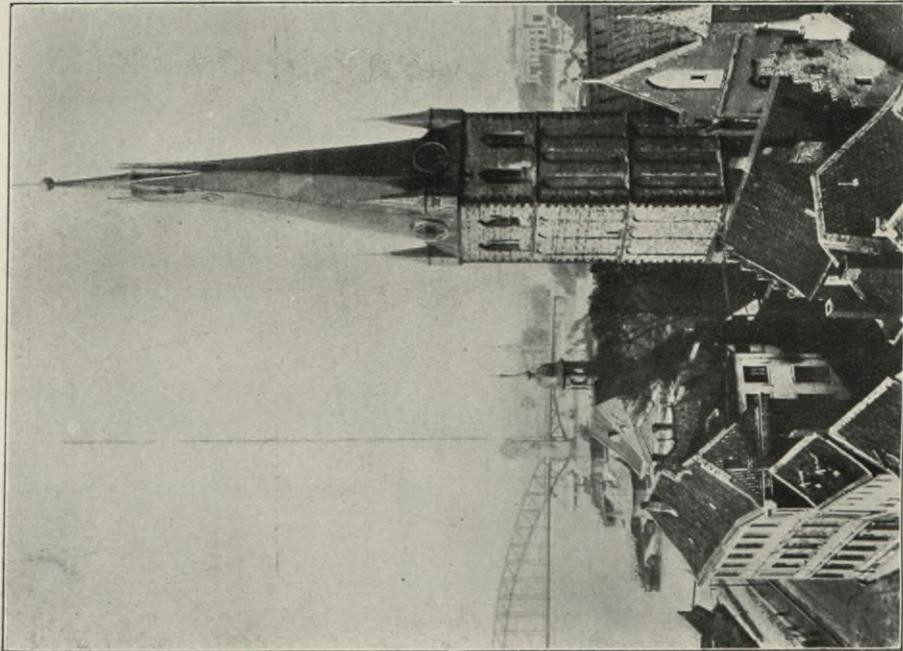


Abb. 112. Düsseldorf, Blick auf die Altstadt.
Der Turm von St. Lambertus entwindet sich gleichsam (vgl. die Drehung des Daches) der „queefenden Enge“ der altertümlichen Altstadt.

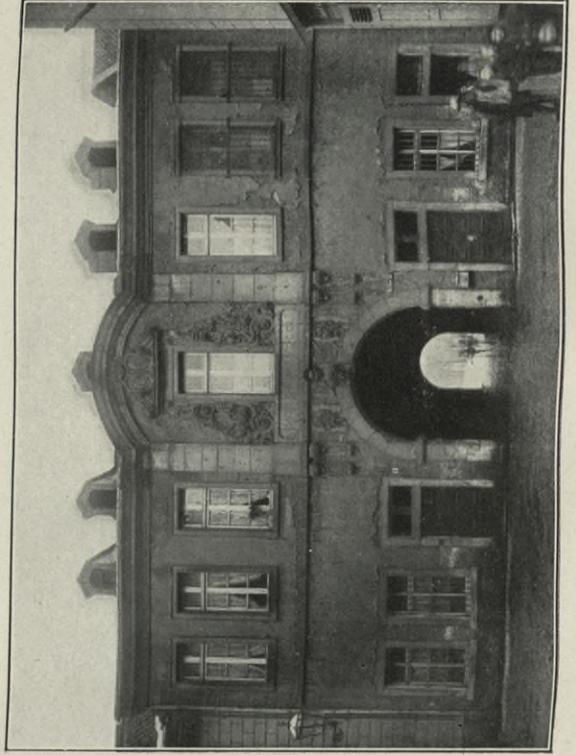
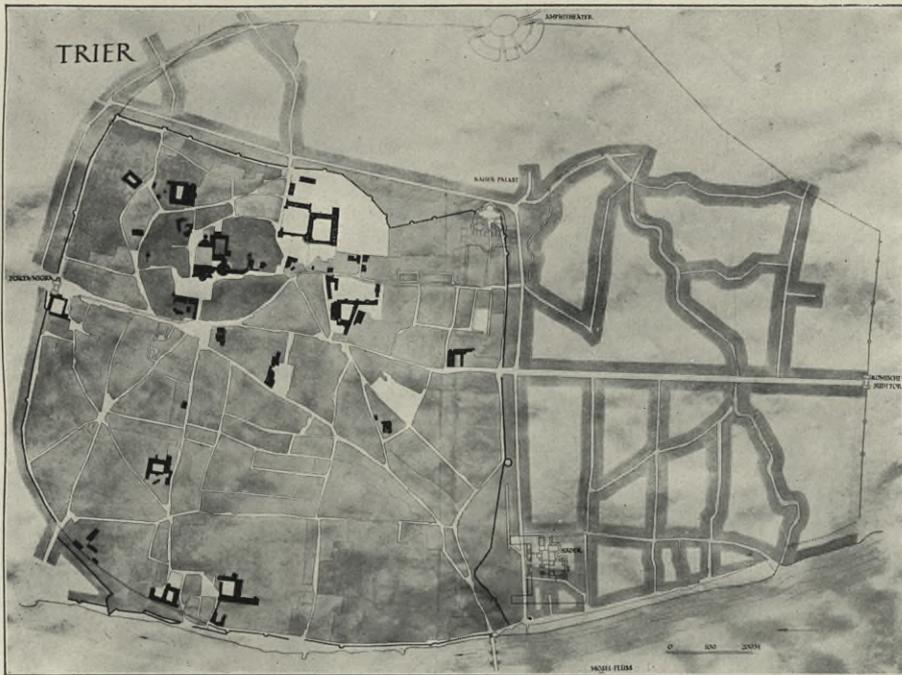


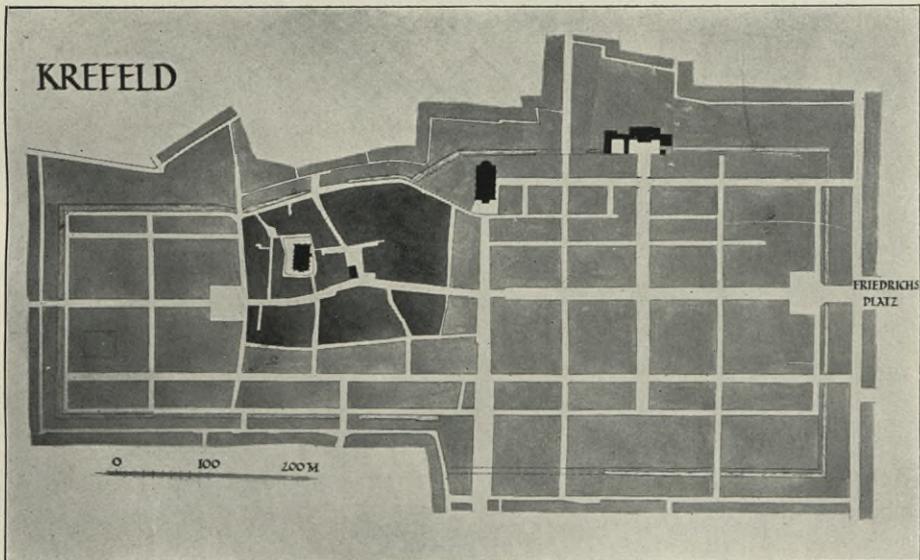
Abb. 114. Düsseldorf, das Berger Tor.
Niedergelassen in den 90er Jahren als Opfer eines falsch verstandenen „Verkehrsbedürfnisses“.

Abb. 115 u. 116. Aussteller: Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Heimatschutz.



Trier.

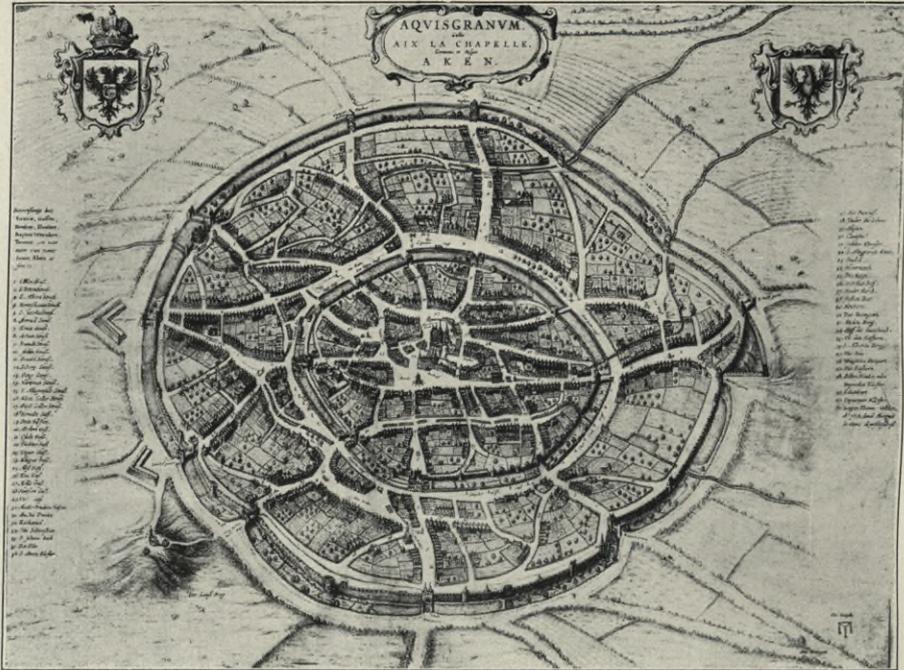
Beispiel eines im Laufe von Jahrtausenden gewachsenen Stadtplanes mit deutlicher Vereinigung verschiedener radialer und konzentrischer Straßensysteme.



Krefeld.

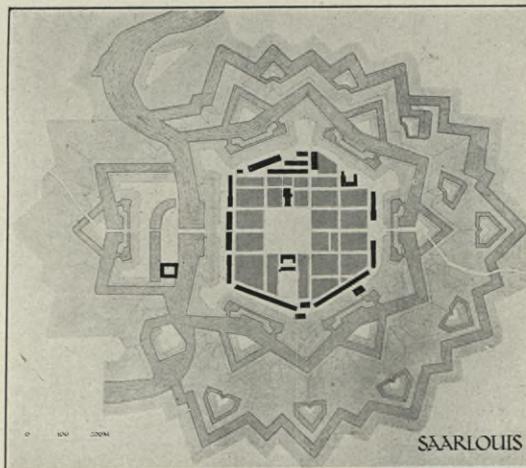
Beispiel eines nach dem Rechtecksysteme um einen radial gegliederten älteren Kern ausgelegten Stadtplanes mit deutlicher Trennung zwischen Verkehrs- und Wohnstraße.

Abb. 117. Aussteller Die Stadt Aachen (Prof. A. E. Brindkmann).



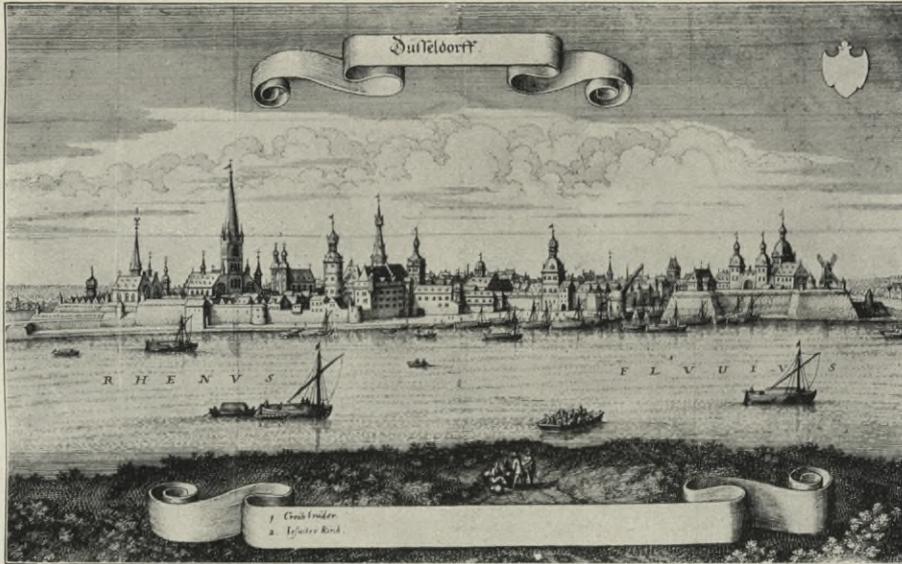
Aachen, perspektivischer Plan von Wenzel Hollar um 1469.
Beispiel einer klaren Vereinigung des radialen (dezentralisierenden) und des konzentrischen (Festungs-) Gedankens.

Abb. 118. Rheinischer Verein für Denkmalspflege und Heimatschutz.



Rekonstruktion des alten Planes von Saarlouis.
Eine von Vauban ausgelegte Festung, die zwar nach außen den Verkehr durch ihre zackigen Bastionen abzulehnen scheint, die aber im Inneren einen geschlossenen Verkehrsorganismus darstellt, in dem der Waffenplatz in die Mitte gelegt ist mit der ausgesprochenen Absicht, dadurch der Besatzung den Verkehr zwischen dem Zentrum und jedem etwa bedrohten Teile der Umwallung zu erleichtern.

Abb. 119. Aussteller: Die Stadt Düsseldorf.



Düsseldorf nach Merian 1650.
Beispiel der „türmenden“ konzentrierten Stadtanlage.

Abb. 120. Aussteller: Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Heimatschutz.



Koblenz, Stadtplan.

Nebeneinanderstellung eines trotz konzentrischer Umwallungslinien auf Radialen gestützten gewachsenen Planes (untere Hälfte) und einer klassizistisch-fürstlichen Anlage, in der aber auch der Unterschied zwischen Verkehrs- und Wohnstraße klar hervortritt.

Abb. 121 u. 122. Aussteller: Die Stadt Ulm (Stadtbaumeister Hold).



Ulm 1705 nach dem Plane von M. Seutter.



Die Aufschließung der Festung Ulm. Ulm (56000 Einwohner) hat unter der Leitung von Oberbürgermeister v. Wagner von 1881–1910 570 ha Grundbesitz erworben und erschließt sie durch weitfichtige Bodenpolitik dem Kleinhausbau, was in Wirklichkeit eine Aufhebung der früheren eingegengten Festungsverhältnisse bedeutet.

Die Hauptverkehrsstraßen herauszufinden und ihnen die richtige Bahn zu geben, ist das schwierigste und das dankbarste Geschäft des Stadtbauplanentwerfers. Sie werden wegen ihrer Breite bestimmend im Stadtbild wirken. Theodor Fischer.

notwendige planvolle Fürsorge zuwandte. Der Ausspruch Goeckes, „daß wir einen einheitlichen Verkehrsplan noch gar nicht besitzen“, trifft nämlich nicht nur auf das auf Schienen betriebene Verkehrswesen, sondern überhaupt auf das gesamte Verkehrswesen der Großstädte zu. Auch wenn man von dem auf Schienen betriebenen Verkehrswesen ganz absieht und nur den gewöhnlichen Straßenverkehr ins Auge faßt, so ergibt die Betrachtung des von Eugen Hénard ausgestellten Materials (vgl. Abb. 153—157) sowie das Studium der Schriften dieses Pariser Straßenverkehrstheoretikers, daß die Gestaltung der großstädtischen Straßenverkehrssysteme noch in den Anfängen steckt und daß wir auch hier „einen einheitlichen Verkehrsplan noch gar nicht besitzen“; und doch gilt vom Straßenverkehr genau wie vom großstädtischen Bahnverkehr Goeckes Forderung, daß der Verkehrsplan dem einheitlichen Bebauungsplan vorausgehen muß. Die Feststellungen Hénards sind dabei um so wichtiger, weil sie aus Paris, d. h. gerade aus der Stadt stammen, in der der Versuch: den Verkehr der modernen Großstadt hauptsächlich durch Entwicklung der alten Verkehrselemente (Straßen zu Wasser und zu Land, Alleen und Plätze) zu regeln, d. h. unter Umgehung der auf Schienen betriebenen Verkehrsmittel, mit geradezu gigantischen Mitteln unternommen worden ist.

Das Studium der historischen Pläne zeigt im Städtebau einen steten Kampf zwischen verschiedenen, den Stadtplan bestimmenden Motiven. Am schärfsten zeigt sich der Gegensatz zwischen dem Verkehrsbedürfnis auf der einen Seite und dem Sicherheits- und Befestigungsbedürfnis auf der anderen Seite. Da steckt zwischen den Befestigungswerken die gequetschte Altstadt, aus deren Enge sich der Kirchturm wie ein Stoßgebirge gen Himmel windet: um seine eigene Achse windet sich der Dachstuhl der Düffeldorfer St. Lambertuskirche (Abb. 112) wie das Symbol dieser Not; aus dieser Enge hinaus drängt der Wunsch, „Auferstehung zu feiern aus dem Druck von Giebeln und Dächern“ und findet seinen Ausdruck in radialer Durchstrahlung der Umgebung mit Verkehrsstraßen. Aber selbst da, wo das konzentrierende Befestigungsmotiv oder der Wunsch, künstlerisch Repräsentatives zu leisten, überwiegen, findet das Verkehrsbedürfnis deutlichen Ausdruck im Stadtplane. Alte Anlagen wie Trier (Abb. 115) enthalten ausgesprochene Radialsysteme, Anlagen wie Aachen (Abb. 117) stellen gleichsam eine Kombination des konzentrischen Festungs- und des radialen Verkehrsmotivs dar und selbst regelmäßige Planungen im klassizistischen Geiste des 18. Jahrhunderts, wie Krefeld (Abb. 116), lassen einen klaren Verkehrsgedanken (breite Verkehrsstraßen mit Verkehrsplätzen gegenüber schmalen Wohnstraßen) ebenso deutlich erkennen wie die repräsentativen Hauptachsen im Dienste der Fürsten jener Zeit wie z. B. in Koblenz (Abb. 120). Mochte sich eine Festung nach außen hin mit ihren Mauern und Türmen noch so unnahbar präsentieren (Abb. 119), so war sie dennoch auf die Pflege ihrer radialen Zufuhrstraßen angewiesen und die Entwicklung des Stadtorganismus konnte, wie z. B. in Düffeldorf, einen Aufschwung erst dann nehmen, wenn der Charakter der abgelegenen Festung zurücktrat gegen den des Verkehrszentrums. Selbst die streng fortifikatorischen Anlagen Vaubans, wie z. B. Saarlouis (Abb. 118), waren, wenn sie auch nach außen mit ihren zackigen Wällen wie Dornröschenschlösser wirkten,

in ihrem Innern (Waffenplatz im Zentrum zum jederzeitigen Ausfalle nach allen Seiten) klar in sich gegliederte Verkehrsorganismen.

Je nachdem sich der Kampf zwischen Verkehrs- und Befestigungsbedürfnis zugunsten des einen oder des anderen Motives entschied, entwickelte sich eine mehr dezentralisierte oder konzentrierte Stadt. Es kann wohl kein besseres Beispiel für den konzentrierten Typ gefunden werden als in der zweitausendjährigen Festung Paris, deren Betrachtung der folgende Abschnitt gewidmet sei.

Paris ¹²⁶⁾.

Le charme profond et compliqué d'une capitale âgée et vieillie dans les gloires et les tribulations de la vie. Baudelaire ¹²⁷⁾.

Paris ist in der Tat eine der großartigsten Schöpfungen derjenigen Geistesrichtung im Städtebau, die die modernen Verkehrsmittel leugnen möchte und die im folgenden die kontinentale, zentralisierende oder festungsmäßige genannt werden soll. Die Entwicklung von Paris ist auf der Städtebauausstellung durch die reichhaltigen Darbietungen des französischen Ministeriums der schönen Künste und des Pariser Architekten und Städtebautheoretikers Eugen Hénard in zusammenfassender Weise dargestellt worden. Diese Vorführung reihte sich würdig an die Darstellung der Berliner Baugeschichte an, und sie verdient hier eine eingehende Schilderung um so mehr, als nichts so geeignet ist, den Gegensatz zwischen zentralisiertem und dezentralisiertem Städtebau zu charakterisieren, wie die Zusammenstellung einiger wichtiger Momente aus der Pariser Baugeschichte, ein Gegensatz, dessen Würdigung zur Schilderung des Verkehrswesens, wie sie hier versucht werden soll, notwendig erscheint. Die anderen großen Beispiele zentralisierten Städtebaues, die auf der Städtebauausstellung vorgeführt wurden, z. B. Wien, Budapest, München, können dann in dem Kapitel über Verkehrswesen kürzer behandelt werden, um in den folgenden Kapiteln über Freiflächen, Wohnungswesen und Stadtbaukunst besprochen zu werden, denen das Material dieser Städte seinem Wesen nach besonders angehört.

Paris ist recht eigentlich vom Seinefluß und seinen gleichzeitig Verteidigung und Verkehr begünstigenden Eigenschaften gegründet worden. Die kleine Seineinsel, die spätere Cité, gewährte die Möglichkeit, einen leicht zu verteidigenden

126) Der Verfasser möchte auch an dieser Stelle seinen verbindlichsten Dank für das weitgehende Entgegenkommen aussprechen, mit dem er unterstützt wurde von den Herren Bonnier, Directeur administratif des services d'architecture et des promenades et plantations, Paris, Architekt Eugen Hénard, Henri Lemonnier, Professor der Kunstgeschichte an der Sorbonne (dessen Seminar der Verfasser ein Jahr lang besuchte), Marcel Poëte, Inspecteur des travaux historiques, conservateur de la Bibliothèque de la ville de Paris, Dr. Pierre Lièvre, der dem Verfasser zahlreiche Texte, Auskünfte und Abschriften besorgte, ebenso wie die Herren Benoit-Levy, Secrétaire de l'Association des Cités-Jardins, und Mr. Robert Anhel.

127) Aus *Curiosités esthétiques* Capitel VIII des „Salon de 1859.“

Platz zu schaffen, und diese kleine Festung war gleichzeitig ein Stapelplatz des lebhaften Seinehandels mit seiner bis ins erste Jahrhundert der christlichen Zeitrechnung zurückgehenden „Korporation der Schiffahrer“. Diese Seineinsel war ferner, ähnlich wie die das Herz Berlins bildende Spreeinsel, von alters her zur Überschreitung der sumpfigen Flußgebiete („Marais“) besonders günstig gelegen, sodaß sie auch die Handelsstraßen des Landes auf sich vereinte. Die **„große Kreuzung von Paris“** (Croisée de Paris, vgl. Abb. 123 und 127), die von alters her das Gerüst des Pariser Straßennetzes bildet, ist die Kreuzung zweier alter Römerstraßen, von denen die Nord-Süd-Achse (St.-Martin- und St.-Jaques-Straße) sogar auf noch ältere gallische Zeit zurückgeht. Im Schutze des großen römischen Landfriedens dehnte sich Paris in den ersten Jahrhunderten unserer Zeitrechnung über die Grenzen der alten Insel hinaus auf das linke Seineufer aus. In fächerförmiger Ausstrahlung wurden die Hänge des heute vom Pantheon gekrönten Berges erklimmt, und die Grundlagen der stolzen Römerstadt mit ihren rechtwinkligen Straßenzügen, ihren Thermen, Theater, Arena usw. gelegt, auf denen das heutige Paris steht. Die barbarischen Einfälle des dritten Jahrhunderts zwangen Paris wieder in das Gebiet der alten Seineinsel zurück und verwandelten es aufs neue in eine hauptsächlich der Verteidigung dienende Stadt, einen wichtigen Platz im System der römischen Befestigungen gegen die Barbaren, mit starker Garnison und bewaffneter Flotte. „Es ist eine ganz kleine Insel,“ äußerte Kaiser Julian nach 357, „eingeschlossen in die Umgürtung seiner Wälle und nur durch zwei Holzbrücken erreichbar.“ Zwischen den Wällen blieben nur etwa 8 ha verfügbares Land, und die durchschnittliche Breite der ziemlich regelmäßig angelegten Straßen überschritt nicht 3 m. Auf diesem engen, aber geschützten Gebiet drängten sich in Friedens- und Kriegszeit wachsende Menschenmassen zusammen; namentlich im 9. Jahrhundert, zur Zeit der zahlreichen Normaneinfälle, war hier die Zufluchtsstätte für die Bewohner einer weiten Umgebung. Wurde Paris von den Normannen wiederholt teilweise, vielleicht sogar ganz, zerstört, so erholte es sich schnell von seinen Niederlagen und vermochte z. B. 978 der Belagerung Kaiser Ottos II. trotz der Einäscherung der Vorstädte zu widerstehen. Die neue Ausdehnung von Paris erstreckte sich nicht wie zur Römerzeit auf die Berge des linken Ufers, sondern, in interessantem Gegensatz zur früheren Entwicklung, in das alte Überschwemmungsgebiet des rechten Seineufers. An den hafentypischen Anlegestellen des rechten Ufers (Chatelet und Place de la Grève) erstarkte Handel und Gewerbe und machte sich eine wachsende Bevölkerung dienstbar. Die wachsende Macht der Capetinger, die Paris zu ihrem Sitze erkoren hatten, und mehr noch später die Blüte der Dynastie der Valois lockte Menschen und Geld in die Stadt. Diese städtische Bevölkerung zusammen mit den zahlreicher werdenden Landwirten überflutete das alte Überschwemmungsgebiet des nördlichen Seineufers, ganz ähnlich wie sich hier früher das Wasser des Flusses ausgebreitet hatte. Neue und weiter hinausgeschobene konzentrische Befestigungsringe schützten die wachsenden Vorstädte gegen feindliche Einfälle, ohne jedoch das große, die Vorstadtbildung beherrschende radial-zentrifugale Moment, wie es namentlich in der Entwicklung der „großen Kreuzung von Paris“ zum Ausdruck kam, gänzlich zu unterbinden. Der Begriff der Kreuzung von Paris, Croisée de Paris, ist nicht etwa ein dichterischer Ausdruck, sondern ein von alters her festgelegter juristischer Begriff von höchstem städtebaulichen Interesse. Man findet in den beiden Patentbriefen über die Pflasterung und Reinigung der

Pariser Straßen, die der König Karl VI. in den Jahren 1388 und 1399 erließ, das Zugeständnis des Königs, daß diese alten Ausfallstraßen und die Straßen und Plätze, die sich daran anschließen, im Gegensatz zu den übrigen Straßen von Paris, nicht von den Anliegern, sondern entweder vom Könige selbst oder „von demjenigen, der vom Könige zur Verwaltung der prévosté der Kaufleute ernannt ist“, erhalten, gepflastert und gereinigt werden müssen¹²⁸). Hierdurch ist der besondere Charakter der Ausfallstraßen und der Gegensatz zwischen den Verkehrs- und Wohnstraßen durch ein sehr altes Beispiel aus der Rechtsgeschichte belegt. Die verschiedenen Straßen, die im Jahre 1400 als Teile der Croisée de Paris gerechnet wurden, und die neben den vier Hauptarmen verschiedene Verzweigungen haben, sind in einem alten Text aufgezählt¹²⁹). Die wichtigsten der vier Arme der Straßenkreuzung scheinen damals der nördliche und westliche gewesen zu sein. Als ein hochinteressanter Beweis für die starke Entwicklung dieser Verkehrsrichtungen und für die straßenbildende Kraft der radialen Entwicklung im Städtebau überhaupt können die Parallelbildungen gelten, die die alte Pariser Straßenkreuzung gegen Westen aufwies (vgl. die juristische Festlegung vom Jahre 1400), und die der nördliche Arm, die auf vorrömische Gallierzeit zurückgehende St.-Martin-Straße, bereits unter den Karolingern¹³⁰) in der etwa 200 m weiter westlich laufenden St.-Denis-Straße erhalten hat. Die St.-Denis-Straße, die künftig als der nördliche Arm des alten juristisch festgelegten Begriffes „Croisée de Paris“ galt, überschritt die Seine mit der sogenannten Großen Brücke (heute Brücke der Wechsel, Pont au change), aus der bald — die Brücke war mit dichten Häuserreihen besetzt — das Geschäftszentrum der Stadt wurde. Die straßenbildende Kraft der radial auf dieses Geschäftszentrum und die dahinter liegende Insel der Cité führenden Hauptverkehrsrichtung ist bis in die Neuzeit ungeschwächt geblieben, worüber gleich hier ein Wort gesagt sei. In der Tat, ein Jahrtausend nach der ersten Parallelbildung der nördlichen Ausfallstraße unter den Karolingern sahen sich Napoleon III. und Haußmann veranlaßt, zwischen den beiden historischen Ausfallstraßen den viel breiteren Boulevard Sebastopol zu brechen, und selbst Thiers, der spätere Präsident der Republik und unter dem Kaisertum der große Opponent der napoleonischen Stadtbaupolitik, begann seine scharfe Kritik der Straßendurchbrüche Napoleon-Haußmanns in der Kammer 1869 mit einer rühmenden Anerkennung der Entlastung der großen Pariser Straßenkreuzung und namentlich der Schaffung des Boulevard Sebastopol¹³¹): „... Der Boulevard Sebastopol ist noch besser als die neue Rivoli-Straße, denn er hat zwei Straßen, die St.-Martin- und die St.-Denis-Straße, entlastet. Sonst bin ich

128) Die Gesetze, Erlasse usw., die das Pariser Straßenwesen betreffen, sind in drei Bänden *Recueil des Lettres patentes etc.*, und *Supplements*) gesammelt von der Stadt Paris, herausgegeben worden. Diese Sammlungen werden im folgenden mit „Recueil“ und dem Veröffentlichungsjahre des betreffenden Bandes zitiert. Für die Patentbriefe Karls VI. vgl. *Recueil*, Suppl. 1889, S. 4 f.

Im Patentbriefe vom 1. März 1388 wird die für die alten Hauptstraßen bestehende Ausnahme folgendermaßen ausgedrückt: „excepté toutes fois ceulx de la croisiée d'icelle ville, et d'aucunes rues et places qui y appendent, et lesquelz doivent estre faitz et soutenuz par celui qui est establi de par nous au gouvernement de la prévosté des marchans“.

Im Briefe vom 5. April 1399 heißt es: „excepte en l'ancienne Croisée de Paris, en laquelle nous sommes tenus de faire faire icelles chaussiées.“

129) Vgl. *Recueil*, Suppl. 1889, S. 6.

130) Vgl. Marcel Poëte, *L'Enfance de Paris*, S. 21 f. Dieselbe Quelle für das Zitat von Guy de Bazoches.

131) *Corps législative*, Sitzung vom 23. Februar 1869, zitiert von Haußmann, *Mémoires*, Bd. 3, S. 64. Dieser Band ist in Berlin weder in der Kgl. Bibliothek, noch in den Bibliotheken des Reichstages oder Abgeordnetenhauses aufzutreiben.

Anhänger der Ansicht, daß man überlastete Straßen rücksichtslos verbreitern muß; in diesem Falle aber hätte man zwei Straßen verbreitern müssen; man hat darum gut getan, den Boulevard Sebastopol zwischen den beiden durchzubringen; denn so hat man den Vorteil gehabt, die Interessen nicht zu deplacieren (*de ne pas déplacer les intérêts*). Ferner hat man das schöne Gebäude der zentralen Markthallen gebaut und außerdem durch die Verlängerung des Boulevards Sebastopol auf das linke Ufer (Boulevard St. Michel) das lateinische Viertel entlastet.“ Haußmann selber rechtfertigte später in seinen Memoiren seine weitgehende Fürsorge für diese nördlichen Hauptradialen mit den folgenden Worten¹³²): „Jetzt sind bald 35 Jahre verflossen, seitdem der Boulevard Sebastopol dem Verkehr eröffnet wurde. Sind etwa dank dieser 30 m breiten Straße die St.-Denis- und St.-Martin-Straße weniger überlastet? Nein, keinen Augenblick!“

Die Markthallengebäude, von denen Thiers im Zusammenhang mit der neuen Entwicklung der Nordachse der großen Pariser Straßenkreuzung spricht, liegen etwa 50 m westlich der St.-Denis-Straße, an derselben Stelle, an der bereits König Ludwig VI. (1108–1137) den **Markt** begründet hat, auf dem die sich mehr und mehr aus der feudalen Eigenwirtschaft herauslösenden Landwirte der Umgebung und das aufblühende Pariser Gewerbe ihre Erzeugnisse zum Verkauf brachten. Dieser Markt, der wesentlich zur Entwicklung der nördlichen radialen Verkehrsrichtung beigetragen hat, schmiegte sich mit seinen Buden und Hallen als ein von Handel und Wandel geforderter und geschaffener Verkehrsplatz *par excellence* genau in die Ecke zwischen dem nördlichen und westlichen Arm der großen Pariser Straßenkreuzung ein. Er bedeckte ein riesiges Gelände (wohl 15 ha); auch das Gebiet zwischen den heutigen Markthallen und der St.-Denis-Straße mit den alten Straßen der Seiler, Wagenmacher, Schuster, Eisenhändler usw. usw. gehörte zu dem Bereich des gewaltigen mittelalterlichen Basars mit seinem bunten, wimmelnden Jahrmarktreiben, mit seinem öffentlichen Pranger und der Folter- und Hinrichtungsstätte, seinen Landstreicherquartieren (Rue de la Grande et de la Petite Truanderie) und seinen Freudenhäusern¹³³). Das linke Seineufer behielt noch lange seinen Charakter als Weinberggelände mit zahlreichen, zwischen den Weinbergen zerstreuten Kirchen und den Umfassungsmauern der Weinberge, die sich der Straßenbildung hemmend entgegenstellten. Während sich das rechte Ufer in den Korporationen, zu denen sich die Kauffahrer und Handwerker zusammenschlossen, eine erste Art von städtischer Selbstverwaltung schuf, gab König Philipp August (1180–1223) dem linken Ufer seinen endgültigen Charakter durch die Gründung der Universität. Derselbe König faßte die ganze Agglomeration, die Stadt des rechten Ufers, die alte Cité der Insel und das linke, künftig Universität genannte Ufer durch eine einheitliche Befestigung zusammen, die auf Jahrhunderte hinaus auf beinahe allen Seiten die Bautätigkeit innerhalb ihrer Umschließung lokalisierte. Der erste Pariser Plan (Abb. 126), den die Städtebauausstellung vorführte, zeigt Paris unter Philipp dem Schönen (1285–1314); damals paßte noch immer die Beschreibung, die Guy de Bazoches 100 Jahre früher unter Philipp August von der Stadt gemacht hat.

„Paris ruht im Busen eines entzückenden Tales, das von einem Gürtel von Bergen umkränzt ist, geschmückt mit den Gaben von Ceres und Bacchus (das sind die Felder des rechten und die Weinberge des linken Ufers). Von Westen kommend bildet die stolze Seine mit ihren beiden

132) Mémoires, Bd. 3, S. 51.

133) Georges Cain, *Promenades dans Paris*. 125 Illustrations et Plans. Ouvrage couronné par l'Académie Française. Prix Berger 1907; Paris. S. 293 ff., *Autour des Halles*.

Armen eine Insel, die Haupt, Herz und Mark der ganzen Stadt darstellt. Zwei Vorstädte dehnen sich nach links und nach rechts; beide Vorstädte sind durch zwei steinerne Brücken mit der Insel verbunden, die ihren Namen nach der Bedeutung tragen, die ihnen zukommt. Große Brücke heißt die eine, deren Antlitz nach Norden und dem englischen Meer schaut, Kleine Brücke heißt die entgegengesetzte, in der Richtung auf die Loire. Die Große Brücke, bedeutend, reich, handeltreibend, ganz erzitternd von Tätigkeit, ist überschwemmt von Schiffen, Reichtümern und unzähligen Waren; die Kleine Brücke dient als Passage und Promenade hauptsächlich für die Logiker, die dort miteinander diskutieren.“

Auf der Insel der Cité, an der Stelle des heutigen Justizpalastes, lag das königliche Schloß mit seinen sich nach Westen erstreckenden Gärten (später Place Dauphine); weiter nach Osten Notre Dame, der Sitz des Bischofs, dicht dabei noch zahlreiche andere Kirchen und Klöster. Auch außerhalb der eigentlichen Stadt, in den beiden Vorstädten, die allmählich immer stadtartigeren Charakter annahmen, bildeten überall die zahlreichen Klöster mit ihrer auf feudalen Grundlagen stehenden landwirtschaftlichen Verfassung die Kristallisationspunkte für immer dichter werdendes Zusammenwohnen.

Der Plan aus dem Jahre 1552 von Olivier Truschet und Germain Hoyau, der sogenannte Plan von Basel (Abb. 130), zeigt Paris anfangs der Renaissance in einem neuen Zustande. Die Befestigungen der „Universität“ auf dem linken Ufer nahmen zwar noch denselben Verlauf wie zur Zeit Philipps des Schönen zweieinhalb Jahrhunderte früher; doch sind die Vorstädte bereits über die Befestigungen hinausgeflutet. Auf dem rechten Ufer dagegen sind die Festungswerke hinausgeschoben worden und haben den Louvre, das große Gebiet des Klosters St.-Martin und den Temple, der Stadt einverleibt, und im Nordwesten (auf dem Plane links unten) ist bereits ein noch weiter draußen liegender Zug von Festungswerken angedeutet.

In den verschiedenen städtebaulichen Maßnahmen jener Zeit kommt schon deutlich ein Streben zum Ausdruck, das aus Paris, der auf römischen Fundamenten stehenden Stadt, den großen **Vorort des klassischen und renaissancezeitlichen Geistes** diesseits der Alpen machen und ihm einen so ausschlaggebenden Einfluß auf den modernen Städtebau sichern sollte. Derselbe Geist, der die Zeitgenossen der sogenannten Künstlerkommission während der ersten französischen Revolution (vgl. unten S. 215) die gerade, die „römische Straße“ als ein Ideal anstreben ließ, das ihnen gleichzeitig ästhetische, ethische und praktische Vorzüge zu vereinen schien, der Geist, der die Pariser Stadtbaupolitik Haußmanns bis auf den heutigen Tag beherrschte, derselbe Geist läßt bereits im 14. Jahrhundert den Pariser Schriftsteller Raul de Presles von einer der Hauptachsen des Pariser Straßennetzes rühmend sagen, daß eine Meßkette, gespannt „vom Tor St. Martin (im Norden) bis zum Fluß und über den Fluß . . . zur Kleinen Brücke . . . und von da bis zum Tor St. Jaques . . . schnurgerade in einer Linie gehen würde, ohne links oder rechts abzuweichen“. Als man zu Anfang des 16. Jahrhunderts die Brücke von Notre Dame neu erbaute, machte man aus ihr „die schönste Straße von Paris“, indem man sie auf beiden Seiten mit völlig gleichförmigen Häusern aus Stein und Ziegel besetzte, mit einheitlichen Arkaden im Erdgeschoß. François I. (1528) „repariert den Louvre und bringt ihn in Ordnung und läßt den Platz vor demselben schließen“. Vor der Hauptfassade muß „ein Haus, das in die Straße vorspringt und sie höchlich entstellt“, ins „alignement zurückrücken, damit die Straße schön, breit und gerade bleibe“¹³⁴). 1530 bitten die Bewohner der großen St.

134) Vgl. Recueil des lettres patentes. 2 Suppl. 1902, S. 1.

Martin-Straße den König um die Beseitigung des St.-Martin-Tores, das nicht richtig in der Straßenflucht steht und dadurch ein Verkehrshindernis bildet. Wenn dieses Tor abgerissen wäre, fügen sie hinzu, hätte die ganze Straße dieselbe Breite und „man sähe von St. Séverin bis zu den Mauern und Wällen (Boulevards)“ des linken Ufers, was nach ihrer Ansicht „sehr triumphierend und ehrenvoll in der genannten Stadt“ wäre.

Dieses Streben nach der geraden Straße, begründet mit Rücksichten auf die Forderungen des Verkehrs und der Schönheit zugleich, wird in dem klassischen Mustern nacheifernden Paris mehr und mehr ein Kampf gegen die Architektur des Mittelalters, die mit ihren Erkern, Treppen, Vorbauten, Winkeln und Vorsprüngen aller Art in den Raum der trottoirlosen Straßen¹³⁵⁾ hineingriff, „sodaß weder Menschen noch Pferde zwischen ihnen auf den Hauptstraßen noch recht verkehren können“, wie ein Edikt von 1555 sich ausdrückt¹³⁶⁾. Auf dieses Edikt folgte bald ein anderes, demzufolge „alle Besitzer von Häusern und Gebäuden in Städten unseres Königreiches gehalten und durch die jeweiligen Richter gezwungen werden, auf eigene Kosten die Vorsprünge der an die Straßen grenzenden Häuser abzureißen und zu beseitigen. Die Häuser, die auf die öffentliche Straße gehen, werden nicht mehr wie früher wiederhergestellt oder neu gebaut werden können, außer aus Stein oder Ziegeln“¹³⁷⁾. Dieses geradezu revolutionäre Edikt fanden die Bewohner, Kaufleute und Richter der Stadt Paris „sehr vernünftig und notwendig für die Ausschmückung der Stadt“, und sie baten nur, um „den gänzlichen Ruin“ der Stadt zu vermeiden, mit Rücksicht auf den Mangel am nötigen Baumaterial, den Anfang mit dem Einreißen der mittelalterlichen Vorsprünge in „den großen, stark benutzten und in Erscheinung tretenden Straßen“ machen zu dürfen, um erst später die anderen Straßen in Angriff zu nehmen. Dieser energische Vorstoß gegen die Architektur des Mittelalters mit ihren Unregelmäßigkeiten fand verschärften Ausdruck in einem Edikt Heinrichs IV. (1607), das über zwei Jahrhunderte unverändert in Geltung blieb und durch eine Ordonnanz vom Jahre 1823 im wesentlichen aufs neue bestätigt wurde. Diese Ordonnanz von 1823 ist bis 1882 in Geltung geblieben, ein Umstand, der zur

135) Zur Frage der Einführung der Bürgersteige in Paris und anderen Großstädten ist die folgende Stelle interessant aus: *Mémoires sur les Objets les plus Importants de l'Architecture par M. Patte, Architecte de S. A. S. M^{re} le Prince Palatin Duc régnant de Deux-Ponts*. Paris 1772, S. 19). Die Stelle lautet: „Was ist die vorteilhafteste Art, die Straßen einer Stadt anzuordnen? Ist es besser, sie mit zwei Reihen von Arkaden oder bedeckten Wandelgängen zu schmücken, über die die ersten Etagen der Häuser vorspringen nach dem Beispiel von Bologna, Padua, Reggio und zahlreichen anderen Städten der Lombardei; oder ist es besser, Bürgersteige auf beiden Seiten anzuordnen, wie in London und Kopenhagen; oder schließlich weder Bürgersteige noch Arkaden einzurichten, wie in Paris, Wien und Madrid?“

136) Wie die Reglements über die Pariser Straßen von 1270 ufw. zeigen (vgl. *Reglement de voirie d'après Jehan Sarrazin jadis voyer de Paris*. Recueil, Suppl. 1889, S. 1 ff.), konnte man bis 1555 die Erlaubnis, in die Straße hineinzubauen, vom Wegemeister, Voyer de Paris, kaufen, der sein gekauftes Amt finanziell auf eigene Rechnung ausbeutete. Auch ist es wohl während der vielen Kriege oft bunt hergegangen; so sagt die Ordonnance über die Tätigkeit und Rechte der Voyers et commis de voirie de Paris vom 22. September 1600: „Viele haben während der letzten 25 bis 30 Jahre und namentlich während der letzten Unruhen sich erdreistet, Eingriffe in die Straßen, Plätze, Wege und Durchgänge dieser Stadt und der Vorstädte zu machen, sei es durch den Bau von Häusern, Mauerverstärkungen, Buden, Wiederaufbau oder Vergrößerung früherer Vorbauten, Erker, Schauläden oder sonstigen Vorsprüngen, daß die Straßen derartig überfüllt und versperrt sind, daß das Publikum durchaus nicht mehr ohne große Unbequemlichkeit passieren kann, und oft entsteht große Gefahr. Vgl. *Recueil* 1889, S. 9. Bei dem Fehlen des Trottoirs (vgl. Anm. 135) war die Intakthaltung des Straßenraumes besonders wichtig.

137) Aus dem Codex Heinrichs III. Vgl. *Manuel des Lois de bâtiment*, herausgegeben von der Société Centrale des Architectes, Paris 1880, 2. Aufl., 2. Bd. 1. Teil, S. 5.

Erklärung des einheitlichen Bildes der Pariser Straßen wichtig ist. Wie enge diese imposante Einheitlichkeit mit Rücksichten auf das Verkehrswesen in Verbindung gebracht werden muß, geht aus der Begründung hervor, mit der nach der Einführung der Bürgersteige die Bestimmungen der Ordonnanz von 1823 über die Häufervorsprünge im Jahre 1882 außer Kraft gesetzt wurde: „Die Sicherheit und Freiheit des Verkehrs“, sagte die Begründung, könne „infolge der Verbreiterung der Straßen und der Schaffung der Trottoirs künftig auch ohne die Beobachtung der alten Bestimmungen über die Häufervorsprünge garantiert werden.“ Das Ergebnis, zahlreiche wilde Balkon- und Erkerbildungen, das dieses Aufgeben der Rücksichtnahme auf die alten Forderungen des Verkehrs in den einst trottoirlosen Straßen von Paris seit 1882 gehabt hat, ist vorläufig noch höchst beunruhigend. Die alten verkehrspolitischen Bestimmungen haben — im Zusammenhang mit der großen Baugesinnung der in dieser Beziehung wirklich besseren alten Zeit — die Schönheit des Pariser Stadtbildes mächtig gefördert, was wie eine Vertauschung der Rollen in dem heute fälschlicherweise als normal geltenden Kampfe zwischen „Schönheit“ und „Verkehr“ anmutet.

Nach dem Regierungsantritt Heinrichs II. (1547—1559), des Gemahls der Katharina von Medici, kam der italienisch-renaissancistische Einfluß in Paris womöglich noch stärker zur Geltung. Aus jener Zeit stammt der großartige Plan eines neuen Louvre von Pierre Lescot, eines Louvre, der durch Galerien mit einem zweiten Palais, den späteren Tuilerien verbunden werden und in einem weiten Zuge von Gärten gen Westen ausklingen sollte; ein Projekt, dessen Verwirklichung den nächsten Jahrhunderten zu tun gab, das durchaus den Charakter des westlichen Armes der großen Pariser Straßenkreuzung¹³⁸⁾, der angrenzenden Quartiere und überhaupt des ganzen Westens bestimmte, und das in seiner schließlichen Vollendung mit der begleitenden, beiderseits in Quais gefaßten Seine einerseits und der Rue de Rivoli andererseits, den Champs des Elysées und dem Arc de Triomphe eine der epochemachendsten und sinnbetörendsten Schöpfungen der auf monumental-grandiose Wirkung berechneten Stadtbaukunst aller Zeiten, gleichsam die Apotheose der Straße, die Triumphstraße par excellence, die in Kontrapunkt gesetzte Straße, geworden ist. Auch für das linke Ufer hatte Heinrich II. ein großes Projekt; die Vorstädte sollten nach einem einheitlichen Plane der Stadt einverleibt werden. Dieses Projekt mit seinem System von Straßen, Märkten und öffentlichen Plätzen blieb zwar unausgeführt, es bedeutet aber für Paris den Anfang des für eine Festungsstadt so wichtigen Gedankens der systematischen Stadterweiterung, wie er dann 1676 praktisch durchgeführt wurde.

Der Plan von Matthieu Mérian aus dem Jahre 1615 (Abb. 127) zeigt, welchen Fortschritt die Überflutung der Festungswerke durch neue Häusermassen, namentlich auf dem linken Ufer, machte, während auf dem rechten Ufer die Erweiterung der Festungswerke mehr mit der Bautätigkeit Schritt hielt. Der Plan Mérians stellt die „gute Stadt Paris“ fünf Jahre nach dem Tode Heinrichs IV. dar, auf einem der Gipfel, den ihre Geschichte erklimmen sollte. Unter **Heinrich IV.**, nach dem Ende der furchtbaren 36jährigen Hugenottenkriege, schien — nach dem Urteil eines zeitgenössischen Schriftstellers — „Frankreich wieder aufzuerstehen und wie von einer Ohnmacht zur Genesung zurückzukehren“. Die Inschrift auf

138) D. h. der südlichen Parallelstraße des Westarmes der Croisée de Paris, die sich ursprünglich sehr mühsam vom Chatelet durch das Häufergewirr nach Westen wand. Die St.-Honoré-Straße läuft weiter nördlich parallel.

dem Plan Mérians meldet bereits frohlockend: „Diese Stadt ist eine andere Welt in einer Welt von Blüten, an Volk und Gütern mächtig, von allen Dingen überströmend.“ Der gute König Heinrich hatte „eine ganz eigenartige Vorliebe für seine Hauptstadt“ (eine übrigens auch in den baulichen Erlassen anderer französischer Könige wiederkehrende Formel); er wurde ihr ein wahrhaft königlicher Bauherr, und die rastlose Tätigkeit seiner letzten Regierungsjahre machte aus Paris eine neue Stadt. „Wenn Sie in zwei Jahren nach Paris zurückkehren, werden Sie es nicht wiedererkennen,“ konnte der Dichter Malherbe mit Recht an einen Freund schreiben. Die Hauptschöpfungen Heinrichs IV. waren die Vollendung der großen Galerie des Louvre längs der Seine, der Neuen Brücke mit der Place Dauphine und der Dauphine-Straße und die Schöpfung des Königlichen Platzes (Place Royale, heute Place des Vosges). Die beiden Platzschöpfungen sind treffliche Beispiele dafür, wie das zwischen den Festungswerken eingeschnürte Gebiet des damaligen Paris immer dichter ausgebaut werden mußte, wie aber diese Bautätigkeit durch einen allmächtigen und aufgeklärten Fürsten in einem Sinne geleitet wurde, der die Forderungen des Städtebaues jener Zeit erfüllte, d. h. gleichzeitig den damaligen Forderungen des Verkehrs, der Schönheit und des Königlichen Fiskus entsprach. Die Neue Brücke (Pont neuf) (Abb. 125), etwa 350 m von der Brücke der Wechfler talabwärts gelegen, schuf eine wichtige Verkehrsstraße zwischen den stark entwickelten westlichen Stadtteilen auf beiden Ufern des Flusses und erschloß gleichzeitig in vorteilhafter Weise die Gelände der königlichen Gärten der Seineinsel für die Bebauung (auf dem Plan von 1552 noch als le jardin du Roi bezeichnet, ebenso auf dem Plan Belleforest's von 1575). Die Neue Brücke war aber auch die erste Pariser Brücke, die sich an klassische Formen anlehnte. Sie vermied die im Mittelalter üblichen Einfassungen der Brückenränder mit zwei Häuserreihen und bot statt dessen dem Fußgängerverkehr mit ihren in Paris bis dahin unbekanntem Bürgersteigen und ihrer weiten Aussicht einen mächtigen Anreiz (vgl. Anm. 135). 1614 wurde dann noch mitten auf der Brücke das Denkmal des guten Königs Heinrichs IV., das erste Pariser Reiterstandbild, errichtet, was sehr wesentlich dazu beigetragen haben soll, aus der Neuen Brücke eine der populärsten Promenaden der Stadt zu machen. Mit der Brücke bildet die in die Spitze der Seineinsel hineingepaßte dreieckige Place Dauphine und die Dauphine-Straße ein städtebauliches Ganzes. Die Place Dauphine mit ihren beiden Zugängen, einer nach der Cité und einer nach der Brücke und ihren beiden, nach einheitlich vorgeschriebenem Plane in Stein und Ziegel ausgestalteten Häuserreihen mit Fassaden nach dem Fluß sowohl wie nach dem Platze, setzte zusammen mit den neuen ihr angegliederten Straßen und Quais die durch die Neue Brücke geschaffene Verkehrs- und Straßenregulierung nach Osten bis ins Innere der alten Cité fort. Nach Süden verlängerte sich die Neue Brücke auf das linke Ufer in der für die damalige wagenlose Zeit breiten (10 m) und schnurgeraden („en droit fil“) Dauphine-Straße, von deren Anliegern Heinrich IV. forderte, daß sie „die Vorderseiten ihrer Häuser alle im selben Stile bauten, denn diese Straße am Ende der Brücke, ganz wie eine einzige Fassade, wäre ein Schmuck, schön anzusehen“. Wo die neue Straße mit dem Festungswalle zusammentraf, wurde ein neues Tor, das Tor Dauphine, gebaut und die weitere Verlängerung der Straße geplant, „um in gerader Fluchtlinie sich mit den anderen Straßen der Vorstadt zu vereinigen“. Diese Verlängerung kam nicht zur Ausführung. Ebenso blieb ein anderes noch umfangreicheres Projekt unausgeführt, das interessant deswegen ist, weil es besonders deutlich zeigt, wie

der Städtebau zur Zeit Heinrichs IV. ganz unter der Herrschaft der Konzeption des Platzes und der damit verbundenen geraden Straße stand. Dieses große Projekt zielte auf die Schaffung „einer neuen Stadt in den Sümpfen des Temple“, ein mit Obstgärten bedecktes großes Gebiet, nordwestlich der noch näher zu besprechenden Place Royale. Diese neue Stadt war nach dem Entwurf desselben Ingenieurs und Architekten Claude Chastillon, auf den vielleicht auch die künstlerische Bearbeitung der Place Royale zurückgeht, in der Form eines halbkreisförmigen Platzes geplant, dessen Durchmesser sich in einer Reihe einheitlicher, in der Mitte von einem monumentalen Tor durchbrochenen Bauten an den Festungswall anlehnt und dessen Halbkreis von sieben einheitlichen Häusern mit Arkaden im Erdgeschoß umgeben wird („les sept pavillons du Grand Conseil“, eine Art Forum der Verwaltung), zwischen denen acht schnurgerade, 12 m breite Straßen mit gleichförmigen Fassaden ins Innere der Stadt strahlen. Ähnlich wie in Karlsruhe sollten diese fächerförmigen Fluchten (in einer Entfernung von 80 m) durch eine zum Platz konzentrische Halbkreisstraße und in ähnlichen Abständen dann noch durch weitere sechs Halbkreisstraßen durchbrochen werden. Von diesem aus den letzten Jahren (1608/09) Heinrichs IV. stammenden Projekte wurden nur wenige Straßen sehr viel später, 1626, ausgeführt.

Scharte sich im Westen der Stadt das niedere Volk auf der Neuen Brücke mit ihren Bürgersteigen und ihrer schönen Aussicht um das Standbild seines populären Königs, so kam nach einem alten Pariser Sprichworte die **Place Royale**, die große Schöpfung Heinrichs IV., im Osten der Stadt hauptsächlich den Leuten von Range zugute. Es zeigt sich also hier gleichsam ein Austausch von Himmelsrichtungen: im ausgesprochenen Gegensatz zu der späteren Entwicklung in Paris und anderen Städten kontrastierte damals ein populärer Westen gegen einen aristokratischen Osten.

Die Schaffung der Place Royale ist eine erfolgreiche städtebauliche Tat; sie bedeutete für den Pariser Osten das, was die Tuileries dem Westen geworden sind: sie wurde vom stadtbaukünstlerischen Standpunkte gleichsam der Sauerteig für die vorhandene städtebauliche Masse, der Anlaß für ihre Durchdringung und Erschließung aus Verkehrs-, Wohnungs- und künstlerischen Rücksichten. Bei der Anlage dieses Platzes und seiner Pariser Nachahmungen haben Verkehrsrücksichten im Sinne der damaligen Zeit — namentlich Rücksichten auf das, was Hénard in seiner Klassifizierung des Verkehrs *circulation mondaine* und *circulation populaire* nennt (vgl. unten S. 234) — eine so große Rolle gespielt, daß die Entstehung des Platzes in diesem Kapitel besonderes Interesse verdient. Die Place Royale ist aber auch eines der glücklichsten Urbilder einer städtebaulichen Erschließungsform, die durch geschickte Verwendung des vorhandenen beschränkten Raumes und durch einheitlich-künstlerische Behandlung der Baumassen die an Weiträumigkeit gewohnten Bewohner über die hochgradige Bodenausnutzung und den Mangel an größeren Hausgartenflächen hinwegtäuscht. Die Geschichte der Place Royale verdient deswegen als lebendiger Kontrast zu den meist ganz ohnmächtigen „Platzschöpfungs“-Versuchen, einer der Geißeln des Stadtplanwesens, hier skizziert zu werden.

Man hat die heute vielfach als Anomalie geltende ^{138 a)} Entwicklung der vor-

138 a) Die Vertreter der Theorie, daß sich die eleganten Stadtviertel immer nach Westen entwickeln, lassen außer acht, daß in Amerika z. B. in den Städten Cleveland, Columbus, Rochester und Syracuse die vornehmsten Straßen im Osten zu finden sind.

nehmsten Stadtteile nach Osten, wie sie sich im Anschluß an die Place Royale einstellte, dadurch erklären wollen, daß der König in jener Zeit im Osten der Stadt in seinem Hôtel des Tournelles und d'Angoulême in der St. Antoine-Straße, also am Ostende des östlichen Armes der alten „Pariser Straßenkreuzung“, residierte und damit gleichsam das Zentrum der Stadt nach Osten verlegt habe; die aristokratische Entwicklung der Place Royale sei also eigentlich doch westlich vom damaligen Zentrum der Aktivität vor sich gegangen und stelle darum nur das normale Bild der Entwicklung nach Westen dar. Diese gezwungene Erklärung trifft jedoch nicht zu. Schon im Jahre 1559 nämlich, als Heinrich II. einer Turnierwunde im Hôtel des Tournelles erlegen war, kehrte seine Gemahlin, Katharina von Medici, die als Italienerin und als Frau so mannigfaltigen Einfluß auf die bauliche und sonstige kulturelle Entwicklung von Paris gehabt hat, dem Hôtel des Tournelles in nicht mehr zu überwindendem Grauen den Rücken, und wenige Jahre später (1563) mußte ihr Sohn, der dreizehnjährige König Karl IX., einen Patentbrief¹³⁹⁾ unterzeichnen, der den Entschluß verkündete, das „täglich Stück für Stück in Trümmer fallende“ Hôtel von Tournelles aufzugeben und die dazu gehörigen Parks und sonstigen Ländereien „dem Meistbietenden in Erbpacht zu vergeben unter der Bedingung, daß er innerhalb zweier Jahre baut“. Zu diesem Zwecke sollen die Gelände von einer fünfköpfigen königlichen Kommission „durch Straßen und Plätze (d. h. Baustellen, vgl. unten) aufgeteilt und getrennt werden, die eine solche Länge und Breite haben, wie nötig erscheint, um gleichförmige und wenn möglich ähnliche Häuser zu bauen; auch sollen die Muster und Zeichnungen der Fassaden für jedes der Häuser vorgeschrieben werden“. Als Begründung für dieses Vorgehen wurde vom König angeführt, daß „in unserer Stadt Paris mehrere Plätze und Häuser unserer wirklichen und alten Domäne nutzlos und ruinös daliegen, von denen wir keinerlei Profit noch den kleinsten Nutzen ziehen, während sie doch äußerst geeignet und nützlich zum Bauen und Errichten schöner Häuser und Wohnungen wären, die sehr nötig sind, um dort eine gute Anzahl des Volkes unterzubringen, das alltäglich herbeiströmt und kommt, um in unserer Stadt zu wohnen, von denen die meisten gezwungen sind, Häuser und Gebäude außerhalb der Türme und Mauern der Stadt zu errichten, weil sie innerhalb keinen Platz mehr zum Bauen finden“. Das Aufteilungsmandat schließt mit den Worten: „denn dies ist unser Pläzir ungeachtet aller Ordonnanzen, Statuten und Gesetze über die Veräußerung unserer Domäne, Restriktionen und Verbote . . . die wir aufheben kraft unserer speziellen Gnade und Machtvollkommenheit . . .“ Der Bebauungsplan, nach dem die Aufteilung vorgenommen werden sollte, scheint damals gleich entworfen worden zu sein; er enthielt keinen öffentlichen Platz, sondern nur Straßen und Baustellen¹⁴⁰⁾. Aber ein Jahr vor dem Erlaß des Ediktes hatte das Blutbad von Vassy die furchtbaren Hugenottenkriege eröffnet, die bis ans Ende des Jahrhunderts wüteten, und es kann nicht wundernehmen, daß während der Schrecken der Pariser Bluthochzeit die Verkaufsoperationen im Königlichen Park von Tournelles keine rechten Fortschritte machten. Aber sehr bald nach dem Friedensschluß nahm Heinrich IV. die Entwicklung des nordöstlichen Stadtteiles und die Verwertung der dort gelegenen königlichen Ländereien aufs neue in die Hand. Nach dem ersten Projekt, das dem König Heinrich IV. vorschwebte, sollte ein etwa 23 000 Quadratmeter umfassendes Gelände im Park von Tournelles zur Förderung der Manufaktur von milanesischen Seiden- und Goldtüchern vergeben werden, eine Industrie, die er wie so manche andere

139) Vgl. Recueil 1902, S. 1 ff.

140) In den beiden Dokumenten vom März und April 1604 wird dieser „ancien Plan des Rues et places désignées pour y bastir“ erwähnt; vgl. Recueil 1902, S. 3 und 4. In diesem Zusammenhange bedeutet das Wort place nicht Platz im Sinne der späteren Place Royale, sondern Bauplatz. Auch aus den von Lucien Lambeau (vgl. Anm. 144) zitierten Dokumenten geht hervor, daß der alte Plan keinen Platz enthielt.

mit unermüdlichem Optimismus in Frankreich einzubürgern hoffte. Als sich nach den Mißerfolgen dieser merkantilistischen Versuche die Hoffnung zerbrach, die ganzen Terrains mit industriellen Gebäuden zu bedecken, kam der König auf das Projekt eines großen Platzes, von dem er die städtebaulich wohl ebenso unmögliche Vorstellung hatte, daß er auf der einen Seite von den Arbeits- und Wohnstätten der aus Italien herbeigezogenen Seidenweber und auf drei anderen Seiten von den Wohnungen der Vornehmen umgeben sein sollte, die als Abnehmer der Seidenindustrie in Frage kamen. In den Erdgeschossen sollten Arkaden dem Handel dienen; sogar die Unterbringung der Börse wurde dort geplant. Schließlich fiel auch dieses Projekt, und es entstand die Place Royale, wie sie abgesehen von einigen entstellenden Veränderungen noch heute (Place des Vosges) größtenteils erhalten ist und von der Entwicklung verlassen, wie ein versunkenes Venedig, dem phantasievollen Besucher von dem alten Glanze dieses einzigartigen Zentrums des aristokratischen Lebens, der Eleganz und des Geistes in Paris des 17. Jahrhunderts erzählt. Zu der guten Erhaltung des Platzes hat übrigens sehr wesentlich ein Erlaß der revolutionären Regierung von 1848 beigetragen, der den Königlichen Patentbriefen von 1605 wieder die Geltung verliehen hat, die ihnen bis auf den heutigen Tag geblieben ist.

Der älteste von den die Place Royale begründenden Patentbriefen (aus dem Jahre 1605)¹⁴¹⁾ über die Neugestaltung des bis dahin als Pferdemarkt dienenden Geländes im alten Park von Tournelles steht noch im Zeichen des Versuches eine Seidentuchmanufaktur zu begründen; er enthält jedoch bereits interessante Angaben, die zeigen, wie der Platz gleichzeitig der Verschönerung und dem im Sinne der damaligen Zeit zu verstehenden Verkehr, d. h. hauptsächlich dem Fuß-, Spaziergänger- und Festtagsverkehr, dienen sollte. Es heißt da: „In der Absicht, für die Bequemlichkeit und den Schmuck unserer guten Stadt Paris einen großen, auf vier Seiten bebauten Platz zu schaffen, der geeignet sein könnte, die Einrichtung der Seidentuchmanufakturen zu unterstützen, und Wohnungen für die Arbeiter zu schaffen, die wir in dieses Königreich ziehen wollen, der obendrein als Promenade dienen könnte, für die Einwohner unserer Stadt, die sehr in ihren Häusern zusammengedrängt sind, wegen der Masse des Volkes, das von allen Seiten zusammenströmt, wie auch an den Festtagen, wenn es große Versammlungen gibt, und bei anderen Gelegenheiten, die vorkommen, bei denen solche Plätze nötig sind, haben wir beschloffen . . ., einen großen Platz von 72 Thoisen im Geviert (19692,5 qm)¹⁴²⁾ auszulegen . . .“ Die Baustellen um den genau quadratischen Platz wurden in Erbpacht auf unbegrenzte Zeit vergeben¹⁴³⁾ unter der Bedingung, daß von den Pächtern genau

141) Recueil 1886, S. 1.

142) Zum Vergleich seien die Größen der folgenden Plätze (nach J. Stübgen, „Der Städtebau“, Stuttgart 1907, S. 199) ebenfalls in Quadratmetern gegeben: Marktplatz, Bremen, 4300; Marktplatz, Lübeck, 5000; Alter Markt, Cöln, 7000; St. Marcusplatz, Venedig, 13000; Wilhelmplatz, Berlin, 17000; Piazza del Popolo, Rom, 20000; Dönhoffplatz, Berlin, Königsplatz, München, Trafalgarsquare, London, je 22000; Kaiserplatz, Straßburg, 31000; Lustgarten, Berlin, 41000; St. Petersplatz, Rom, 57000; Place de l’Etoile, Paris, 59000; Place de la Concorde, Paris, 79000; der Rathausplatz genannte, mit hohen Bäumen besetzte Garten vor dem Wiener Rathaus 80000; Königsplatz, Berlin, 105000; derselbe mit Einfluß des sogenannten kleinen Königsplatzes 134000.

143) Die Erbpachtsumme, die also keine Erhöhungen erfuhr, betrug einen écu d’or im Jahre für ein Hausgrundstück; auf der Place Dauphine hat sie einen Sou (Sol) für die Toise, etwas weniger als 4 Quadratmeter, betragen. Außer dieser Jahrespacht waren die Grundstücke den „lods et ventes“ unterworfen, das sind Steuern im Falle des Verkaufes, also Umsatzsteuern. Der Höhe dieser Steuern sowie den vergleichswisen Werten der Jahrespachtsummen konnte hier nicht weiter nachgeforscht werden. Die Summen entsprachen — wie es scheint — dem, was anderweitig gezahlt wurde, so daß der königliche Fiskus mit den vorher gänzlich brachliegenden Ländereien ein gutes Geschäft machte. Wenn die Pachtsummen verhältnismäßig gering scheinen, muß wohl berücksichtigt werden, daß neben den finanziellen Interessen allgemeine staatswirtschaftliche und politische Gesichtspunkte eine wesentliche Rolle gespielt haben, etwa wie bei der Berliner Ansiedlungspolitik der Hohenzollern im 17. und 18. Jahrhundert. Vgl. auch unten S. 209

nach den königlichen Bauplänen und spätestens innerhalb zweier Jahre gebaut werden mußte. Das Unternehmen brachte nicht nur dem Könige finanziellen Vorteil, sondern bei der Vergebung der Baustellen scheint auch eine flotte „Schiebung“ zugunsten einer Reihe von Hofbeamten, die sich die Konzessionen sicherten und dann weitergaben, gemacht worden zu sein¹⁴⁴). Der König selbst widmete sich mit Leidenschaft der Vollendung des Platzes; um den neuen Inhabern der Baustellen ein gutes Beispiel zu geben, ließ er selbst den Königlichen Pavillon und mehrere andere Häuser errichten, die er mit Vorteil verkaufte. Den Fortgang der Bauarbeiten überwachte er selbst durch tägliches Erscheinen auf dem Platze. Diese ganzen Vorgänge und die ihnen zugrunde liegenden Absichten erinnern an den Eifer, mit dem der brandenburgisch-preussische Absolutismus, namentlich unter dem Soldatenkönig, 100 Jahre später sich der Förderung der Ansiedelungstätigkeit in Berlin widmete, zu einer Zeit, in der der französische Absolutismus längst, erschreckt durch die unabsehbare Entwicklung der Großstadt Paris, sein Heil in der entgegengesetzten Politik der Bauverbote oder wenigstens in der passiven Resistenz gegen jede nicht fiskalisch ausschaltbare Großstadtentwicklung suchte, was ihm in Preußen ebenfalls, wiederum 100 Jahre später und mit denselben verhängnisvollen Folgen, nachgemacht wurde.

Welche finanziellen Erfolge Heinrich IV. bei dem Verkauf der von ihm persönlich erbauten Häuser erzielte, ist nicht mehr bekannt; doch zeigen die zufällig erhaltenen Verkaufsakten eines der am Platze erbauten Häuser, des Hôtel de Guéméné, welche Geschäfte in dieser schnell in Mode kommenden Gegend zu machen waren. Das Hôtel de Guéméné war 1612 für 48 000 Pfund (livres) verkauft worden und wurde 1639 von einer der stolzeften französischen Familien, den Rohan's, Prinzen von Guéméné, für 120 000 Pfund erworben, die sofort weitere 49 000 Pfund in die innere Ausstattung des Hotels steckten.

Die den Platz umgebenden Hotels waren entsprechend den Forderungen des Patentbriefes „zum Zweck des Schmuckes alle in derselben Symmetrie gebaut“, d. h. alle aus roten Ziegeln mit gelblichem Stein mit grauen Schieferdächern, in jener reizenden Farbenzusammenstellung und in den Formen, die die Architektur der französischen Renaissance beherrschten. Dank des unermüdelichen Eifers, mit dem Heinrich IV. über der Vollendung des Platzes wachte — zwei rückständigen Bauherrn sandte er auf ihre Kosten seine eignen Maurer — erlebte er noch die bauliche Fertigstellung des Platzes; aber den beispiellosen Erfolg, den seine Schöpfung haben sollte, erlebte er nicht mehr und konnte ihn kaum voraussehen. In der Tat, das Wesen dieses Platzes, die Möglichkeit seines Erfolges und seiner Wirkung auf den Städtebau ist durchaus nur verständlich aus der politischen Entwicklung, die Frankreich im 17. Jahrhundert, allerdings auf den von Heinrich IV. gelegten politischen Grundlagen, aber doch erst nach Heinrichs Tode, genommen hat. Der vor keinen Mitteln zurückschreckenden Macht des von Richelieu durchgeführten Absolutismus, der Verführung, die der mit genialer Freigebigkeit geleitete Hofhalt Ludwigs XIV. ausübte, und nicht zuletzt einer königlichen Überredungskunst, die an die alte Loyalität des Adels appellieren durfte, war es gelungen, den reichen Adel des ganzen Landes seiner angestammten politischen Rechte zu berauben und als glänzende Staffage an

¹⁴⁴) Vgl. hierzu die Berichte, die Lucien Lambeau der Commission Municipale du Vieux Paris am 23. Oktober und 18. Dezember 1902 gemacht hat. Procès-Verbaux der Kommission, 1903. Diesen genau dokumentierten Berichten sind manche der im Texte gemachten Angaben entnommen.

den königlichen Hof, d. h. nach Paris, zu zwingen. „Es gibt im Königreiche kein einziges ansehnliches Landgut, dessen Besitzer nicht in Paris lebt,“ schrieb der ältere Mirabeau¹⁴⁵). Die Staatsgeschäfte des um seine Verfassung betrogenen Landes liegen künftighin in Händen von Bürokraten, die bereit sind, sich skrupellos der Staatsraison zu beugen und die jederzeit entlassen werden können: „impossible de se commettre avec ces rôles“. Der einzige Ehrgeiz, den es da für den Adel noch geben konnte, war in Paris mit den Standesgenossen zu wetteifern an vornehmer Lebenshaltung, Geschmack und wahrem Takt, und kaum ist wohl je eine Zeit ihrem Ziele näher gekommen. Von hervorragenden Vertretern dieses Adels melden Zeitgenossen: „Sein geringstes Lächeln war wie eine Gnade“, und dieses Lächeln beherrschte die Kulturwelt der nächsten zwei Jahrhunderte, bis man gelegentlich der Revolution zur Realität zurückkehrte. Dieser Adel war es, der sich die Hotels an der Place Royale streitig machte. Die Lage, die hierdurch, auch für den Städtebau, geschaffen wurde, könnte nicht besser beleuchtet werden, als durch ein Zitat der Worte, die Henry Lemonnier über die Profanarchitektur unter Richelieu und Mazarin, das ist also in der hier in Frage kommenden Epoche geschrieben hat¹⁴⁶):

„In der Profanarchitektur gelang es den Architekten, ihre Doktrinen (der französischen Renaissance) dem Geschmack und den Bestrebungen der Zeit anzupassen. Es gelang ihnen hauptsächlich, weil sie dazu gezwungen waren, und weil sie mit praktischen Erfordernissen zu rechnen hatten . . . Das Leben war hauptsächlich mondain, und man räumte der Repräsentation einen großen Platz ein; man baute deswegen die Wohnungen weniger für sich als für die anderen, um so mehr, als die Generation, stark und energisch, wie sie noch war, wenig Wert auf das, was wir Komfort nennen, legte. Was sie erstrebte, ist hauptsächlich ein Luxus der Aufmachung und der Zeremonie; ferner veranstaltete man zwar noch viel Empfänge, aber nicht mehr unter den Verhältnissen von früher, wo die Grandseigneurs und sogar die Mehrzahl des Adels für ihre Vasallen und Parteigänger ‚hôtel hielten‘ (wie der Ausdruck lautete¹⁴⁷). Wenn zu Anfang der Regentschaft der Marie von Medici die Guise, die Epernon, die Condé in Paris lebten, umgeben von einer Masse von Getreuen, von denen ein großer Teil bei ihnen wohnte, wenn man in kritischen Augenblicken bei ihnen vier- oder fünfhundert Lehnsleute zusammenströmen sah, bereit, ihnen zu dienen, dann brachte Richelieu das alles in Ordnung. In Zukunft brauchte nur noch der König einen Louvre, denn nur der König hielt in Zukunft noch Hof. Was beginnt, ist das Leben des Salons im weitesten Sinne des Wortes, und das Wort hôtel selbst bekommt einen ganz neuen Sinn, den es in Zukunft behält. Im 17. Jahrhundert bedeutet es ein für eine einzige Familie reserviertes Haus; dieses Haus muß dem doppelten Zweck entsprechen: der Reiche, der es bewohnt, will sich darin gefallen; gewöhnt an den Landaufenthalt, wo er noch einen großen Teil des Jahres verbringt, braucht er wenigstens Luft um sich her und den Anblick von Gärten. Er freut sich an reichgeschmückten Zimmern, aber er verlangt vor allem Salons, wo er zahlreiche Gäste empfangen und Feste geben kann, ferner Höfe, wo die Lakeien und Karossen Platz finden.“

Ansprüchen wie den hier geschilderten diente die Place Royale vortrefflich. Der ganze Platz wurde in seiner Gesamtheit gleichsam ein großes repräsentatives Adelshotel, im Sinne der alten Zeit gruppiert um einen riesigen Ehrenhof mit reichlichem Raum für sehr viele Lakaien und für die gerade in Mode kommenden Karossen; jedes einzelne der Häuser des Platzes aber hatte für sich die Abgeschlossenheit, die vom Hotel im neuaufkommenden Sinne des Wortes verlangt wurde. Aus den geschilderten politischen Gründen war Ludwig XIV. erklärter Anhänger des adligen Einfamilienhauses, im Gegensatz zu den bis dahin üblichen großen Schlössern, in denen der Hochadel seinen Anhang einquartierte. Derartige Massenquartiere sollten in Zukunft nur dem herrschenden

145) Dies und die folgenden Zitate nach H. Taine: „Les origines de la France contemporaine“, l'ancien Régime, 17. Aufl. 1887.

146) Henry Lemonnier, L'Art Français au Temps de Richelieu et de Mazarin, Paris 1893, S. 231.

147) tenir hôtel, etwa unser deutsches Hof halten.

Fürsten gestattet sein, der sie dann auch in wahrhaft gigantischen, ganze Stadtteile darstellenden Formen baute, wie z. B. die Komplexe Louvre-Tuileries, Versailles oder die in Nachahmung dieser Vorbilder entstandenen großen deutschen Schloßbauten, wie z. B. in Mannheim (Fensterzahl 1500; bedeckte Fläche 6 ha). Der Privathaushalt des französischen Königs umfaßte 4000 Personen, seine Gärten ungerechnet. Ähnlich wie der Urheber des Berliner Bebauungsplanes James Hobrecht die Massenquartiere der Berliner Mietskasernen aus politisch-sozialen Gründen zu rechtfertigen suchte (vgl. Teil I S. 24 u. 64), wollte auch Ludwig XIV. die herrschenden politisch-sozialen Mißstände durch wohnungspolitische Quacksalberei verdecken; er schlug dabei den entgegengesetzten Weg wie Hobrecht ein und hatte auch, was die politische Haltung seines Adels anbetraf, mehr Erfolg als Hobrecht. Der Adel sollte nirgendwo anders Gelegenheit finden, sich zu versammeln, sondern, wie Ludwig XIV. in seinen eigenen Memoiren es ausdrückte, es sollten „die Unzufriedenen, nachdem sie nirgends einen Platz zum Zusammenschluß gefunden hatten, gezwungen sein, ihren Ärger in Privathäusern (maisons particulières) zu verdauen“¹⁴⁸⁾. Die Neubauten der place Royale wurden nach dem Urteil der Zeitgenossen „die größten und stolzesten Häuser von Paris“; auf dem großen Plane von Paris aus dem Jahre 1652¹⁴⁹⁾ findet sich folgende Erläuterung zu dem Platz: „Von der Größe und Schönheit der Place Royale läßt sich nur sagen, daß es auf der ganzen übrigen Welt nicht so viele Häuser von derselben Symmetrie gibt, ebenso reich von außen und innen wie diese, wo nur Finanziers und Grandseigneurs wohnen. Die Tapifferien, Sammete, Brokate und andere kostbare Stoffe aus Seide, Gold und Stickerei, die großen Spiegel und kostbaren Möbel, Gemälde und Vergoldungen der Zimmer, Alkoven und Kabinetts übersteigen alle Pracht der bisher gebauten, vom König bewohnten Häuser“. Von diesem Platze, den Molières Précieux den „Dorischen Platz“ und den Corneille¹⁵⁰⁾ und später die in einem dieser Häuser geborene Frau von Sévigné in ihren Briefen „den Platz“ nannte, konnte gelten, was St. Simon von großen Festen am französischen Hof sagte: „Ganz Frankreich war da.“ Das Hotel, das der große Kanzler Heinrichs IV., der unerschütterliche Hugenotte Sully, in der St. Antoine-Straße mit über einer Million Jahreseinkommen und unendlichem Pompe bis zu seinem Tode bewohnte, hatte einen Ausgang auf den Platz; während der Erbauung seines Palastes (dem späteren Palais Royale) wohnte der „große Kardinal“ in einem der den Platz umgebenden Hotels, das später seine Erben, die Herzöge von Richelieu, noch innehatten. Neben dem Namen von europäischem Klange der Sully's, Richelieu's, Rohan's fand sich dort die Blüte der „honnêtes gens“ der klassischen Epoche Frankreichs. Auf der Place Royale nahmen der große Condé und öfter noch sein Bruder während der Fronde die Paraden über die frondierende Bürgerschaft ab; aber die Unruhen, Hungersnot und Pest der Fronde hinderten nicht, daß der Karneval in den Hotels des Platzes bunter und rauschender denn je zuvor gefeiert wurde. Auf diesem Platze wurden berühmte Duelle, ja ganze blutige Ritterschlachten, unter den Augen einer leidenschaftlich teilnehmenden und sicher standesgemäßen Zuschauerschaft in den Fenstern der angrenzenden Hotels, ausgefochten; hier fanden die Hugenottenkriege ein blutiges Nachspiel in dem tödlichen Zweikampf zwischen einem Guise und einem Coligny. Mit einem Worte, die Place Royale war nicht nur ein im Bebauungsplan ausgespartes Loch, auch nicht nur eine einheitliche künstlerische Fassaden-

148) Vgl. Ernest Lavisse, „Histoire de France, depuis les origines jusqu'à la Révolution“. Tome Septième Band I, S. 128. Paris 1906.

149) Atlas des Anciens Plans de Paris; Blatt XVIII, 4; Plan de Gomboust 1652.

150) Eine der ersten romanesquen Comödien Corneille's hat den Titel „La Place Royale“.

schöpfung, sondern wirklich ein Platz, ein Zentrum des Lebens und Denkens, ein beliebter Gegenstand poetischer Verherrlichung.

Zu einer Zeit, in der die Könige darauf drangen, daß die nähere Umgebung der Stadt nicht bebaut werde (vgl. unten S. 182), und in der das auf Rädern betriebene Personenverkehrswesen, noch in den ersten Anfängen liegend, weitere Entfernungen nicht leicht überwand, war eine zentralisierte Anlage, wie sie die Place Royale darstellte, die einzige mögliche und eine zugleich würdige Lösung des städtischen Ansiedlungsproblems. Waren die verschiedenen Plätze, die Paris vor der Schöpfung der Place Royale und Place Dauphine gekannt hatte, wie die Platzgruppierungen der Hallen oder die Hafenplätze De la Grève und Chatelet (mit der Börse) im eigentlichsten Sinne des Wortes Verkehrsplätze, weil sie gefordert wurden vom Verkehr, von Handel und Wandel, gleichsam als Mittelpunkte, als Clearing houses am Treffpunkte verschiedener Ströme von Gütern, Menschen und Straßen, so bildete im Gegensatz hierzu ein Platz wie die Place Royale, die nach den Anschauungen und wirtschaftlichen Verhältnissen der Zeit vorteilhafteste Form der Geländeaufteilung; der „Square“, mit dem in London die feudalen Grundbesitzer ihr Anteil an städtischem Boden anständig und doch gewinnbringend aufteilten, ist auf denselben Grundlagen entstanden, und der „Place“ darum nahe verwandt. Die „Place“ mit gleichmäßigen, von Künstlerhand entworfenen Häusern umgeben, und in untrennbarer Verbindung mit ihr die gerade etwa 10 Meter breite Straße mit ebenfalls möglichst einheitlicher Architektur, ist die städtebauliche Konzeption, die das klassizistische Paris, d. i. die klassischen Mustern nacheifernde und sich des Personenwagenverkehrs nur für beschränkte Luxus Zwecke bedienende Stadt, beherrscht. Im folgenden 17. und 18. Jahrhundert wurde diese Platzkonzeption in Paris noch zielbewußter und mit der höchsten Verfeinerung in den Dienst der Kunst gestellt. Diese Konzeption der „Place“ ist es dann, die auf den Städtebau der kommenden Jahrhunderte einen unauslöschlichen Eindruck machen sollte; der Bellealliance-, Leipziger- und Pariser Platz in Berlin stammen wohl von ihr ab. Die „Platzschöpfungen“, mit denen die nächsten und fernsten Umgebungen (vgl. unten S. 268) der Groß- und Kleinstädte auf den Stadterweiterungsplänen bepflanzt, und denen Spielplatz und Wohnstraße unbarmherzig geopfert werden¹⁵¹⁾, die „Schmuckplätze“, mit denen in Hunderttausenden von deutschen Ingenieurs- und Architektenbureaus die „baureifen“ und auch die unmöglich jemals zur Bebauung kommenden Gelände den modernen Industriearbeiterheeren auf dem Papiere „erschlossen“ wurden, stammen aus derselben, den Wagenverkehr nur als Luxus und den Schnellbahnverkehr noch gar nicht kennenden Zeit und sind mehr oder weniger Nachahmungen des Erfolges, mit dem der erstarkende Absolutismus im 17. Jahrhundert den zu Hofe befohlenen französischen Landadel in der überfüllten Festung Paris urbanisiert hat.

Die Place Royale hatte gleich nach ihrer Vollendung eine ernste Probe auf ihre Leistungsfähigkeit als **Verkehrsplatz** für die „Festtage, wenn es große Versammlungen gibt“ (vgl. S. 172), im Sinne Heinrichs IV. („circulation populaire“ Hénards) zu bestehen. Der Platz erhielt gleichsam seine Einweihung durch das große Fest zur Feier der königlichen Hochzeiten im Jahre 1612, genannt „Le Camp de la Place Royale“. Ganz Paris drängte sich zu einem Festzug von der Bastille über die Rue St.-Antoine zu der Place Royale und seinen Zugangs-

151) Als einzelner Beleg für diese namenlose Verdrehtheit diene das in Teil I, Anm. 50, Zitierte.

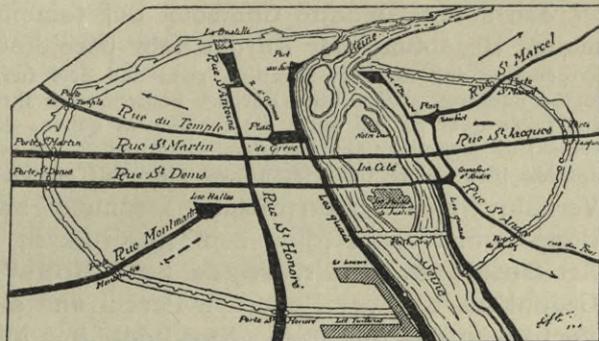
straßen. Der Platz soll damals 80000 Personen gefaßt haben. In Höhe der ersten Etage waren rings um den Platz Tribünen errichtet, deren Sitze sich 10000 Auserwählte streitig machten. In der Mitte des Platzes wurde ein Kriegsspiel aufgeführt, das den Titel „Roman des Chevaliers de la Gloire“ trug und in dem, geschart um ihre Führer, die Guise, Nevers, Bassompierre, Chevreuse, La Chataigneraie, Créqui, fünf- oder sechshundert Edelleute um die Ehren des Tages kämpften. Selbst diesem außerordentlichen Ansturm des Festtagsverkehrs zeigte sich der Platz gewachsen.

Für den täglichen Verkehr, recht eigentlich eine „circulation mondaine“, war der Platz mit seinen Arkaden nach dem Urteil Père du Breuls von einer Bequemlichkeit „ohne gleichen“¹⁵²⁾. Für seine Verbindung mit dem umgebenden Straßennetz, hauptsächlich mit der St. Antoine-Straße, war durch vier Zugänge gesorgt, von denen ursprünglich nur einer die Fassade des Platzes in einer Ecke durchbrach, während die anderen unter den Arkaden durchführten. Von den Zugangsstraßen waren die neue Königliche Straße (Rue Royale) und die Straße der Königin (Rue de la Reine) in einer für die damaligen Verhältnisse königlichen Breite, von ungefähr 12 Metern, neu angelegt worden.

Die Tatsache, daß diese verhältnismäßig **geringen Straßenbreiten** den täglichen Verkehrsanforderungen des elegantesten Wohnviertels und den außerordentlichen Anforderungen der großen Volksfeste genügen konnten, ist nur erklärlich aus der Verfassung des damaligen Verkehrswesens, in der sich der Wagen als Personenverkehrsmittel gerade damals erst einzubürgern anfang. Der

Wagen diente beinahe ausschließlich dem Lastverkehr, und dieser war auf die Hauptaus- und Einfallstraßen beschränkt, wie sie in Paris namentlich durch die große Straßenkreuzung und die Straßen Montmartre, Temple, St. André und den in der Galande-Straße zusammenlaufenden St. Marcel- und St. Victor-Straßen dargestellt wurden (vgl. Abb. 123). Aber selbst auf diesen Hauptausfallstraßen war der Lastverkehr nur gering. Ein Erlaß des Königlichen Staatsrates¹⁵³⁾ stellt fest, daß selbst im Jahre 1672 noch die Galande-Straße an einer Stelle „so schmal war, daß zwei Wagen nicht zusammen passieren konnten, obgleich dies eine der größten Passagen und die Verbindung mit den Brücken der Stadt ist“. Eine noch viel geringere Rolle als der Lastverkehr spielte der auf Rädern, d. h. mit Karoffen betriebene Personenverkehr. Karoffen gab es noch in der Mitte des 16. Jahrhunderts in ganz Paris nur zwei, die der Königin und die der Prinzessin Diana. Erst in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts bemächtigten sich weitere Kreise des Adels dieser neuen Form des

Abb. 123. Aussteller: Eugen Hénard, Architekt, Paris.



SCHEMA DES GRANDES VOIES DE CIRCULATION

Die Hauptstraßen des Pariser Verkehrsnetzes im Jahre 1615 nach dem Plane Merians, vgl. Abb. 127.

(Die im Text erwähnte Galande-Straße, vgl. S. 177, ist die östliche Verbindung zwischen der Rue St. Marcel und Rue St. Jacques.)

152) Le théâtre des antiquités de Paris S. 1051, zitiert nach Lambeau.

153) Recueil 1902, S. 9.

Luxus. 1658 gab es 310 Karossen in Paris¹⁵⁴). Ließen diese Wagen auch bereits auf schnell entwickelten Wohlstand schließen und erschienen sie bei festlichen Auffahrten den Zeitgenossen wie „Mückenschwärme“, so ergaben sie doch für heutige Verhältnisse nur einen geringen Wagenverkehr. Bei einem gering entwickelten Wagenverkehr konnte aber beinahe von dem gesamten städtischen Verkehr das gelten, was Eugen Hénard¹⁵⁵) in seiner Klassifizierung des Verkehrs der heutigen Großstädte von dem täglichen hauswirtschaftlichen Verkehr (*circulation ménagère*) sagt, „dieser Verkehr ist wie der Blutumlauf in den feinsten Gefäßen, den Kapillaren, des menschlichen Organismus; die kleinsten Straßen, die unscheinbarsten Fußgängerpassagen genügen; die alten Quartiere von Paris sind der Beweis dafür. Dieser Verkehr, der seit dem Uranfang der Stadt existiert hat, hat es immer verstanden, sich durch die engsten Gäßchen des Mittelalters seinen Weg zu bahnen. Dieser Verkehr hat deswegen auch heute noch keinerlei Einfluß auf die Verbreiterung der Straßen, wie sie aus ganz anderen Gesichtspunkten heraus von der öffentlichen Hygiene oder von den Bedürfnissen des allgemeinen (d. i. vielgestaltigen modernen) Verkehrs gefordert wird“, eines Verkehrs, wie er im wesentlichen erst nach der Einführung des auf Rädern betriebenen Verkehrswesens entstanden ist.

Sechs Jahre bevor für Paris das Vorhandensein von 310 Karossen festgestellt werden konnte, machte Gomboust auf seinem Plane von 1652 eine für die damalige Bedeutung der Karosse sehr bezeichnende Bemerkung: „Die Karossen sind so gemein, daß mehrere Familien zwei und drei haben. Eine Anzahl von Advokaten, Kaufleuten und von gewöhnlichen Bürgern bedienen sich ihrer gewöhnlich, und man geniert sich sogar, zu Pferde oder zu Fuß durch die Straßen zu gehen, wo das geringe Volk sehr unverschämt und respektlos gegenüber den Personen von Rang ist, entweder weil es sich zu wohl fühlt, oder weil der Magistrat seine Unverschämtheit nicht mit genügender Strenge unterdrückt“. Diese, das Verkehrswesen beherrschende Trennung zwischen Volk und Personen von Rang kommt auch schon zum Ausdruck in der Geschichte des Versuchs, eine Art **Omnibus**, „**die Karosse zu 5 Sous**“ einzuführen¹⁵⁶). Der Urheber des Gedankens war der Philosoph Pascal und die Idee wurde von hervorragenden Vertretern des Adels, von dem städtischen Magistrat und besonders vom Könige selbst nachdrücklich unterstützt.

Im Jahre 1662 gab ein königlicher Patentbrief „die Erlaubnis, eine Einrichtung in der Stadt und den Faubourgs von Paris zu treffen für die Bequemlichkeit einer großen Zahl von Personen, die wenig begütert sind, wie Leute, die einen Prozeß führen, Kranke und andere, die nicht die Mittel haben, im Tragstuhl oder in der Karosse zu fahren, weil es eine Pistole oder mindestens zwei écus pro Tag kostet, und die künftig in der Karosse für einen durchaus mäßigen Preis werden fahren können, nämlich mittels der Einrichtung von Karossen (öffentliche Karossen nach dem Muster der Postkutschche, *coches de la campagne*), die immer dieselbe Route von einem Stadtviertel von Paris zum anderen machen; die größten Strecken für 5 Sous und die anderen für weniger und für die Faubourgs im Verhältnis. Sie werden immer zu bestimmten Stunden abfahren, gleichgültig, wie gering die Zahl der Personen auch sei, die sich zu den bestimmten Stunden eingefunden haben, und sie werden sogar leer fahren, wenn niemand sich zur Benutzung einfinden sollte, ohne daß die, die den Wagen benutzen, deswegen mehr zu zahlen brauchen“. Der neuen Einrichtung wurde ein weitgehendes Monopol verliehen. Als erste Linie wurde eine Verbindung zwischen dem Tore St. Antoine, also einem der Place Royale dicht benachbarten Punkte, und dem Luxembourg auf dem linken Seineufer eingerichtet. Die Unternehmer scheinen sich sehr vor dem Spotte und dem Widerstande des Straßenpublikums gefürchtet zu haben. In einem noch

154) Diese Angaben sind Hénards „Transformations etc.“, S. 243 f., entnommen.

155) Vgl. Hénard, *Etudes sur les Transformations de Paris*, S. 191.

156) Die folgenden Angaben sind entnommen aus H. C. Moore, *Omnibuses and Cabs, their Origin and History*, London 1902, S. 3 ff., und aus Hénard, *Transformations*, S. 245; ferner enthält die Wochenschrift *L'Opinion* in der Nummer vom 18. Januar 1913 einen Aufsatz von André Fribourg, *Le premier Omnibus*.

vorhandenen Briefe der Schwester Pascals heißt es, daß bei der Eröffnung der ersten Linie die Polizeikommissare im Namen des Königs „die Bürger ermahnten mit starker Hand vorzugehen (de tenir main forte) und dem ganzen niedrigen Volke erklärten, daß die geringste Beschimpfung aufs schärfste bestraft werden würde“. Außerdem wurde den Soldaten, Pagen, Lakaien, Tagelöhnern und Handarbeitern ausdrücklich der Zutritt zu den Wagen untersagt, was nach Hénard eine der Hauptursachen des bald sich einstellenden Mißerfolges geworden ist. In der Tat, es bedeutete etwa daselbe, als wenn man z. B. bei der Berliner Stadtbahn die dritte Klasse abschaffen wollte, um den Betrieb ausschließlich aus der unrentablen zweiten Klasse zu finanzieren. Wenn man ferner den Fahrpreis von 5 Sous, nach heutigem Geldwerte mindestens 40 bis 50 Pfennig, berücksichtigt, dann stellte die Erfindung Pascals eine Art von Luxusomnibussen dar. Zuerst hatten die Wagen einen sensationellen Erfolg; der König selbst machte eine der Fahrten mit¹⁵⁷⁾ und die ganze vornehme Welt begab sich in ihren Privatkutschen zu den Abfahrtsstellen, um sich einen Sitz im Omnibusse zu erobern; aber nach kurzer Zeit verlor der neue Schlager der Mode seine Anziehungskraft und das Unternehmen wurde aufgegeben. Mehr Erfolg hatten die Fiaker, die während der Regierung Ludwigs XIII. (1610—43) aufkamen; sie erhielten ihren heute internationalen Namen vom ersten Pariser Droschkenstand vor dem Hôtel St. Fiacres und errangen sich bald einen dauernden Platz im Pariser Verkehr.

Die neue Entwicklung des Karossenwesens war jedenfalls bedeutsam genug, um in der Folgezeit im Pariser Städtebau eine gewisse Steigerung der Straßenbreiten herbeizuführen. Für die Entwicklung der Pariser Straßen ist es dabei wichtig geworden, daß der König seinen Hof im Westen der Stadt hielt, während sein Adel ursprünglich den Osten bevorzugte, so daß sich ein lebhafter Verkehrstrom zwischen den beiden Extremitäten der Stadt entwickelte, bis allmählich die großen Gärten der Tuilerien auch die vornehmeren Stadtviertel in den Westen lockten. 1660 erklärte Ludwig XIV.¹⁵⁸⁾, daß er nach seiner Rückkehr in seine gute Stadt Paris sich wieder am Ringstechen und anderen Übungen ergötzen wolle. „Da es in der Stadt keinen geeigneteren und bequemeren Platz dafür gibt als die Place Royale, wollen wir auch, daß alle Avenuen (Zugangsstraßen) dorthin frei seien, namentlich die der St. Katharinenstraße . . .; am Ende dieser kleinen Straße versperren zwei oder drei kleine Häuser die Straßenöffnung, verursachen eine sehr bedeutende Entstellung und verhindern, daß die Karossen dort ohne große Störung und Unbequemlichkeit passieren können.“

Die Anforderungen, die man gerade damals unter der Einwirkung des aufkommenden Karossenwesens an die Straßenbreiten stellte, sind für die gesamte bauliche Zukunft von Paris von ausschlaggebender Bedeutung geworden, weil Paris in jener wirtschaftlichen und politischen Glanzzeit mit außerordentlicher Schnelligkeit ausgebaut wurde. So waren im Jahre 1614 die östlich der alten Cité gelegenen beiden, heute zur Insel St. Louis vereinten Inseln einem Unternehmer zur Bebauung ausgeliefert worden, unter der Bedingung, daß er eine steinerne Brücke (bis auf den heutigen Tag nach dem Unternehmer pont Marie genannt) und die Quais auf der Insel auf eigene Kosten baute. Von der Brücke und den Straßen wurde nur eine Breite von 7,80 m verlangt; auf der Brücke, bei der man, um Raum zu gewinnen, zum alten System zurückkehrte, kamen auf jeder Seite noch weitere 7,80 m für die Errichtung von zwei Häuserreihen. Die Querstraßen, mit denen die neue Inselstadt im Rechteckschema aus-

157) Wie etwa Kaiser Wilhelm I. im ersten Zuge der Berliner Stadtbahn gefahren ist.

158) Mandement du Roi vom 15. März 1660. Recueil 1902, S. 6.

gelegt wurde, erhielten sogar, als Wohnstraßen im Gegensatz zu den breiteren Verkehrsstraßen, nur 6,80 m Breite, die sie noch heute haben. Diese Straßenbreiten galten als sehr reichlich bemessen; die Insel wurde mit Häusern für die wohlhabendsten Klassen besetzt, und noch 1642 spricht Corneille in seinem „Menteur“ mit Begeisterung von der „wie durch Zauberschlag entstandenen Inselstadt“. Trotz der Entwicklung des Karosserwesens seit Anfang des Jahrhunderts steigen die Ansprüche an Straßenbreiten nur langsam. Eine Ordonnance des „Büros der Stadt“ von 1664, die nach ganz modernen Gesichtspunkten einen Bauplatz für den Neuen Weinmarkt (halle aux vins) „mit Hafenananschluß, in der Nähe des Flusses und mit bequem fahrbaren Zugangsstraßen“ auswählt, rühmt die breiten Zugangsstraßen als „sehr bequem und geräumig, um so mehr als“ . . . einige derselben (die anderen sind schmaler) „je 6^{1/2} Toisen breit sind“ (12,6 Meter). Noch im Jahre 1704 wird die Richelieu-Straße durch einen Erlaß des königlichen Staatsrates, der diese Straße als „eine der schönsten der Stadt“ bezeichnet, in ihrer damaligen Breite von 11,69 m verlängert; auch heute ist die Straße nur 12 m breit¹⁵⁹). Diese für die damalige Zeit außerordentliche Breite kam jedoch nur bei Hauptverkehrsstraßen, wie die Richelieu-Straße es war, zur Anwendung. Bei weniger verkehrsreichen Straßen, wie sie damals in allen Stadtteilen zur Erschließung der alten Gärten und neuer Stadterweiterungsgebiete gebaut wurden, kamen nur Breiten von 7,96 m bis 9,75 m zur Anwendung. Im Jahre 1765¹⁶⁰) wurde dann das Maß von 30 Fuß, d. i. 9,75 m, als das Mindestmaß gesetzlich festgelegt, und bei allen späteren Straßenbauten wurde dieses Maß unter Berufung auf den Erlaß von 1765 angewandt. In dem wichtigen Edikt von 1783¹⁶¹), das zum ersten Male die Haushöhen regelte, wurde 9,75 Meter als Mindestbreite aufs neue gesetzlich eingeschärft und ebenso, wie bereits 1765 befohlen, alle Straßen von geringerer Breite auf das Maß von 9,75 m zu bringen. Diese Verbreiterung sollte jeweils bei Neubauten an Stelle alter Häuser zur Durchführung kommen, was aber vielfach nicht geschah, ebenso wie in zahlreichen Fällen die Erlaubnis zur Neuanlage von Straßen mit geringerer Breite gegeben wurde. Die Republik führte dann 1796¹⁶¹) eine neue Ordnung ein, „die die Straßen entsprechend ihrer Bedeutung in Hinsicht auf den Handel und den öffentlichen Verkehr in fünf Klassen teilte. — Die erste Klasse soll unter dem Namen der Großen Straßen (grandes routes) bezeichnet werden; sie wird alle die Straßen umfassen, die als Transversalen vom einen Ende von Paris bis zum anderen gehen; ihre Breite wird auf 14 m festgesetzt. — Die zweite Klasse wird bezeichnet als Innere Transversalen; sie wird alle die Straßen umfassen, die von einer großen Straße zu einer anderen führen oder von einem öffentlichen Platz zu einem anderen, einer Halle oder einem Markt; ihre Breite wird auf 12 m festgesetzt. — Die dritte Klasse, Zwischenverbindungen, umfaßt Verbindungen zwischen den Wegen erster und zweiter Klasse mit denen der vierten und fünften Klasse; ihre Breite von 10 m soll entsprechend dem Gesetz von 1783 auch künftig das Mindestmaß für neue Straßen sein. — Die vierte Klasse, transversale Verbindungen, umfaßt alle Straßen, die sich von denen der drei Klassen abzweigen, und die wenig von Wagen benutzt werden; ihre Breite wird auf 8 m festgesetzt. — Die fünfte Klasse, kleine Verbindungen, umfaßt die kleinen Straßen, die bereits vorhanden sind, Sträßchen und Passagen; ihre Breite ist 6 m. Außer den genannten Breiten können noch größere verwendet werden, für Straßen, die zu den neuen Palästen, öffentlichen Gebäuden und Haupteingangstoren von Paris führen.“ Eine prächtige Abstufung, ganz im rationalistischen Sinne der Revolution. Diese Pariser Straßenbreiten, namentlich auch die zuletzt erwähnte Einteilung der Straßen in Klassen von verschiedener Breite abgestuft nach dem jeweiligen Verkehrsbedürfnis, würden als Gegensatz zu dem

159) Vgl. Arrest du Conseil d'Etat du Roy vom 18. Oktober 1704, S. 18. Die heutigen Straßenbreiten sind jeweils entnommen aus: Nomenclature des Voies Publiques et Privées, Paris 1911. Herausgegeben von der Stadt Paris.

160) Recueil 1902, S. 28.

161) Recueil 1889, S. 38.

Unfug, der heute mit zu großen Straßenbreiten getrieben wird, als weise erscheinen, wenn ihnen vernünftige Haushöhen entsprochen hätten, und wenn die Ausmaße der Hauptstraßen nicht viel zu gering gewesen wären. Diese — trotz des schwach entwickelten Wagenverkehrs im 17. und 18. Jahrhundert — gering zu nennenden Breiten sind wesentlich dadurch zu erklären, daß die Trottoirs fehlten, und daß die sich ausweichenden Wagen auf den gering geachteten und politisch machtlosen Fußgänger keine Rücksicht zu nehmen hatten. Der englische Schriftsteller Arthur Young erzählte in den 80er Jahren des 18. Jahrhunderts: „Wenn unsere jungen Adligen in London, in den Straßen ohne Trottoir, im selben Tempo fahren wollten wie ihre Brüder in Paris, würden sie sich bald und mit Recht nach allen Regeln durchgeprügelt und in den Rinnstein gezerzt sehen¹⁶²⁾.“

Zu einem ungünstigen Urteil über diese geringen Straßenbreiten kommt man aber erst recht dann, wenn man sich vergegenwärtigt, daß in Paris das Bauen der Höhe nach so gut wie unbeschränkt war. Seit alters bestanden Verordnungen, die die Ausdehnung der Stadt in die Breite untersagten; kein Wunder, daß von der Freiheit, beliebig hoch zu bauen, ausgiebig Gebrauch gemacht wurde. In der Tat machte denn auch, wie Gomboust schon 1652 sagt (vgl. S. 182), Paris den Eindruck von zwei bis drei übereinandergetürmten Städten. Vier bis sechs Geschosse waren die Regel. Bei derartigen Haushöhen waren die vom Gesetz geforderten Straßenbreiten nur notdürftige Mindestforderungen, für vier- bis sechsgeschossige Häuser waren sie viel zu gering. Wie klein unter diesen Verhältnissen der Anspruch an Luft und Licht war, sei erläutert durch eine Bestimmung aus einem Erlaß des Jahres 1642¹⁶³⁾. Damals wurde der Quai de Gévres zwischen St. Martin-Straße und Chatelet gebaut; auf dem neuen Kai wurden, wie auf den beiden Brücken, die er verband, Häuser aufgereiht; zwischen den neuen Häusern auf dem Kai und den alten auf den beiden Brücken wurden Durchgänge ausgespart, um — wie die ausdrückliche Begründung lautet — „den Häusern auf den beiden Brücken das Tageslicht zu bewahren“; für diese Durchgänge schrieb der Erlaß 3,90 Meter vor. Im Jahre 1783 wurden angesichts der wachsenden Haushöhen **zum ersten Male die Höhen gesetzlich beschränkt**¹⁶⁴⁾. Diese Beschränkung lief im großen und ganzen auf eine Erlaubnis hinaus, Häuser zu bauen, deren Höhe doppelt so groß war wie die Breite der dazu gehörigen Straßen. Gestattet wurden: „in den Straßen von 30 Fuß Breite und mehr 60 Fuß“ (19,50 m; 1 Fuß = 32,5 cm), also das Doppelte der Straßenbreite; „in den Straßen von 24—29 Fuß (inkl.) Breite 48 Fuß Höhe und in allen anderen Straßen nur 36 Fuß Höhe“, jeweils einschließlich der Dächer. Im nächsten Jahre¹⁶⁵⁾ gab ein neuer Erlaß die gesetzlich erlaubten Höhen ohne Dächer: bei Straßenbreiten von 30 Fuß und mehr 54 Fuß Haushöhe bis zum Dachgesims; bei Straßenbreiten von 24—29 Fuß (inkl.) 45 Fuß Höhe; bei Straßenbreiten von weniger als 23 Fuß 36 Fuß Höhe; dazu kommt dann jeweils noch 10—15 Fuß Dach. Der Erlaß der revolutionären Regierung von 1796 paßte seinem schön abgestuften System von fünf verschiedenen Straßenbreiten entsprechende Häuserhöhen an. Von diesen behielt jedoch nur die erste Klasse, nämlich 18 m für Straßen von 12—14 m Breite, und überhaupt als höchste Höhe gesetzliche Gültigkeit. Die anderen Abstufungen nach unten wurden noch im selben Jahre umgeworfen und auch für 10 m Breite 18 m Höhe und für 8 m Breite 13 m Höhe (alles bis zum Dachgesims) angelegt.

162) Zitiert nach Taine, L'ancien régime.

163) Recueil 1886, S. 3 f.

164) Déclaration du Roi sur les Alignements et Ouvertures des Rues de Paris, vom 10. April 1783.

165) 25. Aug. 1784, Recueil 1902, S. 69.

Die Stadterweiterung und der „bornierende“ Absolutismus.

Paris erscheint uns so groß und seine Häuser sind so hoch, daß es aussieht, als wären es zwei oder drei Städte übereinander, und es ist so voll Leute, daß es nichts Leeres gibt. Alle Straßen sind sozusagen mit Menschen gepflastert, die sich gegenseitig stoßen wie in Prozessionen. Man könnte sagen, daß von überall her die Welt hier zusammenläuft wie zu einem Zufluchtsort...

Geschrieben 1652 vom Königlichen Ingenieur Jaques Gomboust in der Erläuterung seines Planes von Paris.

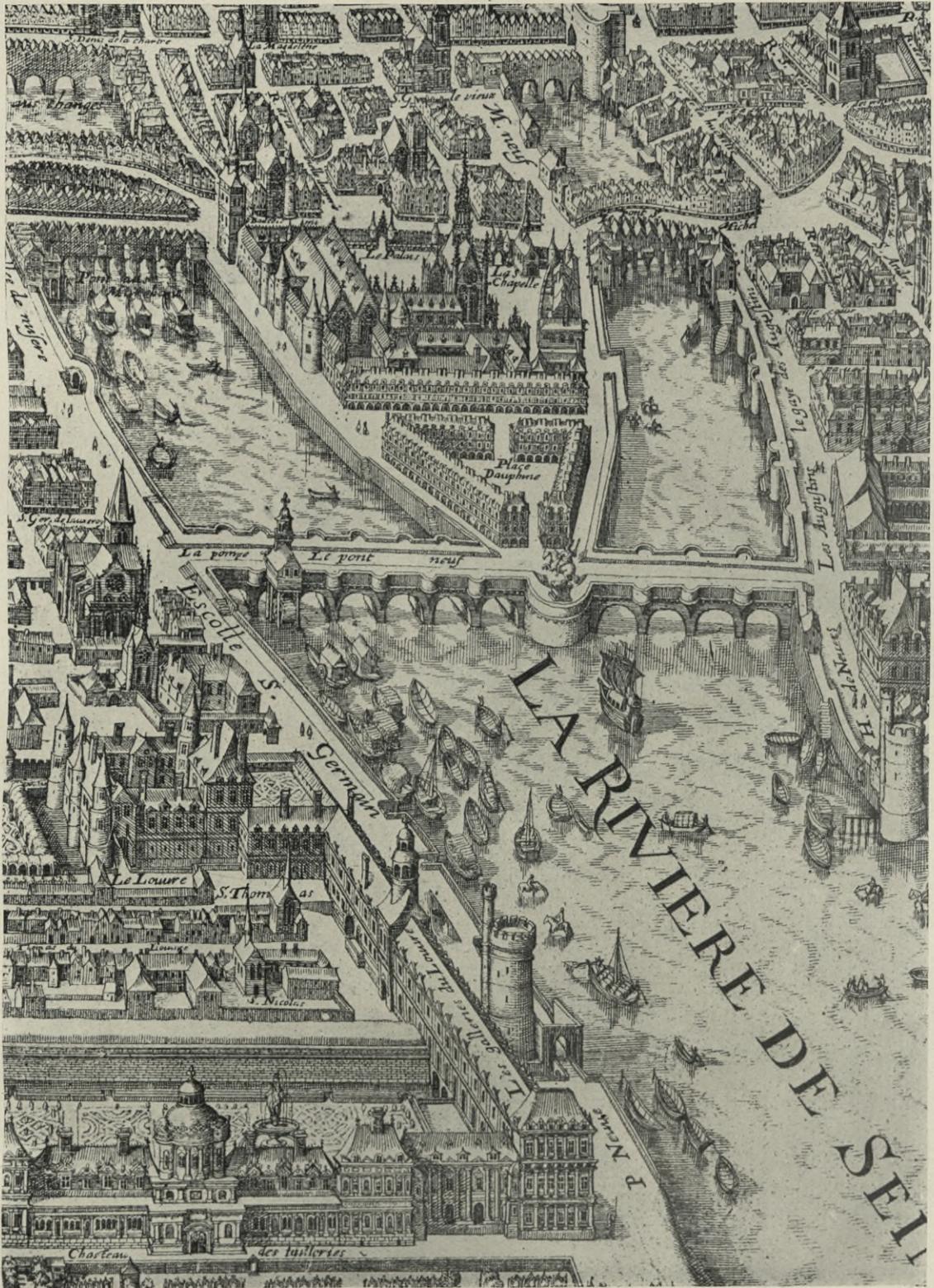
Diese großen Haushöhen und diese geringen Straßenbreiten entsprachen nicht etwa einer Forderung des Pariser Klimas, etwa wie in den schattendurstigen Ländern des Südens, sondern waren eine bedauerliche Folge des Platzmangels und der immer erneuten Verbote außerhalb der Stadtgrenzen zu bauen. Hierüber wird im folgenden Ausführlicheres mitgeteilt werden müssen.

PLAN DES ENCEINTES
DE PARIS



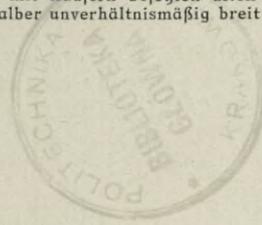
Abb. 124. Die geschichtliche Aufeinanderfolge der verschiedenen Pariser Befestigungsringe.

Abb. 125. Aussteller: Das französische Ministerium der Schönen Künste.



Auschnitt in Originalgröße aus dem Pariser Plane Merians von 1615 (vgl. Abb. 127).

Im Vordergrund links die Tuileries; der heutige Tuileriengarten ist noch mit Wohnhäusern bebaut; der Louvre noch in alter Form. In der Mitte des Bildes die „Neue Brücke“ mit dem Denkmal Heinrichs IV., dahinter die Place Dauphine auf der Insel der Cité. Rechts und links der Insel die mit Häusern besetzten alten Seinebrücken. Alle Straßen sind der perspektivischen Klarheit halber unverhältnismäßig breit gezeichnet.





Rekonstruktion des Planes von Paris unter Philipp dem Schönen, 1285–1314, gezeichnet von Albert Lenoir.



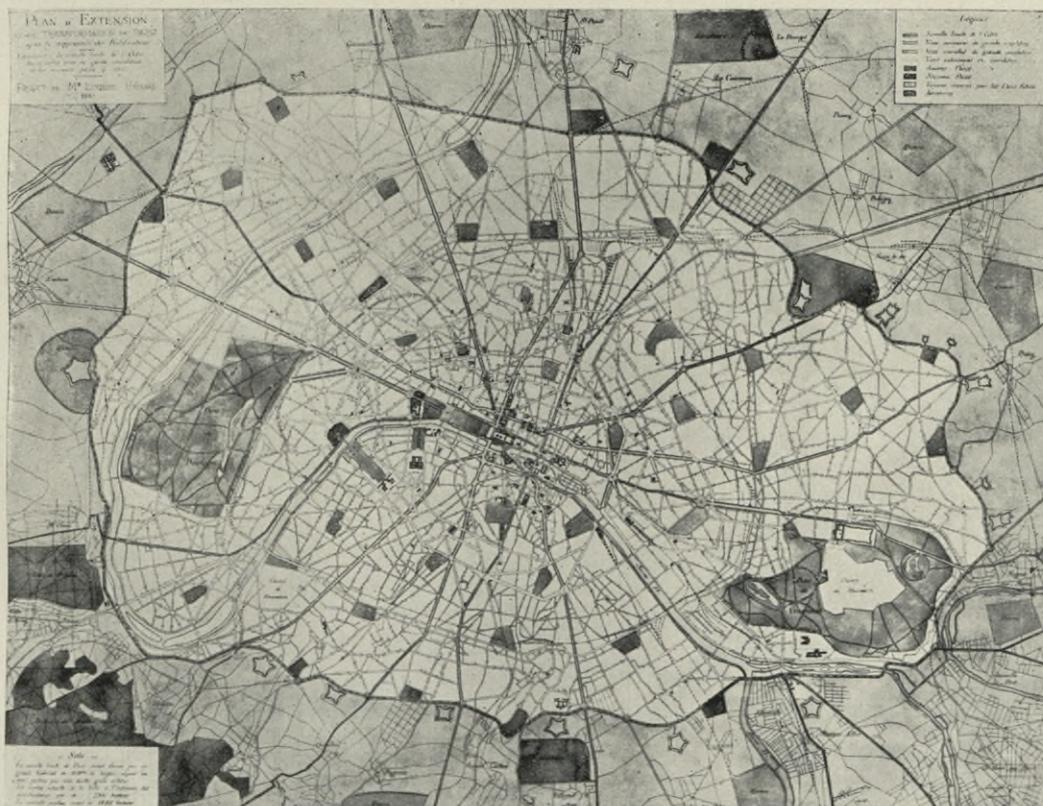
Paris 1615. Plan von Mathieu Merian.

Aus diesem hier stark verkleinert wiedergegebenen Plane sind zwei Auschnitte in Originalgröße abgebildet, vgl. Abb. 125 u. 132.
Für das Straßenschema vgl. Abb. 115.



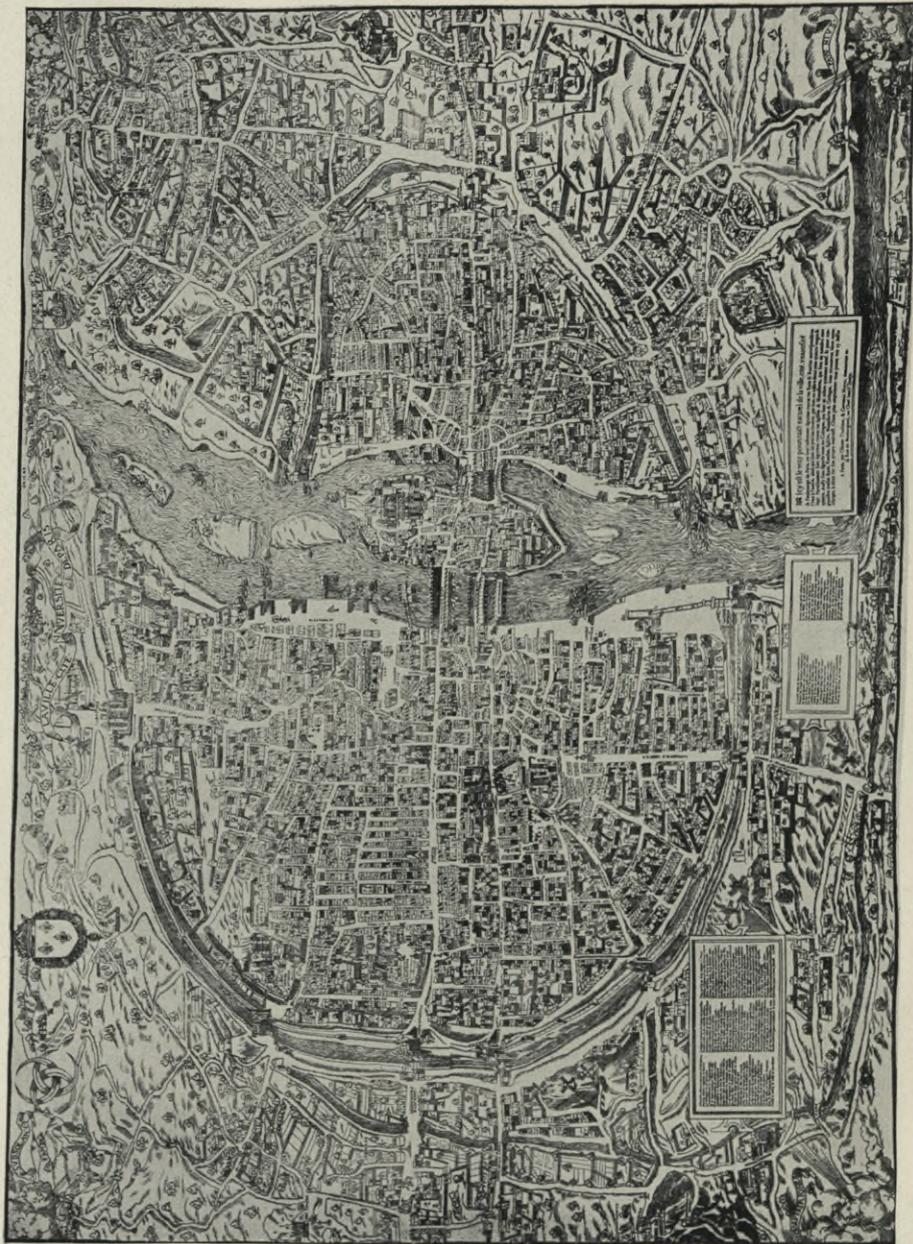
Paris 1665, Plan von Bullet und Blondel, gleichzeitig der erste Pariser Bebauungsplan; er enthält die zwischen Colbert und dem Prevost der Kaufleute vereinbarten städtebaulichen Projekte, namentlich die kreisförmigen Baumpflanzungen um die Stadt (Boulevards) und damit die Baugrenze (bornes), außerhalb derer das Bauen verboten war, um das Abwandern der Reichen in die Umgebung zu hemmen.

Abb. 129. Aussteller: Eug. Hénard, Architekt, Paris.



Vorschlag Hénards für eine neue konzentrische Pariser Stadterweiterung von 7800 ha (heutiges Weidbild) auf 19500 ha unter Freihaltung einer größeren Zahl von Innenparks; vgl. Abb. 423.

Abb. 130. Aussteller: Das französische Ministerium der Schönen Künste.



Paris 1552. Plan von Oliver Truphiet und Germain Hoyau, genannt Plan von Basel.

L'univers entier ne peut rien voir d'égal
 Aux superbes dehors du palais cardinal.
 Toute une ville entière avec pompe bâtie
 Semble d'un vieux fossé par miracle sortie,
 Et nous fait prèsumer, à ses superbes toits,
 Que tous ses habitants sont des dieux ou des rois.
 Corneille.

Die letzte größere Stadterweiterung, die sich nicht unter nachträglich sanktionierter Umgehung der bestehenden Gesetze, sondern im vorherigen Einverständnis mit der königlichen Obrigkeit vollzogen hat, war die Angliederung des großen Dreiecks im Nordwesten zwischen der Seine, der alten auf Karl V. zurückgehenden Befestigung (von 1370) und den neuen Bastionen, die seit 1609 verstärkt worden waren, die jedoch bereits auf dem Plane von 1552 (vgl. Abb. 130 links unten, vgl. auch Abb. 124) angedeutet sind. Diese Stadterweiterung wurde 1633 unter Ludwig XIII., d. h. vom Kardinal Richelieu durchgeführt. Sie konnte trotz der entgegenstehenden Gesetze erfolgen, weil sie ganz im Zeichen der privatwirtschaftlichen Interessen Richelieus und des Königtums stand. Richelieu wollte seine Residenz an der Place Royale mit einem neu zu erbauenden Schlosse beim Louvre vertauschen, das nach Größe und Umgebung seiner Machtstellung entsprach. In Paris, in dessen engen Mauern sich damals die größte Stadtbevölkerung der Welt zusammendrängte, gab es aber auch für den reichsten Mann keinen raffinierteren Luxus, als ein freigebiges Umgehen mit verfügbarem Raum bei der Anlage von Haus und Garten. Fast alle Pariser Adeshotels lassen den Mangel an Raum, dem die Anordnung und Größe aller nicht der Repräsentation dienenden Räume geopfert wurden, schmerzlich empfinden¹⁶⁶). Da war es denn ein Zeichen von wahrhaft königlicher Macht, wenn man, wie Marie von Medici mit ihrem Palais du Luxembourg oder wie Kardinal Richelieu mit seinem Schloß über die Festungswälle hinausgehen konnte, um dort ungehindert großzügig zu disponieren. Die Kosten für die Erbauung des großen Schlosses des Cardinals wurden dabei sehr geschickt teilweise oder ganz auf die Bevölkerung des neu entstehenden Stadtteiles abgewälzt. Da Richelieu das Schloß mit allem, was dazu gehörte nach seinem Tode dem König schenkte, mildert sich für ihn persönlich der Vorwurf des Eigennutzes.

Richelieu „bemächtigte sich,“ so lautet ein alter Bericht¹⁶⁷) „mehrerer Gelände, wie sie ihm zusagten, wo man teils Gemüsekultur trieb, teils die städtische Abfuhr ablad. Er nahm so viel Gelände, als er haben wollte, errichtete rings herum eine Anzahl Häuser, die verkauft wurden an die Käufer¹⁶⁸), die sich dafür fanden; sie bilden die Richelieu-Straße, einen Teil der Straße der Kleinen Felder und der Guten Kinder.“

Wie dieses große städtebauliche Unternehmen auf die Zeitgenossen Richelieus wirkt, geht aus einer klassischen Schilderung Corneilles hervor (vgl. S. 183 oben). Da sich die bestehenden Gesetze gegen jede Vermehrung der Häuser und der städtischen Bevölkerung, und zwar nicht nur außerhalb der Befestigung, sondern

166) Vgl. Lemonnier, *L'Art Français au temps de Richelieu et de Mazarin*, Paris 1893. S. 234 f.

167) Germain Brice „*Nouvelle description de la ville de Paris*“, Paris 1725. S. 230 u. 236. Die erste Auflage war bereits 1684 erschienen.

168) Dieser Verkauf war wohl genau genommen eine Vergebung in Erbpacht auf unbegrenzte Zeit, denn in der Schenkungsakte, mit der Richelieu sein Palais an den König gab, und deren Text auch von Brice mitgeteilt wird, findet sich unter der Aufzählung der geschenkten Dinge: „Auch das Eigentum der Renten der Erbpachtverträge (*Rentes de bail d'héritages*) abgeschlossen auf den Baustellen und Häusern, die errichtet werden außerhalb und um den Garten des genannten Hotels.“

überhaupt wendeten, mußte die große Häuferspekulation Richelieus, um ihren vollen Gebrauchs- und Handelswert zu erhalten, gesetzlich sanktioniert werden, und dies geschah durch einen Erlaß von 1633, der das gesamte Gebiet zwischen der alten und neuen Befestigung förmlich der Stadt einverleibte. Alles Land, das nicht von Richelieu mit Beschlag belegt worden war, wurde dem Charles Froger, dem Strohmanne eines potenten Finanzkonsortiums, ausgeliefert. Froger mußte sich seinerseits für die weitgehenden Rechte, die ihm eingeräumt wurden, verpflichten, die alte Umwallung abzutragen, die Gräben auszufüllen und die neue Umwallung vorschriftsmäßig herzurichten¹⁶⁹). Unter den zahlreichen Rechten und Monopolen, die sich Froger im Stadterweiterungsgebiet sicherte, war auch die Ermächtigung, von allen alten oder sich neu ansiedelnden Bewohnern des Stadtviertels eine einmalige Steuer zu erheben¹⁷⁰), mit der sich diese, die nach Corneille „alle den Eindruck von Göttern und Königen machten“ für die Aufhebung des geltenden Bauverbotes, für die Aufschließung dieses Geländes und für die Annehmlichkeit, das Palais des großen Kardinals in der Nachbarschaft zu haben, erkenntlich erweisen mußten. Für die Folgezeit hatten sie dann einen, wie es scheint, sehr mäßigen Jahreszins von 4 Deniers an die Stadt Paris zu zahlen, die dadurch als Oberherrin über das Stadterweiterungsgelände anerkannt wurde. Während so die Vorteile, die die Stadt und vor allem Richelieu und die die Befestigungsarbeiten übernehmende Finanzgruppe aus dem Handel hatte, geldmäßigen Ausdruck fanden — Froger erhielt außerdem noch in bar die Summe von 79 000 Pfund —, lag der Vorteil des Königs, bevor er das Erbe Richelieus antrat, allgemein in der Verbesserung der Umgebung der königlichen Residenz (Louvre, Tuileries und ihrer Gärten). Die Lage der Residenz gewann durch die Erbauung der neuen und durch die Beseitigung der alten Befestigung und gleichzeitig steigert sich die **Repräsentationsfähigkeit der Hauptstadt** durch die schönen Gebäude und Anlagen, die man von Frogers Unternehmen im Stadterweiterungsgebiete erwartete. Die Rücksicht auf die Schönheit der königlichen Residenzstadt, der ersten Stadt des Reiches, und auf den Eindruck, den sie auf die Fremden, namentlich auf die auswärtigen Gesandten machte, war in der Tat eines der ausschlaggebendsten Motive für die städtebauliche Politik des von Richelieu auf ganz neue Grundlagen gestellten Absolutismus. Seit der Beendigung der langen Kriege mit den Engländern und seitdem Franz I. wieder Paris zur königlichen Residenz gemacht hatte, war die Schönheit der Hauptstadt die wachsende Sorge der Könige und ihrer mächtigen Minister gewesen. Als Ludwig XIV., der mächtigste und glänzendste Vertreter des Absolutismus, nach dem Tode Mazarins die Leitung der Geschäfte in die Hand nahm, schien allerdings eine Änderung eintreten zu sollen. Der Gegensatz zwischen der Hauptstadt und dem Könige während der Fronde hatte das alte patriarchalische Verhältnis zerstört. Der

169) Der volle Text des Vertrages mit Froger ist erhalten und abgedruckt im Recueil von 1886, S. 1 ff. Vgl. hierzu ferner den Aufsatz A. de Boislesles „Notices historiques sur La place des Victoires et sur la place de Vendôme“ in Memoires de la Société de l'Histoire de Paris et de l'Ile-de-France. Tome XV, 1888, Paris 1889. S. 41/42.

170) In der Aufzählung der Rechte im Vertrage fand sich der Satz: „Alle Eigentümer von Häusern, Erbgütern, Gärten, Geländen und Riselfeldern (Marais heißt gleichzeitig Sumpf sowie Land, das für Gemüse- und Riselfelderkultur benutzt wird), die in der neuen Umschließung der Faubourgs St. Honoré, Montmartre und Ville Neuf eingeschlossen sind, werden dem genannten Froger zahlen: für jede Toise (3,8 qm) an bebautem oder mit Mauern umschlossenem Gelände 15 solz (sous) und für die anderen, nicht eingeschlossenen Gelände 10 solz, wie es mit der Mehrzahl der Einwohner vereinbart worden ist.“

König zog sich grollend aus der Hauptstadt, deren Entwicklung er nicht mehr meistern konnte, nach Versailles zurück und fand dort in den zwar ungeheuer kostspieligen dafür aber weniger widerspenstigen Gartenschöpfungen „den großen Gedanken seiner Regierungsepoché“. Zwischen dem Könige und der Hauptstadt entwickelte sich ein Verhältnis, das beinahe ebenso ungünstig wurde wie die Beziehungen zwischen Berlin und dem regierenden Könige Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts. Ebenso, wie in Berlin der Nachfolger der Kurfürsten und Könige, die mit leidenschaftlichem Feuereifer Berlin geschaffen haben, der heutigen Entwicklung der Hauptstadt so fern steht, daß er z. B. die Ausstellung der Ergebnisse des großen Wettbewerbes um den Bebauungsplan von Groß-Berlin (1910) nicht besichtigte¹⁷¹⁾, ebenso stand Ludwig XIV. den gewaltigen Bemühungen zur Verschönerung der Hauptstadt teilnahmslos gegenüber und würdigte die Bemühungen der Pariser Bürgerschaft nur ganz flüchtiger, nur eben die Form wahrer Besuche. Immerhin kam es in Paris damals noch nicht zu offenen Konflikten zwischen dem Könige und dem gewählten Vertreter der Bürgerschaft (wie etwa gelegentlich der Nichtbestätigung Oberbürgermeister Kirchners), und auch das herzliche Verhältnis zwischen der großen Masse der Pariser Bevölkerung und dem Könige, dessen völlige Untergrabung erst die große Revolution offenbaren sollte, dauerte trotz der Verständnislosigkeit des Königs für die Probleme der Hauptstadt noch für längere Zeit an. Auch gab es im Paris Ludwigs XIV. im Gegensatz zu Berlin (vgl. Teil I, S. 77) mächtige Minister, die sich — wenn sie auch die sozialen Probleme des großstädtischen Städtebaues noch nicht genügend würdigten — doch wenigstens der Lösung der sonstigen baulichen Fragen, namentlich denen des monumentalen Städtebaues, mit leidenschaftlicher Anteilnahme unermüdlich widmeten. Der hervorragendste unter diesen Ministern war Colbert, der von 1661–83 das französische Bauwesen leitete und es verstand, ihm einen Stab hervorragender Künstler wie Le Brun, Perrault, Mansart, Blondel und Le Nôtre dienstbar zu machen. Mit warmen und manchmal sehr bitteren Worten ermahnte Colbert immer aufs neue den König, sich der monumentalen Ausgestaltung seiner Hauptstadt zu widmen. Hier mußte nach Colberts Ansicht des Königs Ruhm gesucht werden.

„Euer Majestät weiß,“ heißt es in einem Briefe Colberts an seinen König¹⁷²⁾, „daß in Ermangelung glänzender Kriegstaten nichts mehr die Größe und den Geist des Königs dartut, als die Bauwerke, und daß die ganze Nachwelt die Fürsten mit der Elle der stolzen Bauten mißt, die sie in ihrem Leben errichtet haben. Oh, welcher Jammer, daß der größte und tugendreichste König mit der Elle von Versailles gemessen werden soll!“

Und Voltaire schrieb¹⁷³⁾:

„Wenn Ludwig XIV. in Paris den fünften Teil von dem ausgegeben hätte, was es ihn gekostet hat, in Versailles die Natur zu vergewaltigen, dann wäre Paris in seiner ganzen Ausdehnung ebenso schön, wie es bei den Tuileries und beim Palais Royal ist, und würde die schönste Stadt der Welt sein.“

Wenn der Abfentismus Ludwigs XIV. sich auch in keiner Weise gutmachen ließ, so tat doch Colbert alles, was in seinen Kräften stand, um die Ehre der Hauptstadt, wie er sie nun einmal verstand, zu retten und mit ihm blieb der französische Adel, obgleich er zum regelmäßigen Erscheinen in Versailles gezwungen war, der Hauptstadt treu und überbot sich dort in der Erbauung groß-

171) Daß es sich bei dem hohen Pflichteifer des Königs hier um bewußten Verzicht handelt, wird man mit Rücksicht auf so viele andere Ausstellungen, denen der Kaiser sein Interesse schenkte, mit einiger Sicherheit annehmen können.

172) Zitiert nach Boislesles a. a. O. S. 2 f.

173) Le siècle de Louis XIV. Chap. XXIX.

artiger Hotels. Überall fühlte man diese Einflüsse in Paris. Colbert war wie allgegenwärtig. Ihm ist die Inangriffnahme des ungeheuren Louvre-Projektes (vgl. oben S. 168) zu verdanken, das das ganze zwischen dem Louvre und den Tuilerien zusammengedrückte Stadtviertel verschwinden lassen und sein Gelände einem großen Komplex von Schlössern einverleiben wollte. Dieser Plan wurde 1717 kleinmütig aufgegeben; „das Projekt ist so groß“ — heißt es in der Begründung des Erlasses¹⁷⁴⁾ —, „daß es während eines Jahrhunderts seit seinem Entstehen nicht zur Ausführung kommen konnte und seine ungeheure Tragweite macht seine Durchführung ebenso kostspielig wie schwierig.“ Das Riesenprojekt wurde von Napoleon I. wieder aufgegriffen, aber erst von Napoleon III. und Haussmann durchgeführt; kurz nach der Vollendung zerstörte der Brand der Tuilerien während der Kommune wieder einen Teil davon. Immerhin setzte Colbert die Erbauung von Perraults berühmter Louvre-Kolonnade sowie der Nord- und Südfassaden durch. Diese mit gigantischen Mitteln (man verwendete z. B. im Giebel der Kolonnade 17 Meter lange Steine) unternommenen Bauten stellten künstlerische Leistungen dar, die die ersten Vorschläge des zu diesem Zwecke berufenen Italieners Bernini weit überboten und die gleichsam den Anfang einer großen nationalen Epoche der französischen Architektur bedeuteten.¹⁷⁵⁾ Das große Werk, dem auch das Berliner Zeughaus viel verdankt (vgl. Teil I S. 116), blieb nach dem Tode Colberts unvollendet liegen. Der Plan Turgots (Abb. 135) zeigt die drei Fassaden als Schachtel ohne Deckel. Colbert schuf ferner die staatlichen Manufakturen der Gobelins (flandrische Teppiche, Voltaire spricht von 800 Arbeitern) und der Savonnerie (türkische und persische Teppiche), die wissenschaftlichen Anstalten Observatorium und Botanischen Garten (*jardin des plantes*); neue Quais und die Verbesserung der Seinehäfen, die Verbreiterung zahlreicher Straßen, die Lösung der brennenden Frage der öffentlichen Wasserversorgung, das Hotel der Invaliden mit seiner einzigartig schönen Kuppel von Hardouin Mansart, sowie die Ausgestaltung des *Vâl de Grace* sind sein Werk. Unter den zahlreichen Projekten Colberts, die nicht zur Ausführung kamen, hat Voltaire die der Ausgestaltung des Platzes vor der Louvrekolonnade und der Errichtung einer großen Pyramide an der Stelle des heutigen großen Triumphbogens (*Etoile*) als besonders schwere Verluste bedauert. Glücklicher war Colbert mit seiner Sorge um die würdige Erneuerung der **großen Eingangspforten zur Hauptstadt**, deren großartige Torbauten künstlerischen Wert mit praktischer Brauchbarkeit verbinden sollten. Diese als Triumphbogen zu Ehren des Königs ausgestalteten Tore, von denen die von St.-Denis und St.-Martin noch heute auf den Boulevards stehen, während die von St.-Bernard, St.-Louis und St.-Antoine verschwunden sind, verschlangen gewaltige Summen. Der Triumphbogen von St.-Antoine blieb, nachdem 500 000 Pfund aufgewendet waren, halb vollendet liegen. Von diesen Toranlagen sind vier auf dem Plan von Bullet und Blondel abgebildet, und sie verdienen hier wegen ihres städtebaulichen Interesses einige Aufmerksamkeit. Wenn man nämlich in den verschiedenen Dokumenten jener Zeit verfolgt, welche bedeutende Rolle diese Tore in der Diskussion spielten, scheint es sich hier um Anlagen gehandelt zu haben, die im Sinne der damaligen

174) Patentbrief vom 13. Dezember 1717. *Receuil* 1889. S. 21 f.

175) Vgl. Henry Lemonnier, *L'Art Français au Temps de Louis XIV (1661—1690)*. Paris 1911 namentlich S. 250 ff.; ferner Léon Mirot, *Le Bernin en France, les Travaux du Louvre et les Statues de Louis XIV*. In *Mémoires de la société de l'Histoire de Paris et de l'Ile-de-France*. Paris 1904.

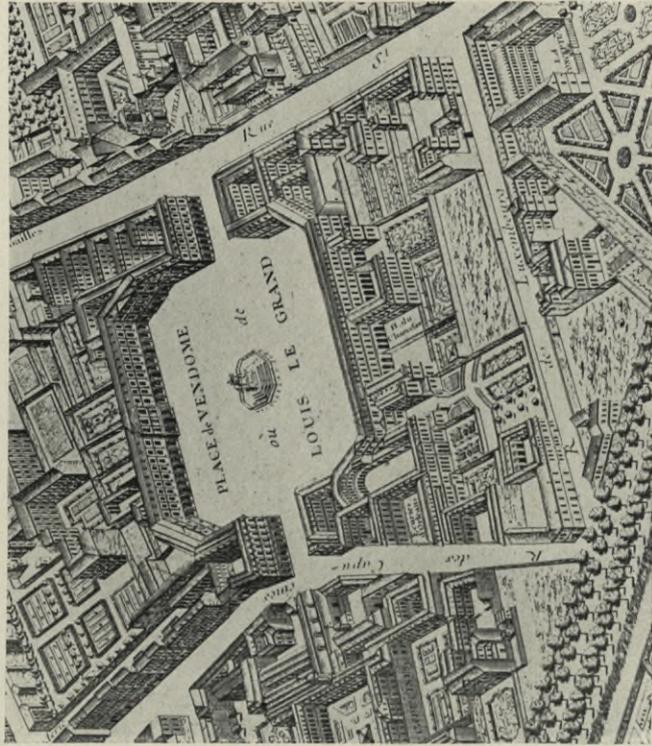
Abb. 131—133. Aussteller: Das französische Ministerium der Schönen Künste.



Auschnitt aus dem Plan von 1739 (vgl. Abb. 146), rechts Place des Victoires, links die lange, gerade auf das Denkmal zuführende Straße der Montmartregräben (alter Festungsgraben).



Auschnitt aus dem Pariser Plan Merians von 1615 (vgl. Abb. 127), zeigt die hochgradige Bodenausnutzung in der Pariser Altstadt.



Auschnitt aus dem Plane von 1739 (vgl. Abb. 146), Place de Vendôme; in der Platzdecke rechts oben läßt sich noch die ursprünglich verfügte größere Plattform erkennen; ganz unten ein Stück des Boulevards.



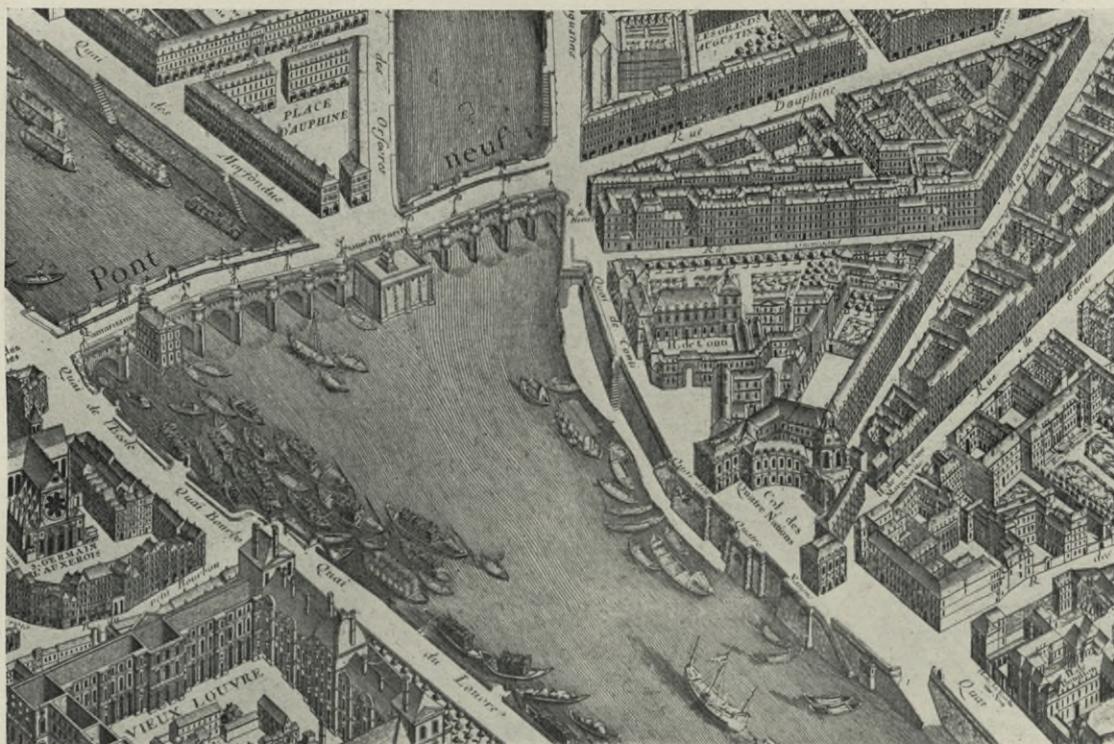
Abb. 134. Aussteller: Das französische Ministerium der Schönen Künste.



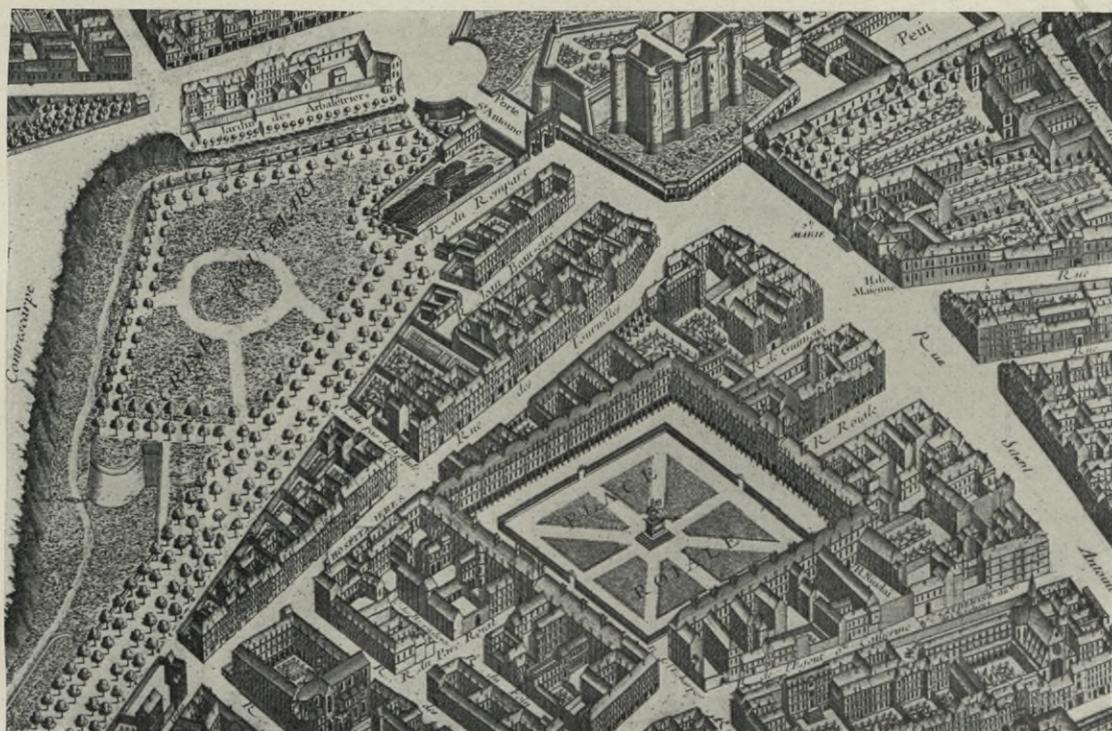
Paris 1728. Plan von Abbé Delagrive. (Nördlich des Rings der Boulevards führt als weiterer Ring der Abwässerkanal.)

Abb. 135 u. 136. Aussteller: Das französische Ministerium der Schönen Künste.

Zwei Ausschnitte in Originalgröße aus dem sog. Plane Turgots von 1739.

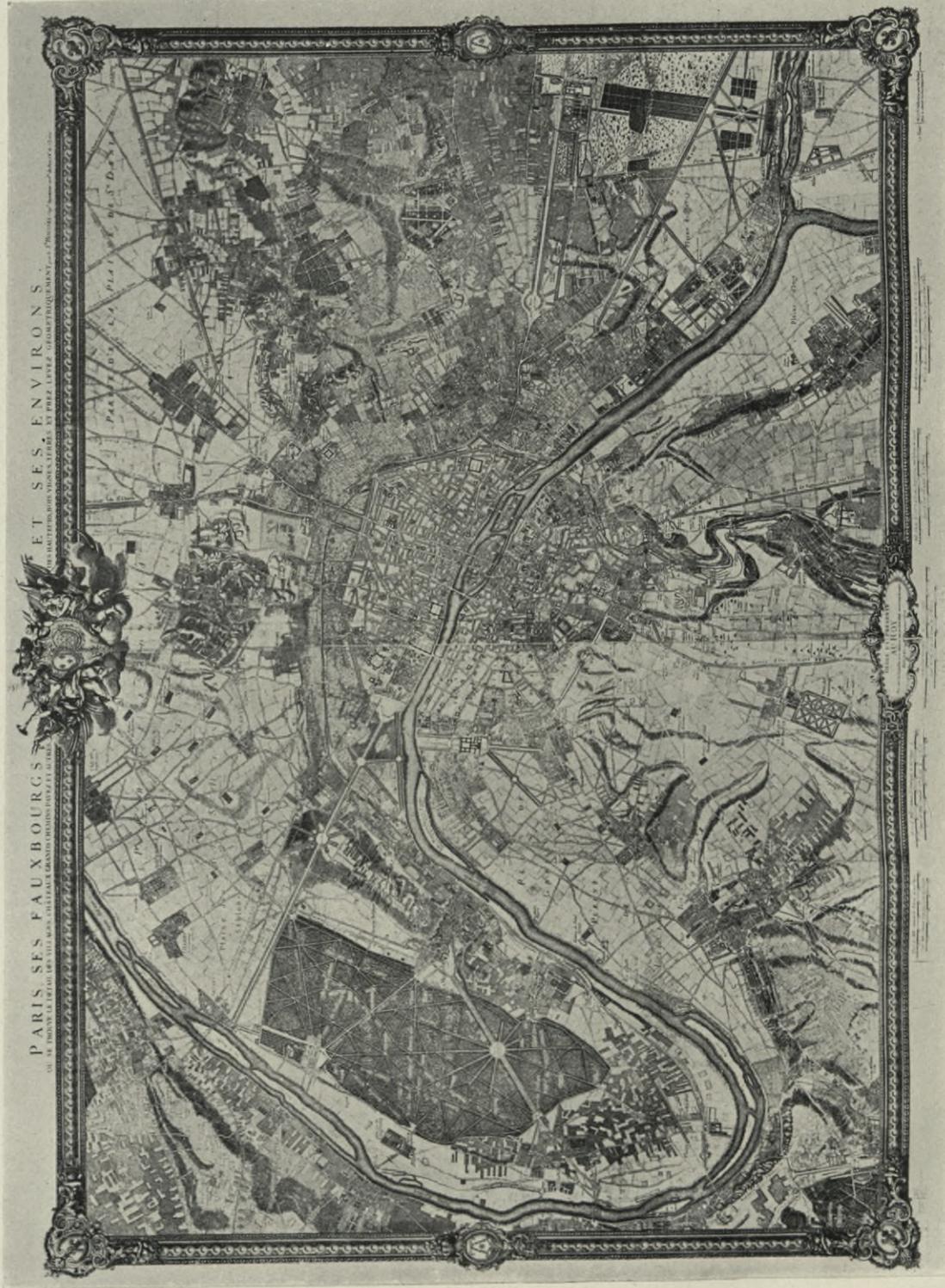


Links unten der unfertig liegen gebliebene Louvre (die Dächer fehlen, im Hofe stehen Häuser), links oben die Place Dauphine mit der Neuen Brücke, rechts das College des Quatre Nations (Palais Mazarin, das heutige „Institut“).



Die Place Royale nach rechts hin, unter dem Pavillon du Roi verbunden mit der St. Antoinestraße; oben (Mitte) die Bastille, links die Baumpflanzungen der Boulevards, namentlich rechts Mitte ist der Boden bereits hochgradig ausgenutzt.

Abb. 137. Aussteller: Das französische Ministerium der Schönen Künste.



Paris und seine Umgebung 1731, Plan von Rouffel.

Verkehrsverhältnisse etwa den Empfangsgebäuden unserer heutigen Verkehrsmittel, der Eisenbahnen entsprechen¹⁷⁶). Bei der Anlage dieser im Geschmack der Spätrenaissance gehaltenen Tore mußten die vorhandenen, aus früherer Zeit stammenden Stadttore niedrigerissen werden. Es scheint dabei zu ganz ähnlichen Konflikten gekommen zu sein, wie sie sich heute bei der Behandlung alter Stadttore ergeben, Konflikte, die im Sinne unserer Zeit gelöst wurden. So heißt es in dem Exposé, mit dem der Pariser Oberbürgermeister, der Prévost der Kaufleute und Schöffen, den Plan von 1675 begleitete¹⁷⁷):

„Man hat zuerst das alte innere Tor von St. Antoine niedrigerissen; das äußere wollte man jedoch konservieren, teils wegen der Schönheit des Basreliefs, mit dem es geschmückt ist, teils wegen der Schönheit seines Gewölbes, das so schön geschwungen ist, daß die Architekten allgemein dieser Gewölbeform den Namen St.-Antoine-Gewölbe gegeben haben; man hat es deswegen gut gefunden, für die Bequemlichkeit der Passage zwei andere Pforten, je eine auf jeder Seite und ungefähr von derselben Größe wie in der Mitte, zu errichten; sie wurden im dorischen Stile errichtet, der zwar reiner ist als der Stil des alten Tores, sich ihm aber dennoch anpaßt.“

Dieses Tor von St. Antoine findet sich auf dem Plan von Bullet und Blondel abgebildet (Abb. 128, das linke der beiden oben rechts abgebildeten Tore). Das hier eingeschlagene Vorgehen entspricht also ganz den Mitteln, mit denen man heute z. B. in Nürnberg (vgl. Abb. 233/4) schöne alte Stadttore den Forderungen des anwachsenden Straßenverkehrs anpaßt.

Ganz besonders lag Colbert schließlich die Sorge für die grünen Anlagen der Stadt am Herzen, hier wurde ein erster bedeutsamer Versuch gemacht, den Bedürfnissen der Millionenstadt Rechnung zu tragen; von der Schaffung der neuen Gärten und vor allem von der Einfassung der Stadt mit den großen „Cours“, den baumbepflanzten Promenaden (den Boulevards), wird später noch verschiedentlich die Rede sein.

Da Colbert bei seinen Bestrebungen für die repräsentative Ausgestaltung von Paris im Könige keine rechte Stütze fand, schuf sich sein wie die Verkörperung des Dogmas von der Allmacht des Staates wirkender Geist ein brauchbareres Werkzeug in der Pariser Kommunalverwaltung, mit der er zu diesem Zwecke einen besonders bedeutungsvollen Pakt schloß. Eine der wichtigsten Urkunden dieses **Vertrages zwischen Staats- und Stadtgewalt zum Zwecke der repräsentablen Ausschmückung der Stadt** Paris ist das Edikt von 1676. Dieses Edikt sanktionierte einen in den vorhergehenden Jahren entworfenen **Bebauungsplan** von Bullet und Blondel (Abb. 128), der in großen Zügen das Bauprogramm enthält, auf das sich Colbert und die Pariser Stadtverwaltung geeinigt hatten. Dieser Plan unterscheidet sich also von den bisher vorgeführten Pariser Plänen dadurch, daß er nicht nur den damaligen Zustand der Stadt, sondern als eigentlicher Bebauungsplan auch das Programm für die Zukunft zu geben vermochte; er kann vielleicht als der erste, eine Weltstadt umfassende und sanktionierte Bebauungsplan angesprochen werden¹⁷⁸).

Das Folgende ist der Wortlaut des wichtigen Ediktes von 1676:

„Ludwig XIV, etc. . . . Nachdem wir unseren Völkern durch die Macht unserer Waffen den Frieden gegeben haben, haben wir unsere Aufmerksamkeit den öffentlichen Arbeiten und allem geschenkt, was die Wohlfahrt unseres Königreiches fördern könnte. Wenn wir hierin einen würdigen Gegenstand unserer Anstrengungen sehen, so haben wir diese hauptsächlich unserer guten Stadt Paris gewidmet, damit die Hauptstadt unserer Reiche um so besser deren Größe den Fremden durch die Zahl und Schönheit dieser öffentlichen Arbeiten kund- und der Nachwelt den

176) Vgl. die auf die Stadttore bezüglichen Stellen im Erlasse von 1676, S. 187 f.

177) Vgl. Appendix zum Atlas des Anciens Plans de Paris, S. 35 f.

178) Christ. Wrens Plan für London nach dem großen Feuer von 1666 wurde nicht sanktioniert und umfaßte auch nur die vom Feuer zerstörte alte City Londons.

Segen unserer Regierung dartun könne. Zu diesem Zwecke haben wir unseren sehr teuren und sehr geliebten Prevost der Kaufleute und den Schöffen unserer genannten Stadt aufgetragen, sich um das zu bemühen, was in erster Linie zum Wohl und zum Vorteil der Einwohner und dann auch zur Verschönerung beiträgt, sei es die Erbauung von neuen Quais und von neuen Stadttoren, die imstande sind, die notwendigen Lebensmittel in Empfang zu nehmen, von zahlreichen Brunnen in den vom Fluß entfernten Gebieten, um dort das öffentliche Wasser reichlich zu verteilen, von neuen Toren und einem Wall, um die Umgürtung der Stadt zu bilden, sei es die Verbreiterung und die Eröffnung von Straßen und Passagen im Dienste des Verkehrs der neuen Stadtteile, deren Pläne in unserem Rate geprüft worden sind; wir haben ferner die Ausführung dieser Arbeiten befohlen durch die Erlasse von 1669, 70, 71, 72, 73 und 76. Da wir es aber für notwendig hielten, dafür zu sorgen, daß die Arbeiten, die in Zukunft in der Stadt unternommen werden könnten, nach einem bestimmten Plane geregelt seien, haben wir den genannten Prevost der Kaufleute und den Schöffen befohlen, einen genauen Plan der Stadt aufnehmen zu lassen, und darin nicht nur den Zustand, in dem die Stadt sich gegenwärtig durch die nach unseren Befehlen unternommenen Arbeiten befindet, einzutragen, sondern auch die jeweiligen Arbeiten, von denen wir wollen, daß sie fortgesetzt und vollendet werden zum Zwecke des höchsten Schmuckes. Diesen Befehlen haben die genannten, Prevost der Kaufleute und die Schöffen, Genüge getan und wollen nun, daß der Plan ausgeführt werde.

Aus diesen Gründen und im Einverständnis mit unserem Rate, der den Plan gesehen hat, und aus unserer sicheren Kenntnis, Machtvollkommenheit und königlicher Autorität haben wir beauftragt und durch diesen Brief gebilligt, bestätigen und billigen wir diesen Plan, wollen wir und gefällt es uns, daß er ausgeführt werde, entsprechend seinen Vorschlägen und Angaben, und daß die Arbeiten, die in die Pläne eingetragen sind, ausgeführt werden sollen, wenn sich die Gelegenheit dazu darbieten werde, jeweils zu dem Zeitpunkte, an dem es uns gefallen wird, es zu befehlen, wobei diejenigen, deren Erbgüter von dem Projekte etwa berührt werden, durch den genannten Prevost der Kaufleute und die Schöffen entschädigt werden. Zu diesem Zwecke befehlen wir, daß der genaue Plan im Rathause der Stadt Paris niedergelegt und aufbewahrt werde, um nach Bedarf eingesehen werden zu können.“

Alles was mit diesem ersten umfassenden Bebauungsplan von 1676 zusammenhängt, verdient das allergrößte Interesse, weil man wahrscheinlich hier eine der Wurzeln zu suchen hat, aus denen die außerordentlichen städtebaulichen Vollmachten erwachsen sind, mit denen der Absolutismus den kontinentalen Städten so viel Segen und so unendlich viel Verderben gebracht hat. Im Rahmen der vorliegenden Arbeit sei nur auf zwei Gesetzestexte aufmerksam gemacht, die ein interessantes Licht auf die rechtliche und auf die städtebaulich-technische Bedeutung des Planes von Bullet und Blondel werfen. Die Frage, wie weit der Bebauungsplan kraft seiner im Edikt von 1676 ausgesprochenen königlichen Genehmigung in die Rechte des Grundbesitzes eingriff, blieb von vornherein ungeklärt. Wie man sich die durch den Plan begründete Rechtslage ungefähr vorstellte, geht aus der folgenden Stelle eines Erlasses des Staatsrates von 1704¹⁷⁹⁾ hervor, in dem es sich um den Neubau eines Quais handelte, der als anbaufähige Straße in Konflikt mit den geplanten im Bebauungsplane vorgesehenen baumbepflanzten Promenaden („Cours“), die nicht anbaufähig waren, zu kommen drohte.

„Die Eigentümer, die ererbtes Land in dem Raum haben, wo dort der Cours gebildet werden soll, würden dort Gebäude errichten können, die man dann später abreißen müßte, um das Gelände zu nehmen, was außerordentliche Entschädigungskosten verursachen würde; es ist deswegen notwendig, daß in Erwartung der Anlage und Vollendung der Promenade an dieser Stelle Grenzpfähle aufgestellt werden, um öffentlich die Stellen zu markieren, wo der genannte Wall (rempart) angelegt werden soll, und daß man die Eigentümer, die in diesem Stadtviertel Häuser oder Grenzmauern errichten wollen, verpflichtet, die Erlaubnis dazu vom Prevost der Kaufleute und den Schöffen der Stadt einzuholen.“

Dieses Vorgehen war praktisch nur da durchführbar, wo man unverzüglich die Ausführung, zum mindesten die genaue Vermessung und Auslegung der vom Bebauungsplan in Aussicht genommenen städtebaulichen Anlagen in Angriff nahm.

179) Recueil 1886, Arrest du Conseil d'État betreffend Quai de la Grenouillère.

Das ist jedoch nicht geschehen, wie aus der folgenden Stelle eines 102 Jahre nach dem Edikte von 1676 erlassenen Patentbriefes hervorgeht¹⁸⁰⁾.

Ludwig XVI ufw. . . . „Unsere teuren und sehr geliebten Prévosts der Kaufleute und die Schöffen unserer guten Stadt Paris haben uns vorgestellt, daß seit langem die Anlage von Wällen um die genannte Stadt eine ihrer Hauptforgen gewesen ist; daß die Vorteile, die aus dieser Anlage entstehen, die Könige, unsere Vorgänger, veranlaßt haben, sie zu begünstigen; daß durch Patentbrief, gegeben April 1676, die Ausführung eines Planes sanktioniert wurde, der damals zu diesem Zwecke vorgelegt wurde; daß die Stadt die nötigen Arbeiten hat ausführen lassen, daß aber die Unkosten so groß geworden sind, namentlich durch die Erwerbung aller notwendigen Gelände, daß dieses Unternehmen noch nicht ganz hat vollendet werden können; daß jedoch die Wälle mehr und mehr besucht wurden, was den Prévost der Kaufleute und Schöffen veranlaßt hat, nichts zu vernachlässigen, um diese Promenade so angenehm wie möglich zu machen, und daß sie zu diesem Zwecke dort während des Sommers eine sehr kostspielige Wasserbepflanzung eingeführt haben; daß es heute nötig wäre, um die Wälle in den Zustand der Vollendung zu bringen, dessen sie fähig sind, genau die Fluchtlinien festzustellen und die sonstigen Dispositionen zu treffen, die noch an verschiedenen Stellen dieser Promenade nötig sind, namentlich von der Temple-Straße bis zur Poissonnière-Straße; daß, da der allgemeine Plan der dem Patentbriefe von 1676 beigegeben war, keinerlei genaue Einzelheiten in dieser Beziehung enthält, die Ausführung nur erfolgen könne mittels eines speziellen Planes dieser Gebiete, auf denen jedes Erbgut eingetragen ist, und wo die in Anspruch zu nehmenden Gebiete markiert sind.“

In der Tat handelt es sich bei dem Plane von Bullet und Blondel neben der genauen Aufnahme des vorhandenen Bestandes nur um eine große Ideenskizze, in der die 1633 begonnene Stadterweiterung im Nordwesten (vgl. oben S. 183 f.), die neuen Wälle, die um die ganze Stadt geplanten Promenaden, einige Quais und Straßenverbreiterungen, vor allem aber die neu zu errichtenden Tore (im Exposé zum Plane nehmen sie den weitaus größten Platz ein) die wichtigsten Elemente des städtebaulichen Programms darstellen. Von diesen verschiedenen Projekten blieben auch einige unvollendet — so zeigt z. B. der Plan Turgots (Abb. 146) von den für den Süden geplanten Umfassungspromenaden nur einige Anfänge — im großen und ganzen aber ist das Programm von 1676 doch zur Ausführung gekommen und hat sich namentlich in den sogenannten „Großen Boulevards“ mit den beiden Toren von St.-Denis und St.-Martin, die sich später in Straßen, und zwar in glänzende Hauptstraßen wandelten, ein unvergängliches Denkmal geschaffen.

Welche Gegenleistungen beanspruchte und erhielt die Pariser Bürgerschaft dafür, daß sie sich mit diesen verhältnismäßig großen Aufwendungen in den Dienst der absolutistischen Zwecken dienenden Verschönerungspolitik Colberts stellte?

Ein naheliegender Weg zur Entschädigung der Stadt lag in der Wiederholung des bei der Stadterweiterung von 1633 eingeschlagenen Vorgehens; wie damals die Hauptgewinne aus den durch die neuen Wälle anbaufähig werdenden Geländen dem Erbauer der neuen Wälle zuflossen, so konnte auch 1676 sich die Stadt in ähnlicher Weise schadlos zu halten versuchen. Dieser Versuch ist auch in ausgiebiger Weise gemacht worden, wie aus dem folgenden Texte eines königlichen Ediktes von 1681 hervorgeht, das viele interessante Schlaglichter auf die Bodenpolitik der Stadt Paris wirft. Im Erlaß des Königs lautete es¹⁸¹⁾:

180) Lettres patentes, April 1778 über Boulevards du Temple, St. Martin, St. Denis et Bonne Nouvelle. Vgl. Recueil 1902, S. 49. Dort ist auch mitgeteilt, daß der Patentbrief erst am 23. Februar 1781 vom Parlament registriert wurde; was auf ähnliche Verschleppungen im Pariser Bebauungsplanwesen schließen läßt, wie sie heute in Berlin zu finden sind.

181) Vgl. Édít du roi confirmant à leurs détenteurs la propriété des maisons bâties dans les remparts, fossés, contrescarpes et en dehors de l'enceinte de Paris, Dezember 1681 in Rec. 1889. S. 14 f.

„Obgleich es unbestreitbar ist, daß die Baustellen der Wälle, Mauern, Gräben, Bastionen und außerhalb, in allen Städten unseres Königreiches Uns gehören, ohne daß irgend jemand dort Eigentums- oder herrschaftliche Rechte in irgendeiner Form beanspruchen könnte, trotzdem haben sich für diese Baustellen bei den alten und neuen Wällen, Mauern, Gräben, Bastionen und außerhalb in Unserer guten Stadt Paris grobenteils Besitzer gefunden; die einen stützen sich auf Erbpachtsverträge, die sie seit langen Jahren zu verschiedenen Zeitpunkten mit dem prévost der Kaufleute und den Schöffen unserer Stadt gegen Kauffsummen und einen jährlichen Pachtzins abgeschlossen haben, zu deren Zahlung an die städtischen Domänen sie sich verpflichtet haben mit der Bedingung, daß nach dem Ablauf der Pachtverträge sie ihre Häuser und Gebäude in gutem und genügendem Zustande zum Vorteile der Stadt überlassen müssen, und daß, wenn es aus irgendeinem Grunde nötig sein sollte, die Häuser abzureißen, sie verpflichtet wären, die Gebäude abzurechnen und die Baustellen zu überlassen, ohne von der Stadt irgendeine Entschädigung oder Vergütung zu erhalten; der Prévost der Kaufleute und die Schöffen haben aber, Erlasse aus der Zeit meiner Minderjährigkeit vorbüttend, nach denen ihnen diese Baustellen angeblich gehörten — Erlasse, die übrigens niemals verifiziert worden sind —, diese Baustellen teilweise auch verkauft und auch mit den Gebäuden, die auf ihnen errichtet waren, nach Ablauf der Erbpachtverträge, ja sogar vorher in den Handel gebracht; die Erwerber der Baustellen und deren Nachfolger glauben infolgedessen ein unbefränktes Eigentumsrecht auf diese Baustellen zu haben, nachdem sie die kontraktlich von ihnen geforderten Summen gezahlt haben, diese Summen wurden für die Bezahlung der Arbeiter verwendet, die an den öffentlichen Arbeiten der Stadt gearbeitet haben. Wieder andere haben sich eigenmächtig und ohne jeden Rechtstitel in den Genuß und Besitz dieser Baustellen gesetzt, einige von ihnen haben dort Häuser und Baustellen errichten lassen und haben eine mäßige Jahrespacht an irgendwelche Privatleute gezahlt, die eine direkte, feudale Oberherrschaft über diese Gebiete in Anspruch nahmen.

Die Inhaber dieser Baustellen, Häuser, Baulichkeiten usw. haben uns demütig vorgestellt, daß sie ihre Erwerbung in gutem Glauben und entsprechend den seit ziemlich langem bestehenden Geschäftsgebräuchen gemacht haben, ohne unser legitimes Recht auf diese Baustellen zu kennen, da kein Beamter noch irgend jemand sich der Erwerbung widersetze . . . Es ist aber sicher, daß die gegenwärtigen Inhaber, wenn Wir unsere Rechte rücksichtslos geltend machen, einen sehr großen Schaden erleiden werden, weil sie nicht nur einen bedeutenden Preis für die Baustellen gezahlt haben, sondern grobenteils auch Häuser und Gebäude von großem Wert errichtet und dafür bedeutende Summen geliehen haben, die sie noch schulden. Aus diesen Gründen verleihen Wir allen gegenwärtigen Inhabern, gleichgültig, auf welche Weise sie in den Besitz ihrer Baustellen gekommen sind, volles und ganzes Eigentumsrecht, ohne daß sie zu irgendwelchen Renten, Erbzins oder sonstigen Zahlungen an den Prévost der Kaufleute oder an irgendwelchen anderen Oberherrn verpflichtet sind, außer dem Jahreszins, mit dem jedes der Häuser zu unserem Vorteil belastet werden wird. Dieser Jahreszins wird mit Erb- und Umsatzsteuer sowie den sonstigen üblichen Lasten zu unserem Vorteil verbunden sein.

Dieser Versuch des Königs, den alten Gebrauch aufzuheben, nach dem sich die Stadt als Oberherrin des Stadterweiterungsgebietes ansah, blieb jedoch erfolglos. Im Jahre 1686 scheint ein entscheidendes Edikt hier die rechtlichen Ansprüche der Bürgerschaft anerkannt zu haben; dieses Edikt von 1686¹⁸²⁾, bestand im Jahre 1777, also kurz vor der Revolution, noch zu Recht und wurde damals gelegentlich der Übertragung ansehnlicher Gelände und weitgehender Vollmachten an die Bürgerschaft folgendermaßen zitiert:

„Ludwig XIV. ruhmreichen Angedenkens hat durch den Patentbrief vom Januar 1676 und den vom Juli 1686 dem Prévost der Kaufleute und den Schöffen unserer guten Stadt Paris die Ermächtigung erteilt, durch Verkäufe und Veräußerungen zu verfügen über alle leeren und wüsten Baustellen, Gräben, Wälle, Bastionen und Tore, die zusammenhängen und sich ergeben aus den alten Befestigungen, um die dafür eingehenden Summen zur Anlegung und Bepflanzung der Wälle zu verwenden.“

Diese Auffassung der alten Befestigungsgelände zugunsten der Pariser Gemeinde und zur Deckung der städtebaulichen Aufwendungen ergibt sich auch aus zahlreichen anderen Stellen¹⁸³⁾. Zusammen mit dem Befestigungsgelände

182) In den von der Stadt Paris veröffentlichten Sammlungen nicht enthalten.

183) Vgl. z. B. Erlaß vom 4. November 1684, Recueil 1886, S. 8; vom 7. April 1685, Recueil 1886, S. 9; vom 17. April 1685, Recueil 1886, S. 10; ein Erlaß des Staatsrates aus dem Jahre 1691 (Recueil 1889, S. 15) bestätigt dem Prévost der Kaufleute und den Schöffen von Paris den Genuß und das Verfügungsrecht der Baustellen auf dem alten Befestigungsgelände der Stadt zwischen dem Tor St. Bernard und St. Victor; vgl. auch die Edikte vom 22. Dezember 1696,

kam die Gemeinde auch in den Besitz aller von den neuen Wällen eingeschlossenen, „leeren und wüsten Baustellen“, sowie des dort in Erbpacht auf Zeit (emphyteose) vergebenen bebauten Geländes, indem sie eine **Enteignungsbefugnis** erhielt mit dem Rechte, Entschädigungsansprüche jeweils nur bis zur Höhe derjenigen Summen zahlen zu müssen, die von den Inhabern der Baustellen nachweislich bei der Besitznahme der betreffenden Terrains gezahlt worden waren¹⁸⁴). Diese bedeutsame Bestimmung ließ also den gesamten jeweiligen Wertzuwachs, den die betreffenden Baustellen nicht nur infolge des allgemeinen Anwachsens der Stadt, sondern auch namentlich infolge der durch den Bebauungsplan in Aussicht gestellten städtebaulichen Anlagen erfahren hatten, nicht etwa in die Tasche der „Millionenbauern“ oder der Spekulation fließen, sondern der Stadtverwaltung zugute kommen. Der Bebauungsplan war also hier nicht etwa wie der Berliner Bebauungsplan von 1858–1862 der Schrittmacher der Spekulation, sondern ihr Tod, von dem sie dann allerdings schnell wieder auferstand. Die Durchführung der vom Pariser Magistrat mit Colbert vereinbarten städtebaulichen Anlagen scheint ferner eine wesentliche Erleichterung erfahren zu haben durch eine der Stadt günstige **Handhabung des Taxwesens** auch bei Enteignung von bereits bebauten Gebieten im Innern der Stadt sowie durch eine weitfichtige Umlegung der entstehenden Kosten auf alle aus den Neuanlagen Vorteil ziehenden Nachbarn. Wohl überall, wo es sich um die Verbreiterung oder Verlängerung von vorhandenen oder um die Anlage von neuen Straßen handelte, wurde angenommen, daß sowohl die Grundbesitzer, die mit ihrer Bauflucht zurückweichen mußten, um die Verbreiterung oder Neuanlage der Straße zu ermöglichen, als auch die Besitzer der gegenüberliegenden, ja im weiteren Umkreise benachbarten Grundstücke Vorteil aus der städtebaulichen Neuregelung der Verhältnisse ziehen, und überall wurde diese Tatsache bei den zu gewährenden Entschädigungen derartig berücksichtigt, daß der vom Grundbesitzer gewonnene Vorteil geschätzt und von der Entschädigungssumme abgezogen wurde¹⁸⁵). Da bei aufkommenden Entschädigungstreitigkeiten zwei Königliche Räte die letzte Instanz bildeten, sicherte das Zusammengehen des Magistrats mit Colbert der Stadtverwaltung jeden billigen Vorteil.

Die Vorteile dieser Verfassung für den Magistrat und die städtebauliche

Recueil 1886, S. 11; vom 18. Oktober 1704, Recueil 1886, S. 18; ganz ähnlich wird noch im Jahre 1781 Befestigungsgelände umsonst an die Stadt abgetreten; vgl. den Brief des Kriegsministers vom 4. Januar 1781 und den Avis des Bureau der Stadt vom 12. Januar 1781, Recueil 1902, S. 58.

184) Vgl. z. B. Erlasse vom 4. November 1684 und vom 17. April 1685.

185) Die oft wiederkehrende Phrase über diese Bestimmung lautet: „Die Besitzer sind gehalten, ihre Hausgrundstücke beschneiden zu lassen, entsprechend den Baufluchtlinien des Planes; den Hausbesitzern soll von dem Prévoist der Kaufleute und den Schöffen als Entschädigung die Summe gezahlt werden, die ihnen für diese Beschneidung geschuldet werden wird, entsprechend der Schätzung, die davon gemacht werden wird von Sachverständigen und Experten, über die sich die Hausbesitzer mit dem Prévoist der Kaufleute und den Schöffen einigen, oder die mangels einer Einigung von zwei zu diesem Zwecke vom Könige entsandten Staatsräten ernannt werden; diese Sachverständigen werden bei der Schätzung den Zustand und die Qualität der Häuser und den besonderen Nutzen berücksichtigen, den die Hausbesitzer aus der Straßenverbreiterung ziehen werden, und in Anbetracht des Vorteils, den die Besitzer derjenigen Häuser in der betreffenden Straße, die nicht beschnitten werden, aus dieser Verbreiterung ziehen, befiehlt Seine Majestät, daß diese Hausbesitzer Beiträge leisten in solcher Höhe, als sie zu diesem Zwecke eingeschätzt werden. (Vgl. Erlasse vom 7. Januar 1677, 7. Januar 1678, beide Recueil 1902, S. 12; 23. Dezember 1679, 8. Januar 1680, 28. Februar 1683, usw. usw.) Im Edikt vom 8. November 1687 werden die Hausbesitzer des Quais von Tournelles zu Beiträgen herangezogen für eine neue Verbindungsstraße zwischen dem Quai und dem St.-Antoine-Viertel. Als Beispiel für die gesetzliche Festlegung der Beitragspflicht für die Besitzer aller benachbarten Straßen seien die Erlasse vom 31. Januar 1689 und 5. Juni 1700 angeführt.

Verfönerungspolitik können nur dadurch beschränkt worden sein, daß die Stadt die in ihren Besitz übergehenden Festungsgelände oder sonstigen enteigneten Gebiete in einer Weise vergab, die ihr für die Zukunft keine oder nur eine geringe Teilnahme an der Wertsteigerung der Gelände sicherte. Ein, wie es scheint, immer gebräuchlicher werdender Vergebungsmodus kleidete sich nur äußerlich in die Form einer Vergebung in **Erbpacht**¹⁸⁶), war aber doch etwa gleichbedeutend mit einem Verkauf, der der Stadt für die Zukunft nur eine sich stets gleichbleibende jährliche Grundsteuer sicherte, sie aber an den künftigen Wertsteigerungen, die die Tätigkeit der Stadtverwaltung und der allgemeine Aufschwung bringen mußte, nur in geringem Maße durch die Umsatzsteuer (lods et ventes) teilnehmen ließ, ohne sie zur regelrechten Teilhaberin an den von ihr geschaffenen Werten zu machen, wie es durch die Steuer nach dem gemeinen Werte der amerikanischen Städte in so weitgehendem Maße geschieht. Dieser Mißstand mußte einem aufmerksamen, auf das Wohl der Allgemeinheit bedachten Beobachter auffallen; es ist nicht erstaunlich, daß gerade der Marschall Vauban, der ja wie kaum ein anderer einzelner Mann den Städtebau der Neuzeit beeinflußt hat und aus seiner Praxis (er hat 300 Festungen umgebaut und 33 neue angelegt) städtische Verhältnisse durch weitgehende Anschauung kannte, auch hier mit seiner Kritik einsetzte. In der Tat hat der große Marschall in seiner berühmten Schrift *Dime royale*, in der er seinem König ein neues und gerechtes Steuersystem vorschlug, unter anderem folgende Forderung aufgestellt¹⁸⁷):

„Die städtischen Häuser, ob sie von denen bewohnt sind, denen sie gehören, oder ob sie vermietet sind, müßten gerechterweise Steuern zahlen, ein Zwanzigstel entweder der Miete oder des berechneten Mietswertes; abzuziehen wären ein Fünftel der Miete oder des Mietswertes für die Reparaturen“ (verbleibt also eine Steuer von 4% der Miete). „Wenn der Besitzer selbst das Haus bewohnt, wird es leicht sein, seinen Wert festzustellen, entweder durch frühere Vermietungen oder durch den Kaufkontrakt oder durch Schätzungen auf Grund der Lage, der Zahl der Etagen, der Festigkeit des Gebäudes und der Preise der benachbarten Häuser, die sich in ähnlicher Lage befinden und auf dieselbe Straße gehen.“ „Wenn es wahr ist, wie man versichert, daß es allein in Paris 24 000 Häuser mit Front auf die Straße gibt, ungerechnet die Hinterhäuser, daß ferner sich in der Gesamtzahl mindestens 4000 Häuser mit Torfahrten befinden, die nach Abzug eines Fünftels für Unterhaltung und Reparatur auf wenigstens 2000 Pfund durchschnittliche Miete gerechnet werden müssen, und wenn man die anderen 20 000 Häuser zu 600 Pfund Mietwert rechnet, so folgt daraus, daß allein die Häuser von Paris dem Könige eine Steuer von einer Million Pfund wenigstens einbrächten.“

Diese Steuer sollte nach einem jährlich zu erneuernden Tarif erhoben werden. Sehr bezeichnend ist das Schicksal dieser Vorschläge; sie hatten ebenso wie die ganze Schrift des großen Marschalls einen sehr wesentlichen Fehler, den sein Zeitgenosse der Herzog von Saint-Simon folgendermaßen darlegte¹⁸⁸):

„Das Buch ruiniert eine Armee von Finanzleuten, Agenten und Kommiss der verschiedensten Arten; es hätte sie gezwungen, künftig ihren Lebensunterhalt auf eigene Rechnung statt auf Rechnung der Allgemeinheit zu suchen, und es untergrub die Grundlage dieser unermesslichen Vermögen, die man in kurzer Zeit entstehen sieht. Das war genug, um das Buch zu Falle zu bringen.“ Saint-Simon führt weiter aus, wie die Durchführung der Vaubanschen Steuervorschläge die gesamte im herrschenden System wurzelnde Bureaukratie gegen sich hatte, und fährt fort: „es war also kein Wunder, daß der König, nachdem er in diesem Sinne gegen das Buch voreingenommen worden war, den Marschall Vauban sehr übel empfing, als dieser ihm sein Buch überreichte, das seinem ganzen Inhalte nach sich an ihn, den König, richtete. Man kann sich denken, daß die Minister, denen er es überreichte, ihn nicht besser aufnahmen. In diesem Augenblicke waren seine Leistungen, seine einzigartige militärische Tüchtigkeit, seine Tugenden und die königliche Gnade, die so weit gegangen war, daß der König geglaubt hatte, durch die Ernennung Vaubans zum Marschall sich selbst mit Lorbeeren zu krönen, alles war

186) Mit jährlichen cens (Zins), lods et ventes.

187) Vgl. Eug. Daires Neuausgabe *Économistes Financiers du XVIII^{ème} siècle*. Paris 1843.

188) Vgl. *Mémoires complets de Saint-Simon*, tome V, page 285 ff. Zitiert nach Daire.

plötzlich verschwunden. Er sah in ihm nur noch einen durch die hingebende Liebe für das öffentliche Wohl wahnsinnig Gewordenen, einen Verbrecher, der ein Attentat auf die Autorität der Minister und damit auf seine eigene wagte¹⁸⁹⁾. „Der unselige Marschall, für den jedes französische Herz schlug, konnte die Ungnade seines Herrn, dem er ganz ergeben war, nicht überleben. Er starb kurz darauf, nachdem er niemand mehr gesehen hatte, verzehrt von Schmerz . . .“

Er starb, 74 Jahre alt (1707), zwei Wochen, nachdem ein königliches Edikt festgestellt hatte, daß sich in seinem Buche „mehrere Sachen im Widerspruch zur Ordnung und Gewohnheit des Königreiches finden“. Dasselbe Edikt hatte die Konfiskation des Buches befohlen. Dieses Buch wird von den berufensten Beurteilern für ein wahrhaft glänzendes Denkmal eines überlegenen Geistes und Vauban selber mit seinem tiefen Verständnis für die wirtschaftliche Bedeutung der Massen des Volkes und seinen Versuchen, diese Bedeutung wissenschaftlich zu erfassen, der Vater der Statistik genannt¹⁹⁰⁾. Um die Gewalt der sich plötzlich gegen Vauban zusammenscharenden Interessentencliquen, diese „Blutsauger des Staates, wie Vauban selbst sie nennt, deren Anzahl groß genug wäre, um die Galeeren zu füllen, die aber verbrämt mit dem Gute der von ihnen geplünderten Bürgerschaft mit hoherhobenem Haupte in Paris umherstolzieren, als hätten sie den Staat gerettet“, um diese furchtbare Gewalt zu würdigen, muß man sich vergegenwärtigen, daß Vauban, als er plötzlich in die Königliche Ungnade fiel, die ihm den Todesstoß gab, während eines langen Lebens von einzigartiger, geradezu klassischer Unantastbarkeit in 140 Schlachten für seinen König gekämpft, ihm 33 neue Festungen gebaut, 300 alte umgebaut und 53 Belagerungen geleitet hatte. Wenn man sieht, daß es den wohl erworbenen Interessen möglich war, im Kampfe gegen die Steuerreform einen derartigen Mann an die Wand zu drücken, wird man vielleicht die Erbitterung etwas milder beurteilen, mit der heute die von den sogenannten Bodenreformern unterstützten wichtigen Steuerreformen bekämpft werden.

Aus der in Paris geübten Vergebung der städtischen Gelände ergab sich, daß die Finanzquellen, die Colbert der Stadtverwaltung erschlossen hat, nachdem seitens der Stadt jeweils einmal beim Verkauf reichlich daraus geschöpft worden war, in Zukunft ihre wachsenden Erträge nur noch in die Taschen der Grundbesitzer fließen ließen, wobei die Frage, welchen Grad die Verquickung zwischen Stadtverwaltung und Grundbesitz damals erreichte, und wieweit die unerfreuliche Entwicklung des Pariser Wohnungswesens damit und mit der damals bereits umfichgreifenden Häuser Spekulation zusammenhängt hier nicht erörtert werden soll.

Die geschilderten Vorteile, die der Stadtverwaltung aus der Auflaffung der Festungsgelände und der Behandlung der Enteignungs- und Entschädigungsfrage durch den Staat erwachsen, waren jedenfalls nicht die einzigen, die das Zusammengehen mit Colbert und der von ihm geleiteten städtebaulichen Politik für die Bürgerschaft brachten. Es soll hier nicht untersucht werden, wie viele Vollmachten

189) Genau wie heute wurden damals Reformvorschläge mit politischen Verdächtigungen bekämpft. Man kann sich vergegenwärtigen, mit welchen Mitteln damals gearbeitet worden sein mag, wenn man sich erinnert, daß z. B. die Vorschläge zur Verbesserung unserer Bodenbesteuerung von der Vertretung der Bodeninteressenten regelmäßig als „sozialistisch“ bezeichnet werden, oder daß im September 1904 der Berliner Bodenspekulant Georg Haberland als Mitglied der Berliner Stadtverordnetenversammlung den Magistrat mit einem Antrage ersuchte, Schritte gegen den endlich erschienenen etwa seit 1886 vorbereiteten, (vgl. oben I S. 72 u. 73), Wohnungsgesetzesentwurf der Regierung zu tun, weil er die Selbstverwaltung bedrohe. Vgl. den Bericht über die Berliner Stadtverordnetenversammlung vom 29. September 1904.

190) Vgl. die von Daire in der Einleitung zur *Dime royale* zitierten Namen. Unter den neueren Forschern der Geschichte der Volkswirtschaftslehre sei Professor Deschamps von der Pariser Rechtsfakultät als Verehrer Vaubans genannt.

Einwohnerzahlen von Paris, London, Berlin und Wien ¹⁹¹⁾.

Jahr	Paris	London		Berlin		Wien ¹²⁾	Jahr
		London ⁹⁾	Groß-London ¹⁰⁾	Berlin	Groß-Berlin ¹¹⁾		
1250	120 000	—	—	—	—	—	1250
1292	216 000 ¹⁾	—	—	—	—	—	1292
1328	274 000 ¹⁾	—	—	—	—	—	1328
1590	220 000 ²⁾	—	—	—	—	—	1590
1594	180 000 ²⁾	—	—	—	—	—	1594
1600	—	150 000	—	—	—	—	1600
1637	415 000 ³⁾	—	—	—	—	—	1637
1652	900 000 ⁴⁾	—	—	—	—	—	1652
1654	—	—	—	9—10 000	—	—	1654
1675	540 000 ³⁾	—	—	—	—	—	1675
1685	—	—	—	17—18 000	—	—	1685
1694	720 000 ⁵⁾	—	—	—	—	—	1694
1700	—	674 350	—	—	—	—	1700
1709	—	—	—	56 600	—	—	1709
1720	—	—	—	65 000	—	130 000 ⁶⁾	1720
1754	—	—	—	125 385	—	175 400	1754
1763	576 000 ³⁾	—	—	119 219	—	—	1763
1783	—	—	—	144 224	—	207 979	1783
1786	—	800 000	—	147 338	—	—	1786
1789	600—650 000 ³⁾	—	—	149 875	—	215 633	1789
1794	647 000 ⁷⁾	—	—	150 002	—	220 337	1794
1800	—	—	—	—	—	231 949	1800
1801	546 756 ⁸⁾	864 845	1 114 644	173 440	182 923	—	1801
1811	622 636	1 009 546	1 323 899	169 763	—	240 036	1811
1817	—	—	—	195 857	—	243 164	1817
1821	713 966	1 225 694	1 596 351	—	—	264 111	1821
1822	—	—	—	206 309	222 414	—	1822
1831	785 862	1 471 941	1 903 572	248 196	270 312	320 236	1831
1840	—	—	—	322 626	350 046	356 869	1840
1841	935 261	1 873 676	2 235 344	—	—	—	1841
1851	1 053 262	2 362 236	2 680 935	—	—	431 147	1851
1852	—	—	—	421 797	464 426	—	1852
1857	—	—	—	—	—	516 105	1857
1861	1 696 141	2 803 989	3 222 720	547 571	582 667	—	1861
1869	—	—	—	—	—	632 127	1869
1871	—	3 254 260	3 885 641	825 937	883 775	—	1871
1872	1 851 792	—	—	—	—	—	1872
1880	—	—	—	1 122 330	1 245 663	725 658	1880
1881	2 269 023	3 834 354	4 766 661	—	—	—	1881
1890	—	—	—	1 578 794	1 847 301	1 364 548	1890
1891	2 424 705	4 232 118	5 633 806	—	—	—	1891
1900	—	—	—	1 888 848	2 528 730	1 674 957	1900
1901	2 660 559	4 536 267	6 581 402	—	—	—	1901
1910	—	—	—	2 071 257	3 422 741	2 031 498	1910
1911	2 847 229	4 522 961	7 252 963	—	—	—	1911

191) Bei der Zusammenfassung dieser Tabelle wurde dem Verfasser von Herrn Dr. R. Kuczynski, Direktor des statistischen Amtes Berlin-Schöneberg, geholfen, wofür auch an dieser Stelle bestens gedankt werden soll.

1) Géraud zitiert nach Levasseur.

2) Voltaire, Levasseur: die hundertjährigen Kriege verursachten einen starken Rückgang der Bevölkerung.

3) Levasseur nach zeitgenössischen Schätzungen.

4) Gombouft in der seinen Plan von 1652 begleitenden Denkschrift; Gomboufts Plan war topographisch so vorzüglich genau, daß er für fast ein Jahrhundert (d. h. bis zum Plane Delagrives) die Unterlage für alle Arbeiten auf dem Gebiete der Pariser Topographie bildete. Seine Schätzung der Pariser Bevölkerung gründet er auf eine Schätzung von 30 000 Häusern mit durchschnittlich 30 Bewohnern und auf eine etwas willkürlich klingende Schätzung der wehrfähigen Bürgerwehr. Vgl. Atlas des anciens Plans de Paris.

5) Nach einer von Vauban in Dime royale zitierten Schätzung.

6) Sombart.

auf dem Gebiete der **Polizei und Rechtsprechung der Stadt** eingeräumt wurden, und wieviel diese Vollmachten für die Stadt wert waren; es sei nur erwähnt, daß einer der Erlasse über die Erbauung eines der südlichen Boulevards den folgenden Passus enthält:

„Prévost der Kaufleute und Schöffen werden auf dem neuen Boulevard dieselbe bürgerliche, strafrechtliche und polizeiliche Rechtsprechung haben und daselbe Recht über die Fluchtlinien, wie sie es bereits auf den Boulevards eines nördlichen Teiles der Stadt besitzen, und wir übertragen ihnen zu diesem Zwecke, soweit dies nötig ist, alle Vollmacht und Rechtsprechung.“

Auch sei noch einmal an die bereits (S. 181) mitgeteilte Tatsache erinnert, daß die Pariser Baupolizei, gleichgültig, wer die letzte Instanz bei ihrer Handhabung war, die denkbar höchste Ausnutzung der Grundstücke gestattete, soweit sie nach dem damaligen Stande der Technik und nach der Größe der vielfach auf mittelalterliche Verhältnisse zurückgehenden Grundstücke überhaupt möglich war (vgl. auch die im Erlaß von 1724, S. 199 gegebenen Befugnisse).

Im Zusammenhange mit dieser von der Baupolizei geduldeten unbeschränkten Ausnutzung der Grundstücke war für die Interessen des ansässigen Bürgertums die Politik der **Anbauverbote** von größter Bedeutung, mit denen der königliche Absolutismus in der Hauptstadt seinen polizeilichen Pflichten genügen zu müssen glaubte und dabei gleichzeitig die Geschäfte der Pariser Hausbesitzer, zu denen übrigens ja auch Staats- und Stadtfiskus gehörten, besorgte. Die Texte dieser verschiedenen Bauverbote gestatten einen tiefen Blick in das damalige städtebauliche Denken, ohne dessen Verständnis die städtebauliche Entwicklung von Paris unbegreiflich bleibt. Diese denkwürdigen Gesetze stellen gleichzeitig eine derartig groteske Verquickung von ohnmächtigem guten Willen und magistraler Borniertheit mit skrupelloser Interessenpolitik dar, daß sie als Vorstufe zu den in diesen Richtungen noch weiter gehenden Rechtsverhältnissen im heutigen Städtebau das größte Interesse verdienen. Sie werfen überraschende Schlaglichter auf die Genesis von manchen heute noch unausrottbaren städtebaulichen Vorurteilen.

Zur Würdigung der im nachfolgenden mitgeteilten Auszüge aus den gesetzlichen Bauverboten empfiehlt sich ein vergleichender Blick auf die **Bevölkerungsentwicklung in Paris** und anderen Städten. (Siehe Seite 194).

Ein flüchtiger Vergleich der Nebeneinanderstellung der Bevölkerungszahlen von Paris, London und Berlin ergibt, daß sich wohl die Verhältnisse in Paris und London, kaum aber die von Paris und Berlin vergleichen lassen. Man kann annehmen, daß die Bevölkerungszahl Londons mit dem Eintritt in das siebente Hunderttausend in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts den Vorsprung, den Paris seit alters gehabt hatte, einholte, um Paris und alle anderen Städte der Welt bald weit hinter sich zu lassen. Ganz anders Berlin. Als dort der Große Kurfürst nach dem Dreißigjährigen Kriege die zerrütteten Verhältnisse in seine

7) Nach einer während der Revolution gemachten Zählung auf Grund der für die Brotverteilungen geführten Register.

8) Nach der ersten regelrechten Zählung. Levasseur hält den Rückgang von 647 000 auf 547 000 als Folge der revolutionären Wirren für möglich. Taine berechnet, daß Paris allein 40 000 Freiwillige in die ersten Revolutionskriege, die Frankreich vor der Invasion retteten, entsandt hat. Auch nach der Revolution von 1848 zeigte sich eine allerdings geringe Verminderung. In Berlin brachte das Jahr 1848 eine Verminderung von mehr als 3000 Personen. Vgl. Berl. Verw.-Ber. 1841/50 S. 5.

9) Stadt bzw. Grafschaft.

10) Gegenwärtiger Polizeibezirk.

11) Vormaliger weiterer Polizeibezirk.

12) Bis 1851 Zivilbevölkerung, ab 1857 Gesamtbevölkerung.

pflegliche Hand nahm, hatte er es mit 9000—10 000 Einwohnern zu tun. Ungefähr im selben Jahre wurde die Bevölkerung von Paris von dem durchaus ernst zu nehmenden Gomboust (vgl. Anm. 4, S. 194) nicht auf das Doppelte oder Zehnfache, nein auf das Hundertfache der damaligen Berliner Bevölkerung geschätzt, und wenn diese Zahl auch sicher zu hoch gegriffen ist, so kann man doch sicher annehmen, daß in der Mitte des 17. Jahrhunderts in Paris der Absolutismus, dem es gerade gelungen war, der unter dem Namen Fronde bekannten inneren Revolution Herr zu werden, sich einer großstädtischen Bevölkerung von mindestens einer halben Million gegenüberfah. Diese Bevölkerung hatte zwar auch durch die schweren inneren Wirren des hundertjährigen Krieges gelitten, aber dennoch war sie in keiner Weise mit den 9000 Akerbürgern zu vergleichen, die der dreißigjährige Krieg in Berlin am Leben gelassen hatte. In Paris handelte es sich um eine Stadtbevölkerung mit mehr als tausendjähriger Tradition, deren nach Zehn-, ja Hunderttausenden auf und ab schwankende Ziffern ein unheimliches Lied von der Vergänglichkeit des Irdischen erzählten. Diese tausendjährige Großstadt hatte Eroberer kommen und gehen, Dynastien steigen und sinken sehen, in ihr lebte ein bunter Reichtum von alten Traditionen, denen gegenüber auch die Form des Königtums, wie sie Richelieu durchsetzte, eine neue und darum verhältnismäßig kleine Sache war. In Berlin gelang es dem Großen Kurfürsten und seinen Nachfolgern, eine zum Entbehren, zum Schweigen und Gehorchen gehaltene Einwohnerschaft — ein Fünftel bis ein Sechstel der Gesamtzahl ging jeweils auf die Militärbevölkerung — nach landesherrlichem Ermessen zu meistern und obrigkeitlicher Weitsicht entsprechend städtebaulich zu manipulieren; schon unter Friedrich dem Großen, nachdem die Berliner Bevölkerung kaum das erste Hunderttausend überschritten hatte, ergaben sich dann ernste städtebauliche Schwierigkeiten (vgl. Teil I S. 102). Wie anders Paris; keine Treibhauspflanze sondern eine tausendjährige, sturmerprobte Eiche! Das die Großstadt bergende Ei, das in Berlin im Interesse des königlichen Säckels mit so treuem Bemühen gelegt wurde, war in Paris längst und ohne übermäßiges Zutun der Könige ausgebrütet, und der Absolutismus hatte dort — gerade wieder zur Zeit der Fronde — zu seinem Schmerze entdeckt, daß der ausgekrochene große Vogel sich manchmal nicht nur als nahrhaftes Küken, sondern bei ungeeigneter Behandlung auch als Raubvogel gebärden konnte. Kaiser Karl V. erklärte bei seiner Reise durch Frankreich Orléans für die schönste Stadt; denn Paris, meinte er, sei mehr als eine Stadt, sei „eine ganze Welt“. In der Tat, Paris war eine Welt: es war eine Großstadt! Als der erstarrte Absolutismus Richelieus sich vorsetzte, diese unfaßbare Welt des Handels- und Gewerbefleißes, der Weisheit und Kunst¹⁹²⁾, der alten Klöster und Kathedralen, des oberstolzen Adels und des in unentwirrbaren Gassenlabirinth wimmelnden Pöbels mit städtebaulichen Maßnahmen zu meistern, hat er nichts Kleines unternommen; es handelte sich hier bereits um die unbegrenzten Möglichkeiten der Großstadt mit ihren gleichsam in einem zur Bevölkerungszahl quadratischen Verhältnisse wachsenden städtebaulichen Schwierigkeiten. Gegenüber ihrem unabsehbaren Treiben, ihren täglichen Überraschungen, ihrer ganz neuartigen uferlosen Entwicklung ließen

192) Noch Gomboust erwähnt in der Beschreibung seines Planes von 1652, daß die 6000 Studenten der von Karl dem Großen gegründeten Universität in vier „Nationen“, die Franzosen, die Picarden, die Normannen und die Deutschen, gruppiert sind, ein Denkmal der langen Jahrhunderte, in denen die Pariser Universität das abendländische Denken nördlich der Alpen geführt hat.

sich aus früheren Zuständen begründete Vorurteile zwar mit den Mitteln überkommener Macht krampfhaft verteidigen und damit unendlicher Schaden anrichten, die Entwicklung konnte in krankhafte gefährliche Bahnen gelenkt werden, aber hemmen ließ sie sich nicht. Dieser städtebaulichen Entwicklung gegenüber befand sich der auf agrarisch-feudaler Grundlage stehende Absolutismus des großen Kardinals und des Sonnenkönigs in der komisch-rätlosen Rolle der Henne, die vom Uferrande aus eine junge Ente vom Ertrinken retten zu müssen glaubt.

Die königliche Politik angesichts der Großstadt wird am besten gekennzeichnet durch den in den verschiedenen Erlassen die Hauptrolle spielenden Gedanken der Beschränkung durch Grenzsteine — der stets wiederkehrende offizielle Ausdruck für diese Grenzsteine war „bornes“ — als ein **beschränkender, begrenzender**, oder — nach dem offiziellen Terminus technicus — ein **bornierender Absolutismus** im Gegensatz zu dem stadterweiternden Absolutismus, mit dem die Hohenzollernfürsten zur Steigerung der Acciseinkünfte ihr Berlin behandelten, bevor es Großstadt wurde. Das Älteste dieser bornierenden Edikte scheint von Heinrich II. aus dem Jahre 1548 zu stammen¹⁹³). Dieser Erlaß schildert in seiner Begründung die Schrecken und Laster der großen Städte und die Gefahren ihres Anwachsens und der daraus entstehenden Landflucht in so drastischen Farben, daß man glauben könnte, einen Artikel aus einer heute erscheinenden agrarischen Zeitung zu lesen. Er stellt sich dann aber sehr entschlossen auf den Standpunkt der Pariser Handwerksmeister, deren Gefellen in die rasch empor-schießenden Vorstädte abwandern,

„Um dort Werkstätten zu eröffnen, ohne Ablegung von Prüfung und Lehrzeit und ohne der — über die Meister der Stadt ausgeübten Kontrolle unterworfen zu sein.“

Mit dieser doppelten sozial- und gewerbepolitischen Begründung verbietet der Erlaß ausdrücklich die Errichtung irgendwelcher Gebäude außerhalb der Tore. Dieser Erlaß wurde bereits im Jahre 1588 widerrufen¹⁹⁴); aber bald, nachdem der Absolutismus das Heft fest in der Hand hielt, kam es zu viel schärferen Erlassen, und zwar wendeten sich die stets erneuten Bauverbote sogar nicht nur gegen die Bauten außerhalb der Tore, sondern ursprünglich ebenso scharf gegen jedes Bauen überhaupt, weil man in jeder Vermehrung der Häuser und Bewohner eine Gefahr sah. Im folgenden sei einiges vom Wichtigsten und Amüsantesten aus den königlichen Bauverböten wiedergegeben; es finden sich dabei wahre Kabinettstücke zur Würdigung des aufgeklärten Absolutismus und seiner Fähigkeit, den Problemen einer Weltstadt gerecht zu werden.

Wenige Jahre, nachdem Richelieu sein Schloßchen durch die umfassende Stadterweiterung von 1633 (vgl. oben S. 183 f.) ins Trockene gebracht hatte, heißt es in der Begründung des Erlasses des Staatsrates vom 15. Jan. 1638, der sich ein der Begründung genau entsprechendes Gesetz anschließt¹⁹⁵).

Trotz der so viele Male wiederholten Verbote, neue Gebäude in Paris und seinen Faubourgs zu bauen, finden sich mehrere Personen, die sich mit außerordentlicher Unbotmäßigkeit in die Unkosten von Gebäuden in der Umgebung der Stadt und ihrer Faubourgs gestürzt haben, und die Häuser und andere Gebäude bis in die Felder hinein errichtet haben. Dadurch ist die schlechte Luft in der Stadt vermehrt worden; die Stadt wächst allmählich so weit, daß es in Zukunft schwierig sein wird, ihre Abfuhr zu bewältigen. Obendrein veranlaßt die große Zahl von Wohnungen, die sich bis in die Faubourgs ausdehnen, den Zuzug einer Masse von Personen vom flachen Lande, die die Lebensmittel verteuern und Anlaß geben zu polizeilicher Unordnung, Mord- und Raubtaten und Diebstählen, die ungestraft Tag und Nacht in der Stadt

193) *Recueil général des anciennes lois françaises depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789* par Isambert, Decrussy, Armet, Paris 8 v. + XIII. (1828). S. 63—65.

194) Vgl. die diesbezügliche Anmerkung Isamberts zur Ausgabe von 1828.

195) Hierzu vgl. *Recueil* 1889, S. 12—15, 27—30; *Recueil* 1902, S. 25 f., 28, 77.

und den Faubourgs verübt werden. Es muß deswegen für die Sicherheit, Bequemlichkeit und das öffentliche Wohl Vorforge getroffen werden. Man hat sich zu diesem Zwecke an S. Majestät gewandt, die ja durch ihre Edikte und Erlasse aus den Jahren 1627 und 1634 ihren Willen kundgetan hat, daß die Stadt und die Faubourgs von Paris eine bestimmte und begrenzte Ausdehnung haben sollen, in der die Bürger und Bewohner sich zu beschränken haben. S. Majestät wird ersucht, zu befehlen (und befiehlt es auch im der Begründung angeschlossenen Gesetze), daß ein Plan von der Stadt und den Faubourgs von Paris gemacht wird, der ihre Ausdehnung enthält; und daß an den Grenzen dieser Ausdehnung vom Finanzministerium von Frankreich und dem Staatsrate Grenzsteine aufgestellt werden. Jenseits dieser Grenzsteine soll niemand bauen können, was immer auch für Gründe oder Anlässe er haben möge, ohne sich die durch die königlichen Edikte festgesetzten Strafen zuzuziehen. Diese Edikte sollen zu diesem Zwecke aufs neue veröffentlicht und angeschlagen werden, damit niemand Unkenntnis vor schützen kann. Außerdem soll jedermann verboten sein, Häuser, Läden oder Werkstätten auf den Quais und Brücken der Stadt, den Avenuen (wohl als Zugangsstraßen zu den Quais und Brücken zu verstehen) und auf den öffentlichen Plätzen zu bauen, die zur Bequemlichkeit und zum Schmuck der Stadt und der Faubourgs dienen . . . Der König, in seinem Rate anwesend, in Erwägung der vom Prévoist der Kaufleute und Schöffen der Stadt Paris gemachten Vorstellungen, ist entschlossen, den bösen Willen zu unterdrücken, mit dem die Bewohner der Stadt Häuser errichten und erbauen sowohl in der Stadt als in ihren Faubourgs an Stellen, wo bis jetzt noch keinerlei Häuser gebaut oder errichtet worden sind; namentlich in den Faubourgs und außerhalb derselben, auf Gelände, das vorher der Landwirtschaft gedient hat zum Anbau von Gemüse, Kräutern und Früchten, notwendig für die Ernährung der Stadt, wohin dann Bewohner von benachbarten Städten und Dörfern ziehen. Das würde auf die Dauer diese Städte und Dörfer verlassen und unbewohnt machen zum größten Schaden für die Angelegenheiten S. Majestät und der Öffentlichkeit, wenn hier keine Ordnung geschaffen würde.“

Der Befehl zur Anfertigung des geforderten Planes wurde vom Könige gegeben.

„S. Majestät erläßt das ausdrückliche Verbot, neue Häuser oder andere Gebäude innerhalb der Stadt und ihrer Faubourgs und außerhalb derselben bis zu den nächsten Flecken und Dörfern zu erbauen, die gegenwärtig im Umkreise der Stadt liegen, und an Stellen und Plätzen, wo bis jetzt keine Häuser gestanden haben, ohne ausdrückliche Erlaubnis S. Majestät und Patentbrief . . .“

Im selben Jahr (4. August) wurde dann eine genaue Anordnung über die neuen Grenzsteine erlassen. 31 solcher Grenzsteine wurden an genau bezeichneten Stellen, namentlich an den Ausfallstraßen aufgestellt; 21 auf dem rechten, 10 auf dem linken Ufer. Das Material (Marmor oder Holz), die wechselnden Größen der verschiedenen Grenzmaße und die Farbe der Buchstaben waren genau vorgeschrieben. Wer außerhalb dieser Grenzsteine baute, zog sich eine Strafe von 3000 Pfund und die Konfiskation seiner Terrains zu.

„Und¹ betreffs der Privaten, die unbebaute Terrains innerhalb der genannten Grenzsteine besitzen, gelten die gleichen Bauverbote und dieselben Strafen, falls nicht vorher ein Brief des Groß-Siegel-Bewahrers mit dem Willen und der ausdrücklichen Erlaubnis S. Majestät erlangt ist, ausgestellt durch die Vermittlung des Präsidenten des Staatsrates und des Finanzministeriums von Frankreich . . .“

Die stets erneuten Bauverbote dieser Art wurden zwar stets aufs neue übertreten, aber sie hemmten doch die ganzen Bauunternehmungen sehr, sie stellten sie auf einen unsicheren Boden und erforderten bei Neubauten eine Menge von Umwegen und Bestechungen der aufsichtführenden Organe. In welcher rechtlichen Stellung sich das Land befand, auf dem ein derartiges Bauverbot lastete, geht hervor aus dem oben mitgeteilten Erlasse von 1681 (vgl. S. 190) und aus dem Wortlaut eines Patentbriefes von 1717, der die Wirkung des Verbotes, Neubauten innerhalb des Geländes zwischen Tuilerien und Louvre zu errichten, in folgenden Worten schildert:

„Die Häuser und Baustellen sind dort beinahe außerhalb des Handels oder wenigstens unter ihrem richtigen Wert, wegen der Furcht, die die Erwerber haben können, eines Tags enteignet zu werden; man kann nicht einmal die nötigsten Reparaturen machen, ohne lästigen Formalitäten unterworfen zu sein.“

Die Strenge der Bauverbote von 1638 wurde 1672 von Ludwig XIV. neu

eingeschärft, doch scheint sie gegen Ende der Regierung dieses Königs in der Praxis einer milderen Auffassung gewichen zu sein. Nach seinem Tode jedoch kommt die alte Politik wieder in verschärftem Maße zur Anwendung. Im Jahre 1724 unterzeichnet der von der Regentschaft geleitete König Ludwig XV. eine königliche Ordonnance, in der es folgendermaßen heißt:

„Um unsere gute Stadt Paris in ihre richtige Grenze einzuschließen und um den Schäden vorzubeugen, die von ihrem zu großen Wachstum zu fürchten wären, haben die Könige, unsere Vorgänger, zu verschiedenen Zeiten Verbote erlassen gegen die Erbauung von irgendwelchen Häusern in den Faubourgs und auf Baustellen in der Nähe und außerhalb der Tore, ja sogar innerhalb der Stadt an irgendeinem neuen oder alten Plat. Der verewigte König, unser sehr geehrter Herr und Urgroßvater (Ludwig XIV.) hat durch seine Deklaration vom 30. April 1672 dieselben Verbote erneuert und hat beträchtliche Auflagen (taxes) auf die gelegt, die außerhalb der 1638 festgesetzten Grenzen gebaut haben; er befahl, daß neue Grenzen festgelegt würden und durch die Aufstellung von Grenzsteinen kenntlich gemacht würden, jedoch hat die Art, nach der die erwähnte Deklaration zur Ausführung gebracht wurde, das Übel vergrößert statt es zu verkleinern. Die Grenzsteine, die das äußerste Ende jedes Faubourgs darstellen sollten, hat man für die Fluchtlinien angesehen, nach denen eine neue Stadt gebaut werden sollte, und man hat sich fälschlicherweise eingeredet, daß das ganze Gelände, das durch von Grenzstein zu Grenzstein gezogene Linien eingeschlossen wird, ein Teil des neuen Weichbildes der Stadt sei, was ein Gebiet ausmacht, das noch nicht bebaut ist und von dem der größte Teil gegenwärtig noch sumpfig ist oder sich in landwirtschaftlicher Nutzung befindet, und das seiner Größe nach mehr als zwei Drittel der Stadt, wie sie heute ist, ausmacht¹⁹⁶). Die besondere Aufmerksamkeit, die wir nach dem Beispiel unserer königlichen Vorgänger der Hauptstadt unseres Königreiches widmen, verpflichtet uns, Maßnahmen zu treffen, um den Fortschritt dieser Vergrößerung zu verhindern, der eines Tages der Anfang des Unterganges werden würde. Ja wir glauben, daß bei der Größe, die die Stadt erreicht hat, und auf der sie sich durch unsere Fürsorge noch halten kann, kein neues Wachstum geduldet werden darf, ohne sie dem Untergange nahezubringen. Die Zahl der Bewohner, die bereits so beträchtlich gewachsen ist, und die noch entsprechend der Fortsetzung der Bautätigkeit wachsen würde, würde den Preis der Lebensmittel und die Schwierigkeit der Verpflegung noch steigern; der übermäßige Verbrauch von Baumaterialien würde schließlich zu einer Teuerung führen, nachdem vorher die Preise derartig gestiegen sind, daß weder die Privaten die nötigen Reparaturen ihrer Häuser, noch der Prévost der Kaufleute und Schöffen die öffentlichen Arbeiten zur Bequemlichkeit und zum Schmuck der Stadt ausführen und unterhalten könnten. Die öffentliche Ordnung würde leiden durch die entstehende Unmöglichkeit, die Polizei in alle Teile eines so großen Organismus zu verteilen. Die Entfernung der Stadtviertel würde die Erleichterung der Verbindung zerstören, welche die Bewohner derselben Stadt untereinander finden müssen mit Rücksicht auf die verschiedenen Geschäfte, die sie oft am selben Tage in verschiedene, sehr entfernte Stadtviertel rufen; auch wäre übrigens zu fürchten, daß die Gebäude im Innern der Stadt vernachlässigt würden, während sie außerhalb der Grenzsteine und der Grenzen der Stadt errichtet würden.

Nachdem die sichersten Mittel, ein so großes Unheil zu verhüten, sorgfältig geprüft worden sind, haben wir keine geeigneteren Mittel gefunden, als zu unterscheiden zwischen der Umfangslinie der Stadt und der der Faubourgs, um dann, nachdem die Stadt in ihre richtigen, wenn auch ausgedehnten Grenzen zurückgedrängt ist, dort den Privaten die volle Freiheit über die Form und Größe der Gebäude, die sie errichten wollen, zu lassen, wobei sie jedoch keine neuen Straßen durchbrechen dürfen; ferner die Faubourgs zu beschränken auf die Länge der bis jetzt geöffneten Straßen und bis zum letzten an jeder Straße erbauten Hause, ohne daß es erlaubt sei, dort neue Straßen zu brechen oder dort auf andere Terrains zu bauen als auf dem, das an eine bereits geöffnete Straße grenzt, und das zwischen Häusern eingeschlossen ist, wobei mit bereits begonnenen Bauten eine Ausnahme gemacht werden soll. Durch diese Mittel werden wir uns die großen Gebäude für das Innere der Stadt, deren Schmuck sie sind, bewahren, wo ja auch mehr als genug Gelände für sie noch vorhanden

196) Dies klingt so schildbürgerlich grotesk, daß der Sicherheit halber der französische Text mitgeteilt sei (vgl. Recueil 1889, S. 27 f.): Mais la façon dont il a été procédé en exécution de la dite déclaration, a accru le mal au lieu de le diminuer, on a regardé ces bornes qui ne devoient estre que la marque de l'extrémité de chaque fauxbourg, comme des alignemens sur lesquels on devoit tracer une nouvelle ville, et l'on s'est fausement persuadé que tout le terrain qui estoit renfermé dans l'enceinte formé par des lignes tirées d'une borne a l'autre, faisoit partie de la nouvelle enceinte de la ville, ce qui fait un espace qui n'est point encore bâti, dont la plus grande partie est actuellement en marais, et même en terre labourable, et qui égaleroit en grandeur plus des deux tiers de la dite ville, en l'estat qu'elle est aujourd'hui.

ist, und wir werden ferner verhindern, daß die hervorragendsten Bewohner gehen, um sich an den Enden der Faubourgs anzusiedeln und durch ihr Beispiel und in ihrer Folge eine große Masse von Leuten ziehen, die die Häuser der Faubourgs um das Vielfache vermehren, während die Mitte der Stadt sich schließlich einsam und verlassen fände.“

Dieser Begründung des Ediktes entsprechend, wurden durch 15 Paragraphen aufs neue die Grenzen der Stadt (im Gegensatz zu den weiter draußen gelegenen Faubourgs) innerhalb der mit Bäumen bepflanzten Umwallungen festgelegt. Da, wo die neuen Wälle noch nicht aufgeschüttet, sondern nur in den Fluchtlinien festgelegt waren, wurden diese Fluchtlinien in entsprechenden Abständen durch mit Kupfertafeln versehene Pfähle festgelegt. Wo bereits Häuser in den Fluchtlinien des Walles standen, wurden die die Fluchtlinien des Walles bezeichnenden Kupfertafeln an den Häusern befestigt.

„Artikel 3: Allen Privaten, die innerhalb der so bezeichneten Einschließung Terrain besitzen, das an eine der bereits eröffneten Straßen grenzt, ist es gestattet und erlaubt, darauf Häuser nach ihrem eigenen Gutdünken zu erbauen, unter Beobachtung der Vorschriften.“

Neue Straßen durften nicht mehr angelegt werden, die dahin gehenden Bauerlaubnisse der letzten vier Jahre wurden widerrufen; ausgenommen waren die Verbreiterungen alter Straßen und die Anlagen von öffentlichen Plätzen, die die Voritzenden der Kaufleute und Schöffen zur Bequemlichkeit und zum Schmuck der Stadt anlegen wollten. Außerhalb der eigentlichen Stadt wurden die Faubourgs durch Grenzmale festgelegt; die jeweils am äußersten ins Feld hinausgebauten Hause befestigt wurden. Innerhalb des durch Grenzmale festgelegten Gebietes der Faubourgs war es „verboten allen Personen ohne Ausnahme, irgendein Haus mit Torfahrt (porte cochère) zu errichten“. Hiermit war also der in der Begründung des Gesetzes ausgesprochene Wunsch erfüllt, den Wohlhabenden, die sich Pferd und Wagen halten konnten, das Wohnen außerhalb der Stadt unmöglich zu machen. Häuser mit Torfahrten, die bereits in der Faubourg-Zone erbaut sind, durften nicht vergrößert werden. Neue Gebäude durften in dieser Faubourgzone nur errichtet werden auf Gelände, das an bereits aufgelassene Straßen grenzte, und auch da nur Häuser mit kleinen Türen und mit nur einem Geschoß über dem Erdgeschoß (also gleichsam ein Zonenbebauungsplan, mit übrigens schädlichen Wirkungen). Neue Straßen durften in diesem großen unaufgeschlossenen Gebiete nicht angelegt werden, und alle früheren Erlaubnisse mit wenigen, im Gesetz festgelegten Ausnahmen wurden widerrufen. Auch an den Straßen, die infolge der gemachten Ausnahmen angelegt werden durften, sollten keine neuen Häuser errichtet werden. Eine Art primitiver Wohnungsaufsicht wurde eingerichtet; jedes Jahr im April forderte das Gesetz von den Beamten des Finanzministeriums und des Prévost der Kaufleute und Schöffen einen Besuch aller Neubauten innerhalb der Umschließungslinien der Stadt Paris und der zur Abgrenzung der Faubourgs aufgestellten Grenzmale. Der Zweck dieser Revisionen war, festzustellen, ob irgendwo gegen die Bauverbote gesündigt worden sei. Wer die Grenzmale beschädigte, wurde gepeitscht, im Wiederholungsfalle auf drei Jahre verbannt und beim dritten Male zu fünf Jahren Galeere verurteilt. Wer irgendeine Bestimmung des Gesetzes verletzte und außerhalb der festgesetzten Grenzen baute, wurde zu 3000 Pfund Strafe verurteilt; jeder Maurer und Zimmermeister sowie jeder ihrer Arbeiter, die sich an dem Bau des Hauses beteiligten, verfielen einer Strafe von 1000 Pfund, und die Handwerker verloren für immer ihr Meisterschaftsrecht. 1726 und 1728 wurde das Gesetz durch neue Erlasse erläutert und verschärft. 1740 erfolgte ein ähnlicher

Erlaß, desgleichen 1765. Dem Erlaß von 1765, der im übrigen im wesentlichen den Inhalt der früheren Erlasse wiederholt, ist die folgende Begründung vorausgeschickt.

„Die Veränderungen, die seit unseren Erklärungen von 1724, 1726, 1728, 1740 eingetreten sind, und die Erbauung einer großen Anzahl von Gebäuden, die gegen die Bestimmungen der genannten Erlasse errichtet wurden, veranlassen uns, uns von neuem zu diesem Gegenstand zu erklären, und da die Erfahrung uns im Hinblick auf die Besorgnisse beruhigt hat, die die hauptsächlichlichen Ursachen unserer früheren Erklärungen gewesen sind, haben wir uns entschlossen, die Schärfe dieser Erlasse zu mäßigen und alle Beunruhigung über die Angelegenheit zu beheben, indem wir unwiderruflich für die Zukunft die Grenzmaße festsetzen, innerhalb welcher wir die Stadt und die Faubourgs von Paris eingeschlossen wissen wollen, und indem wir die Art, in der es erlaubt sein soll, in den Faubourgs zu bauen, regeln.“

Die hiermit nachträglich erteilte Amnestie für die zahlreichen Übertretungen, die seit der letzten gesetzlichen Einschärfung der bestehenden Bauverbote begangen worden waren, stellt eine der typischen Formen der Stadterweiterung dar, wie sie sich unter dem Regime vollzog, das die Stadterweiterung prinzipiell verbot. Die Lektüre der Bornierungserlasse ergibt, daß die Sorge um die militärische Sicherheit und Verteidigung der Stadt bei ihnen eine ganz untergeordnete Rolle gespielt hat. Im Gegenteil scheint die Aufführung der neuen Festungswerke mit geringem Eifer betrieben worden zu sein, nachdem es während der Fronde (1652) einmal vorgekommen war, daß die rebellischen Fürsten sich in den Besitz der Festung Paris gesetzt und den König in die Rolle des draußen liegenden Angreifers gedrängt hatten. Die **Gründe**, die die königlichen Erlasse gegen jede Vermehrung des verfügbaren Wohnraumes und gegen jede Erweiterung der Stadt geltend machten, sind vielmehr **sozialpolitischer und interessenpolitischer Natur**. Einmal waren es gesundheitliche, wirtschaftliche, Verkehrs- und allgemeinpolitische Rücksichten, aus denen man sich gegen den „bösen Willen“, Häuser zu bauen, wandte; die schlechte Luft sollte nicht vermehrt, die Lebensmittel und Baumaterialien sollten durch die gesteigerte Nachfrage nicht verteuert und die Schwierigkeit, die polizeiliche Ordnung und die städtische Abfuhr zu sichern, nicht gesteigert werden; in der Ausdehnung der Stadt sah man eine Gefährdung der Verkehrsmöglichkeiten zwischen den verschiedenen Stadtvierteln; in der Inanspruchnahme von bisher landwirtschaftlich genutztem Gelände für Bauzwecke sah man eine Gefährdung des Lebensunterhaltes der Stadt; außerdem führte die Bevölkerungszunahme der Hauptstadt zu einer Art Landflucht in den kleineren Städten und Dörfern. Neben diesen staatspolitischen Gründen findet man in den Argumenten der Erlasse deutlich den Standpunkt des hausbesitzenden Bourgeois von Paris vertreten: die drohende Vernachlässigung der Wohnhäuser im Innern der Stadt und die Abwanderung der hervorragendsten Bewohner aus dem Innern in die Vorstädte ist daselbe Gespenst, das später den Pariser Kleinhandel gegen den Bau von Schnellbahnen Stellung nehmen ließ, oder das heute in Berlin die Haus- und Grundbesitzervereine schreckt und den Magistrat zu Maßregeln gegen die Freizügigkeit der Berliner Beamten zu zwingen versteht. Über das Wirken der Hausbesitzerinteressen im Paris des alten Regime und die sich auch damals gelegentlich einstellenden Gegensätze zwischen Magistrat und lokalen Interessentengruppen, gibt ein Erlaß aus dem Jahre 1718 interessanten Aufschluß, in dem Bezug genommen wird auf eine Denkschrift der „Bourgeois-Hausbesitzer der Häuser der großen Straßen St. Paul, St. Louis und der benachbarten Straßen¹⁹⁷⁾“.

Man sieht hier eine lokale Gruppierung von Hausbesitzerinteressen, die es

197) Recueil 1889, S. 22. 28. Februar 1718.

Es gab in Paris mehr Bourgeois als Bürger. Wenige hatten das öffentliche Wohl im Auge. Man weiß, wie sehr das Privatinteresse verblendet und den Geist beschränkt macht; ich spreche nicht nur vom Interesse des einzelnen Geschäftsmannes, sondern von dem einer Gesellschaft und von dem einer Stadt. Voltaire (in Siècle de Louis XIV.).

versuchen, den Bau eines aus allgemeinen Rücksichten von der Stadtverwaltung (Prévost und Schöffen) als erforderlich erkannten Abwässerkanals zu hintertreiben, weil die Hausbesitzer der Ansicht sind, daß die damit verbundene Straßenregulierung ihnen zu große Unkosten verursachen oder „die mit Läden ausgestatteten Häuser außerstande setzen würde, vermietet zu werden“.

Nach dem Überbordwerfen der früher auch für die Stadt innerhalb der Stadtgrenzen geltenden Bauverbote hatte die Bürgerschaft volle Freiheit, im Innern der Stadt ganz nach Belieben zu bauen; verbunden mit dem Verbot des Bauens in den Vororten und der Stadterweiterung bedeutet dies die Erreichung des Ideals einer gemeingefährlichen Kirchturmspolitik. Die gesundheitlichen, wirtschaftlichen, politischen Rücksichten werden geeignete Vorwände zur Erreichung der Zwecke einer durch die Erlasse deutlich begünstigten Interessentengruppe, die die wachsenden städtischen Bodenrenten ausschließlich für sich und ihr Gelände reserviert wissen will. Die Bedeutung der Beute, um deren Sicherstellung die Pariser Aasgeier damals kämpften, muß gewürdigt werden im Zusammenhange mit der Tatsache, daß von den 260 Millionen Franken, die nach der Schätzung Lavoisiers zu Anfang der französischen Revolution in Paris jährlich an Gebrauchsgegenständen verzehrt wurden, nur 20 Millionen durch das Pariser Exportgewerbe und den Handel bezahlt wurden, während der Rest von 240 Millionen mit Hilfe von Staatschuldenrenten und Gehältern, durch Grundrenten- und Unternehmerprofite von auswärtigen Unternehmungen gedeckt wurden¹⁹⁸). Es kam auf diese Weise ein überwiegender Teil der Einkünfte des ganzen Landes in Paris zum Verzehr und wurde dort zu einem großen Teil in Bodenrenten umgewandelt. Die Pariser Bürgerschaft verstand es also, die innere politische Lage Frankreichs so auszunutzen, daß die in der Hauptstadt entstehenden gewaltigen Grundrenten, zu deren Bildung das gesamte Land beitrug, in dem beschränkten Gebiet des alten Paris, wo sie ihre Reuße einmal gestellt hatte, festgehalten wurden. Ein stärkeres Band für eine Interessentengruppierung konnte es nicht geben. Gegenüber dieser soliden Gruppierung wirtschaftlich leistungsfähiger Kreise stand der Absolutismus jener Zeit machtlos da. Seine finanziellen Kräfte waren durch die sich stets steigenden Kriegsrüstungen so weit erschöpft, daß der König sein Tafelsilber einschmelzen ließ und Anleihen zu 16,6% aufnahm¹⁹⁹). Wie Friedrich der Große zur Zeit der höchsten Not aus politischen Rücksichten kostspielige Bauten in Angriff nahm, so war auch der französische Absolutismus ernstlich darauf bedacht, durch eine architektonisch möglichst großartig aufgeputzte Innenstadt den Gesandten der fremden Nationen unermesslichen Reichtum vorzutäuschen. Diese dynastischen Absichten verständigten sich leicht mit den Interessen des alteingesessenen Pariser Hausbesitzes. Der Bürgerschaft wurde mit allen zur Verfügung stehenden politischen Mitteln die äußerste wirtschaftliche Ausbeutung des Bodens der inneren Stadt sichergestellt und sie verpflichtete sich ihrerseits zu einer kostspieligen und hochrepräsentablen Aufmachung der dem Fremden ins Auge fallenden Stadtviertel.

¹⁹⁸) Nach Werner Sombart, *Luxus und Kapitalismus*.

¹⁹⁹) Vgl. Lavisse, *Histoire de la France*. Paris 1906. Bd. I, S. 81 f.

Unter dem Zeichen dieses Vertrages auf Gegenseitigkeit stand die Durchführung zweier der umfangreichsten Bodengeschäfte in der Geschichte des älteren Städtebaues, nämlich die Anlage der beiden **Plätze des Victoires und de Vendôme**²⁰⁰). Die Geschichte dieser beiden Platzschöpfungen gehört in mancher Hinsicht in das Kapitel des künstlerischen Städtebaues; sie wirft aber so interessante Schlaglichter auf die Verhältnisse, wie sie sich unter der Herrschaft der die Stadterweiterung und den Verkehr hemmenden Maßnahmen des Absolutismus entwickelten, und auf die wirtschaftlichen Formen, in denen sich der stadtbaukünstlerisch einzigartig prächtige Ausbau der durch diese Maßnahmen künstlich im Preis gesteigerten Pariser Terrains vollzog, daß an dieser Stelle ein kurzer Überblick gegeben werden soll.

Für beide Plätze wurde die Bauerlaubnis etwa gleichzeitig mit der Überlieferung der Festungsgelände an die Bürgerschaft gegeben; es liegt nahe, einen Zusammenhang zu vermuten²⁰¹). Bei den bestehenden Bauverböten hatte es zur Gewährung der Bauerlaubnis für die beiden Plätze, von denen namentlich die Place Vendôme beinahe mit der Erschließung eines neuen Stadtviertels gleichzusetzen ist, wesentlich beigetragen, daß die Plätze von ihren „Gründern“ von vornherein nur als würdige Umrahmungen von neu zu errichtenden Standbildern des Königs geplant waren. Man kann also auch vom Standpunkte des wirtschaftlich-politischen Städtebaues sagen, was bereits vom Standpunkte des künstlerischen Städtebaues gesagt worden ist, daß hier das Denkmal den Platz geschaffen hat. Von den beiden Projekten wurde das des Platzes des **Victoires** zuerst, nämlich 1679, in Angriff genommen (Abb. 131). Der Herzog de la Feuillade, ein Freund des Königs und nach dem Urteil der einen ein verächtlicher Schmeichler, nach dem Urteil neuerer und vielleicht gerechterer Beurteiler ein Edelmann im besten, ja verwegensten Sinne der klassischen Epoche, verstand es, den Widerwillen des Königs gegen die Hauptstadt zu überwinden und seine Zustimmung zu einer Ehrung des Königs in Paris zu erhalten. Auf dem Besitze einiger widerstrebender Freunde des in Ungnade gestorbenen Colbert, nämlich am Treffpunkte der aus der Stadterweiterung von 1638 hervorgegangenen, in den alten Festungsgräben gebauten Straße der Fossés Montmartre mit der ebenfalls neuen, nördlich vom Parke des Palais Richelieu vorbeiführenden Straße der Kleinen Felder, wurde die Enteignungserlaubnis erteilt, und die Stadt, die sich an dieser Ehrung des Königs beteiligt, begann das Enteignungsgeschäft mit einer Summe von 310 000 Pfund, denen bald weitere Summen folgten. Der Platz, dessen Größe erst allmählich und in Anpassung an die unterdessen entstehende Statue des Königs bestimmt wurde, erhielt Kreisform mit einheitlichen Fassaden nach dem Entwurfe Mansarts. In den Kreis sprang nur das Hotel vor, daß sich de la Feuillade selber erbaute. Zu dem das Denkmal umschließenden Balustraden führte ein ebenso mit Balustraden eingefasster Verbindungsweg gerade zur Tür des Hotels; ja, unterirdisch, teilt Saint-Simon mit, wollte sich der Herzog einen Gang genau unter die Mitte des Denkmals anlegen lassen, um dort, unter dem Denkmale seines geliebten Königs, begraben zu werden. Der Platz war so gelegt, daß das in der Mitte stehende Denkmal

200) Über diese beiden Plätze ist eine ausführliche Arbeit erschienen, der die nachfolgenden Angaben entnommen sind. Vgl. „Notices historiques sur la place de Victoires et sur la place de Vendôme“ von de Boislisle in „Memoires de la Société de l'Histoire de Paris et de l'Île-de-France. Tome XV, 1888. Paris 1889.

201) So glaubt Boislisle einen ursächlichen Zusammenhang feststellen zu können. Vgl. a. a. O. S. 110.

weithin durch fünf den Platz als Strahlen eines unregelmäßigen Sternes treffende Straßen gesehen werden konnte. Eine dieser Straßen sollte so weit verlängert werden, daß das Denkmal infolge des Durchbruches vom Louvre aus sichtbar wurde. Bei der Anlage des Platzes erfolgten verschiedene Terrain-schiebungen, deren Bewertung sich heute nicht mehr verfolgen läßt. Der Herzog de la Feuillade wurde für seine Opfer vom Könige mit zusammen 150 000 Pfund entschädigt und hinterließ eine Stiftung, deren Ertrag die ewige Erhaltung des Platzes und des Denkmals sowie seine Beleuchtung durch vier großartige Fanale sichern sollte. Der Platz lieferte hinter den Wänden seiner einheitlichen Gebäude-fassaden die Wohnungen für eine Reihe der erfolgreichsten Spekulanten und den Anlaß zu dem Sprichworte: „Heinrich IV. mit seinem Volk auf der Neuen Brücke, Ludwig XIII. mit dem Adel auf der Place Royale und Ludwig XIV. mit den Gelderpressern auf der Place des Victoires.“

Viel umfangreichere Tätigkeit als auf der Place des Victoires entwickelten dieselben Geldleute bei der gleichzeitig erfolgenden Schöpfung der **Place Vendôme**. Die glänzende Hofhaltung des Herzogs von Vendôme hatte seinen unermeßlich scheinenden Reichtum erschöpft; seine klarsichtigen Gläubiger fanden ihre Rettung in der Beschlagnahme des in Paris gelegenen Besitzes des Herzogs und machten im Jahre 1677 mit dem Architekten Mansart, einem ebenso gewiegten Geschäftsmann wie großen Künstler, und mit fünf mit königlichen Titeln geschmückten Spekulanten, einen ersten Aufteilungsplan. Dieser erste Finanzplan wirft ein Licht auf die Bodenspekulationsverhältnisse der Zeit des alten Regime, d. h. also in der Zeit lange vor der großen Preiserhöhung, die die Arbeiten Napoleons III. brachten. Das Gelände mit den Gärten war 15 375 Toisen groß (1 Toise zu 3,80 qm gerechnet gibt 5,84 ha). Man wollte 3075 Toisen für Straßen opfern und 12 300 T. an Baustellen erhalten. Man wollte dem Herzog 50 Pfund für die Toise, d. i. 615 000 Pfund zahlen; die Baulichkeiten und Höfe des Hotels von Vendôme, zusammen 1776 Toisen sollten zu 200 livres die Toise d. h. für 355 000 Pfund verkauft und der Rest von 10 524 T. zu durchschnittlich 100 Livres an den Markt gebracht werden, was ein Gesamtergebnis von 1 407 600 Pfund gebracht hätte und 128 T. für die Straßenkreuzungen ließ. Die geschätzten Verkaufspreise entsprachen den letzten Preisen, die in der Nachbarschaft gezahlt worden waren, und die sich zwischen 60 und 120 Pfund für die Toise bewegten. Die Gesellschaft hatte 20 gleiche Anteile, die unter die sechs Teilnehmer in verschiedenen Beträgen verteilt waren, und denen entsprechend jeder „die Gewinne und Verluste erhalten sollte, die zu schicken es Gott gefallen würde“. Dieses erste Projekt blieb unausgeführt. Nach dem Tode des sparsamen Colbert jedoch gelang es unter dem neuen Bautenminister, dem sich in tolle Ausgaben stürzenden Louvois, den König zu einem anderen Plane zu überreden. Die Gesandten der auswärtigen Mächte, die von Osten her durch das Tor von St. Antoine die Stadt betraten und dort die Place Royale bewundert hatten, mußten auf ihrem Wege nach Versailles beim Verlassen von Paris noch einmal etwas Großartiges zu sehen bekommen, einen Platz, der unvergleichlich viel schöner sein sollte als der von Heinrich IV. gebaute. Dieser Grund war überzeugend. Auch konnte der Minister Louvois nicht hinter einem einfachen Höfling, wie der Herzog von La Feuillade es war und hinter der von La Feuillade geschaffenen place des Victoires, zurückbleiben, sondern mußte auch seinerseits etwas für den Ruhm des Königs tun. Schließlich versprach man sich von einem Platze eine Regelung der Verkehrsverhältnisse des ganzen

Quartiers²⁰²⁾. Also machte Mansart für die Gelände von Vendôme, an denen er nun einmal interessiert war, und ihre Nachbarschaft das umfassende erste Projekt eines sehr großen rechteckigen Platzes (152—167 m), dessen eine Wand vollkommen geöffnet auf die Hauptverkehrsstraße St. Honoré gehen und so den passierenden Gesandten imponieren sollte. Louvois griff ein altes Projekt von Richelieu auf und wollte um den Platz Baulichkeiten für die Bibliothek, die Akademien, die Münze und das Hotel der Gesandten schaffen. 1685 kaufte der König das nötige Gelände für (einschließlich des Trinkgeldes, pot de vin, von 70 000) 670 000 Pfund. Die vorhandenen Baulichkeiten wurden abgerissen und das neue Denkmal in Angriff genommen; es sollte nicht nur an Schönheit²⁰³⁾, sondern auch an Größe alles Dagewesene übertreffen und kostete 120 000 Pfund. Der Platz wurde auf das Denkmal zugeschnitten, Gelände für die geplanten Staatsbauten reserviert und das Verbleibende feilgeboten mit dem Vorbehalt, daß der König selber nach dem einheitlichen Entwürfe von Mansart die Fassaden bauen würde, hinter denen sich dann die Privatleute beliebig große Baustellen kaufen sollten. Die Errichtung der Fassaden begann, aber es fanden sich keine Käufer für das Bauland, und als Louvois plötzlich starb, blieb alles liegen. Als der König sich die Rechnung aufstellen ließ, waren zusammen 2,3 Millionen Pfund ausgegeben. Der Kaufpreis für das Gelände war dabei mit den Zinsen auf 706 000 Pfund gewachsen, der Rest ging auf die Neubauten und das Denkmal. Ludwig XIV., der bereits um die Jahrhundertwende erklärte, sein Heil nicht mehr auf dieser Welt zu suchen, sondern nur noch das Jenseits ins Auge zu fassen, wollte nunmehr selbst verhältnismäßig vorteilhafte finanzielle Offerten, die ihm von kompetenter Seite für die Ausgestaltung seines Ehrenplatzes gemacht wurden, nicht mehr sehen, sondern lieber alles bereits Gebaute niederreißen und drei Straßen quer durch das Gelände legen lassen, um nach der Taxe des neuen Ministers an den Baustellen 1,24 Millionen zu verdienen. Doch gelang es ihm umzustimmen, und es kam zu einer gemischten wirtschaftlichen Unternehmung zwischen Stadt und einer von sechs bekannten Spekulanten gebildeten Terraingesellschaft mit Masneuf als Strohmann, in die der König das ganze Gelände und obendrein seinen Verzicht auf alle herrschaftlichen Einkünfte, die der königlichen Domäne aus den Terrains angeblich hätten zufließen müssen, als Geschenk an die Stadt und als Opfer für seinen Ehrenplatz einwarf. Dagegen verstand es der Erzbischof von Paris, der dort ältere Hoheitsrechte besaß, sich durch einen die Terraingesellschaft überlistenden Vertrag als Teilhaber zu etablieren und 52 000 Pfund zu verdienen. Mansart arbeitete ein neues, diesmal achteckiges, auf allen Seiten geschlossenes und kleineres (146—136 Meter²⁰⁴⁾ Projekt aus, das nach teilweisem Niederreißen der bereits gebauten und ja kostenlos übernommenen Fassaden des ersten Projektes ausgeführt wurde. Die Spekulationsgesellschaft gab dem Prévost der Kaufleute nach der Sitte der Zeit ein Trinkgeld von 1000 Pistolen (10—12 000 Livres) und kaufte das Gelände um 620 000 L., davon 150 000 bar, der Rest in vier Raten innerhalb eines Jahres zahlbar. Die Geschäfte der Gesellschaft, die Ausbietung der Gelände und der Vollzug der Kontrakte usw., wurde durch die Stadt besorgt, um den Geschäften würdevolleres Äußere zu geben. Trotzdem entwickelten sie sich nur langsam. Die Stadt jedoch

202) Über die Anforderungen, die man damals an einen Platz als Verkehrsregulanten stellte, vgl. A. E. Brinckmann, Platz und Monument, S. 105.

203) Das Standbild wurde von Girardon geschaffen; es ist wahrscheinlich das Vorbild für Schlüters Großen Kurfürsten geworden.

204) Diese Masse gibt Boislisle. Die Nomenclature des voies publiques gibt nur 124 m Breite.

ließ im Jahre 1699 fieberhaft, ja mit nächtlicher und Festtagsarbeit an der Aufstellung des Denkmals arbeiten, weil der gerade im Amt befindliche Prévost der Kaufleute die Enthüllung und die damit verbundenen Königlichen Gnaden noch vor dem Ablauf seiner Amtszeit erleben wollte. Er erlebte sie zwei Tage vor seinem Abgang. Der König war anwesend, und wie der venezianische Gesandte damals seiner Regierung schrieb, „verhinderten ihn die Leiden seines unter Steuern erdrückten Volkes nicht, seinem souverainen Von-Gottes-Gnaden-Tum (*divinité souveraine*) die wärmste Anbetung zu weihen. . .“ Die Bibliothek, der einzige Überrest des großen Planes von Richelieu, ein Forum der Wissenschaften und Künste zu bauen, blieb noch weitere vierzig Jahre unvollendet liegen. Die von der Gesellschaft gebauten Fassaden fanden nur allmählich Käufer, aber mit dem Aufschwung, den das ganze Stadtviertel nahm, wurde es besser. Die Place Vendôme gilt als der Ursprung des gesamten umgebenden Stadtteiles²⁰⁵). Im Jahre 1717 hatte die Stadt für die Gesellschaft nicht nur die 620 000 Pfund herausgeholt, sondern außerdem noch für 440 000 L. Baustellen verkauft; es ist nicht klar, ob in diesen Preisen die von der Gesellschaft errichteten steineren Platzfassaden mit darin stecken. Die letzten Baustellen gingen 1720 ab. Es läßt sich nicht nachrechnen, wie weit unter Berücksichtigung der Zinsverluste und der vielleicht in den genannten Summen zu verrechnenden Baukosten der Fassaden die ganze Operation übermäßige Gewinne ergeben hat. Tatsache ist, daß vom Könige 2–3 Millionen, von den ersten Baustellenkäufern 1,1 Million für das Gelände verausgabt waren, und daß möglicherweise die Stadt noch ähnliche Summen angelegt hat. Von der Place des Victoires schreibt Voltaire²⁰⁶): „Der Marschall de la Feuillade hat für seinen Platz 500 000 l ausgegeben, die heute beinahe 1 Million ausmachen, und die Stadt fügte ebensoviel hinzu, um den Platz regelmäßig zu gestalten“. Was aber der zur Zeit Ludwigs XV. schreibende Voltaire glaubte verdoppeln zu dürfen, muß heute mindestens vervierfacht werden, um den heutigen Geldwert anzudeuten²⁰⁷). Derartige Aufwendungen, wie sie auf den beiden Plätzen gemacht worden waren, mußten irgendwie durch Steuern und Abgaben wieder eingebracht werden und wenigstens teilweise in dem Bodenwert zum Ausdruck kommen. Die Baustellen am Rande des Platzes de Vendôme gingen beinahe alle in die Hand von großen Finanziers, deren bekanntester der geniale Schwindler Law²⁰⁸) geblieben ist, der einige der umfangreichsten unter den bald folgenden zahlreichen Terrainspekulationen am Platz gemacht hat. Um das Denkmal des Königs wurde die Börse abgehalten und die großen Finanzschwindel der Régeance hatten dort ihr Zentrum.

Die Feierlichkeiten, mit denen die place Vendôme eingeweiht wurde, wurden in allen Einzelheiten genau wiederholt, als 64 Jahre später (1763) Louis XV. le Bien-Aimé seine Statue auf einem ebenfalls eigens dafür geschaffenen Platze, der heutigen place de la Concorde einweihte. Dieser Platz war das schließliche Ergebnis eines im Jahre 1748 ausgeschriebenen Wettbewerbes, bei dem

205) Diese Ansicht vertreten Delamare in seinem 1736 erschienenen *Traité de la Police*, IV, S. 400 f., 406 (zitiert nach de Boislisle), und Voltaire, *Siècle de Louis XIV*, chap. XXIX.

206) *Siècle de Louis XIV*, Kapitel 28.

207) Nicht nur war der Wert des Geldes damals höher, sondern auch der Metallgehalt größer. Werner Sombart gibt den Metallwert des Livre, das von 1541–60 3,34 Franken heutiger Währung enthielt, für die Zeit Heinrichs IV. mit etwa 2 Franken und für die Zeit von 1680–1700 mit 1,80 Franken heutiger Währung; vgl. *Luxus und Kapitalismus* S. 81.

208) Law's großer Papiergeldschwindel wurde das Vorbild für die Papiergeldspekulationen in Goethes *Faust II*.

über 60 Projekte einliefen. Der Übersichtsplan, auf dem Patte²⁰⁹⁾ zur Orientierung in seinem Werke gleichzeitig die sämtlichen Vorschläge eingetragen hat, stellte eine wahre Orgie der städtebaulichen Platzkonzeption dar; er macht einen sehr umstürzlerischen Eindruck, weil da kaum ein Quartier von Paris ohne gewaltfam Raum schaffende, und auch die ganze Nachbarschaft mit Zugangsstraßen durchpflügende Projekte für geometrische Plätze aller Formen geblieben ist. Welche unabsehbaren Spekulationen hätten da gemacht werden können! Der herrschenden Geliebten des Königs, Madame de Pompadour, wurden, so berichtet der Schriftsteller Soulavie²¹⁰⁾ von Unternehmungsgesellschaften Vorschläge gemacht gegen Konzessionen von Stadterweiterungsgelände, wie sie 1639 von Richelieu gegeben worden waren, das Innere der Stadt beliebig umzugestalten. Das alles blieb der Zeit Napoleons III. vorbehalten.

Bei der Aufzählung der platzförmigen Aufschließungen von Gelände für Wohnzwecke muß auch die platzförmige Bebauung der Gärten des palais Richelieu (palais Royal) hervorgehoben werden (vgl. unten S. 208 f. und Anmerkung 214), deren Arkaden und Galerien für lange Zeit das Zentrum des eleganten Pariser Lebens geworden sind.

Alle diese Schöpfungen sind **vom künstlerischen Standpunkte gesehen, Leistungen allerersten Ranges**, Anlagen, deren köstliche Verhältnisse, deren sieghafte Meisterung des Raumes und dekorative Behandlung in der Welt kaum ihresgleichen findet. Von diesen verschiedenen großartigen Platzschöpfungen hat sich gerade die place Vendôme allen Wendungen des Schicksals in der Pariser Baugeschichte, namentlich auch den großen Umgestaltungen des zweiten Kaiserreiches gegenüber widerstandsfähig gezeigt. Aus der place Vendôme sind die Arkaden der Straße Castiglione (erbaut von Napoleon I. im Jahre 10 der Republik) und die der Rivolistraße (erbaut von Napoleon I. und III.) organisch herausgewachsen, so daß das erhabene Werk Mansarts über zwei Jahrhunderte hinaus seine städtebaulich fortzeugende Kraft behalten hat. Auch die rue de la Paix (von 1806), die andere Ausgangsstraße des Platzes, die eine Verbindung mit den großen Boulevards schuf, zieht einen Teil ihres Glanzes aus dem Platz. Noch heute können sich die Mieten, die am Platz Vendôme gezahlt werden, mit dem Höchsten messen, was in Paris überhaupt gezahlt wird²¹¹⁾. Allerdings werden die Gebäude längst nicht mehr bewohnt, sondern sind mit Ausnahme des dort untergebrachten Justizministeriums modernen Gewerbebetrieben dienstbar gemacht worden. Neben drei bekannten Hotels sind dort hervorragende Schneider eingezogen und „sich place Vendôme kleiden“ klingt womöglich noch großartiger als seinen Schneider in der anstoßenden rue de la Paix zu haben. Die auch im konzentrierten Paris allmählich einsetzende moderne **Citybildung** hat also aus

209) *Monuments érigés en France à la gloire de Louis XV.* Paris 1765. Mit einem Anhang „*Choix des principaux projets qui ont été proposés pour placer la Statue du Roi dans les différents quartiers de Paris*“.

210) Zitiert nach Boislesle S. 143.

211) Nach zuverlässiger Mitteilung zahlten 1910 die drei Hotels am Platz: das erste 200 000, das zweite 100 000, das dritte 50 000 Franken Jahresmiete. Eines der größten Schneidergeschäfte des Platzes zahlt 100 000 (ein bekannteres Geschäft in der anschließenden rue de la Paix nur 90 000), von zwei Läden des Platzes in gleichwertiger Lage zahlt der eine 35 000, der andere 65 000 Franken, dabei sind die Mieten den phantastischsten Steigerungen unterworfen. Als Beispiel sei ein Vorgang in der rue de la Paix geschildert, wo ein Mieter 17 000 Franken für seinen Laden zahlte; von zwei Seiten wurden ihm Angebote gemacht, seinen Kontrakt zu zedieren; er teilte seinen Laden in zwei Hälften und vermietete jede Hälfte für 20 000 Franken. Allerdings zahlt das amerikanische Glasgeschäft Tiffany an der Ecke der rue de la Paix und dem Boulevard 365 000 Franken im Jahr, d. h. 1000 Franken täglich, zahlbar Ende jeder Woche.

den großen baulichen Aufwendungen, die das alte Regime für den Platz gemacht hat, Vorteile und Anregung gezogen und das unnachahmliche Cachet wahrer Vornehmheit, das diese künstlerische Platzschöpfung dem ganzen Stadtviertel verleiht, hat zur Erzeugung von Bodenrenten beigetragen, denen gegenüber die ursprünglichen Aufwendungen gering erscheinen. Diese durch die Versechsfachung der Bevölkerungszahl und durch die völlige Veränderung der wirtschaftlichen Grundlagen erzeugten Bodenwerte konnten natürlich von den Gründern in keiner Weise vorausgesehen oder erwartet werden; diese wollten vielmehr im wesentlichen einen für Wohnzwecke bestimmten Platz in der Art der place Royale schaffen. Trotzdem ist gegen die zuerst übermäßig erscheinenden Aufwendungen für die Anlage und künstlerische Ausgestaltung des Platzes weniger einzuwenden, als gegen die verhängnisvolle Tatsache, daß diese großartigen Aufwendungen im Innern der Stadt die städtebauliche Tätigkeit der Zeit in höchst einseitiger Weise erschöpften, während das Stadterweiterungsgeschäft, das der unvermeidlich wachsenden städtischen Bevölkerung die Existenzgrundlage und Vorbedingung für gedeihliche Entwicklungsmöglichkeiten hätte schaffen müssen, gehemmt wurde und darnieder lag. Statt das Stadterweiterungsgeschäft als eine im eminentesten Sinne öffentlich-rechtliche Angelegenheit zu betrachten, war man weit davon entfernt, sie auch nur mit den Fragen der Verschönerung der Innenstadt in gleichen Rang zu stellen. Im Gegenteil war ja die Stadterweiterung überhaupt verboten oder mit unabsehbar lästigen Formalitäten verbunden, auf die Schleichwege der Gesetzesumgehung angewiesen und nur Interessentengruppen zum Beutefeld vorbehalten. Die Stadterweiterung, die trotz aller, dem städtischen Aufschwung gegenüber machtlosen Verbote keinen Augenblick stillstand, erfolgte dank der „bornierenden“ Politik nur unter der Hand, **ohne irgendeinen einheitlichen Plan**, immer nur im Dienste dieser oder jener Interessenten, die es verstanden, den Bau dieser oder jener Straße einer beim Könige ausschlaggebenden Instanz schmackhaft zu machen, wobei dann mit der Wahl der Begründung aufs mannigfaltigste gewechselt wurde.

Bald ergaben sich irgendwo „täglich Verspätungen in der Erteilung des geistlichen und weltlichen Beistandes, den man den Kranken geben muß, und der oft die größte Schnelligkeit erfordert“, als eine zwingende Rechtfertigung für die Anlage einer neuen Querstraße durch bisher unbebautes Gelände²¹²⁾, oder dem König wurde verständlich gemacht, „daß zwei Straßen verlängert werden müßten“, um seiner Garde den Weg zum Exerzierfelde in den Champs Elysées zu erleichtern²¹³⁾.

Auf kürzere Weise gelangte man zum Ziel, wo offenkundig die Interessen einflußreicher Personen oder gar der Kgl. Domäne ins Spiel kamen. Das letztere war z. B. der Fall, als die Frage der Bebauung des **Palais Royal**²¹⁴⁾

212) Mit diesem Vorwande wurde der Bau der Kometstraße begründet. Vgl. Erlaß vom 18. September 1769, Recueil 1886, S. 33.

213) Dies war die Begründung der Astorg- und Roquepine-Straßen. Vgl. Patentbrief vom 24. Juli 1778, Recueil 1902, S. 50.

214) Nicht zu verwechseln mit der alten place Royal (heute place des Vosges). Der Park des palais Royal (ehemals palais Richelieu) gehörte als Apanage des Prinzen von Orleans zur Kgl. Domäne. Die naive Begründung für diese 1784 gegebene Erlaubnis lautete (vgl. Recueil 1902, S. 68): „Die Verpachtung von in großen Städten gelegenen Gelände, das keine Erträge liefert oder nur zur Annehmlichkeit da ist, ist durchaus nicht etwa durch die Gesetze, denen die Domänen unterstehen, verboten, sondern im Gegenteil erlaubt, wenn es unter der Bedingung geschieht, daß auf dem verpachteten Gelände Häuser gebaut und erhalten werden, nach einem gegebenen Plane, die den Wert des Bodens steigern und ihn durch die jährliche Pacht und durch die herrschaftlichen Steuern beim Besitzwechsel einträglicher für die Domäne machen, namentlich in einer Stadt wie Paris, wo der Besitzwechsel sehr rapide vor sich geht und Steuern aller Art einbringt, die unseren Finanzen nützlich

oder des Stadtviertels bei den **Champs Elysées**, also die Erweiterung des Faubourg St. Honoré, aufkam. Dann schwanden die Bedenken gegen den „bösen Willen, Häuser zu bauen“ und der König argumentierte folgendermaßen²¹⁵):

„Obgleich der Vorteil unserer Domäne nicht zu den Gründen gerechnet werden darf, die uns bestimmen könnten, Ausnahmen von den Maßregeln gegen die übertriebene Vergrößerung unserer guten Stadt Paris zu gestatten, so muß der Vorteil unserer Domäne doch eine große Rolle in unseren Erwägungen spielen, sobald er sich mit dem öffentlichen Interesse vereinigen läßt, wie es heute der Fall ist, wo die in Frage stehenden Terrains nach ihrer Bebauung uns große Einkünfte abwerfen würden.“

Das neue Stadtviertel von St. Honoré wurde in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts immer aufs neue in den Erlassen²¹⁶) wegen seiner „glücklichen Lage“, gerühmt.

„Durch die Güte und Reinheit der Luft in diesem Stadtviertel und durch die Annehmlichkeit und den Vorteil, der sich aus der Nachbarschaft des Schlosses der Tuilerien, den neuen Anpflanzungen der Champs Elysées und anderen Verschönerungen, die S. Majestät dem Quartier angedeihen lassen will, ergibt“, hat es „eine große Anzahl der hervorragendsten Bürger angelockt“, „und seit dem Jahre 1740 sich derartig entwickelt, daß S. Majestät sich verpflichtet glaubt, ihre Erlasse von 1724, 1726, 1728, durch welche die Grenzen der Stadt festgelegt sind, aufzuheben und neue Grenzen festzustellen, um die Begrenzung (bornage) dieses Viertels auszudehnen.“ In engem Zusammenhange mit dieser Stadterweiterung steht die Anlage des heutigen Place de la Concorde, die zu Ehren Ludwigs XV. ebenfalls auf Kgl. Gelände durchgeführt wurde. Bereits im Jahre 1789 wurden übrigens zum Schutze der „köstlichen und einzigen Promenade der Champs Elysées, die die Könige für die ungeheuere Bevölkerung von Paris unter bedeutenden Geldopfern erhalten wollten“, auch für das Faubourg St. Honoré die allerausdrücklichsten Bauverbote erneuert und zur „tiefen Weisheit des auf Rücksicht des öffentlichen Wohles gegründeten Bauverbotes von 1724“ zurückgekehrt²¹⁷).

Ähnlich war gegen Ende der Regierung Ludwigs XIV. die Entwicklung des damals von der Mode begünstigten Stadtviertels St. Germain, auf dem linken Seineufer, durch eine milde Handhabung des Bauverbotes begünstigt worden²¹⁸). Zur Widerlegung der sich aus dem gesetzlichen Bauverbot ergebenden Bedenken wurde niemals versäumt, bei jeweils neu erteilter Bauerlaubnis auf den „Nutzen“, „die öffentliche Bequemlichkeit“ und „die Verschönerung“, die aus den neuen Straßen entstehen würden, hinzuweisen. Der Terrainbesitzer mußte sich nur zur Übernahme der erstmaligen Straßenkosten verpflichten und konnte dann bauen, „was ihm gut schien“²¹⁹). Die Straßenführungen lehnten sich unter diesen Verhältnissen an die jeweiligen Grundbesitzverhältnisse oder an sonstige, einem einheitlichen Bebauungsplane fremde Zufälligkeiten an. Als Anlehnungslinie für Straßenführungen spielte auch der halbkreisförmig um die Stadt gelegte Abwässerkanal, auf den die Edikte als auf einen „Gürtel“ Bezug nehmen²²⁰), eine beachtenswerte Rolle. Diese neue, den gesetzlich festgelegten Baugrenzen parallel gehende, halbkreisförmige Einschnürung der Stadt durch den Abwässerkanal ist auf dem Plane von 1728 des Abbé Delagrive deutlich zu erkennen (vgl. Abb. 134 obere Hälfte), und zwar findet sich dort

find; die Beispiele dafür sind häufig und lassen sich unter anderem belegen durch die Verpachtung des Geländes der place Dauphine, das den alten Garten des Königspalastes bildete — durch Heinrich IV. —, sowie des Geländes des palais des Tournelles — durch Karl IX. — und des Geländes des alten hôtel St. Paul — durch Franz I.“

215) Vgl. die am 10. Februar 1765 erteilte Bauerlaubnis in der Straße des Faubourg St. Honoré usw. Recueil 1902, S. 25.

216) Vgl. namentlich den Erlaß vom 25. August 1769, aus dem das folgende Zitat entnommen ist. Recueil 1886, S. 33.

217) Vgl. Arrêt du Conseil d'Etat, 23. Mai 1789. Recueil 1902, S. 77.

218) Vgl. Arrêt du Conseil d'Etat vom 23. August 1707. Recueil 1886, S. 19.

219) Recueil 1886, S. 33, 34, 35, 38 usw.

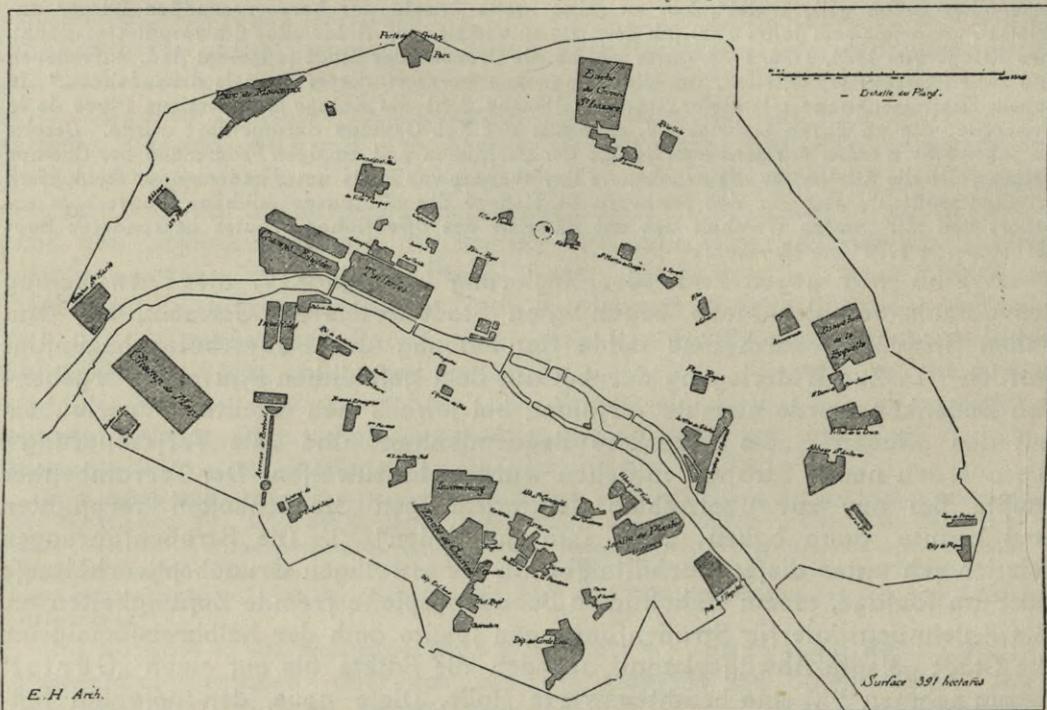
220) Vgl. Arrêt du Conseil d'Etat vom 23. Mai 1789. Recueil 1902, S. 77.

parallel zu dem alten Abwässerkanal ein „Projekt der neuen Abwässerkanäle der Stadt“ eingetragen. Auch der Plan Rouffels von 1731 läßt die Führung dieses neuen Abwässerkanals deutlich erkennen (Abb. 137).

Wie zahlreich die Übertretungen der Bauverbote gegen Ende der Regierung Ludwigs XVI. geworden sein müssen, geht am besten daraus hervor, daß man sich 1784 aus Rücksichten auf die Octroi-Erhebungen gezwungen sah, eine neue Zollmauer zu bauen, die ein Gebiet umfaßte, das mehr als dreimal so groß war wie das bisher bornierte Gebiet (vgl. unten S. 214). Mit dieser neuen Zollmauer scheint übrigens auch das System der Bornierung gerade vor der Revolution noch endgültig zusammengebrochen zu sein. Die künftigen Bau-

Abb. 138. Aussteller: Architekt Eug. Hénard, Paris.

PLAN DES PARCS ET JARDINS DE PARIS EN 1789
ENCEINTE DES BOULEVARDS EXTÉRIEURS



Plan der Parkanlagen und Gärten von Paris im Jahre 1789, zusammen 391 ha.

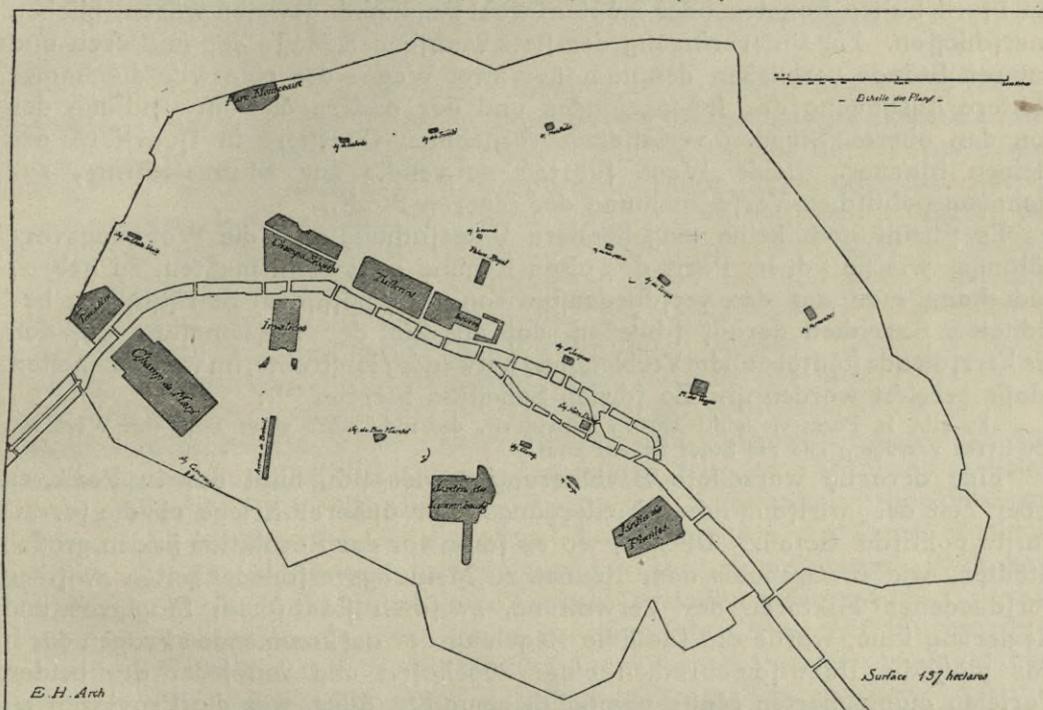
verbote scheinen sich im wesentlichen auf Baubeschränkungen innerhalb einer militärischen Zone zu beschränken.

Bevor sich jedoch die größere Baufreiheit durchsetzte, war es möglich gewesen, die Dezentralisation des Wohnungswesens zu hemmen und seine Entwicklung schwer zu schädigen. Das unaufhaltsame Auseinanderschwärmen des Wohnungswesens, wie es sich gleichzeitig in London für alle Stände, namentlich für die wohlhabenderen findet, war in Paris unterbunden. Auch die Wohlhabendsten wurden dort innerhalb der „tiefen Weisheit“ des Absolutismus zurückgehalten. Der auf Rädern betriebene Personenverkehr blieb dort ausschließlich ein Werkzeug des Luxus, er stellte sich nicht in den Dienst des Wohnungswesens wie in London (vgl. unten S. 286). Außerhalb des „bornierten“ Gebietes

von Paris fand sich **Wagenverkehr** nur zwischen Paris und Versailles, dort allerdings bewegte sich, wie Taine noch nach Berichten von Augenzeugen feststellen konnte, täglich von morgens bis abends eine auf 20 km ununterbrochene doppelte Reihe von in beiden Richtungen fahrenden Karossen²²¹). Die anderen Ausfallstraßen von Paris lagen tot, im großen Gegensatz zu der Umgebung von London. Der Engländer Arthur Young schreibt in seinen Reiseerlebnissen von 1787–89: „Wir verließen Paris auf der Straße nach Orleans; während zehn Meilen trafen wir keine Diligence (Schnellpost) und nur eine geringe Anzahl von gewöhnliche Postwagen, nicht den zehnten Teil von dem, was wir bei London innerhalb einer Stunde getroffen hätten.“

Abb. 139. Aussteller: Architekt Eug. Hénard, Paris.

PLAN DES PARCS ET JARDINS DE PARIS EN 1900
ENCEINTE DES BOULEVARDS EXTERIEURS



Plan der Parkanlagen und Gärten in Paris von 1900 (Weichbild von 1789), nur noch 137 ha.

Im Jahre 1784 traf der König eine Maßnahme, die unter den damaligen Verhältnissen etwa das bedeutete, was heute die Schaffung eines großstädtischen Zentralbahnhofes für den Personenfernverkehr bedeuten würde.

Er „vereinigte nämlich in einem Hotel der Straße Notre Dame des Victoires die Gesamtheit der Bureaus der Postwagen (gleichbedeutend mit Abfahrtstellen), die vorher in verschiedenen Stadtvierteln von Paris gelegen waren, so daß aus dieser Vereinigung ein beträchtlicher Vorteil für die Ausbeutung, größere Bequemlichkeit für das Publikum und eine größere Genauigkeit im Dienste sich ergab²²²).

Da der Postverkehr gering war und sich außerdem durchaus der vorhandenen

221) Vgl. Taine, „L'ancien régime“, große Ausgabe S. 59. Dort ist auch das folgende Zitat von Arthur Young gegeben.

222) Vgl. Arrêt du Conseil d'Etat, 27. Oktober 1784. Recueil 1902, S. 70.

Straßen bediente, hatte die Schaffung dieses Zentralbahnhofes auf den Stadtplan von Paris etwa denselben Einfluß, den heute mancher Architekt und Städtebauer den modernen Verkehrsmitteln, den Bahnen, auf die modernen Stadtpläne einräumen möchte, nämlich gar keinen.

Unter diesem Regime, das die neuen Möglichkeiten, die der Verkehr dem Wohnwesen bot, leugnete, und das der Bedeutung des Stadterweiterungsgeschäftes wie blind gegenüberstand, scheinen die neuen Wohnhäuser, die sich durch die Maschen des Netzes von Verboten und Vorurteilen hindurch aus dem „bornierten“ Gebiete in das Vorland von Paris hinauswanden, beinahe ausschließlich als Wohnungen der obersten Stände gebaut worden zu sein. Diese oberen Stände belegten die nächste Umgebung mit ihren Sitzen mit Beschlagnahme, statt sie der Ansiedelung des kleinen Mannes frei zu lassen. Die weiter draußen liegenden Gebiete, die dem Wohlhabenden sowohl wie dem etwas Landwirtschaft treibenden Teile des Mittelstandes (allen, die aus irgendeinem Grunde ein Pferd halten konnten oder mußten) wohl zugänglich gewesen wären, blieben uneröffnet. Zur Unterbringung der stets wachsenden Masse der mittleren und unteren Stände verblieben demnach nur zwei Wege: der eine war die immer dichtere Ausbaugung des Innengeländes und der andere die Umwandlung der von den oberen Ständen verlassenen vornehmen Quartiere in Quartiere des kleinen Mannes. Beide Wege führten notwendig zur **Slumbildung**, zur wohnungspolitischen Verschlammung der inneren Stadt.

Es scheint noch keine eingehendere Untersuchung über die Wohnungsverhältnisse, wie sie sich im Paris des alten Régime entwickeln mußten, zu geben; doch kann man aus den verschiedensten von zeitgenössischen Schriftstellern berichteten Anzeichen darauf schließen, daß das Ziel der Verflummung, auf das die herrschende städtebauliche Verblendung notwendig hinstrebte, im weitgehendsten Maße erreicht worden ist. So schrieb Sebastian Mercier²²³:

„Es gibt in Paris vielleicht 200 000 Individuen, die nicht über einen Besitz im Wert von 250 livres verfügen; und die Stadt besteht noch.“

Eine derartig wurzellose Bevölkerung erwies sich, nicht nur in Paris, zu jeder Zeit des wirtschaftlichen Niedergangs oder äußerer Kriege als die furchtbarste politische Gefahr. Überall, wo es schon vor der Revolution in den großen Städten, wie in Grenoble oder Rennes zu Meinungsverschiedenheiten zwischen verschiedenen Faktoren der Verwaltung, zwischen städtischem Magistrat und Regierung kam, wurde die sachliche Regelung der aufkommenden Fragen durch das plötzliche Dazwischenbrechen einer zügellosen und von jeder der beiden Parteien manipulierten Masse unmöglich gemacht. Alles, was die Provinzen an gefährlichen Existenzen abstießen, strömte nach Paris und verschwand in den Pariser Häusermassen wie in einer Kloake. Über diesen unheimlichen Zustrom von außen in die Pariser slums berichtet aus eigener Anschauung Besenval²²⁴. Wenn Unruhen entstanden, wie es lange vor der Revolution schon häufig geschah, tauchte plötzlich aus den verbauten Hinterhöfen der in Proletarierwohnungen umgestalteten Hotels der Innenstadt eine Bevölkerung auf, von deren Existenz kein Mensch eine klare Vorstellung gehabt hatte.

223) Tableaux de Paris 1781—1789, zitiert nach Taine.

224) Besenvals Bemerkung aus dem Jahre 1789: „durch die Tore sah man eine erschreckende Masse von schlecht gekleideten, finster blickenden Menschen hereinkommen“ erinnert an die von Bismarck im zweiten Kapitel seiner Gedanken und Erinnerungen gemachte Mitteilung: „daß während der Tage vor dem 18. März 1848 fremdländisch aussehende Männer . . . in der Richtung nach Berlin passiert wären“.

„Man erinnert sich nicht,“ schreibt Bénéval, „ähnliche Gesichter je gesehen zu haben . . . wo kommen sie her? wer hat sie aus ihren dunklen Verstecken gelodt?“

Als dann das Jahr 1789 ein neues Morgenrot für das durch zügellose Interessengruppen ausgebeutete Frankreich bringen zu sollen schien, eine Hoffnung, die die Herzen der Gebildeten aller Länder höher schlagen ließ, wurden die Massen der übervölkerten Pariser Innenquartiere die Klippe, an der die großen Hoffnungen und Reformen scheiterten. Die besten Absichten der Regierung, wirklicher Opfermut bei den privilegierten Klassen und eine weitgehende politische Reife im Mittelstande wurden zunichte an der übergroßen Menge wurzelloser Existenzen. Taine, obgleich er auf Grund genauen Studiums festgestellt hat, daß die verschiedenen Ursachen der Revolution Jahrhunderte weit zurückgehen, sagt trotzdem von der Pariser Masse: „Es genügte ein Jahr, um ihre dumpfe Unzufriedenheit in politische Leidenschaft zu verwandeln.“²²⁵⁾

Auf dieses sich wie das Innere eines Komposthaufens in sich selbst erheizende Gedränge zweifelhafter Existenzen und wohlmeinender Patrioten hatten die klassischen Pariser Platzschöpfungen nicht die große feierlich-beruhigende Wirkung, der sich heute der bewundernde Fremde kaum entziehen kann; in der erregten Zeit erfüllten die stolzen Plätze einfach die Zwecke, für die sie ja eigentlich geschaffen waren (vgl. S. 172). Sie dienten der Klasse des Verkehrs, die Hénard als „Circulation populaire“ definiert, und als deren Eigenheit er feststellt, daß sie „außerordentlich ist, auf und ab schwankt und ihre volle Höhe nur bei großen, unvorhergesehenen Ereignissen erreicht.“ Das erste größere dieser unvorhergesehenen Ereignisse spielte sich vor dem Ausbruche der Revolution auf der dreieckigen place Dauphine, der Schöpfung Heinrichs IV., ab; man verbrannte die Bilder zweier Minister und widersetzte sich mit bis dahin unbekannter Entschlossenheit den aufgebotenen Truppen. Während der Revolution selber bewährte sich die vom Prinzen von Orleans neu geschaffene große Platzanlage auf dem Terrain der alten Gärten Richelieus, das sogenannte palais Royal, als einzigartig geeignet für große Volksversammlungen. Noch heute, wo diese prächtige Schöpfung vom Verkehr verlassen daliegt (Abb. 155), kann man sich kein großartigeres Forum im römischsten Sinne des Wortes für die würdige Fassung der Volkssouveränität vorstellen, als diesen in unabsehbare Reihen einheitlicher Pilaster und Arkaden gefaßten Platz von 20 900 qm Oberfläche (etwas kleiner als der Dönhofsplatz in Berlin). Schon vor der Revolution war der Platz, das

„Zentrum der Prostitution, des Hazardspiels²²⁶⁾, des Müßiggangs und der Flugblattliteratur und lockte diese ganze wurzellose Bevölkerung an, die sich in einer Großstadt umhertreibt . . .“

Das Bild, das sich dann während der Revolution bot, schilderte der Engländer Artur Young aus eigener Anschauung:

„Den ganzen Tag waren 10 000 Personen im palais Royal“, „man drängt sich so, daß ein Apfel, vom Balkon auf dieses Pflaster von Köpfen geworfen, nicht zur Erde fallen würde.“

Artur Young, der an den Lärm der politischen Cafés Londons und an das laute Gebaren bei der Ausübung politischer Freiheit gewöhnt ist, steht hier

225) Taine, Les origines etc. L'anarchie Bd. I, Buch I, Kap. 2.

226) Es sollen sich 31 Spielhäuser und 2100 Prostituierte in den Bauten um den Platz befunden haben; vgl. E. und J. Goncourt, La société française pendant la Revolution. Das im Text gegebene Zitat ist von Taine, L'anarchie.

einem neuen Schauspiel gegenüber. Vom Palais Royal mit seinen Buchhandlungen schreibt er:

„Die Gärung übersteigt alle Vorstellung . . . wir bildeten uns ein, daß die Läden gewisser Londoner Buchhändler überfüllt seien, aber sie sind Einöden, verglichen mit einigen in Paris . . . jede Stunde kommt eine Flugschrift heraus.“

Man gewinnt bereits einen Vorgeschmack von dem, was heute mit modernen Schnellpressen geleistet werden kann. Die Pöbelhaufen, die schon vor der Revolution der scharffschießenden französischen und Schweizer-Garde standgehalten hatten, und erst der auffahrenden Artillerie gewichen waren (affaire Réveillon), gewinnen auch in den Versammlungen im Palais Royal die Überhand, und wer widerspricht, wird in die monumentalen Springbrunnen getaucht und unter Späßen stundenlang mißhandelt. „Neben der gesetzlichen Gewalt hat sich eine neue Macht erhoben, eine Gesetzgebung der Straßenecke und des öffentlichen Platzes“ (Taine). Diesem neuen Gesetzgeber gelang es in kurzer Zeit, das Militär — obgleich es sich damals noch nicht um Volksheere handelte — vollständig zu korrumpieren und damit seine Herrschaft unbeschränkt zu machen.

Es gilt dann allgemein als Verdienst der Feldherrn- und Herrscherfähigkeiten Napoleons I., durch entschlossene artilleristische Leistungen (Kartätschenfeuer von St. Roch am 13. Vendémiaire) der Erregung der Massen Herr geworden zu sein. Es darf dabei jedoch nicht vergessen werden, daß diese Meisterung erst im Jahre 1795 erfolgt ist, also zu einer Zeit, in der sich die Schreckensherrschaft verblutet oder wie ein furchtbares Geschwür gleichsam ausgeeitert hatte. Zehntausende waren in den vorhergehenden 6 Revolutionsjahren gefallen, hingerichtet oder standen noch vor auswärtigen Feinden unter den Waffen. Die Bevölkerungszahl war um etwa 100 000, fast ein sechstel gesunken, die Stadt Paris war bereits wie gelüftet.²²⁷⁾

Kurz vor der Revolution hatten die Rücksichten auf die Erhebung des Oktrois bereits dazu gezwungen, die nicht mehr länger haltbare alte Beschränkung des Stadtgebietes fallen zu lassen, um durch eine neue Oktroi-mauer die umfangreichen von der Ansiedelung bereits erfaßten Gelände außerhalb der alten Befestigungen dem Stadtgebiete einzuverleiben. In der Zeit von 1784—1791 wurde diese neue Zollgrenze mit Mauern und Bastionen festgelegt²²⁸⁾, die bereits auf dem Plane von Verniquet (vgl. unten S. 215) eingetragen sind. Sie vervielfältigten das Gebiet der Stadt (von 1104 ha auf 3370 ha). Dieses gewaltige Stadterweiterungsgebiet umfaßte den größeren Teil der umfangreichen Pariser Gelände feudaler oder klerikaler Herkunft, die während der Revolution zu National-Eigentum erklärt wurden. Dies gab den Anlaß zu dem großen städtebaulichen Vorgehen der Revolution²²⁹⁾. Am 21. März 1791

227) Unter den verschiedenen Exposés über seine Schlachten, zu deren Redigierung Napoleon I. seine Muße auf St. Helena benutzte, befindet sich auch eines über die Straßenschlacht vom 13. Vendémiaire (Memoires pour servir à l'histoire de France sous Napoléon, écrits à Sainte-Helène, par les généraux qui ont partagé sa captivité, et publiés sur les manuscrits entièrement corrigés de la main de Napoléon. Tome Troisième écrit par le général Montholon. Paris 1823, S. 101). Für Städtebauer, die auch in Zukunft an der die Großstadtbevölkerungen kasernierenden Geschosshäufung festhalten wollen, dürfte dieses Exposé von ergänzendem Werte sein. Sobald es gelingt, einen Mann wie Napoleon I. zur Durchführung der von ihm beschriebenen Taktik zu finden, kann der Erfolg kaum ausbleiben. Allerdings müßte darauf geachtet werden, daß der betreffende Mann nicht auf der verkehrten Seite steht (vgl. unten S. 219).

228) Vgl. Lettres patentes pour la répression de la fraude des droits d'entrée de Paris, 18. Okt. 1787 in Isamberts Recueil, Bd. 28.

229) Die folgenden Zitate sind — wo keine andere Quelle verzeichnet ist — geschöpft aus

Abb. 140. Aussteller: Das französische Ministerium der Schönen Künste.



Paris.

Der Plan der sogenannten Künstler-Kommission, aufgestellt in Ausführung des Gesetzes vom 4. April 1793 für die Aufteilung des durch die Konfiskationen geschaffenen National-Eigentums, für die Verschönerung und Sanierung der Stadt Paris. Rekonstruiert nach dem Verhandlungsbericht aus dem Jahre IV der Revolution. Der Rekonstruktion liegt zugrunde der Plan von Verniquet, ein 1789–98 geschaffenes Meisterwerk der neueren Vermessungskunst; Originalgröße 5,09 × 4,03 m.

Abb. 141. Aussteller: Das französische Ministerium der Schönen Künste.



Paris 1854, unter Eintragung der in der Zeit von 1789–1854 ausgeführten straßenbaulichen Arbeiten.

billigte der Corps Municipal den Bericht eines seiner Mitglieder, in dem es heißt: „daß der Verkauf der Nationalgüter in Paris eine günstige Gelegenheit für die Verschönerung von Paris und die Verbesserung der Verkehrsmöglichkeiten (Communications) darstelle.“ Hierauf wurde, im Jahre 1793, die sogenannte **Künstler-Kommission** geschaffen (Commission temporaire d'artistes), die aus Künstlern, Architekten und Ingenieuren zusammengesetzt war und unter deren Aufgaben außer der Aufteilung des neuen National-Eigentums und der Verbesserung der Verkehrsmöglichkeiten nicht nur die Verschönerung, sondern auch die Sanierung (assainissement) der Stadt aufgezählt wurde. Die Kommission sollte Mittel finden, gegen

„den Mangel an Zusammenhang und die Unregelmäßigkeiten aller Verbindungen (communications) und ihre Unzulänglichkeit für den Handel und den Verkehr, den Mangel an öffentlichen Plätzen und Märkten, die Versperrung der Quais, die Enge- und Winkelhaftigkeit zahlreicher Straßen, wo die Luft kaum hineinkommt, und schließlich gegen die Brutstätten der Ansteckung und Krankheit.“

Mit Hilfe des bereits 1773 begonnenen, aber erst 1791 vollendeten Meisterwerkes moderner Vermessungskunst — dem neuen Pariser Plane von Verniquet — wurde der sogenannte Plan der Künstler-Kommission (Abb. 140) geschaffen, in dem ihre verschiedenen Vorschläge eingetragen wurden. Der Plan schlägt wichtige Sanierungen in allen Teilen der alten Stadt vor, namentlich in der Cité und auf dem rechten Seine-Ufer. Eine der wichtigsten ist die Rivoli-Straße, die den Gärten der Tuileries entlang laufend nach Osten die gesamte Stadt aufschließen soll, wobei sie vom Louvre aus mit Axe auf die große Louvre-Colonnade (d. h. unter Zerstörung der gegenüberliegenden gothischen Kirche St. Germain l'Auxerrois) geführt werden sollte, nach dem von Voltaire aufgestellten Grundsatz „die öffentlichen Gebäude, die man nicht sieht, zu entdecken“. Am östlichen Ende der gerade durchgeführten Straße sollte an Stelle der abgerissenen Bastille ein auf kreisrundem Platz aufgestelltes Denkmal als Blickpunkt dienen. Von den übrigen zahlreichen Verkehrsprojekten wurden bereits die bald darauf von Napoléon I. ausgeführten Verlängerungen der beiden Zugangsstraßen zum place de Vendôme (Rue de Castiglione und Rue de la Paix) erwähnt. Die Künstler-Kommission schlug jedoch noch eine zweite (senkrecht zur eben genannten) Durchquerung des Platzes vor. Wie derartige neue Verbindungsstraßen es verstanden, die Bedürfnisse des Verkehrs mit denen des Revolutionsfiskus zu vereinigen, sei an dem eben genannten Beispiel erläutert: Die doppelte Durchquerung der place Vendôme erschloß nämlich gleichzeitig die riesigen Gelände von fünf Klöstern, die in einigen Abständen das Hinterland der place Vendôme innehatten. Es ist dies auf der Abbildung (140), wo die aufzuteilenden Nationalgüter grün wiedergegeben sind, auch zu erkennen (im linken oberen Viertel, nördlich der Tuileries). Besondere Aufmerksamkeit schenkte die Commission der umfassenden Freilegung und Vergrößerung der Markthallen und führt dazu aus, die Regierung müsse hier Opfer bringen, die einer großen Nation würdig sind, um einen weiten Bauplatz zu schaffen, auf dem einfache, aber für alle Arten des Handels geeignete Gebäude Platz finden. Wie der Louvre sollte das Pantheon freigelegt werden. Auch andere Kirchen, wie St. Sulpice, St. Médard, Vâl de Grâce wurden im Plane mit großen halbkreis-

La Transformation de Paris sous le second Empire, von Marcel Poète, Inspecteur des Travaux historiques, Conservateur de la Bibliothèque de la Ville de Paris, Paris 1910; und nach La Beauté de Paris von Dr. Charles Magny, Ancien Sous-préfet, Rédacteur de la préfecture de la Seine. Paris 1911.

förmigen Vorplätzen ausgestattet. Vom Observatorium, das mit einem großen Sternplatz (Abb. 140 untere Hälfte, Mitte), dem Zentrum von acht, genau auf dem Meridian orientierten Straßen umgeben wurde, führte die Hauptavenue zum Palais du Luxembourg. Die Ausgestaltung des Platzes um das Observatorium sollte sich den Platz bei der porta di popolo in Rom zum Vorbilde nehmen. Im ganzen schlug die Künstler-Kommission 108 einzelne Projekte vor, von denen 60 auf dem linken und 48 auf dem rechten Ufer zur Ausführung kommen sollten. Die von der Kommission gemachten Vorschläge für die Klassifizierung der Straßen wurden bereits besprochen (oben. S. 180). Den großen Gedanken, die sich im Werke der „Künstler“ fanden, erstand der richtige Mann, denn bald darauf folgte die Zeit, in der die auf „unsere gute Stadt Paris“ bezüglichen Erlasse von **Napoléon**, Kaiser der Franzosen, König von Italien, Protektor des Rheinbundes und Vermittler des Staatenbundes der Schweiz gezeichnet wurden. Welches Verständnis Napoleon I. für eine der wesentlichsten Seiten des Pariser Städtebaues hatte, geht aus der Tatsache hervor, daß dieser scharfblickende Mann im April 1792 — als er sich noch nicht auf die Herrscherkarriere festgelegt hatte — mitten im erregtesten Kampfe zwischen den monarchischen und revolutionären Theorien eine seinem Genie entsprechende „nützliche Spekulation“ plante und sie im Mieten von Häusern zur vorteilhaften Weitervermietung zu sehen glaubte^{229a}). Nachdem er diesen vielversprechenden Plan fallen gelassen und Kaiser geworden war, erklärte er, „aus Paris nicht nur die schönste Stadt machen zu wollen, die es gibt, oder die schönste Stadt, die es gegeben hat, sondern auch die schönste Stadt, die es überhaupt geben kann“. Seine städtebauliche Tätigkeit stellte sich entschlossen auf den Boden der Vorschläge der Künstler-Kommission sowie der von ihr übernommenen Projekte aus älterer Zeit. Unbeugsam wachte er, daß die erforderlichen Geldmittel aufkamen, deren Verwendung für das große Werk er sich und seinen Ministern vorbehielt. Außer den Straßen von Castiglione und de la Paix wurde die Rivoli-Straße in Angriff genommen und mit einer für das enge Paris unerhörten Breite (23 Meter) ausgestattet, auch die neuen Straßen von Mondovi, Mont Tabor, Cambon, Daunout und andere entsprechend dem Plan der Künstler ausgeführt. Auf dem linken Ufer wurde der Kirche St. Sulpice ein Platz vorgelegt, die Rue de Seine mit der Rue de Tournon verbunden, die Soufflot-Straße und die Straße von Ulm auf das Pantheon geführt und die Avenue de l'Observatoire gebaut. Auch die Verbindung des rechten Seine-Ufers mit dem Champ de Mars durch die Jena-Brücke entsprach dem Plan der Künstler-Kommission. Desgleichen führte Napoleon die vorgeschlagenen neuen Quais-Anlagen auf der Ostseite der Citéinsel, den gegenüberliegenden Quai Monte Bello und im Westen den Quai d'Orsay durch. Neu fügte er hinzu die Quais der Tuileries und de Billy. 1811 wurde die große Markthalle in Angriff genommen. An Stelle der von Colbert geplanten Pyramide entstand auf der place de l'Etoile der große Triumphbogen, auf der place Vendôme erwuchs an Stelle des von der Revolution gestürzten Königsdenkmals die große, heute noch stehende Säule, die zwar in den künstlerischen Gedanken Mansarts hineinpaßt wie die Faust aufs Auge, aber die wohl gerade deswegen eine überraschende neue Note in die Anlage bringt. Die seit langem begonnene Madeleine-Kirche wird zum Knoten in einem neuen Straßennetze. Zu einer Stadterweiterung lag nach der

229 a) Vgl. Taine, *Le régime moderne*, Bd. 1, S. 16.

1784 erfolgten Verdreifachung des Stadtgebietes, der Erschließung der umfassenden Nationalgüter in Paris und nach dem durch die Revolution verursachten großen Bevölkerungsrückgang kein Anlaß vor, Napoleon wäre sonst kaum der Mann gewesen, davor zurückzuschrecken und nötigenfalls mit der alten Bornierungspolitik zu brechen.

Die folgende **Restaurationszeit** (vgl. Abb. 141) bietet im Städtebau von Paris ein ähnliches Bild wie die Zeit nach der Einführung der Städte-Ordnung in Berlin: der allmächtige Monarch hat das Feld des Städtebaues dem Bourgeois geräumt. Die dadurch geschaffene städtebauliche Lage enthüllt sich aus dem Text eines Schreibens des Ministers des Innern aus dem Jahre 1822, in dem es heißt, daß „die Arbeit bezüglich die Fertigstellung des Baufluchtlinienplanes von Paris bis jetzt unter der Anweisung von M. Gisors durch einen dem Conseil des Bâtiments civils unterstellten Geometer geleitet worden ist“. Um diesen Geometer nicht länger bezahlen zu müssen, überwies der Minister des Innern die fragliche Arbeit der Stadtverwaltung. War die Künstler-Kommission neben der Sorge um die vorteilhafteste Aufteilung des Nationaleigentums auch von hervorragenden allgemeinen Gesichtspunkten geleitet worden, so folgte jetzt die Zerkrümelung des Planes nach Gesichtspunkten des Partikularismus der einzelnen Stadtbezirke. Größere Projekte, wie sie auch damals vom Seine-Präfekten Chabrol ventilirt wurden, scheiterten an der neuen Rechtsauffassung, die sich im Frankreich der auf den Individualismus der Revolution gestützten Restauration (genau wie im Preußen der Reaktion nach 1848) einseitig auf den Standpunkt des privaten Grundbesitzes stellte, wie er in Paris aus der Verschleuderung der „Nationalgüter“ hervorgegangen war. Als Chabrol die unter dem alten Regime herrschende Regel (vgl. S. 191) anwenden wollte, die den Grundbesitzern keine Entschädigung für das zum Zwecke der Straßenverbreiterung genommene Land gab, wenn sich eine Wertsteigerung infolge der Straßenverbreiterung nachweisen ließ²³⁰), entschied der Staatsrat gegen ihn. Seit Anfang der vierziger Jahre erschienen in Paris, ähnlich wie in London und Berlin, eingehende Untersuchungen der herrschenden Wohnungszustände, lebendige Schilderungen der Notstände und Warnungen vor den unausbleiblichen Folgen²³¹). Aber im Gegensatz zu London hatten die vortrefflichen Arbeiten in Paris beinahe ebensowenig nachhaltige Wirkung wie in Berlin die Arbeiten V. A. Hubers, J. Fauchers und anderer.

Hundertmal wichtiger als die zahlreichen Straßenbau-Operationen, die unter diesem Regime ausgeführt worden sind, ist das große Ereignis der zur Hauptstraße von Paris werdenden **Boulevards**. Diese einst am Rande der Stadt liegenden Promenaden waren in das Zentrum der sie rasch überflutenden Häusermassen hinein gewachsen, und während der Pariser Bourgeois im Schutze der Restauration unbesorgt seine Privatinteressen verfolgte, fiel ihm das unerhörte Erbe des großen Colbert gleichsam in den Schoß. Ganz ohne daß Colbert jemals daran gedacht hätte, etwa mit seinem soziale Zwecke verfolgenden grünen Ringe um die Stadt einmal gesuchte Geschäftslagen für Pariser Gewerbe und Fremdenfang zu schaffen, wurde seine Schöpfung, weil sie in einer Großstadt, in einer genialen Großstadt lag, einer der großen Kanäle des eleganten Fremdenverkehrs der Welt.

230) Magny a. a. O., S. 34.

231) Vgl. Raffalovich, Die Wohnungsfrage in Frankreich, in den Schriften des „Vereins für Sozialpolitik“, 1886, und Albrecht, Die Wohnungsfrage in Frankreich, in den Veröffentlichungen desselben Vereins von 1901.

„Das Leben von Paris, seine wirkliche Physiognomie, konnte man im Jahre 1500 in der Rue St. Antoine sehen. 1600 auf der place Royale; 1700 auf dem Pont-Neuf; 1800 im Palais Royal. Alle diese Plätze waren, der eine nach dem andern, das, was jetzt der Boulevard ist. Und ihr Boden ist leidenschaftlich bewegt worden, so wie heute der Asphalt des Boulevards unter den Füßen der Börsianer auf der Terrasse des Café Tortoni zittert. Schließlich hat auch der Boulevard selbst seine Schicksale gehabt. Erst im Jahre 1800 ließ der Boulevard ahnen, was er eines schönen Tages sein sollte. Von dem Stück Erde zwischen der Rue de Faubourg du Temple und der Rue Charlot, wo ganz Paris herumwimmelte, ist das Leben im Jahre 1815 zum Boulevard du Panorama übersiedelt.“ (Bewegung von Osten nach Westen.) „1820 hatte es sich auf dem Boulevard „de Gand“ festgesetzt, und jetzt schiebt es sich allmählich nach der Madeleine zu. Im Jahre 1860 wird das Herz von Paris auf dem Fleck zwischen der Rue de la Paix und der place de la Concorde schlagen.“

Diese Zeilen wurden in den 40er Jahren des 19. Jahrhunderts geschrieben; sie sind ein Auszug aus der Skizze der „Geschichte und Physiologie der Boulevards von Paris“²³²⁾ von Balzac, einem der Genialsten aus dem internationalen Treiben geistreicher Menschen, die sich auf diesen Boulevards wohlfühlt haben. Unter den alten Alleebäumen, die dann beim Barrikadenbau der Julirevolution gefällt und vom Seinepräfekten Grafen Rambuteau durch neue ersetzt wurden, entwickelte sich ein so neuartiges großstädtisches Leben, daß wohl die Welt bis dahin noch nichts Ähnliches gesehen hatte.

Hier „säen die Hausbesitzer ihre Franken hunderttausendweise, um Millionen zu ernten“. Dort entstanden „jene bizarren und wundervollen Bauwerke, die alle eine Art phantastisches Märchen sind, eine Seite aus Tausend und eine Nacht“ wie die „chinesischen Bäder, eine der kühnsten kommerziellen Unternehmungen, eine Millionen kostende Annonce, eine ewige Reklame“. Das Café Cardinal, dessen Erdgeschoß 40 000 Frank Miete brachte, wurde von der Konkurrenz übertroffen. „Staunen Sie doch über diese Revolution auf dem Grund und Boden von Paris! Nur mit der Garantie eines Mietvertrages von 19 Jahren und gegen eine Jahresmiete von 50 000 Frank, errichtet ein Schneider diese kolossale Architektur“ (Balzac).

Unter den neuen Straßendurchbrüchen war der wichtigste die 975 m lange Rambuteau-Straße, die den Osten in gerader Linie mit den Markthallen verband, ein Straßenzug, der übrigens auch bereits von der Künstlerkommission von 1793 vorgesehen war. Charakteristisch für die Anspruchslosigkeit dieser biedermeierischen Epoche ist die mit 13 m bemessene Breite ihrer größten straßenbaulichen Leistung. Hiermit muß verglichen werden, was die Zeit nach 1850 brachte (unten S. 222 f.), um einen Maßstab für die bauliche Revolution zu bekommen, die das zweite Kaiserreich anstiftete.

Die Zeit der Julimonarchie wurde von der größten städtebaulichen Bedeutung für Paris durch die **Einführung der Eisenbahnen**. 1833 wurden die ersten beiden Linien konzessioniert, 1842 St. Lazare (Westbahnhof) gebaut, weitere Konzessionen folgten 1845, 1851 usw. und mit ihnen Bahnkörper, Tunnels, Kopfbahnhöfe und Verschiebungen der benachbarten Straßenzüge. Die Gesichtspunkte, von denen man sich bei der Anlage der Kopfbahnhöfe leiten ließ, sind sehr ähnlich denen, die in Berlin herrschten. Die Bahnhöfe wurden in weitem Umkreise um die Stadt gelegt, wo sich noch mit möglichst geringem Kostenaufwande Bauland beschaffen ließ. Ein sehr gut unterrichteter Schriftsteller jener Zeit, Louis Lazare²³³⁾, kritisiert diesen Mangel an Voraussicht folgendermaßen: „Die Eisenbahngesellschaften bauten ihre Bahnhöfe in Paris, wie es ihnen gerade in den Kopf kam, ohne sich um die Zukunft zu kümmern; der Staat seinerseits brachte keinen Zusammenhang in dieses Vorgehen. Damals entstand der Nordbahnhof, der als einzigen Zugang eine Straße von 130 m Länge hatte. Der

232) Erschienen in: Honoré de Balzac, Physiologie des eleganten Lebens, herausgegeben von W. Fred, München, ohne Jahreszahl, es sind hier eine Reihe von zerstreuten Aufsätzen Balzacs gesammelt.

233) Citiert nach Marcel Poëte, Transformation de Paris, S. 13.

großartige Ostbahnhof entwickelte seine glänzende Architektur vor unwürdigen Gassen, in denen keine zwei Wagen passieren konnten. Als die Skulpturen zum Schmucke des Westbahnhofes (St. Lazare) fertig waren, bemerkte man, daß es keine Verbindungsstraße zwischen dem Bahnhof und dem Zentrum von Paris gab“. 1843 ging man daran, den Bahnhof St. Lazare durch einige zaghafte Straßenöffnungen frei zu legen. 1847 wurde eine Zugangsstraße zum Bahnhof von Lyon geschaffen. Das englische Vorbild mit seinem entschlossenen Eindringen der Bahnhöfe in das Herz der Stadt blieb unberücksichtigt. Im Jahre 1841 war eine neue, diesmal in erster Linie im Dienste der Verteidigung stehende Umwallung der Hauptstadt geschaffen²³⁴⁾ worden (vgl. unten S. 229), die jedoch von der viel weiter innen verbleibenden alten Octroigrenze, die bestehen blieb, unabhängig war; betrug das Gebiet innerhalb der Octroigrenze 3402 ha, so umfaßte die neue Befestigung 7949 ha (d. i. das heutige Pariser Stadtgebiet). Parallel laufend zu dieser neuen Befestigung wurde von 1851 ab eine **Ringbahn** in Angriff genommen. Ein erster Anlaß wurde der Wunsch der Konzessionsgesellschaften der Nordbahn und der Paris-Sträßburger Bahn, auf ihre eigenen Kosten eine Verbindung der Güterbahnhöfe de la Chapelle und de la Villette zu schaffen²³⁵⁾. 1863 ist der Ring geschlossen und mit den Bahndämmen und Einschnitten der Ringbahn ein neues Hemmnis für die Ausdehnung von Paris fertig gestellt worden. Schon 10 Jahre vorher hatte der Pariser Karikaturist Cham eine prophetische Perisflage der Ringbahn erdacht, indem er Paris umgeben von sich in ununterbrochener Linie folgenden Ringbahnzügen darstellte und so diese Ringbahn für künftig als ausreichenden Ersatz für die Befestigungsmauern darstellte. Welche tiefe Einsicht enthielt dieser Wit in die Gefahren, die der Stadterweiterung aus einer Ringbahn genau wie aus einem Festungsgürtel erwachsen! Doch darüber war sich der Karikaturist wohl ebenso wenig klar wie Napoleon III., als er den Ausspruch tat: „Les embarcadères des chemins de fer sont, de nos jours, les véritables barrières de Paris“, die Kopfbahnhöfe der Eisenbahnen sind heutzutage die wirklichen Barrieren von Paris. Napoleon wollte das Wort Barriere im Sinne von Stadttor verstanden haben, aber der verhängnisvolle Doppelsinn dieses Wortes enthielt eine tiefe Wahrheit (vgl. unten S. 263). Obgleich zur selben Zeit in London schon längst der Kampf der Eisenbahnen, die innerste City zu erreichen, entbrannt war (vgl. unten S. 294), fehlte in Paris noch gänzlich das Verständnis für die Tatsache, daß die Eisenbahnen nicht nur die Eingangstore der Großstadt sind, sondern eine ihrer Hauptverkehrsstraßen (vgl. oben Orths Leitsatz Teil I, S. 42), ein Stück des Stadtorganismus, dessen Bedeutung weit davon entfernt ist, an den Stadttoren aufzuhören, sondern das dem innersten Wesen der Großstadt einverleibt werden muß.

Diese Verständnislosigkeit wurde verhängnisvoll für die größte und gewaltsamste Epoche der städtebaulichen Geschichte von Paris, die unter **Napoleon III.**

234) Vgl. die Erlasse vom 10. September 1840 und 3. April 1841 in Recueil 1889, S. 43. Daraus geht hervor, daß die Befestigung auf Grund des Gutachtens von 1836 der Kommission für die Verteidigung des Königreiches errichtet wurde, und daß 140 Millionen dafür ausgeworfen wurden. Damals wurde die militärische Zone von 250 m Breite festgelegt. Die durch das Gesetz von 1779 geschaffene Zone von 98 m Breite, um die damals neu entstehende Octroimauer, wurde am 7. Juli 1847 aufgehoben. Vgl. die Ordonnance royale von diesem Datum, Recueil 1902, S. 110, sowie die anderen dort zitierten Erlasse, namentlich den von 1808.

235) Vgl. Erlaß vom 10. Dezember 1851, Recueil 1886, S. 260. Die Fortsetzungen wurden 1861, 1864, 1865 genehmigt.

und dem großen Seine-Präfekten Haussmann anhub. Die folgende städtebauliche Umwälzung der Grundfesten von Paris diente weniger der Wohnungspolitik als vielmehr in erster Linie polizei-militärischen und Repräsentations-Bedürfnissen. Napoleon hatte sich seine monarchische Machtstellung durch Pariser Straßenkämpfe geschaffen²³⁶), und im Kreise seiner Anhänger herrschte die Anschauung²³⁷), daß energische Anwendung von Artillerie und Bajonettangriff die Stellung des Usurpators in der Hauptstadt jederzeit sichern könne und müsse. Kein Wunder, daß unter diesen Verhältnissen die Augen Napoleons III. für die seinen Zwecken ungeeignete Disposition des Pariser Stadtplanes geschärft waren. Schon bei den Barrikadenkämpfen von 1848 war es vorgekommen, daß eine nur von engen Straßen umgebene Kaserne, die von Reuilly, von den Revolutionären zwei Tage lang belagert wurde, ohne daß man ihr mangels Verbindungsstraßen Entsatz bringen konnte. Andere, noch dichter in die überfüllten Quartiere eingebetteten Kasernen gaben Anlaß zu ernstlichen Besorgnissen für die Zukunft. Mit der Durchführung polizei-militärischer Absichten im Stadtplane ließ sich bequem der politische Wunsch verbinden, nach außen hin durch eine möglichst großartige monumentale Aufmachung der Hauptstadt den Großmächten, die den Usurpator lange nicht für vollwertig gelten lassen wollten, Bewunderung abzuwingen. Seit seinem Aufstieg zur Präsidentschaft widmete sich daher Napoleon III. persönlich dem Entwurfe eines neuen Stadtplanes — „dessen gerade Baufluchtlinien sich für die übliche Taktik der lokalen Aufstände nicht eignen“²³⁸). Die Fortsetzung der Rivolistraße in der begonnenen außerordentlichen Breite von 23 m und der schnurgerade Boulevard de Strasbourg mit sogar 30 m Breite wurden in Angriff genommen.

Während die „Bevölkerung“ von Paris den weiteren großen Projekten, die damals unter dem Namen „Verschönerungsprojekte“ zirkulierten, sympathisch gegenüberstand, widersetzte sich die „Bourgeoisie und der Adel“, und obgleich der Staatsrat von Paris nur aus Männern zusammengesetzt war, die alle vom Kaiser selbst gewählt waren, machte sich unter der ungeschickten Leitung des damaligen Seine-Präfekten Berger ein dumpfer Widerstand gegen die kaiserlichen Pläne geltend. Nach dem Staatsstreich von 1852 fühlte sich der neue Kaiser, den man den „Träumer“ genannt hat, stark genug, um außerordentliche Mittel zur Durchführung des großen städtebaulichen Werkes zu ergreifen. Die damalige Lage schildert die folgende Darstellung Oliviers²³⁹).

„Für die Verwirklichung des gewaltigen Projektes bedurfte es des Geldes und eines Mannes. Persigny, der Minister des Innern, gab das Mittel, sich das Geld zu beschaffen und fand den Mann. Jedes Jahr balanzierte das Budget der Stadt Paris mit einigen Millionen Überschuss, die man für neue öffentliche Arbeiten verwendete. Warum, sagte Persigny, sollte man nicht diese verfügbaren Summen dazu verwenden, um die Zinsen des entsprechenden Kapitals zu zahlen? Man hatte sofort große Summen, die im Dienste fruchtbarer Arbeiten mit der Verschönerung der Stadt ihre Einkünfte vergrößerten²⁴⁰). Der Kaiser billigte diesen Gedanken. Hierauf suchte Persigny, wer wohl der geeignete Mann wäre, um den Gedanken in Taten umzusetzen. Er dachte an den Präfekten, der ihn in Bordeaux so gut unterstützt hatte und ließ ihn kommen.

Haussmann hatte die unverfälschte Miene der Lakaien vornehmer Häuser; er breitete seine

236) Schilderungen dieser auch städtebaulich interessanten Straßenkämpfe finden sich in Emile Olivier „L'Empire liberal“ Bd. 2, Buch 3, Kap. 3, und in Bd. 3 unter Eclaircissement.

237) Diese Anschauung wird oft in dem 13bändigen Werke von Napoleons III. Minister Olivier vertreten.

238) Haussmann, Memoiren, Bd. 3, S. 55.

239) Vgl. „L'Empire liberal“, Bd. 3, S. 85 f.

240) Olivier legt Wert darauf, die Urheberchaft dieses Gedankens für Persigny zu sichern. Haussmann dagegen nimmt ihn für sich in Anspruch. Vgl. z. B. Mémoires du baron Haussmann, Bd. 2, S. 35.

Abb. 142. Aussteller: Das französische Ministerium der Schönen Künste.



Paris 1871, mit den von Haußmann unter Napoleon III. (1854–1871) ausgeführten Arbeiten.



Abb. 143. Aussteller: Das französische Ministerium der Schönen Künfte.



Paris 1889, mit den 1871–1889 ausgeführten Arbeiten.

Persönlichkeit mit einer bisweilen grotesken Überschwenglichkeit aus, aber er besaß die Qualitäten eines Verwaltungsmannes erster Klasse. Sein Erfinder, Persigny, hat ein scharfes und wahres Portrait von ihm entworfen, dem nichts hinzuzufügen ist. „Ich hatte vor mir (das folgende sind also Persignys Worte) eine der außerordentlichsten Typen unserer Zeit. Groß, dick, kräftig, energisch und gleichzeitig fein, verschlagen, niemals um Auswege verlegen, scheute sich dieser verwegene Mann nicht, zu zeigen, wie er war . . . während er sich vor mir mit einem brutalen Cynismus ausbreitete, konnte ich nicht meine lebhafteste Genugtuung verbergen. Ich sagte mir, das ist der Mann für den Kampf gegen die Ideen, die Vorurteile einer ganzen ökonomischen Schule, gegen Leute, die verschlagen, skeptisch, größtenteils aus Börse oder Rechtsanwaltsstand hervorgegangen mit wenig Skrupeln über die anzuwendenden Mittel geplagt werden. Wo der vornehmste, der bescheidenste, der charakterfesteste Edelmann unvermeidlich scheitern würde, dieser kräftige Athlet von stämmigem Rückgrat und plumpem Nacken, voll Verwegenheit und Geschicklichkeit, fähig Schlich gegen Schliche, Falle gegen Fallen zu stellen, wird sicher Erfolg haben. Ich genoß im voraus den Gedanken, dieses großgewachsene Raubtier mitten in die Herde von Füchsen und Wölfen loszulassen, die gegen alle edlen Bestrebungen des Kaiserreiches gehetzt wurden²⁴¹⁾.“

Diese Charakteristik Hausmanns kann aus seinen redseligen Memoiren bestätigt und dahin ergänzt werden, daß das großgewachsene Raubtier seinem stets gütigen Herrn und Kaiser auf das treueste ergeben war, ohne seine persönliche Unabhängigkeit, soweit eine solche bei einem Wesen seines Schlages und nach Befriedigung seines Ehrgeizes erwartet werden muß, dabei aufzugeben.

Vor der Ernennung Hausmanns zum Seine-Präfekten (1853) hatte sich der Kaiser, um die widerstrebende Stadtverwaltung umzustimmen, einen **Sachverständigen-Beirat** (commission officieuse) geschaffen, der seinen Projekten eine Art Weihe und Rückhalt geben sollte. Hausmann erkannte sofort, daß bei absolutem Regime, das dem Kaiser die Möglichkeit gab, den Stadtrat nach Gutdünken zu manipulieren, ein derartiger Beirat überflüssig sei, ja verzögernd wirken kann. Nach der ersten Sitzung des Beirats, der Hausmann beiwohnte, und in der zwei gut geschriebene Referate über zwei geplante Straßendurchbrüche gehalten und erörtert wurden, hatte Hausmann mit seinem Herrn eine neuerdings viel zitierte Unterhaltung, die im folgenden wörtlich nach den Memoiren Hausmann's²⁴²⁾ wiedergegeben ist:

„Nach der Sitzung hielt mich der Kaiser zurück und fragte mich, was ich von alledem dächte. Sire, antwortete ich, die Kommission scheint mir viel zu zahlreich zu sein, um gute Arbeit leisten zu können; bei uns²⁴³⁾, sobald mehrere beisammen sind, bekommen die geringsten Bemerkungen die Gestalt von Reden, und die Referate, statt kurz zu sein, degenerieren in gelehrte Dissertationen. Die Arbeit ginge besser und schneller, wenn die Kommission sich zusammensetzte: aus dem Kaiser als Vorsitzenden, dem Seine-Präfekten als Sekretär, beauftragt, über die Seiner Majestät unterbreiteten Angelegenheiten zu berichten und ihre Entschlüsse durchzuführen; schließlich zwischen dem Souverain und seinem sehr gehorsamen Diener einer möglichst beschränkten Anzahl von Mitgliedern. — Das heißt also, am besten gar keine? fragte der Kaiser lachend. — Das ist in der Tat, was ich im Sinne hatte, antwortete ich. — Ich glaube, erwiderte Seine Majestät, daß Sie recht haben.

Ich hörte nichts mehr von der Kommission der öffentlichen Arbeiten in Paris.“

Mit diesem ersten Erfolge hatte Hausmann freie Bahn geschaffen für seine Verwirklichung der kaiserlichen Pläne in ihrer ganzen großartigen Einseitigkeit und Unzulänglichkeit.

„Dem alten Paris, dem Sitze des Aufruhrs und der Barrikaden, den Bauch aufzuschlitzen (l'éventrement)“, große Straßen zu schaffen, „deren gerade Fluchten für die übliche Taktik der lokalen Aufstände ungeeignet waren“, war, „wenn auch nicht das einzige Ziel, wie die Opposition behauptete, so doch das sehr glückliche Ergebnis, der großen, von Seiner Majestät geplanten Durchbrüche.“

241) In Lyon wurde, wenn auch natürlich in viel kleinerem Maßstabe, damals ähnliches wie in Paris unternommen und geleistet. Olivier sagt dazu: „In Lyon wurde die Arbeit Vaïsse übertragen, einem distinguierten Verwaltungsbeamten, der durch entgegen gesetzte Qualitäten, Maß, Takt, Geschmack und Bescheidenheit, dieselben Erfolge erzielte.“

242) Hausmann, Memoiren. Bd. 2, S. 57.

243) Obgleich Hausmann sich selbst einen in Paris geborenen Elsäßer nannte, machte er mit diesem „bei uns“ keine Anspielung auf den Satz, „wo zwei Deutsche zusammen sind, gibt es drei Meinungen“, sondern er meinte natürlich: bei uns Franzosen.

Haußmann selber ergab sich als getreuer Handlanger der Verfolgung der kaiserlichen Pläne mit unbändiger Künstlerleidenschaft. „Was mich anbetrifft,“ versicherte er in seinen Memoiren, „der ich der Urheber der Ergänzung des ursprünglichen Projektes bin, so erkläre ich, nicht im geringsten bei seiner Zusammenstellung an seine mehr oder wenige strategische Bedeutung gedacht zu haben.“

Von dem Plane, auf den Napoleon III. seine mit Haußmann vereinbarten Projekte eingetragen hatte, ließ er zur Weltausstellung von 1867 drei Exemplare anfertigen (die auch den Stand der bereits in Angriff genommenen Arbeiten enthielten). Eines dieser drei Exemplare ließ Napoleon dem Könige von Preußen gelegentlich seines politisch bedeutsamen Besuches der Pariser Weltausstellung überreichen. Als im Jahre 1910, kurz nach der Eröffnung der Berliner Städtebau-Ausstellung, Mr. Marcel Poëte in der Bibliothek der Stadt Paris eine Vorführung von Plänen und Dokumenten betreffend die Umgestaltung von Paris unter dem zweiten Kaiserreiche veranstaltete, machte er im Kataloge²⁴⁴⁾ auf diesen vielleicht in Berlin noch auffindbaren Plan Napoleons (die beiden anderen Exemplare sind verschwunden) aufmerksam und fügte sehr treffend hinzu, daß dieser Plan, falls er noch vorhanden, einen Platz in der Berliner Städtebau-Ausstellung verdiente. Nachdem der Arbeitsauschuß der Berliner Ausstellung keinerlei Kenntnis von dem Vorhandensein dieses wichtigen Planes gehabt hatte, machte der Generalsekretär der Ausstellung es sich wenigstens nachträglich zur Pflicht, durch die gütige Vermittlung des Kgl. Haus- und Hofbibliothekars Dr. Krieger festzustellen, daß der Plan sich in der Tat noch im Besitze des Königs von Preußen befindet. Um die Lücke in der Berliner Ausstellung, die das Fehlen des Planes bedeutete, auszufüllen, werden hier zwei Wiedergaben des Planes gebracht (Abb. 144 und 145)²⁴⁵⁾.

Als Napoleon III. mit „milder Zähigkeit“ in den Plan von Paris sein buntes Linienpiel in verschiedenen Farben eintrug, war dies gleichbedeutend mit der Übertragung der zielbewußten Gewalttätigkeit Napoleons I. aus der Politik in den Städtebau. Wie Napoleon I. mit den Grenzen und den heiligsten Vorurteilen der europäischen Reiche gespielt hatte, so wurde hier Paris von Grund auf revolutioniert. Die Weltgeschichte hat keine ähnliche städtebauliche Revolution gesehen und wird sie nicht sehen, bis nicht etwa einmal die zentralisierten Städte des Kontinents daran denken werden, die Hilfsmittel der modernen Volkswirtschaft in den Dienst des modernen Städtebaues zu stellen: wenn Berlin zur Milderung seiner hygienischen und sozialen Wohnungsnot anfangen würde, hektarweise die Mietskasernen seiner übervölkertsten Quartiere abzutragen, um die Hausbesitzer durch Erbbaulandkonzessionen in den durch Schnellbahnen zu erschließenden Riefelfeldern zu entschädigen, und drum draußen menschenwürdige Wohnviertel zu schaffen, könnte dies Vorgehen nicht außerordentlicher wirken als wie die Taten Napoleon-Haußmanns; ja, es würde als ökonomische Kraftprobe verhältnismäßig weniger bedeuten, obgleich es sicher an politischem Werte das Werk Haußmanns weit übertreffen würde.

Das Projekt des Kaisers wurde in die sogenannten drei Netze geteilt. I. Netz: Boulevard Sebastopol als Verlängerung des bereits unter Napoleons Präsidentschaft begonnenen Boulevard de Strasbourg, Durchbruch einer völlig neuen, 30 m breiten Straße zwischen St.-Denis- und St.-Martin-Straße (vgl. oben S. 164 f.). Freilegung des Rathauses, des Turmes St.-Jaques und des Cha-

244) Diese wertvolle Arbeit wurde verschiedentlich zitiert; vgl. Anm. 229.

245) Dem Kgl. Hofmarschallamte und der Hofbibliothek ist hier noch einmal für das Entgegenkommen in dieser Angelegenheit bestens zu danken.

Abb. 144. Befizer: Die Haus- und Hofbibliothek S. M. des Deutschen Kaisers.



Paris.

Das Umgestaltungsprojekt Napoleons III., wie es Napoleon zu Anfang seiner Regierung entwarf und zur Weltausstellung 1867 in nur 3 oder 4 Exemplaren herstellen ließ, von denen eines dem König von Preußen bei seinem Besuche der Weltausstellung 1867 überreicht wurde. Die anderen Exemplare sind verloren gegangen (vgl. Marcel Poëte: La transformation de Paris, S. 23). Die Abb. 145 ist ein Ausschnitt aus der Mitte des hier stark verkleinert wiedergegebenen Planes.



Abb. 145. Besitzer: Die Haus- und Hofbibliothek Sr. Majestät des Deutschen Kaisers.



Auschnitt (fast Originalgröße) aus dem Abb. 144 wiedergegebenen Plan Napoleons III. Die weißen Straßenzüge waren das von Napoleon vorgefundene Straßennetz. Die weißen Straßenzüge mit blauer Umrahmung sind die Straßen, die Napoleon bis 1867 bereits neu geschaffen hatte. Die dicken, schwarzen Linien sind die weiteren Projekte, von denen wiederum die bereits in Ausführung begriffenen mit blauen Linien eingerahmt sind. Die grünen Linien bedeuten Baumreihen, die 1867 bereits geschaffen waren, die grünen Punkte projektierte Baumpflanzungen. Die blau schraffierten Gebiete sind für die Bauten Napoleons III. bestimmt (Sorbonne, Hôtel de Dieu, Markthallen usw.).

Abb. 146. Aussteller: Das französische Ministerium der Schönen Künste.



Paris 1759. Plan von Louis Bretez, genannt Plan von Turgot.
Aus diesem hier stark verkleinert wiedergegebenen Plane sind vier Auschnitte in Originalgröße abgebildet (vgl. Abb. 131, 133, 135, 136).



telet-Platzes; Verlängerung der Rivoli-Straße bis Antoine-Straße und Platz der Bastille.

II. Netz: Verlängerung des Boulevard Sebastopol quer durch die Insel der Cité mittels des Boulevard du Palais und durch die Stadtteile des linken Seineufers bis zum Observatorium (Boulevard St. Michel.). Mit der Durchführung dieser Verlängerung entstand eine „große Durchdringungsstraße“ (grande voie de pénétration), zusammen über 4 km lang, senkrecht zur Seine, mit 30 m Breite bebautes Gebiet und gerade die überfülltesten Quartiere durchfliegend, im Norden abschließend mit dem Kopfbahnhofe der Ostbahn, im Süden in die Avenue des Observatoriums einmündend. Zum sogenannten zweiten Netze gehörten ferner der 2600 m lange, 34 m breite Boulevard Malesherbes, der von der Madeleine-Kirche, Pendant zum Boulevard de la Madeleine bildend, nach Nord-Westen den Befestigungen zustrebte; ferner der Boulevard Voltaire, 2,8 km lang und 40 m breit, der die aus dem alten Regime stammende place du trône (heute place de la Nation), den alten Garten-Stern-Platz des Ostens (das Gegenstück der im Westen gelegenen place de l'Etoile), in nordwestlicher Richtung mit dem Platz der Republik verbindet. Vom Platz der Republik wurde der Boulevard Voltaire in derselben Richtung und dann nach Norden abbiegend fortgesetzt durch die Boulevards de Magenta, Barbes und Ornano, der die nördliche Befestigung am Tor von Clignancourt erreicht; auch die drei letztgenannten Boulevards sind 30 m breit und haben zusammen eine Länge von 3400 Metern (mit Bd. Voltaire also 6,2 km). Schließlich 9 von den 12 Strahlenstraßen der place de l'Etoile im Westen, unter ihnen die 1300 m lange, 120 m breite Avenue der Kaiserin (heute du Bois de Boulogne).

III. Netz: Der Boulevard St. Germain, der den Halbkreis der großen Boulevards des rechten Seineufers durch einen zweiten kleineren Halbkreis auf dem linken Seineufer schließt. Er durchdrang das dichtbebaute Lateinische Viertel in west-östlichem Sinne, war 3150 m lang und hatte als Mindestbreite 30 m. Er war der von Haussmann aus technischen Gründen befürwortete Ersatz für die 100 m weiter südlich, d. h. ein gutes Stück höher auf dem Bergabhänge, laufende Rue des Ecoles, mit der sich die Pariser Stadtverwaltung unter der Napoleonischen Präsidentschaft vor dem Eingreifen Haussmanns versucht hatte und deren Durchführung als große Verkehrsstraße Haussmann wegen der Steigung, die sie erfordert hätte, zurückstellte. Westlich parallel laufend zum Boulevard St. Michel wurde die große Straße von Rennes als Zugangsstraße zum Bahnhof Mont Parnasse mit 1300 m Länge und 22 m Breite vorgesehen. Die große Oper wurde zum Zentrum eines neuen Knotens von Straßen ausersehen, unter denen sich als Verbindung mit der place de l'Etoile und als Verlängerung der alten „großen Boulevards“ (Montmartre und Poissonnier) die Boulevards Haussmann und Friedland befanden. Ebenso die schnurgerade Fortsetzung der Lafayette-Straße, Hereintragen einer östlichen Einfallstraße in den Westen. Ferner bedeutende Straßenzüge, wie die Verbindung der Hallen mit dem Platz der Republik durch die rue de Turbigo und schließlich eine große Zahl von großen und kleinen Straßendurchbrüchen.

Die Gruppierung der Projekte in drei Netze war ohne irgendwelche städtebauliche Bedeutung, gestattete auch keinerlei Rückschlüsse auf irgendein System oder eine Klassifizierung nach der Bedeutung der verschiedenen Straßen oder nach der Zeit ihrer Planung oder der gewünschten Reihenfolge ihrer Ausführung, sondern stellte ausschließlich eine finanzielle Maß-

nahme dar. Das erste Netz umfaßte hauptsächlich die vom Staate auf Grund von Verträgen des Jahres 1849 in irgendeiner Form subventionierten Straßen. Für das zweite Netz wurde eine auf 1/3 der geschätzten Ausgaben beschränkte Unterstützung des Staates, die sechzig Millionen nicht überschreiten durfte, festgelegt. Das dritte Netz enthielt die von der Stadt allein in Angriff genommenen Projekte.

Die Summen, die hier flüssig gemacht werden mußten, waren ungeheuer. Was geleistet werden sollte, ergibt die folgende zahlenmäßige Zusammenstellung. Im Jahre 1852 hatten die Pariser Straßen (altes Weichbild) 384 km Länge, dazu wurden durch die Umgestaltungen Haußmanns 95 km hinzugefügt, während 49 km verschwanden²⁴⁶). Die neu geschaffenen Straßen hatten 24 und mehr Meter Breite, die verschwundenen etwa 7 m; die Trottoire wurden von 141 laufenden km (neues Weichbild) auf 1290 km vermehrt. Die baumbepflanzten Boulevards vermehrten sich von 64 km (72 ha, neues Weichbild) auf 112 km (93¹/₂ ha); die Zahl der Bäume von 50 466 auf 95 577. Als Parkanlagen wurden völlig neu geschaffen Buttes Chaumont, 25 ha, Montfouris, 18 ha, Monceau, 8¹/₂ ha, ferner 8 Squares mit zusammen 9 ha. Außerhalb der Befestigungen gingen in den Besitz der Stadt über die zu Parks gestalteten Bois de Boulogne mit 847, und Bois de Vincennes mit 900 ha. Hierbei sind noch nicht erwähnt die vollkommene Umgestaltung der Champs Elysées (18¹/₂ ha), der vergrößerten Avenue de l'Observatoire mit 4 ha, sowie die Neuschöpfung der Avenue du Bois de Boulogne (12 ha), Boulevard Richard Lenoir (5 ha) place du Trocadero (23 ha) und anderer Grünflächen mit zusammen über 18 ha. Die Beleuchtung stieg von 15 000 Gasflammen im Jahre 1853 auf 33 000 im Jahre 1869.

Nach Haußmanns Angaben²⁴⁷) betragen die **Subventionen des Staates** für das erste und zweite Netz 95 550 741 Franken 66 cts., ausschließlich einer Summe von 15,5 weiteren Millionen, die der Staat für die ihm zur Verfügung gestellten Gelände bei dem Neubau des Louvre und der Tuilerien zahlte. Diese staatliche Subvention war etwa ein Zehntel der nach Haußmann 1 042 440 480 Franken 99 cts. betragenden Gesamtsumme, die unter Haußmann (bis zum 31. Dez. 1869) für Straßenbauten aufgewendet wurde. Die wirkliche **Belastung der Stadt** für Straßenbauten betrug also (nach Haußmann) 932 474 720 Franken 33 cts. Diese Milliarde gab jedoch nur die Nettoausgaben; die insgesamt für Straßenbauten aufgewendeten Summen betragen 1 430 340 385 Franken 50 cts. Dazu kamen weitere 283 Millionen für Neubauten (architecture et beaux arts); für Bäume in den Straßen, für Parkanlagen (innerhalb der Befestigungen) und Beleuchtungsanlagen (voies publiques et promenades)²⁴⁸) rund 179 Mill.; für Wasserleitung und Kanalisation 153,5 Mill.; für Quaialanlagen 17,1 Mill.; Beiträge der Stadt zu verschiedenen Operationen, die von der Zivilliste dem Staatsdepartement usw. gemacht wurden, 53,3 Mill.; im ganzen

246) Haußmann, Bd. 2, S. 511.

247) Vgl. Bd. 3, S. 57 f. Es dürften dies wohl die zuverlässigsten Angaben sein, die vorhanden sind: einmal gelten nämlich die Originalrechnungen als während der Pariser Kommune verbrannt (so nimmt z. B. auch die London Royal Commission on London Traffic an, die Zahlen seien nicht mehr zu ermitteln); andererseits kann man wohl annehmen, daß Haußmann alles in allem betrachtet, eher daran interessiert war, in seinen Memoiren richtige Zahlen einzusetzen. Als sicher kann man ansehen, daß er keine zu hohen Zahlen einsetzte, denn er sah in seinen Memoiren eine Art Rechtfertigung seiner viel angegriffenen Geschäftsführung.

248) Was unter Voies publiques et promenades verstanden ist, erklärt Haußmann, Bd. 2, S. 511 f.

685,4 Millionen. Zu dieser mit dem oben genannten Betrage (von 1,43 Milliarden) 2,115 Milliarden ergebenden Summe müssen 302 Millionen für den Dienst der verschiedenen Anleihen sowie weitere 135,8 Millionen für Rückkauf von Konzessionen usw. usw. gerechnet werden, so daß sich **im ganzen eine Summe von 2553 668 424 Franken 10 cts.** ergab, die flüssig gemacht werden mußte²⁴⁹⁾. Dies war keine leichte, aber da es sich um Interessen handelte, die man für vital hielt, keine unmögliche Aufgabe. „Wo ein Wille, da ein Weg.“

Da hier nicht versucht werden kann, das Chaos von Streitfragen zu entwirren, das die vielfältigen legalen und weniger legalen Wege, die Hausmanns Genie zum Zwecke der Geldbeschaffung einschlagen mußte, hervorriefen, sei eine Schilderung des **finanziellen Hergangs** gegeben, nach der Darstellung Oliviers, den seine Eigenschaft als Minister des Kaiserreiches einerseits und seine Eifersucht auf Hausmanns Leistungen andererseits hier wohl vertrauenswürdig macht²⁵⁰⁾. Diese Darstellung wirft gleichzeitig ein Licht auf viele der hochinteressanten Vorgänge jener städtebaulich so bedeutsamen Zeit.

„Bei der Ausführung des ersten und zweiten Netzes ließ sich Hausmann nichts zuschulden kommen, denn er gab sie in Regie unter Anwendung von Mitteln und Wegen von unbestreitbarer Gesetzmäßigkeit. Die Anleihe und Subvention war durch die Gesetzgebung beschlossen worden, und die Steigerung der Einkünfte, entstanden durch die neugewonnenen 400 000 Steuerpflichtigen²⁵¹⁾, war das Ergebnis eines Gesetzes. Ebenso schuf ein Gesetz die Ermächtigung für die Beschaffung der flüssigen Mittel durch die Errichtung einer Kasse der öffentlichen Arbeiten, getrennt von der städtischen Kasse, dotiert mit zwanzig Millionen sowie den Summen, die der Verkauf von Gelände einbrachte und berechtigt, städtische, schatzscheinartige Obligationen bis zum Betrage von 100 Millionen auszugeben. Die Ausgaben erlitten jedoch unvorhergesehene Steigerungen, veranlaßt durch verschiedene Ursachen und namentlich durch die von Tag zu Tag steigenden Preise, die von der Enteignungs-Jury den Hausbesitzern und Mietern zugebilligt wurden. Dazu kamen die Lasten, die die Stadterweiterung²⁵¹⁾ und die Vermehrung der Bevölkerung hervorriefen: das alles warf die Berechnungen Hausmanns über den Haufen. Er konnte das erste und zweite Netz nicht mit den Anleihen und Subventionen durchführen, die man für genügend gehalten hatte, und mußte statt dessen die Überschüsse der Steuereinkünfte verwenden, die eigentlich für die Ausgaben des dritten Netzes bestimmt waren, welches nun wiederum nicht vollendet werden konnte. Man wäre also gezwungen gewesen, haltzumachen. Haltmachen! daran dachte er keinen Augenblick . . . Er wußte, daß die Gesetzgebung keine neuen Anleihen noch Subventionen bewilligen würde. Da wurde er von der Leidenschaft des Künstlers, der sein Werk nicht unvollendet sehen will, hingerissen . . . und er häufte Unregelmäßigkeiten über Unregelmäßigkeiten. Aus einer mit 150 Millionen bewilligten Anleihe wirtschaftete er 170 Millionen heraus; aus der Kasse der öffentlichen Arbeiten zog er 150 Millionen, statt der 100, die bewilligt waren. Schließlich erfand er eine geniale Kombination, um sich die nötigen Summen für die vorläufigen Zahlungen der von der Enteignungs-Jury oktroyierten Summen zu verschaffen. Er akkordierte mit Unternehmern, die durch mächtige Geldinstitute gestützt wurden und zederte ihnen bestimmte Flächen, von mehr oder weniger bebautem Gelände. Sie sollten die Enteignung im Namen der Stadt vollziehen, die Straßen bauen, das Abbruchmaterial der Häuser verkaufen, neue Häuser auf dem von der Straße nicht in Anspruch genommenen Gelände bauen oder es verkaufen, und schließlich der Stadt die gebrauchsfertige Straße vorbehaltlos zur Verfügung stellen. Als Gegenleistung sollte sich die Stadt ihnen als Schuldnerin einer in 6 oder 8 Annuitäten zahlbaren Subvention erklären. Aber die Stadt konnte sich durch diesen Vertrag nicht ihrer Verpflichtung entledigen, die den Expropriierten zugebilligten Entschädigungen zu zahlen, falls die konzessionierten Unternehmer diesen Verpflichtungen nicht nachkommen sollten. Um gegen diese Möglichkeit gedeckt zu sein, forderte die Stadt, daß die Unternehmer bei der Kasse der öffentlichen Arbeiten vierzehn Tage nach der Unterzeichnung des Vertrages die gesamte Summe hinterlegten, welche die von der Enteignungs-Jury zugebilligten Entschädigungen schätzungsweise erreichen konnten, mit dem Vorbehalte, diese Summen zu erhöhen, wenn die zugebilligten Entschädigungen die Schätzungen übertrafen. Ob nun aber die kon-

249) Vgl. das Bilan général in Hausmanns Memoiren, Bd. 2, S. 337 ff.

250) Vgl. Olivier L'Empire liberal, Bd. 11, S. 425 ff.

251) Infolge der Hinauslegung der Oktroigrenze an die Befestigung, gleichbedeutend mit einer Eingemeindung großen Stils, Vergrößerung des Weichbildes von 3402 auf 7802 ha, eine der wichtigsten und vielumstrittensten Maßnahmen des Realpolitikers Hausmann.

zessionierten Unternehmer die Entschädigung selbst bezahlten, oder ob die Kasse der öffentlichen Arbeiten sie in ihrem Namen aus den hinterlegten Kauttionen bezahlte, in jedem Falle handelte es sich hier um von anderen geliefertes Geld, das die Stadt instand setzte, Verpflichtungen zu erfüllen, zu der ihre eigenen Barmittel nicht ausreichten. Aber von einem dritten Geld empfangen, ist eine Anleihe machen. Man hat von verschleierte Anleihen gesprochen; ich finde das Wort „verschleiert“ überflüssig, niemals war eine Anleihe klarer und unleugbarer.

Um die konzessionierten Unternehmer zum Borgen zu bestimmen, bewilligte ihnen Haußmann als Lockmittel das Recht, *bons de délégation* zu verausgaben . . . Diese von den Unternehmern auf die Stadt gezogenen, von der Stadt akzeptierten und indossierbaren *Bons* verschafften durch Diskontierung bei einem Geldinstitut den Unternehmern auf der Stelle das nötige Betriebskapital. Der *Credit foncier* diskontierte die meisten dieser *Bons* in bar und deckte sich selbst durch eine Emission von Kommunal-Obligationen. Auf diese Weise wurde er geradenwegs Gläubiger der Stadt an Stelle der Unternehmer. Diese fruchtbare Operation war gegen das Gesetz, das dem *Credit foncier* das Verleihen von Geld an Kommunen nur gestattete, wenn die kommunalen Anleihen durch ein Staatsgesetz sanktioniert waren . . . aber die Zeit drängte — der Kaiser war einverstanden . . . Das Drängen der Opposition zwang Haußmann, die schwebenden Schulden der Stadt in einer Anleihe von 465 Millionen zu 5,16%, rückzahlbar in 40 Annuitäten zu konsolidieren.“

Es ist begreiflich, daß Summen und Operationen, wie die geschilderten, nicht nur in Paris, sondern in ganz Frankreich Stoff zur Unterhaltung lieferten. Haußmann wurde angegriffen. Den Ton dieser Angriffe geben folgende Worte eines gewichtigen Mannes wie Thiers in der Kammer: „Man hat Herrn Rouher (den Minister) Vizekaiser genannt, ich glaube man hat ihm geschmeichelt: der Vizekaiser, das ist der Herr Seine-Präfekt“ (d. i. Haußmann). Haußmann hatte seine Stellung auch dadurch verschlimmert, daß er einen schweren sachlichen Fehler begangen hatte, indem er nämlich ein Stück des alten Luxembourg-Gartens der Bebauung ausgeliefert hatte, eine „unnötige, barbarische, unästhetische Verstümmelung des Luxembourg-Gartens, des schönen Gartens der Jugend, des Studiums und der Betrachtung“, wie Ollivier sich treffend ausdrückt. (Vgl. die ähnlichen Absichten, mit denen sich gegenwärtig das Preussische Kultusministerium trägt, unten S. 389).

Alle diese Dinge belebten die öffentliche Diskussion. Es kam namentlich zu lebendigen Debatten über das bedeutsame Thema, wieweit die Nation als Ganzes an der städtebaulichen Verfassung der Hauptstadt, d. h. an der Ehre und Schönheit, an den hygienischen und sozialen Verhältnissen der Hauptstadt interessiert sei; wieweit dieses Interesse eine Aufsicht der Nation über die Hauptstadt und damit auch eine Verpflichtung zur finanziellen Förderung der städtebaulichen Aufgaben der Hauptstadt mit sich brächte. Da war der Kaiser, nach dessen Ansicht „in einem Lande mit einer bis zum Äußersten getriebenen Zentralisation es das Recht des Staatsoberhauptes war, die Hand in den Zügeln der Verwaltung der Hauptstadt, seiner offiziellen Residenz und dem Sitze seiner Regierung sowie im Departement, das es umgiebt, zu haben²⁵²⁾“. Da war ferner Haußmann mit seinem energisch wiederholten Satze: „Paris ist nicht ausschließlich die Domäne der Pariser,“ für den er so viel triftige Gründe anzuführen wußte²⁵³⁾. Da war ferner der Bourgeois in der Provinz, dessen Herz hin und her gezerrt wurde von der Angst vor den aus Paris kommenden Revolutionen, denen die Haußmannsche Sanierung ein Ende bereiten sollte, und von dem Wunsche, nichts für Paris zahlen zu müssen. In den Wogen der öffentlichen Debatte entschloß man sich zu dem Auswege, diese ganze Pariser Angelegenheit der Kammer zu unterbreiten (wieder ein Gedanke, den

252) Haußmann, Bd. II, S. 60.

253) Vgl. seine Kammer-Reden, Memoiren Bd. II, S. 197 ff. Unter seinen Gründen fehlt nicht ein Hinweis auf das freiheitlich regierte Amerika, wo auch die Verwaltung der Hauptstadt Washington (Distrikt Columbia) der von der ganzen Nation gewählten Volksvertretung untersteht.

sich Ollivier und Haußmann streitig machen), und es kam zu einer elf Sitzungen dauernden denkwürdigen Debatte (22. Februar bis 8. März 1869), in der viele Männer von Gewicht Gelegenheit fanden, ihre Ansichten zu diesem Thema ausführlich vorzutragen. Zu den glänzendsten Rednern gehörte Thiers, einer der großen Opponenten des Kaiserreichs. Seine Kritik der städtebaulichen Politik enthält manche treffende Bemerkung. Bei der außerordentlichen Bedeutung der Materie ist es interessant, aus dieser Rede den allgemeinen Tonfall der damaligen städtebaulichen Diskussion kennen zu lernen und gleichzeitig zu hören, wie ein großer Staatsmann sich diesen ihm ferner liegenden Fragen näherte. Thiers führte aus²⁵⁴⁾:

Trotz aller Anhäufung von Zahlen bleibt die finanzielle Seite des „großen Werks“ ungeklärt; in 16–17 Jahren wurden zwei Milliarden ausgegeben, deren Durchprüfung lange dauern wird. Haußmann ist „intelligent, aktiv, vielleicht zu aktiv, aber sehr fähig“, aber sein Werk ist nicht zu billigen. „Es hat das Signal des Geldausgebens in Frankreich gegeben und ist der Ursprung einer volkswirtschaftlichen Revolution geworden.“ Demgegenüber scheut sich Thiers nicht, auf den braven Biedermeier Grafen Rambuteau (vgl. oben S. 218) hinzuweisen, der Paris 16 Jahre lang mit 50 Millionen verwaltet hat, und trotzdem „Vorzügliches und Weises“ geschaffen hat, und obendrein — „eine Sache, die ich bewundere“ — die Schulden der Stadt Paris beinahe getilgt hat. Dagegen umfaßt das neue Jahresbudget, das Haußmann vorschlägt, wenn man sich nicht durch die mannigfaltigen Verschleierungen täuschen läßt, 245–250 Millionen, das ist zweimal das Budget von Bayern, beinahe zweimal das von Belgien, und die Hälfte des Budgets von Preußen vor 15 Jahren. (Thiers spricht im Jahre 1869.) Das Budget von Frankreich ist um 50 Prozent gestiegen, das der Stadt Paris um 4–500 Prozent. Von den Einnahmen sollen 102 Millionen aus dem Oktroi gewonnen werden. Der Oktroi ist die Quelle dieses Reichtums, für den man nicht zu zahlen braucht, wie Haußmann sich ausdrückt, ein Reichtum, dessen man sich aber wirklich nicht rühmen darf; die Anhäufung der Arbeitermassen für die großen Arbeiten ist die Ursache der großen Steigerung der Oktroieinkünfte.

Die städtebauliche Seite des „großen Werkes“ Haußmanns beurteilt Thiers ebenfalls ungünstig. Man hat nicht alles, was nötig war, aber sehr viel Unnötiges geschaffen. Die Städte, die von einem großen Strom durchquert werden, brauchen ein Verkehrssystem, dessen Hauptstraßen zum Strome führen; der Strom war ursprünglich die große Zufuhrstraße; der Markt und die Kaufhäuser sind dort entstanden, und selbstverständlich müssen alle Straßen dorthin streben. Thiers betont also die Bedeutung der radialen Hauptstraßen. Männer ohne Voreingenommenheit hätten nach seiner Ansicht diese Hauptstraßen — er nannte namentlich auf dem rechten Ufer die St.-Martin-, St.-Denis-, die Montmartre- und die Richelieu-Straße, auf dem linken Ufer die Rue du Bac, Rue de Seine und de St. Jaques — entwickeln müssen und für die Verbindung der Bahnhöfe nach dem Innern von Paris sorgen müssen. Diese notwendigen Forderungen hätten nach Thiers' Ansicht mit 400–500 Millionen erfüllt werden können. Immerhin erklärte er sich mit dem sogenannten ersten Netz einverstanden (vgl. oben S. 164 f.), dessen Kosten er auf 272 Millionen angibt. Vom zweiten Netz verwirft er den Boulevard Voltaire, in dem er nur eine Pedanterie zur Ausgestaltung des östlichen Sternplatzes (places du Trône, heute place de la Nation) sieht. Dieser Boulevard Voltaire habe aber zusammen mit dem Boulevard Magenta 75 Millionen verschlungen. Ebenso erscheint ihm die Verbindung der großen Boulevards mit dem place de l'Etoile, quer durch ein Stadtviertel ohne Verkehr und ohne Sanierungsbedürfnis, mittels einer so breiten Straße wie Boulevard Haußmann überflüssig; ebenso hält er die anderen Strahlenstraßen um die place de l'Etoile für überflüssig. Bei dem Platz der Oper hat man 30 Millionen ausgegeben, nur um die Baustelle für das Opernhaus vorzubereiten. Von dem ganzen zweiten Netze, das mindestens 400 Millionen verschlungen hat, läßt er nur die radial auf die Markthallen führende Turbigo-Straße gelten. Vom dritten Netze billigt er die Lafayette-Straße und würde auch gegen die Rue de Rennes nichts einzuwenden haben, wenn sie verlängert worden wäre, statt sich tot zu laufen. Die kostspielige Rue Réaumur ist zwecklos. Beim dritten Netze hat man schließlich 465 Millionen ohne vorherige Genehmigung verausgabt. Thiers ruft aus: „Wir stehen unter der Diktatur!“

Die Angriffe auf Haußmann waren derartig, daß der Minister Rouher, sowie so eifersüchtig auf Haußmann, in seiner Kammerrede ihn glaubte fallen lassen zu sollen. Aber Haußmann war unverwundlich; trotz dieses Rückenangriffs aus eigenem Lager ging er glänzend aus dem Kampfe hervor. Seine äußerst geschickte Rede — „stolz

254) Das folgende auszugsweise, nach einem zu diesem Zwecke aus Paris besorgten Manuskripte. Der betreffende Jahrgang der Pariser Kammerdebatten ist in keiner Berliner Bibliothek zu finden. Vgl. Anmerkung 131.

unter dem Mantel der Bescheidenheit“ —²⁵⁵⁾ gipfelte in den Worten: „Die städtische Verwaltung hat begriffen, daß die Kühnheit ihrer Entschlüsse wetteifern muß mit der Größe der Gefahr, und daß sie vor keiner Anstrengung zurückscheuen durfte, um ihre Verpflichtung gegen den Staat zu erfüllen.“

Dieser Erfolg Haußmanns war, wie alle seine Siege, mit denen er 17 Jahre lang der schärfsten Angriffe Herr geworden war, nur möglich durch den unerschütterlichen Rückhalt, den er jederzeit in seinem Kaiser fand, der sich ihm gegenüber als der Souverain mit den wahrhaft großen Herrschertugenden bewiesen hat, als den auch Ollivier ihn so anschaulich schildert. Gesetzlich war Haußmann nur ein einfacher Präfekt gewesen, der unter dem Ministerium des Innern stand, und der mit dem Kaiser nur indirekt durch den Chef des Ministeriums verkehrte. In Wirklichkeit aber arbeitete er direkt mit dem Kaiser und verhandelte beinahe täglich mit ihm. Diese Stellung des Seine-Präfekten erregte die Eifersucht der Minister um so mehr, als der Souverain in allen Konflikten Haußmann unerschütterlich stützte. So hatte z. B. 1859 die Seine-Präfektur auf seinen Wunsch alle die Machtvollkommenheiten des Polizeipräfekten erhalten, die Haußmann für nötig hielt. Dagegen scheiterte Haußmanns Wunsch, zum Minister von Paris ernannt zu werden, an dem Widerstande der anderen Minister: statt dessen wurde der Ausweg gefunden, Haußmann, ohne ihn zum Minister zu ernennen, Sitz im Staatsrat zu verleihen (22. Dezember 1860). Während so die Gegner Haußmann nicht stürzen konnten, verstand er sich aus eigener Initiative einen glänzenden Abgang zu verschaffen, als die politische Lage, die zum Übergang des Kaiserreichs zum Liberalismus Olliviers geführt hatte, es erforderte. Ollivier selbst, der Ministerpräsident des liberalen Kaiserreichs²⁵⁶⁾, berichtet hierüber:

„Der Kaiser wollte Haußmann halten. Mir selbst widerstrebte es, einen Mann von derartigen überlegenen Verwaltungsfähigkeiten zu beseitigen; aber ihn zu halten, war vollkommen unmöglich. Seine Verwaltung, der man noch keine Gerechtigkeit widerfahren ließ, hatte zu viel Gefährde erregt. Übrigens gab er uns gar keine Gelegenheit, darüber zu beraten, denn er teilte dem Kaiser mit, er müsse sich weigern, am Staatsrate teilzunehmen, unter dem entnervten Regimente des Parlamentarismus“.

Haußmann verließ das Pariser Rathaus, wo zweieinhalb Milliarden durch seine Hände gegangen waren, und wo er mit den berüchtigtsten Interessengruppierungen des zweiten Kaiserreichs²⁵⁷⁾ 17 Jahre lang verhandelt hatte, mit reinen Händen²⁵⁸⁾.

Mit dem Rücktritte Haußmanns von der Seine-Präfektur war jedoch sein Wirken durchaus nicht etwa beendet. Im Gegenteil sind die von Haußmann vorge schlagenen Arbeiten, nachdem er einmal gezeigt hatte, wie derartige Sachen angegriffen werden, ohne allzu große Schwierigkeiten oder Widerstände durchgeführt worden. Der Pariser Plan von 1889 (Abb. 143) zeigt den Fortschritt des Haußmannschen Werkes; unter den Arbeiten im Herzen der Stadt sind nament-

255) Diese Charakteristik stammt von Ollivier. Vgl. (auch für das nächste Zitat), *L'Empire libéral*, Bd. XI, S. 435—436.

256) *L'Empire libéral*, Bd. XII, S. S. 358 ff.

257) Das Milieu wird unübertrefflich in Emile Zola's *L'Argent* geschildert.

258) Nach dem Sturz des Kaiserreichs und der deutschen Rückeroberung seiner Heimat Elsaß-Lothringen wurde ihm ein Sitz im preussischen Herrenhause angeboten. Diese Angabe stammt aus der nicht von Haußmann geschriebenen Einleitung S. XI zu Bd. III der Memoiren, der 1893, nach seinem Tode erschienen ist. Er trat in die Direktion des Credit mobilier ein; bis zu seinem Tode im 82. Lebensjahr hat er, wie es scheint, seinen Unterhalt verdienen müssen. Bis 1881 war er Mitglied der bonapartistischen Partei in der französischen Abgeordnetenkammer.

lich die Avenue de l'Opera, rue des Pyramides, du Louvre, Boulevard St. Germain und Henri IV. zu nennen. Nach 1889 wurde in derselben Richtung weitergearbeitet. Die Summen, die für die weitere Durchführung der Pläne Napoleon-Hausmanns in der Zeit von 1871—98 ausgegeben wurden, betragen etwa 619 Millionen Fr.²⁵⁹). Auch heute sind die Projekte Hausmanns noch nicht endgültig und in allen ihren Konsequenzen durchgeführt. Jedoch hat die große im Juli 1909 erfolgte Bewilligung der 900 Millionen Franken Anleihe, die auf Grund der Denkschrift des Stadtrates Louis Daußet²⁶⁰) erfolgte, die endgültige Durchführung sicher gestellt.

Eine eingehendere Beurteilung der gigantischen städtebaulichen Leistungen, die die Hausmannsche Umgestaltung von Paris darstellt, kann hier nicht versucht werden, doch möge das Interesse einiger Punkte angedeutet werden. Hausmann hatte die zielbewusste Rücksichtslosigkeit des Napoleonischen Gedankens mit den unerschöpflichen Hilfsquellen der modernen städtisch-industriellen Volkswirtschaft vereinigt und versucht, mit dem so entstehenden gewaltigen Werkzeuge die Jahrhunderte alten Schäden der absolutistischen Bornierungspolitik zu überwinden. Als den einzig gangbaren Weg erkannte Hausmann die Stadterweiterung, die die Umlegung der Sanierungskosten auf ein größeres Gebiet und gleichzeitig die Dezentralisation der Bevölkerung ermöglichen sollte. Sein Lieblingswunsch war das Zusammenlegen der Grenzen von Paris mit denen des Departements der Seine. Ja, der Kaiser wollte noch weiter gehen und die Gemeinden St. Clou, Sèvres und Meudon des Departement Seine-et-Oise, die bereits der Pariser Polizeipräfektur angegliedert waren, ebenfalls der Seine-Präfektur unterstellen. Dieser einzig richtige Gedanke scheiterte an der Verständnislosigkeit, mit der ihn selbst die Intelligentesten bekämpften, und an der furchtbaren Gewalt der entgegenstehenden Routine. Selbst ein Mann wie Ollivier hatte später zu beichten, daß er den sinnlosen Widerstand gegen die Stadterweiterung „ohne gute Gründe“ unterstützt hat²⁶¹). In diesem Punkte konnte auch der Kaiser seiner in städtebaulichen Fragen verständnislosen Minister nicht Herr werden. „Er gab jedoch niemals den fest in seinem Geiste verankerten Wunsch auf, schließlich doch noch einmal der wahre Oberbürgermeister von Paris und Umgebung zu werden“²⁶²). Die Widerstände gegen jede Stadterweiterung waren so groß, daß 1840 Thiers (als Minister der Julimonarchie und gelegentlich der von ihm, angesichts der damals wegen Ägypten drohenden Kriegsgefahr, schnell betriebenen Befestigung von Paris) es nicht durchsetzen konnte, daß die Oktroigrenzen und mit ihnen die Stadtgrenzen bis hinaus an die neuen Festungswerke verlegt würden. Die Widerstände, denen er weichen mußte, wuchsen von Jahr zu Jahr. In den 3800 ha bedeckenden Ring, der auf diese Weise zwischen Oktroi-Grenze und Befestigung die Stadt Paris umgab, waren elf wichtige Kommunen eingezwängt, deren Oktroi-Sätze niedriger waren als die von Paris. Dort draußen wohnte der kleine Mittelstand, der sich der Einverleibung in das Gebiet der

259) Eine genaue Aufstellung für jedes einzelne Jahr findet sich im Report der Royal Commission on London Traffic, Bd. 7, S. 4. Die dort gegebene Summe ist 24 772 034 livres Sterling.

260) Vgl. Conseil Municipal de Paris 1908. Rapport Général, présenté au nom du Comité du budget et du contrôle sur Le Projet de Budget Supplémentaire de 1908 et le Projet de Budget de la Ville Paris pour 1909 par M. Louis Dausset, Conseiller Municipal. Paris 1909. Vgl. auch Report of the London Traffic branch of the Board of Trade 1909, S. 92 f., Bericht von William Harbutt Dawson.

261) L'Empire libéral, Bd. 4, S. 262.

262) Mémoires du baron Haussmann, Bd. 2, S. 453.

hohen Oktroi-Sätze mit demselben Eifer widersetzte, mit der im Innern der Stadt der machtvolle „petit commerce“, die Legion kleiner Restaurateure, Bäcker und Fleischer usw., die Angliederung der umliegenden Kommunen ohne gleichzeitige Erhöhung ihrer Oktroi-Sätze bekämpfte; es war schlimm genug, daß allsonntäglich Tausende hinausströmten, um außerhalb der Oktroigrenzen billigen Wein zu trinken.

Wie der Pariser Plan von 1871 (Abb. 142) zeigt, ist ein großer Teil der Aufwendungen der Haußmannschen Epoche dem Gebiete zwischen der alten Oktroigrenze und den Befestigungen zugute gekommen. Auch die großen Parkanlagen außerhalb der Befestigungen, Bois de Boulogne und de Vincennes, kamen in hervorragender Weise dem äußeren Gebiete zugute, wie überhaupt ein einheitlicher Umgestaltungsplan nicht auf die innere Stadt beschränkt werden konnte. In dieser, durch die steuerlichen Verhältnisse besonders schwierigen Lage muß es bereits als ein großer Erfolg gelten, daß Haußmann — wenn auch nicht die Zusammenlegung der Pariser Stadtgrenze mit den Grenzen des Seinedepartements, wie sie aus städtebaulichen Rücksichten unbedingt erforderlich gewesen wäre, so doch wenigstens den Kompromiß zustande brachte, der das alte Paris mit dem innerhalb der Befestigungen eingeschlossenen Gebiete zusammenschweißte²⁶³). Damit wurde zwar das Weichbild von 3400 auf 7802 ha erweitert, aber die Möglichkeit einer wirklichen Sanierung der überfüllten Innenstadt auf dem Wege der Dezentralisation nicht geschaffen. Man darf wohl annehmen, daß Haußmann, der in den Häusermassen des alten Paris groß geworden war, die Notwendigkeit der Dezentralisation nicht in vollem Maße gewürdigt hat, sondern sein Ziel im großen und ganzen in dem Augenblick erreicht glaubte, in dem er eine Stadterweiterung durchgesetzt hatte, die genügend groß war, um eine finanzielle Basis für die Durchführung der baulichen Pläne seines Herrn zu schaffen. Ihm fehlte durchaus das Verständnis für die Bedeutung, die die Eisenbahnen und überhaupt der auf Rädern betriebene Personenverkehr im modernen Städtebau haben und für die Möglichkeiten, die sie ihm bieten. Er führte zwar das Wort Eisenbahnen zur Begründung der von ihm betriebenen Umgestaltung beständig im Munde, erklärte auch, die Bahnhöfe müßten so nahe wie möglich an das Herz der Stadt herangebracht werden²⁶⁴), er kam jedoch nicht über die Auffassung hinweg, daß die Eisenbahnen nur die Eingangstore, und nicht vielmehr ein integrierender Teil und die Hauptstraßen der modernen Stadt seien. Die ganze Haußmannsche Umgestaltung von Paris, wie sie gegenwärtig erst vollendet wird, erfolgte in einer völlig akademischen und aus der Zeit vor der Erfindung der Eisenbahn stammenden Auffassung des Großstadtorganismus, die den modernen Verkehr durch Verbreiterung der renaissanceistischen geraden Straßen (vgl. oben S. 166), nicht aber durch Einführung völlig neuer Straßentypen, das sind eben die Eisenbahnen, bewältigen will. So kommt es, daß die ungeheuere bauliche Umwälzung von Paris, der 27000 Häuser, beinahe die halbe Stadt Paris²⁶⁵) zum Opfer gefallen sind und die für 350 009 Personen, ein Drittel

263) Eine der Folgen war eine teilweise Auswanderung der durch den Oktroi bedrohten Industrie in die Gebiete außerhalb der Befestigung.

264) Vgl. Memoiren, Bd. 3, S. 60.

265) Zum Vergleich: im Jahre 1862 hatte Paris 66 578, im Jahre 1910 89 699 Häuser und Fabriken; vgl. das offizielle Livre foncier de 1911 der Stadt Paris, Graphique Nr. 3. Die Zahl von 27 478 niedergelegten Häusern, davon 19 722 im alten Weichbilde, 7 756 im Stadterweiterungsgebiete, gibt Haußmann, Mémoires, Bd. 2, S. 456.

der damaligen Pariser Bevölkerung²⁶⁶⁾ und für zahlreiche gewerbliche Betriebe neue Unterkünfte geschaffen hat, sich zwar unter den Schlagworten „Notwendigkeiten des wachsenden Verkehrs“, „Durchdringungsstraßen“, „Schaffung von direkten Kommunikationen“, „Entlastung überlasteter Straßenzüge“, „erstes, zweites und drittes Straßennetz“ etc. vollzog, daß aber die Lösung des Eisenbahnproblems und seine Eingliederung in die Gesamtlösung keine wesentliche Rolle in den Bestrebungen Hausmanns gespielt hat und so auch z. B. in seinen, die Vorgänge ausführlich schildernden Memoiren so gut wie gar nicht erwähnt ist. Für Hausmann sind die Eisenbahnen internationale Straßen, aber keine Faktoren des Lokalverkehrs. Des auf Rädern betriebenen lokalen Verkehrswesens wird nur gelegentlich der Vereinigung der zehn Omnibusgesellschaften im Jahre 1854, der späteren Verlängerung ihres Monopols bis 1910 und gelegentlich der etwas nach Korruption riechenden Schiebung mit dem Droschkenmonopol, die ohne Zutun Hausmanns gemacht wurde, Erwähnung getan.²⁶⁷⁾ Die unterirdische Fernbahnverbindung zur Bedienung der zentral gelegenen Markthallen, die Napoleon III. geplant hat²⁶⁸⁾, blieb ein Traum, und die Pariser Markthallen entbehren bis auf den heutigen Tag des Eisenbahnanschlusses. Selbst größere Aufwendungen Hausmanns, die hier genannt werden könnten, wie z. B. die 32½ Millionen für die Freilegung des Nordbahnhofes²⁶⁹⁾, wurden eben nur der Entwicklung der den Bahnhof umgebenden Straßen, nicht aber dem Hereinholen des Bahnhofes in die Stadt gewidmet. Auf der einen Seite erklärte Hausmann sich „überzeugt von der Notwendigkeit, Paris umzugestalten mit Rücksicht auf das beträchtliche Wachstum seiner Bevölkerung, das sich als sicheres Ergebnis, als erzwungene Folge der Verzweigung der großen Eisenbahnlinien einstellen mußte, deren Vermehrung man fieberhaft betrieb“, auf der anderen Seite unterband die von ihm durchgeführte Umgestaltung den Eisenbahnen die Möglichkeit, die ihnen innewohnenden zentrifugalen Fähigkeiten geltend zu machen. Während also die Einführung der Eisenbahnen die Übervölkerung der sanierungsbedürftigen Stadt verschlimmerte, machte die mangelhafte Eingliederung der Eisenbahnen in den Stadtkörper zusammen mit der nur geringen Umfang erreichenden Stadterweiterung die Operationsbasis, von der aus die Sanierung der Altstadt betrieben und auf die sie finanziell umgelegt werden konnte, zu klein. Das bei der Sanierung befolgte Prinzip war nicht etwa eine Absenkung der überhohen Bodenwerte und der überhohen Ausnutzung des Bodens von Paris. Im Gegenteil wurden die finanziellen Mittel für die Sanierung durch eine weitere Steigerung der Bodenwerte gewonnen. Im Gegensatz hierzu ist sehr wohl eine Großstadt-Sanierung denkbar, die die weitere Aufhöhung der übertriebenen Werte im Inneren unterbindet und die den Aufschwung in der Rentenbildung einem möglichst großen Außengebiet zugeute kommen läßt, d. h. also eine Sanierung, die durch Heranziehung großer Außengebiete zu Wohnzwecken die Denzentralfisation fördert, während Hausmann die Konzentration auf einer wenig vergrößerten, nur um so formi-

266) Die Bevölkerung von Paris betrug 1851 1 053 362 Köpfe.

267) Betreffend die Omnibusfrage vgl. Memoiren Bd. 3, S. 169, betr. das Droschkenmonopol Bd. 2, S. 321.

268) Vgl. unten S. 240. Vgl. Yves Guyot a. a. O. (Anm. Nr. 275), S. 85. Ferner: Edgar Lange, „Die Versorgung der großstädtischen Bevölkerung mit frischen Nahrungsmitteln, unter besonderer Berücksichtigung des Marktwesens der Stadt Berlin.“ Leipzig 1911.

269) Vgl. Memoiren Bd. 3, S. 89.

dabieren Basis sicher stellte²⁷⁰). Auf diesem für eine Millionenstadt viel zu geringen Operationsfelde von 7802 ha feierte dann der Kultus der breiten Straßen seine Orgien; aber die ganze Napoleonsche Gewalttätigkeit des hier inszenierten Milliardentanzes darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß nicht etwa ein Realpolitiker große Möglichkeiten erkannt und gewalttätig lebendig gemacht hat, sondern daß sich eigentlich nur die zopfigste Akademie mit der Galvanisierung des Planes der Künstlerkommission aus der Revolutionszeit brüstete. Selbst das flotteste Draufgängertum der Revolutionäre von 1793 war nach dem Wirksamwerden der Eisenbahn im Städtebau nur noch vieux jeu.

Das Aufkommen des Automobilmus seit dem Anfang des 20. Jahrhunderts schien vorübergehend den großen Straßenbreiten, die Haussmann überall in Paris durchgeführt hat, eine nachträgliche nicht vorherzusehende Rechtfertigung verschaffen zu sollen. Allein auch diese Hoffnung zerfällt sich. Allerdings sieht London mit großem Neide auf die zahlreichen breiten Straßen von Paris; dagegen scheint in Paris die Zentralisation seines Straßenverkehrswesens und die Dezentralisation seiner Bahnhöfe (vgl. Guyots Ausführungen S. 240) auch die Vorteile der breiten Straßen illusorisch machen zu sollen. Während die breiten Straßen der äußeren Viertel noch vielfach tot daliegen, sind die Hauptarterien, namentlich die großen Boulevards und der Platz vor der großen Oper, genau so oder mehr überfüllt und Verkehrsstockungen unterworfen wie die viel schmaleren Hauptstraßen des mehr als doppelt so großen London. Auch die Hoffnung, die man auf die neu eröffnete Untergrundbahn als entlastenden Faktor gesetzt hat, ist vollkommen zuschanden geworden; ja, es scheint, wie halb im Scherz und halb im Ernst bemerkt worden ist, als ob die Pariser ihre Unter-

270) Von den 7802 ha des Pariser Stadtgebietes sind etwa 5000 in Privatbesitz. Nach dem offiziellen livre foncier von 1911 sind 2776 ha bebaut, 531 Privatgärten, 282 öffentliche Gärten, 1944 Höfe und unbebaut, 1663 öffentliche Straßen, 386 Privatstraßen und Befestigungswerke, 220 Wasser. Im bebauten Gebiet sind die öffentlichen Gebäude mit eingeschlossen. Wenn es erlaubt ist, um sich eine grobe Vorstellung von der Bedeutung der Umgestaltungskosten zu machen, die 2 1/2 Milliarden auf die 5000 ha umzulegen, so ergibt sich von 1853—1869 allein ein Aufwand von 50 Franken pro qm. Die Wertsteigerungen, die der Grund und Boden in Paris erlebt, sind aber natürlich weit höher gewesen, als in dieser groben Umlegung zum Ausdruck kommen kann. Namentlich in der inneren Stadt wurde die Sanierung in einem Prachtstile betrieben, der der Repräsentation ungeheure Opfer brachte. Die Mieten schnellten in kurzer Zeit um mehr als 100 % hinauf. Die städtebauliche Verfassung von Paris enthält u. a. eine Besteuerung des Grundbesitzes, die heute 2 1/2 % des Nettoertrages beträgt. Vgl. Report of the London Traffic Branch of the Board of Trade 1909, S. 78. 2 1/2 % ist bei einem mit 5 % gerechneten Nettoertrage gleichbedeutend mit 1,25 vom 1000 des Wertes des Immobels. Ein außerordentlich niedriger Satz, verglichen mit den 10—20 vom 1000, die in amerikanischen Städten erhoben werden. Wenn diese geringe Steuer der Stadt auch nur einen verschwindenden Teil der durch die Umgestaltungsarbeiten Haussmanns hervorgerufenen und von der Stadt bezahlten Wertsteigerungen zugute kommen ließ, so gibt sie doch wenigstens die Möglichkeit, diese Wertsteigerung zu verfolgen. Hierzu ist die folgende Stelle aus Ollivier's „l'Empire liberal“ Bd. V, S. 41 interessant:

„Picard kritisierte in der Sitzung von 1860 sehr geistreich die städtische Finanzgebarung mit folgenden Worten: Die Stadt erklärt, man sähe jeden Tag ihre Einnahmen wachsen, aber sie erzählt nichts von den Mitteln, die sie dazu anwendet; folgende Mittel werden angewandt: es gibt in Paris noch Grundbesitzer, die noch nicht auf dem Niveau der gegenwärtigen Tarife sind und die sich damit zufrieden geben, ihre Wohnungen zum doppelten Preise von vor 10 oder 15 Jahren zu vermieten. Die Aufsichtsbeamten der Stadt suchen sie auf. Man muß die Wahrheit sagen, erklären sie diesen Hausbesitzern, Sie vermieten sicher dieses Haus teurer, als Sie sagen. Als Folge veranlagt man sie nicht zu dem Preise, zu dem sie vermietet haben, sondern zu dem Preise, zu dem man beschließt, daß sie hätten vermieten müssen.“

Die Gegner Haussmanns glaubten daraus folgern zu dürfen, die Besteuerung treibe die Mieten in die Höhe; während diese Erzählung nur beweist, daß Haussmann genug Verständnis für die städtische Grundrente gehabt hat, um zu wissen, daß die Gutmütigkeit einiger weniger am Alten festhaltenden Hausbesitzer keinerlei Einfluß auf das Gesamtniveau der Mieten haben, sondern nur den Stadtfüßel schädigen kann.

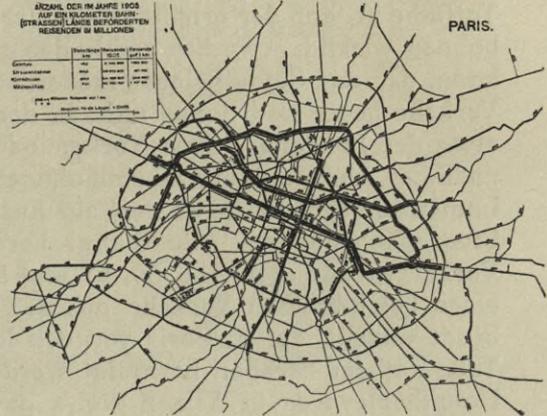
Abb. 147—152. Aussteller: Professor Richard Peterfen, Berlin.

Abb. 147.



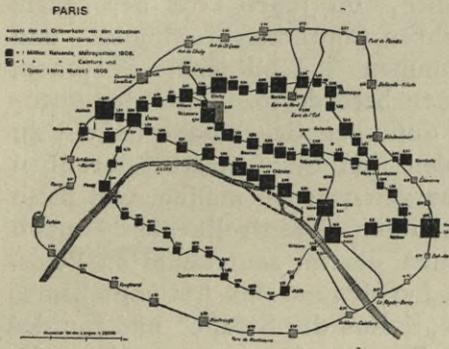
Die Bevölkerungsdichte in Paris. Jeder Punkt = 1000 Personen.

Abb. 148.



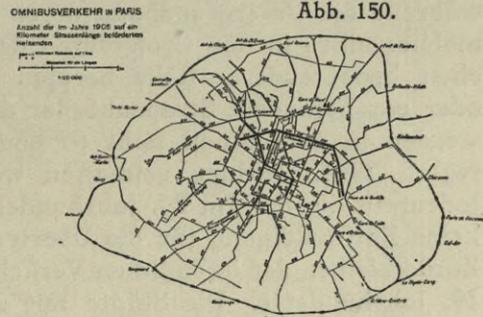
Anzahl der im Jahre 1905 auf ein Kilometer Bahn-(Straßen-)länge beförderten Reisenden in Millionen.

Abb. 149.



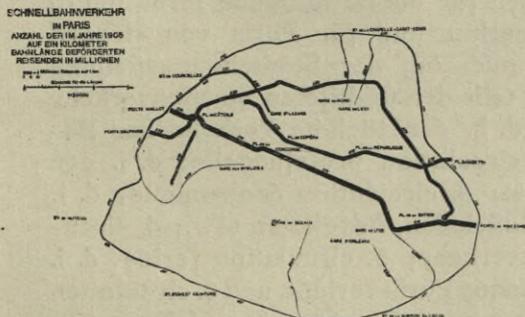
Paris.
Graphische Darstellung der Anzahl der im Ortsverkehr von den einzelnen Eisenbahnstationen beförderten Personen.
(schwarz = Metropolitain Schnellbahn, grau = Ring- und Westbahn).

Abb. 150.



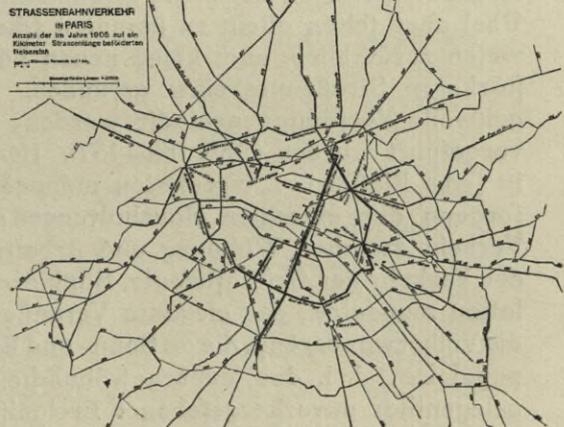
Paris.
Graphische Darstellung des Omnibusverkehrs.

Abb. 151.



Paris.
Graphische Darstellung des Schnellbahnverkehrs.
Anzahl der im Jahre 1905 auf ein Kilometer Bahnlänge beförderten Reisenden in Millionen.

Abb. 152.



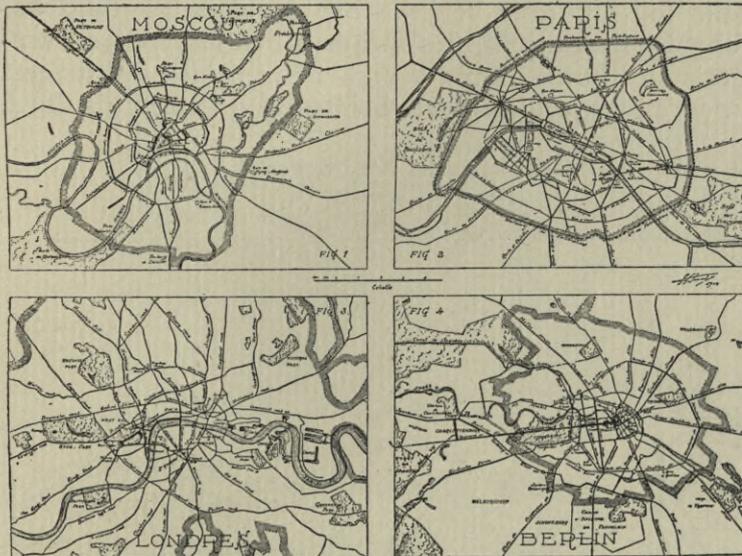
Paris.
Graphische Darstellung des Straßenbahnverkehrs.

grundbahn geradezu dazu benützen, um schneller und öfter in den verschiedenen überfüllten Straßen auftauchen und den Verkehr zum Stocken bringen zu können. Tatsache ist, daß der großstädtische Verkehr erst nach der Eröffnung von Schnellbahnen wirklich erwachen und in den gewaltigen fieberähnlichen Rhythmus fallen kann, der das Geschäftsleben moderner Großstädte pulsieren läßt. Berlin, dessen Verkehr heute noch lange nicht in dem Maße äußerlich in Erscheinung tritt, wie etwa der Londoner, New Yorker oder Pariser Verkehr, wird wohl nach dem endlichen Ausbau seines Schnellbahnnetzes noch Überraschungen zu erleben haben. Immerhin besitzt Berlin an dem zur Ausführung gekommenen Torso des Orth'schen Stadtbahngedankens (Stadtbahn) bereits seit den 80er Jahren eine moderne Verkehrsstraße (vgl. Abb. 50, 51 und 54, Teil I), wie sie in Paris fehlt, und die einen beträchtlichen Verkehr aus den Fern- und Vorortbahnen gleich über die Stadt verteilt, der in Paris von den lokalen Verkehrsmitteln, d. h. zum großen Teile auf den Straßen bewältigt werden muß. Dieser Inanspruchnahme sind die Hauptboulevards in keiner Weise gewachsen; die anderen Boulevards liegen trotz ihrer Breite, ähnlich wie so viele der überbreiten Berliner Nebenstraßen, verhältnismäßig leer da und warten auf eine weitere Entwicklung des Automobilismus. Für lange noch wird das Automobil für den Massenverkehr nur in Form des Automobilomnibusses Bedeutung haben. Im Jahre 1908 beförderte die Pariser Allgemeine Omnibusgesellschaft in ihren sämtlichen Automobil- und Pferdeomnibussen sowie Trambahnlinien zusammen 253 Millionen Personen, während die Untergrundbahn deren 282 Millionen beförderte. Sollte der Automobilomnibus in den Großstädten der Zukunft auf neue Grundlagen gestellt zu einer bedeutenderen Rolle berufen sein, werden ihm Straßenverbreiterungen oder gar besondere Straßenkörper dienstbar gemacht werden müssen, und diese werden in dem längst nicht so hochwertig bebauten dezentralisierten London (vgl. S. 299 f.) leichter geschaffen werden können als im zentralisierten Paris. Jedenfalls ist der im 20. Jahrhundert erfolgte Aufschwung des Automobilismus keine Entschuldigung für die Übertreibung des „Kultus der Straße“ und für das Zurückbleiben der öffentlichen Verkehrsmittel in Paris in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Die Städte mit zurückgebliebenem Eisenbahnverkehrswesen stellen an die Entwicklung des gewöhnlichen Straßenverkehrs neuartige Anforderungen, deren Erfüllung — wenn sie einmal mustergültig gelungen wäre, auch für die Bewältigung des wachsenden Straßenverkehrs überhaupt (also auch in Städten mit entwickeltem Eisenbahnnetz) vorbildlich werden könnte. Da ein Übel aber selten allein zu kommen scheint, haben die Städte, deren Eisenbahnwesen zurückblieb, auch keine neuen Lösungen für die Bewältigung ihres um so stärkeren Straßenverkehrs gefunden. Immerhin sind für Paris von Hénard geistvolle Vorschläge gemacht worden, die auch auf der Städtebauausstellung vorgeführt wurden (Abb. 153—157). Hénard teilt den städtischen Straßenverkehr in sechs Klassen: 1. *circulation ménagère*, d. h. der tägliche Verkehr zur Beforgung der einzelnen Haushaltungen; 2. *circulation professionnelle*, d. i. der Verkehr zwischen Wohnung und Arbeitsstätte; 3. *circulation économique*, d. i. der Verkehr der Geschäftsleute, Bankiers, Industriellen, Advokaten usw.; 4. *circulation mondaine*, der elegante Vergnüungsverkehr; 5. *circulation ferière*, d. i. die Völkerwanderung, die an Sonn- und Feiertagen Paris verläßt, und 6. *circulation populaire*, d. i. das außergewöhnliche Zusammenströmen großer Volksmassen gelegentlich unvorhergesehener Ereignisse oder großer populärer Festlichkeiten. Nichts könnte nun bezeichnender für einen Städtebauer sein, der seine Anregung

aus den städtebaulich konzentrierten Verhältnissen von Paris nimmt, als die zwei Verkehrsarten, die Hénard aus diesen sechs auswählt, weil sie ihm besondere Berücksichtigung bei der Verkehrsregelung zu bedürfen scheinen. Jeder Londoner oder Amerikaner hätte ohne weiteres den Verkehr zwischen Wohn- und Arbeitsstätte als das Wichtigste herausgreifen müssen. Hénard dagegen schiebt diese Verkehrsart, die „sich ja allen Straßenbreiten anpassen könne“, sowie alles andere beiseite, um sein ganzes Augenmerk auf den Verkehr der Geschäftsleute und den eleganten Verkehr (Nr. 3 und 4 seiner Klassifizierung) zu lenken, weil diese beiden Verkehrsarten es ja seien, die die breiten Fahrstraßen für Equipagen und namentlich Automobile erforderlich machen²⁷¹). Mit anderen Worten: weil der konzentrierte und kompakte Ausbau von Paris (ähnlich wie in Berlin) die Trennung von Wohn- und Arbeitsstätten gehemmt und sie statt dessen ineinander geschachtelt hat, braucht für den Verkehr zwischen Wohn- und Arbeitsstätte weniger gesorgt zu werden, als für die Geschäftsleute, die wegen schwach entwickelter Citybildung ihre Zeit damit ver-

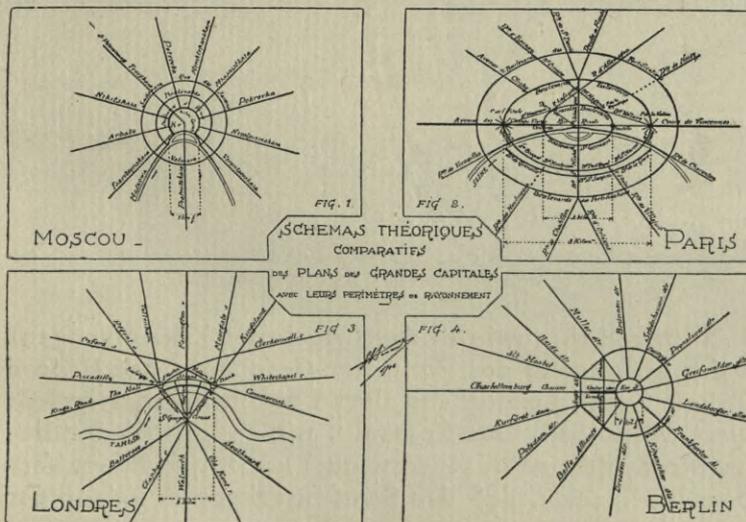
Abb. 153. Aussteller: Architekt Eug. Hénard, Paris.

PLANS COMPARATIFS DES VOIES PRINCIPALES DE CIRCULATION
DANS LES GRANDES CAPITALES



Vergleichender Plan der Verkehrsstraßen (ohne Berücksichtigung der Eisenbahnen). In Moskau, Paris, London und Berlin.

Abb. 154. Aussteller: Architekt Eug. Hénard, Paris.



Schematisierung der Verkehrsstraßen (ohne Berücksichtigung der Eisenbahnen) in Moskau, Paris, London und Berlin.

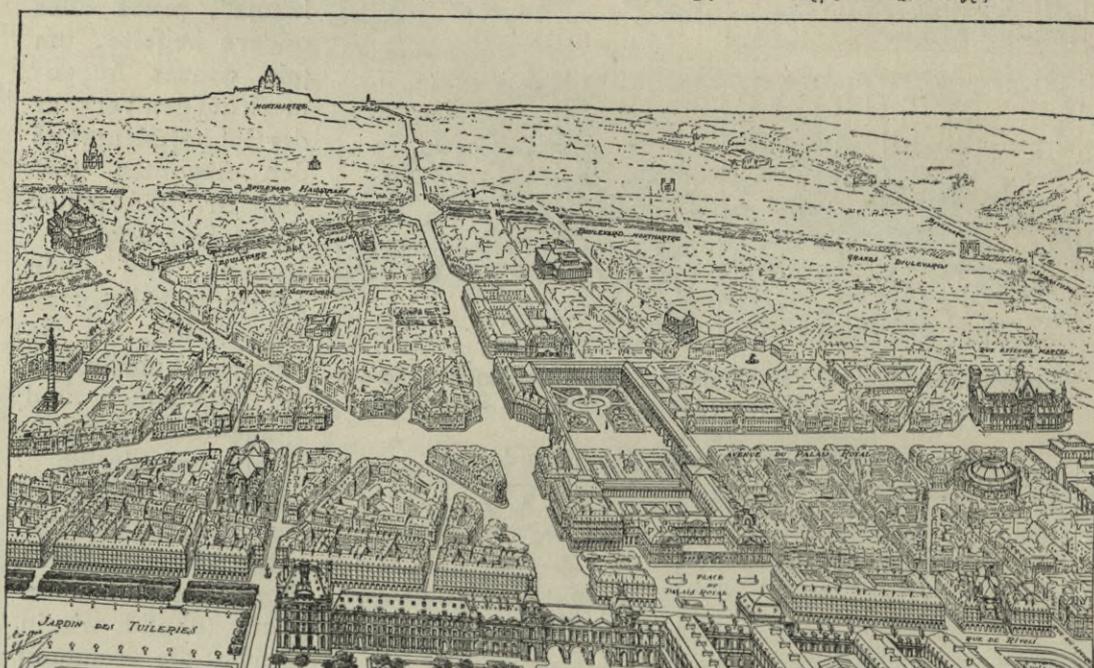
Ein Versuch, einen „Perimètre de Rayonnement“ in diesen 4 Städten nachzuweisen.

271) Vgl. Hénard, Études sur les transformations de Paris, S. 191 und 192.

lieren, lange Automobilmfahrten durch die verschiedenen Stadtteile zu machen, in denen die Geschäfte verstreut liegen, wobei sie dann durch massenhaftes Erscheinen ihrer Autos die Straßen versperren und Verkehrsreformen nötig machen. Hénards Reformvorschläge gruppieren sich um die Gedanken des Sternplatzes mit einheitlicher kreiselförmiger Bewegung und des „Périmètre de rayonnement“, der gleichsam einen großen die ganze City umfassenden Verkehrskreisel darstellt. Auf dem Sternplatze soll sich aller Verkehr nur in einer Richtung bewegen, wodurch die Gefahr des Zusammenstoßes zwischen den Fahrzeugen verringert wird; auf dem Perimeter bewegt sich der Verkehr in beiden Richtungen. Beide Gedanken werden durch die erläuternden Abbildungen klarer als durch

Abb. 155. Aussteller: Architekt Eugen Hénard, Paris.

LA PERCÉE DU PALAIS ROYAL ET LA NOUVELLE GRANDE CROISEE DE PARIS



VUE D'ENSEMBLE A VOL D'OISEAU

Projekt einer Durchbrechung des alten Palais Royal-Gartens im Zusammenhange mit der geplanten Schaffung einer zweiten „großen Pariser Straßenkreuzung“.

Worte (vgl. namentlich Abb. 156 und 157 sowie die dazu gegebenen Erläuterungen). Im Zusammenhange mit der Erörterung des Perimeter-Gedankens hat Hénard die Straßennetze von Moskau, Paris, London und Berlin nebeneinander gestellt (Abb. 153) und schematisiert (Abb. 154). Das Ergebnis, wie es sich bei der Betrachtung — nicht nur der Straßenschemata, sondern auch der tatsächlichen Verkehrsverhältnisse²⁷²⁾ herausstellt, zeigt, daß der Straßenverkehr in keiner der

272) Hénard, der die Realität nur in Paris, dagegen in London, Moskau und Berlin nur den Plan kannte, kommt nur für Paris zu einem ungünstigen Ergebnis; bei den anderen Städten läßt er sich durch etwas willkürlich von ihm gewählte Planbilder zu irrigen, d. h. zu günstigen Schlüssen verleiten. So nimmt er z. B. an, in Berlin seien die Dirschsenstraße und die Neue Friedrichstraße, aus denen er für Berlin einen Perimeter konstruiert, Hauptarterien des Verkehrs.

Abb. 158. Aussteller: Reg.-Rat a. D. Kemmann, Berlin.



Paris.

Das auf die Innenstadt beschränkte Netz der elektrischen, Untergrund- und Hochbahnen, gebaut von der Stadt Paris.

Abb. 159. Aussteller: Hochbahngesellschaft in Berlin (Baurat Wittig).



Eine als Hochbahn geführte Strecke der Pariser Schnellbahn (Metropolitain); künstlerische Ausgestaltung der Hochbahn.

Abb. 160. Aussteller: Das Statistische Amt der Stadt Berlin (Direktor Professor Dr. Silbergleit).

Vergleichende Gesamtdarstellung des Verkehrs
in der
Leipziger Str., Kaiser-Wilhelmstr., Königsstr., sowie Unter d. Linden
zu Berlin.



Abb. 161. Aussteller: Das Statistische Amt der Stadt Breslau (Direktor Neefe).

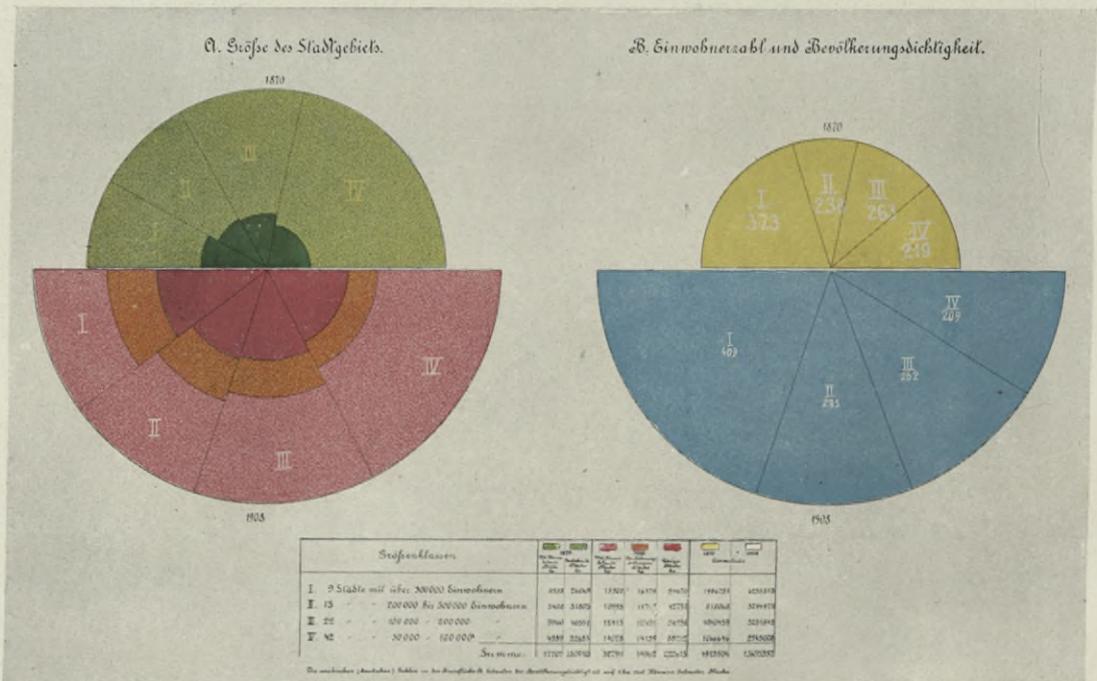
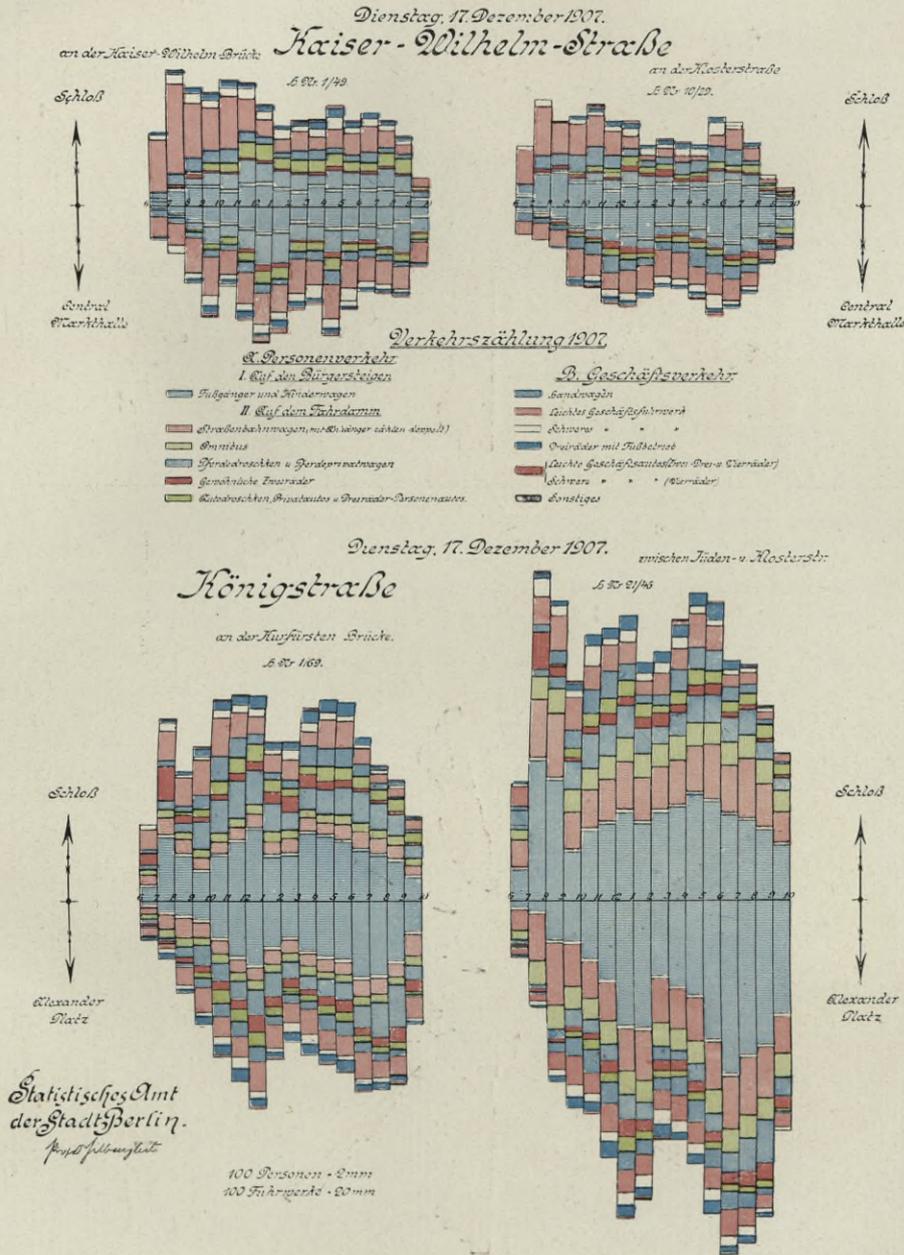


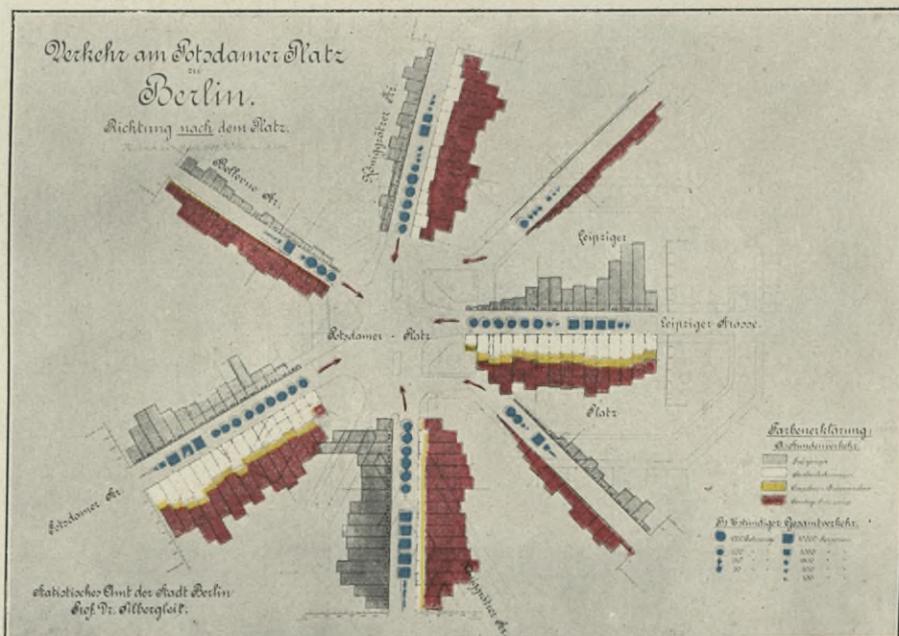
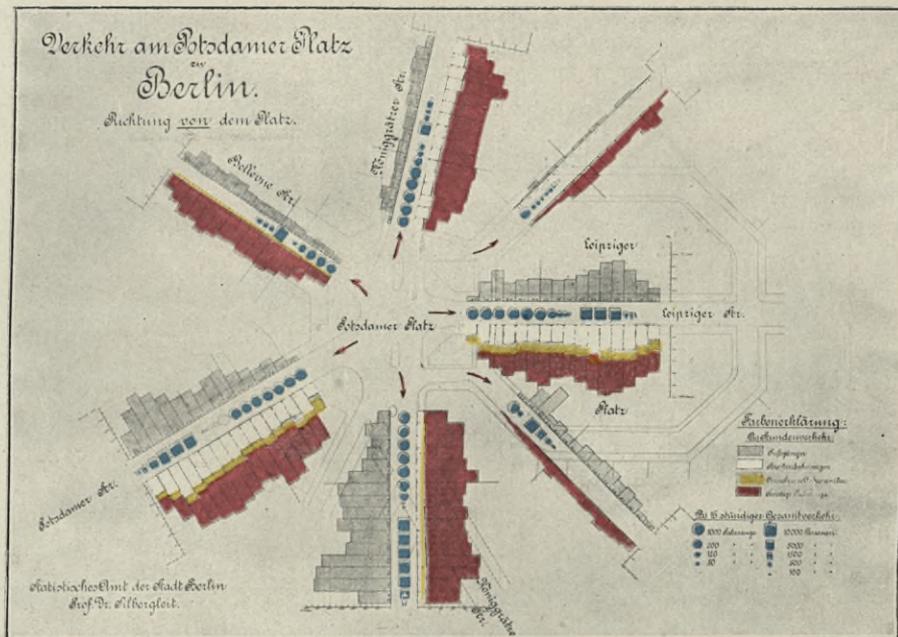
Abb. 162. Aussteller: Das Statistische Amt der Stadt Berlin (Direktor Professor Dr. Silbergleit).



Zählung des Berliner Straßenverkehrs: Kaiser Wilhelm- und Königstrasse.



Abb. 163 u. 164. Aussteller: Das Statistische Amt der Stadt Berlin (Direktor Professor Dr. Silbergleit).



Verkehrszählung am Potsdamer Platz.

Grau: Fußgänger. Weiß: Straßenbahnen. Gelb: Omnibus und Autoomnibus. Rot: Sonstige Fahrzeuge. Die blauen Punkte zeigen an: die größten: 1000 Fahrzeuge, die weniger großen: 500 Fahrzeuge, die kleinen: 150 Fahrzeuge, die ganz kleinen: 50 Fahrzeuge. Die blauen Quadrate zeigen an: die größten: 10000 Personen, die weniger großen: 5000 Personen, die nächsten drei Größen je 1500, 500 und 100 Personen.

Hauptstädte nach einem großgedachten Plane geleitet wird, sondern sich ungeregelt und Hunderten von Zufällen unterworfen in dem Labyrinth der Straßen zerlegt. Was an Regelung überhaupt zur Anwendung kommt, sind eigentlich nur einige Londoner Bauernregeln, wie sie sich aus einer alten Pflege des Fuhrwesens einerseits und aus den Notwendigkeiten des Massenverkehrs in den engen Straßen Londons ergeben haben. In Paris hat man die kreiselförmige Bewegung der Fahrzeuge an der Place de l'Etoile mit ihren zwölf Zufahrtsstraßen eingeführt. Noch weniger Bedeutung als auf diesem mehr dekorativen als verkehrspolitischen Strahlenknoten hat der Kreisverkehr, wie er auf dem kleinen Kemperplatze in Berlin (um die Rolandssäule) zur Anwendung kommt. Plätze, für die er gedacht ist, und wo er versucht werden müßte, um ein Urteil über seinen Wert möglich zu machen, sind Verkehrsknoten, wie sie Paris vor der großen Oper, London vor der Bank besitzt und Berlin in wachsendem Maße auf dem Potsdamer Platze bekommt (Abb. 163 und 164). In derartigen Fällen könnte vielleicht die Schaffung großer Strahlenkreiselplätze Erleichterung schaffen. Da es sich dabei aber um entweder fast unmögliche (Bankcorner) oder mindestens sehr kostspielige Neugestaltungen und Vergrößerungen der betreffenden Plätze handeln würde, wäre vorher auf das sorgfältigste zu erwägen, wie weit die bestehende Verkehrsstauung nicht durch andere, womöglich gründlichere Mittel geheilt werden kann. Gerade beim Potsdamer Platz in Berlin besteht wohl kaum Zweifel darüber, daß dort die Ursache der Stauung viel weniger (als z. B. beim Londoner Bankcorner) in dem Wunsche der Berliner, gerade diesen Platz aufzusuchen, zu finden ist, als vielmehr an der schlechten Lage der als Barrikade wirkenden Bahnhöfe (Lehrter, Stettiner, Anhalter und Potsdamer Kopfbahnhöfe) und an der zum Verkehrshindernis ausgewachsenen Großen Berliner Straßenbahn, die mangels der unentbehrlichen Schnellbahnen Funktionen erfüllen soll, denen sie durchaus nicht gewachsen ist. Es müßte hochinteressant sein, wenn es möglich sein sollte, die wertvollen Verkehrszählungen Professor Silbergleits (Abb. 160, 162—164) noch weiter auszugestalten, um das Woher und Wohin der einzelnen Fuhrwerke und damit in einer größeren Zahl von Fällen festzustellen, daß die Durchquerung des Potsdamer Platzes für viele nicht eine Notwendigkeit, sondern nur ein Umweg ist, zu dem die betreffenden Fuhrwerke mangels direkterer Verbindungen gezwungen werden.

Es ist anzunehmen, daß man eher zur Neuorganisation des Eisenbahnwesens aus städtebaulichen Gesichtspunkten heraus als zu Experimenten mit dem Kreiselflatze und Périmètre de rayonnement greifen wird. Doch darf nicht vergessen werden, daß die Entwicklung des Automobilismus schließlich sogar die Städte mit städtebaulich durchgearbeitetem Eisenbahnwesen zu großen Neuanlagen für die Regelung des Straßenverkehrs und endlich zur Schaffung eines „einheitlichen Verkehrsplanes“ (vgl. S. 156 oben) zwingen kann. (Betreffend den Perimetergedanken vgl. die unten S. 257 zur Wiener Ringstraße und S. 295 zur Londoner inneren Ringbahn gemachten Ausführungen.)

Während die anglo-saxonischen Städte seit Anfang der fünfziger Jahre den Kampf um die Trambahn kämpften²⁷³⁾, während seit 1853 in London die Untergrundbahn bewilligt und bald in Angriff genommen wurde, während in New York seit Mitte der sechziger Jahre die Hochbahnen gebaut wurden, ver-

273) Vgl. Die Pferdebahn in den Städten von Nordamerika. Zeitschrift für Bauwesen, Jahrg. 1860, Heft 10—12. A. Brühli, städtischer Ingenieur in Zürich, „Über Straßenbahnen und Eisenbahnen in Städten“. Zürich 1865.

Abb. 156. Aussteller: Architekt Eugen Hénard, Paris.

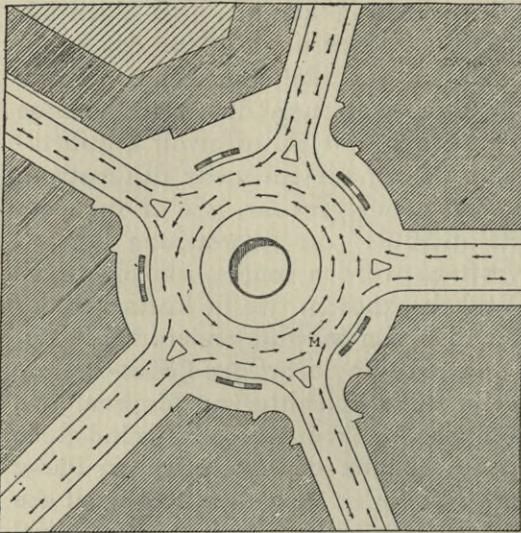


Fig. 1 Carrefour à Cînation Disposition générale

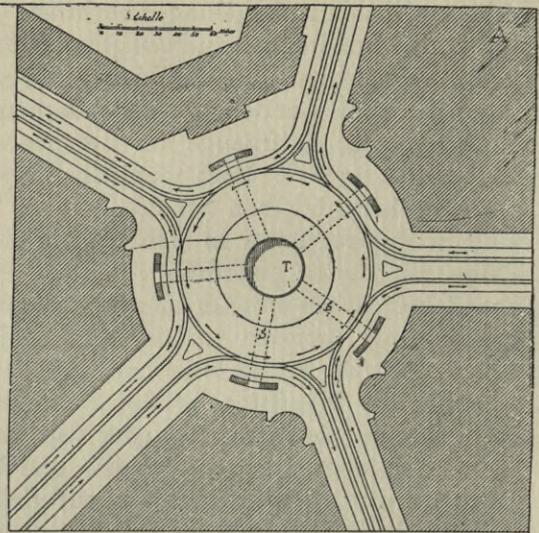


Fig. 2. Disposition des Lignes de Tramways

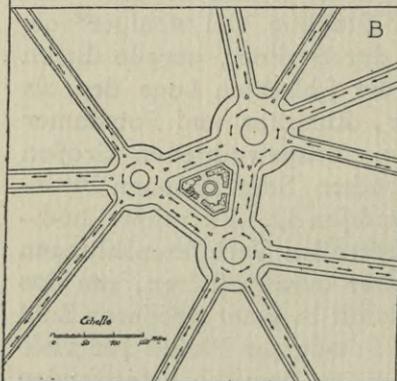


Fig. 3 Groupe de Carrefours à cînation pour voies multiples

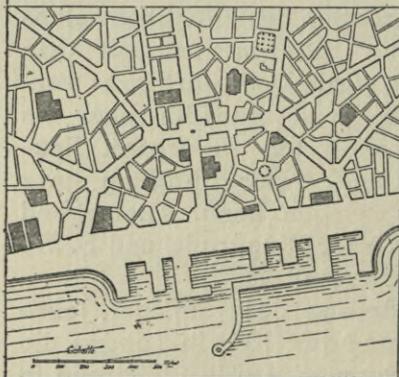


Fig. 5. Système demi-rayonnant Ville maritime

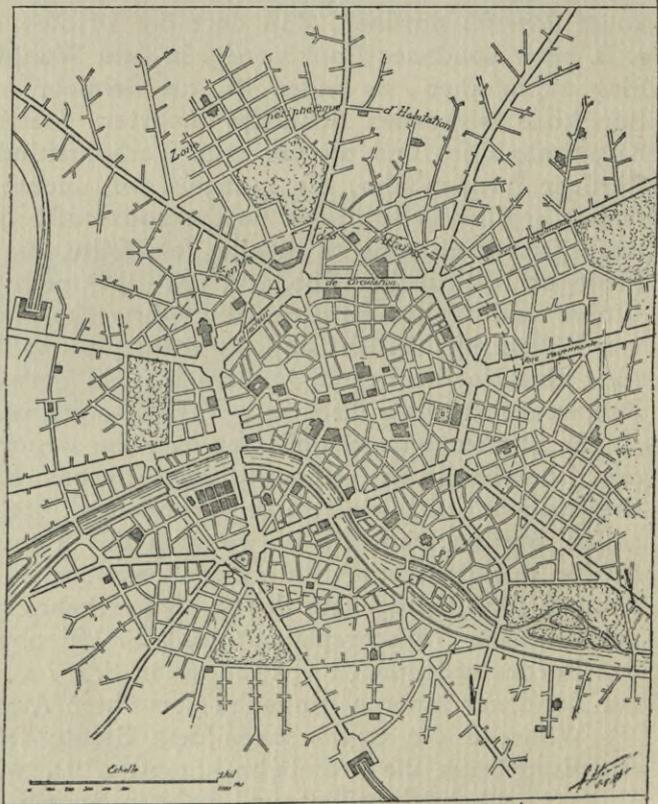


Fig. 4. Schéma théorique d'un Système de Circulation avec voies rayonnantes et collecteur central

PRINCIPES DE CIRCULATION URBAINE

Erläuterungen zu Abbildungen 156, Fig. 1–5.

Prinzipien der Straßenverkehrsregulierung für Großstädte.

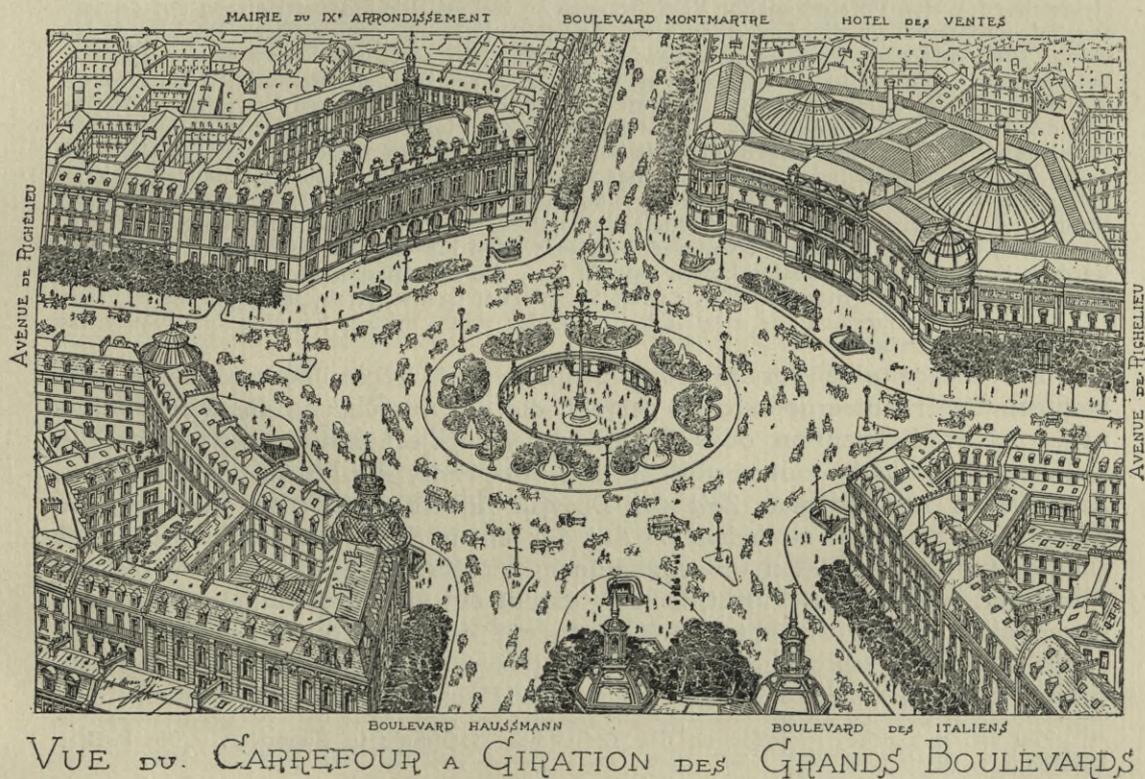
Fig. 1 und 2 der große Sternplatz mit Kreisverkehr für Wagen und Trambahnverkehr (vgl. Abb. 157).

Fig. 3. Kombination von drei Sternplätzen mit Kreisverkehr.

Fig. 4. Verbindung von acht Plätzen zu einem „Périmètre de Rayonnement“. Jeder der Plätze nimmt eine oder mehrere der Radialstraßen (Einfallstraßen) auf und lenkt den Verkehr, statt ihn zu einer Stauung (Knotenpunkte) im Zentrum kommen zu lassen, in den Sammel- und Verteilungskanal des Perimeters, der ähnlich wie ein Sternplatz mit Kreisverkehr, aber in viel größerem Maßstabe als Verkehrsordner für das Zentrum dient. Zu einer idealen Ausbildung eines Perimeters in diesem Sinne ist etwa ein Radius erforderlich, wie ihn der Wiener Ring besitzt.

Fig. 5. Der Perimeter nur zur Hälfte für eine am Wasser liegende Stadt entwickelt.

Abb. 157. Aussteller: Architekt Eugen Hénard, Paris.



Projekt für einen Sternplatz mit Kreisverkehr in Paris am Treffpunkte der großen Boulevards, mit einer neuen (gedachten) Avenue im Zuge der Rue Richelieu. Unterirdische Anlagen für den Fußgängerverkehr (vgl. auch Abb. 165 u. 166).

harrte man in Paris unbekümmert bei der Durchführung und Ausgestaltung des Planes der Revolutionszeit, und verblendet von der unübertrefflichen Schönheit einiger zentraler Paradeplätze und durch die Romantik der zerfallenden Quartiere der künstlerisch großen Bauepochen, zweifelte der Pariser Rentier oder der verblüffte Fremde dabei keinen Augenblick, an der Spitze der Kultur marschierend, unvermeidlich in die „cité reine“ eingezogen zu sein.

Seit dem Jahre 1855 wurden Untergrundbahnen für Paris diskutiert²⁷⁴). Die aus Napoleon III. und Haußmann bestehende städtebauliche Kommission, die des Sachverständigenbeirates so leichten Mutes entriet (vgl. oben S. 221), interessierte sich nicht dafür. Seit 1871, mit dem Anbruch des neuen Regimes, wimmelte es von Schnellbahnprojekten. Yves Guyot, Minister der öffentlichen Arbeiten von 1889 bis 1892, nennt nur die beachtenswerten und findet von 1871 bis 1889 dreiundzwanzig verschiedene Projekte²⁷⁵). Eines davon aus dem Jahre 1875 stammte vom Conseil général, eines aus dem Jahre 1886 von der Regierung. 1895 schrieb Guyot:

„Daß eine Stadt wie Paris keine Stadtschnellbahn hat, ist um so schmachvoller, als die Bahnhöfe von Paris sehr weit vom Zentrum entfernt sind. In der Tat nur der Bahnhof St. Lazare ist gut gelegen, alle anderen hätten weiter in die Stadt vorgeschoben werden müssen; der Bahnhof von Lyon mindestens bis zur Bastille, der Bahnhof von Orléans bis zum Boulevard Henri IV., der Bahnhof von Mont Parnasse bis zum Platz St. Germain des Prés, der Nord- und Ostbahnhof in die Nähe der großen Boulevards.“ „Haußmann hatte zwar an die Möglichkeit eines Bahnhofes unter den Markthallen gedacht: er hat jedoch seine großen Durchbrüche nicht dazu benutzt, um gleichzeitig für eine Untergrundbahn Vorkehrungen zu treffen. Die Stadtverwaltung hat damals den Seinepräfekten um die Konzession einer Lokalbahnlinie auf dem äußeren Boulevard des rechten Ufers und einer Nord-Südlinie. Nichts geschah. 1877 hätte man das Ziel vielleicht mit Unterstützung der großen Gesellschaften und einer staatlichen Subvention erreichen können, da widersetzte sich die Stadtverwaltung. 1892 machte die Stadtverwaltung ein Projekt. Die Mehrzahl der Stadtverordneten hatte ein lokales und persönliches Interesse gegenüber der Schnellbahn. Sicher waren sie für Schnellbahnen; aber die Stadtverwaltung sollte sie bauen und sollte infolgedessen Ämter und Anstellungen verteilen. Der eine gute Stadtverordnete versprach seinen einflußreichen Wählern mangels anderer Dinge eine Anstellung an der Schnellbahn, und der andere gewann sich die Herzen der Hausbesitzer seines Quartiers, indem er ihnen sagte, wenn die Stadtverwaltung die Schnellbahn baut, verspreche ich euch, daß ihr von den Enteignungen betroffen werdet. Solche Stadtverordneten hatten nur ein Ziel, die Schnellbahn versprechen mit der Bedingung, daß sie von der Stadtverwaltung gebaut würde, und sie niemals zustande kommen zu lassen. . . . immer versprechen und niemals halten ist das wahre Mittel, sich eine stets jugendliche Popularität zu sichern.“

1890 wurde eine Vereinbarung zwischen der Regierung und einer erstklassigen Unternehmungsgesellschaft perfekt, die die Ausführung des Schnellbahnnetzes ohne Subvention oder Zinsgarantie gesichert hätte. Die Gegensätze zwischen Staat und Stadtverwaltung und Vorwände, die bis zu antisemitischen Argumenten herabstiegen (Zeit der Dreyfus-Affaire), genügten jedesmal, die Sache zum Scheitern zu bringen. Auf der einen Seite das Parlament, sonst „bereit, sich in die tollsten Unternehmungen zu stürzen, hier von einer bis zur Albernheit gesteigerten Furchtsamkeit; es hat ein unüberwindliches Mißtrauen gegen alles, was Paris betrifft“ (Guyot), auf der anderen Seite der Pariser „petit commerce“ mit seinem Klatzch und seiner Sorge um die in den Schnellbahnen abwandernde Kundschaft²⁷⁶) und die „Hausbesitzer mit ihrem alten Hass

274) Vgl. L. Troske, Professor an der Technischen Hochschule in Hannover. „Die Pariser Stadtbahn“. Berlin 1905.

275) Yves Guyot, „Trois ans au Ministère des Travaux publics, Expériences et Conclusions“. Paris 1896, S. 87 f.

276) Auf die große Bedeutung des Pariser Kleinhandels für Wähler und mit seinem Einfluß auf die Wählerschaft, namentlich bei den kleinen „marchands de vin“, hatte der Herr Minister a. D. Yves Guyot persönlich die Güte, den Verfasser bei einer ihm gewährten Unterredung aufmerksam zu machen.

Das Vorgehen der Pariser, die die Bahnen grundsätzlich von den Vororten ausschließen und an der Ceinture aufhören lassen, ist mit dem Wesen moderner Großstadtpolitik durchaus nicht zu vereinbaren.
 Gustav Kemmann.

gegen die Eisenbahnen“. Auch die in dem nächsten Jahre von der Regierung gemachten oder befürworteten Vorschläge wurden abgelehnt. Dieser bornierte Widerstand findet Parallelen in vielen deutschen Stadtverwaltungen; eine bekannte Analogie bietet der Widerstand der Berliner Stadtverordneten gegen die Einführung der Kanalisation (vgl. oben T. I, S. 61). Ähnlich sträubten sich die Wiener gegen die Stadtbahn (vgl. S. 259f.) und die Berliner gegen Hoch- und Schwebebahn. Auch in Paris wurde leicht ein mit schönen Phrasen verbrämter Mantel für diese Menschlichkeiten gefunden.

„Der Hauptgrund dieser Ablehnung aller Entwürfe lag darin, daß sich seit 1872 die Stadtverwaltung und die Regierung niemals in dieser Frage einigen konnten. Die erstere, die sich hierbei allerdings auch von politischen Gründen leiten ließ, wollte ihre städtischen Interessen gefördert und befriedigt sehen, und erblickte demgemäß in der durch ihren Grund und Boden hindurchzuführenden Stadtbahn ein Unternehmen von rein örtlichem Charakter, das lediglich als Lokalbahn anzusehen sei, während die Regierung stets den Standpunkt des Allgemeinwohles für die Stadtbahn ins Feld führte, und ihr dementsprechend unmittelbaren Gleisanschluß an die Hauptbahnhöfe und damit an die großen Eisenbahnlinien des Landes gesichert, und sie als Hauptbahn gebaut und betrieben wissen wollte“²⁷⁷.

Die Stadt hielt ihren Standpunkt „unentwegt“ fest. Die politische Machtstellung der Regierung und die Aufklärung der öffentlichen Meinung über die Bedeutung dieser Fragen reichte nicht aus, um vor 1895 eine Tat auf dem Gebiet des Schnellbahnwesens zu erzwingen. „Die angeblichen Demokraten“, sagt Guyot, „fanden, daß Omnibus und Trambahn genügten; Omnibus und Trambahn machen etwa 9 km in der Stunde, die Fiaker behaupten zu unrecht, 12 km zurückzulegen. Die Schnelligkeit der Londoner Schnellbahn war 18 km“. Der Streit hätte vielleicht nie geendet, wenn nicht die herannahende Weltausstellung 1900 und der Wunsch, den Fremden auch eine Schnellbahn zeigen zu können (Budapest bereitete eine solche Bahn bereits für seine Ausstellung 1896 vor), zu einem Entschlusse gedrängt hatte. Im November 1895 gab die Regierung nach. Die Stadtverwaltung hatte den Schnellbahnbau so lange zu verschleppen verstanden, bis die Verkehrsnot so groß war, daß selbst eine Schnellbahn, wie sie jetzt gebaut werden sollte, keine allzu fühlbare Änderung mehr, etwa eine ernste Gefährdung von Hausbesitz oder „petit commerce“, herbeiführen konnte. Die Stadt hatte im Jahre 1895 für ihre 2,5 Millionen Einwohner genau dasselbe Stadtgebiet zur Verfügung, das einst Haußmann im Jahre 1859 für ihre 1,6 Millionen geschaffen hatte. Der Sieg der Stadtverwaltung über die von der Regierung vertretenen Interessen bedeutete, daß das neue Schnellbahnnetz innerhalb dieses alten Stadtgebietes festgehalten werden und keinerlei direkte Verbindung nach außen hin erhalten sollte. Das mit großer Schnelligkeit und außerordentlichem finanziellen Erfolge gebaute Netz von 8 Betriebslinien, das nun plötzlich mit einem Aufwande von über 300 Millionen (dazu noch über 110 Millionen für Ausrüstungskosten durch die Betriebsgesellschaft) von der Stadt gebaut wurde, ist im wesentlichen nur ein gutes Instrument für die Bewältigung des inneren Stadtschnellverkehrs. Es steht also nur mittelbar (durch die Anschlußmöglichkeiten, die es an die Trambahnen der Umgegend gewährt) im Dienste der Dezentralisation. Das Pariser Schnellbahnwesen, statt seine Ausläufer weit hinaus in das ganze Departement der Seine zu senden, ist nur

277) Professor Troske-Hannover a. a. O., S. 3.

gleichsam das in seinem Topfe zusammengepreßte Wurzelwerk einer Treibhauspflanze.

Die folgende Tafel zeigt, welche Stagnation des Verkehrs wesens endlich, wenn auch in unvollkommener Weise, durch den Bau der Metropolitan-Schnellbahn abgelöst wurde (die Zahlen sind dem Livre foncier entnommen).

Jahr	Länge der Pariser Schienenstraßen		Zahl der jährlich auf den Pariser Schienenstraßen beförderten Personen in Millionen			
	Alle Schienenstraßen auschl. die der Metropolitan	Metropolitan Schnellbahn	Auf der Ringbahn (petite ceinture)	Auf Omnibus und Tramways de la Co.* Generale des Omnibus	Auf der Metropolitan	Gesamtzahl
1872	—	—	—	110,2	—	119,7
1880	218 000 m	—	—	—	—	—
1885	—	—	17,8	—	—	—
1890	222 800 m	—	38,9	—	—	—
1899	—	—	—	—	—	426,6
1900	—	29 996 m	—	318,9	17,6	—
1901	413 500 m	—	—	—	—	—
1908	—	—	24,2	253,3	282,4	709,6
1909	—	—	—	—	314,7	—
1910	413 500 m	159 242 m	—	—	—	—

*) Die übrigen 8 Gesellschaften sind hier nicht einzeln aufgezählt, die Zahl der von ihnen beförderten Reisenden ist in der Gesamtsumme mit enthalten.

Wenn dieser gewaltige Erfolg der Schnellbahn seit dem Jahre 1901 bei einer Bevölkerung mit 2,6 Millionen möglich war, ist kein Grund vorhanden, warum nicht 1891 bei 2,4 Mill. oder im Jahre 1881 bei 2,2 Mill. Bevölkerung ähnliche Ergebnisse hätten erzielt werden können; wenn Städte mit weniger als einer Million wie Hamburg und Elberfeld-Barmen heute Schnellbahnen besitzen, ist nicht einzusehen, warum nicht im Paris von 1851 mit 1,2 Millionen eine Schnellbahn hätte prosperieren können. Die kostspielige Ausgestaltung als (auf dem größten Teile der Strecken) Untergrundbahn, wie sie infolge der hochgradigen Steigerung der Verkehrsnot möglich (und rentabel) wurde, ist eine Konzession an die Hausbesitzerinteressen in den inneren Stadtteilen und an das Fremdenverkehrsinteresse, beides auf Kosten der vom Wohnwesen dringend geforderten Dezentralisation, der billigere dafür aber längere und 40 Jahre früher gebaute Hochbahnen unvergleichlich größere Dienste geleistet hätten. Selbstverständlich hätten historische Straßen wie der Zug der Tuileries-Champs Elysées unterfahren werden müssen²⁷⁸⁾.

Eine städtische Schnellbahn hat viel zu wichtige Aufgaben zu erfüllen, als daß sie ein in erster Linie auf Erwerb ausgehendes Unternehmen sein dürfte. Welche Werte aber mit ihrem Bau in gesunden wirtschaftlichen Umsatz gebracht werden und tot liegen bleiben, wenn sie nicht gebaut wird, geben die folgenden drei Zahlen: Die Einnahmen der Pariser Untergrundbahn betragen

	im Jahre 1900	2,6 Millionen Franken
„	„ 1908	39,9 „
„	„ 1909	44,1 „

278) Die Denkschrift des Stadtrats Louis Dauffet (vgl. oben S. 229), die der 900 Millionen-Anleihe von 1909 zugrunde liegt, steht stark unter dem Zeichen der Rücksichtnahme auf den Fremdenverkehr. Sie sagt geradezu: „C'est à l'étranger que Paris doit sa fortune“ (vgl. S. 360 und 365 ff.). Schön ist das nicht.

Verglichen mit den ungleich schlechteren Schnellverkehrsverhältnissen des von noch schärferen Interessengegensätzen zerrissenen Groß-Berlin, mit seinen nach Dreiklassenwahlrecht gewählten zahlreichen Hausbesitzerparlamenten, ist das Pariser Schnellbahnnetz zwar ausgezeichnet. Vom Standpunkte der Forderungen des modernen Städtebaues dagegen und verglichen mit den Dezentralisationsmöglichkeiten, die der Schnellverkehr etwa in London oder selbst in den topographisch ungleich ungünstiger gelegenen Inselstädten, wie Boston und New York, geschaffen hat, ist das Pariser Schnellbahnnetz unzureichend; es ist nur aus der verhängnisvollen Zentralisation zu erklären, in die Paris durch die Kurzsichtigkeit des bornierenden Absolutismus, durch die Befestigungen und durch die polizeimilitärische und Repräsentationszwecke verfolgende Umgestaltungspolitik Napoleons III. gedrängt worden ist. Nachdem noch einmal betont worden ist, daß die Schnellverkehrsverhältnisse innerhalb des bebauten Stadtgebietes von Paris wesentlich besser sind als in Berlin, möge schließlich das Urteil wiedergegeben werden, das im Jahre 1903 der als Sachverständiger von der Royal Commission on London Traffic befragte leitende Direktor der Traction and Power Securities Co., Mr. J. H. Lukach, früherer Direktor der Pariser Schnellbahnkonzessionsgesellschaft, vor der englischen Kommission abgegeben hat²⁷⁹⁾. Die Kommission fragte ihn: „Glauben Sie, daß wir von den Pariserern in bezug auf die Leitung und Behandlung des Verkehrs durch die Stadt etwas lernen können?“ Herr Lukach antwortete: „Nein, ich glaube, Sie könnten mehr in Amerika lernen.“ Frage: „Sollten da nicht doch irgendwie neue Erfahrungen gemacht worden sein, die wir uns aneignen könnten?“ Herr Lukach: „Nein, Sie können viel dort sehen, was vermieden werden muß.“ Frage: „Nichts betreffend Trambahnen?“ Herr Lukach: „Nein.“ Frage: „Oder Wagenverkehr?“ Herr Lukach: „Nein.“ Frage: „Oder Fußgängerverkehr?“ Herr Lukach: „Nein.“

Was sind die Folgen dieser Vernachlässigung des Verkehrswesens im Pariser Städtebau? Da immer die allgemeinen Wohnungsverhältnisse der Prüfstein sein müssen, an dem die Güte der städtebaulichen Leistungen erkannt wird: Wie steht es mit den **Wohnungsverhältnissen** in der „cité reine“? Die Antwort ergibt sich aus der auf der Städtebau-Ausstellung vorgestellten vergleichenden Darstellung (von Prof. Dr. Thirring vgl. Abb. 56 Teil I). Ein Blick auf diese Tabelle ergibt, daß die Wohnungsverhältnisse in Paris sehr schlecht, ja daß sie womöglich noch schlechter sind als in Berlin oder wenigstens beinahe ebenso schlecht. Neuerdings wenigstens haben sich die Wohnungsverhältnisse von Paris derartig verschlechtert, daß sie sehr wohl mit den Berliner Verhältnissen in Parallele gesetzt werden können. Ein wesentlicher Unterschied zwischen den Pariser und den Berliner Verhältnissen beruht allerdings darin, daß in Paris eine einheitliche große Verwaltung mit stark demokratischem Einschlag sich diesen Fragen ernsthaft widmet und sie zu bekämpfen entschlossen ist. Auf diese Weise ist die Aufmerksamkeit der Welt gerade neuerdings auf die „Krisis in der Pariser Wohnungsfrage“ durch die Bewilligung von 200 Millionen Franken durch die Pariser Stadtverwaltung für die Verbesserung der Arbeiterwohnungen gelenkt worden. Aus dieser Bewilligung geht aber nicht nur hervor, daß in Paris unter einer demokratischeren Kommunalverfassung als die, unter der Berlin leidet, wenigstens an der Be-

279) Vgl. Royal Commission on London Traffic Vol. II, Minutes of evidences Nr. 1664—68.

seitigung der furchtbaren Wohnungszustände gearbeitet wird, sondern die Summe von 200 Millionen allein zeigt auch, daß man den Umfang der herrschenden Not nicht gering einschätzt. Auf Grund der von der zuständigen Kommission des Pariser Stadtrates verfaßten Denkschrift über: Die Krisis im Wohnungswesen und die Schaffung billiger Wohnungen²⁸⁰⁾ ergibt sich ein Bild, das der Direktor des Statistischen Amtes der Stadt Berlin-Schöneberg unter vergleichender Heranziehung der Berliner Verhältnisse folgendermaßen schildert²⁸¹⁾:

Die Wohnungsnot der Minderbemittelten hat in Paris einen hohen Grad erreicht. Die billigen Wohnungen verschwinden mehr und mehr: im Jahrzehnt 1901—1910 wurden 10342 Wohnungen zu einem Jahresmietspreis von unter 200 Franken abgerissen, während nur 8570 solche Wohnungen neu geschaffen wurden; in dem einen Jahre 1911 verschwanden 1163, und es wurden nur 475 neu erstellt. Im Jahrzehnt 1901—1910 betrug der Überschuß der neu geschaffenen über die verschwundenen Wohnungen in der Preislage unter 400 Franken durchschnittlich jährlich immerhin noch 1687; im Jahre 1911 ergab sich umgekehrt ein Fehlbetrag von 105²⁸²⁾. Während die Arbeiterbevölkerung, die unmöglich 400 Franken für ihre Wohnungen ausgeben kann, ständig zunimmt, sinkt die Zahl der Wohnungen, die ihnen zur Verfügung steht. Die Zahl der leerstehenden Wohnungen unter 400 Franken Jahresmietspreis ist von 20406 im Jahre 1899 auf 3107 im Jahre 1912 zurückgegangen. Der Anteil der leerstehenden an der Gesamtheit der vorhandenen Wohnungen beträgt in dieser Preislage nur mehr 0,5 %²⁸³⁾. Die Gewinne der Hausbesitzer sind denn auch außerordentlich gestiegen. Im Jahre 1901 betrug der Bruttoertrag der Mietshäuser 6,36 %, im Jahre 1910 6,61 % und im Jahre 1912 über 8 %; der Reinertrag ist von 4,30 % im Jahre 1910 auf etwa 6 % im Jahre 1912 angewachsen²⁸⁴⁾. Trotzdem sind die Wohnungen in Paris noch heute, an der Zahl der Räume gemessen, im Vergleich mit Berlin recht billig. Nach einer Untersuchung, die sich auf 588 Kleinwohnungen an der Peripherie der Stadt erstreckte²⁸⁵⁾, betrug im Jahre 1912 der Durchschnittspreis für eine Wohnung von Zimmer und Kammer 205 Franken, Zimmer und Küche 242 Franken, Zimmer, Kammer und Küche 272 Franken, 2 Zimmer und Küche 367 Franken, 2 Zimmer, Kammer und Küche 441 Franken, 3 Zimmer und Küche 490 Franken²⁸⁶⁾. Die durchschnittliche Monatsmiete betrug also für Stube und Küche 16 Mark, für 2 Stuben und Küche 25 Mark, für 3 Stuben und Küche 33 Mark. Das ist etwa um ein Drittel weniger als in Berlin. Allerdings sind die Wohnräume in Paris soviel kleiner als bei uns, daß der Vorteil, den die Pariser Arbeiterfamilie vor der Berliner hat, ausgeglichen erscheint, wenn man die Fläche der Wohnungen vergleicht. Denn der jährliche Mietspreis für 1 qm beträgt in den Pariser Arbeiterwohnungen im allgemeinen 12 Franken²⁸⁷⁾, d. h. 80 Pfg. in Monat, und mehr hat auch der Berliner Arbeiter in der Regel nicht zu zahlen²⁸⁸⁾. Die größere Zahl der Räume, die der Pariser Arbeiterfamilie zur Verfügung steht, ist aber ein unschätzbare Vorteil in sittlicher und gesundheitlicher Beziehung. Denn die Zahl der Personen, die in demselben Raum schlafen muß, wird dadurch stark gemindert.

Rechnet man nach dem in der Pariser amtlichen Statistik üblichen Maßstab jede Wohnung als überbevölkert, in der mehr als zwei Menschen auf den Wohnraum treffen²⁸⁹⁾, so wohnten am

280) Vgl. Conseil Municipal de Paris 1912, No. 31. Rapport au nom de la Commission des habitations à bon marché sur la crise du logement et la création d'habitations à bon marché, présenté par MM. Henri Rousselle, Frédéric Brunet, Émile Desvaux et Dherbécourt, conseillers municipaux.

281) Kuczynski, Die Wohnungsnot in Paris, in „Soziale Praxis“ vom 29. Mai 1913.

282) Vgl. Conseil Municipal de Paris 1912, No. 31, p. 5—8.

283) Vgl. *ibid.* p. 10, 203.

284) Vgl. *ibid.* p. 11.

285) Allgemeine Erhebungen über die Mietspreise nach der Größe der Wohnungen finden in Paris nicht statt.

286) Conseil Municipal de Paris 1912, No. 31, p. 156. Nach Carrière (Le Logement Populaire et les Habitations à Bon Marché, Paris 1912, p. 11) wird der durchschnittliche Mietspreis einer Arbeiterwohnung von drei Zimmern und Küche für ganz Paris sogar nur auf 375—400 Franken geschätzt.

287) Vgl. Conseil Municipal de Paris 1912, No. 31, p. 153.

288) Andererseits widerspricht es den Tatsachen, wenn Haberland in seiner soeben erschienenen Schrift „Der Einfluß des Privatkapitals auf die bauliche Entwicklung Groß-Berlins“ (S. 35f., 66) behauptet, die normale Berliner Arbeiterwohnung sei um ein Drittel billiger als die „besten und billigsten Pariser Wohnungen“. Sein Irrtum beruht vor allem darauf, daß er die normale Zweizimmerwohnung „im Berliner Seitenflügel oder Quergebäude“ mit 66 qm Wohnfläche und 220—230 cbm Wohnraum ansetzt, d. h. um mindestens ein Drittel zu hoch.

289) Dieser in Paris und ebenso in der englischen Statistik übliche Maßstab ist strenger als

5. März 1911: 233 894 oder 8,3% der Bevölkerung in überfüllten Wohnungen²⁹⁰). In Groß-Berlin ist die Zahl der Menschen, die so wohnt, etwa dreimal so hoch und ihr Anteil an der Bevölkerung etwa doppelt so hoch wie in Paris²⁹¹). Genau lassen sich die Zahlen für Groß-Berlin nicht angeben, da die Zählungsergebnisse für 1910 noch nicht vorliegen. In Charlottenburg, der einzigen von den Groß-Berliner Gemeinden, die die einschlägigen Ergebnisse schon veröffentlicht hat²⁹²), wohnten (unter Ausscheidung der Wohnungen mit Gewerberäumen und der Wohnungen mit mehr als 5 Wohnräumen) nach dem Pariser Maßstab 29 480 oder 11,1% in überfüllten Wohnungen, also $\frac{1}{3}$ gegenüber nur $\frac{1}{12}$ in Paris. Natürlich ist ein Vergleich zwischen der Weltstadt Paris und dem wohlhabenden Vorort Charlottenburg, der ja keineswegs ein getreues Spiegelbild der Groß-Berliner Wohnungsverhältnisse bietet, nicht ohne weiteres zulässig. Zum mindesten wäre es erforderlich, die Wohnungen mit mehr als 4 Wohnräumen, die für die minderbemittelte Bevölkerung ja ohnehin nicht in Betracht kommen, und die in Paris 18%, in Charlottenburg²⁹³) aber 41% der Bevölkerung beherbergen, auszuschneiden. Tut man dies, so ergibt sich, daß nach dem Pariser Maßstab in Paris 232 982 oder 10,2% der Bevölkerung der Kleinwohnungen in überfüllten Wohnungen lebten²⁹⁴), in Charlottenburg hingegen²⁹⁵) 29 310 oder 18,7%²⁹⁶). Und wenn man mit Rücksicht darauf, daß die Charlottenburger Wohnräume im allgemeinen größer sein dürften als die Pariser, eine Überfüllung in Charlottenburg in 1 Wohnraum erst bei mehr als 3 (statt 2), in 2 Wohnräumen erst bei mehr als 5 (statt 4), in 3 Wohnräumen erst bei mehr als 7 (statt 6) und in 4 Wohnräumen erst bei mehr als 10 (statt 8) Personen annehmen wollte, so blieben immer noch für Charlottenburg 9,1% als Anteil der Bevölkerung der Kleinwohnungen, der in überfüllten Wohnungen lebt.

Ob und inwieweit das Wohnungselend in Groß-Berlin, einer Agglomeration, die für eine gesunde Bebauung nach Londoner Muster prädestiniert war, größer ist, als in dem durch einen Festungsgürtel eingeschnürten Paris, wird sich, wie gesagt, erst entscheiden lassen, wenn die Ergebnisse der Zählungen von 1910 veröffentlicht sind. Daß die Wohnungsverhältnisse bei uns wesentlich günstiger seien, erscheint nach dem vorliegenden Zahlenstoff ausgeschlossen. Um so mehr Beachtung verdient es, daß die Pariser Stadtverwaltung, nachdem sie sich lange gegenüber dem Wohnungselend der Minderbemittelten ebenso passiv verhalten hat, wie es die Groß-Berliner Gemeinden ausnahmslos noch heute tun, nunmehr eine so großzügige Wohnungsreform in Angriff genommen hat, wie sie bei uns selbst von den anspruchsvollsten Sozialpolitikern nie verlangt worden ist. Die Mittel dazu liefert ihr eine Anleihe von 200 Millionen Franken, von der bestimmungsgemäß²⁹⁶) mindestens 50 Millionen an gemeinnützige Baugesellschaften gegeben, der Rest aber zum Bau, zum Kauf und zur Ausbesserung von Kleinwohnungshäusern durch die Gemeinde verwendet werden soll.

Die Gründe für dieses Fiasko des Pariser Städtebaues, soweit sie sich aus der hier geschilderten städtebaulichen Geschichte von Paris ergeben, seien noch einmal hier zusammengefaßt: Seit Christi Geburt bis Ende des Mittelalters wurde eine stets wachsende Bevölkerung durch Kriegsnot und Festungswerke zusammengepreßt. Die folgenden zweieinhalb Jahrhunderte bemühte sich der bornierende Absolutismus, die Ausdehnung der Stadt zu verhindern, und verlieh der zur repräsentativen Ausschmückung der Stadt verpflichteten Bürgerschaft eine Art Monopol zur Ausbeutung der unablässig wachsenden Wohnbevölkerung bei fast unbefränkter Bodenausnutzung. Das durch diese städtebauliche Politik und die daraus entstehenden Wohnsitzen geschaffene Paris der Revolutionszeit muß man sich als eine verflumte Halbmillionenstadt vorstellen. Die große Stadterweiterung kurz vor der Revolution, die Menschenverluste während der

der des „Propaganda-Ausschusses Für Groß-Berlin“, der eine Überfüllung erst dann annahm, wenn mehr als 4 Menschen auf das heizbare Zimmer treffen. Bei der Wohnungsaufnahme von 1900, der letzten, für die sich beide Maßstäbe anlegen lassen, wohnten in Berlin nach dem Pariser Maßstab 440 000 oder 24% der Bevölkerung in überfüllten Wohnungen, nach dem Maßstab des Propaganda-Ausschusses 366 000 oder 20%.

290) Statistique des Logements à Paris (Recueil de Statistique Municipale de la Ville de Paris. 3. Année 1912 No. 5) p. 191.

291) Nach dem weniger strengen Maßstab des Propaganda-Ausschusses wohnen in Groß-Berlin etwa 600 000 Menschen oder 15% der Gesamtbevölkerung in überfüllten Wohnungen.

292) Statistisches Jahrbuch der Stadt Charlottenburg. 1912. S. 55 f.

293) Unter Ausscheidung der Wohnungen mit Gewerberäumen.

294) Berechnet aus Statistique des Logements à Paris. p. 206.

295) Berechnet aus Statistisches Jahrbuch der Stadt Charlottenburg. 1912, S. 52, 56.

296) Journal Officiel de la République Française, 30. juillet 1912. p. 6842.

Revolution und die umfassenden Geländeauffschließungen, die mit der Aufteilung des alten kirchlichen und Feudalbesitzes verbunden war, lüftete Paris vorübergehend. Die Restaurationszeit in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war trotz der ernstesten wohnungspolitischen Mahnungen der 40er Jahre weit davon entfernt, irgendwelche vom Gewohnten abweichende Bahnen im Städtebau einzuschlagen. Die wohnungspolitischen Maßnahmen der Republik von 1848 wurden erstickt durch die Repräsentations- und polizei-militärischen Bedürfnisse Napoleons III., die zu der Haußmannschen Umgestaltung der Stadt führten, bei der auf einem Gebiet von 7802 ha bis 1869 zweieinhalb Milliarden verausgabt wurden. Wie Thiers sagte, eine wirtschaftliche Revolution trat ein. In den folgenden Jahrzehnten wurden ähnliche Summen in derselben einseitigen Weise verausgabt. Während die Mieten in die Höhe schnellten, hemmte ein stagnierendes Verkehrswesen die zentrifugale Entwicklung²⁹⁷).

Als Abschluß der hier versuchten Skizze der städtebaulichen Entwicklung von Paris dürfte es interessant sein, die Möglichkeiten der zukünftigen Entwicklung kennen zu lernen, wie sie sich auf dem Boden des Gewordenen für einen berufenen Beurteiler darstellen. Es sei darum hier ein kurzer Auszug aus der Prognose gegeben, die neuerdings Anatole France, der französischen Hauptstadt gestellt hat. Anatole France, dessen Name in der französischen Literatur, ja in der Weltliteratur, einen einzigartigen Klang hat, schließt seine bittere Satire auf die Geschichte Frankreichs²⁹⁸) mit folgendem phantastischen Gemälde der hauptstädtischen Zukunft. Jeder der Anatole France, seine politische und literarische Arbeit kennt, weiß, daß der phantastische Mantel, in den er seine Werke vielfach hüllt, nicht über ihren Gehalt täuschen darf, sondern daß jedes feiner Worte auf der Goldwage gelegen hat.

Man fand die Häuser niemals hoch genug; man machte sie immer höher . . . 15 Millionen Menschen arbeiteten in der riesenhaften Stadt . . . keine Klarheit des Himmels durchdrang den Rauch der Fabriken, von denen die Stadt eingeschnürt war; aber manchmal sah man die rote Scheibe einer strahlenlosen Sonne über ein schwarzes Firmament gleiten; es war durchfurcht von eisernen Brücken, und ein ewiger Regen von Ruß und Kohlenstaub fiel von ihm herab. Die Stadt war die arbeitfamste und reichste von allen Städten der Welt. Ihre Organisation erschien vollkommen; nichts war übriggeblieben von den alten aristokratischen oder demokratischen Gesellschaftsformen; alles war dem Interesse der Trusts untergeordnet . . . Es folgt eine Schilderung der drei Klassen, aus denen sich die Bevölkerung der Stadt zusammensetzte. Zuerst die Leiter der großen Kapitalkonzentrationen, die Asketen des Reichtums, die ihre ganzen geistigen Fähigkeiten in den Dienst der Geschäfte stellten. Die Reichen bildeten nur eine kleine Minderheit, aber ihre Mitarbeiter, die aus dem gesamten Volke bestanden, waren ihnen ganz ergeben oder ganz unterworfen. Sie bildeten zwei Klassen, die der Angestellten des Handels und der Banken und die der Fabrikarbeiter . . . Bei den Handlungsangestellten gab das beständige Wachsen des öffentlichen Reichtums und Mobilisierung der privaten Vermögen den Intelligentesten und Verwegensten Berechtigung zu den kühnsten Hoffnungen . . . bei den Arbeitern, die in den Fabriken in der Umgebung der Stadt beschäftigt waren, zeigte sich ein tiefer physischer und moralischer Verfall . . . Trotzdem die Entwicklung gewisser Muskeln, verursacht durch die besondere Art ihrer Tätigkeit, über die Körperkraft der Proletarier falsche Vorstellungen zu erwecken vermochte, waren die deutlichen Anzeichen einer krankhaften Hinfälligkeit unverkennbar; mit ihrem niederen Wuchs, kleinen Kopf, schmaler Brust unterschieden sich die Proletarier von den wohlhabenderen Klassen durch eine Menge von physiologischen Anomalien und besonders durch die

297) In der Zeit von 1886—1911 stieg die Bevölkerung von 2,2 auf 2,8 Millionen, d. h. in 25 Jahren um 27 % oder jährlich um 1,08 %. Dagegen stieg der wirkliche Vermietungswert (valeur locatif réelle) der Pariser Wohnungen in der um vier Jahre kürzeren Zeit zwischen 1889 und 1910 von 446,6 Millionen (1889) auf 600,6 Millionen Franken (1910), d. h. in 21 Jahren um 34 % oder jährlich um 1,6 %, also eine Steigerung der Mietwerte in einem die Steigerung der Bevölkerung noch um die Hälfte übertreffenden Maße. Für die gegebenen Zahlen vgl. Livre foncier de 1911 Graphique 7.

298) L'île des Pinguins, Paris 1908. Der folgende Auszug stellt eine größtenteils wörtliche, aber stark zusammengezogene Übersetzung dar.

häufigen Unregelmäßigkeiten des Kopfes oder der Glieder ...²⁹⁹). Dies war der Typ des Proletariers, den nach Anatole France der industrielle Unternehmer der Zukunft gerade wünschen mußte, weil er darauf angewiesen war, stets willige Werkzeuge zu finden, deren Geisteskraft sich bei der Bedienung der immer komplizierter werdenden Maschinen erschöpfte. Eine empfindlichere Gefahr entstand aus dem physiologischen Zustande der Gesamtbevölkerung. Die Gesundheit der Armen ist so wie sie sein kann, sagten die Hygieniker, aber die der Reichen läßt zu wünschen übrig. Es war nicht schwierig die Ursachen zu finden. Der für das Leben notwendige Sauerstoff mangelte in der Stadt, man atmete eine künstliche Luft ein ... Die Menschen hatten sich an eine ganz neue Nahrungsindustrie zu gewöhnen ... Aus der medizinischen Wissenschaft wurde eine neue Industrie, und die Quacksalberei nahm unheimliche Dimensionen an.

Nachdem so Anatole France sich auf nur allzu richtige Beobachtungen der gegenwärtigen Entwicklung stützend ein düsteres Zukunftsbild entworfen hat, weist er auf die unerwarteten Möglichkeiten hin, die die Entwicklung der Chemie bietet. Er zitiert William Ramsays Worte „Die Chemie, an deren Anfang wir uns befinden, wird sich mit Veränderungen beschäftigen, die ein Körper hervorruft, der eine solche Menge konzentrierter Energie enthält, wie wir sie noch nie in ähnlichem Maße zur Verfügung gehabt haben.“ Auf diese neuen Möglichkeiten gestützt, so schildert Anatole France, wird ein neuartiger Feldzug gegen die menschenfeindliche Stadt unternommen. Anatole France macht also gleichsam ernst mit den Bismarckschen Worten: „Die großen Städte müssen vom Erdboden verschwinden.“ Es folgt die Schilderung einer Reihe von systematischen Anwendungen der neuen Sprengstoffe. Die Eigenart dieser neuen Mittel bringt es mit sich, daß die Urheber unfaßbar bleiben. Für diese unbekanntenen Chemiker war der Dynamit eine unschuldige Materie, gut genug höchstens zur Zerstörung von Ameisenhaufen ... Wochenlang folgen die systematischen Sprengungen. Die Opfer waren zahlreich und gehörten meistens den niederen Klassen an ... in den dichtbevölkerten Vierteln hörte man die Frauen unerhörte Strafen für die Urheber fordern. Die Fabrikarbeiter indeß widersetzten sich einem gewaltigen Vorgehen oder blieben gleichgültig. Die Polizei nahm zahlreiche Arretierungen vor ... das Vertrauen kehrte zurück ... am nächsten Morgen flogen der Südbahnhof, die Zentrale des Petroleumtrusts und die wunderbare, auf Kosten des Millionärs Morcellet gebaute Kirche in die Luft; 30 Häuser brannten ... die Feuerwehr zeigte bewundernswerte Leistungen von Aufopferung und Furchtlosigkeit. Das Militär stellte die Ordnung wieder her ... trotzdem entstand eine Panik in den Geldinstituten, die zu ihrer dreitägigen Schließung führte ... vor den Gerichtsverhandlungen kam es zu öffentlichen Demonstrationen der Bevölkerung gegen die Angeklagten. Am Tage vor der Verhandlung flog der Justizpalast in die Luft, 800 Personen gingen zugrunde; das Gefängnis wurde gestürmt, die Angeklagten gelyncht. Das zur Herstellung der Ordnung entsandte Militär wurde mit Steinen beworfen und Revolvern empfangen ... die Soldaten schossen scharf, es gab zahlreiche Opfer. Die Ruhe wurde wieder hergestellt. Am nächsten Morgen flog die Bank des Staates in die Luft. Von diesem Augenblick an sah man Unerhörtes. Arbeiterunruhen, Spaltungen in der Armee ... während die eine Hälfte der Stadt ihrer alltäglichen Beschäftigung nachging, ging die andere Hälfte in Flammen auf. Die Explosionen nahmen kein Ende mehr. Morgen wird alles zu Ende sein, und es ist besser so. Das Land erholte sich niemals ganz von dem Verlust seiner Hauptstadt und fand seine alte Prosperität nicht wieder; Handel und Industrie litten, die Zivilisation verließ allmählich das Land, das sie lange allen anderen vorgezogen hatte.

Diese Stadt muß zugrunde gehen! Derartige schwarze Zukunftsgemälde könnte man leichter nehmen, wenn sie von einem Manne kämen, der seine Vaterstadt weniger genau kennt oder weniger heiß liebt als Anatole France; wenn sie aber aus dem Munde eines der feingebildetsten und gütigsten Bewohner einer Stadt kommen, die in ihrer 2000 jährigen Geschichte schon so mannigfaltige und unerwartete Schwankungen erlebt hat, stimmen sie ernst. Wenn einst die stolze Römerstadt Lutetia hat verschwinden und in das kleine Städtchen auf der Insel der Cité hat einschrumpfen können, dann ist dem geschichtlichen Blicke auch der Gedanke nicht unfaßbar, daß Gott das namenlose Elend der heutigen Großstadt wieder einmal durch gnädigere Zeiten ablösen und, wie Anatole France schildert, friedliche Herden über die versinkenden Ruinen weiden lassen wird. Wie wir die Ruinen der Großstädte assyrisch-babylonischer Zeiten anstauen, wird dann der unaussprechlich großartige Straßenzug zwischen Louvre und Arc de l'Etoile, diese stolze Ruine des Groß-Feudalismus

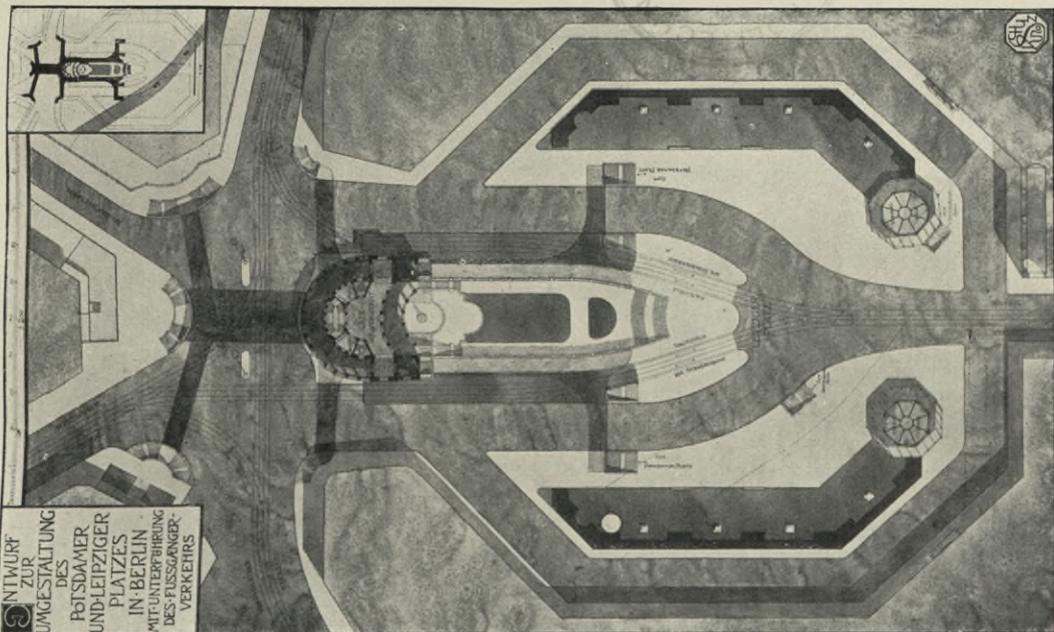
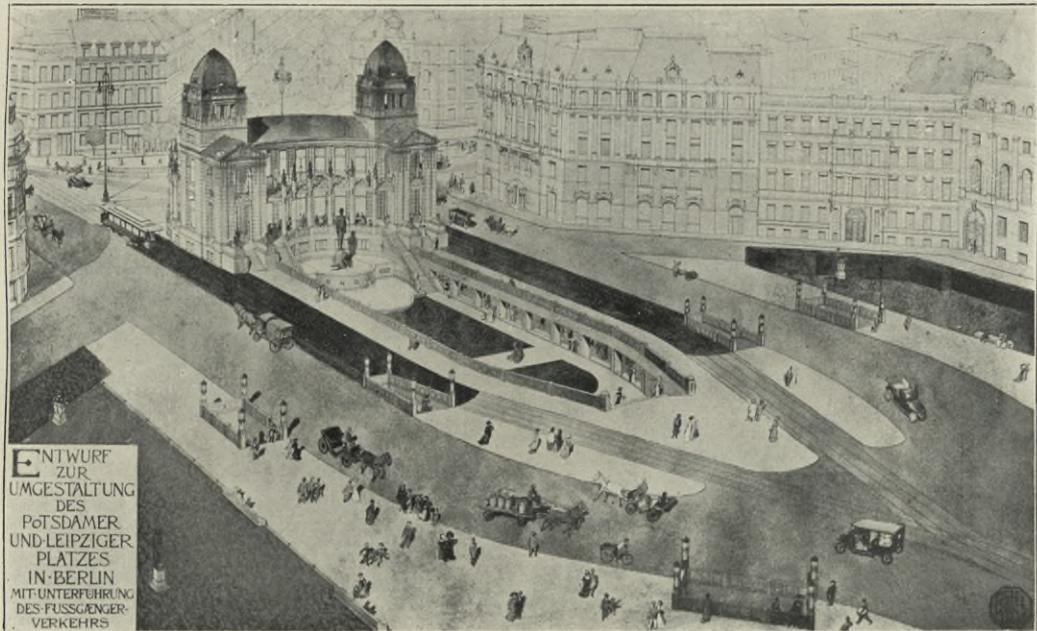
²⁹⁹) Man könnte glauben, es sei hier von den militäruntüchtigen kleingewachsenen Proletariern Berlins die Rede, die schnelle Beurteiler so leicht mit dem Worte „slawische Einwanderung“ abtun zu können glauben. Besenval hat aus eigener Anschauung die 1789 in Paris auftauchende Unterschicht ganz ähnlich geschildert. Vgl. auch oben S. 212.

der französischen Machthaber, den fernsten Geschlechtern ein verehrungswürdiges Denkmal sein. Zwischen den Seine-Quais und den Arkaden der Rue de Rivoli bis hinauf zu den Champs Elysées werden Besucher aus neuen und vielleicht glücklicheren Ländern sich ausnehmen wie die Ameisen, die der Pyramide des Cheops einen Besuch abstatten.

Sollten derartige Zukunftsgemälde sich verwirklichen, dann werden Umwälzungen, wie sie Anatole France schildert, nicht ohne Rückwirkung auf deutsche Verhältnisse bleiben. Wie das Jahr 1789 Preußen die Städteordnung und wie ihm 1848 ein Stückchen oktroyierter Verfassung gegeben hat, so wird ein neues Zeichen von jenseits des Rheins zur Vollendung unerfüllt gebliebener nationaler Hoffnungen von 1815 und 1848 beitragen. Alle, die ihr Vaterland lieben, müssen zusammenwirken, daß bis dahin die städtebauliche Lage unserer eigenen Großstädte sich soweit gebessert hat, daß die furchtbaren Massen unseligster Existenzen, zu deren Anhäufung unser verfehltes städtebauliches System so wesentlich beigetragen hat, und die wir nach den Worten Gustav Schmollers durch die Wohnungsverhältnisse der Großstädte zu Barbaren, zu tierischem Dasein herabgedrückt haben, nicht zu einer Gefahr werden, an der jede gesunde Reform scheitert. Wer allerdings die bauliche Geschichte von Paris und von Berlin im 19. Jahrhundert vergleicht, muß von der tiefsten Sorge erfaßt werden. Die bedenkliche städtebauliche Lage des heutigen Paris läßt sich immerhin noch historisch erklären; sie entwickelte sich aus der verflumten Halbmillionenstadt von 1800 infolge des Mangels an städtebaulichem Gewissen, einem Mangel, dem der Festungscharakter der Stadt und die nimmer endenden Bürgerkriege Vorschub leisteten. Wie ganz anders liegen die Verhältnisse in Berlin! Hier hat das 19. Jahrhundert eine anständig gebaute und völlig offene, von nur 160 000 Einwohnern bewohnte Stadt mit ernststen städtebaulichen Traditionen vorgefunden. Wenn es gelungen ist, die wohnungspolitische Würde dieser Stadt innerhalb eines Jahrhunderts beispiellosen wirtschaftlichen Aufschwunges derart herunter zu wirtschaften³⁰⁰), daß sie dem Slum von 1789 und dem was heute daraus geworden ist, in Parallele gestellt werden muß, dann ist das ein so vernichtendes Zeugnis für die Unfähigkeit der Verwaltung, die für den Berliner Bebauungsplan von 1858, für die Berliner Bauordnung von 1887 und für die städtebauliche Zerrissenheit Groß-Berlins und seiner Auslieferung an selbstverwaltende Interessentengruppen verantwortlich ist, daß das schlimmste für die Zukunft befürchtet werden muß. Wenn Bismarck gesagt hat, „die großen Städte müssen vom Erdboden verschwinden“, dann kann der Sinn seiner Worte unter den heutigen Verhältnissen nur dahin ausgedeutet werden, daß das Regime verschwinden muß, das für den heutigen Zustand verantwortlich ist, das Regime der städtebaulichen Gedanken- und Gewissenlosigkeit in der Verwaltung sowohl wie in der öffentlichen Meinung.

300) Die Einzelheiten wurden im ersten Teil dieser Arbeit ausführlich gegeben. Im folgenden Kapitel über Freiflächen wird das bereits mitgeteilte durch die Schilderungen der Groß-Berliner und namentlich auch der kommunalen Freiflächenpolitik ergänzt.

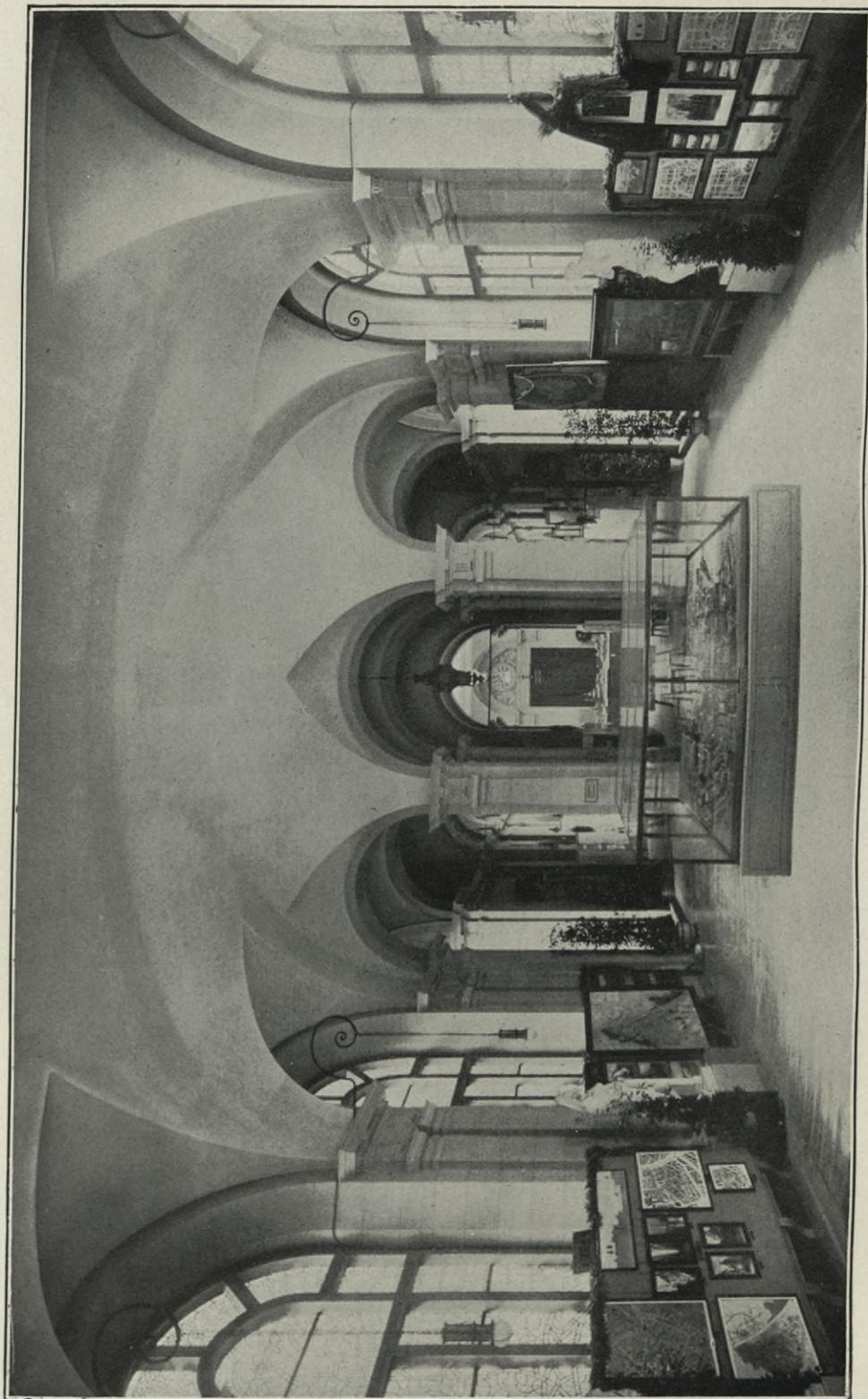
Abb. 165 u. 166. Aussteller: Bruno Schulz, Professor a. d. Techn. Hochschule Hannover.



Entwurf zur Umgestaltung des Leipziger und Potsdamer Platzes in Berlin.

Der Entwurf bezweckt: 1. bessere Regelung des Fahrverkehrs sowie Schutz des Fußgängerverkehrs durch Unterführung; 2. künstlerisch wirksamen Abschluß des Leipziger Platzes und der Achse der Leipziger Straße (vgl. Abb. 106, I. S. 129 und vgl. auch Abb. 156 u. 157).

Abb. 167. Aussteller: Die Stadt Wien (Oberbürgermeister Lueger).



Die Abteilung der Stadt Wien, auf der Berliner Städtebau-Ausstellung.

In der Mitte das große Modell der ersten Wiener Stadterweiterung von 1858.

Wien³⁰¹⁾.



Nachdem an dem Beispiel von Paris eine ausführliche Darstellung der Entwicklung einer zentralisierten Stadt versucht wurde, seien im folgenden in kürzerer Darstellung noch einige Stichproben aus der Entwicklung anderer zentralisierter Städte gegeben, wie sie die Ausstellung darbot. Die Stadt Wien führte auf der Ausstellung in einem von Erwin Pendl wunderbar fein gearbeiteten Riesenmodell (Abb. 167) und einigen Perspektiven (Abb. 175) die Wiener Stadterweiterung von 1857 vor, von der man wohl sagen kann, daß sie den Anstoß zu der Bewegung gegeben hat, die in Deutschland unter dem Namen „Städtebau“ zur Blüte gelangt ist. Die Wiener Stadterweiterung von 1857 konnte sich bereits auf die Pariser Erfahrungen Napoleon-Haßmanns stützen. Um so beachtenswerter ist die Tatsache, daß nicht der Weg autoritativer kaiserlicher Bestimmung, sondern der offene Wettbewerb gewählt wurde. Es kam dadurch ein außerordentlich segensreiches und bedeutungsvolles Moment in die städtebaulichen Bestrebungen, das für die künftige Entwicklung des Städtebaues in Deutschland von so großer Bedeutung geworden ist, daß es nötig ist, einen Augenblick dabei zu verweilen. Städtebauliche Wettbewerbe waren nicht etwas durchaus Neues; es wurde bereits (vgl. oben S. 206) des 1748 ausgeschriebenen Wettbewerbes für die Schaffung eines Platzes zu Ehren Ludwigs XV. Erwähnung getan. Bald darauf, im Jahre 1763 hat die Kaiserin Katharina II. von Rußland, kurz nach ihrem Regierungsantritt, einen internationalen Wettbewerb für die Bebauung von St. Petersburg ausgeschrieben; sie hat damit vielleicht das erste große Beispiel eines Wettbewerbes gegeben, der nicht nur die Lösung einer beschränkten stadtbaukünstlerischen Aufgabe, sondern die gründliche Umgestaltung einer vorhandenen Stadt im Zusammenhange mit einer großzügigen Stadterweiterung bezweckte³⁰²⁾. Aber die moderne Tradition der großstädtischen Wettbewerbe, wie sie sich im Anschluß an das Wiener Beispiel von 1857 entwickelt hat, dürfte wohl nicht weiter als 1847 zurückgehen. 1847 nämlich schrieb die Stadt Brüssel einen Wettbewerb (mit 5000 Franken als ersten Preis) für die Ausgestaltung ihrer rue Royale in Verbindung mit einem freien Platz und einem bedeckten Markte

301) Der Verfasser bittet auch an dieser Stelle noch einmal danken zu dürfen für das weitgehende gütige Entgegenkommen, das ihm bei seinen Studien in Wien namentlich von Seiten der Herren Oberbaurat Goldemund, Professoren Mayreder und Ohmann, Architekt Siegfried Sitte, Geh. Oberbaurat Otto Wagner und Baurat Faßbender zuteil wurde.

302) Vgl. Patte, „Memoires sur les objets les plus importants de l'Architecture“. Paris 1772, S. 63 ff.

aus³⁰³). An diesem Wettbewerb hat sich der so jung verstorbene und doch so bedeutende Architekt Johann Georg Müller in aufsehenerregender Weise beteiligt. Dieser selbe Künstler hat dann im Jahre 1848 in Wien, vielleicht angeregt durch das Brüsseler Vorgehen, mitten in den hochgehenden Wogen der Revolution eine den Wiener Architekten-Verein begeisternde Rede gehalten, in der er das Prinzip des Wettbewerbes für die Erlangung von Entwürfen für öffentliche Bauten in so eindringlicher Weise zu vertreten verstand, daß die darauf erfolgende, vom Präsidenten und den Professoren der Akademie und den übrigen Architekten unterschriebene und Müllers Vortrag enthaltende Eingabe an das Ministerium sofort in günstigem Sinne beschieden wurde; zur größten Überraschung der Petenten, „denn noch hatte man sich nicht an den durch die Revolution beschleunigten Umschwung der Räder an der Staatsmaschine gewöhnt, und noch weniger war es üblich gewesen, daß ein rascher Bescheid auch ein günstiger war“. Gleich damals setzte die große staatliche Bauepoche

Abb. 168. Aussteller: Prof. Richard Petersen, Berlin.



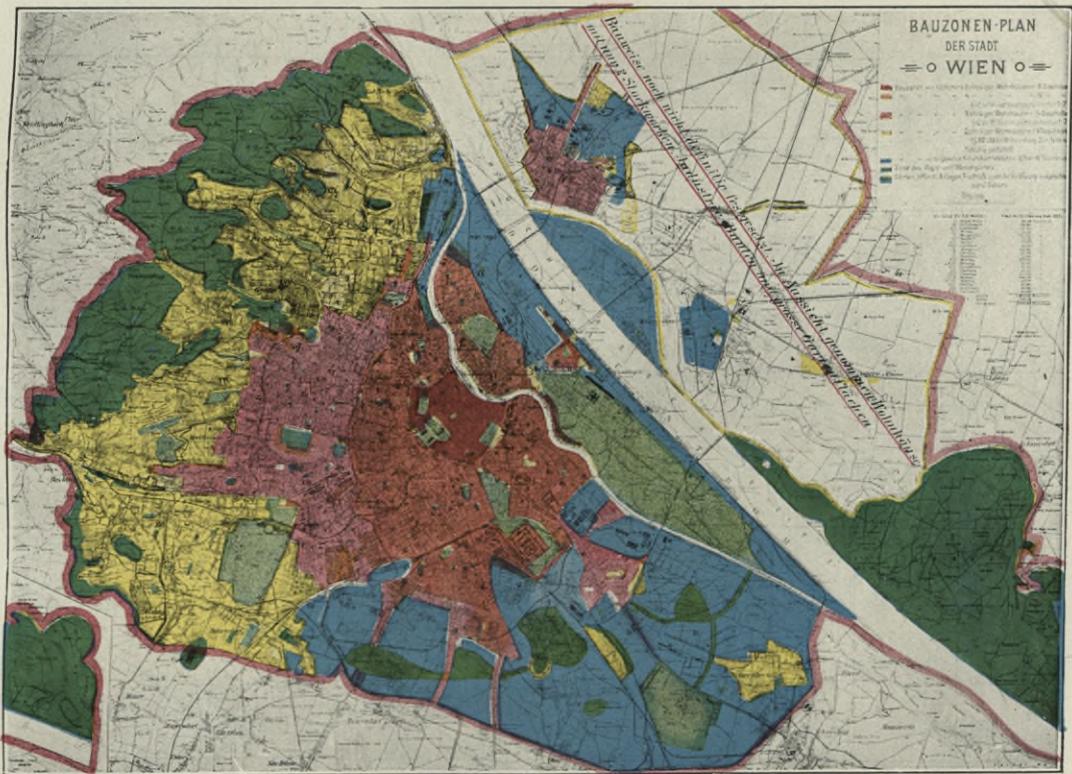
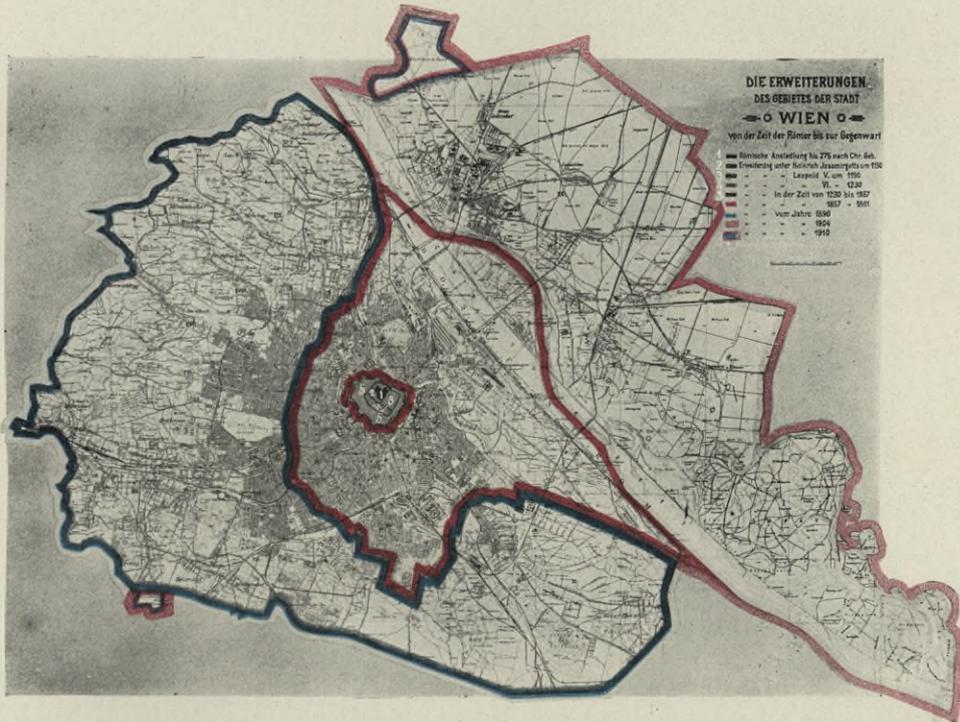
Die Bevölkerungsverteilung von Wien, jeder Punkt 1000 Personen.

ein (Arsenal), deren größte Aufträge denselben Künstlern zufließen, die zehn Jahre später im Wettbewerbe um die Stadterweiterung preisgekrönt wurden. Auf diese Weise schenkte die Revolution von 1848 dem bis dahin bürokratisch geordneten Österreich-Ungarn das System des Wettbewerbes in architektonischen Fragen. Während 1858 „in Preußen die Staatsbehörde geglaubt haben würde, sich durch ein derartiges Vorgehen ein Armutzeugnis auszustellen³⁰⁴“, hielt das österreichische Ministerium der öffentlichen Arbeiten auch 1857, als es sich um die Wiener Stadterweiterung handelte, an der 1848 begründeten Tradition fest. So ist es zu erklären, daß die vielleicht größte städtebauliche Lösung, die neben der Umgestaltung von Paris in einheitlich planmäßiger Weise durchgeführt wurde, nämlich die Erweiterung der inneren Stadt Wien, auf dem Wege des Wettbewerbes erlangt worden ist. Es muß als ein in jeder Beziehung großes Ereignis betrachtet werden, als am 20. Dezember 1857 durch „Handbillett Sr. Kaiserlich Königlichen apostolischen Majestät“ bekannt gegeben wurde, daß der Kaiser Franz Joseph sich gegen den Rat der militärischen Sachverständigen zur Auflassung der Festung Wien und zur Ausschreibung eines Wettbewerbes zur Erlangung eines Grundplanes für die Ausgestaltung der umfangreichen Festungsgelände sowie für die Umgestaltung der inneren Stadt unter Aussetzung von drei Preisen (von 2000, 1000 und 500 Stück Kaiserlich-Königlichen Münzdukaten in Gold) entschlossen hatte. Durch dieses großartige Vorgehen des Kaisers wurde ein wahrhaft augustinisches Zeitalter des Städtebaues eingeleitet und eine Atmo-

303) Diese Angabe sowie das folgende über das Wirken Johann Georg Müllers ist entnommen aus: Ernst Forster's Johann Georg Müller, ein Dichter- und Künstlerleben. St. Gallen 1854. Es ist, als lebte das Feuer der deutschen Romantiker und der deutschen Burschenzeit in diesem feinen Buche.

304) Vgl. Prof. K. E. O. Fritschs Ausführungen oben I, S. 131.

Abb. 169 u. 170. Aussteller: Stadt Wien (Oberbaurat Goldemund).



Vom Zentrum angefangen: Dunkelrot = 6 Geschosse, das benachbarte braunrot = 5 Geschosse, das daran anschließende (westlich) lilacrot = 4 Geschosse, gelb = 3 Geschosse, blau = vorzugsweise für Industrie, dunkelgrün = Zone des Wald- und Wiefengürtels, hellgrün = vorhandene Parkanlagen.

Der nebenstehende Plan der Bevölkerungsdichte, Abb. 168, zeigt, daß die Bevölkerung hauptsächlich in den vier- und fünfgeschossigen Gebieten zusammengedrängt ist.



Abb. 171. Aus der Wiener Altstadt.



Abb. 172. Lageplan der inneren Stadt und der unmittelbar anschließenden Bezirksteile.

Der I. Bezirk, die innere Stadt genannt, ist der Mittelpunkt der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien in Hinsicht auf die Verwaltung und den Verkehr. Bei einer Fläche von 282,84 ha wies er eine Bevölkerung von 58.503 Personen nach der Volkszählung vom 31. Dezember 1900 auf. Der Plan zeigt die Gesamtanlage der Ringstraße und die daran liegenden Plätze, dann die Anlage des Franz-Josef-Kais und die Verteilung der öffentlichen Monumentalgebäude.



Abb. 173. Der Schwarzenberg-Platz auf dem Gelände der ersten Stadterweiterung (1857).

Das alte Palais Schwarzenberg (Hintergrund), ein erstklassiges Kunstdenkmal aus dem 18. Jahrhundert soll als Abfluß des Platzes dienen, ohne mit den neuen Hochbauten rechts und links zu konkurrieren,

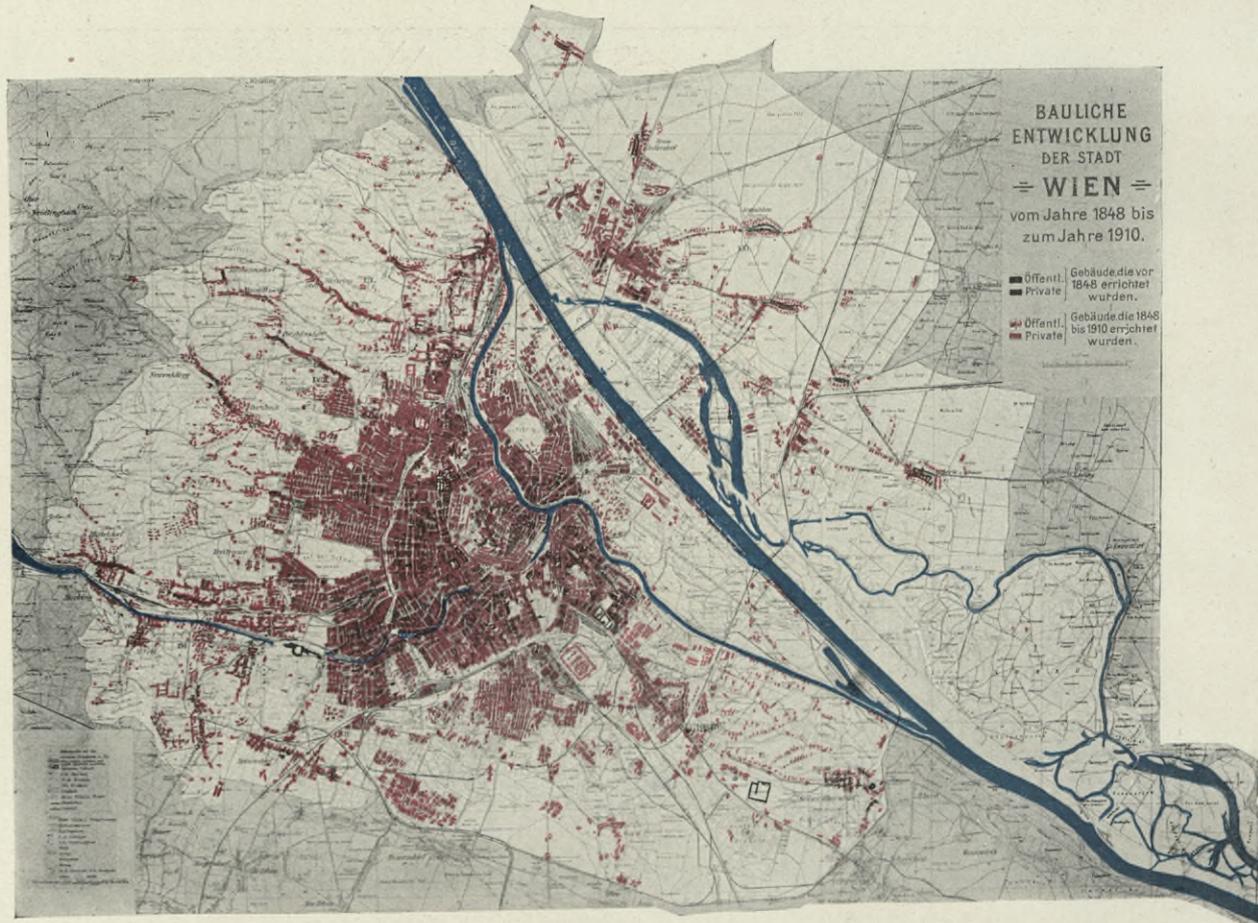


Abb. 174. Darstellung der baulichen Entwicklung Wiens von 1848–1910.

Die rot angelegten Flächen stellen jene Häuser und Baublöcke dar, die seit dem Jahre 1848 durch Umbau alter Häuser beziehungsweise durch Neubau auf grünem Ager entstanden sind. Die dunkelgrau angelegten Blöcke und Häuser bestanden bereits im Jahre 1848.

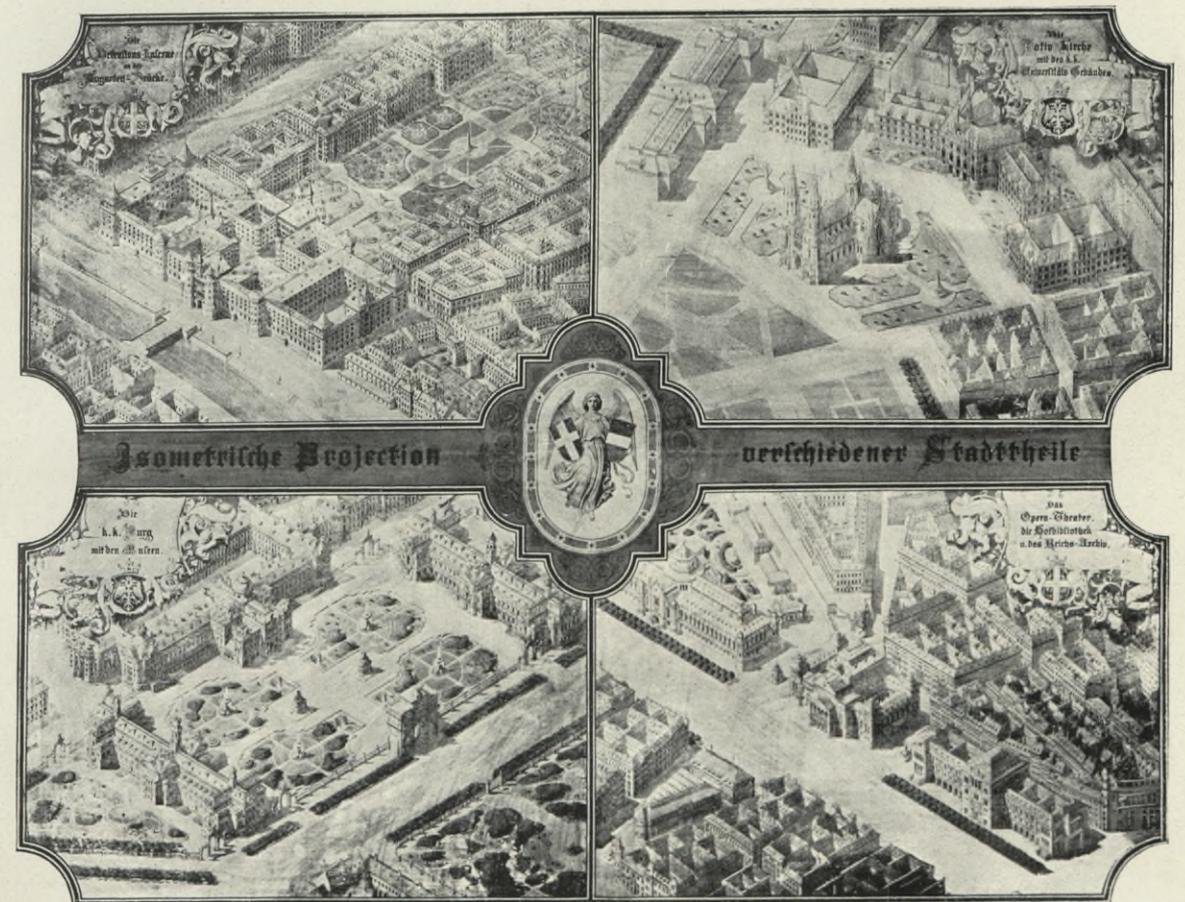
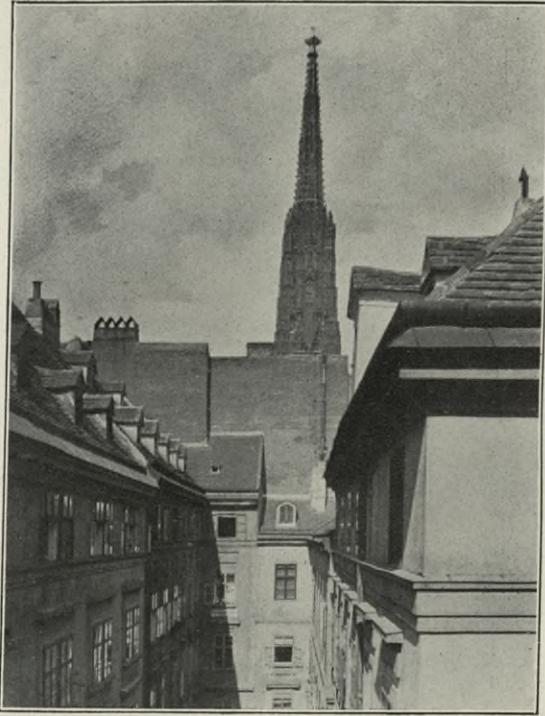


Abb. 175. Aus dem preisgekrönten Entwurfe der Architekten van der Nüll und Siccardsburg für die erste Wiener Stadterweiterung 1858.

Abb. 176—179. Aussteller: Die Stadt Wien (Oberbaurat Goldemund).



Vier Bilder aus der Wiener Altstadt (aus dem Stadtgebiete, durch das die neue Parallelstraße zur Kärntnerstraße und Rothenurmstraße geführt werden soll).

sphäre edelsten Wettewers unter den Wiener Künstlern geschaffen, die an den Geist erinnert, der über den von Vasari so anschaulich geschilderten Versammlungen von Künstlern und Architekten der Renaissance schwebte. Der ausgeschriebene Wettbewerb war — und das ist wesentlich — nicht als Mittel zur Verschleppung, sondern als Einleitung zu wirklichem großen Tun gedacht. Er wurde schon im folgenden Jahre entschieden und führte unverzüglich zur Feststellung eines für die Ausführung bestimmten Planes; die von der Regierung eigens geschaffene Stadterweiterungskommission führte die Riesenarbeiten Zug um Zug ihrer Vollendung entgegen. In dem Zusammenhang dieses Kapitels ist es interessant, festzustellen, welche Rolle das Verkehrswesen in dem Wettbewerb um die Stadterweiterung gespielt hat. Das alte Wien, des heiligen römischen Reiches deutscher Nation Hauptstadt, bietet in vieler Beziehung — viel mehr als etwa Berlin, wo die Entschuldigung der Festungswerke fehlt — das deutsche Gegenstück zu der festungsmäßig zentralisierten Entwicklung von Paris. Zwei Stellen aus dem alten Werke des Johann Basil Küchelbecker³⁰⁵⁾ bringen die Analogie zwischen den Pariser und den Wiener Verhältnissen klar heraus.

1730 schätzte Küchelbecker — dabei viel zu hoch greifend — „die Anzahl der hiesigen Einwohner und aller derjenigen, die sich allhier sowohl als in und außer der Stadt in deren Vorstädten aufhalten, ins gemein auf fünf mahl hunderttausend Seelen“. „Was die Größe und den Umfang dieser Kayserlichen Residentz anlangt, so ist im voraus zu wissen, daß man sich keinesweges einbilden darff, ob sey dieselbe eine Stadt von einer solchen ungemeynen Etendue als Paris und Londen, welche etliche Meilen im Umfang haben, denn hier verhält es sich ganz anders. Es ist die Stadt an und vor sich, so ferne solche nemlich in die Fortification eingeschlossen ist, nicht groß, und dem Ansehen des Kayserlichen Hofes kaum proportioniret; sondern man kan dieselbe, außerhalb denen Vestungs-Werken, auf dem Glacis in fünf Viertel-Stunden ganz beqvem umgehen; Hingegen sind die Vorstädte desto größer und weitläufftiger, und erstrecken sich an unterschiedlichen Orten sehr weit in das Feld hinaus“. Die Vorstädte sind von leichteren Befestigungen, den sogenannten Linien umgeben, über die Küchelbecker Folgendes berichtet: „Diese Linien wurden Anno 1704 wegen der Ungarischen Rebellion um die Vorstädte gezogen, um solche von denen streiffenden Partheyen, so öftters biß anhero kamen, zu verwahren. Wie denn solche am Oster H. Abend besagten Jahres zu Wien ein entsetzliches Schrecken verursachten, indem eine Parthey von denenselben, nahe bey der Stadt, einem Dänischen Regiment die Bagage wegnahm, und in denen Vorstädten etliche Häuser in Brand stecketen. Es währte dieses Schrecken die ganzen Oster-Feyertage hindurch, und die Einwohner derer Vorstädte flüchteten mit Habe und Gut in die Stadt.“ Unter diesen Verhältnissen war der weitaus bevorzugte Wohnsitz der Vornehmen in der inneren Stadt. Auch wer draußen ein Lusthaus hatte, besaß ein Palais innerhalb der alten Festungswerke, wo sich nach Küchelbecker 930 Bürgerhäuser und 248 Freihäuser fanden. Dazu gibt Küchelbecker folgende Erklärung „Man darff sich gar nicht wundern, daß die Anzahl derer Häuser allhier so gering und klein ist, denn man erweget, daß die vielen und weitläufftigen Kirchen und Clöster, bey welchen letztern meistens Gärten und Spaziergänge sind, fast den 6ten Theil der Stadt ausmachen, so dürffte man bald noch zweifeln, wie es möglich, daß gleichwohl noch vor so viele Häuser Platz übrig geblieben. Allein die meisten Häuser sind sehr schmal, und haben in der Breite wenig Platz; dahero suchet man auch, vermittelst der Architecture von der Höhe zu profitieren und setzet 4. 5. bis 6. Stockwerk auf einander, damit der Erbauer vor die aufgewandten Bau-Kosten ein hinlängliches Interesse ziehen möge. Ja es ist vor kurzen am Hof ein Haus von sieben Etagen gebauet worden. Die hiesige Art zu bauen aber ist folgende: Man bauet alles massiv von Stein, und machet starcke und haltbare Mauren, welches um so viel desto nöthiger ist, weil man die Häuser sehr hoch in die Höhe führet. Im ersten Stock oder au par terre machet man ordentlich feste Gewölbe und in particulier-Häusern, Kauffmanns-Laden, welche mit großen Nutzen an Niederläger und Kaufleute vermiethet werden. Und gleichwie man allhier von der Höhe zu profitieren suchet, also thut man auch ein gleiches von der Tiefe. Daher findet man fast unter jedem Hause zwey bis drey schöne und weite Keller unter einander, welche den Einwohnern zu nicht geringen Nutzen und Commodité dienen“.

Hieraus ergibt sich, daß in Wien die Verhältnisse insofern noch ungünstiger

305) Johann Basilii Küchelbeckers I. V. D. Allerneueste Nachricht vom Römisch-Kayserl. Hof. Nebst einer ausführlichen Historischen Beschreibung der Kayserlichen Residentz-Stadt Wien und der umliegenden Oerter, theils aus den Geschichten, theils aus eigener Erfahrung zusammengetragen und mit sauberen Kupfern ans Licht gegeben. Hanover, Verleger Nicolaus Förfler und Sohn, 1730.

als in Paris waren, als die Befestigungswerke um die Altstadt nicht erweitert wurden, während andererseits gerade dieser Umstand auch wieder dazu beitrug, daß im Gegensatz zu Paris die vorhandenen Häuser im ältesten Teile der Stadt die gesuchteste Wohnlage blieben, während die Minderbemittelten zu einer gewissen Dezentralisation in das Gebiet zwischen Linien und Festung getrieben wurden. Seit 1777 tauchten Vorschläge für die Auflaffung der Befestigungswerke auf, jedoch vergeblich. Nach den Ereignissen von 1848 wurden die Befestigungen sogar noch verstärkt. So kam es, daß die Wohnungsnot aufs höchste stieg und die Mietzinse sich innerhalb zehn Jahren um fast 40 % erhöhten. Im Jahre 1857 mußten Hunderte von Familien durch die Behörden in Gemeindearresten, Schuppen, ja selbst in Kellern untergebracht werden. In diesem Zeitpunkt der höchsten Bedrängnis erschien 1857 das „Allerhöchste Handbillett Seiner kaiserlichen, königlichen, apostolischen Majestät“. Franz Josefs Billett beginnt mit den Worten³⁰⁶⁾: „Es ist Mein Wille, daß die Erweiterung der inneren Stadt Wien mit Rücksicht auf eine entsprechende Verbindung derselben mit den Vorstädten ehemöglichst in Angriff genommen und hierbei auch auf die Regelung und Verschönerung Meiner Residenz und Reichshauptstadt Bedacht genommen werde.“ Das kaiserliche Handschreiben nennt also die Verschönerung erst an zweiter Stelle. In der im schönsten Kanzleistile verfaßten „Konkurrenzausschreibung zur Erlangung eines Grundplanes für die im Allerhöchsten Handschreiben vom 21. Dezember 1857 angeordnete Erweiterung und Regulierung der inneren Stadt Wien“, die das K. K. Ministerium des Innern am 30. Januar 1858 erfolgen ließ, finden sich dann folgende, das Verkehrswesen betreffende Sätze:

Die Absicht der Staatsverwaltung, welche das Projekt der Stadterweiterung unter Bedachtnahme auf die künftige Entwicklung der inneren Stadt und der Vorstädte mit möglichster Förderung zu verwirklichen anstrebt, ist bei Ausschreibung dieses Konkurses dahin gerichtet, den Sachverständigen Gelegenheit zu bieten, unter Festhaltung der Allerhöchst vorgezeichneten Grundsätze, ihre Vorschläge über die Modalitäten darzulegen, nach welchen diese Erweiterung und Regulierung mit Rücksicht auf die praktischen Bedürfnisse der Bevölkerung in technischer und künstlerischer Beziehung auszuführen wäre. . . . Hierbei ist der Herstellung von geeigneten Verbindungen zwischen der Stadt, den Neubauten und den Vorstädten, insbesondere mit Rücksicht auf die Hauptverkehrslinien der Stadt und der Vorstädte und auf eine etwaige zukünftige Erweiterung der letzteren die gebührende Beachtung zuzuwenden. Ebenso ist auf die Herstellung der dem wachsenden Verkehr entsprechenden Anzahl von Brücken, sowohl über den Donaukanal als den Wienfluß, dann auf die erforderlichen Kommunikationen mit den bestehenden und nächstens ins Leben tretenden Eisenbahnen das Augenmerk zu richten“.

Besser noch als diese Programmsätze gibt die offizielle „Einleitung zur Beschreibung der Preispläne“ von Professor Rudolf von Eitelberger³⁰⁷⁾, dem großen Lehrer Camillo Sittes, Aufschluß über den Geist, der über der Stadterweiterung von 1857 waltete. Als Mann von überlegener Bildung stellt er „die Architektur, insbesondere jene, die sich bei uns endlich an die aus dem Hintergrund tretenden Interessen der städtischen Bevölkerung Wiens anschließt,“ im Gegensatz zu den gleichzeitigen, ihm wohlbekanntem städtebaulichen Anstrengungen in Paris und München³⁰⁸⁾.

306) Vgl. auch für das folgende Zitat Oberbaurat Heinrich Goldemunds (des verdienten Leiters des Wiener Stadterweiterungsamtes) Schrift: Die bauliche Entwicklung und Stadtregulierung, in: Die Affanierung von Wien. Leipzig 1902.

307) Vgl. die offizielle Denkschrift: „Die preisgekrönten Entwürfe zur Erweiterung der inneren Stadt Wien. Mit sieben in der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei in Farbendruck ausgeführten Plänen und einem erläuternden Texte von Prof. R. v. E. Wien. Aus der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei, 1859“. Professor R. v. E. ist gleichbedeutend mit Professor Rudolf von Eitelberger, der wohl verdient als hervorragender geistiger Anreger auf dem Gebiete des Städtebaues und als Lehrer Camillo Sittes gerühmt zu werden.

308) Eitelberger hat aus Paris im Jahre 1855 Briefe geschrieben und veröffentlicht. Er

„Das neue Wien, wie es durch die Stadterweiterung als endliches Resultat hervorgehen soll, wird auf dieser Bahn, der des Fortschrittes in der Kunst (d. h. einer Kunst, die sich an die endlich aus dem Hintergrund tretenden Interessen der städtischen Bevölkerung anschließt), sich bewegen müssen. Beruhend auf tiefen Bedürfnissen des staatlichen und gesellschaftlichen Lebens, kann Wien seinen eigenen Impulsen folgen, ohne den Überstürzungen, welche in Paris die Folge unheimlicher Zustände im Innern sind, ohne jenem Mäcenatentume zu huldigen, dessen Schwerpunkt nur im Individuum ruht (bezieht sich auf München unter Ludwig I.). Die architektonische Bewegung Wiens geht in erster Linie aus dem Bedürfnisse der Bevölkerung, und zwar der wohlhabenden Schichten derselben hervor, sich im Mittelpunkte der Stadt baulich freier entwickeln zu können, als es vordem, wo die Stadtwälle jedes Bauen unmöglich machten, der Fall war“.

Wie hier so fehlte auch in den preisgekrönten Arbeiten das klare Verständnis für die Bedeutung des Verkehrswesens in der künftigen Stadtentwicklung³⁰⁹⁾. An dieser Verständnislosigkeit scheiterten die besten wohnungspolitischen Absichten. Eitelberger und der Architekt H. Ferstel haben dargelegt³¹⁰⁾, welche großen und edlen Hoffnungen wohnungspolitischer Natur man an die Stadterweiterung knüpfte.

„Die Wohnungsnot und die Wohnungsteuerung waren die eigentlichen Mauerbrecher der Ringwälle Wiens; sie haben den Anstoß zur Erweiterung der inneren Stadt gegeben.“ Die Verhältnisse, wie sie sich in Wien entwickelt haben, werden verglichen mit denen des späten Rom mit seinen „sogenannten Inseln (Insulae), den Miet- und Zinshäusern der Stadt. Sie waren mehrere Stockwerke hoch . . . in viele Wohnparzellen abgeteilt hausten dafelbst die verschiedenen Familien der Freigelassenen, der Fremden, der herabgekommenen Bürger, der Geschäftsleute und Spekulanten, der Grifetten und Komödianten. Das alte Rom, das in seinen Mauern den Geist und den Auswurf der ganzen Gesellschaft der alten zivilisierten Welt in sich vereinigte, konnte die zusammenströmende Menschenmasse nicht mehr fassen; es war genötigt, wie Vitruv sagt, ‚zu der Höhe der Gebäude seine Zuflucht zu nehmen‘. In den Verzeichnissen des alten Roms figurieren 44000 solcher insulae. Die Schilderung der Pracht und des Glanzes des kaiserlichen Roms kann uns aber nicht täuschen, daß dieser Pomp und diese Majestät nur der Schlußakt der großen Welttragödie war, welche das alte Rom gespielt hat, und daß diese 44000 Zinshäuser mit der Million ihrer Bewohner nichts anderes sind als die traurigsten Statisten dieser Schlußszene.“ „Einer der Gründe, der diese unnatürlichen Zustände geschaffen hat, fällt mit der Erweiterung der Stadt hinweg; der Raum, der früher zum Bauen fehlte, ist jetzt vorhanden.“ „Die Anstrengung der besten Kräfte und die Erwägungen der wahren Patrioten“ werden angerufen, um „der Familie, wie sie ist, zu ihrem uralten Rechte, dem Rechte einer heimatlichen Wohnung, zu verhelfen“. Es folgt eine von tiefem Verständnis für deutsche Kultur getragene Schilderung der Bedeutung und Würde des Einfamilienhauses als „ein Postulat der öffentlichen Moral und des bürgerlichen Wohlstandes, als im eigentlichen Sinne des Wortes der Gegenstand für eine künstlerische Tätigkeit“; sowie eine vernichtende Kritik der „Zinshaus- und Spekulationsbauten, dem leider allzu üppigen Ausdruck der Leere des Lebens und seiner Gestalt- und Inhaltslosigkeit“. Die Mittel, die Eitelberger und Ferstel für diesen Kampf des Bürgerhauses gegen „die kolossalen,

spricht in seinen „Briefen“ 1855 von der Stellung der französischen Kunst und ihren ethischen Wurzeln. Er hat einen starken Eindruck von den im vollsten Gange befindlichen Umgestaltungen der Stadt Paris, und erwähnt, daß z. B. der deutsche Architekt Hittorf in den letzten vier Jahren für 20–30 Millionen Franken Häuser an der Rue Rivoli, die ihm ganz übertragen ist, erbaut hat. Gegenüber den neuen geraden Straßen hebt er den „bei weitem“ „malerischeren“ „Reiz“ „der kleinen schmalen Häuserchen an den Quais“ hervor. Er lobt den Materialbau, den vom Handwerker aus freier Hand bearbeiteten Stein, den an die Louvre-Renaissance anlehenden Stil. Er empfängt ferner einen großen Eindruck von den Restaurationsarbeiten an alten Baudenkmalern im Sinne Viollet le Duc's. Bei dem Einflusse, den Eitelberger auf das Wiener Kunstleben der Zeit hatte, und der Rolle, die damals Wien im deutschen Kunstleben spielte, im besonderen aber bei Eitelbergers Beziehungen zu Camillo Sitte ist dies alles von hoher Bedeutung für die Geschichte des künstlerischen Städtebaues.

309) So z. B. in der begeisterten Denkschrift zu dem mit 1/3 der zusammengelegten 3 Preise, also mit dem Betrage von 1166 Münzdukaten gekrönten Entwurfe des fürstlich Kinsky'schen Architekten Friedrich Stache (unter Teilnahme des Rechnungsrates C. Ohmeyer), die unter dem Titel „Das künftige Wien, ein Beitrag zur Entstehungsgeschichte desselben“; „Denkschrift zu den Plänen für die Erweiterung und Verschönerung Wiens. Mit Bezug auf die Entschliessung Allerhöchst seiner K. K. Apostl. Majestät Franz Josef I., vom 20. Dezember 1857. Devise A. E. I. O. U. Wien 1858“. Sie spricht vom Verkehrswesen nur kurz auf S. 57 und 79.

310) In der Schrift: Das bürgerliche Wohnhaus und das Wiener Zinshaus. Ein Vorschlag aus Anlaß der Erweiterung der inneren Stadt Wiens von Professor R. v. Eitelberger und Architekt Heinrich Ferstel. Wien 1860.

unwohnlichen Zinshäuser“ vorschlagen, sind eine Änderung der alles nivellierenden Baugesetze, „die Verteilung der Baugründe in kleine Parzellen“ und „eine gemeinnützige patriotische Gesellschaft“.

Alle diese Kleinhauskultur soll auf dem neu erschlossenen Gebiete der alten Festungswälle entstehen. Gerade als ob diese vom edelsten Geiste getragenen Männer Kinder wären, wird die Konzentration als etwas Unvermeidliches erklärt. Die Vorstädte mit ihren „allerdings zwar günstigeren Verhältnissen“ werden deshalb für die Wohlhabenden reserviert. „In den Vorstädten kann der Reiche wohnen, dem Pferde und Wagen zur Disposition stehen, der Großfabrikant usw.; aber die eigentliche Geschäftswelt, die mit dem Publikum der Börse und der Regierung zu tun hat, ist auf die innere Stadt als solche gewiesen.“ Hier fehlt noch vollkommen die Erkenntnis, daß es außer der Equipage des Reichen in der Großstadt auch noch andere, jedermann zugängliche Verkehrsmittel geben muß; es fehlt noch die Konzeption der Citybildung, d. h. der durch die Verkehrsmittel ermöglichten Trennung zwischen Wohn- und Geschäftsstadt einerseits und der Dezentralisierung der Industrie andererseits. Hier spricht der deutsche Professor, der keinen Sport treibt, der aber aus Verdauungsrücksichten seinen Weg vom und zum Kolleg zu Fuß zurückzulegen wünscht und darum verlangt, daß dieser Weg nicht zu weit sei. Deshalb erschien ihm das dicht am Herzen der Stadt gelegene neu erschlossene Gelände der alten Festungswerke für seine Zwecke am geeignetsten. „Der Verkauf dieser Baugründe sollte von seiten der Kommune also nicht als eine bloße Spekulationsfache betrachtet werden, sondern es muß derselbe mit Rücksicht auf das öffentliche Wohl und nicht mit Rücksicht auf momentane Vorteile vorgenommen werden.“ Die Hoffnung, daß Staat und Gemeinde bereit sein würden das neu auf den Markt kommende Festungsgelände nicht zum Preise, wie er sich aus den benachbarten, überfüllten Geländen der Altstadt ergab, zu verkaufen, machte Eitelberger und Ferstel zur leichten Beute des Gespöttes hämischer Routiniers³¹¹). Bereits das Handbillet des Kaisers von 1857 hatte folgenden Satz enthalten:

„Jener Teil der durch Auflaffung der Umwallung der Fortifikationen und Stadtgräben gewonnenen Area und Glacis-Gründe, welcher nach Maßgabe des zu entwerfenden Grundplanes nicht einer anderweitigen Bestimmung vorbehalten wird, ist als Baugrund zu verwenden, und der daraus gewonnene Erlös hat zur Bildung eines Baufonds zu dienen, aus welchem die durch diese Maßregel dem Staatschatze erwachsenden Auslagen, insbesondere auch die Kosten der Herstellung öffentlicher Gebäude, sowie die Verlegung der noch nötigen Militär-Anstalten bestritten werden sollen“.

Hiermit war deutlich zum Ausdruck gebracht, daß die Kosten der Herstellung der neuen öffentlichen Gebäude nicht etwa aus allgemeinen Steuern, sondern aus Gewinnen aus dem Bodenhandel gedeckt werden sollten³¹²). Die neuen Baugründe wurden zu einem Preise verkauft, der der hochgradigen Ausnutzung in der benachbarten Altstadt entsprach, und die Wohnungsnot, die in unvermeidlichem Zirkelschluß zur Überfüllung, zur übermäßigen Ausnutzung und Überwertung des Altstadt-Geländes und dann zur Auflaffung der Glacis geführt hatte, wurde gleich, mit der Überwertung anfangend, auf das neu erschlossene Baugelände übertragen. In der Tat wäre es ja auch nur ein nicht zu recht-

311) Vgl. die mit den plumpesten Mitteln arbeitende Schrift: *Wie Wien bauen soll!* zur Beleuchtung des „bürgerlichen Wohnhauses“ der Herren Professor R. v. Eitelberger und Architekt Heinrich Ferstel, mit einigen Bemerkungen über die Wiener Baugesetze von Architekt Ferd. Fellner. Mit vier Steindrucktafeln. Wien 1860.

312) In Wien also wie in Paris wird die Verschönerung der Stadt bezahlt durch eine Besteuerung des Wohnwesens.

fertigendes Geschenk an wenige Private gewesen, wenn man die neuen Baugründe billiger hergegeben hätte, ohne gleichzeitig etwa durch die Einführung einer scharfen Baupolizei in dem bereits bebauten und überfüllten Gelände (z. B. der Altstadt) und durch Erschließung weit draußen liegender billiger Vorortgelände durch neue Verkehrsmittel das allgemeine Niveau der Bodenpreise herunterzudrücken.

Die Baupolizeiverordnung von 1859 enthielt jedoch keine wesentlichen Verbesserungen. Das ins 13. Jahrhundert zurückgehende Wiener Stadtrechts- oder Weichbildbuch³¹³⁾ hatte angegeben, daß Bauten in der Regel in der Höhe nicht beschränkt sind. Die erste Wiener Bauordnung von 1829 hatte 9,48 m als Mindestbreite für Fahrstraßen und die Maximalzahl von vier Stockwerken festgesetzt. Über die Größe der Höfe enthielt sie keine bindende Bestimmung. Die Bauordnung von 1859 erhöhte das Mindestmaß der Straßen auf 15,17 m und die größte zulässige Haushöhe bis zum Dachsaume wurde mit 24,65 m festgesetzt. An den Bestimmungen über die Hinterhöfe wurde nichts geändert. Eine Verbesserung brachten die Bauordnungen von 1883 und 1890. 1890 und 1893 wurde eine Beschränkung der Bauhöhe in den Außengebieten, also der Bauzonenplan (Abb. 170), eingeführt³¹⁴⁾. Statt mit der von Eitelberger und Ferstel geforderten Bodenpolitik versuchte man die Linderung der Wohnungsnot durch weitgehende Ermäßigungen der übermäßig hohen Hauszinssteuern zu erreichen; durch kaiserliche Verordnung von 1859 erhielten die auf Stadterweiterungsgründen errichteten Neubauten eine 30jährige **Steuerermäßigung**, und alle sonstigen neuen und Umbauten im Wiener Gemeindegebiet wurden mit 12–18jährigen Steuerermäßigungen bedacht. Mit dieser Maßnahme waren die Wiener Hausbesitzer einverstanden. Im Jahre 1895 erschien in 4. Auflage eine vom Verfasser recht feierlich „allen Wiener Hausbesitzern gewidmete“ Schrift³¹⁵⁾, die sich zur Aufgabe machte, „dem verschiedenen Bildungsgrad der an 25 000 zählenden Wiener Hausbesitzer“ „allgemein verständlich zu machen“, daß die von den Steuerermäßigungen Vorteil ziehenden „Hauseigentümer durch eine Reihe von Jahren von einer Zahlung von rund 30,5 % des zu versteuernden Zinses enthoben sind, also während dieser Zeit eine Mehreinnahme von 30,5 % des Zinses haben, welche Mehreinnahme jedenfalls ein zu ermittelndes Kapital repräsentiert“. Die Schrift liefert genaue tabellarische Berechnungen „damit die Ermittlung des Wertes dieser Steuerfreiheit auf eine gründliche, wissenschaftliche Basis zurückgeführt werden kann“. Man kann sich denken, daß ein derartig einfach zu kapitalisierendes Steuergeschenk keine Milderung der Wohnungsnot herbeiführte.

Den vortrefflichen Gedanken Eitelbergers und Ferstels fehlte infolge des mangelhaften verkehrspolitischen Verständnisses ihrer Urheber von vornherein die Stoßkraft, die zu ihrer Verwirklichung nötig gewesen wäre. Trotzdem konnten die Anregungen dieser bedeutenden Männer nicht ganz spurlos verschwinden. Die Städtebau-Ausstellung hat in einem großen Schaubilde der Wiener „**Cottage**“ die von ihnen in bescheidenem Rahmen erzielten schönen Früchte vorgeführt. Allerdings wuchsen sie nicht gerade auf dem neueröffneten Umwallungsgelände, sondern wer sie pflücken wollte, mußte sich doch zu einem

313) Vgl. S. 121 der von H. M. Schuster 1873 herausgegebenen Ausgabe.

314) Vgl. Goldemund in *Affanierung Wiens* S. 113 f.

315) *Berechnung des Wertes der steuerfreien Jahre auf Häuser in Wien* von Ignaz Neumann. Vierte vermehrte und verbesserte Auflage. Wien 1895.

Marsche von etwa 40 Minuten entschließen. Zur Erklärung dieser erfreulichen und für die Wiener Verhältnisse hochinteressanten Anlage sei folgendes aus einer Schrift des Leiters der Wiener Stadterweiterung, Oberbaurat Goldemunds, entnommen³¹⁶).

„Ganz ausnahmsweise entstanden neben der dichten Bebauung durch die Initiative von Vereinen und Wohnungsgenossenschaften in einzelnen Vororten Wohnviertel, in welchen das Prinzip des Einzelwohnhauses inmitten kleiner Gärten zur Anwendung kam. Die hervorragendste Schöpfung dieser Art ist die vom Architekten Ferstel im Jahre 1872 ins Leben gerufene Anlage des Wiener Cottage-Vereins. Diese im Jahre 1902 284 Familienhäuser umfassende Anlage, welche in acht Längs- und acht Querstraßen angeordnet ist, befindet sich im Nordwesten der Stadt auf der sogenannten Türkenchanze ungefähr 3,5 km von der inneren Stadt entfernt. Für die Bebauung gilt dort der Grundsatz, daß die freistehenden Einzel- oder Doppelhäuser untereinander und von der Straße durch 4 m breite Gartenstreifen getrennt werden, rückwärts aber mit den Gärten zusammenstoßen, sodaß das Innere des Blocks als große, mehr oder weniger geteilte Anpflanzung erscheint. Die bebaute Fläche beträgt $\frac{1}{6}$ der Gesamtfläche. Die Anlage des Cottage-Viertels ist das Vorbild für die Bebauung einiger neuer Wohnviertel geworden, indem die in diesen Anlagen erprobten Baubeschränkungen auf große Gebietsteile der neu entstandenen Bezirke ausgedehnt wurden.“

Das heißt also, die großen, allerdings vorläufig noch durch Schnellbahnverkehr nicht genügend erschlossenen Gebiete im Westen des Stadterweiterungsgebietes von 1890 sind durch den neuen Zonenbebauungsplan (Abb. 170) vorläufig noch für die Erschließung im Sinne Eitelbergers und Ferstels reserviert.

Zur Beurteilung des Wirkens Eitelbergers und Ferstels darf aber bei der Wiener Cottage nicht halt gemacht werden. Es muß vielmehr festgestellt werden, daß der Berliner Architekt Otto March, der Vorsitzende der Städtebau-Ausstellung, der durch sein eigenes Wirken und durch seinen Einfluß auf Hermann Muthesius, so viel zur Förderung des Einfamilienhausgedankens und der Wohnkultur in Deutschland beigetragen hat, seine ersten Studien im Atelier Ferstels in Wien gemacht hat.

Während aber die Wiener Stadterweiterung von 1857 alle wesentlichen Maßnahmen für die Gefundung der Wohnungsverhältnisse und für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im modernen Sinne versäumte, fiel ihr wie zufällig ein Geschenk in den Schoß, das vom Standpunkte des Verkehrstheoretikers Hénard verkehrspolitisch die allergrößte Bedeutung hatte. Dieses Geschenk war die **Wiener Ringstraße**. Sie schloß sich, dem Verlauf der Glacis an und war bereits im Kaiserlichen Handschreiben mit den folgenden Worten gefordert worden:

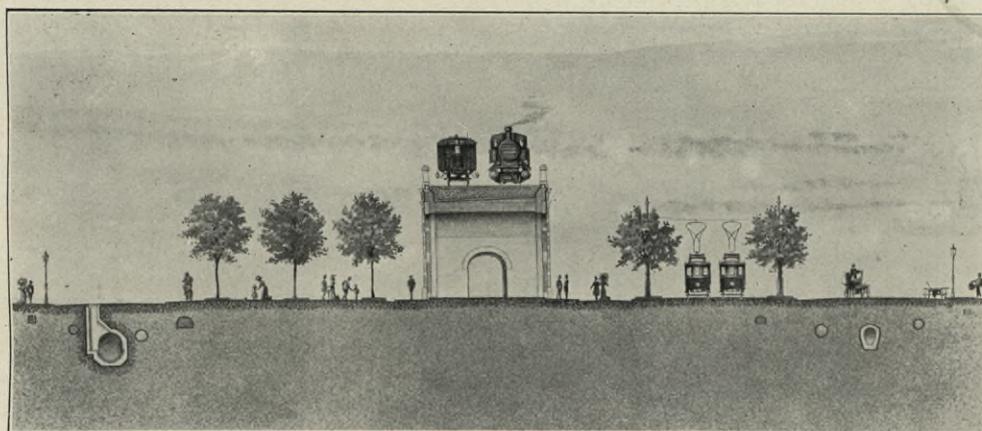
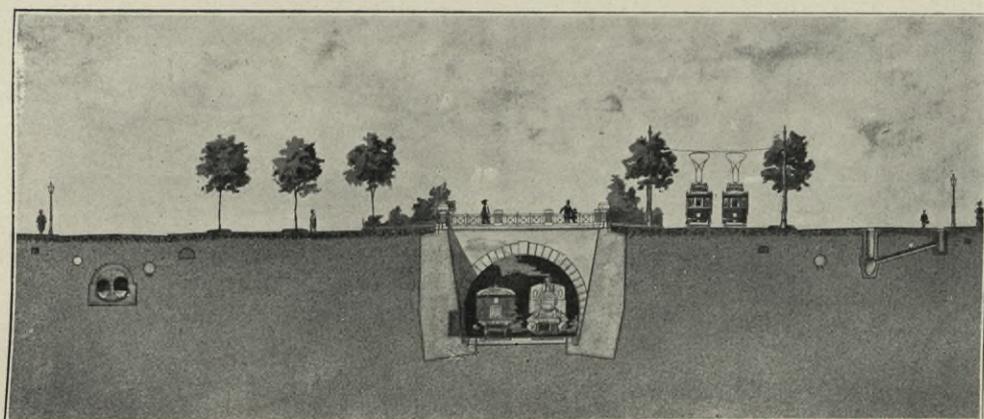
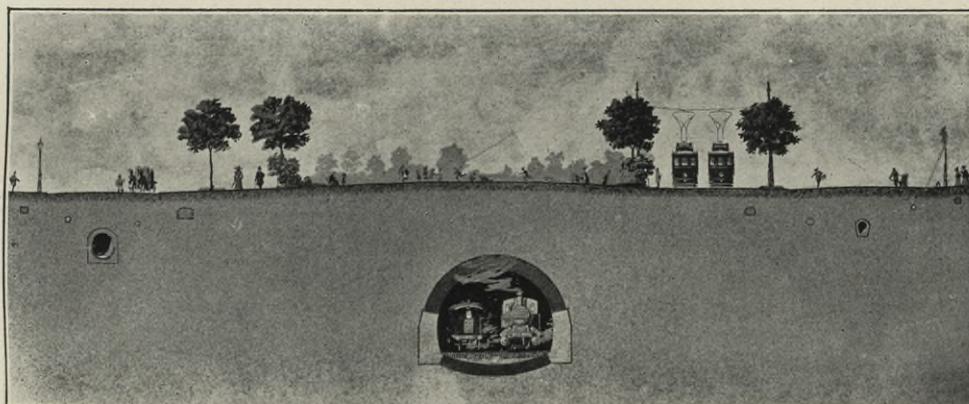
Es „soll aber im Anschluß an den Quai längs dem Donaukanale rings um die innere Stadt ein Gürtel in der Breite von mindestens vierzig (40) Klaftern, bestehend aus einer Fahrstraße mit Fuß- und Reitwegen zu beiden Seiten, auf dem Glacisgrunde in der Art angelegt werden, daß dieser Gürtel eine angemessene Einfassung von Gebäuden abwechselnd mit freien, zu Gartenanlagen bestimmten Plätzen erhalte“.

Die so entstehende Ringstraße ist die geradezu ideale Verwirklichung des Perimeters de Rayonnement, wie ihn Hénard für die beste Organisation des großstädtischen Straßenverkehrs fordert (vgl. oben) und zusammen mit der parallel laufenden, für den Lastverkehr bestimmten „Lastenstraße“ stellt sie bereits einen Anfang zu moderner Straßenverkehrspolitik, zu einem Straßen-„verkehrsplane“ dar. Wie sehr aber auch diese Schöpfung ähnlich wie das große Ereignis der Pariser Boulevards ein städtebauliches Zufälligkeitsprodukt ist, geht aus der Ausgestaltung hervor³¹⁷), die ursprünglich hauptsächlich mit Miets-

316) Vgl. Die Assanierung von Wien, S. 105.

317) Die sogenannte Wiener Ringstraße ist kein Ring, sondern eine Aneinanderreihung von geraden Boulevards, in denen man fast niemals den großen Ringeffekt mit seinen sich langsam entrollenden Fassadenfluchten und dem bald bunten, bald großartigen Nacheinander-sich-in-die-Hauptblickachse-Schieben der Türme und Giebel genießt, wie es bei weniger berühmten Straßen, so z. B. dem Ring von Budapest, oder in historischen krummen Straßen, wie der Wiener Marie-Hilferstraße, einer alten Radiale, geschieht. Ein ähnlicher Effekt kommt beim Wiener Ring

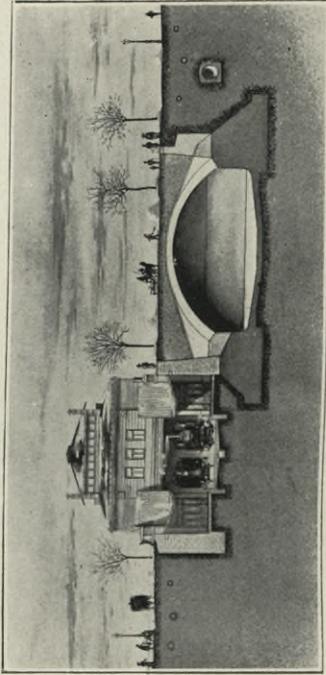
Abb. 180—182. Aussteller: Die Stadt Wien (Oberbaurat Goldemund).



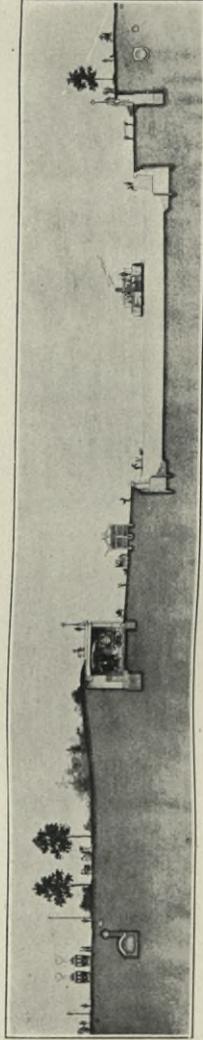
Querprofile der Wiener Gürtelstraße,
einer modern ausgebildeten (mit Eisenbahn), aber falsch (konzentrisch statt radial) orientierten Hauptverkehrsstraße.

Die Gürtelstraße, welche im allgemeinen dem Zuge des ehemaligen Linienwalles folgt, wird nach ihrer Vollen-
dung am Donaukanal im Nordosten des IX. Bezirkes beginnen, die Bezirke I und III bis IX in einem großen,
ungefähr 13,8 km langen, von der Ringstraße $1\frac{1}{2}$ —2 km entfernten Bogen umschließen und im Südosten des
III. Bezirkes wieder am Donaukanal endigen. Die Breite der Gürtelstraße ist mit Ausnahme einer ca. 3 km
langen, nur 37,93 m breiten Strecke mit 75,86 m festgesetzt. In dem nördlich des Wienflusses von diesem bis zum
Donaukanal sich erstreckenden Teile der Gürtelstraße zieht die Stadtbahn teils in tiefen Einschnitten und Tunnels,
teils als Hochbahn dahin.

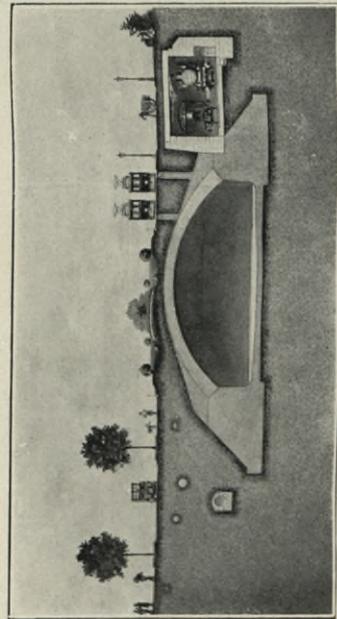
Abb. 183-186. Aussteller: Die Stadt Wien (Oberbaurat Goldemund).



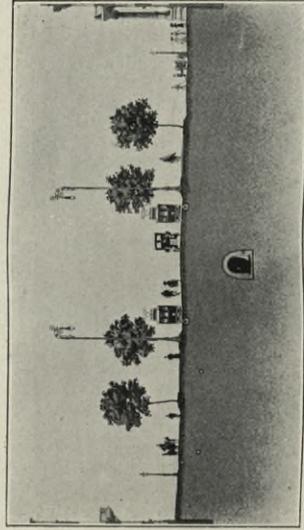
Wienzeile.



Franz Josefs-Quai längs des Donaukanals.



Wienzeile.



Ring.

Querprofile von Wiener Hauptstraßen.

häusern, nicht mit Geschäftshäusern erfolgte; auch gewährt die Gliederung des Straßenkörpers, die den Spaziergänger nicht etwa zum Betrachten der allmählich dort Unterkunft findenden Läden einlädt, sondern ihn durch eine breite Straße davon trennt, Sicherheit dafür, daß der Perimeter de Rayonnement, der hier als ein wahrhaft monumentales Bassin für die Einmündung und Brandung eines weltstädtischen Geschäftslebens allmählich entsteht, mehr ein Geschenk des Zufalls als des Nachdenkens zu nennen ist. Es handelt sich hier nicht um eine akademische Frage, sondern dieser ungenügenden Erkenntnis der vorhandenen städtebaulichen Möglichkeiten, die glaubte durch das Festungsgelände der Wohnungsnot abhelfen zu können, statt hier längs des erstehenden Rings die große Zukunft einer idealen Citybildung zu erkennen, ist das baukünstlerisch unschätzbare Juwel der Wiener Altstadt großenteils zum Opfer gefallen; nicht am neuerstehenden Ring, sondern durch gewaltsames Vorgehen gegen die Bauschätze der Altstadt glaubte man Platz für die neue Geschäftsstadt schaffen zu müssen. Eine rechtzeitige Erkenntnis der Möglichkeiten, die in gut (d. h. radial) an den Ring, den Perimeter de Rayonnement, herangeführten Verkehrsmitteln liegen³¹⁸), hätte der Wohnungsnot durch Erschließung von Außengelände gesteuert, hätte aus dem Ring die Geschäftsstadt gemacht und das alte Wien hätte, wie es der Freund Camillo Sittes, Albert Ilg, gewünscht hat³¹⁹), in seiner unaussprechlichen Schönheit erhalten werden können als eine Stadt der wissenschaftlichen und kunstgewerblichen Sammlungen, der Archive, der Staatsbehörden und des Studiums.

„Vielleicht hätten noch seine altaristokratischen Geschlechter, seine Staatsbehörden darin gewohnt, kurz es wäre ein verehrtes Adyton der Götter, ein Stolz der Nation, ein Museum der glorreichen Vergangenheit geblieben; für die Neustadt die heilige Keimzelle, aus der alles geworden, ihre Ehre und ihr Ruhm der Vergangenheit, ihr Palladium in froher und in ernster Zeit.“

Aber das modern und verkehrt verstandene, angebliche Verkehrsinteresse und der Wunsch, ihre überwerteten Grundstücke dauernd in der durch die Wohnungsnot geschaffenen Höhe oder, durch den Umbau in Geschäftshäuser womöglich noch höher, auszunutzen, sollte der Altstadt noch weitere Wunden schlagen. Man kann sich denken, mit welchem Eifer die Grundbesitzer der Altstadt zu Propheten „des modernen Verkehrs“ wurden! Ja es gelang ihnen — stets natürlich mit Hinweis auf das großartige Paris und den schneidigen Hausmann — angesehene Künstler ihren Zwecken dienstbar zu machen³²⁰). Neuerdings wird eine neue große Durchquerung der Altstadt geplant, deren vorgeschlagene Fluchtlinien in dem großen, auf der Städtebau-Ausstellung vorgeführten Modell der Wiener Altstadt (mittels darüber hinweggeführter Glasstreifen) angedeutet waren. Dies ist ein weiterer Beweis dafür, daß der Ring trotz seines geringen Radius vorläufig noch nicht als Verkehrsauffauger, als perimetre de rayonnement, dient, sondern daß man — während weit draußen überflüssige Ringstraßen gebaut werden — immer noch an der radialen Durchquerung des

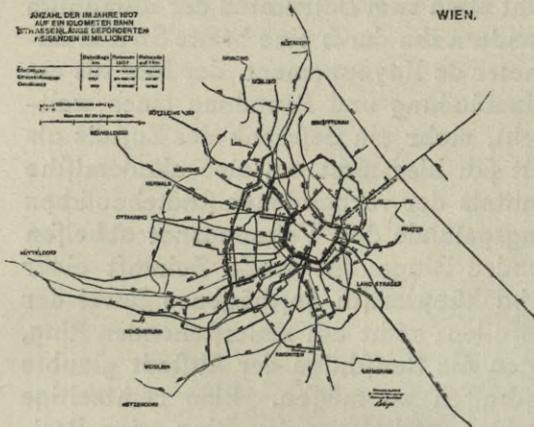
einigermaßen nur bei dem Stück längs des Donaukanals zustande, aber eigentümlicherweise nur deswegen, weil dort der Lauf des Kanals eine dem Sinne des Rings entgegengesetzte Einbuchtung schafft.

318) Das innerhalb des Ringes gelegene Gebiet mußte mit Untergrundbahnen unterfahren werden. Hier war wirklich Gelände, das von keiner Hochbahn berührt werden durfte!

319) Vgl. Gedanken über die Umgestaltung des alten Wien. Vortrag gehalten im niederösterreichischen Gewerbeverein von Dr. Albert Ilg, K. K. Regierungsrat. Wien 1894.

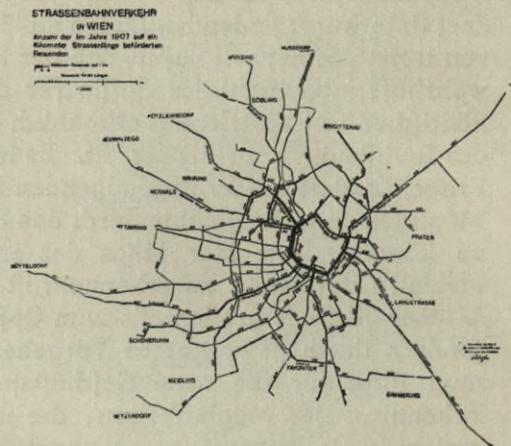
320) Die Durchquerung der inneren Stadt Wien und der Engpaß in der Bogner und Naglergasse am Graben. Eine Denkschrift über Veranlassung des Vereins der Hausbesitzer im 1. Bezirke, ausgearbeitet von Emil Ritter von Förster, k. k. Baurat und Architekt. Wien 1894.

Abb. 187. Aussteller: Prof. Rich. Peterfen, Berlin.



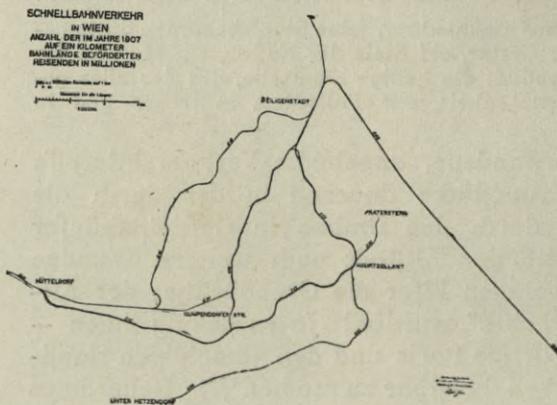
Graphische Darstellung der in Wien im Jahre 1907 auf den verschiedenen Linien mit der Stadtbahn, Straßenbahn und den Omnibussen beförderten Personen.

Abb. 188. Aussteller Prof. Richard Peterfen, Berlin.



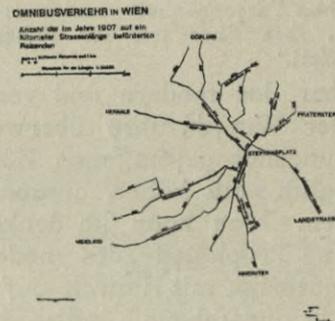
Graphische Darstellung der in Wien im Jahre 1907 auf den verschiedenen Linien mit der Straßenbahn beförderten Personen.

Abb. 189. Aussteller: Prof. Richard Peterfen, Berlin.



Graphische Darstellung der in Wien im Jahre 1907 auf den Linien der Ostbahn beförderten Personen.

Abb. 190. Aussteller: Prof. Richard Peterfen, Berlin.

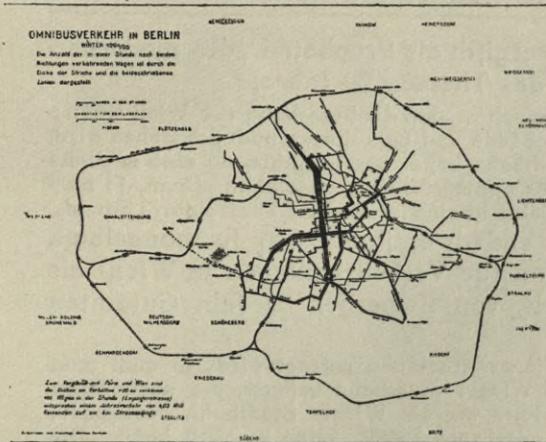


Graphische Darstellung der in Wien im Jahre 1907 auf den verschiedenen Omnibuslinien mit Omnibussen beförderten Personen.

kleinen alten Stadtkernes arbeiten zu müssen glaubt³²¹). Der in seinen verkehrspolitischen Möglichkeiten noch durchaus nicht ausgenutzte Wiener Ring ist da, wo er als Vorbild für Verkehrszwecke durchaus unbrauchbar war, ein höchst unseliges Vorbild für die weitere Verkehrsentwicklung Wiens geworden, und es ist unglaublich, welche Verwirrung in den Anschauungen entstehen konnte. So tat ein Kommunalpolitiker, dem es an Beifall nicht fehlte, anknüpfend an die Wettbewerbsarbeiten von 1857 und an Äußerungen Eitelbergers und Ferstels,

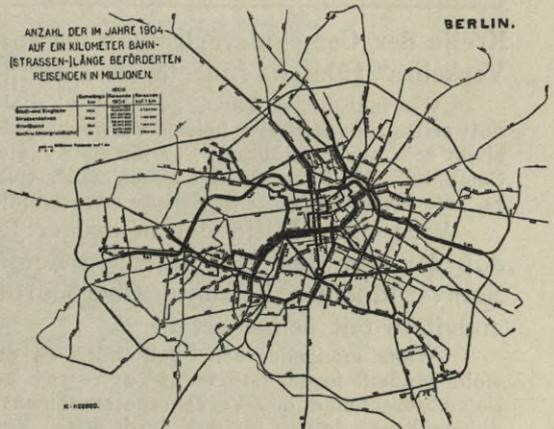
321) Hierfür ist auch sehr bezeichnend, daß ein Wiener Fiaker, den man von einem Punkte des Ringes zu einem zweiten am Ring gelegenen Punkte dirigiert, die Ringstraße hierzu nur dann benutzt, wenn sich durchaus keine scheinbare Verkürzung des Weges mittels Durchquerung der Altstadt erzielen läßt. Das Erklettern der hügeligen Altstadt, ihre winkligen und verstopften Straßen nimmt er gern in Kauf und opfert dafür die offene Fahrbahn, die der Ring bietet. Die Reglements fordern das so.

Abb. 191. Aussteller: Prof. Richard Peterfen, Berlin.



Graphische Darstellung des Omnibusverkehrs in Berlin Winter 1904/05.

Abb. 192. Aussteller: Prof. Richard Peterfen, Berlin.



Anzahl der im Jahre 1904 auf ein Kilometer Bahn(Straßen-)länge beförderten Reisenden in Millionen.

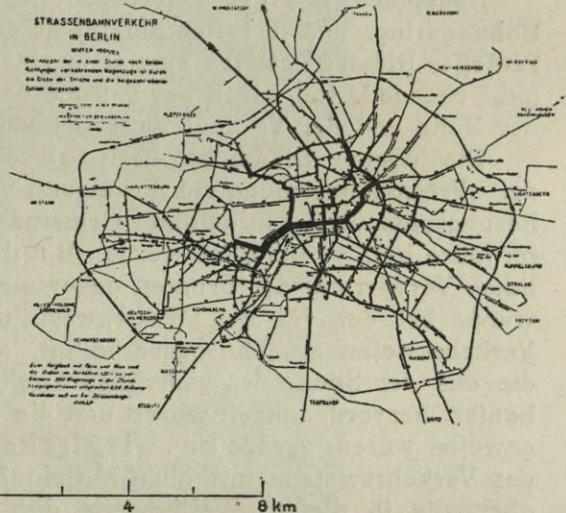
widerfönnige Äußerungen wie die folgende³²²⁾:

„Betrachtet man die topographische Konfiguration von Wien, so gleicht das letztere noch immer einer mittelalterlichen Stadt, die mit einer Ringmauer (Ringstraße) umgeben, eine Reihe von Ausfallstoren und Ausfallstraßen hat. Diese alte Sternform, welche nach verschiedenen Richtungen ihre Strahlen ausendet, hat wohl manches für sich, mit dem Wesen und Begriffen einer modernen Stadt aber ist sie unvereinbar. Vor allem aber bildet sie ein bleibendes und unübersteigbares Hindernis für die Fortentwicklung des Verkehrs.“

Bei solchen Anschauungen ist es verständlich, daß man dem Ring die weit draußen liegende und den alten „Linien“ folgende **Gürtelstraße** nachbildete, die verkehrspolitisch niemals die Bedeutung gewinnen kann, die dem inneren Ring dank seines kleinen Radius sicher ist. Immerhin wird die Gürtelstraße als Verbindung der verschiedenen Vororte erfreuliches leisten können; verhängnisvollerweise aber wurden ihr die wichtigsten Strecken der **Stadtbahn** angegliedert, zu deren Bau man sich langsam entschloß.

Bereits 1874 hatte eine Enquete-Kommission für die Wiener Metropolitan-Bahn getagt³²³⁾. Da sich aber bei diesen Verkehrsfragen die ausschlaggebenden

Abb. 193. Aussteller: Prof. Richard Peterfen, Berlin.



Graphische Darstellung des Straßenbahnverkehrs in Berlin Winter 1903/05.

322) Die Quelle dieses Gedankenganges scheint Stache's (vgl. Anmerkung 309) preisgekrönte Arbeit und Bemerkungen, die Eitelberger und H. Ferstel im Kapitel 4 ihrer (Anm. 310) zitierten Arbeit machten, zu sein. Das oben folgende Zitat ist entnommen aus: Die Bedeutung der Stadt-Bahn-Frage für Wien. Von Adolf Kolatschek. 2. Aufl., Wien 1882.

323) Vgl. Dr. Emil Winkler, Prof. a. d. Techn. Hochschule in Wien. „Wiener Tunnelbahn“, Wien 1873.

Kreife der Gemeindevertretung weniger energisch als Propheten „des modernen Verkehrs“ fühlten, dauerte die Diskussion des Themas 20 Jahre.

„Wie man hoffen kann,“ so rief der Vollblutwiener³²⁴), „daß die Stadtbahn für Wien keine Entwertung, sondern eine höhere Verwertung der Gebäude und Lokalitäten nach sich ziehen wird, bleibt rein unverständlich.“ Der Einwand, „die Stadtbahn kostet uns ja nichts, da eine englische Gesellschaft die Bahn umsonst bauen will“, wurde als staatsgefährlich abgelehnt. Denn, so hieß es, „die Errichtung einer Stadtbahn mit englischem Gelde ist eine im Ausland kontrahierte Schuld.“

Was dann Mitte der neunziger Jahre endlich entstand, war so mangelhaft, daß der (von der 1912 tagenden Kommission für Verkehrsanlagen in Wien) als Sachverständiger befragte Oberbaurat Fritz von Emperger³²⁵) sein Gutachten einleitete mit den Worten:

„Wenn man nach den Übelständen an der Wiener Stadtbahn gefragt wird, so muß man wohl zunächst sagen, daß wir überhaupt keine Wiener Stadtbahn besitzen, die ungünstigen Betriebsergebnisse des Verkehrsunternehmens, welches wir als Wiener Stadtbahn bezeichnen, daherrühren, daß es für den durch diesen Namen gegebenen Zweck, keine Eignung hat.“ „Die bestehenden Linien können nur als Zubringer für ein zukünftiges Stadtbahnnetz Wert erhalten.“ „Alle diese Linien stellen Verbindungen her, welche, mit Ausnahme der Wientallinie, senkrecht auf die bestehenden Verkehrsadern verlaufen. Man frage sich z. B. bezüglich der Gürtel- und Vorortelinie, wo führen diese Trassen hin, und welchem Verkehrsbedürfnis sollen sie dienen? Die Linien verbinden Wohnviertel untereinander, welche eine Verbindung zum Zentrum sehr gefördert hätte.“

Abgesehen von den Feiertagen (Ausflugsverkehr) ist die Frequenz dieser Bahn gering, und ihre Rentabilität ist dementsprechend so ungünstig, daß (wie Professor Richard Petersen einmal in einem Vortrag gesagt hat), das Beste, wenn nicht einzige Mittel, einen Gewinn aus dem Geschaffenen zu ziehen, der Abbruch der Bahn und der Verkauf ihrer Grundstücke wäre.

Die Wiener Stadtbahn ist nach dem **zweiten großen Wettbewerb**, der „Preisauschreibung zur Erlangung von Entwürfen für einen General-Regulierungsplan über das gesamte Gemeindegebiet von Wien“, erbaut worden, der im Jahre 1892 veranstaltet wurde. Bei diesem Wettbewerb ist es zu einer förmlichen Verwirrung der Fronten gekommen. Auf der einen Seite, so hieß es³²⁶), wurde bei den für den Wettbewerb ausschlaggebenden Persönlichkeiten das Verkehrswesen zu sehr berücksichtigt, auf der anderen Seite standen Männer, die aus der Schule des geistvollen Eitelberger, des Propheten des Einfamilienhauses, hervorgegangen waren und die also, wenn sie einsichtig und konsequent gewesen wären, gerade eine wirkliche (also nicht nur scheinbare) Entwicklung des Verkehrswesens mit allen Mitteln hätten erzwingen müssen. Die Männer aber, die in diesem Wettbewerb, der angeblich das Verkehrswesen zu sehr berücksichtigte, die ersten Preise gewannen, J. Stübben und Otto Wagner, waren weder aufgefordert worden, noch aus eigener Initiative in der Lage gewesen, das Verkehrswesen der Stadt Wien in neue Bahnen zu lenken³²⁷). Der Preis-

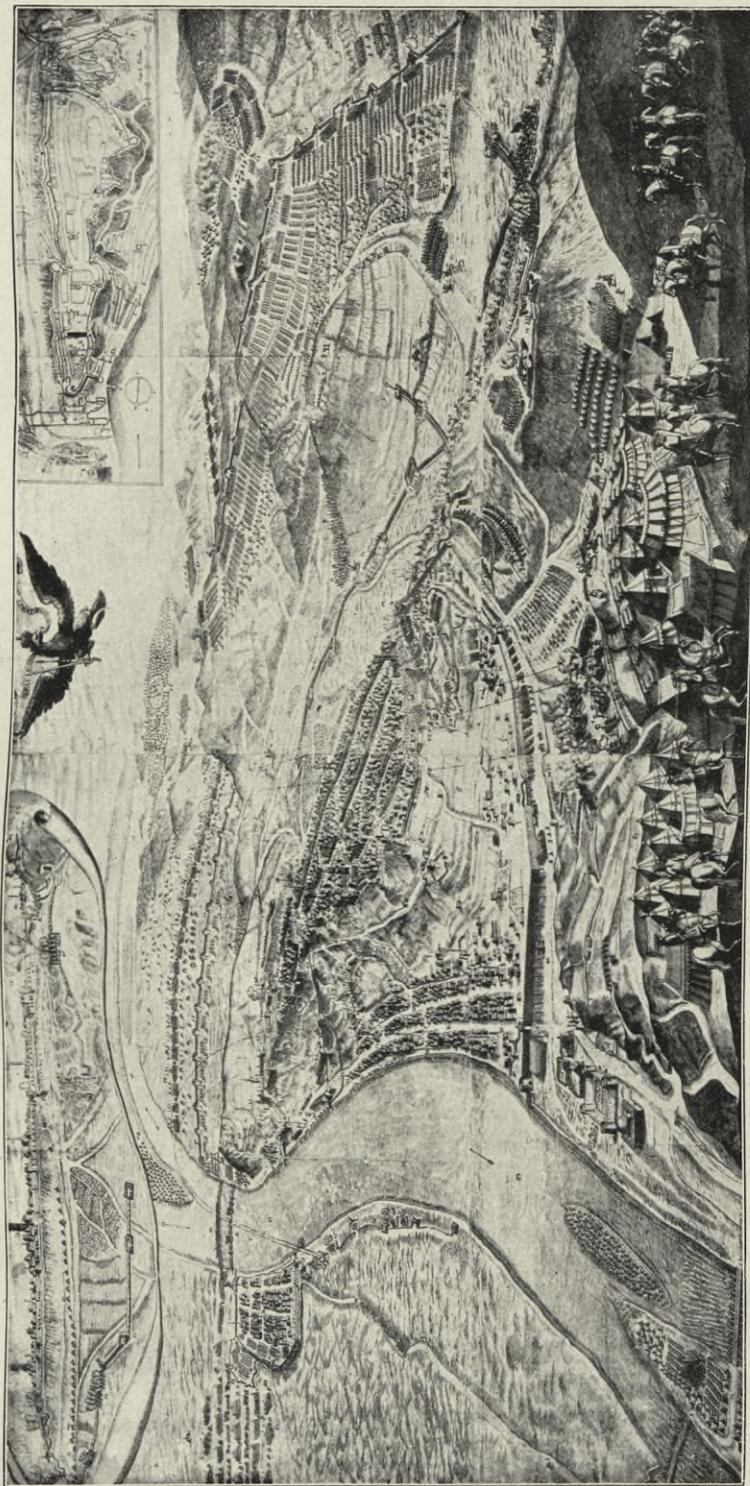
324) Dieser mit dem Ausdruck „Vollblut-Wiener“ operierende Kommunalpolitiker ist derselbe, wie der in Anm. 322 zitierte.

325) Gutachten von k. k. Oberbaurat Dr. Ing. Fritz von Emperger, in „Gutachten über die Elektrifizierung der Wiener Stadtbahn.“ Herausgegeben von der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien 1912.

326) Der Stand der Diskussion läßt sich in den verschiedenen Aufsätzen über den Wiener und den im folgenden Jahre folgenden Münchener Wettbewerb in der „Deutschen Bauzeitung“, namentlich den Aufsätzen Stübbens und Webers, verfolgen.

327) Vgl. Otto Wagners im Druck erschienenen Erläuterungsbericht unter der Devise „Artis sola domina necessitas“ (Wien 1894). Von der Necessitas des Städtebaues, dem Verkehrswesen, enthält sie aus dem oben mitgeteilten Grund nur Allgemeinheiten.

Abb. 194. Aussteller: Die Stadt Budapest (Dr. Imré Forbáth).



Belagerungsplan der Festung Buda (Ofen). Kupferstich, gezeichnet von Joh. Dominik Fontana, kais. Militäringenieur, im Jahre 1687. Bild der militärischen Operationen, die im Jahre 1686 zur Rückeroberung der von den Türken besetzt gehaltenen Festung Buda führten. Die am rechten Donauufer gelegene Stadt Buda war 1686 die weitaus bedeutendere und bestand aus der Oberen und der Unteren Stadt. Die auf dem linken Donauufer gelegene Stadt Pest umfaßte, wie aus dem Plane ersichtlich, am Ausgange der Türkenzeit nur ein kleines Gebiet, dessen Ausdehnung etwa dem Umfange der heutigen „Inneren Stadt“ entsprach. Auch die Stadt Pest war zu der Zeit von einer Festungsmauer umgeben. Die Bevölkerung von Budapest stieg von 12200 Personen 1720 auf 280349 Personen 1870 und auf 833700 Personen 1910. Das Stadtgebiet umfaßt heute 19444 ha. Trotzdem kommen in dem ausgebauten Gebiete 244 Einwohner auf das Hektar. In manchen Teilen des linken Ufers sogar 330 auf 1 ha.



ausfchreibung war nämlich ein „diesfälliges Programm“ beigegeben, das bereits die Ringbahn enthielt und „im Zusammenhalte mit den dazugehörigen Plänen die Ausführungsart der einzelnen Arbeiten festsetzte“. Damit waren den Bewerbern die Hände einigermaßen gebunden. Die viel bewunderten Architekturen, die einer der beiden ersten Preisträger, Otto Wagner, dann später für die Stadtbahn geschaffen hat, haben zwar viel zur Belebung des Wiener Stadtbildes, aber zur Verbesserung des Verkehrs und zur Dezentralisation ebensowenig beigetragen, wie die sinnlos trafizierte Stadtbahn. Trotz dieses Fiaskos, das das Verkehrswesen auch beim zweiten Wiener Wettbewerb erlitten hat, glaubte man kurz darauf, gelegentlich des auf den Wiener Wettbewerb folgenden Münchner Wettbewerbes, eine Art Revanche für die zu starke Betonung des Verkehrswesens in Wien nehmen zu müssen. Hierüber muß weiter unten noch ausführlicher gesprochen werden.

Die ungenügende Eingliederung des Verkehrswesens in den Wiener Städtebau machte die verschiedenen **Stadterweiterungen** von 1890 (von 5540 ha auf 17812 ha) und von 1904 (von 17812 ha auf 27308 ha) größtenteils illusorisch. Wie von Emperger sehr treffend ausführte, haben sie zwar einen Wiener Gemeindekomplex, aber mangels der verbindenden Verkehrsmittel keine Großstadt geschaffen. Trotz der städtebaulich verhältnismäßig geringen Änderungen, die sie schufen, haben die verschiedenen, mit der Stadterweiterung verbundenen Fragen, namentlich — ähnlich wie in Paris — die Frage der Verzehrungssteuern große Schwierigkeiten bereitet.

Die **Wohnungsverhältnisse** der großen Masse der Wiener Bevölkerung sind heute noch genau so schlecht, wie sie in einer zentralisierten Großstadt des europäischen Kontinents nur sein können, und sie bilden in ihrer Verkommenheit noch heute ein beliebtes Entschuldigungsmittel für alle, die sich den in Paris oder namentlich in Berlin benötigten Wohnungsreformen entgegenstemmen wollten. Ein Vergleich ergibt sich aus Abb. 56 I. Teil. Da es wegen der verschiedenen in Frage kommenden Faktoren sehr schwierig ist, im einzelnen zuverlässige Parallelen zwischen den mangelhaften Wohnungsverhältnissen der Großstädte zu ziehen, möge es hier genügen, als Abschluß dieser Wiener Skizze die Worte zu geben, mit denen Professor von Philippovich die Wiener Verhältnisse charakterisierte und wie sie der Leiter der Wiener Stadterweiterung, Oberbaurat Goldemund, mit einem für einen städtischen Beamten bewunderungswerten Freimute zitiert³²⁸):

„Es fehlt alles, was wir als Grundlage gefunden, bürgerlichen Lebens zu sehen gewohnt sind. Die selbständige Existenz der Familie, die besondere Fürsorge für die Grundbedürfnisse des täglichen Lebens, für die Erkrankten und Pflegebedürftigen, die Wahrung der Schamhaftigkeit durch die Trennung der Geschlechter, Verhüllung des Geschlechtslebens der Eltern vor den Kindern, die erzieherische Fürsorge der Eltern für die Kinder in Stunden der Ruhe und der Erholung. Diese Wohnungen bieten keine Behaglichkeit und keine Erquickung, sie haben keinen Reiz für den von der Arbeit Abgemühten. Wer in sie herabgesunken ist oder hineingeboren wurde, muß körperlich und geistig verkümmern und verwelken oder verwildern.“

Selbstverständlich trifft das Gesagte genau so gut auf Berlin zu, wo allerdings, da Berlin beinahe doppelt so groß ist wie Wien, das geschilderte Elend in noch viel schrecklicherem Umfange zu finden ist.

328) „Die Wiener Wohnungsverhältnisse und Vorschläge zur Verbesserung derselben.“ Wien 1910. S. 15 u. 17.

Budapest³²⁹⁾.

Es ist bereits im ersten Teil dieser Arbeit dargetan worden, daß unabhängig von den in Paris und Wien gegebenen städtebaulichen Vorbildern in Deutschland eine städtebauliche Schule erwuchs, die sich einer besseren, den Forderungen des modernen Verkehrs gerechteren Auffassung nicht verschloß³³⁰⁾. Es wurde die geniale Einsicht gerühmt, die der Berliner August Orth, namentlich auf Grund seiner Londoner Studien, in die notwendigen verkehrspolitischen Vorbedingungen modernen Städtebaues gehabt hat. Das denkwürdige Schreiben des Berliner Magistrats an den Handelsminister aus dem Jahre 1871³³¹⁾ zeugt von einer der Orth'schen Lehre würdigen Auffassung. Vom selben Geiste waren die ebenfalls bereits erwähnten Verhandlungen der ersten Generalversammlung der Architekten Deutschlands im Jahre 1874³³²⁾ und das 2 Jahre später erscheinende Buch „Stadterweiterungen“ des damaligen Referenten Rudolf Baumeister getragen. Auch Baumeisters auf der Städtebau-Ausstellung vorgeführter Plan der Stadterweiterung von Mannheim mit seiner eingehenden Berücksichtigung des Verkehrswesens ist der von seinem Verfasser seit den 70 er Jahren vertretenen Lehre durchaus treu geblieben. Allerdings wird man den Ausführungen Baumeisters aus den 70 er Jahren vielleicht den Vorwurf nicht ersparen können, den Gedanken der Ringbahn doch etwas zu sehr betont zu haben³³³⁾. Jedenfalls ist von anderer Seite der Ringbahngedanke bald mißbraucht worden. Hochinteressant ist es, in diesem Zusammenhange die Erläuterungsschriften des Budapester Wettbewerbes vom Jahre 1871 zu studieren, dessen Endergebnis die Stadt Budapest auf der Ausstellung in einem auf Grund des Wettbewerbes bearbeiteten Plane vorgeführt hat³³⁴⁾. Der mit dem ersten Preise (20000 Franken) gekrönte Entwurf von Julius Lechner warnt³³⁵⁾ sehr einsichtig vor „der in den

329) Der Verfasser bittet auch an dieser Stelle seinen Dank aussprechen zu dürfen für das weitgehende gütige Entgegenkommen, mit dem er gelegentlich seines Besuches in Budapest von den Herren Dr. E. Forbáth, Magistratssekretär Harrer, Professoren Dr. Thirring, und Palóczy Antal unterstützt wurde.

330) Vgl. oben I, S. 42 f. und Abb. 43 u. 44. 331) Vgl. I, S. 43 f. 332) Anm. 63.

333) Folgendes waren Baumeisters eigene Worte: „Das vollständige Dampfbaunetz einer Großstadt müßte eigentlich drei Ringe von verschiedenen Durchmessern enthalten: den inneren behufs Vereinigung der Endstationen von radialen Hauptbahnlinien, gleichsam als Zentralstation der Stadt, und zugleich für den Lokalverkehr des Stadtkerns; den mittleren zur Verbindung der Vorstädte unter sich; den äußeren mit der Aussicht auf künftige Kolonisation, vorerst mit besonderer Rücksicht auf vorhandene äußere Ortschaften. Von den Radialbahnen brauchen dann keineswegs alle bis an den inneren Ring, und auch nicht alle bis weit ins Land hinaus zu reichen; nur die hervorragenden Hauptbahnen erreichen beides, andere Landesbahnen mögen die Kosten der Fortsetzung in den Stadtkern scheuen und vom mittleren Ring abgehen, noch andere Strahlen gehen selbständig oder als Abzweigungen jener Hauptbahnen bis zu Vororten, aber vorläufig noch nicht weiter ins Land hinaus. Es ist klar, daß mit einem solchen Baunetz sämtliche drei Gattungen des Verkehrs bewältigt werden können und zugleich die wünschenswerte Dezentralisation in jeder einzelnen Gattung stattfindet.“ R. Baumeister, Stadterweiterungen. Berlin 1876, S. 143.

334) „Das ausführliche Programm zu dem Konkurs für die Verfassung eines allgemeinen Verteilungs- und Regulierungsplanes der Hauptstadt Budapest (Ofen-Pest)“ vom 15. März 1871 im Auftrage des hauptstädtischen Baurates von Dr. Ország m. p. wurde zusammen mit den hektographierten Erläuterungsberichten zu den zehn eingelaufenen Wettbewerbsentwürfen in einem Band gebunden, gelegentlich eines Besuches in Budapest dem Generalsekretär der Städtebau-Ausstellung vom Leiter des hauptstädtischen Baurates zum Geschenk gemacht, wofür hier noch einmal verbindlich gedankt sei.

335) Vgl. August Orths Kritik der Berliner Verbindungs-(Ring)bahn, I, S. 42.

Abb. 196. Aussteller: Der Stadtmagistrat München (Städt. Baurat O. Hörbunger).



Graphische Darstellung des täglichen Durchschnittsverkehrs.

Übersicht über den täglichen Durchschnittsverkehr von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends
des Leicht- und Schwerverkehres im Stadtgebiet.



Abb. 197. Aussteller: Der Stadtmagistrat München (Städt. Baurat W. Bertsch).



Übersichtsplan zu dem preisgekrönten Wettbewerbsentwurf von Prof. K. Henrici für die Stadterweiterung Münchens.

Plänen des hauptstädtischen Baurates (d. i. die den Wettbewerb ausschreibende Behörde) angegebenen und mit der größten Vorsicht aufzunehmenden Trassen der Verbindungsbahn“.

„Eine befahrene Bahnstraße,“ führt der Erläuterungsbericht aus, „ist beinahe immer eine schwer übersteigbare Grenze für Stadtanlagen, die sich sehr langsam bis dahin erweitern, und es braucht oft, selbst bei viel kleineren Hindernissen, Jahre und Jahre, bis solche die Bauluft in ihrer Richtung nicht mehr hindern.“ „Die Trasse der neuen Verbindungsbahn wird ganz gewiß für die Bebauung und Ausbreitung der Stadt in südlicher Richtung die Grenze bilden.“

Ganz im Gegensatz zu dieser Kritik fordert der erste der eingegangenen Entwürfe „eine Ringeisenbahn aus dem Grunde, weil durch die Anordnung einer eisernen Umgürtung Budapest zu einem Ganzen gemacht wird“. Diese Verkennung des Wesens der Eisenbahn, die in ihr nicht einen Faktor der Dezentralisation, sondern einen zusammenhaltenden, beinahe festungsmäßigen Gürtel, nicht etwas Zentrifugales, sondern etwas Zentripetales sieht, entsprach durchaus dem Wettbewerbsprogramm, dem nicht nur die vom ersten Preisträger kritisierte die Stadt zu nahe bedrängende Trassierung der Verbindungsbahn vorgesehen war, sondern worin es auch ausdrücklich heißt:

„Ferner haben die Konkurrenten auch dahingehende Vorschläge zu machen, welche Maßnahmen notwendig wären, um Budapest mit der Zeit zu einer kompakt ausgebauten Stadt zu machen“ und „um dem sehr fühlbaren Übelstande abzuhelpen, daß Budapest gegenwärtig keinen kompakt ausgebauten Stadtkomplex bildet, dagegen an Ausbreitungsfläche viele andere Städte von gleicher Bewohnerzahl bedeutend übertrifft.“ Das Programm des Budapestter Wettbewerbes von 1871 empfiehlt ferner die ebenfalls bedenkliche Hinausverlegung des Güterbahnhofes und auch die mit dem ersten Preise gekrönte Arbeit, obgleich sie, unter englischem Einflusse stehend, eine zentrale Lage der Personenbahnhöfe nach Londoner Muster fordert, entbehrt des richtigen Verständnisses für die Bedeutung des Eisenbahngüterverkehrs im modernen Stadtorganismus und billigt die vom Wettbewerbsprogramm aufgestellte Forderung der Hinausverlegung der Güterbahnhöfe.

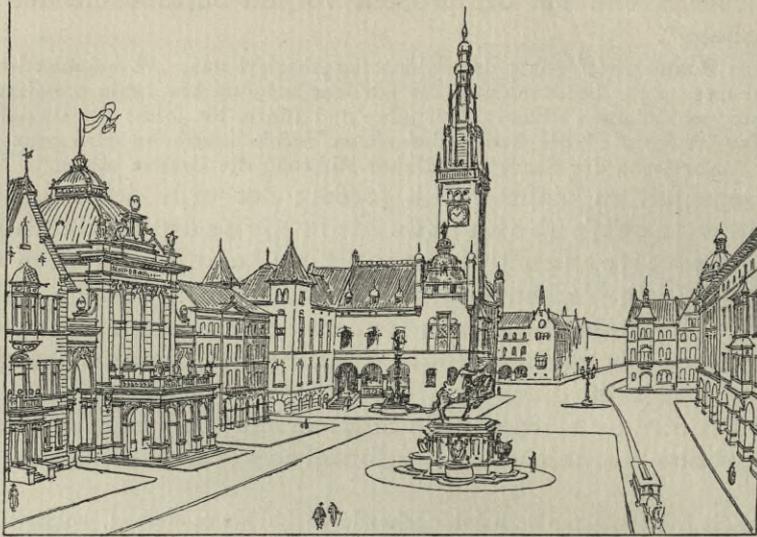
Budapest ist mit seinem großen Stadtgebiete ein weiterer Beweis dafür, daß die Vergrößerung des Stadtgebietes allein den Forderungen der baulichen Entwicklung einer Großstadt noch nicht gerecht wird, wenn man versäumt, die Hauptstraßen der Großstadt, nämlich die Bahnen, rechtzeitig und in der richtigen Weise zu bauen. Die Wohnungsverhältnisse, die sich in Budapest entwickelt haben, verdienen an Scheußlichkeit mit dem verglichen zu werden, was man in Berlin, Wien und Paris findet (vgl. Abb. 56, I. Teil). Doch hat sich der ungarische Staat sowohl wie die von einem entschlossenen Bürgermeister geleitete Stadt Budapest zu einem außerordentlich umfassenden Vorgehen auf diesem Gebiete entschlossen und bereits Hervorragendes geleistet (vgl. Abb. 195). Da diese Leistungen zum Teil auf der Städtebau-Ausstellung eingehender vorgeführt waren, werden sie in dem Kapitel über Wohnungswesen besprochen werden.

München³³⁶).

Hatte die falsche Einschätzung der modernen Verkehrsbedürfnisse und der Mittel für ihre Befriedigung, wie es in den geschilderten Beispielen von Paris, Wien und Budapest zum Ausdruck kam, die bessere Erkenntnis der Orth und

336) Der Verfasser möchte nicht versäumen auch an dieser Stelle den Herren städtischen Oberingenieur Blößner, Stadtbaurat Bertsch und Frhrn. G. v. Pechmann für die gütige Unterstützung zu danken, die sie seiner Arbeit zuteil werden ließen.

Abb. 198 und 199. Aussteller: Stadtmagistrat München (städtischer Baurat W. Bertsch).

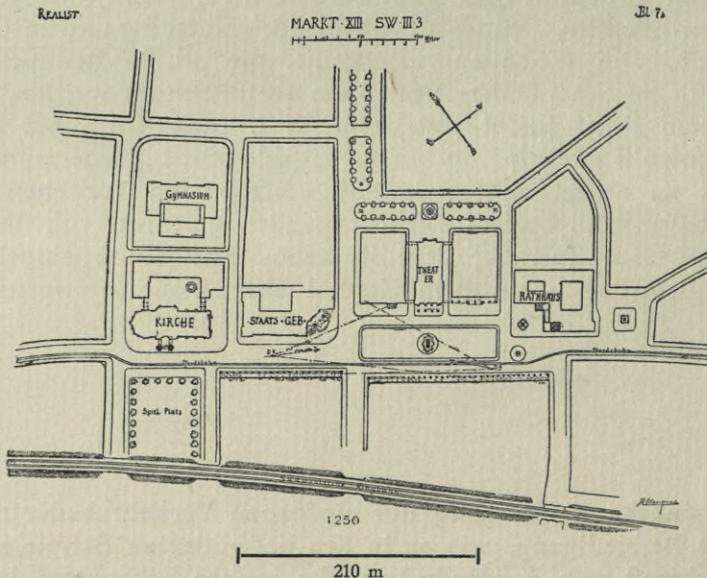


1251

MARKT XIII SW III 3
ges. von D. S.

im SW; 8 km vom Marienplatz entfernt, in unmittelbarer Nähe einer Station der projektierten (nicht gebauten) Ringbahn.

Baumeister in den Hintergrund gedrängt, so litt die Würdigung des Verkehrswesens in Zukunft fast noch mehr unter der Verschiebung des gesamten städtebaulichen Interessenkreises auf das rein künstlerische Gebiet, wie sie sich als eine bedauerliche und durchaus überflüssige Folgeerscheinung der im übrigen nicht genug zu rühmenden Wiedererweckung des künstlerischen Städtebaues



Aus dem preisgekrönten Wettbewerbsentwurf von Karl Henrici für den Bebauungsplan von München 1893. Schaubild und Plan des Marktes Nr. XIII im Süd-Westen Münchens, 8 km in Luftlinie vom Marienplatz entfernt, gestützt auf die in unmittelbarer Nähe geplante Station der projektierten Ringbahn. Vgl. Abb. 197. Motto: Realist.

durch Camillo Sitte ergab. Der Umschwung kommt recht klar auf dem ebenfalls auf der Städtebau-Ausstellung vorgeführten Münchener Wettbewerb von 1892/93 zum Ausdruck (Abb. 197—203). Im damaligen Preisgericht saß neben Rudolf Baumeister auch Camillo Sitte, dessen lebensvolle, praktische Ästhetik 1889 in erster Auflage erschienen war und auch Baumeister angegriffen und in ästhetischen Fragen eines neuen besseren belehrt hatte³³⁷). Der Wortlaut des Münchener Wettbewerbsprogrammes hätte eine besonders eingehende Behandlung des Verkehrsproblems erwarten lassen. Die Beurteilung durch das Preisgericht dagegen schob unter den 4 mit gleichen Preisen ausgezeichneten Entwürfen (Gerhard Aengeneyndt-Hannover, Alfred Frühwirth — heute in Frankfurt, Johannes Lehnert-Berlin, Karl Henrici-Aachen) den von Henrici als künstlerisch hervorragendsten in den Vordergrund, obgleich das Protokoll ausdrücklich „als Mangel des Entwurfes die nur zu geringe Berücksichtigung eines organischen Netzes von Hauptverkehrslinien zur gegenseitigen Verbindung der einzelnen Baubezirke“ anführt. Die besondere Würdigung, die das künstlerische Verdienst des Henricischen Entwurfes auch heute mit Recht noch genießt, kam auch auf der Städtebau-Ausstellung in der auszeichnenden Form zum Ausdruck, in der die Arbeit durch den Münchener Magistrat vorgeführt wurde. Im Preisgerichte von 1893 war Camillo Sitte selbst der Referent für den Henricischen Entwurf gewesen. Die Absicht und, man darf hinzufügen, der Erfolg der Henricischen Arbeit war, wie Henrici selber festgestellt hat³³⁸), die von Camillo Sitte mitgeteilten „künstlerischen Grundsätze, nach denen die Alten im Städtebau speziell bei der Ausgestaltung ihrer Plätze verfahren, auf die in vielen Dingen veränderten großstädtischen Anforderungen unserer Zeit in Anwendung zu bringen“. Diese bedeutungsvolle Stellungnahme Henricis im Gefolge Camillo Sittes war der notwendige Rückschlag gegen die einseitige und durchaus unkünstlerische Übertreibung, mit der die namentlich bei der Umgestaltung von Paris in Erscheinung getretenen Gedanken des „der Kommunikation dienenden Straßennetzes“ in Technikerkreisen aufgenommen worden waren. Die Aufsehen erregende Pariser Stadterweiterung hatte gerade auf dem Gebiete, auf dem sie am schlechtesten beraten war, nämlich auf dem Gebiete des modernen großstädtischen Verkehrswesens eine unsinnige Mode erzeugt, die alle städtebaulichen Leiden mittels Durchbrüchen und Anlage breiter Straßen heilen zu können glaubte, ohne dabei dem wirklich modernen Geiste des Verkehrs, der auf der richtigen Ausgestaltung der Lokalbahnen beruht, gebührend Rechnung zu tragen. Soweit sich das künstlerische Wiedererwachen gegen diese Mode wandte, war die heftigste Abwehrstellung berechtigt. Bedauerlicherweise ging man aber so weit, daß man dem großstädtischen Verkehrswesen, obgleich es mehr und mehr die Vorbedingung aller modernen Stadtorganismen geworden war, nicht mehr die notwendige, neue Möglichkeiten suchende Aufmerksamkeit zuwandte, daß man sich vielmehr an Bebauungspläne herantraute, ohne vorher den „einheitlichen Verkehrsplan“, der, wie Theodor Goecke so treffend feststellte, „dem einheitlichen Bebauungsplan vorausgehen muß“, in segensversprechender Weise geklärt zu haben. Die schlimmen Folgen, die ein derartiges Vorgehen haben mußte, lassen sich bereits an der auf künstlerischem Gebiete epochemachenden Arbeit von Henrici studieren. Während ihr Ruhm darin

337) Vgl. Camillo Sitte, „Der Städtebau, nach seinen künstlerischen Grundsätzen usw.“. 4. Aufl. 1909. S. 93 u. 97.

338) Preisgekrönter Konkurrenzentwurf zu der Stadterweiterung Münchens, von Karl Henrici, Architekt und Professor an der technischen Hochschule in Aachen. München 1893. L. Werner, Vorwort.

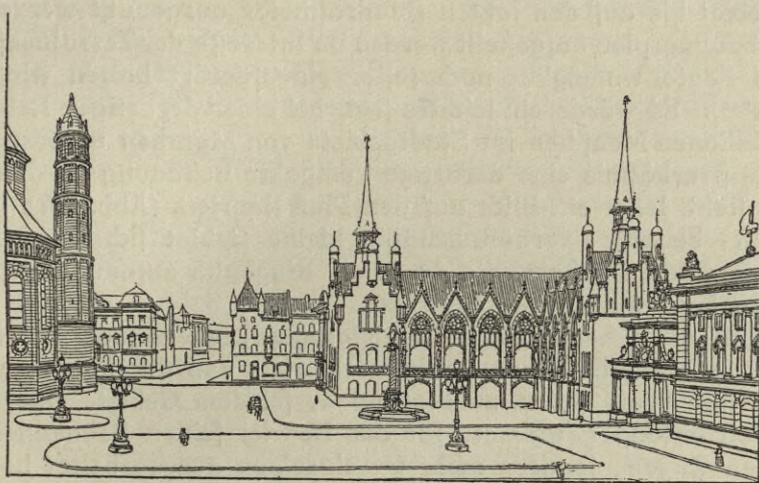
beruht, unter Anwendung der Sitte'schen Gedanken auf künstlerischem Gebiete geradezu revolutionär vorgegangen zu sein, bleibt sie auf dem Gebiete des Verkehrswesens bei einer kritiklosen Anlehnung an das Wettbewerbsprogramm. Dem Programm entsprechend sieht sie eine Ringbahn vor. Genau wie in dem oben angeführten Entwurf von 1871, der Budapest zu einem „kompakt ausgebauten Stadtkomplex“ machen wollte, wird diese Ringbahn überall da, wo München nach Henricis eigenen Worten „von der Natur kaum irgendwelche Grenzen gezogen sind“, im Nordwesten, Norden, Osten, Südosten und Südwesten von Erläuterungsbericht Henrici ausdrücklich und immer wieder als die „Grenze der Stadt“ bezeichnet. Man glaubt sich in den Anfang des 19. Jahrhunderts zurückversetzt, wo zum erstenmal in der Umgebung von München „der ländliche Charakter einer gedrängteren Bauweise“ Platz machte³³⁹⁾.

„Dabei wurde besonders seit 1823 der Übelstand beklagt, der aus dem Mangel einer Baugrenze erwuchs. Man sah mit Bedauern, wie die entferntesten Teile der Straßenanlagen wegen des wohlfeileren Ankaufspreises der Bauplätze mit Gebäuden besetzt wurden, während für die Ausfüllung der großen Zwischenräume bis zu den der Stadt näher gelegenen Bauten nach dem Verhältnis der Bevölkerung und des Bedürfnisses kaum jemals eine Hoffnung gegeben sei. So viele Vorschläge auch in dieser Beziehung gemacht wurden, so konnte doch keiner als wirklich zum Ziel führend erachtet werden. Ein in diese Zeit fallender Plan, die Stadt mit Linien zu umgeben, die zugleich eine Baugrenze bilden sollten, wurde schon der großen Kosten wegen nicht weiter verfolgt.“

Um derartige Baugrenzen festzulegen, bedurfte es, wie (vgl. oben S. 183) ausgeführt, der Macht eines französischen Königs, und selbst der konnte das Einhalten solcher Baugrenzen nicht durchsetzen. Durch die Anlage von Ringbahnen wurde die Schaffung derartiger Baugrenzen erleichtert. Das in Henricis Preisarbeit übernommene Ringbahnprojekt ist allerdings bis auf den heutigen Tag nicht zur Ausführung gekommen, da es nicht einmal den Bedürfnissen des Güterverkehrs, geschweige denn denen des Personenverkehrs entsprach. Gleichwohl wird diese unmögliche Ringbahn in der Henricis'schen Arbeit mit zahlreichen auf den lokalen Personenverkehr berechneten Haltestellen unbedenklich zum Vorwande und zum Gerüst für die Verteilung zahlreicher künstlerisch ausgestalteter Platzanlagen und Stadtviertel benutzt, deren praktische Daseinsmöglichkeit mit der Ringbahn verschwindet, ohne etwas anderes übrig zu lassen als eine interessante Zeichnung auf dem Papier. So plant Henrici z. B. mit seinem Markte Nr. XIII (Abb. 198/99) ein mit hervorragenden öffentlichen Gebäuden und einem großen Reiterdenkmale besetztes architektonisches Forum, das (mit etwa 14000 qm) wesentlich größer ist als der St. Marcusplatz in Venedig (13000 qm). Statt im Zentrum von Venedig, liegt dieses Münchener Monumentalforum (Markt XIII) aber 7,8 km in Luftlinie vom Marienplatz entfernt; es würde also mit der Pferdebahn, die auf der Zeichnung eingetragen ist, in etwa $\frac{3}{4}$ Stunden oder mehr erreicht werden; selbst die projektierte Ringbahn würde dieses Monumentalforum erst nach einer Fahrt von etwa 11,5 km vom Hauptbahnhof, d. h. also nach dem Tempo der Berliner Ringbahn in etwa 35 Minuten erreichen. Nur der Nachweis einer radialen Schnellbahn, ihrer Einverleibung in den städtebaulichen Organismus und vor allem ihrer aus Bevölkerungszahl und ihrem Zuwachs sich ergebenden Rentabilität konnte ein derartig

339) Dieses und das folgende Zitat ist entnommen aus: Dr. Joseph Ritter von Renauld, Edler von Kellenbach, Oberst a. D. „Beiträge zur Entwicklung der Grundrente und Wohnungsfrage in München.“ Leipzig 1904. Die Mitteilung über diese, an die Zeit des Absolutismus in Paris erinnernde Baugrenze ist einer Schrift von Renauld des damaligen zweiten Bürgermeisters und Vorstandes der Baukommission, nachmaligem ersten Bürgermeister von Steinsdorf, entnommen.

Abb. 200 und 201. Aussteller: Stadtmagistrat München, (städtischer Baurat W. Bertsch).

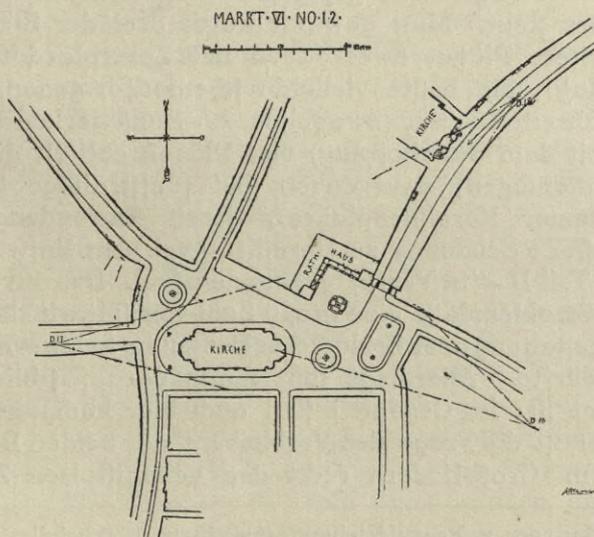


MARKT·VI·NO 1-2.
ges. von D 16.

entlegenes Forum überhaupt in das Gebiet der ernsthaften Diskussion rücken. Die Schaffung solcher radialen Schnellbahnen hätte aber die Notwendigkeit einer kompakten Bebauung, wie sie Henrici plante, beseitigt und statt dessen die hygienischste, aufgelockertste Bauweise ermöglicht. Die zahlreichen Zeichnungen Henricis lassen nämlich erkennen, daß er an die kompakte Ausbaueung des gesamten von ihm bearbeiteten Gebietes, über 10000 ha, denkt. Selbst seine 7 km weit vom Herzen der Stadt entfernten Marktplätze sind mit viergeschoßigen Häusern ausgebaut, nicht als handle es sich um den Vorort einer Stadt, der „von der Natur kaum irgendwelche Grenzen gezogen sind“,

REALIST.

BL. 13



Aus dem preisgekrönten Wettbewerbsentwurf von Karl Henrici für den Bebauungsplan von München 1893, Schaubild und Plan von Markt Nr. VI. Monumentalforum für Bogenhausen. Motto: Realist.

sondern als müsse das innerhalb der eisernen Umgürtung der Ringbahn eingegrenzte Gebiet bis auf den letzten Quadratmeter ausgenutzt werden, und als müsse der Bebauungsplan aufgestellt werden im Interesse der Terraingefellschaften, die München heute womöglich noch fester eingeschnürt halten wie irgendeine andere Stadt³⁴⁰). Es würde ein Leichtes sein, bei einer derartigen Bebauung weit über zwei Millionen Menschen im Stadtgebiete von München unterzubringen³⁴¹). In welchem Mißverhältnis eine derartige kompakte Bebauung zu den wirklichen Bedürfnissen steht, lehrt ein Blick auf den Plan Henricis (Abb. 197), in dem das damals bereits bebaute, verhältnismäßig kleine Gebiet sich farblich (gelbgrün) von den Riesenflächen abhebt, die durch die Ringbahn zusammengeschnürt und kompakt ausgebaut werden sollten.

Um einmal die sicher garnicht beabsichtigten, aber ganz unvermeidlichen Konsequenzen des städtebaulichen Denkens Henricis und der Männer, die seiner Arbeit den ersten Preis gaben, zu ergründen, sei dem Gebiete eine etwas eingehendere Betrachtung gewidmet, für das Henrici seinen Bebauungsplan nicht nur in großen Zügen, sondern mehr im einzelnen ausgearbeitet hat. Henrici selber sagte in seinem Erläuterungsbericht über seine Teilbearbeitung folgendes: „An einer abgelegenen Stelle, bei Klein- und Groß-Hadern, wurde ein Viertel im Sinne des modernen Städtebausystems entworfen und gezeichnet, nicht um daselbe zur Ausführung zu empfehlen, sondern um zu zeigen, daß es nicht schwer sei, so etwas zu machen.“ Das bearbeitete Gebiet liegt ganz im Westen des Stadtgebietes, mit seinem Mittelpunkte etwa 6,5 km vom Marienplatz entfernt, zwischen der schnurgeraden, von Norden nach Süden führenden Fürstenrieder Straße im Osten, dem Eisenbahngelände im Norden und der Ringbahn im Westen. Wer heute, genau 20 Jahre nach der Aufstellung des Henricischen Bebauungsplanes, sich an Ort und Stelle Rechenschaft über die Henricischen Gedanken geben will, findet auch heute noch kein öffentliches Verkehrsmittel vor. Man verschafft sich einen Überblick über das Gebiet, indem man sich auf den von Henrici (in Anlehnung an die Station der erhofften, aber nie gebauten Ringbahn) geplanten fünfstrahligen Halbkreisplatz in die Mitte des Gebietes stellt. Man gewinnt durch drei der Strahlenstraßen einen Blick in drei weitere Plätze, zwei davon mit Zentralarchitektur (und größer als der Marienplatz), die heute vielleicht schematisch genannt werden würden, die aber ein wahrer Künstler zweifellos zu Kunstwerken ausgestalten kann. Außer diesen (mit dem Bahnhofplatz) vier Plätzen enthält das Teilprojekt noch weitere drei Platzanlagen; zwei davon sind fünfstrahlige Sternplätze (in der Größe des Münchner Karolinenplatzes), deren Anwendung erst später und mindestens für offene Bebauung zu Unrecht — vgl. den Entwurf Schulze-Naumburgs (Abb. 100, Teil I) — in Verruf gekommen sind. Das Straßenschema enthält infolge der drei Strahlenplätze eine große Zahl von spitzwinkligen Blöcken, deren künstlerische Ausgestaltung aber bei lockerer Bebauung keine ernsthaften Schwierigkeiten machen dürfte. Allerdings läßt nichts darauf schließen, daß lockere Bebauung geplant ist; im Gegenteil sind auch hier kompakte Baufluchten getragen. Ernster ist die Frage des Verbleibens der beiden Dörfer Groß-Hadern und Klein-Hadern. Groß-Hadern reckt den heimats stolzen Zwiebelturm seiner

340) Vgl. den Plan, den v. Renauld seiner Arbeit (Anm. 339) beigibt.

341) Eine der preisgekrönten Arbeiten berechnete, daß München erst 1934 eine Million Einwohner haben werde, für die, bei 200 Personen pro ha, 5000 ha erforderlich seien. Vgl. C. Weber, München und seine Stadterweiterung, in „Deutsche Bauzeitung“ 1893, S. 329.

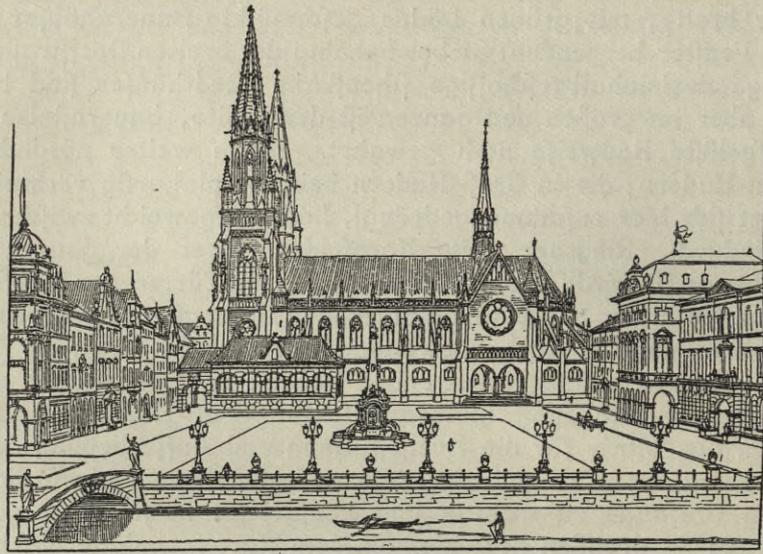
Kirche über ein im weiten, freien Felde stehendes Dorf, dessen freistehende, sechs Fenster breite, mit grünen Läden geschmückte Bauernhäuser ihre (noch weitere drei Fenster bergenden) Giebel behäbig der breiten Dorfstraße zukehren. Einige wenige dreieinhalbgeschossige scheußliche Stadthäuser sind bereits eingedrungen, aber im großen und ganzen ist der breite, bauernstolze Charakter und die aufgelöste Bauweise noch gewahrt. 700 m weiter nördlich liegt das ärmere Klein-Hadern; die in Groß-Hadern beinahe platzartig verbreiterte Dorfstraße windet sich hier zusammengedrängt, hoch aufgeweicht zwischen ärmlichen Häuschen hindurch. Ringsum weite Kornfelder. Über der ganzen Landschaft walten wie etwas Überirdisches im Osten die fernen Türme der Liebfrauenkirche und im Süden die in der Ferne verdämmernden Gespenster der Alpenriesen. Der Schüler der heutigen Heimatschutzbewegung würde wohl gegen die Aufgabe des Dorfes Klein-Hadern nichts einzuwenden haben; er würde aber wohl in der bodenständigen, breiten Bauernhausarchitektur Groß-Haderns und in seinem Zwiebelturme das Motiv für die Ausgestaltung und Aufschließung der Nachbarschaft finden, und, wenn es gelingt, diese aufgelöst freie und würdige Bauweise im weitesten Umfange zu wahren und künstlerisch zu steigern, gern die drei Sternplätze, die da draußen doch niemals dem Karolinenplätze gleichen werden, drein geben und auch auf die benachbarten drei Forenanlagen verzichten, vorausgesetzt, daß der alte Münchener Marienplatz, wenn er auch kleiner ist, wahrhaft als Forum geheiligt wird, statt durch Spielereien und anderes verhandelt zu werden, und daß überhaupt das köstliche alte München erhalten wird, da es doch einmal beinahe nichts weiter war als ein märchenhaft schönes Geschmeide wirklicher Plätze, die nicht als Markt I bis XIII aus dem Atelier kamen, aber an deren Form Jahrtausende und große Bauepochen zifeliert haben.

Die Stadtbaukünstler der 90er Jahre glaubten, daß man 10 000 ha große Gebiete in derartige feierliche Cityschöpfungen, wo ein Platz den anderen ablöst, verwandeln müsse und könne, worin eine Unterschätzung des künstlerischen Wertes der deutschen Altstädte und eine Überschätzung der Widerstandskraft empfindender und leidenschaftsfähiger deutscher Nerven liegt.

Professor Henricis Entwurf ließ die beiden Dörfer Groß- und Klein-Hadern ganz aus dem Spiel. Um aus ihrer ländlichen Architektur Neues, für die Großstadt Brauchbares zu entwickeln, hätte es ja auch eines wichtigen Elementes bedurft, das ja leider im deutschen Städtebau so lange gefehlt hat³⁴²). In England hat sich aus dem Bauernstande eine selbstbewußte gentry, eine Art Halbedelleute, entwickelt, die ihre bodenständige Kraft und ihr behäbiges, auch baulich gesunde breite Formen findendes Leben der dezentralisierten Großstadtentwicklung zugute kommen ließen. Solche Elemente waren es, die auf die Zentralisierung und auf die Schaffung guter Straßen und flotter Verkehrsmittel drängten, die auch weite Kreise der Stadtbevölkerung nach sich zogen und „aus dem Druck von Giebeln und Dächern Auferstehung feiern“ ließen. In vielen Städten Deutschlands fehlte dieses Element vollkommen. In der in den Städten zusammengepackten Bürgerschaft gaben vielfach richtige Spießbürger den Ton an; wenn die dann nach treu durchgekämpftem Leben sich wirtschaftlich einigermaßen sicher gestellt und Einfluß in der beratenden Körperschaft gewonnen hatten, konnten energische Gelehrte sie wohl dazu bereden, eine Kirche mittels einer Lotterie freizulegen, um sie dann später, wenn die Gelehrten anderer

342) Vgl. Alfred Lichtwarks Schilderungen der hoffnungsvollen niederdeutschen Ansätze in dieser Richtung, in „Palastfenster und Flügeltür.“

Abb. 202 u. 203. Aussteller: städtischer Baurat W. Bertsch, München.

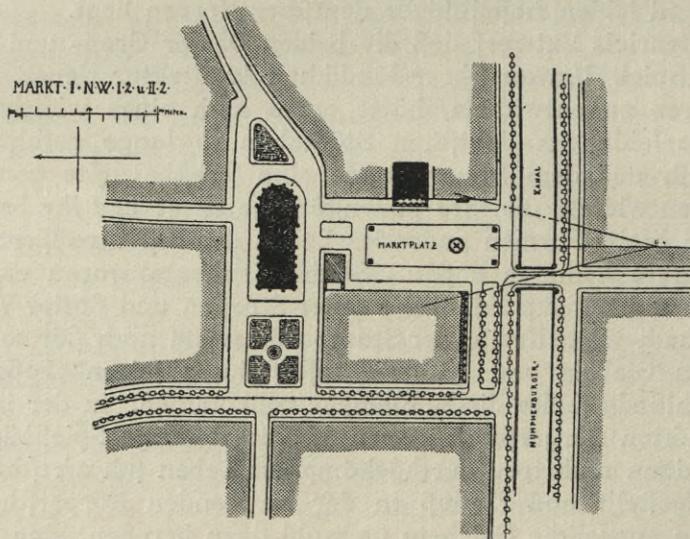


entw. v. R. Henrici.

MARKT. I. N.W. I. 2. II. 2.
ges. von D. 2.

gez. v. Fr. Pölzer.

Meinung wurden, wieder einzubauen, sie waren auch bereit, ihr Rathaus auf Gemeindekosten mit Skulpturen zu überlasten, ja sogar, da sie keine Anforderungen an persönliche Bequemlichkeit kannten, im eigenen Hause bei Neuanschaffungen mit gotischen, Renaissance- oder Rokoko-Möbeln – entsprechend den jeweiligen Forderungen eines papierenen Kunstlebens – zu wechseln oder nach außen der Maskerade eines ganzen Mietskasernenviertels („Bayrisches Viertel“ in Berlin) zuzustimmen, aber die zum gesunden Städtebau erforderliche Bürgerkraft, die breite Forderungen stellte und den Architekten in die richtigen



MARKT I - NW I 2 u II 2

1:1000

Aus dem preisgekrönten Konkurrenz-Entwurf zu der Stadterweiterung Münchens 1893 von Professor K. Henrici, Aachen. Schaubild und Plan von Markt Nr. I. Ein mittelalterliches Forum an Stelle der auf das Nymphenburger Schloß zuführenden formalen Alleen. Im Vordergrund der Nymphenburger Schloßkanal. Motto: Realist.

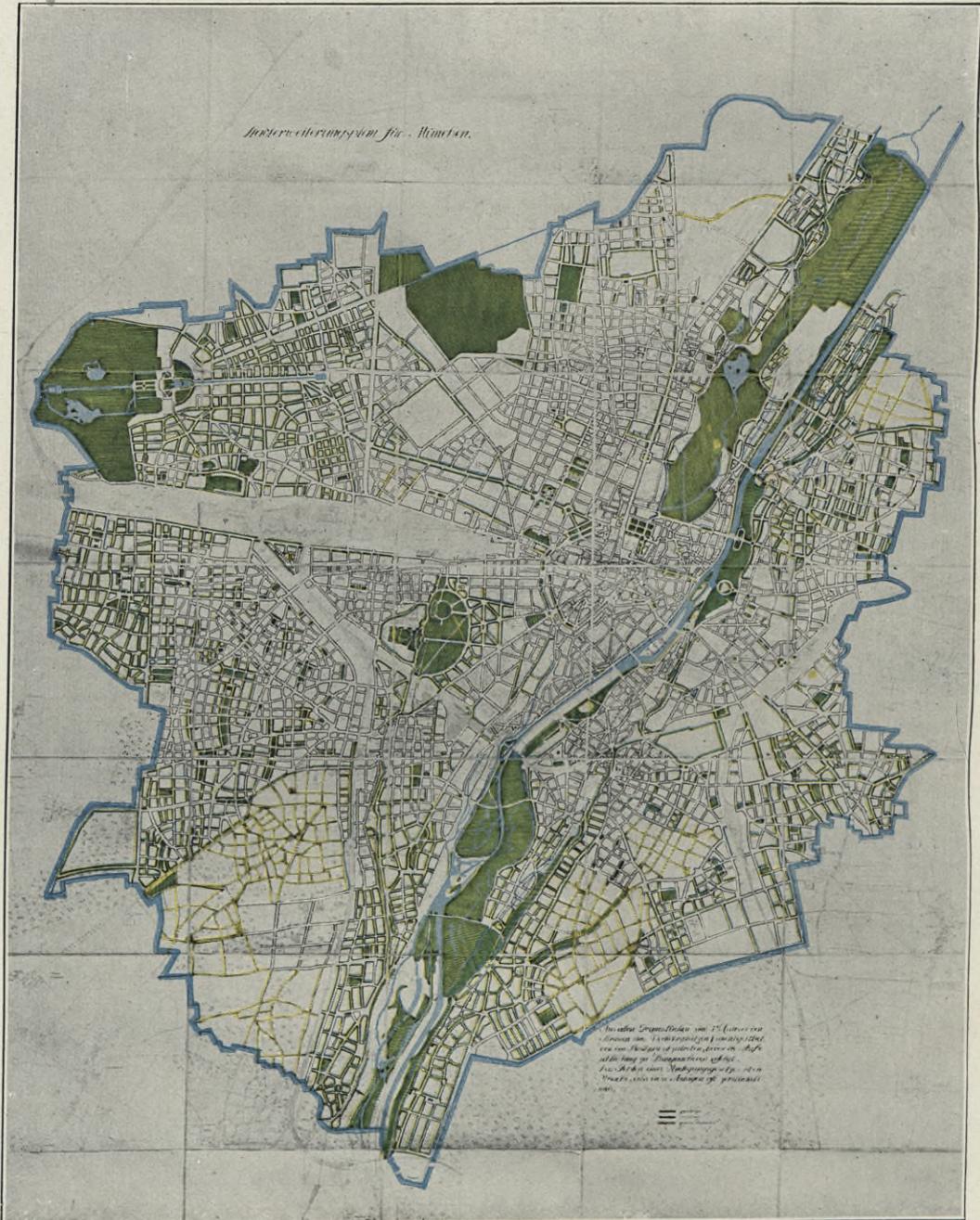
Abb. 204. Aussteller: Der Stadtmagistrat München (Städt. Baurat W. Bertsch).



Staffelbauplan der Stadt München.

Es gibt 9 Staffeln; 1–5 haben geschlossene, 6–9 offene Bauweise. I Erdgeschoß und 4 Stockwerke nach der Münchener Bauordnung, II Erdgeschoß und 3 Stockwerke, bis 18 m Höhe; III Erdgeschoß und 3 Stockwerke, bis 18 m Höhe, jedoch im Rückgebäude nur Erdgeschoß und 1 Stockwerk, bis 12 m Höhe; IV Erdgeschoß und 2 Stockwerke, bis 15 m Höhe; V Erdgeschoß und 1 Stockwerk, bis 12 m Höhe, VI offene Bauweise, Erdgeschoß und 3 Stockwerke, bis 20 m Höhe; VII Erdgeschoß und 3 Stockwerke, bis 18 m Höhe; VIII Erdgeschoß und 2 Stockwerke, bis 15 m Höhe; IX Erdgeschoß und 1 Stockwerk, bis 9 m Höhe.

Abb. 205. Aussteller Der Stadtmagistrat München (Städt. Baurat W. Bertsch und
Oberingenieur Blößner).



Städterweiterungsplan der Stadt München.

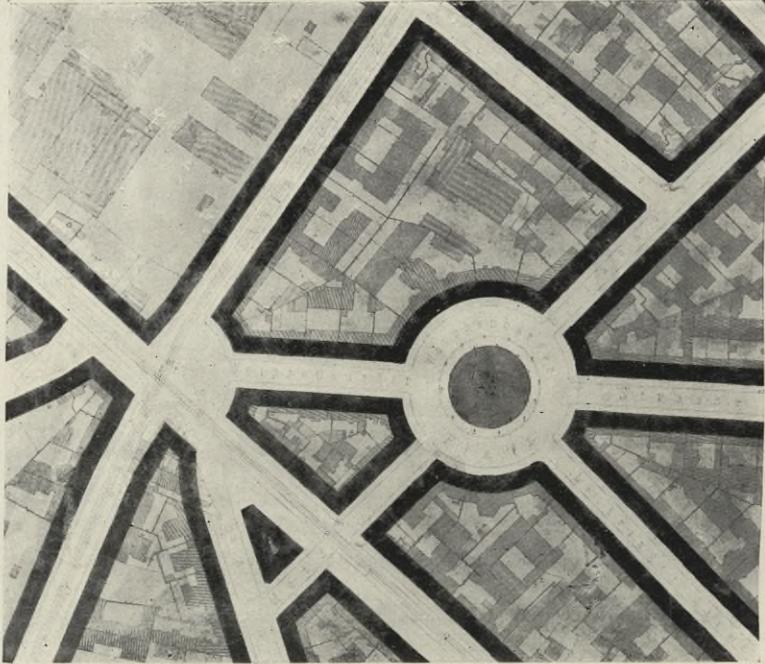
Abb. 205a. Aussteller: Architekt Otto Lasne, München.



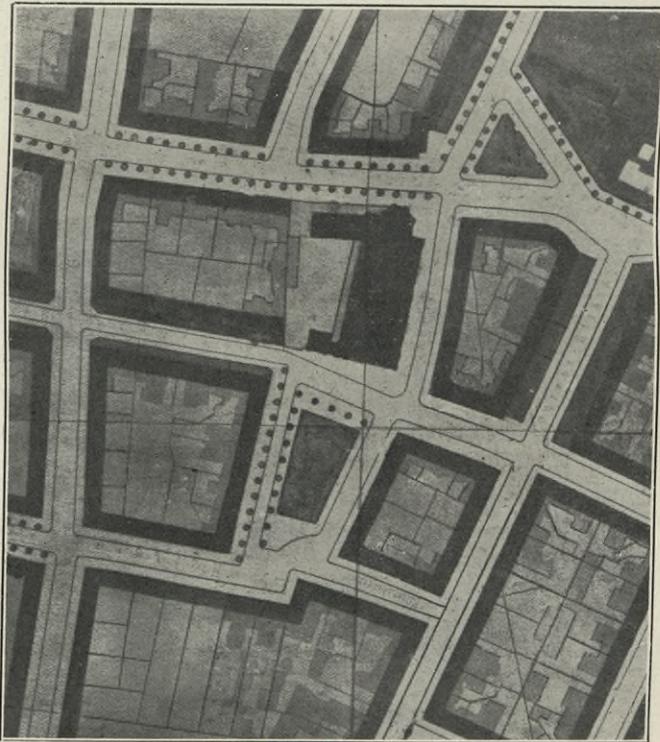
Baulinienplan für München W. und SW. und für Großhadern.

Befestigungsgrenzen möglichst berücksichtigt. In ministeriell genehmigten Gebieten 5% Anlageflächen von den Beteiligten kostenlos abgetreten. Südliches Skizzenprojekt als Unterlage weiterer Bearbeitung generell genehmigt. Für einen Teil dieses Gebietes enthält der Henrici'sche Preisentwurf von 1893 (vgl. Abb. 197) eine Teilbearbeitung.

Abb. 206 u. 207. Aussteller: Der Stadtmagistrat München (Städt. Baurat W. Bertsch).



Weissenburger Platz, München.



St. Josef - Platz, München.

Gegenüberstellung einer schlechten und einer modernen Aufteilung. Mit dem Weissenburger Platz ist ein vom Verkehr nicht geforderter Sternplatz (vgl. Abb. 156, 157) geschaffen. Mit dem St. Josef-Platz ist eine Aufteilung gegeben, die das Wohnbedürfnis berücksichtigt.

Bahnen lenkte, erhielt sich nur in wenigen Städten, wie etwa den freien Städten der Hanse; meistens fehlte sie ganz. Neuerdings ist aus den kultivierteren unter den Bauernvölkern der Alpen etwas lebendiges Leben, „Bauernkunst“ und Alpenfreude, in die Ebene herabgestiegen, und auf der anderen Seite haben uns die Gartenstädte der Amerikaner und Engländer und überhaupt die Verbreitung anglo-saxonischer Kultur Ansprüche stellen gelehrt. Hiermit können Städte gebaut werden. Solange das fehlt, verwandeln sich selbst so geistvolle Schriften wie die Camillo Sittes schließlich doch in Papierarchitektur. Selbst der vortreffliche Staffelbauplan, den Theodor Fischer im Anschluß an den Münchner Wettbewerb ausgearbeitet hat (Abb. 204) konnte nicht hindern, daß in der Fürstenrieder Straße, nachdem sie im Norden schmählich unter dem Eisenbahngelände durchgekrochen ist, viergeschossige Mietskasernen mit ausgebautem Dachgeschoss entstanden, daß statt der entwicklungsfähigen Bauerngiebel in der Umgebung Münchens überall schamlose Brandgiebel von Mietskasernen in die Felder starren, daß nahe bei Groß-Hadern zweimal-fünzigfenster-frontige dreieinhalb- bis viergeschossige Beamtenkasernen (Lanz- und Ainsdorfer Straße usw.) mangels besserer Vorbilder das vom kulturlosen Bürgerstand gegebene Beispiel nachahmen oder es doch nur so weit verbessern, als es verbesserungsfähig ist. Sicher sind diese wenigstens nach einheitlichen Gesichtspunkten zusammengebauten Kasernements mit großen Innenhöfen hundertmal besser als die auf zahlreichen kleinen Grundstücken eigenbrödlerisch durcheinander gebauten Unternehmerhäuser. Dennoch muß es möglich sein, noch weit Besseres, Schöneres und Gesunderes und vor allem für etwas individuelle Kultur Geeigneteres auch für den kleinen Mittelstand zu schaffen. Nicht allzufern von dem Gelände, dem Henricis Teilbebauungsplan galt, deuten bereits reizende kleine Gartenstädtchen en miniature, wie in der Leonrodstraße, und, südöstlich von Groß-Hadern, das Gewimmel von kleinen Häusern der Gartenstadt München-Süd-West die Richtung an, in der die Hoffnung auf bessere Gestaltung unseres Städtebaues zu suchen ist. In der Entwicklung in dieser Richtung, d. h. in weitgehender Dezentralisierung und Auflockerung und in geeigneter Verwendung von Gruppen- und Reihenausbauten bei architektonisch geringem Aufwand, liegt die Zukunft für die Erschließung von Außengebieten nicht in ihrer Aufteilung mittels kompakt-ausgebauter Forenanlagen und Sternplätze.

Wie sehr die Anschauung in diesen Fragen sich noch im Flusse befinden, ergibt am besten ein Vergleich zwischen einem Bebauungsplan, den ein anderer angesehener Stadtbaukünstler — Otto Lasne — später für beinahe daselbe Gebiet (zwischen dem Areal des Hauptbahnhofes im Norden, der Eisenbahn nach Sendling im Osten und der Stadtgrenze im Westen in der Mitte durchzogen von der schnurgeraden Fürstenrieder Straße) aufgestellt hat (Abb. 205 a), für das Henrici seine Teilbearbeitung im „Sinne des modernen Städtebausystems“ entwarf.

London³⁴³⁾.

London, thou art the Flour of cities all.

William Dunbar 1465—1530.

Hier sieht und erkennt man, daß London die reale Hauptstadt der Welt ist, und nicht Paris . . . Paris ist vorzugsweise die Stadt, Deutschland das Land, erst hier in London darf man von der Welt sprechen.

Friedrich von Raumer,
1835 vor dem Londoner Hafen.

Bis zu dem wandelschaffenden Wettbewerb um den Berliner Bebauungsplan und bis zur Städtebauausstellung haben in Deutschland nicht nur ernst zu nehmende sondern in künstlerischer Beziehung sogar bedeutende Städtebauer gewirkt, die wie fasziniert von den gewaltigen künstlerischen Leistungen des Mittelalters und des Barocks ihr ganzes stadtbaukünstlerisches Streben auf eine Art Idealstadt früherer Zeit richteten, in der das auf Rädern betriebene Verkehrswesen eine durch Pferdeschmutz und Kohlenrauch lästige Nebenrolle spielte³⁴⁴⁾. Die Straßen der großen Städte, des Altertums und des Mittelalters waren durchaus nicht für irgend welchen Verkehr auf Rädern gedacht, sie waren in erster Linie und hauptsächlich für Fußgänger geplant. Die Stadt dieser Theoretiker des Städtebaues war ein Ort, in dem man umherwandelt wie man in einem Hause und einem Garten wandelt, gekleidet mit einer gewissen feierlichen Etikette, sicher vor Dreck und den Widerwärtigkeiten und Entstellungen durch Schmutzwetter; kaufend, plaudernd, speisend, studierend, zehend, auf dem Wege ins Theater. Dieser Auffassung von der Stadt entsprach noch was Cöllen³⁴⁵⁾ im Jahre 1808 von den gepflegten Straßen des mittelalterlich-barocken Wien sagte: „diese Straßen sind wie die Gänge eines großen Gebäudes“. Dieser idealen Stadt haben die großen Bestrebungen gegolten, die bis vor ganz kurzem die Bezeichnung „Städtebau“ für sich allein in Anspruch nahmen, und die gleichsam die Apotheose des Städtebaues im St. Markusplatz in Venedig sehen. Dieser idealen Stadt glaubten auch die romantisierenden Ingenieure und Architekten zu nützen, die unter durchaus fälschlicher Berufung auf Camillo Sitte einen mißverstandenen landschaftlichen Gartenstil auf den Städtebau übertrugen, zwiebel-förmige Baublöcke schufen und die Formen der Stadtbaukunst in naturalistisch-romantischem Gefühle der völligen Auflösung nahe brachten^{345 a)}. Aus der verfunkenen Stadt köstlich gegliederter Räume, wie sie uns die richtige Erkenntnis der Bestrebungen Camillo Sittes, Henricis, Goekes und der echten Schüler ihres Geistes (z. B. A. E. Brinckmann) erstehen läßt, können wertvolle Lehren gewonnen werden, wie man stadtbaukünstlerische Probleme löst, wobei jedoch niemals vergessen werden darf, daß diese Probleme heute ganz anderer, ganz neuer Natur sind. Der Unterschied springt überall in die Augen auch beim flüchtigen Blicke auf die nebensächlichsten Kleinigkeiten des Städtebaues. So waren die Straßen der mittelalterlichen Städte und des Barock nicht für die

343) Der Verfasser bittet an dieser Stelle noch einmal seinen Dank aussprechen zu dürfen für das weitgehende Entgegenkommen, das ihm in London namentlich von seiten der Herren Raymond Unwin, Thomas Adams und Brook Taylor Kitchin (die beiden letzteren vom Local Government Board), Sir Lawrence Gomme, Clerk of the London County Council, zu teil wurde.

344) Diese und die folgende Bemerkung ist Well's Anticipations entnommen.

345) F. v. Cöllen: „Wien und Berlin in Parallele“. Amsterdam und Cöln, 1808.

345 a) Vgl. Camillo Sitte: „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen usw.“. 4. Aufl. 1909. S. 93 u. 97.

Zerlegung in Bürgersteige und teilweise Umwandlung in Bahnkörper gedacht, schöne alte Plätze (z. B. Neuer Markt in Wien) vertragen keine Umwandlung in Straßenrangierbahnhöfe. Als Schinkel seinen Entwurf für die Gestaltung des Platzes vor dem Potsdamer Tor machte (vgl. Abb. Teil I, 106), war er, wie seine Zeichnung zeigt, wohl darauf gefaßt, daß dort fünf Knaben und sogar ein Hund einen Spielplatz fänden, nicht aber, daß dort wie im Jahre 1908 29 Trambahnlinien mit stündlich 264 Zügen in beiden Richtungen ungerechnet der Einfahrlinien, verkehrten (vgl. Abb. 163 u. 164). Aber an der Wurzel dieser neuartigen unerwarteten Erscheinung lagen viel tiefer greifende Unterschiede zwischen dem was einst mit dem Namen Stadt bezeichnet wurde und dem was heute allüberall auf der Erde unter demselben Namen heranwächst und neue unerhörte Dimensionen annimmt. Der Lebensnerv dieser modernen Städte liegt in den Verkehrsmitteln.

Es ist an den Beispielen von Berlin (I. Teil), Paris, Wien, Budapest und München dargetan worden, welche unbegreifliche Vernachlässigung das Verkehrswesen trotz seiner fundamentalen Bedeutung für die Großstadtentwicklung in dem städtebaulichen Werden der kontinentalen Großstädte erfahren hat. Wenn hier auf dem Gebiete des Verkehrs der Städtebau, der als der kontinentale, konzentrierende, festungsmäßige bezeichnet wurde, vollkommen versagt hat, soll im folgenden ein Beispiel der dezentralisierenden, anglo-saxonischen Behandlung des Städtebaues und seiner klaren Entwicklung des Verkehrswesens gegeben werden. Für diese Zwecke könnte kein besseres Vergleichsmaterial gefunden werden, als die Städtebau-Ausstellung vorgeführt hat. Namentlich verdienen hier die von Herrn Regierungsrat Kemmann (Abb. 45, 46, 47), Herrn Professor Petersen (Abb. 18—22) und Herrn Baurat Wittig (Abb. 107) ausgestellten Pläne und Tabellen, eingehend gewürdigt zu werden. Es könnte in der Tat kein interessanteres Gegenbeispiel zu der ungelungen Entwicklung der kontinentalen Städte geben als gerade London.

London ist nämlich nicht nur die älteste unter den Millionenstädten und hatte sich deswegen schon am längsten mit dem schwierigen Verkehrsproblem zu beschäftigen. Nein, London ist auch gleichzeitig die größte aller Städte, und mehr als das, London verwirklicht das angeblich Unmögliche, indem es seine bald 9 Millionen umfassende Bevölkerung fast durchweg in Einfamilienhäusern untergebracht und damit eine räumliche Ausdehnung gewonnen und der Entwicklung des Verkehrs Aufgaben gestellt hat, von denen sich in den Städten des kontinentalen Europa eine Vorstellung nicht gewinnen läßt. Der immer wieder auftauchende Einwand gegen die so wünschenswerte Dezentralisierung des Wohnwesens und namentlich gegen das Einfamilienhaus lautet, daß die Dezentralisation des Wohnwesens dem Verkehr unlösbare Aufgaben stelle. Die Geschichte des Wachstums von London, wo diese angeblich unlösbaren Aufgaben in riesenhaftem Umfange auftraten und gelöst wurden, hat deswegen einen ganz besonderen Reiz; ja das ungeheure London verdient geradezu als das Stadtphänomen par excellence bezeichnet zu werden. Das Studium der Londoner Verkehrsentwicklung wird ferner besonders anziehend dadurch gemacht, daß in dem „Report of the Royal Commission on London Traffic presented to both Houses of Parliament by Command of His Majesty“ (im folgenden zitiert mit R. R. C. L. T.), diesem Riesenwerk in 8 Foliobänden (je bis zu 1300 Seiten) eine großartige und die Zusammenhänge zwischen Wohn- und Verkehrswesen in wahrhaft städtebaulichem Geiste würdigende literarische Bearbeitung des Gesamtproblems geschaffen worden ist.

Die gewaltige Verkehrsentwicklung Londons ergibt sich aus den in der Städtebau-Ausstellung vorgeführten vergleichenden Tafeln und Tabellen. Den bereits im ersten Teile gebrachten Abbildungen sei hier noch eine von Herrn Kemmann ausgestellte Tabelle hinzugefügt (vgl. S. 275).

Bei den Vergleichen zwischen London und Berlin ist zu berücksichtigen, daß diese für Berlin viel zu günstig deswegen ausfallen, weil die mangelhafte Entwicklung des elektrischen Schnellbahnwesens in Berlin und die geringen Fahrgeschwindigkeiten der Berliner Stadt- und Ringbahn den Berliner Betrieb nicht recht vergleichsfähig mit Londoner Verhältnissen machen. Noch weniger vergleichsfähige Bilder entstehen, wenn man etwa gar auch noch die von ganz langsam fahrenden Verkehrsmitteln, wie den Straßenbahnen und Pferdeomnibussen, beförderten Personen in die vergleichenden Frequenzberechnungen mit einbezieht³⁴⁶). Auch müssen die Berliner Zahlen insofern als viel zu günstig erscheinen, als in Berlin bei der erst ganz langsam sich durchsetzenden sogenannten englischen Tischzeit ein überwiegender Teil der Personen, die vom Schnellverkehr Gebrauch machen, viermal am Tage fahren, während der Londoner Fahrgast sein Verkehrsmittel nur zweimal täglich in Anspruch nimmt. Ein- und dieselbe tägliche Fahrtzahl würde darum in Berlin viel weniger (fast nur die Hälfte) als in London bedeuten; sie würde bei der Berliner Arbeitszeit eben nur wenig mehr als die Hälfte der durch den Schnellverkehr ermöglichten Dezentralisation ankünden. Nach Berücksichtigung dieser Tatsachen muß man den von Regierungsrat Kemmann errechneten Vergleich würdigen, wonach in Berlin täglich 830 000 Personen die Stadt- und Vorort Schnellbahn benutzen, während dieselbe Zahl für London 3 050 000 beträgt. Groß-London hat etwa doppelt so viel Einwohner als Groß-Berlin. Auf seinen 3520 qkm³⁴⁷) umfassenden Gebiete hatte der Zweckverband Groß-Berlin 3 947 000 Einwohner. Die Grafschaft London (mit der City) umfaßt nur 252 qkm und auch der 1829 geschaffene Polizeibezirk Groß-London nur 1787 qkm. Auf diesem die Hälfte des Berliner Zweckverbandes darstellenden Gebiete hatte London 1911 7,25 Millionen Einwohner. Die Londoner Agglomeration umfaßt jedoch natürlich ein noch beträchtlich größeres Gebiet als der vor 84 Jahren geschaffene Polizeibezirk. Eine Betrachtung der Kemmannschen Zahlen ergibt also, daß, nicht absolut, sondern verhältnismäßig gerechnet, in London beinahe doppelt so viele Personen Vorteil aus dem Schnellverkehr ziehen, selbst wenn man ausschließlich die Fahrtzahl zugrunde legt. Berücksichtigt man aber gar die sich aus der englischen Tischzeit ergebende Verschiebung des Vergleiches, dann ist es wohl richtig anzunehmen, daß in London verhältnismäßig mindestens dreimal, ja vielleicht viermal so viel Personen die Segnungen des Schnellverkehrs genießen als in Berlin; ja daß, absolut betrachtet (ohne Berücksichtigung der verschiedenen Bevölkerungszahl in London), etwa sechs- bis achtmal mehr Personen als in Berlin die Schnellverkehrsmittel benutzen. Noch viel ungünstiger für Berlin fällt der Vergleich aus, sobald man, wie es an Hand der Tabellen hinter Seite 128 und auf Seite 275 möglich ist, nur den

346) Dies tut z. B. die Tabelle hinter Seite 128 und kommt dadurch zu dem für Berlin so außerordentlich günstigen Resultate von 307 Fahrten auf den Kopf der Bevölkerung, während London nur 322 und sogar Neuyork nur 396 hat. Der Vergleich, der für die Betrachtung der großstädtischen Dezentralisation interessant ist, muß nur oder wenigstens hauptsächlich den Schnellverkehr ins Auge fassen.

347) Die in der Tabelle I. Teil (2. Seite Anmerkung) hinter Seite 128 gegebene Zahl von 352 ist ein Druckfehler.

Aussteller: Regierungsrat a. D. Kemmann. Vgl. Abb. 45, 46, 47, auch Abb. 107.

Ausdehnung der elektrisch betriebenen Stadt- und Vorort-Schnellbahnen.

In Berlin 27 km. — In London 229 km.

Wirtschaftlichkeit der elektrischen Schnellbahnen 1909.

Nummer in der Zeichnung	Name der Schnellbahn	Eröffnung der elektr. Strecken	Länge km	Kapital Mill. Mk.	Durch- schnittliche Verzinsung d. Kapitals	Durchschnitt- liche Dividende der gewöhn- lichen Aktien
Berlin.						
1	Hoch- und Untergrundbahn	1902	18,00	90,0	4,3 %	5,0 %
2	Staatsbahnstrecke-Potsdamer Bahnhof- Groß-Lichterfelde Ost	1903	9,20	—	—	—
London.						
A. Neue Bahnen (Röhrenbahnen).						
3	City u. Südlondonbahn	1890	11,76	60,7	3,2 %	1,75 %
4	Waterloo u. Citybahn	1898	2,45	12,4	Bestandteil d. Südwestfb.	(3,0) %
5	Centrallondonbahn	1900	10,24	80,1	3,2 %	3,0 %
6	Great Northern u. Citybahn	1904	5,67	42,1	0,5 %	0 %
7	Bakerstreet u. Waterloobahn	1906	6,98	64,5	2,75 %	1,8 %
8	Gr. North. Piccadilly u. Brompt.	1906	15,29	133,5	2,0 %	1,5 %
9	Charing Cross, Euston u. Hampsteadbahn	1907	13,04	101,1	1,3 %	0,75 %
B. Zum elektrischen Betrieb übergegangene Dampfbahnen.						
10	Metropolitan Districtbahn	1903	38,60	264,6	2,1 %	0 %
11	Metropolitanbahn	1905	110,92	338,7	2,6 %	2,3 %
12	Südlondon Hochbahn	1909	13,90	—	—	—

Dichteste vorkommende Zugfolgen: in Berlin 2 Minuten, in London 1 1/2 Minute.

modernen, d. h. elektrisch betriebenen Schnellverkehr zum Vergleich heranzieht. Dann ergeben sich für Groß-London 380, für Groß-Berlin nur 45 Millionen Fahrgäste, für London 229 km, für Groß-Berlin nur 27 km elektrischer Schnellbahnlinien.

Eine tägliche Beförderung von über eine Million Passagieren durch elektrische Schnellbahnen, von weiteren zwei Millionen täglich durch die übrigen Schnellbahnen, ungerechnet die noch hinzukommenden 860 000 täglichen Omnibuspassagiere [311 Millionen im Jahre 1909³⁴⁸⁾] und die etwa 1,9 Millionen zählenden täglichen Trambahnpassagiere (687,3 Millionen im Jahre 1910), im ganzen also 5 760 000 Passagiere täglich, d. h. über 2 Milliarden im Jahre; derartige, dem menschlichen Vorstellungsvermögen geradezu unfaßbaren Ziffern sind leicht ausgesprochen. Wer aber über die vielfagende Bedeutung dieser ungeheueren Londoner Verkehrsziffern nachdenkt und ihre Tragweite zu verstehen sucht, wird sich sagen müssen: „Rom ist nicht an einem Tage gebaut worden“, und erst recht gilt das von dem modernen dezentralisierten London, das diesen Verkehrszahlen zugrunde liegt, und das durch sie ermöglicht wird. Wer sich also nicht damit genügen läßt, leicht aussprechbare, aber so gut wie unfaßbare Zahlen nachzusprechen, wer einigermaßen einen Sinn mit diesen Zahlen verbinden will, muß versuchen ihr Werden zurückzuverfolgen. Ein Blick auf die **Verkehrsgeschichte** dieses einzig dastehenden dezentralisierten Stadtorganismus, dieser Wohnprovinz genannt London, die heute etwa ein Viertel der Bevölkerung der Vereinigten Königreiche England, Schottland, Irland beherbergt, entrollt ein Bild, das wohl geeignet ist, zum Verständnis der heutigen Londoner Verkehrsziffern beizutragen³⁴⁹⁾.

348) L. C. C. Statistical Abstract for London Vol. XIV. S. 103 und 107.

349) Bei der Reise, die der größere Teil der Berliner Städtebauausstellung (nach Schluß der

Zentralisation und Dezentralisation, Absolutismus und Selbstverwaltung und ihre Rückwirkungen auf den Städtebau.

Es hat eine Zeit gegeben, in der gewisse, durchaus nicht einflußlose Kreise die Fragen des Städtebaues nicht in letzter, sondern in erster Linie als künstlerische Fragen aufgefaßt haben. Bezeichnenderweise ist dann die Schrift Rudolf Eberstadts, die mit ihrem Hinweis auf die Trennung von Verkehrs- und Wohnstraße in wesentlicher Beziehung als ein Wendepunkt in der modernen Betrachtung des Städtebaues in Deutschland gelten muß, eine kommunalpolitische Untersuchung gewesen³⁵⁰). Aber hinter den kommunalpolitischen Fragen stehen große Probleme und Kämpfe der inneren Politik als bestimmende Faktoren der Geschichte des Städtebaues. Das Phänomen der Neunmillionsstadt London mit ihrer Behausungsziffer von acht Personen pro Haus muß jedem Kontinentalen ewig ein Rätsel bleiben, wenn er nicht die großen nationalen Entscheidungen in der Geschichte Englands kennt, die in diesen Zahlen ihren Ausdruck finden. In früheren Kapiteln wurde dargetan, welche schweren Wunden der Absolutismus der Entwicklung des Städtebaues in Paris und in Berlin geschlagen hat, in Paris durch die Politik der Bornierung, der pompösen Repräsentation und des Polizeimilitarismus, in Berlin durch die Schaffung einer städtebaulichen Verfassung, deren ursprünglich glänzende Leistungen ausschließlich auf der Initiative und der Fähigkeit des jeweiligen Staatsoberhauptes beruhten, und deren völliges Versagen in der entscheidendsten Epoche der Großstadtbildung den Berliner Städtebau dem kurzfristigsten Fiskalismus der Regierung und einem Bürgertum auslieferten, das die bornierenden Folgen einer jahrhundertelangen Bevormundung noch nicht überwunden hatte. Derselbe gefährliche Absolutismus war auch in England am Werke und fand machtvolle, d. h. also der Selbstverwaltung gefährliche Vertreter. War aber nach Heinrich VIII. bereits Elisabeth (1558—1603) — deren Wirken hier in mancher Beziehung mit dem des guten Königs Heinrich IV. in Frankreich verglichen werden kann — zu einsichtig, um den absolutistischen Gedanken zu überspannen, so zerbrach die auf Elisabeth folgende politische Entwicklung dem Absolutismus jede Möglichkeit, politische Machtmittel durch persönliches Regiment zu mißbrauchen. Während sich nämlich in England die Parteien ganz ähnlich gruppierten wie in Frankreich, errang in England nicht wie in Frankreich die absolutistisch-zentralisierende Richtung, sondern die Partei der Selbstverwaltung den Sieg. Dieser englische Erfolg freiheitlicher Selbstverwaltung und bürgerlicher Selbständigkeit schützte auch die riesenhafte Hauptstadtbildung des englischen Weltreiches vor den schweren Wunden, die der Absolutismus den kontinentalen Hauptstädten geschlagen hat, so daß die Vorteile, die das für die Weltherrschaft unentbehrliche Instrument einer großen Haupt-

Düsseldorfer Ausstellung) nach London gemacht hat, erfuhr sie eine unschätzbare Erweiterung durch eine Vorführung der historischen Originalpläne Londons. Ihre Würdigung muß jedoch, da sie nicht zur Berliner Ausstellung gehörten an anderer Stelle versucht werden; hier soll nur die Genesis des Londoner Verkehrswesens kurz beleuchtet werden, um das Verständnis der in Berlin vorgeführten Londoner Verkehrsbilder zu ermöglichen. Vorher muß ein Blick auf die politischen Vorbedingungen geworfen werden.

³⁵⁰) Rudolf Eberstadt: System und Prinzip in der Berliner Stadtverwaltung. Ein Beitrag zur Kommunalreform. Berlin 1893.

stadt bietet, mit einer für kontinentale Verhältnisse geradezu märchenhaften Dezentralisation des Wohnwesens verbunden wurden. Jahr für Jahr läßt sich diese allmählich divergierende Entwicklung Englands und des Kontinentes verfolgen. Genau wie Frankreich hatte auch England in der entscheidenden Epoche seinen großen Mann: Richelieu-Cromwell; aber dies Genie der Epoche stand in England nicht wie in Frankreich auf der Seite des zentralisierenden Absolutismus, sondern festigte die Fundamente der Selbstverwaltung, der Vorbedingung der Dezentralisation und gesunden Städtebaues. In beiden Ländern sieht das Zeitalter einen neuen Männertyp auftauchen. Gegen den unter allen Umständen treuen Parteigänger des Königs, den unverbrüchlich loyalen Gefolgsmann und glänzenden Trabanten einer Zentralsonne erhebt sich der nachdenkliche Eigenbrödlerr, der Mann mit eigenem, namentlich auch in wirtschaftlichen Dingen höher entwickeltem Gewissen und politischen Ansprüchen, der frondeur; in beiden Ländern kleidet er sich in religiöses Gewand, in Frankreich heißt er Hugenot und Janfenist, in England ist er Schüler Knox'ens und Puritaner. In Frankreich werden die Hugenotten 1628 (La Rochelle) geknechtet; in England bleiben sie unbeugsam, selbst wer des Kampfes müde das Vaterland verläßt, entzieht dadurch dem großen Kampfe der Heimat seine Kraft nicht, sondern gründet jenseits des Ozeans neue, für Englands Zukunft wichtige Stätten der Freiheit und des dezentralisierten Städtebaues (1630 Gründung von Boston). In beiden Ländern müssen die Störenfriede aufs Schafott. In Frankreich die frondierenden Opfer Richelieus, in England der König (1649), der die Tätigkeit der Selbstverwaltung unter Polizeiaufsicht stellen wollte. In beiden Ländern findet sich ein glänzender Repräsentant der absolutistischen Zentralisation. In England war „Carl II. wirklich das Haupt der Gesellschaft, Whitehall war zu seiner Zeit das Zentrum der besten Unterhaltung, der besten Konversation, des guten Geschmackes und der interessantesten Liebesgeschichten des Zeitalters . . . er versammelte um sich die leichtere Hälfte der hohen Welt von London, und London versammelte die leichtere Hälfte der hohen Welt von England. Der Hof war der Brennpunkt, wo alles Faszinierende zusammenkam, und wo sich alle großen Anregungen vereinten“³⁵¹). Aber Carl II., der Schöpfer dieses Hofes, mußte 1679 die habeas corpus-Akte konzederieren. In Frankreich hatte Ludwig XIV., das Haupt des französischen Hofes, 1685 seine Souveränität so weit stabilisiert, daß er das Edikt von Nantes aufheben konnte, was die unschätzbaren Kräfte der Hugenotten endgültig dem Vaterlande entfremdete (Aufschwung Crefelds, Französische Kolonie in Berlin). In England fiel das Hofleben Carls II. den Männern, die das Rückgrat der Nation bildeten, so übermäßig auf die Nerven, daß sie die erste Gelegenheit ergriffen, um den Nachfolger Carls II. fortzujagen und sich einen König zu wählen, der ganz in ihrem Sinne vorsichtiger Zurückhaltung zu herrschen bereit war; sie verzichteten auf die unleugbaren Vorteile, die ein derartiges zentralisierendes Hofleben der nationalen Repräsentation, der Befruchtung der Luxusindustrien und der Entwicklung feiner, aristokratischer Kultur brachte, weil ihnen alle diese Vorteile weniger wichtig erschienen als die Sicherung bürgerlich-wirtschaftlicher Lebensweise und die Wahrung der politischen Selbstbestimmung. Ein der Selbstverwaltung gütiges Geschick verschonte England in der ganzen Folgezeit vor genialen Monarchen, deren übermenschliche Herrscherfähigkeiten

351) Walter Bagehot (The english constitution, Kap. II.) Bagehots, dieses Klassikers in Fragen der englischen Verfassung, Anschauungen sind auch für das Folgende vielfach maßgebend gewesen. Vgl. auch die glänzenden Schilderungen des Hofes Charles' II. von Macaulay in History of England.

das Bürgertum der Selbstverwaltung enthoben hätten, und führte im Gegenteil Männer wie die George I., II. und IV. und William IV. auf den Thron, die nicht einmal Muster bürgerlicher Tugenden darstellten und so gerade dem Landadel, der sonst die geborene Stütze der Krone ist, eine stete Anregung zu selbständigem Nachdenken und zu oppositionellem Drängen auf die Ausdehnung von Selbstverwaltung und parlamentarischer Herrschaft wurden. In Frankreich errang die geistige und wirtschaftliche Korruption, die das glänzende Trugbild des absolutistischen Hofes verbreitete, solche Erfolge, daß nicht nur Frankreichs Kavaliers (place des Victoires) und die Bürgerschaft (place de Vendôme) für die ihnen aufgezwungene politische Ohnmacht mit einzigartig schönen Ehrenplätzen und Königsstatuen quittierten, sondern daß auch zahlreiche andere Staaten nachzueifern angingen, und von einem absolutistischen Taumel erfaßt, gemeinsam die breite Straße ins Verderben einschlugen, aus der erst die Keulenschläge der großen Revolution und Napoleons (1803 Zusammenbruch des Deutschen Reichs, 1806 Preußens) zur Umkehr und mittels einschneidender Reformen zur Selbstverwaltung zurückschreckten.

Von der größten städtebaulichen Bedeutung ist in dieser Entwicklung das Geschick des alten deutschen Reiches. Unter den Ursachen, die es dem alten deutschen Kaisertum unmöglich gemacht haben, die absolutistische Zentralisierung im selben Maße wie in Frankreich, ja auch nur wie in England durchzusetzen, obgleich ihm doch Soldaten wie Tilly und Staatsmänner wie Wallenstein zur Verfügung standen, muß zweifellos die ungünstige geographische Lage Wiens, der in die Ostmark vorgeschobenen angestammten Residenzstadt des Kaisertums gerechnet werden. Hierdurch war dem deutschen Hochadel, diesem unabsehbaren Gewimmel von Herzögen, Kurfürsten, Markgrafen usw. eine Erleichterung, ja eine Art Rechtfertigung für ihre unermüdliche Fronde gegen die Zentralgewalt gegeben. Das Werkzeug der tüchtigen unter diesen Frondeuren war der Städtebau. Wie sich der Herzog Richelieu zum Späße auf seinen Gütern eine Stadt bauen ließ — die Stadt Richelieu — und damit „dem Städtebauer Le Mercier eine der schönsten Gelegenheiten gegeben hat, die sich damals einem Künstler boten“, „ohne irgendein, sich aus einem früheren Zustande der Dinge ergebendes Hindernis, mit dem gerechnet werden mußte, war da alles aus einem Guß zu schaffen; kein Mangel an Raum noch an Geldmitteln“, „große geradlinige Straßen, die sich in rechten Winkeln schneiden, gesäumt mit Häusern, die sich beinahe alle gleich sind“³⁵²); so wandelte sich auch in Deutschland jeder Markgraf zum Städtebauer, um sich eine Dorotheen- oder Friedrichstadt, ein Karlsruhe, Erlangen, Carlshafen, Ludwigsburg, Cassel, Neustrelitz, Dresden-Friedrichstadt, Mannheim oder Potsdam anzulegen. Während aber die städtebaulichen Launen den großen französischen Herzog nicht daran hinderten, einer der großartigsten Handlanger des nationalen Einheitsgedankens zu werden, verband jeder strebsame Vertreter des deutschen Hochadels politische Ambitionen mit seiner städtebaulichen Tätigkeit, und eröffnete gleichsam eine eigene Filiale des Absolutismus, in der scharfe Zentralisation unter Erdrückung der Selbstverwaltung durchgesetzt wurde. Diese politischen Ambitionen, des durch keinen Heinrich VII. oder Richelieu in Schach gehaltenen Adels schreckten weder vor Verrat an der Nation (z. B. Preußen 1795) noch vor immer erneuten Bürgerkriegen

352) Das Zitat ist entnommen aus Henri Lemonnier's *L'Art Français au temps de Richelieu* S. 251 f., daselbst findet sich eine nähere Beschreibung dieser künstlerischen Stadtchöpfung.

zurück (1546—1866)³⁵³). Jedoch fiel der Sieg denen zu, die sich zur Finanzierung ihrer Bestrebungen des großen Machtmittels wirtschaftlicher Kultur, des Städtebaues, in großem Stile zu bedienen verstanden. Das erfolgreichste Beispiel ist die Berliner Akzisepolitik (vgl. oben I S. 98). So entstand eine geradezu gewaltfame Befruchtung des Städtebaues durch die absolutistischen Territorialherren im Kampfe gegen den Einheitsgedanken und die Zentralgewalt, das eigentümliche Bild absolutistischer Dezentralisation mit dem sofort eintretenden Ergebnis erneuter Zentralisierung. Die Größe und geographische Ausbreitung des deutschen Volkes und seine Demoralisierung nach dem Schrecken der Religionskriege machte es zum Spielball dynastischer Bestrebungen, von deren Ausdehnung man sich nach der für Deutschland hier so segensreichen Tätigkeit Napoleons I. heute selten mehr eine richtige Vorstellung macht. War das deutsche Volk vor dem Dreißigjährigen Kriege in seinem Reichtum beinahe erstickt, so lieferte es auch nach dieser Katastrophe bei weitsichtiger Bewirtschaftung und steter kraftvoller Stabilisierung des absolutistischen Gedankens hinreichende materielle Unterlagen für die Schaffung zahlreicher herrschaftlicher Zentren. Der Entwicklung der alten Hauptzentrale, der Kaiserstadt, wurden dafür unerläßliche Faktoren entzogen, und die deutsche Kultur entbehrte das mächtige und für die Teilnahme an der Weltherrschaft unentbehrliche Instrument einer großen Stadt. „Wir Deutschen,“ schrieb Heinrich von Treitschke, „sind das einzige Kulturvolk, das ohne eine große Stadt sich die Stellung einer Großmacht erobert hat; die Vorzüge und die Schwächen ländlich-kleinstädtischer Bildung liegen uns tief im Blut.“ „Aber dieses alte und unnatürliche Gebrechen, das allein aus den Wirren und dem Unglück einer höchst verwickelten Geschichte sich erklärt“, erschien später, wenigstens eine Zeitlang, in dem Gewirre dieser verwickelten Peripetien wie die Rettung aus der wachsenden städtebaulichen Not. In der Tat, hätte der große wirtschaftliche Aufschwung des deutschen Volkes im 19. Jahrhundert seinen Ausdruck im Entstehen einer Großstadt gefunden, die in ihrer Größe der deutschen Volkszahl in ähnlicher Weise entsprochen hätte, wie Paris oder London den Bevölkerungen ihrer Länder entsprechen, dann wäre heute nicht, wie in Berlin, eine Viermillionenbevölkerung, sondern vielleicht eine 10—15 Millionenbevölkerung der städtebaulichen Not ausgeliefert, die uns die geheimrätlich-fiskalische Stadtpolitik in Verbindung mit kommunaler Interessenherrschaft nach dem Versagen des preußischen Stadtbauabsolutismus gebracht und die ihren häßlichsten Ausdruck in dem verhängnisvollen Bebauungsplane von 1858 gefunden hat. Allerdings ist auch die Hoffnung, die man aus der tatsächlich vorhandenen Agglomerierung der deutschen Bevölkerung nicht in eine, sondern in

353) Allerdings hielt nach dem 30jährigen Kriege der Absolutismus in stillschweigendem Einverständnis daran fest, daß der sich jeweils bietende Vorwand zum Bürgerkriege nicht etwa eine große populäre Sache war, deren Durchsetzung letzten Endes doch nur zu einer Beeinträchtigung des Absolutismus geführt hätte. Eine solche Herzensangelegenheit der ganzen Nation wäre z. B. 1849 die Annahme der Kaiserwürde gewesen, die damals Friedrich Wilhelm IV. von Preußen von der Frankfurter Nationalversammlung, dem tüchtigsten und würdigsten aller Parlamente, angetragen wurde, um ausgeschlagen zu werden mit der Begründung, sie könne nur bei Zustimmung aller deutschen Regierungen angenommen werden. Die Durchsetzung dieser nationalen Angelegenheit gegen etwa widerstrebende Regierungen wäre gleichbedeutend gewesen mit der Einführung der politischen Selbstverwaltung; sie wäre ein populärer Grund für einen Bürgerkrieg gewesen, eine Entscheidung einer inneren Verfassungsfrage durch das Volk in Waffen, wie sie ähnlich kurz darauf in den Sezessionskriegen der Vereinigten Staaten von Amerika gefällt worden ist. Nichts könnte von größerer Bedeutung für Deutschlands gesamte städtebauliche Lage sein als die Tatsache, daß nicht die alte freie und deutsche Reichsstadt Frankfurt a. M., sondern die Fürsten- und überwiegend slawische Stadt Berlin die Hauptstadt des Reiches geworden ist.

50 Großstädte hätte schöpfen können, leider nur in geringem Maße in Erfüllung gegangen. Wie Rudolf Eberstadt so oft treffend ausführte: „Heute hat das Berliner System die großen Provinzstädte samt und sonders vergewaltigt, und noch 10 Jahre weiter, so ist unser gesamtes Wohnungswesen den gleichen Zuständen verfallen, weil die gleichen Einrichtungen allgemein bestehen“³⁵⁴). Infolge unserer schlechten städtebaulichen Verfassung war die Dezentralisation also nur eine scheinbare und hat zu einer verstärkten Zentralisation in den verschiedenen Stadtorganismen geführt. Eine segensreiche Ausnahme haben nicht der Absolutismus, sondern die Erfordernisse der Industrie, namentlich des Bergbaues, in den großen Wohnprovinzen, Rheinprovinz und Westfalen, geschaffen, indem sie den sich dort anhäufenden Millionenbevölkerungen tatsächlich eine dezentralisiertere Wohnweise auf billigerem Boden sicherten, obgleich sich auch da in den historischen Zentren die schlechten Berliner Einflüsse geltend machten, da die unglaublichen Berliner Bauordnungen vielfach als Muster aufgefaßt wurden³⁵⁵).

Nach diesen allgemeinen Bemerkungen über Zentralisation und Dezentralisation in der Politik und ihre Rückwirkungen auf den Städtebau soll zur Würdigung der vorgeführten Londoner Statistik ein Blick auf die Londoner Entwicklung geworfen werden, der zeigen wird, wie sich eine aus volkswirtschaftlichen und kulturellen Gründen segensreiche Hauptstadtbildung größten Stils unter Vermeidung der städtebaulichen Fehler des französischen Absolutismus und des preussischen Fiskalismus entwickeln kann. Wenn man zurückgeht zum Anfang der großen Epoche innerer Freiheit und äußeren Aufschwunges, die zur leitenden Stellung Englands unter den Weltmächten geführt hat, so findet man schon im Jahre 1580 — also zu einer Zeit, in der die Bevölkerung Frankreichs durch die 36jährigen Hugenkriege zerfleischt wurde, und in der das deutsche Volk nach den Wirren der Bauern- und Fürstenkriege dem Dreißigjährigen Kriege entgegenreiste — eine von der Königin Elisabeth erlassene Proklamation, in der sich die englische Zentralgewalt in einer Weise zum Städtebau äußert, die — wenn sie auch noch an den bornierenden Absolutismus Frankreichs erinnert — ihm doch an Einsicht weit überlegen ist. In geradezu modern anmutender Weise beschäftigt sich dieser **Erlaß von 1580** bereits — nicht etwa wie die Pariser Erlasse mit der Schönheit der Stadt, sondern — ausgesprochenermaßen mit der Hygiene ihres Wohnungswesens und tritt gegen die überfüllten Londoner Innenquartiere und für die Dezentralisation ein.

„Wo eine so große Masse von Menschen in kleinen Räumen wohnt“, so heißt es in dieser Proklamation³⁵⁶), „wobei viele sehr arm sind, ja sich von Betteln und Schlimmerem nähren müssen und beinahe erstickt werden, indem viele zahlreiche, vielköpfige Familien in einem Haus oder einer kleinen Mietwohnung zusammengepfercht sind, muß notwendigerweise im Falle von Krankheiten, Epidemien die ganze Stadt gefährdet sein . . .“ Diesen Übelständen gegenüber wird ein Verbot erlassen gegen „die Verstöße, die durch das Zunehmen der Afermieter, Chambregarnisten und Schlafgänger (indwellers, inmates, undersitters) innerhalb der letzten sieben Jahre gegen die guten alten Gesetze und Sitten der Stadt geduldet worden sind“. „Der Lordmayor soll schleunigst bis zum nächsten Allerheiligentage dafür sorgen, daß diese Afermieter und Schlafgänger sich andere Wohnsitze außerhalb der Stadt besorgen“. Aber mehr noch, die Proklamation stützt sich darauf, daß „im Hinblick auf einen so großen Vorteil für das Allgemeinwohl des König-

354) Vgl. Rudolf Eberstadt: Unser Wohnungswesen und die Schaffung eines preussischen Wohnungsgesetzes. Vortrag, gehalten auf der IX. Jahresversammlung des Westfälischen Vereins für Kleinwohnungswesen in Münster. (Erweiterte Ausarbeitung). S. 28. Jena 1910.

355) In dem als angenehme Wohnstadt, ja als „Gartenstadt“ berühmten Düsseldorf sind Bodenwerte entstanden, die zu Neubauten mit höherer Bodenausnutzung als in Berlin zwingen.

356) Abgedruckt auf Seite 911 des Vol. IV. R.R.C.L.T.

reiches alle Privatpersonen durch göttliches und menschliches Recht verpflichtet sind, von ihrem gewöhnlichen und außerordentlichen Gewinn Opfer zu bringen“, und gestützt auf diese Überzeugung wird ein Bauverbot erlassen, indem „Ihre Majestät ausdrücklich befiehlt, daß jedermann, welchen Rang er bekleiden möge, davon absteht innerhalb dreier Meilen (also 4,8 Kilometer) von den Toren der Stadt London irgendein neues Haus oder Gebäude für Wohnzwecke zu erbauen, oder zu dulden, daß mehr als eine Familie in irgend einem der bereits vorhandenen Häuser wohne“.

Die ganze spätere Geschichte des Londoner Städtebaues kann als ein erfolgreicher Kampf für den Sieg des Scharfblickes und der anständigen Gesinnung, die sich in diesem Erlasse finden, bezeichnet werden. Statt wie in Paris eine unmögliche gesetzliche Einstellung des Bauens zu fordern, wird hier nur gleichsam die Schaffung einer 4,8 km breiten **Schutzzone**, eines Wiesengürtels, um die Mauern der 270 ha großen City von London angeordnet, eine Art Schutzzone, wie sie von der modernen Gartenstadtbewegung gefordert wird³⁵⁷). Ein Streifen, vor dessen Überspringung die Ausdehnung des Bauwesens unter dem Drucke des Bevölkerungszuwachses nicht zurückschreckte, obgleich er wesentlich breiter war, als die aus ausschließlich fortifikatorischen Rücksichten geschaffenen Rayons, von denen z. B. der nach der zweiten Türkenbelagerung (1683) um die Altstadt Wien gelegte Schutzstreifen nur 570 m Breite hatte.

Wie ein Blick auf den Plan des heutigen London lehrt, ist gegen diese beachtenswerte Proklamation von 1580 reichlich gesündigt worden. Dennoch darf man nicht etwa glauben, es handele sich um einen bedeutungslosen frommen Wunsch. Im Gegenteil hatte die Proklamation ernste Folgen für die Auflockerung, die Dezentralisierung des Londoner Stadtplanes; sie wurde nämlich 12 Jahre später vom Parlament zum Landesgesetz gemacht und schuf eine neue städtebauliche Rechtslage insofern, als infolge dieses Gesetzes künftig innerhalb des drei Meilenradius nur mit besonderer Ermächtigung des englischen Parlamentes gebaut werden konnte. Ein ähnlicher städtebaulicher Rechtszustand hatte nach den Bornierungserlassen in Paris nicht nur für einen 4,8 km breiten Streifen, sondern in der ganzen Umgebung der Stadt geherrscht und dort eine verhängnisvolle Erschwerung der Bautätigkeit gebracht. In London dagegen wirkte der Erlaß von 1580, der den Fortschritt der Bebauung auf das Gebiet außerhalb der Schutzzone verwies, bei weniger stark entwickelter Zentralgewalt und bei weiter gehendem Einspruchsrecht der Bewohnerschaft segensreich, wie an einem Beispiel dargetan werden möge, das hier aus dem Kapitel über öffentliche Freiflächen vorweggenommen werden soll. Unter den vom Londoner Grafschaftsrat auf der Städtebau-Ausstellung vorgeführten Parkplänen war auch der Plan von **Lincoln Inn Fields**, ein Park dessen Erhaltung mitten im Geschäftsviertel des heutigen London, zwischen Holborn, Fleet Street-Strand und dicht bei dem (ebenfalls vom Grafschaftsrat ausgestellten, vgl. Abb. 225—28) gewaltigen neuen Straßendurchbruch Kingsway—Aldwych als eine unmittelbare Folge der Proklamation von 1580 und des Landesgesetzes von 1592 anzusprechen ist³⁵⁸). (Abb. 209 a.) Als

357) Vgl. Plan 2 in E. Howards Garden Cities of to-morrow, Fig. 14 in Theod. Fritsch's Stadt der Zukunft, sowie den „Gürtel landwirtschaftlicher Betriebe um Letchworth“, Berlepsch-Valendas, Gartenstadtbewegung S. 136.

358) Die nachfolgenden Angaben entstammen dem vom Londoner Grafschaftsrat herausgegebenen großen Werk: London County Council Survey of London. Issued by the Joint Publishing Committee Representing the London County Council and the Committee for the Survey of the Memorials of Greater London under the General Editorship of Sir Laurence Gomme (for the Council), Philip Norman (for the Survey Committee) Volume III. The Parish of St. Giles in the Fields (Part I). Lincoln's Inn Fields, published by the London County Council,

nämlich im Jahre 1613 von Unternehmerseite die Erlaubnis nachgesucht wurde, auf den Lincoln-Inn-Gefilden bauen zu dürfen, protestierten die in den Baulichkeiten von Lincoln Inn wohnenden Studenten und Rechtsanwälte mit Erfolg dagegen, und die darauf folgende Entscheidung des Königlichen Privy Council verbot die Bebauung der Gefilde „als im Widerspruch zur Proklamation seiner Majestät“; kurz vorher (1607) waren die sumpfigen Stellen auf den sogenannten Moorfields drainiert worden, denselben Moorfields, die der Mönch Fitzstephen in seiner Schilderung Londons unter Heinrich II. (1154—1189) als einen hervorragenden Winter Sportplatz der Londoner Jugend geschildert hat³⁵⁹⁾. Das neu drainierte Gebiet wurde auch – wohl schon auf Grund des Gesetzes von 1592 – nicht bebaut, sondern als Park ausgelegt. Dieser Park von Moorfields wurde das Vorbild für die Ausgestaltung des Lincoln Inn Fields, zu dessen Nachahmung

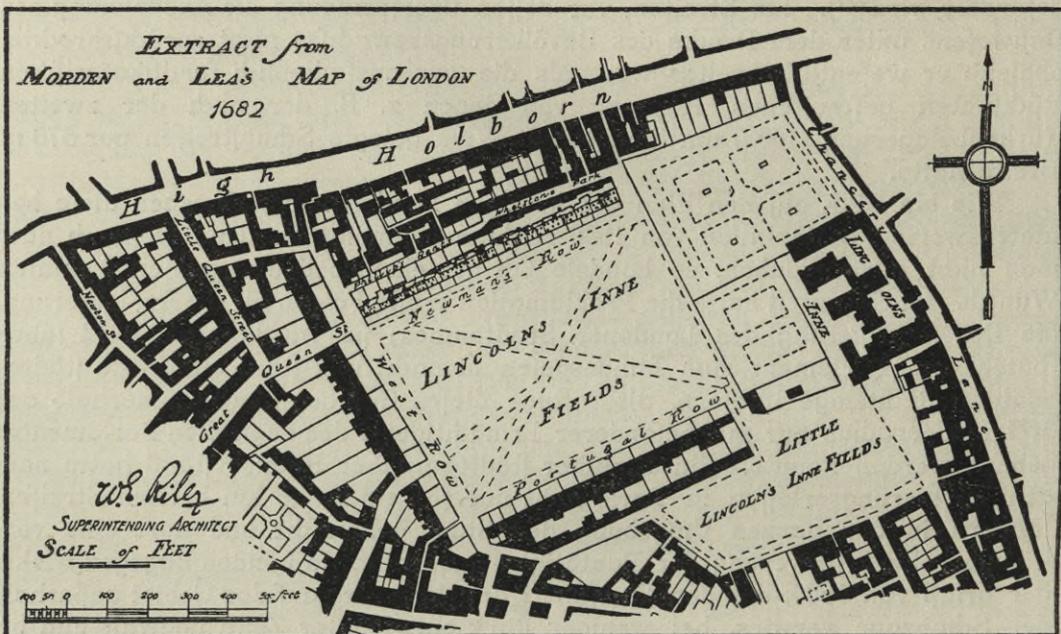


Abb. 209a. Alter Plan von Lincoln Inn Fields (vgl. Anmerkung 358).

der Königliche Privy Council im ausdrücklichen Einverständnis mit dem König, obgleich es sich um königliches Krongut handelte, einlud mit den Worten, daß die Auslegung als Park

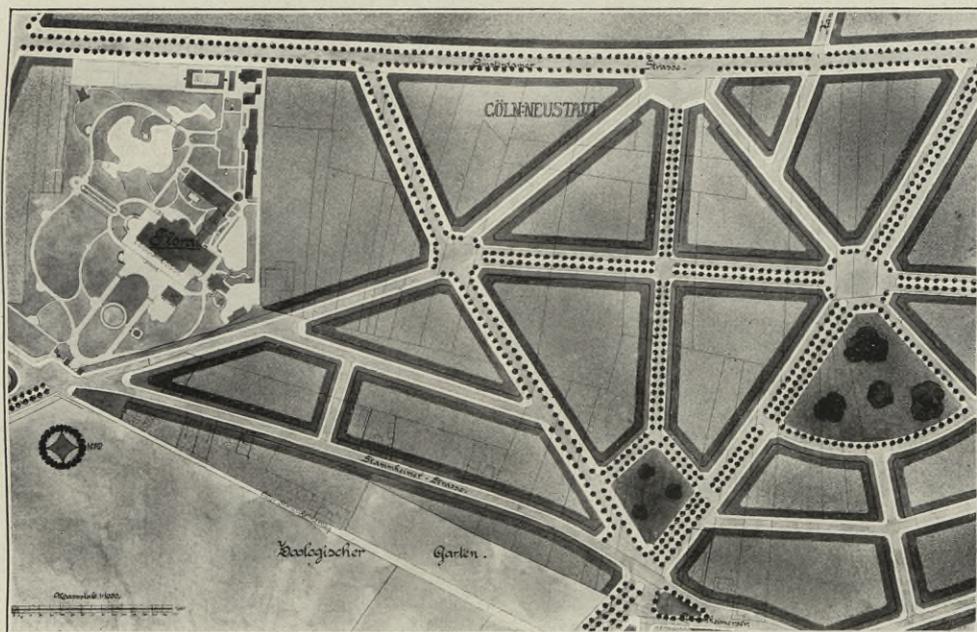
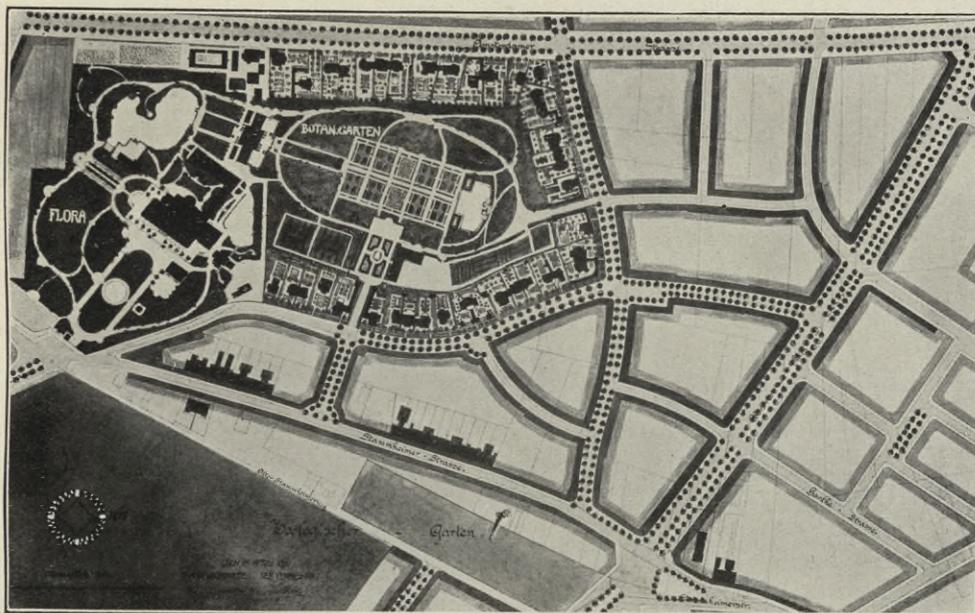
„ein Mittel sein wird, die habfüchtigen und geldgierigen Absichten der Personen zu hemmen, die täglich versuchen, den spärlichen Rest von Luft auszufüllen mit unnötigen und unrentablen Gebäuden, die sich als die größten Brutstätten von Not und Ansteckung und als eine allgemeine Belästigung des ganzen Königreichs erwiesen haben“. (Aus dem Schreiben des Privy Council des englischen Königs vom 4. Mai 1617.)

Die ganze Wucht der Nachfrage nach Bauland in dem zur 9 Millionenstadt anwachsenden London ist nicht imstande gewesen, den gesunden Menschenverstand, wie er sich in den verschiedenen, soeben zitierten Äußerungen der englischen Renaissance-Zeit gezeigt hat, ganz über den Haufen zu rennen. Von dem Lincoln Inn Fields ist heute noch der über 4 ha große Park geblieben, der zusammen

Spring Gardens, London 1912. Vgl. namentlich die Seiten 7 ff. Aus diesem Buche ist auch der Plan (Abb. 209a) entnommen.

359) Vgl. Walter Thornburg, Old and New London ufw. Vol. II, S. 196.

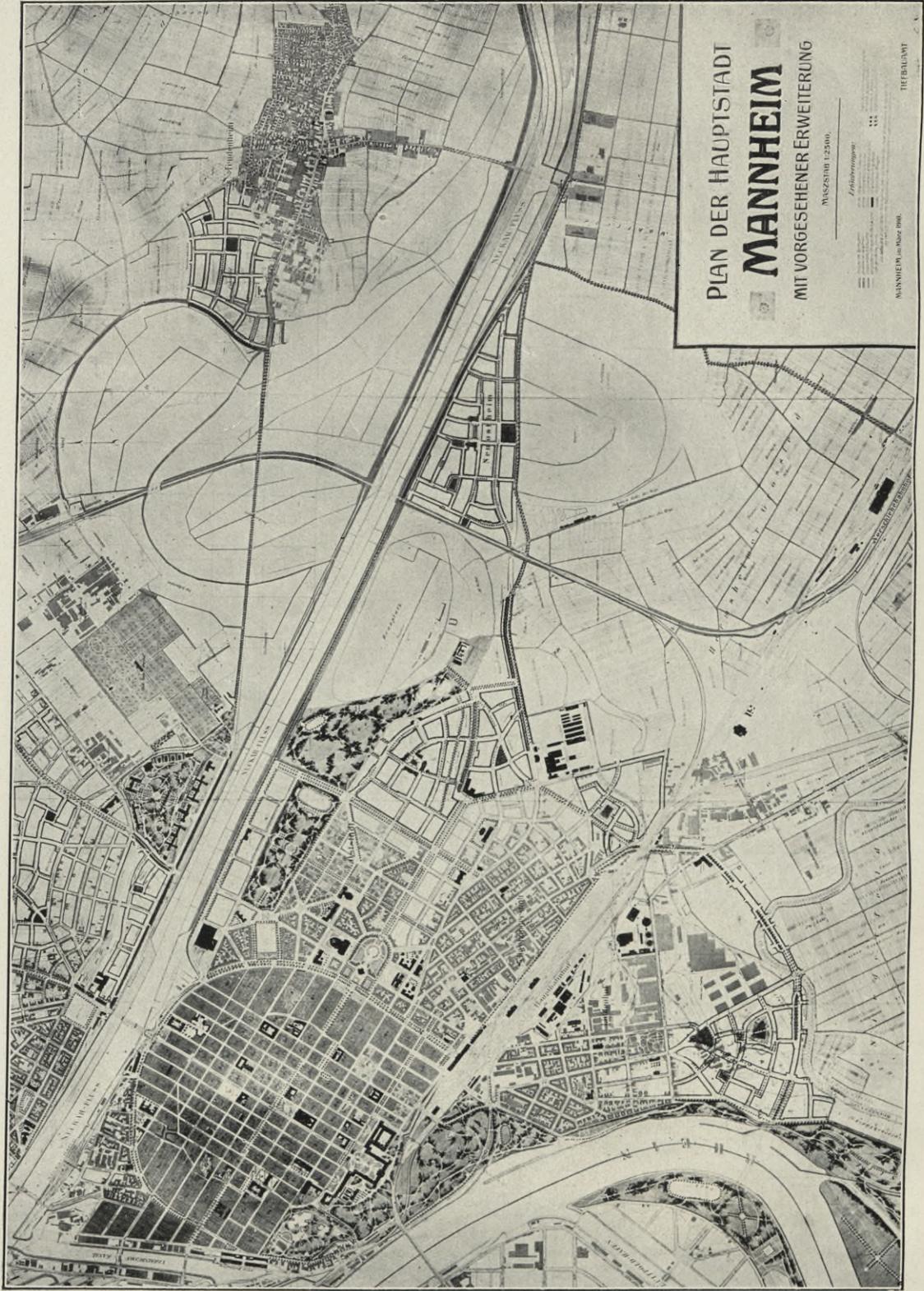
Abb. 208 u. 209. Aussteller: Stadt Cöln a. Rh. (Beigeordneter Rehorft, Landesbaurat).



Oben: Eine moderne, den Unterschied zwischen Verkehrs- und Wohnstraße berücksichtigende Aufteilung. Unten: Der alte Plan für dasselbe Gebiet, der dem „Verkehrsbedürfnis“ zu weitgehende Konzessionen macht und dadurch schwer bebaubare spitze Blöcke schafft.



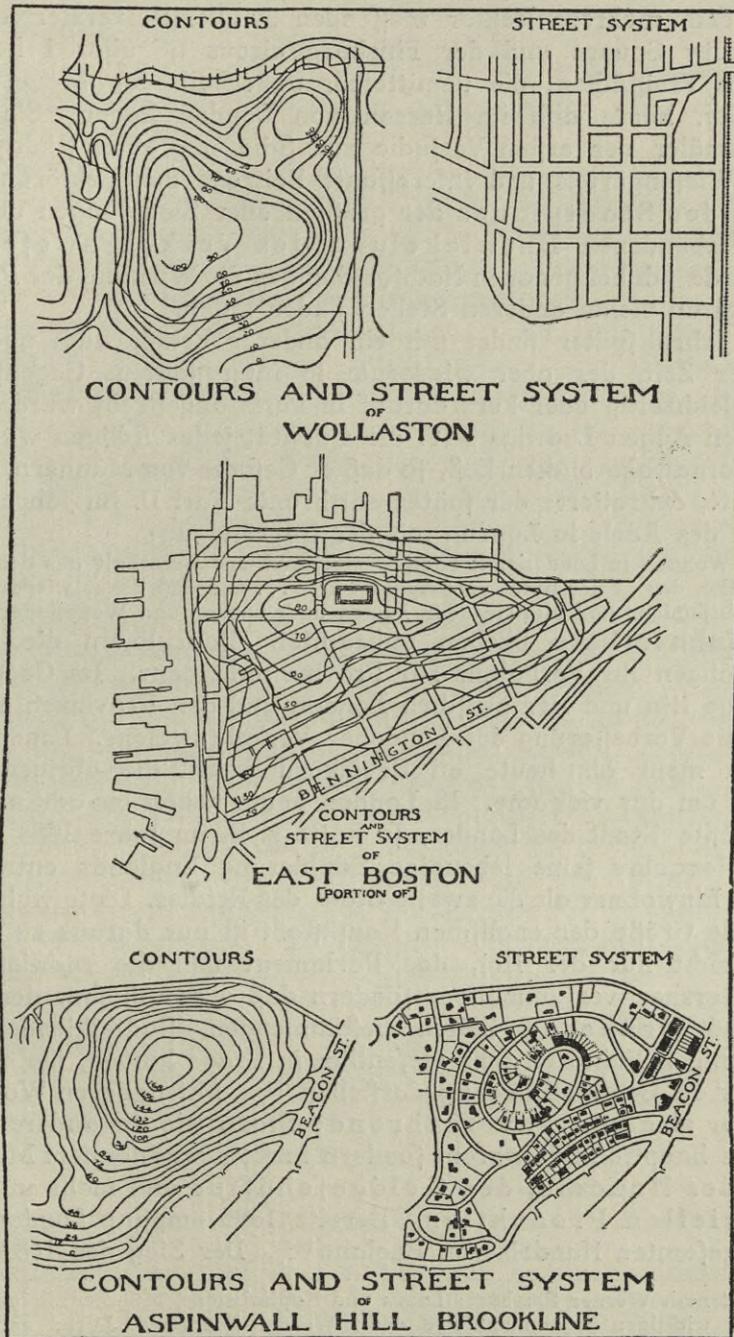
Abb. 211. Aussteller: Die Stadt Mannheim.



Erweiterungsplan der Stadt Mannheim (vgl. alter Plan Abb. 290).

Das Herz der Stadt links oben ist die rechtwinklige formale, auf das Schloß bezogene Anlage von 1699, umgeben von einem ringförmigen Streifen auf dem Gelände der alten Befestigungswerke. Im Osten sind neue Gebiete, in rechtwinkligen Blöcken und diagonalen Verbindungen im sachlichen Stil der späten 80er u. frühen 90er Jahre aufgeteilt. Die neueren Erweiterungen sind unter Vermeidung von geraden Straßen in mehr landschaftlichem Stil behandelt. Der Stilwechsel kommt auch in dem unkonventionell gehaltenen Bruch der Hauptachse (Planken-Welferturm) und ihrem Übergang in den geföhungenen Land[schafts]stil zum Ausdruck.

Abb. 210. Aussteller: Society of Architects, Boston (Arthur A. Shurtleff). Aus dem Berichte der Metropolitan Improvements Commission für Groß-Boston.



Oben Wollaston: Eine schematische rechtwinkelige Aufteilung hügeligen Geländes. In der Mitte East Boston: Eine rechtwinkelige Aufteilung, die sich den Konturen eines Hügels anzupassen versteht. Unten Aspinwall Hill, Brookline: Eine von Olmsted geschaffene Aufteilung unter genauer Anpassung an die Höhenlinien, für Landhausbebauung.

mit den weiteren Parkanlagen um die Lincoln Inn eine sehr ansehnliche Freifläche darstellt; und wenn die Moorfields auch im Durcheinander nach dem großen Feuer (1665) teilweise der Bebauung ausgeliefert wurden, so sind doch außer dem mehrere Hektar messenden Artillerie-Exerzierplatz noch der schöne Finsbury Square und der Finsburg circus (je über 1 ha groß) geblieben, alles Freiflächen, die unmittelbar außerhalb der Mauern der alten Londoner City, heute also im Herzen von London liegen. Sie sind interessante Denkmäler der ersten Versuche zur Schaffung einer städtischen Schutzzone, eines Wiefengürtels und interessante Beiträge zur Erklärung der Auflockerung des Stadtplanes der größten aller Siedelungen und der damit notwendig verbundenen Entwicklung des Verkehrswesens. Wahrscheinlich würde sich bei genauen Nachforschungen die Wirkung der Proklamation von 1580 noch an vielen anderen Stellen finden lassen.

Wenige Jahre später findet sich ein anderer Erlaß, auch noch aus halb absolutistischer Zeit, der aber wiederum in interessantem Gegensatz zu dem steht, was gleichzeitig oder kurz darauf in Paris angestrebt wurde. Während nämlich in den Augen Ludwigs XIV. die Qualität jedes Adligen wuchs, je öfter er sich als Hofstaffage blicken ließ, so daß er Gesuche von Männern, „die er nicht sah“, ablehnte, dekretierte der später entthronte Karl II. im Jahre 1632 gegen das Wohnen des Adels in London mit der Begründung:

„daß das Wohnen in London mit Familie viel Geld und Unterhalt aus den verschiedenen Graffchaften ziehe, das in der Stadt verausgabt würde . . . und daß dieses wiederum eine große Menge von leichtsinnigen und nichtstuenenden Leuten nach London und Westminster ziehe“³⁶⁰).

Diese **Wohnverbote** blieben unbeachtet. Doch lösten die London besuchenden Adligen ihr Verhältnis zur Provinz nicht ganz. Im Gegenteil wurde das beständige Hin und Her zwischen London und den Provinzen ein mächtiger Faktor für die Verbesserung des Londoner Verkehrswesens. London überragte damals noch mehr als heute an Bevölkerungszahl die übrigen Städte des Königreiches um das vielfache. Ist London heute sieben bis acht mal größer als die nächstgrößte Stadt des Landes, so hatte z. B. im Jahre 1685 (die Zeit, für die Lord Macaulay seine lebendige Schilderung Englands entwirft) London 17 mal mehr Einwohner als die zweite Stadt des Reiches. Diese wohl einzigartige überraschende Größe der englischen Hauptstadt ist nur daraus zu erklären, daß sich in ihr nicht nur der Hof, das Parlament und die wichtigsten Gerichtshöfe seit altersher versammelten, sondern daß außer diesen, den Aufschwung der Großstadt früherer Zeiten bestimmenden, stadtbildenden Elementen bereits diejenigen Faktoren sehr wesentlich in Frage kamen, die die Grundlage der modernen Großstadtbildung darstellen³⁶¹). Mit anderen Worten, London war nicht nur eine rentenverzehrende Stadt, wie die anderen Hauptstädte jener Zeit es hauptsächlich waren, sondern in stets wachsendem Maße auch eine Zentrale des Handels, des Geldgeschäftes und mehr und mehr auch der industriellen Produktion. Bereits 1685 empfing Londons Hafen ein Drittel des gesamten Handels von England³⁶²). Der Sieg des 1689 vom Parla-

360) Zitiert nach Werner Sombart: *Luxus und Kapitalismus*, München, Leipzig 1913. S. 38.

361) Diese wichtigen Zusammenhänge deckt Werner Sombarts: *Luxus und Kapitalismus*, S. 25—44, auf und belegt sie mit neuem Material.

362) Ein- und Ausfuhrwert ganz Englands gibt Sombart für das Jahr 1700 mit nur 11 Mill. Pfund Sterling an. Im Jahre 1910 betrug die Gesamteinfuhr des vereinigten Königreiches 678,2 Mill. Pfund; davon bewältigte der Hafen von London allein 228,2 Mill., d. h. 33,6%. Die gesamte Ausfuhr des Königreiches betrug 103,7 Mill., wovon über die Hälfte, nämlich 52,1 Mill. Pfund durch den Hafen von London gingen. Vgl. *Statistical Abstract for London XIV*, S. 116 ff.

mente gewählten Königs Wilhelm III. und die Niederlage der angestammten Dynastie wurden entschieden durch die finanzielle Unterstützung durch die Londoner City; vom 21. Juni bis 2. Juli 1694 schossen die Herren von der City die für die damaligen Zeiten gewaltige Summe von 24 Millionen Mark zusammen (1,2 Mill. L.). Ja sogar als Militärmacht hatte London mit seiner 20 000 Mann starken Bürgergarde sowohl den Sturz König Karls I. als auch später die Restauration Karls II. besiegelt³⁶³).

Bei dieser hervorragenden Bedeutung der Hauptstadt führten in England recht eigentlich alle Wege nach London; diese Tatsache mußte den Zustand der Straßen schnell beeinflussen und im Laufe der Zeit das englische **Straßenwesen**³⁶⁴) zu dem großen nationalen Werkzeuge gleichzeitig der notwendigen Zentralisation wie der noch wichtigeren Dezentralisation machen. Ursprünglich waren in England die Straßen ebenso schlecht wie fast überall in Europa nach dem Verfall des Römerreiches. Noch im Jahre 1685 konnte ein Viceroy, der in der Kutsche durch Wales reisen wollte, nur 4 km in der Stunde zurücklegen. Trotzdem konnte sich seit alters ein starker Verkehr von und zur Hauptstadt entwickeln, der die schlechten Straßen dadurch überwand, daß er sich beinahe ausschließlich, für Mann und Weib, des Reitpferdes bediente. Wie sehr das Londoner Leben damals schon auf Entfernungen zugeschnitten war, zeigt die Legende, die Shakespeare in seiner Jugend während der Vorstellungen die Reitpferde der Theaterbesucher warten läßt, und bezeichnend für Londoner Verkehrsverhältnisse sind auch die bitteren Klagen, mit denen sich Taylor, der „Wasserpoet“ und Sprecher der Themse-Fährleute, gegen die Einführung der **Kutsche in England** wendet. In einem seiner Gedichte heißt es: „Als Königin Elisabeth gekrönt wurde, war die Kutsche in England noch beinahe unbekannt.“ Nachdem aber einmal „die modernen Laster“, „der Tabak in einer Kutsche oder die Kutsche in einer Tabakwolke vom Teufel in England eingeführt worden sind“, wie Taylor es ausdrückt, ist der Siegeszug des neuen Beförderungsmittels unaufhaltsam. Die Aristokratie bemächtigte sich begierig der neuen Erfindung. Die Kutschen wurden zuerst vom Volke als aus den Kolonien importierte Heidentempel angestaunt, ihre jeweilige Abfahrt brachte Straßenaufläufe zusammen, wie es in neuerer Zeit beim Anblick von Luftballons geschah.

Die Leidenschaft für die Kutsche „brachte viele ehrbare Familien um ihre Habe, machte viele Ritter zu Bettlern“ (Taylor). „Mit ihren Pagen, Vorreitern, ihren 6, nein 8 Mähren durch London zu jagen, zur Börse, nach Bethlem, zum chinesischen Pavillon, und sich von der Bürgerschaft anstarren zu lassen“ (Ben Johnson in „Der Alchimist“), „es der Königin gleich zu tun, in ihren Kutschen über Land zu fahren, war zuerst nur die Spielerei der großen Damen; doch bald wurde die Kutsche bei Adel und anderen von Rang gebräuchlich und innerhalb von zwanzig Jahren war der Kutschenbau ein großer Geschäftszweig“ (Stowe).

Im Jahre 1671 wurde dann vom Könige der neuen Gilde der Kutschenbauer

363) Für diese verschiedenen Angaben vgl. Macaulay, History of England; Chap III. State of England in 1685.

364) Für die folgende Schilderung der Entwicklung des Londoner Verkehrswesens wurden benutzt: History of London Traffic, R. R. C. L. T., Band IV, S. 887 ff. History of Metropolitan Roads von T. F. Ordish, Report of the London Traffic Branch of the Boards of Trade 1910, S. 170. Ralph Straus, Carriages and Coaches, their history and their evolution, London 1912. G. A. Thrupp: the History of Coaches, London 1877. H. C. Moore: Omnibuses and Cabs, their origin and history, London 1902.

Seit der Drucklegung der vorliegenden Arbeit ist ein neues wichtiges Buch erschienen, das nicht mehr benutzt werden konnte, das aber der Bedeutung seiner Verfasser halber wenigstens hier zitiert werden soll: Sidney and Beatrice Webb, English Local Government: The Story of the King's Highway. London 1913.

das Patent verliehen (während z. B. die Gilden der Bäcker bis 1155, der Goldschmiede bis 1186, der Zimmerer bis 1344 zurückgehen³⁶⁵).

Die **Fahrtgeschwindigkeit** der Wagen konnte sich infolge des Zustandes der Straßen nur langsam entwickeln. Noch in Shakespeares „Kaufmann von Venedig“ rühmte die „reiche Erbin“ Porzia die Schnelligkeit ihres Wagens, „laß uns eilen, denn wir durchmessen heut noch zwanzig Meilen“, d. h. englische Meilen, also eine Tagesleistung von nur etwa 32 km. Schon im Jahre 1669 kamen aber die damals unerhörtes Aufsehen erregenden „fliegenden Kutschen“ zur Einführung, die den öffentlichen Schnellverkehr zwischen London und Oxford und London und Cambridge mit 50 Meilen, also etwa 80 km Tagesleistung, im Sommer und etwa 50 km im Winter vermittelten. Der als ausschweifend geltende König Karl II. brachte es bei zweimaligem Wechsel seines Sechserzuges, wenn er von London nach Newmarket fuhr, sogar auf 88 km am Tage³⁶⁶). Noch lange Zeit mußte übrigens nicht nur der König, sondern jeder, der bei dem mangelhaften Zustande der Straßen bei schlechtem Wetter nicht stecken bleiben wollte, sechsspännig fahren.

Die folgenden zwei Jahrhunderte bringen den großen Aufschwung der Pferdepflege und des **Fuhrwesens** in England. Zweckmäßiges und dauerhaftes Wagen- und Pferdmaterial besaß unschätzbaren Wert für den Bewohner der immer weiter ins flache Land hinauswachsenden Vorstädte, für den gut situierten Bürger Londons, der als Geschäftsmann seine Einnahmen aus der Stadt, seine Freuden aber aus dem Landleben zu ziehen wußte. Hier liegt eine der Ursachen für die stolze Überlegenheit der englischen Pferdesport- und Fahrfiten, mit ihren flotten und dem Freunde Alt-Englands trauten Traditionen. Im Zusammenhang mit dem außerordentlich großen Wirkungsradius der Hauptstadt über das ganze Land muß auch die prächtige Entwicklung der englischen „Inns“, der Postgasthäuser, verstanden werden, von denen früh gerühmt wird, daß ihrer Behaglichkeit, ihrem behäbigen Aufwand nichts auf dem Continent verglichen werden könne. Es gab schon im 17. Jahrhundert Posthäuser, in denen 2–300 Gäste mit ihren Pferden bequem untergebracht werden konnten. Genießt das englische Heim, das „Home“, internationalen Ruf, so haben erste Männer Englands zugestanden, daß sich nirgends ein Engländer mehr zu Hause, heimischer fühlt, als wenn er sich's in einer dieser alten englischen „Inns“ bequem gemacht hat.

Welcher Gegensatz zwischen dem pferde- und wagenliebenden, keine Entfernung scheuenden London, wie es sich schon im 17. und 18. Jahrhundert darstellt, und kontinentalen Großstädten, z. B. Berlin, wo man noch im 19. Jahrhundert von einer Reise „aufs Land“ sprach, wenn man für die Sommermonate ein Haus vor dem Brandenburger Tor bezog, und wo man das Unabsehbare einer Entfernung mit dem Ausdrucke „bis in die Puppen“, d. h. bis zu den Statuen am „Großen Stern“, auszudrücken versuchte. Die Entwicklung des öffentlichen Fuhrwesens in London sei durch einige Zitate und vergleichende Zahlen erläutert. Im Jahre 1634 heißt es in einem Londoner Brief³⁶⁷): „Überall kann man Droschken haben, genau wie man Fährleute am Themseufer findet.“ Im nächsten Jahre 1635 stellt eine königliche Proklamation³⁶⁸), (die noch nach

365) Vgl. Thomas Allen: The history and antiquities of London Westminster Southwark and parts adjacent; London 1828, Vol. II, S. 337 ff.

366) Vgl. Th. B. Macaulay, a. a. O.

367) Zitiert R. R. C. L. T., Teil IV. S. 1891.

368) Zitiert in Ralph Straus: „Carriages and Coaches, ufw. S. 90.

dem erst wenige Jahre später beseitigten Absolutismus (schmeckt) die Droschke gleichsam ausdrücklich in den Dienst der Dezentralisation des Wohnwesens:

mit Rücksicht darauf, daß „die allgemeine Benutzung von Miet-Droschken durch jedermann nicht nur eine große Belästigung für Seine Majestät, für seine teuerste Gemahlin, die Königin, für den Adel und für andere Personen von Stand und Rang bei ihrer Fahrt durch die Straßen darstellt, sondern daß durch sie die Straßen selber beschädigt und das Pflaster so aufgebrochen wird, daß der allgemeine Verkehr dadurch gehindert und gefährlich wird, und daß die Preise für Heu und andere Stallprovisionen über alle Maßen teuer werden, sollen deswegen keine Mietdroschken mehr in London, Westminster oder anderen Vorstädten geduldet werden, ausgenommen für Fahrten von mindestens 3 Meilen (4,8 km) außerhalb Londons, Westminsters oder ihren Vorstädten.

Die hier wiederkehrende Dreimeilenentfernung legt den Gedanken nahe, daß die Vorstellung der erwähnten hygienischen Schutzzone (Wiesengürtels, vgl. oben S. 281) um die Londoner City auch 1635 noch lebendig war. 1654 wurde die Zahl der Droschkenkonzessionen auf 300, 1661 auf 400 festgesetzt. 1739 betrug die Bevölkerung Londons³⁶⁹⁾ 725903 Personen (in 95968 Häusern), es gab 22639 Pferde, 2484 Personen, die sich eigene Equipagen hielten, ferner 800 schwere und 300 leichte Mietdroschken. Zum Vergleich: in der eineinhalb Millionenstadt Paris, dem reichen, aber nicht mit Lokalbahnen ausgestatteten Paris des zweiten Kaiserreiches waren Anfang der 50er Jahre des 19. Jahrhunderts nur 1646 Droschkenkonzessionen erteilt³⁷⁰⁾. Die Zunahme der Droschken kann jedoch als erfreuliches Zeichen für die Entwicklung des städtischen Verkehrs nur so lange gelten, als es noch keine anderen billigeren Verkehrsmittel gibt, die bei normaler Entwicklung des Verkehrswesens schnell den sich neu entwickelnden Verkehr aufnehmen. Nachdem der Fiaker als Verkehrsmittel eine Zeitlang ein Segen gewesen ist, verwandelt er sich in einem späteren Stadium der Verkehrsentwicklung in das Gegenteil, wenn er das einzige Verkehrsmittel bleibt, und wenn seine Wirksamkeit nicht durch geeignete neuere Verkehrsmittel ergänzt wird. Sehr bezeichnend ist darum gerade ein aus verschiedenen Entwicklungsperioden gewählter Vergleich zwischen Berlin und London. In dem Berliner Magistratsbericht³⁷¹⁾ wird über den Droschkenverkehr in Berlin, das 1860 genau ebenso der Lokalbahnen entbehrte, wie London im Jahre 1739, folgendes berichtet:

„Die Entwicklung der Droschken gibt ein getreues Bild von dem Wachstum des Straßenverkehrs... Das Droschkenunternehmen war im Jahre 1815 mit einer Zahl von nur 30 Wagen und 50 Pferden ins Leben getreten. Diese Zahl hatte sich bis zum Jahre 1827, also in 12 Jahren vervierfacht, aber es war noch eine Zeit von 33 Jahren erforderlich, um sie bis auf 1000 wachsen zu lassen. Im Jahre 1860 standen, abgesehen von 60 Nachtdroschken, 999 Stück Droschken zum Dienste des Publikums bereit, das Jahr 1866 konnte schon 2260 Droschken verzeichnen, während im Ausgange des Jahres 1876 sich im ganzen 4242 solcher Wagen in Benutzung befanden... Erst im Jahre 1846 war in Berlin neben den Droschken ein anderes Transportmittel ins Leben getreten, dessen spezifischer Unterschied von der Droschke durch seinen Namen „Omnibus“ bezeichnet wird. Die nachstehenden Zahlen zeigen, wie diese Art der Personenbeförderung längerer Zeit bedurfte, bevor sie allgemeinere Beliebtheit beim Publikum fand.

Im Jahre 1846	. . . . .	5 Linien	. . . . .	20 Wagen	
„	„	1860	. . . . .	13	„
„	„	1863	. . . . .	40	„
„	„	1864	. . . . .	39	„
„	„	1865	. . . . .	36	„
„	„	1866	. . . . .	25	„
„	„	1876	. . . . .	16	„

³⁷²⁾

369) Vgl. Report of the London Traffic Branch of the Board of Trade 1910, S. 181.

370) Memoires du Baron Haussmann, Bd. III, S. 166/167.

371) Nach demselben Magistratsbericht wurden 1876 in Berlin 24682 Wagenpferde gezählt.

372) Das Zurückgehen der Linien und Wagen nach 1865 erklärt sich aus der seit 1865 langsam erfolgten Einführung der Pferdebahnen, die bezeichnenderweise in dem in Mietskasernen

So weit der Berliner Magistratsbericht. Ein anderer, aus zwei verschiedenen Entwicklungsepochen gewählter Vergleich zwischen Groß-Berlin im Jahre 1871 und Groß-London im Jahre 1891 ergibt folgendes:

Im Jahre 1891 war die Londoner Verkehrsentwicklung bereits weit vorgeschritten, dagegen stand Berlin im Jahre 1871, was den Lokalverkehr betrifft, noch im präeisenbahnhistorischen Zeitalter. Im Jahre 1871 nun, in dem die Londoner Metropolitan Railway bereits 42,7 Millionen³⁷³⁾ Passagiere beförderte, konnte Berlin, das den Ortschnellverkehr überhaupt noch nicht kannte, bereits für jeweils 250 Einwohner eine Droschke aufweisen, während in dem viel verkehrsreicheren London nicht eine kleinere, wie man erwarten könnte, sondern eine viel größere Zahl, nämlich jeweils 380 Einwohner mit einer Droschke Vorlieb nehmen mußten. Dagegen kamen in London (1891) auf jeden Trambahnwagen nur 3700, in Berlin (1871) dagegen 51 000 Personen, und jeder Omnibus entsprach in London einer Bevölkerung von 750, in Berlin von 7000 Personen. Die plötzliche Entwicklung des Berliner Droschkenwesens nach 1860 kann also als Beweis für das Zurückbleiben in der Entwicklung des öffentlichen Lokalverkehrs durch Bahnen und Omnibusse angesehen werden. Diese Erkenntnis lag August Orths unausgeführt gebliebenen Stadtbahnprojekten zugrunde.

Ganz anders ist die schnelle Entwicklung des öffentlichen Fuhrwesens im London des 17. und 18. Jahrhunderts zu beurteilen, weil sie dort nicht auf Stagnation, sondern auf gesteigerte Dezentralisation im Städtebau weist. Die nach dem damaligen Stande der Technik zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel wurden mit rücksichtsloser Energie entwickelt. Der Lärm der Mietdroschken ließ den vornehmen Bewohner der City bald „nicht mehr schlafen noch studieren“³⁷⁴⁾, auch führte bereits im 17. Jahrhundert der lebhafteste Verkehr der Privatfuhrwerke und der Lastwagen im alten London zu Verkehrsflauungen und zu prompter Verschiebung des eleganten Zentrums der Stadt zum neuen breitstraßigeren **Westen**. Dort entstand eine **völlig neue Stadt**³⁷⁵⁾.

Nach der Restauration des Königtums (1660), so schildert der Verfasser des Robinson „lockte die Luft der Restaurationszeit, zahllose ruinierte Adelsfamilien und die entlassene Soldateska nach London und der neue Hof brachte einen Strom von Stolz und neuen Moden in die Hauptstadt, so daß eine Steigerung der Londoner Bevölkerungsziffer um 1—200 000 neue Seelen geschätzt wurde“^{376 a)}.

Die Flucht aus der engen, schlecht gelüfteten Altstadt erfährt eine vorzügliche Schilderung durch die folgenden von Werner Sombart³⁷⁶⁾ zusammengestellten Zitate:

In der Mitte des 17. Jahrhunderts finden wir die feine Welt noch in der City. Wir entnehmen das z. B. aus den Klagen der „feinnasigen City-Damen“ über den sie belästigenden Kohlenrauch (damals fing man an, Steinkohle zu brennen): „Oh Gemahl, wir werden uns niemals wohl fühlen, weder wir noch unsere Kinder, solange wir in dem Geruch dieses Seekohlen-Rauches leben müssen“³⁷⁷⁾. Von da ab beginnt der Adel seine Paläste in die Vorstädte zu verlegen. Der

zentralisierten Berlin keinen neuen Verkehr aufnahmen, sondern den Omnibussen Konkurrenz machten. Aus dem Verwaltungsbericht 1882—1888 (S. 87) geht hervor, daß trotz des gewaltigen Aufschwunges der Stadt der Omnibusverkehr noch weiter zurückging. Im Jahre 1881 betrug die Zahl der Wagen nur 134, um sogar bis 1885 nur wieder auf 138 zu steigen. Auch 1888 betrug sie mit 217 wenig mehr als die Hälfte vom Jahre 1864.

373) Vgl. Dr. Emil Winkler, Professor an der Technischen Hochschule in Wien. „Wiener Tunnelbahn“. Wien 1873, S. 2.

374) Zeitgenössische Feststellung, zitiert von R. Straus: Carriages and Coaches. S. 92.

375) Macaulay, a. a. O.

375 a) Defoe, der Verfasser von Robinson Crusoe, im „Journal des Pestjahres“.

376) Werner Sombart, Luxus und Kapitalismus, S. 39.

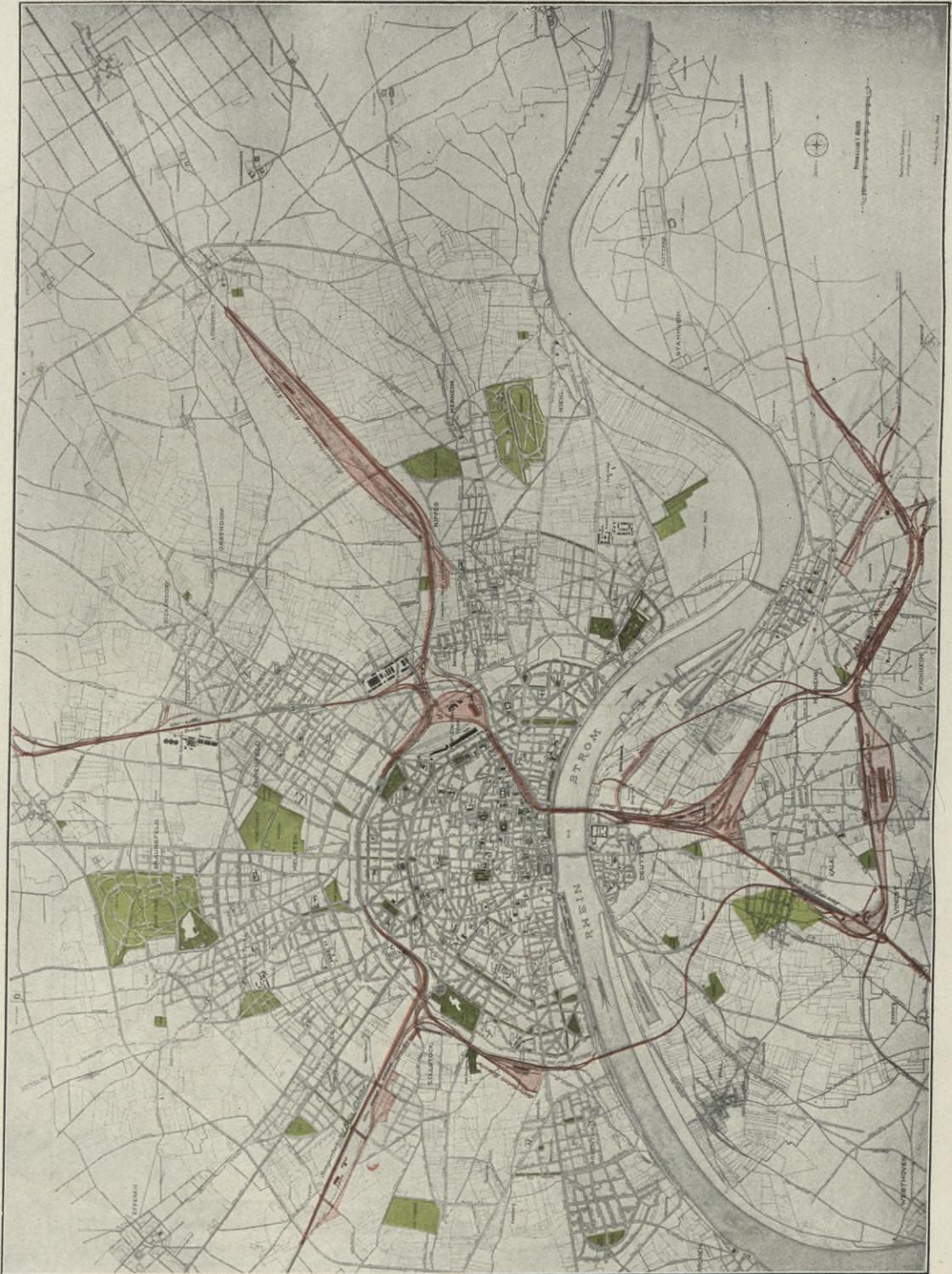
377) Artificial Fire 1644, mitgeteilt bei W. Cunningham, The growth of Engl. Ind. and Comm. 1905, S. 319. Dies und das folgende Zitat nach Sombart.

Abb. 212. Aussteller: Kgl. Eisenbahndirektion Cöln.



Alter Zustand der Staatseisenbahnanlagen in und um Cöln (vgl. Abb. 213).

Abb. 213. Aussteller: Kgl. Eisenbahndirektion Cöln.



Neuer Zustand der Staatseisenbahnanlagen in und um Cöln (vgl. Abb. 212).

Fortsetzer des Miede, Mr. Bolton³⁷⁸) gibt uns ein anschauliches Bild von diesem Umgestaltungsprozeß, den die Stadt London um die Mitte des 18. Jahrhunderts erfährt. „Der Hochadel und viel vom niedrigen Adel haben sich jetzt viel besser eingerichtet in feinen Squares oder Straßen, wo sie gute Luft atmen und sich moderne Häuser bauen lassen.“ Er führt dann eine große Anzahl solcher Neubauten namentlich auf, und wir empfangen auch aus seiner Schilderung durchaus den Eindruck, daß der Charakter des vornehmen London seiner Zeit noch durchaus durch die Niederlassung des Landadels bestimmt wird. Daneben finden wir dann den Adel in der unmittelbaren Nachbarschaft Londons. Defoe zählt 17 Nachbarorte Londons auf, „alle angefüllt und umgeben mit feinen Häusern oder eher Palästen des hohen und niedrigen Adels von England“.

Die Jahre 1665 und 1666 brachten zwei furchtbare Ereignisse, **Pest und Feuer**, die wohl mehr wie irgend etwas anderes vor den Gefahren des gedrängten Zusammenwohnens gewarnt und die Dezentralisation beschleunigt haben.

„Eine Pestilenz, deren Schrecken alles übertrafen, was das Land seit drei Jahrhunderten erlitten hatte, setzte in sechs Monaten mehr als 100 000 Menschenleben dahin, und kaum hatte der Leichenwagen aufgehört, seine Runde zu machen, als ein Feuer, wie es Europa seit dem Brande Roms unter Nero nicht gesehen hatte, die ganze City, von Tower bis Temple, vom Fluß bis in die Nähe von Smith-Field in Ruinen legte“; „das Feuer hatte in wenigen Tagen den Raum von beinahe einer Quadratmeile ergriffen und 89 Kirchen und 1300 Häuser niedergelegt³⁷⁹).

Nach dem großen Feuer machte der geniale Architekt **Sir Christopher Wren**, „der Künstler und Gelehrte ohnegleichen seit Leonardo Da Vinci“, den berühmten Plan für die Neuerrichtung Londons. Der Plan hatte daselbe Schicksal wie der kurz vorher (1632) von Otto von Guericke, damals Ratsbauherr von Magdeburg, entworfene Plan für das von Tilly niedergebrannte Magdeburg³⁸⁰), oder der Plan, den neuerdings der bekannte Städtebauer und Architekt Daniel H. Burnham für San Francisco schon vor dem großen Erdbeben entworfen hat³⁸¹). Alle diese Pläne, obgleich sie wesentliche Verbesserungen des alten Zustandes enthielten, blieben im Kasten, und man baute die zerstörten Städte ziemlich mit allen Fehlern wieder auf, die sie vorher gehabt hatten. Wie sehr dieser Mangel an Besonnenheit auch zu bedauern ist, so dürfen doch andererseits diese, ausschließlich von Architekten entworfenen Pläne nicht ganz kritiklos hingenommen werden. Der Kritik, die Dr. Forbath an dem Guericke'schen Plan geübt hat, schließt sich mit Recht die Kritik des Wren'schen Planes durch Paul Waterhouse³⁸²) an. Die zeichnungsmäßige Einpassung des Wren'schen Planes in das moderne London, wie sie von Waterhouse gemacht worden ist, zeigt, daß Wren trotz aller Vorzüge, die sein Plan besitzt, den modernen Anforderungen des Städtebaues, nicht nur wie er sich heute entwickelt hat, sondern auch, wie er sich schon bald nach Wren gestaltete, nicht gerecht wurde, daß er vielmehr namentlich das Verkehrswesen ganz ungenügend behandelte und sich in seiner Einschätzung der zukünftigen Entwicklung ziemlich in jedem Punkte geirrt hat.

„Selbst der überlegenste Geist und die besten Unterlagen genügen nicht, um ein Schema für eine Stadt zu schaffen, das ebenso lange seinen Wert behalten wird, wie die Gebäude dauern, die man errichtet. Die Steine der eigenen Gebäude Wren's müssen über die Masse von Tatsachen lachen, die innerhalb von acht Generationen den Wert seines Planes über den Haufen geworfen haben.“ (Waterhouse.)

In der Tat, die Rolle, die dem glücklichen Zufall im Städtebau zukommt,

378) Miede and Bolton, The present State of Great Britain etc. 10. ed. 1745, p. 101.

379) Macaulay a. a. O.

380) Vgl. Dr. Forbath Fischer, Der Bau der Städte an Flüssen in alter und neuer Zeit, in Goeckes Städtebau, 1. Jahrg., S. 51.

381) Vgl. Report of D. H. Burnham on the Improvement and adornment of San Francisco, San Francisco 1905.

382) Vgl. „Old Towns and New Needs“, also the Town Extension Plan: being the Warburton Lectures for 1912, delivered by Paul Waterhouse M. A. and Raymond Unwin, F.R.I.B.A. Manchester 1912.

ist außerordentlich groß; es wurde bereits bei den Pariser Boulevards und beim Wiener Ring darauf hingewiesen. Gerade das Londoner Beispiel zeigt, daß weit höher als weitsichtige Pläne, deren Perspektiven sich zu oft als trügerisch erweisen, die Leichtigkeit einzuschätzen ist, mit der sich die städtebauliche Verfassung frei von hemmenden bürokratischen, interessenpolitischen oder falschen wirtschaftlichen Maßregeln und Vorschriften und mittelst stark entwickelter Dezentralisation auf billigem Boden, den jeweils sich ändernden Forderungen des Städtebaues anzupassen vermag. Nur auf dem Boden einer derartig leicht beweglichen städtebaulichen Verfassung, wie sie sich aus Hunderten von Bedingungen des Rechtes und der Sitte ergibt, kann der wahrhaft große Stadtbaukünstler Großes und Segensreiches schaffen.

Hatte Wren die Londoner City noch als eine geniale Verbindung von Wohn- und Arbeitsstadt geträumt, so förderten Pest und Feuer in der Folgezeit die **Citybildung** im modernen Sinne des Wortes, d. h. eine Trennung von Wohn- und Arbeitsstätte derart, daß Wrens Bemühungen wertlos wurden. Macaulay schildert den Umschwung folgendermaßen:

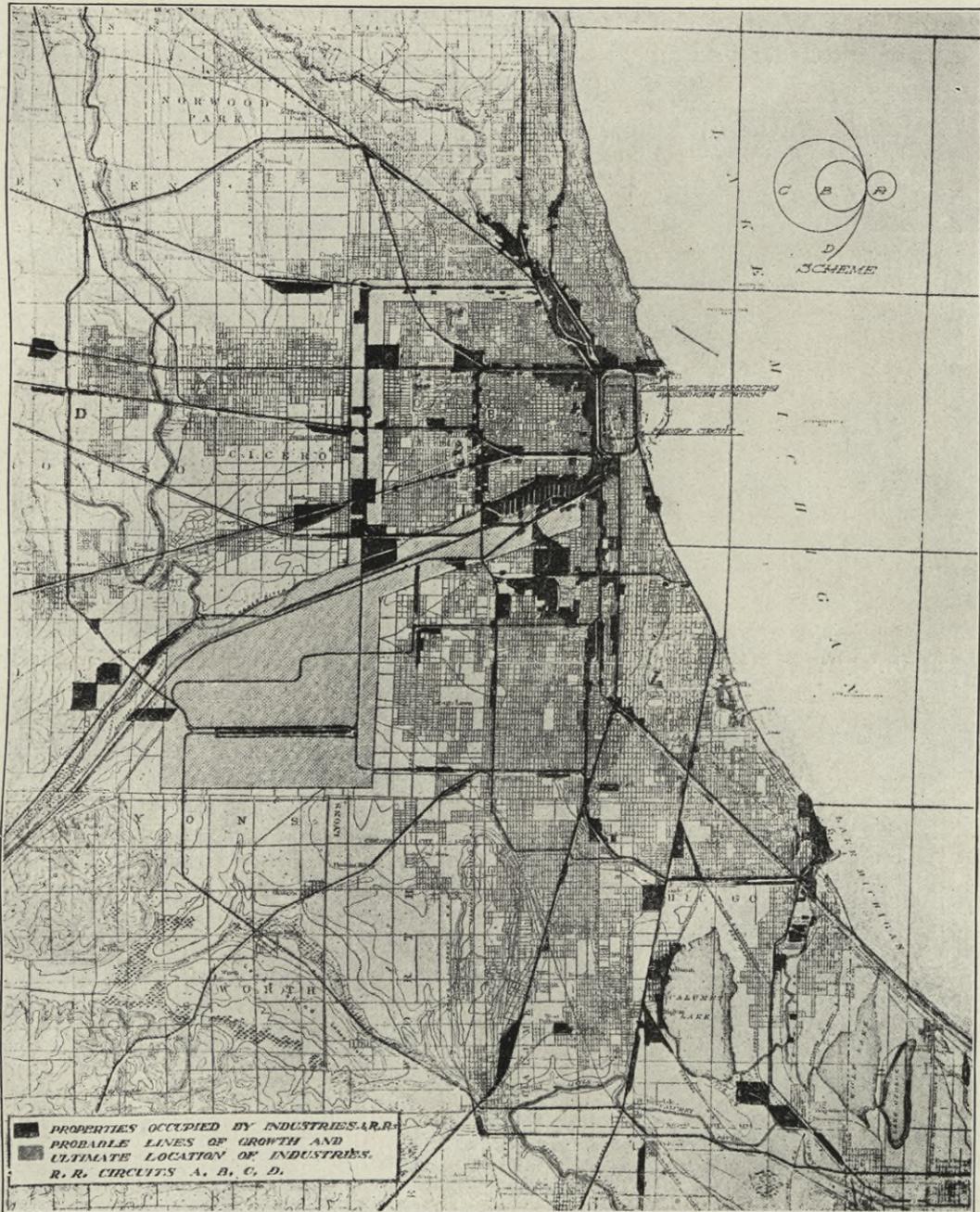
„Der ganze Charakter der City hat seit jener Zeit (d. h. seit der Pest und dem Feuer 1666) eine vollkommene Veränderung durchgemacht. Künftig begeben sich die Bankiers und Kaufleute und die Leiter der großen Läden an sechs Morgen jeder Woche dorthin, für die Abwicklung ihrer Geschäfte; aber sie wohnen in anderen Vierteln der Metropole, oder in den von Buschwerk und Blumen umgebenen Landsitzen der Vororte. Diese Revolution in den Gewohnheiten der Privaten hat eine politische Revolution von nicht geringer Bedeutung hervorgerufen. Die City wird nicht länger von den reichsten Händlern mit der Hingebung betrachtet, die jedermann natürlicherweise für seine Vaterstadt fühlt . . . Lombard-Straße und Threadneedlestraße sind nur noch Plätze, wo man arbeitet und Geld anhäuft. Zum Genießen und Geldausgeben geht man anderswo hin. Sonntags oder abends nach den Geschäftsstunden liegen die früheren Wohnhöfe und Straßen, die wenige Stunden vorher noch von hastenden Füßen und besorgten Mienen lebendig waren, ebenso still wie die Lichtungen des Waldes. Die Häupter der Handelsinteressen sind nicht länger Bürger, sie meiden und verachten beinahe kommunale Ehrenämter. Diese Ehrenämter werden Männern überlassen, die — zwar nützlich und höchst respektabel — nur selten zu den geradezu fürstlichen Handelshäusern gehören, deren Namen durch die Welt klingt.“

Diese Trennung von Wohn- und Arbeitsstätte ist eine der wichtigsten, durch das Verkehrswesen ermöglichten Erscheinungen der Großstadtbildung, die dadurch auf ganz neue Grundlagen gestellt wird. Diese Bildung einer reinen Geschäftsstadt ist aber gleichzeitig auch das Symptom für die bereits erwähnte wichtige Tatsache, daß London sich aus einer hauptsächlich rentenverzehrenden Stadt in eine produzierende Stadt zu verwandeln anfängt und damit die Schwelle zur neuen machtvolleren Epoche der Großstadtbildung überschreitet. Als historischer Beleg für diese Tatsache sowie für das unaufhaltsame Fortschreiten des Dezentralisationsprozesses diene die folgende Schilderung, die bereits im Jahre 1759 von Corbyn Morris gemacht wurde³⁸³):

„Die Verbesserung der Straßen in der Nähe der Hauptstadt und die stets wachsenden Verkehrserleichterungen zu allen Dörfern der Umgebung verhüten die ehemalige Stagnation der Bevölkerung in London; einer großen Anzahl derer, die in London zu tun haben, ist es möglich, dort nur wenige Stunden des Tages zu weilen und sich abends wieder aufs Land zurückzuziehen; es ist dies allgemein üblich geworden.“ Sogar in der Industrie setzte bereits damals die Dezentralisation ein. Derselbe Corbyn Morris schreibt weiter: „Es ist seit einiger Zeit gebräuchlich geworden, Manufakturen, die früher große Massen von Tagelöhnern in London beschäftigten, und die für den Verkauf in London arbeiten, auf dem Lande zu betreiben; in der Schuhfabrikation z. B. werden viele hundert Arbeiter weniger in London beschäftigt als vor 20 Jahren. Diese Methode wird wahrscheinlich von vielen anderen Produktionszweigen befolgt werden, namentlich wird dies durch die Verbesserung der Straßen und den dadurch erleichterten Verkehr zwischen Stadt und Land befördert. Alle diese Gründe müssen zur Begründung der Ansicht angeführt werden, daß die Zahl der Erwachsenen, die sich dauernd in London aufhält, eher abnimmt.“

383) In „A collection of the yearly Bills of Mortality“ R.R.C.L.T. IV., S. 923.

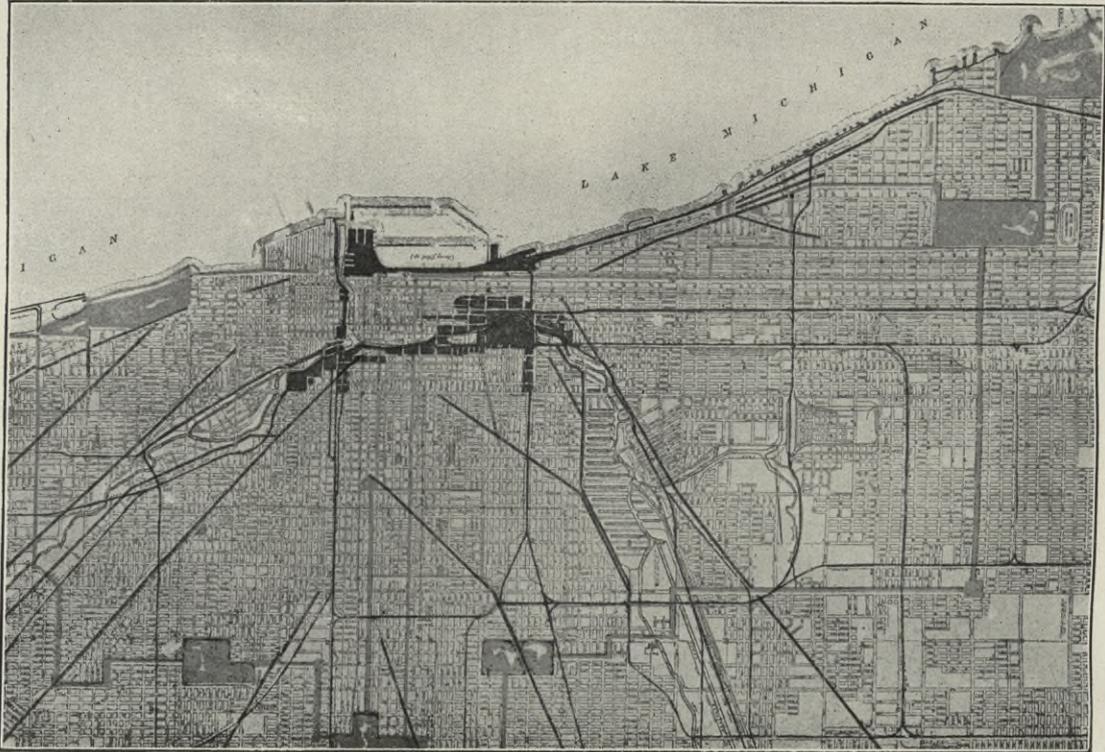
Abb. 214. Aussteller: Commercial Club, Chicago.



Verteilung der Industrien in Chicago.

Die gegenwärtig von Industrie besetzten Gelände sind schwarz, die vom Bebauungsplane D. H. Burnhams für Industrie in Aussicht genommenen Gelände sind grau schraffiert. Die City ist bereits gleichsam blockiert von Industriegelände. Der Burnham'sche Plan schafft gleichsam eine zweite Umwallung. Allerdings liegen die Wohngebiete im wesentlichen außerhalb dieser künstlich geschaffenen Wälle.

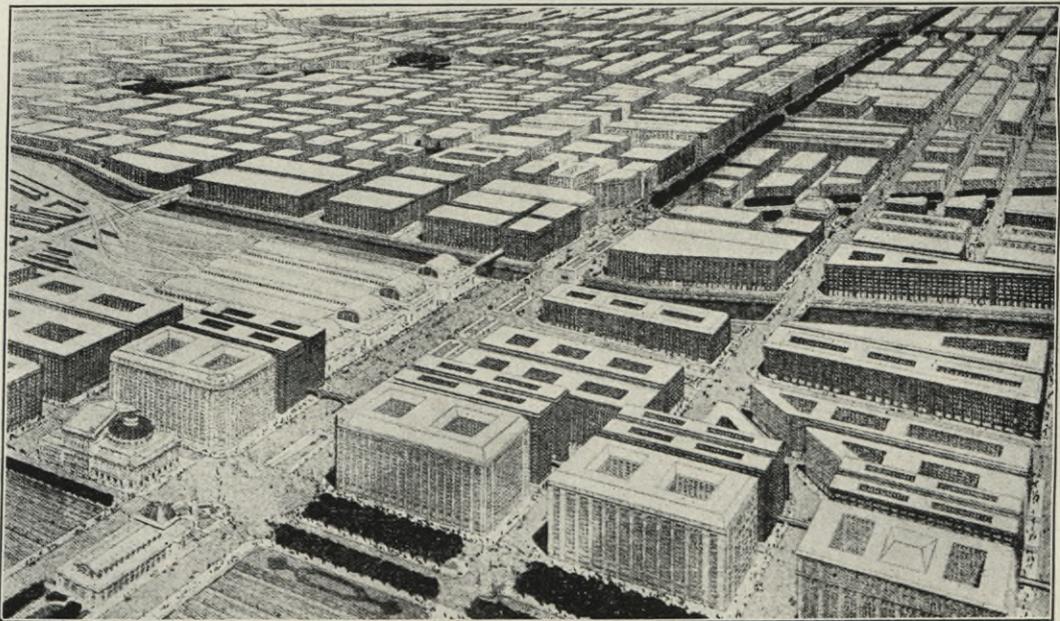
Abb. 215. Aussteller: Commercial Club, Chicago.



Der Grundbesitz der Eisenbahnen von Chicago.

Die großen Kopfbahnhöfe von 30 Eisenbahngesellschaften, die in Chicago münden, umschließen die City ähnlich wie alte Festungswerke eine europäische Altstadt.

Abb. 216. Aussteller: Commercial Club, Chicago.



Vorſchlag Burnhams zu ſyſtematiſcher Aufreihung der Kopfbahnhöfe (links).

Zur Durchführung dieser Citybildung und Dezentralisation des Wohnwesens zeigt das letzte Viertel des 18. Jahrhunderts in London schon ganz deutlich die Kräfte am Werke, die heute die Gestaltung der modernen Großstädte mehr und mehr bestimmen. An Stelle der Automobile hatte man die Fiaker (1768 gab es deren bereits 1000, der Kilometer Fahrt kostete nach dem Tarif von 1786 50 Pfennige), an Stelle des Fahrrades das Reitpferd, statt der Trambahnverbindungen in die Nachbarschaft gab es die Mailcoach, und statt des Vorort-schnellverkehrs die „fliegenden Kutschen“. 1786 mündeten in Londons Posthäusern 19 Postlinien mit Fahrpreisen von ca. 20 Pfennigen für den Kilometer.

Die Orientierung der alten **Straßen von London und Umgebung** war ausgezeichnet; baute sie sich doch unmittelbar auf dem großartigen römischen Straßennetz auf, in dem London einer der großen Strahlenpunkte gewesen war, der nicht nur auf geradem Wege mit Rom, sondern auch mit den wichtigen Punkten der britischen Provinz verbunden war. Die vorzüglichen römischen Straßen waren aber durch die dezentralisierten Lokalinteressen des Feudalsystems in Verfall geraten, woran auch die auf London orientierten eigens für den Dienst der Monarchie erbauten königlichen Privatstraßen der Feudalzeit nichts ändern konnten.

Seit der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts wird die Verbesserung der Straßen ernstlich in Angriff genommen. Hatte ihre Unterhaltung den in früherer Zeit von den von sonstigen Abgaben befreiten Klöstern, den Grundbesitzern, den oft ganz armen Kirchspielverwaltungen des flachen Landes obgelegen, so kam nach und nach trotz der erbitterten Widerstände, die teilweise mit Waffengewalt gebrochen werden mußten, ein großes System von **Schlagbaumstraßen** zur Durchführung, deren Zölle in gerechterer und wirkungsvollere Weise für die Unterhaltung der Straßen zur Verwendung kamen als unter dem alten System möglich gewesen war. Die große Entwicklung der Zollstraßen (Schlagbaumstraßen) setzte namentlich seit 1748 ein. Man kann wohl annehmen, daß das Straßensystem, das Frankreich vor dieser Zeit besaß, und das es dem absolutistischen Merkantilismus Colberts verdankte, technisch vollkommener war, aber weit weniger benutzt wurde wie die englischen Straßen. In England mußte sich das Bürgertum selber helfen, und da niemand es daran hinderte, noch übermächtige Interessentengruppen privilegierte, half es sich auch, langsam aber sicher, mit tausend kleinen Schritten, von denen jeder einzelne widerstrebenden Interessen, überkommenen Vorurteilen und versinkenden Privilegien abgerungen wurde, sich dann aber auch unmittelbar in wirtschaftlichen und städtebaulichen Segen umwandelte und die Rechtfertigung für weitere Fortschritte wurde. In der Zeit von 1760 bis 1809 wurden 1514 Zollstraßengesetze erlassen, von denen ein großer Teil für die unmittelbare Nachbarschaft Londons bestimmt war. 1756 wurde durch verschiedene lokale Zollstraßenausschüsse die sogenannte „Neue Straße“, d. i. Marylebone-, Euston-, Pentonville- und später im Anschluß daran die City-Straße geschaffen, die kürzlich in den Verhandlungen über die Londoner Verkehrsentwicklung viel erörtert worden ist. Diese Straße wurde angelegt mit einer Mindestbreite von 40 Fuß und mit der weitsichtigen Bestimmung, daß innerhalb weiterer 50 Fuß von jedem Rande der Straße nicht gebaut werden dürfe; also eine Gesamtbreite von 140 Fuß, etwa 45 Meter (die Frage der Bebaubarkeit des beiderseitigen Schutzstreifens ist der Streitpunkt, um den es sich heute handelt). Diese Straße, die damals bereits dicht bebaute Teile südlich liegen ließ, stellt ein interessantes Beispiel einer Umgehungsstraße dar; der Ver-

kehr suchte — sich selbst überlassen, durch keine übermächtige Interessengruppierungen in einem bestimmten Gebiete festgehalten — den Weg des geringsten Widerstandes. Statt auf Straßendurchbrüche oder Straßenverbreiterungen zu drängen, umgeht er die bebauten Gebiete samt ihren Hausbesitzern, deren Groll nicht übermäßig ist, weil sie keine Zinshäuser zu vermieten haben, sondern im Eigenhause wohnen; die Läden sind in der City. In der Zeit von 1790 an trat der Straßenbau in ein fieberhaftes Stadium. Es gelang den Zollstraßenauswüchsen unter Heranziehung der Arbeitsleistungen der Armenhäuser nach und nach das englische Straßenwesen auf eine bis dahin ungekannte Höhe zu heben.

1799 konnte Marshall³⁸⁴⁾ schreiben, „die Straßen in der Umgegend Londons sind wegen ihrer Güte sprichwörtlich: sie danken diese Güte z. T. den Vorzügen des Straßenbaumaterials, das fast überall in der Umgegend Londons gefunden wird, nämlich ein scharfkantiger, kieselharter Kies, der sich gut verbindet.“ Im selben Jahre schreibt der Assistant-Quarter-Master-General³⁸⁵⁾: „Durch den unermüdlchen Fleiß und den wachsenden Wohlstand der Einwohner dieses Königreiches sind die Straßen in jedem seiner Teile so bequem für Reisezwecke geworden, daß sie die Bewunderung der Fremden und der Stolz der Einheimischen sind.“

Zum Vergleich der Frequenz auf den Straßen in der Umgebung von London und Paris sei an den oben (S. 211) mitgeteilten Bericht Arthur Youngs erinnert. Ferner sei hier zum Vergleich mit Berlin eine aus derselben Zeit stammende Äußerung F. v. Cöllns erwähnt³⁸⁶⁾.

In seinem Vergleich zwischen Wien und Berlin, bei dem er in manch anderer Beziehung Berlin weit über Wien stellt, heißt es: „In Berlin ist das Pflaster von der elendesten Art“ . . . „man mag nun hinkommen von welcher Seite man will, aus Ost oder West, aus Süd oder Nord, so wird man von den keuchenden Postpferden in einem Sandmeer fortgeschleppt.“

Berlin hat, wie von Augenzeugen berichtet wird, noch in den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts in der vornehmen Wilhelmstraße ein Kopfsteinpflaster mit zwei Granitrinnen in der Mitte für die Staatsequipagen gehabt.

Bedeutung für die Entwicklung des Londoner Verkehrs, nicht nur des Handels, sondern auch der Personen, waren die **Wasserstraßen**. Es wurde schon gesprochen von dem Wettstreit zwischen Wasser- und Landbeförderung, zwischen der Themse, der berühmten „stillen Heerstraße“ (silent Highway) Londons und der Landstraße. Die Themse, an deren Ufern London sich hinbreitete, ernährte zwischen der Brücke von Windsor und Gravesend eine dem Lokalverkehr dienbare Bevölkerung von Fährleuten, die mit ihren Familien bereits im Jahre 1613 auf 40000 Personen³⁸⁷⁾ geschätzt wurde, und die sich damals gleichermaßen gegen die Schädigungen wehrte, die ihren Interessen aus der Verlegung der Shakespeareschen Theaters auf das andere Themseufer und aus der Einführung der Droschken erwachsen. Die große Bedeutung, die die Themse für den lokalen Personenverkehr Londons hatte, wurde aber noch weit übertroffen durch ihre Bedeutung als Nährmutter der Stadt. Als in der Zeit vor der endgültigen Beseitigung des Absolutismus einmal ein König den unbotmäßigen Londonern mit der Verlegung der Residenz nach Norwich drohte, antwortete ihm

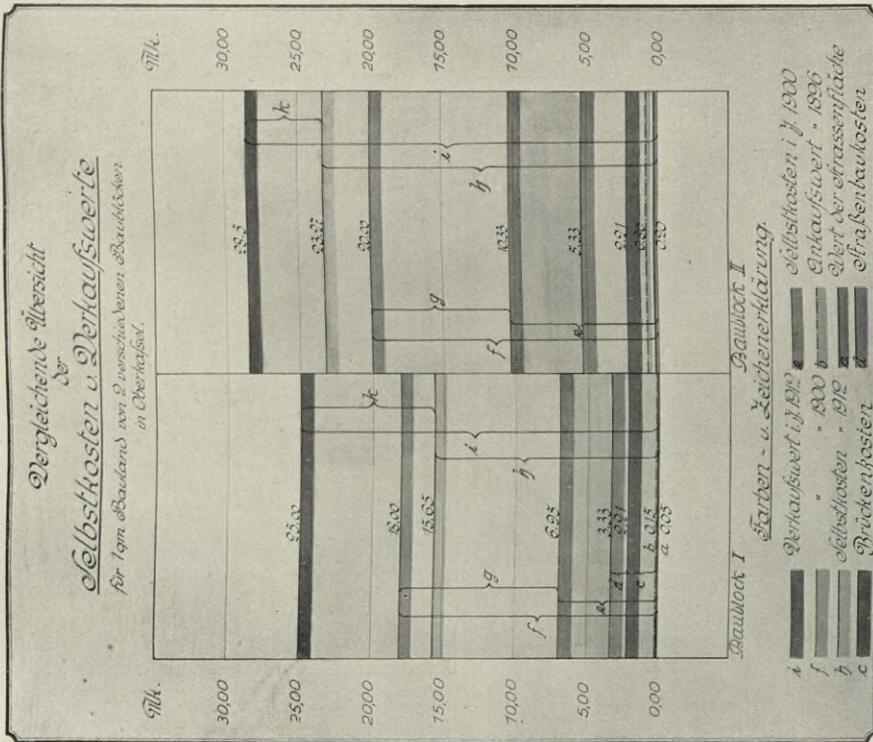
384) Marshall: „Minutes etc. on Agriculture“, vgl. R.R.C.L.T. IV, S. 928.

385) „A Travelling Dictionary: or, Alphabetical Tables of the Distance of all the Principal Cities, Borough, Market, and Sea-Port Towns, in Great Britain, from each other etc.“, by Daniel Paterson, Esq. Assistant Quarter-Master General, 8. Aufl. London 1799.

386) F. v. Cölln: Wien und Berlin in Parallele. Nebst Bemerkungen auf der Reise von Berlin nach Wien durch Schlesien über die Felder des Krieges. Mit zwei Kupfern von Penzel. Amsterdam und Cölln 1808, S. 126 u. S. 71. Da verschiedenes aus diesem Buche auch vom Berliner Stadtbaurat J. Hobrecht (dem Verfertiger des Plans von 1858) zitiert wird (in „Entwicklung der Verkehrsverhältnisse in Berlin“, Berlin 1893), kann es nicht unbillig sein, auch hier davon Gebrauch zu machen.

387) Vgl. Ordish, History of London Traffic a. a. O., S. 891.

Abb. 217. Aussteller: Rheinische Bahngesellschaft Düffeldorf.

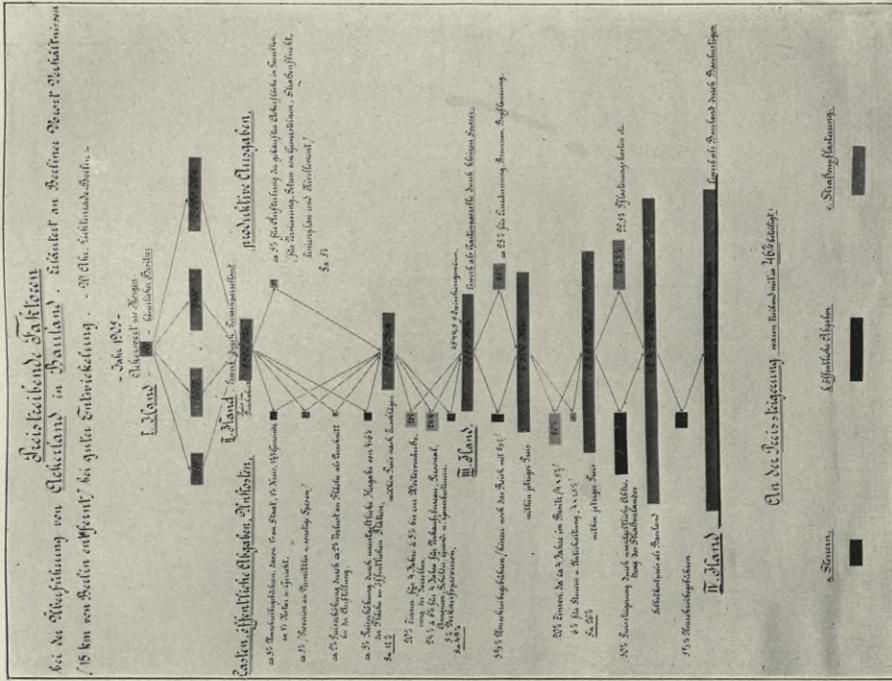


Verkehrs- und Bodenpolitik.

Die Tafel zeigt für beide Bauwerke, daß die Differenz (g, k) zwischen Verkaufswert (f, i) und Selbstkosten (e, h), also der Gewinn, im Jahre 1900 (g) viel größer ist als im Jahre 1912 (k). Die Gewinne der Gesellschaft fallen wegen der Zufuhreibungen zum Grundstück infolge Zinsverlust, Laufen und dergleichen.

Anmerkung des Düffeldorfer Ausstellungskataloges (1912): Man sieht daraus deutlich, daß der spekulierende Bodenbesitzer auch in seinem eigenen finanziellen Interesse auf ein rasches Umschlagen bedacht sein muß. Es ist oft vorteilhafter, billig und rasch zu verkaufen, als lange auf hohe Preise zu warten!

Abb. 218. Aussteller: Verband zum Schutze des deutschen Grundbesitzes und Realredits.

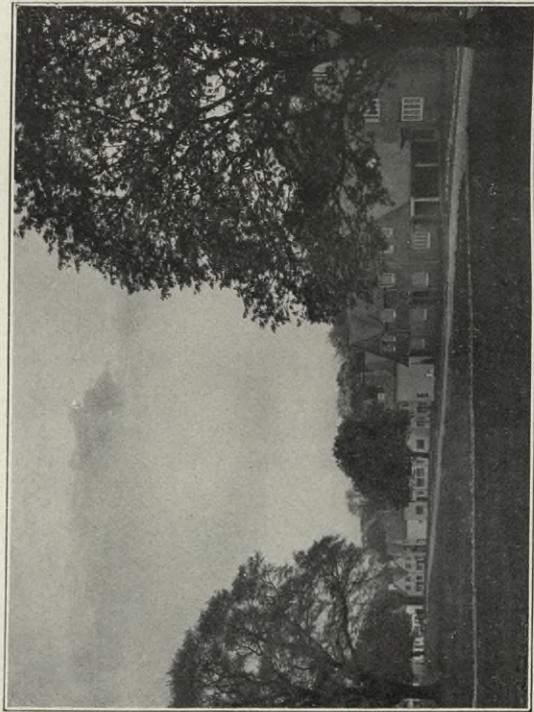


Die Tafel zeigt, wie Akerparzellen, die landwirtschaftlich 600 Mark wert sind (I. Hand), von der Spekulation zu höherem Preis (durchschnittlich zu 2500 Mark) gekauft werden (II. Hand), wie dann infolge von Laufen, öffentlichen Abgaben, Unkosten, Verkäufen, Zinsverlust einerseits und produktiven Aufwendungen (Straßenbau usw.) andererseits, der Preis rapide in die Höhe geht und nach wenigen Jahren (IV. Hand) bereits auf 13200 M. gestiegen ist - ohne daß ein Spekulationsgewinn vorliegt.

Anmerkung des Düffeldorfer Ausstellungskataloges (1912): Die Tafel erklärt die Tatsache, daß manche Terrainunternehmungen, namentlich solche die zurückhaltend im Verkauf sind ohne Gewinn, ja sogar mit Verlust arbeiten, obwohl die Preise stark in die Höhe gehen. - Es zeigt, wie gefährlich es ist, allzu frühzeitig durch Spekulation große Gebiete wirtschaftlich zu „mobilisieren“, und mahnt uns, das Material des Bundes der Bodenreformer und der Gartenstadtgemeinschaft zu studieren, die Gegenmittel gegen diese Erfcheinung in Vorschlag bringen.

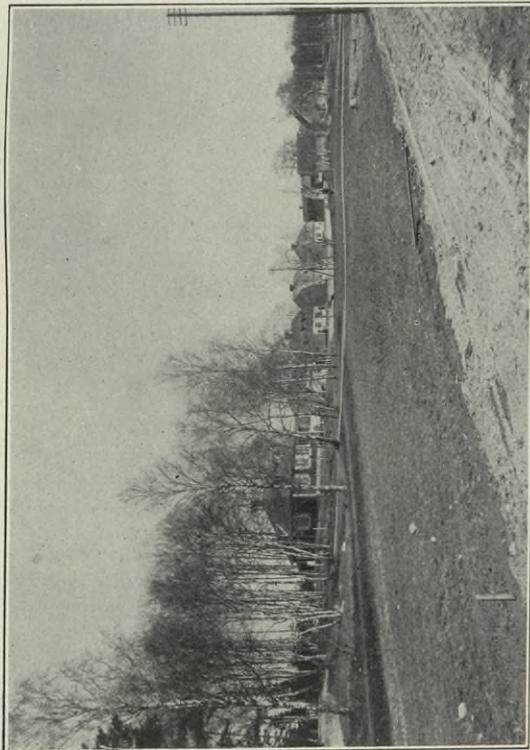
Beispiele dezentralisierten Wohnwesens.

Abb. 219 u. 220. Aussteller: Parker und Unwin, Architekten, London.

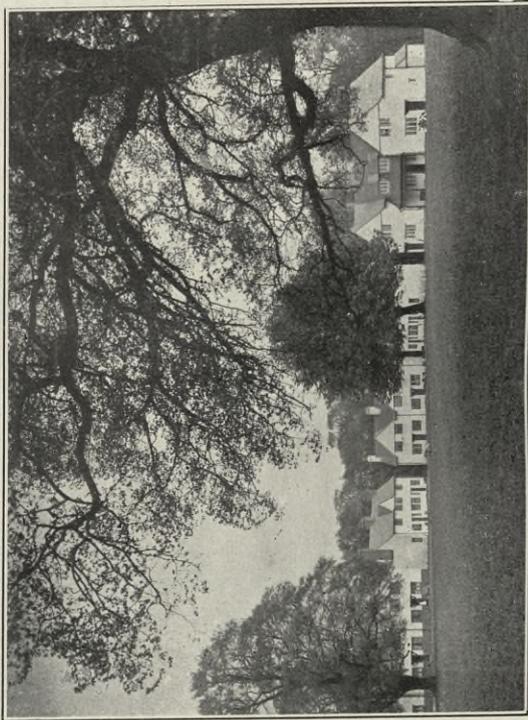


Aus einer englischen Gartenstadt.

Abb. 221. Aussteller: Stadt Stockholm.

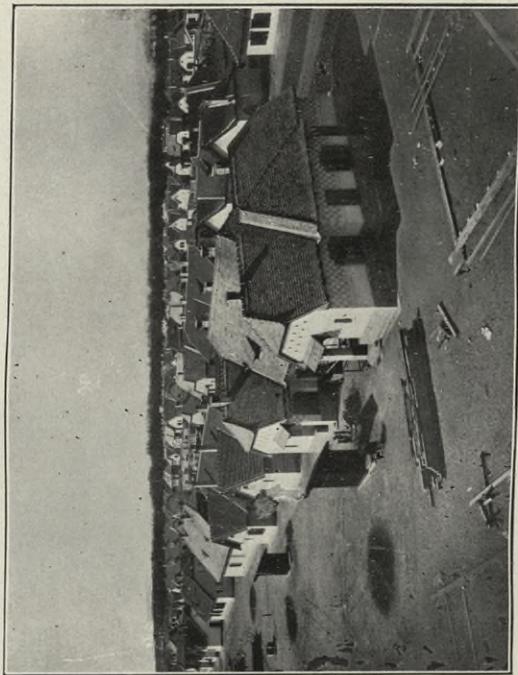


Die städtische Kleinhauskolonie Enskede (vgl. Abb. 266—268).



Aus einer englischen Gartenstadt.

Abb. 222. Aussteller: Ungarisches Finanzministerium.



Die Budapester Kleinhauskolonie Kispest des Ministeriums.

der Bürgermeister Londons mit großer Ruhe, daß der König wohl die Residenz, nicht aber die Themse verlegen könne. Die stille Heerstraße der Themse war mehr und mehr der Gegenstand nationalen Stolzes geworden.

„Kein Fluß der Welt kann eine stolzer besetzte Reede aufweisen, als den dichten ‚schwimmenden Wald‘, den man alltäglich zwischen Blackwell und London Bridge zu sehen bekommt, eine Flotte, deren ununterbrochene Reisen alle Arten Güter für Notdurft und Luxus herbeischaffen, und den Überfluß des Landes exportieren zum außerordentlichen Vorteile aller, hoch und niedrig³⁸⁸⁾.“

Die Eisenbahnen nach London und in London.

Es soll nicht im einzelnen verfolgt werden, wie sich der englische Straßenbau in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts weiter entwickelte. Wie man sich jeweils unter dem Drucke des zunehmenden Verkehrs zu weiteren kleinen Fortschritten entschloß, die immer zwar nur gerade das Minimum des Erforderlichen brachten, die es aber dann auch tatsächlich brachten, und zwar nicht unter Anwendung gewaltsamer Reformen, sondern unter steter Fortentwicklung auf einer sich stets verbreiternden Grundlage. Gerade die Zeit der tiefsten Depression in Preußen, das erste Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts, wurde für London die Periode der lebhaftesten Straßenentwicklung³⁸⁹⁾. Nachdem man lange die Abnutzung der Straßen durch den unaufhaltsam wachsenden Verkehr, dem selbst die beste Ausgestaltung des Straßenkörpers, wie sie bis dahin bekannt war, nicht mehr standhielt, hauptsächlich durch die gesteigerten Ansprüche an die Wagen- und Rädertypen zu bekämpfen versucht hatte, brachte die Einführung der nach dem Schotten Mac Adam genannten Chauffierungsmethode einen völlig neuen Straßentyp. Bald darauf verlor dann die Entwicklung der Londoner Chauffeen einen wesentlichen Teil ihrer Bedeutung für das Wohnwesen; durch die Einführung der Eisenbahnen wurden der Dezentralisation neue und weit machtvollere Instrumente geschaffen. Wenn es der bis hierher versuchten Schilderung der Londoner Verkehrsentwicklung gelungen ist, allgemein die Stimmung und die im Londoner Städtebau herrschenden, der Dezentralisation günstigen Tendenzen zu charakterisieren, so wird es begreiflich erscheinen, daß man auch den Eisenbahnen mit ganz anderer Gemütsverfassung entgegentrat als etwa in Preußen, wo sowohl der Handelsminister als auch der Generalpostmeister — letzterer unter Berufung auf seine schlechtbesetzten Postkutschen — den Bau von Eisenbahnen bekämpften³⁹⁰⁾. Daß sich auch in London den Eisenbahnen gewaltige Interessentengruppen widersetzen, daß ihnen aber doch eben dank der parlamentarischen Selbstverwaltung nicht die geradezu allmächtigen Obstruktionsfähigkeiten innewohnen, die in den verschiedenen kontinentalen Hauptstädten entwickelt wurden, möge der folgende Überblick über ihre Entwicklung beweisen, der aus Gustav Kemmanns grundlegender Arbeit über den Verkehr Londons zusammengestellt ist³⁹¹⁾:

„Die erste Lesung der durch langjährige, zeitweise eingestellte Arbeit vorbereiteten Gesetzesvorlage (20. Februar 1832) für die London- und Birmingham-Linie entfesselte einen wahren Sturm

388) Thomas de Laune 1681 in „The present state of London“ R.R.C.L.T. IV, S. 894.

389) Vgl. Ordish a. a. O., History of Metropolitan Roads, S. 177 f.

390) Vgl. den Vortrag von Herrn Städtbaurat Krafft-Hamm: Die Forderungen des Städtebaues bei neuen Bahnanlagen, auf der Düsseldorfer Städtebauwoche 1912 (abgedruckt in Verhandlungen des ersten Kongresses für Städtewesen, 1. Band, S. 98 ff.).

391) Gustav Kemmann: Der Verkehr Londons mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen. Berlin 1892. Vgl. Kapitel 9: Bemerkung zur Entwicklung der Londoner Eisenbahnen. Das Werk ist 1909 fortgesetzt worden: Der Londoner Verkehr nach dem Bericht des englischen Handelsamtes.

des Widerspruchs, der indes nicht sowohl den Förderern des Unternehmens, als vielmehr den Eisenbahnen im allgemeinen galt. Als die schlimmsten Gegner zeigten sich die interessierten Grundbesitzer, die einerseits ihre Börse, andererseits durch eine Gebietsdurchschneidung ihre Würde beeinträchtigt sahen. Die allgemeine, in breiten Schichten der Bevölkerung eingedrungene Abneigung wurde durch die Presse geschürt, welche den Ruin der Nation vorhersehend, falls das Eisenbahnnetz weiter ausgedehnt würde. Die Vorlage wurde in der Sitzung 1823 einfach erdrückt. Um den Plan trotzdem durchzusetzen, mußte die Gesellschaft mit den Großgrundbesitzern in „Unterhandlungen“ eintreten und Summen von „unmoralischer Höhe“ für Grunderwerb ausgeben. Bereits am 17. Sept. 1838 wurde die Linie in ihrer ganzen Länge dem Verkehr übergeben. 1833 erschien das Programm einer Bahn von London bis Reading und von da in die westlichen Grafschaften. „Der Plan stieß aber auf so heftigen Widerspruch von seiten interessierter Spekulanten, Ingenieure und Rechtsgelehrter, Kapitalisten und blindem Vorurteil der Menge, daß das Stückprojekt ohne weiteres im Parlament zu Falle kam. Eine neue Vorlage, in welcher die Herstellung einer durchlaufenden Linie nach Bath und Bristol nachgesucht wurde, erhielt darauf im Jahre 1835 trotz erheblichen Widerspruchs die Genehmigung des Parlamentes.“ 1832 tauchte das Projekt der Bahn von London nach Southampton auf und erhielt 1834 die königliche Genehmigung. 1840 wurde die Linie eröffnet und übertraf die an sie geknüpften Erwartungen. „Nicht wenig trugen hierzu die von der Regierung gewährten Vergünstigungen bei, welche die Bahn von Anfang an genoß.“ Hatte diese Linie ihren Endbahnhof ursprünglich weit draußen gehabt (Nine Elms), so schob sie ihn bald nach Eröffnung der Linie mittels eines Kostenaufwandes von 18 Millionen Mark mit Waterloo Station an die Stadt heran und machte weitere umfangreiche Landankäufe, um in die City bis an den Fuß der London-Brücke vorzudringen. Gleichzeitig planten fünf weitere Bahnprojekte Bahnhöfe am Fuß der London-Brücke. Als erste führte die London- und Greenwich-Bahn, 1833 genehmigt, 1837 dem Betrieb übergeben, ihr Projekt durch. Sie stellte mit einer Länge von nur 6 km und einem Anlagekapital von 3¹/₂ Millionen Mark für den Kilometer **das erste Beispiel einer städtischen Viaduktbahn** dar, von der man von vornherein erwartete, „daß kein einziger der 3 Millionen jährlicher Besucher der Hauptstadt veräümen würde, die Bahn als Weltwunder zu bereisen“. 1837 wurde der Bau der London-Brighton-Linie genehmigt, die ihre Züge ebenfalls bis an London-Bridge heranzuführen, um dann 1864 sogar über die Themse bis in das Herz der Stadt nach Charing Cross weitergeführt zu werden. „1866 wurde eine Abzweigung nach Cannonstreet nahe dem Herzen der City ebenfalls mit einer Themseüberdrehung eröffnet, so daß die London-Bridge-Station nun außerordentlich entlastet wurde.“ 1839 wurde die Verlängerung der London-Blackwell-Linie in die älteste Altstadt hinein bis Fenchurch-Street gutgeheißen. Auf dieser Linie fand der elektrische Telegraph die erste Anwendung, und man ging zu Fahrgeschwindigkeiten von 30—50 km über. Namentlich um das Jahr 1845 machten sich dann die Bestrebungen der verschiedenen Linien, möglichst nahe an die Altstadt heranzukommen, besonders stark geltend. „Die früher gegen die Eisenbahnen bewiesene Abneigung hatte bereits beim Regierungsantritt der Königin Viktoria dem Gegenteil Platz zu machen begonnen. Nachher steigerte sich die Spekulation mehr und mehr, bis sie in den Jahren 1845 und 1846 zu jener wilden Erregung ausartete, die man als Eisenbahnmanie bezeichnet. Zur Förderung der Erregung trugen nicht wenig die Ermutigungen hervorragender Männer, wie Sir Robert Peel, und eine Ermäßigung der seit 1837 für jedes Unternehmen vom Parlamente vorgeschriebenen Bürgschaftssumme von 10 % aller eingezahlten Kapitalien auf die Hälfte bei. Es ist bezeichnend, daß bis zum 17. September 1845 nicht weniger als 11¹/₄ Milliarden Mark für Eisenbahnzwecke in Aussicht genommen waren.“ 1849 waren 1071 Parlamentsakte für Eisenbahnen bewilligt und in den nächsten 27 Jahren (bis 1875) treten weitere 1900 hinzu. Hieraus entwickelten sich 247 unabhängige Eisenbahngesellschaften in den verschiedenen Teilen Englands. Im Jahre 1845 wurden nicht weniger als 19 Vorlagen über Bahnen im hauptstädtischen Gebiet eingebracht. Vignoles wollte Charing Cross mit Cannonstreet verbinden, Stephenson und Bidder wollten die Südostbahn bis zur Waterloo-Brücke führen. Locke gedachte die Südwestbahn bis London-Bridge auszudehnen, Page eine Linie von der Westbahn durch Kensington nach Westminster und über eine projektierte Ufereinfassung der Themse nach Eastcheap und Blackwall zu führen. Weiter tauchten Projekte einer Nordlondon-, einer Regentskanal-Eisenbahn und von dem Stadtdavokaten Charles Pearson ein Plan auf zur Anlage eines großen Hauptbahnhofes bei Farringdonstreet, mit einer Abzweigung nach Kings Cross als Untergrundbahn, die mit Lichtöffnungen und Rauchabzügen (blow-holes) gehörig ausgestattet werden sollte. „1853 entstand endlich die Akte für die 3,6 km lange Linie der North Metropolitan-Gesellschaft zwischen Edgeware Road und Battle-Bridge bei Kings Cross, mit deren Ausführung der Name des Ingenieurs Fowler aufs engste verknüpft ist. Die Linie lief auf ihrer ganzen Länge unter einer öffentlichen Straße, dem New Road. Auf dieser und über Marylebone Road war seit etwa 1834 eine Dampfbahn zwischen Paddington und Moorgatestreet im Betriebe gewesen. Erweiterungen der neuen Untergrundstrecke nach Paddington einerseits, nach dem Generalpostgebäude in der City andererseits, zu deren Ausführung die Westbahn einen Beitrag von 3¹/₂ Millionen Mark beizusteuern sich verpflichtete, wurden 1854 nach langer Debatte, an welcher Brunel, Hawkshaw und andere beteiligt wurden, genehmigt; die Gesellschaft führte forthin den Namen der Metropolitan Railway Co. Auch die

Abb. 223. Aussteller: Geh. Baurat Prof. R. Baumeister, Karlsruhe.



Entwurf zur einheitlichen Bebauung der Elbegend zwischen Altona und Wedel.

Der Entwurf faßt acht bisher getrennt behandelte Landgemeinden zu einer Gartenstadt zusammen, welche namentlich allen Bevölkerungsklassen der Großstädte Hamburg-Altona die Anfertelung ermöglichen soll. Hauptpunkte: Gute Verkehrslinien durch Straßen und Eisenbahnen, Berücksichtigung der vorhandenen Reize von Landschaft, Parks und Dorfgruppen, Feststellung einer ländlichen Bauordnung.

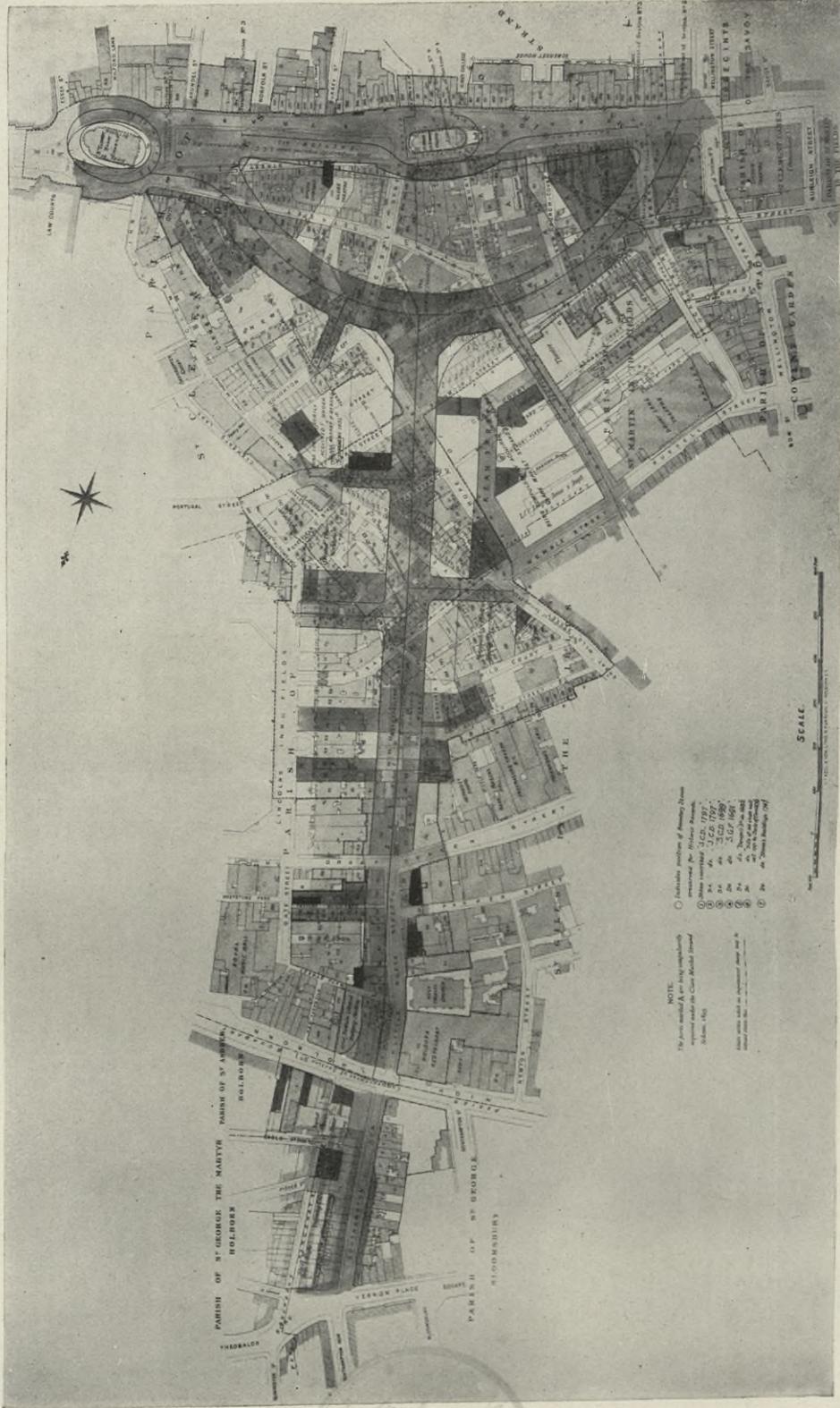
Abb. 224. Aussteller: Die Freie und Hansestadt Lübeck.



Plan für die wirtschaftliche Nutzbarmachung der Lübeckischen Hauptschiffahrtsstraßen.

Regulierung der Binnenschiffahrtsstraßen, Ausbau der Häfen und des Fahrwassers von Lübeck bis Travemünde, industrielle Anlagen an den Schiffahrtsstraßen und Häfen mit den zugehörigen Bahnverbindungen. Verfaßt: Oberbaudirektor Dr. Ing. Rehder.

Abb. 225. Aussteller: Der Londoner Graffchaftsrat.



Plan des 1905 eröffneten großen Durchbruchs (30 m breit und, mit den neuen Nebenstraßen, etwa 1,2 km lang) durch die Londoner Altstadt. Verbindung zwischen Theobalds-Road und High Holborn (links, Norden) und dem Strand (rechts). Es wurden etwa 600 Häuser abgerissen und rund 4 ha neuen Straßenlandes geschaffen. Die beiden vom Durchbruch stärker bedrohten alten Kirchen St. Clement Dames (von Wren) und St. Mary le Strand (von Gibbs) wurden durch kluge Straßenführung „recht eigentlich die Augen“ des großen Werkes. Kosten: etwa 100 Millionen Mark.

Stadt London zeichnete, da eine erhebliche Entlastung der Straßen zu erwarten war, und sonach bedeutende Ersparnisse in Aussicht standen, eine etwa gleiche Summe wie die Westbahn.“ Die günstigen Erfolge des Unternehmens fanden ihren Ausdruck in einer wahren Überschwemmung des nächsten Parlamentes mit Vorlagen für Erweiterung der Bahn, so daß, um alle diese Pläne zur Ausführung zu bringen, wohl die halbe Stadt hätte verwüstet werden müssen. Es wurde daher 1863 ein Ausschuß aus beiden Häusern des Parlamentes zusammengesetzt, um zu berichten, welcher allgemeine Plan zur Ausführung am geeignetsten sei, damit erreicht werde, daß die verschiedenen von London auslaufenden Linien zusammengefaßt würden. Die Gesetzgebung entschied sich in der Folge für die Annahme des Fowler'schen Planes einer inneren Ringbahn und empfahl gleichzeitig die Ausführung einer äußeren Ringbahn.“ „Eröffnet wurden: die Erweiterungen nach Moorgatestreet (anstatt nach dem Generalpostgebäude) im Dezember 1865, nach Westminster im Dezember 1868, nach Mansion House im Juli 1871, nach Bishopsgate im Juli 1875, nach Aldgate im November 1876, nach dem Tower im September 1882 und des ganzen Ringes im Oktober 1884, gleichzeitig mit der sogenannten Whitechapel-Erweiterung. Letztere bildet die Verbindung mit der Ostlondonbahn, einer kurzen Linie, zu der 1865 die Genehmigung erteilt und die 1869 von New Cross bis Wapping eröffnet und 1876 an die Ostbahn angeschlossen wurde.“ „Die Ringbahn sollte gewissermaßen einen Kanal bilden, in welchem der in London endigende Verkehr der Stammlinien nach dem Stadttinnern weiter geleitet und in umgekehrter Richtung angeammelt würde. Zu diesem Zwecke sind mehrfache Anschlüsse an die Stammbahnen hergestellt worden.“

Ring und Radiale im Schnellbahnverkehr. Die Londoner Ringbahn mit ihren Durchmessern von etwa 3 km in nord-südlicher und etwa 7 km in west-östlicher Richtung darf durchaus nicht etwa mit der Berliner Ringbahn, einer alten Verbindungs- und Umgebungsbahn mit Durchmessern von 9 km in nord-südlicher und 13 km in west-östlicher Richtung verglichen werden. Sie stellt vielmehr eine ziemlich genaue schnellbahntechnische Analogie zu dem *Perimeter de rayonnement*, den Hénard für den Straßenverkehr vorgeschlagen hat (vgl. oben), dar. Einen ähnlichen inneren Ring besitzt Chicago in seiner Union Hochbahnschleife (Abb. 270), die sich um einen Teil der City mit den noch viel geringeren Durchmessern von 0,6 und 0,9 km legt. Infolgedessen ist denn auch der Londoner „Ringbahnverkehr zwischen der Stadt und den Vororten mit der Zeit gewaltig angeschwollen, und zwar schon lange vor seiner erst neuerdings erfolgten Elektrifizierung, also zu einer Zeit, wo seine ‚kellerartigen düsteren, von Schwefeldünsten nicht frei zu haltenden Räume, verbunden mit dem rollenden Getöse der Züge und dem Quietischen der Räder‘ durchaus nichts Anziehendes hatten“. Zur Steigerung dieses Ringbahnverkehrs „ist außer den bereits genannten Schienenverbindungen mit den Stammlinien, die überaus reich mit Vorortzügen besetzt sind, eine Reihe von Vorortstrecken hergestellt, welche den Anschluß an den Ring bei Earls Court, Edgware Road, wo auch die Westbahn einfährt, und bei Baker Street bewerkstelligen“. Trotzdem sind derartige innere Ringanlagen im Stadtschnellverkehr nur als erste Versuche auf diesem Gebiete zu betrachten; sie sind keine Erfordernisse der Technik, im Gegenteil, alles was den *Perimeter de rayonnement* für den Straßenverkehr empfiehlt, fehlt im Schnellbahnverkehr so gut wie ganz. Namentlich seit der Einführung der elektrischen Zugförderung ist nämlich dem Schnellbahnverkehr die Möglichkeit der Niveauüberwindung, also der Unter- oder Überführung von zu kreuzenden Strecken unter Anlage von Umsteigestationen in so hohem Maße gegeben, daß die Einführung der Züge in einen Ring, in dem sie sich kreiselförmig bewegen können, überflüssig wird. Dazu kommt dann weiter, daß es im Schnellbahnverkehr kein Nebeneinanderherfahren der Züge gibt. Der Vorteil des Ringes mit seiner kreiselförmigen Bewegung, der dem Wagenverkehr auf der Straße mittels Nebeneinanderherfahren das Ordnen des Verkehrs ermöglicht, fällt also in einem Schnellbahnringe weg, und statt dessen bleibt eine furchtbare Stauung zahlreicher aus den Vororten einmündender Linien, die auf dem Ringe angelangt,

sich nun plötzlich hindereinander eingliedern müssen. Vorläufig noch sind die Untergrundbahnen nur an ganz wenigen Stellen (Philadelphia, New York), wie Straßen alten Stiles, mit Schaufenstern ausgebaut; sie müssen auf Niveauunterschiede in weit geringerem Maße als die alten Straßen Rücksicht nehmen (vgl. Abb. 280—81). Diese Tatsache ermöglicht bei den Schnellbahnen ein Festhalten an dem Prinzip der radialen Durchdringung des Stadtkernes, ohne deswegen das Entstehen von Verkehrsknoten fürchten zu müssen, wie sie beim Straßenverkehr bei einer Übertreibung des radialen Systems unausbleiblich wäre. Allerdings wird jetzt bei dem neuen Projekte für die Schnellbahnerweiterung von Philadelphia von einem „Delivery-Loop“ gesprochen, d. h. von einer kleinen halbkreisförmigen Schleife um das Stadtzentrum, um dort eine größere Zahl von Stationen zu ermöglichen und die Überfüllung auf einem einzelnen Perron zu vermeiden. Im Gegensatz zu der älteren Anlage des inneren Zirkels der Londoner Schnellbahnen kommt die moderne radiale Auffassung in den neuen Linien, wie Central London Railway (Twopennytube) und namentlich der die Gartenstadt Hampstead und noch weiter draußen Golders Green bedienenden Hampstead Railway zum Ausdruck (vgl. das über Stockholms neuen Verkehrsplan gesagte S. 314 f.).

Nur erwähnt sei hier, daß neben der Bewältigung und Neuorganisation des wachsenden Personenverkehrs in weitgehender und neue Methoden suchender Weise für die Eisenbahnanlagen zur Bewältigung des Londoner Güterverkehrs gesorgt worden ist.

Wenn man, wie ja auch die Vertreter der Mietskaserneninteressen tun (vgl. I S. 85 oben), im Einfamilienhaus das Ideal der Wohnung sieht, und wenn man gewillt ist, das Erbauen der größten Stadt der Welt und das Unterbringen ihrer Neunmillionenbevölkerung in Einfamilienhäusern — trotz aller der zahlreichen und schweren Fehler, die dabei gemacht worden sind — Städtebau zu nennen, dann muß man die soeben geschilderten Leistungen Londons für das Verkehrswesen als die staunenswerteste Betätigung modernen Städtebaues würdigen. Wenn der Sachverständigenbeirat der Royal Commission on London Traffic 1905 feststellen konnte³⁹²), daß Londons „Eisenbahn- und Trambahn-gesellschaften wahrscheinlich innerhalb der letzten zwanzig Jahre (also seit 1885 allein) für die Bewältigung des Londoner Verkehrs etwa 100 Millionen Pfund Sterling (2¹/₂ Milliarden Franken) verausgabt haben“, so war das eine städtebaulich bedeutend wichtigere und weitsichtigere Leistung als der Aufwand von 2¹/₂ Milliarden Franken, den Hausmann in sieben Jahren für die Pariser Straßendurchbrüche, und was damit zusammenhing, gemacht hat. Diese wichtigeren Leistungen für das Verkehrswesen schlossen jedoch natürlich die Arbeiten an der **Umgestaltung des Straßensystems** und seiner Anpassung an die gesteigerten Forderungen nicht aus. Seit 1778 schlug eine parlamentarische Kommission nach der anderen neue Projekte vor. Der Metropolitan Board of Works, die Behörde, die die öffentlichen Arbeiten Londons von 1855—1889 leitete, verausgabte 10012813 Pfund Sterling (über 200 Millionen Mark) für die Umgestaltung des Straßennetzes³⁹³). Der Londoner Graffchaftsrat, der den Metropolitan Board of Works 1889 ablöste, verausgabte für die Fortsetzung des begonnenen Werkes bis August 1909 weitere 10268866 Millionen Pfund Sterling,

392) Vgl. R.R.C.L.T. Vol. VII, S. 6.

393) Vgl. London County Council, History of London Street Improvements, 1855—1897 by Percy J. Edwards, Clerk of the Improvements Committee, S. 12.

von denen er 4 988 250 Pfund aus dem Verkauf von enteignetem und nach der Sanierung verbleibendem Gelände wiederzugewinnen imstande war oder sein wird. Weitere Arbeiten für über 3 Millionen Pfund waren unternommen³⁹⁴). Unter diesen verschiedenen Arbeiten seit 1855 befanden sich einige hervorragende Unternehmungen, wie die beiden großen Embankments nördlich und südlich der Themse, von denen schon Napoleon I. gesagt haben soll, daß er sie bauen möchte, um dadurch London zu einer großartigen Stadt zu machen³⁹⁵). Von diesen beiden Embankments haben nördlich das Victoria Embankment (begonnen 1862) 1 156 981 Pfund Sterling netto, das Chelsea Embankment 270 000 und das südliche Albert Embankment (vollendet 1869) 1 014 525 Pfund Sterling netto (zusammen fast 50 Millionen Mark) gekostet. Andere bedeutende Leistungen waren die Schaffung von Holborn Viaduct, Queen Victoria Street, die Erweiterung von Tottenham Court Road und die Verbindung zwischen Piccadilly Circus und Bloomsbury Street durch Shaftsbury Avenue, von denen die letztere allein einen Aufwand von brutto 1,1 Millionen und netto 759 000 Pfund Sterling verursachte. Diese immerhin beträchtlichen Straßenschöpfungen können allerdings mit den Pariser Leistungen kaum verglichen werden; während z. B. Shaftsbury Avenue 1887 noch mit 60 Fuß (etwa 18 m) und selbst im Jahre 1900 die Erweiterung des Strandes mit nur 80 Fuß bewerkstelligt wurden, hatte der 1854 von Haußmann angelegte Boulevard Sebastopol (sowie die anderen Pariser Neuschöpfungen) 98½ Fuß. Wie in einem großen Teil der Architektur Londons, so fehlte auch bei diesen Straßenneubauten und den dabei errichteten Neubauten in London meist vollkommen der Geist der Prätension, ja sogar beinahe jedes Bedürfnis der Repräsentation. Schönheit und Bequemlichkeit suchte man weit draußen in den Wohngebieten der benachbarten Grafschaften, die man täglich aufsuchte. Auf dem hochwertigen Gebiete der Londoner City kann man überall die einfachsten Backsteinhäuser mit einfachen Löchern als Fenster finden. Der Geist der Repräsentation fand seinen ersten großartigen Ausdruck wohl in der Anlage der Embankments und auch die Leistungen der neuesten Zeit weisen in diese Richtung. Nur allmählich fing man an, sich nicht mehr mit der würdigen Ausgestaltung der öffentlichen Gebäude zufrieden zu geben, um, wie auf dem Kontinente, auch aus jedem Geschäftshaus eine Art privates Reklamestück zu machen. Der Kontrast zwischen der früheren und der neueren Zeit findet einen klaren Ausdruck in den Entwürfen Norman Shaws, die jetzt in Regentstreet zur Ausführung kommen und die die teuerste Steinarchitektur mit den in ihrer Anspruchslosigkeit sympathischen Bauten aus dem Anfange des vorigen Jahrhunderts kontrastieren. Eine verwandte, gleichsam das imperialistische London von heute repräsentierende, kostspielige Architektur zeigt sich in den Neubauten, die in den großen Durchbrüchen **Kingsway-Aldwich**, der größten unter den neueren Leistungen auf diesem Gebiete, entstehen (Abb. 225—28).

„Dieser Durchbruch machte den Erwerb von 600 Gebäuden erforderlich, die niedrigergerissen wurden, während von den 11 ½ ha Land, die für die Durchführung des Planes in Frage kamen, 5 ha zu Straßen umgewandelt wurden, so daß 6½ ha Bauland übrig blieben. Die Gelegenheit dieses Durchbruches wurde gleichzeitig benutzt, um eine Verbindung zwischen den Straßenbahnen nördlich und südlich der Themse, die wegen des dem nördlichen Themseufer vorgelagerten Höhenrandes bisher unmöglich gewesen war, auf unterirdischem Wege zu schaffen. Die gesamten Geldaufwendungen für den Straßendurchbruch mit dem darunter eingebauten Tunnel beliefen

394) Vgl. Report of the London Traffic Branch 1910, S. 36.

395) Vgl. G. L. Gomme, F.S.A. etc. London in the reign of Victoria 1837—1897. London 1898, S. 154. Sir Laurence Gomme ist der hochverdiente Clerk des London County Council.

sich auf etwa 100 Millionen Mark, wovon 85 Millionen Mark für Bauland zurückgewonnen wurden, jedoch ungerechnet die Zinsverluste³⁹⁶⁾.

Die Zinsverluste müssen groß sein, da der Verkauf der Grundstücke nur langsam fortschreitet. Da es sich aber um einen Durchbruch handelt, der nicht etwa wie der für Philadelphia geplante Parkweg (Abb. 229) mit seinen auf 15 Mill. Doll. veranschlagten Kosten, in erster Linie ein prächtiges Schaustück, sondern ein unentbehrliches Glied im Londoner Verkehrsnetz (Straßenbahntunnel) darstellt, ist die Bedeutung dieses Verlustes gering gegenüber dem großen verkehrspolitischen Gewinne.

In den 2^{1/2} Milliarden Franken, die für die Haußmannschen Umgestaltungsarbeiten verrechnet werden, befinden sich, wie oben (S. 224 f.) ausgeführt, zahlreiche Beiträge, die nicht für die Straßendurchbrüche selber, sondern nur für Arbeiten, die gleichzeitig gemacht wurden, vorausgibt worden sind. Bei einem Vergleich der Haußmannschen Aufwendungen mit den parallel gehenden Londoner Leistungen müßte versucht werden, die verschiedenen Summen, die in London für Parks, Sanierungen, öffentliche Gebäude usw. verausgabt wurden, ausfindig zu machen. Da eine derartige Zusammenstellung bisher noch nicht gemacht worden ist, seien hier nur die Summen erwähnt, die in London seit 1889 für die **Sanierung der ungesunden Wohnbezirke**, d. h. für ihr Niederreißen und ihren Ersatz durch gesunde Wohnungen vom Londoner Graffchaftsrat verausgabt worden sind. Auch vor 1889 ist sehr viel auf diesem Gebiete geschehen, doch hat der Metropolitan Board of Works die Arbeiten nicht selber ausgeführt, sondern hat die sanierungsbedürftigen Gebiete an Gesellschaften zum Niederreißen gegeben, mit der Bedingung, dort Arbeiterhäuser zu bauen³⁹⁷⁾. Der Londoner Graffchaftsrat hat allein in den zehn Jahren von 1889—1899 2 930 000 £, also 60 Mill. Mk., für die Verbesserung der Arbeiterwohnungen verausgabt, von denen 1,2 Mill. £ für Niederreißen unhygienischer Häuser verwendet wurden. Hierdurch entstanden für 32 000 Personen neue Wohnungen; im Jahre 1900 waren weitere Sanierungsprojekte beschlossen, die für weitere 12 000 Personen neue Quartiere schaffen mußten. Von 1904—1909 kamen weitere 17 000 Personen in Frage. Das Wohnungsgesetz von 1903 verpflichtete den Graffchaftsrat zur Schaffung neuer Häuser, sobald durch seine Sanierungen 30 Personen ihre Wohnungen verlassen mußten. Neuerdings erklärte sich das Ministerium des Inneren damit einverstanden, daß die neuen Wohnungen auch in den Außengebieten mit billigem Boden geschaffen werden konnten, was eine wesentliche Begünstigung der Dezentralisation bedeutete³⁹⁸⁾. Auf diese Weise konnten die reizvollen kleinen Häuser des Graffchaftsrates entstehen, wie das 90 ha große, auf der Städtebau-Ausstellung vorgeführte White Hart Lane Estate, 10 km von Charing Cross entfernt, auf Boden zu 2 Mark der Quadratmeter brutto, mit Häusern im Preise bis herunter zu 3000 Mark für Wohnzimmer, zwei Schlafzimmer und Spülraum.

Den Londoner Umgestaltungsarbeiten seit den 40er Jahren ist immer aufs

396) Diese Schilderung faßt den Bericht des englischen Handelsamtes zusammen und stammt aus: G. Kemmann, Der Londoner Verkehr nach dem Bericht des englischen Handelsamtes. Berlin 1909, S. 9. Vgl. auch die offizielle Publikation des Londoner Graffchaftsrates: Opening of Kingsway and Aldwych etc. 18. Oct. 1905; namentlich S. 39, Interesting figures.

397) Vgl. hierfür und für das Folgende die offizielle Publikation des Londoner Graffchaftsrates „The Housing Question“ in London 1855—1900, prepared to an order of the Housing working Classes Committee of the London County Council under the direction of C. J. Stewart, Clerk of the Council.

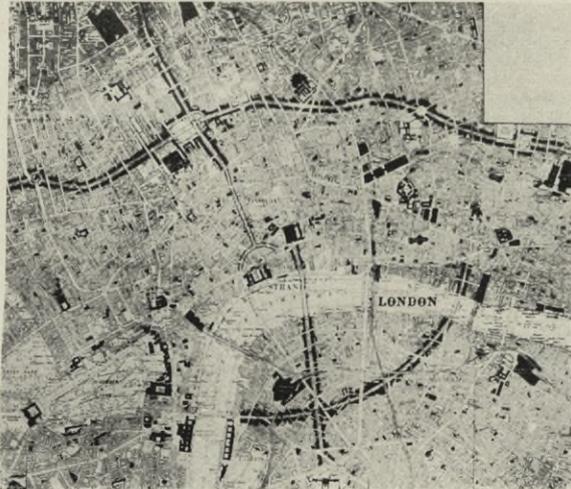
398) Vgl. Report of the London Traffic Branch 1909, S. 6 u. 7.

Abb. 226. Aussteller: Der Londoner Graffchaftsrat.



Anficht von Kingsway Nordende.

Abb. 227. Aussteller: Neue Photogr. Gesellschaft Berlin-Steglitz.



Der Plan der Londoner Kgl. Verkehrskommission für ein neu durch London zu brechendes großes Straßenkreuz (revidiert von Paul Waterhouse). Das mittelste, dünner gezeichnete Stück ist der bereits ausgeführte Durchbruch Aldwych-Kingsway (vgl. Abb. 225, 226, 228),

Abb. 228. Aussteller: Londoner Graffchaftsrat.



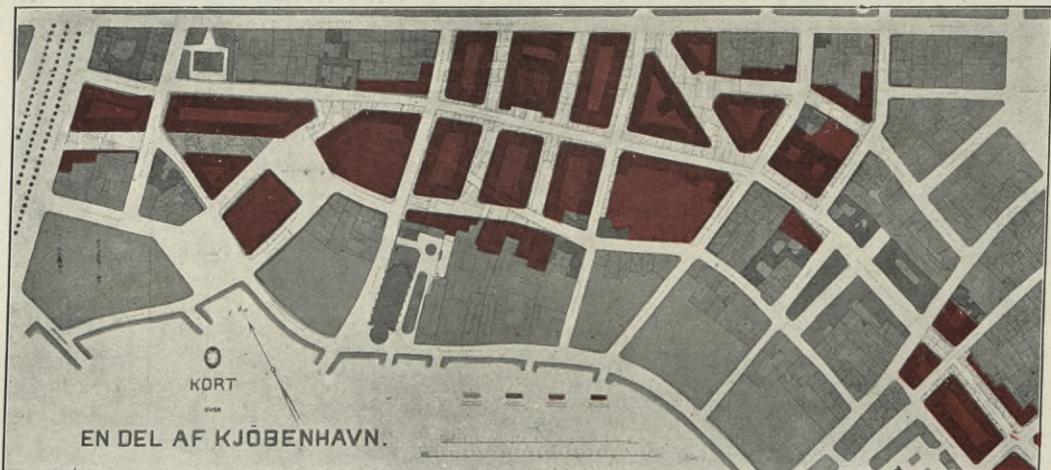
Anficht der neugeschaffenen Verbindung zwischen Strand und Holborn, vgl. den Plan Abb. 225. — Aldwych, östlich des Kingsway.

Abb. 229. Aussteller: City Parks Association, Philadelphia.



Durchbruch eines großen radialen Boulevards durch das Schachbrettssystem von Philadelphia.

Abb. 230. Aussteller: Die Stadt Kopenhagen.



Umbau eines Teils der alten Stadt mit Durchführung einer Hauptverkehrsader von „Vesterroldgade“ nach „Holmens Kanals“.

neue der Vorwurf gemacht worden, daß sie nicht nach einem einheitlichen Plan erfolgt seien. Dieser Vorwurf trifft zu, wird aber den Verhältnissen insofern nicht gerecht, als der anglo-saxonische Städtebau eines derartigen einheitlichen Planes zwar auch bedarf, jedoch längst nicht in dem Maße darauf angewiesen ist wie der Städtebau der kontinentalen, zentralisierten Städte. Es darf nicht vergessen werden, daß, wenn z. B. für Groß-Berlin der Mangel eines einheitlichen Planes mit Recht stark hervorgehoben wird, die Betonung jederzeit auf dem Wort *einheitlich*, nicht auf dem Worte *Plan* liegt. Bedauerlich ist weniger das Fehlen eines Planes, deren es im Gegenteil für die verschiedenen Gemeinden geradezu unzählige gibt, und deren Absichten vielfach mehr oder weniger miteinander kollidieren: bedauerlich ist vielmehr, daß wenn schon einmal Pläne nicht nur gemacht werden, sondern sogar vom Gesetze gefordert und gar mit gesetzlichen Vollmachten ausgestattet werden, daß sie dann ohne die vom einfachsten Menschenverstande geforderte Einheitlichkeit gemacht werden. Was dagegen in London fehlte, war nicht nur der einheitliche Plan, sondern überhaupt das städtebauliche Hoheitsrecht der verbindlichen Planaufstellung, wie es der Absolutismus auf dem Kontinente geschaffen hat, und dessen Mißbrauch zu fiskalischen oder kommunal-interessenpolitischen Zwecken so unendlichen Schaden angerichtet hat (wie dies oben im I. Teil, vgl. namentlich S. 14 f. und Anmerkung Nr. 13, dargetan wurde). Im Gegensatz dazu hat sich der anglo-saxonische Städtebau, gerade auch in London, nicht unter dem Drucke übermächtiger absolutistischer oder interessen-politischer Vorschriften entwickelt. Er ist deswegen den jeweiligen Entwicklungstendenzen mit viel größerer Anpassungsfähigkeit gefolgt, als dies in den zentralisierten Städten möglich war. Die immer aufs neue eingesetzten und nach dem Dutzend zählenden Kommissionen des Parlamentes, die sich den verschiedenen Fragen des Verkehrs und der Straßendurchbrüche widmeten, suchten im Grunde genommen immer nur Mittel, den Bedürfnissen der städtebaulichen Dezentralisation Bahn zu brechen, über deren Richtung, Ziel und Zweck man sich mehr und mehr vollkommen klar wurde, und, was mehr bedeutete, von deren Notwendigkeit jeder einzelne im Innersten als wie von einer selbstverständlichen Sache durchdrungen war. Wenn dann jeweils unter dem Drucke der Not größere Umgestaltungen, Straßenerweiterungen und Durchbrüche vorgenommen wurden, erfolgten sie im Sinne der längst erkannten städtebaulichen Tendenzen. Der Drang, der in jedem einzelnen lebte, abends schnell in sein cottage in einem der Vororte und morgens schnell in die City zu kommen, war ein städtebaulich weit wichtigeres Kapital als die Arbeiten der Pariser Künstlerkommission, die unter napoleonischer Nachhilfe dem modernen Paris im Laufe des Jahrhunderts statt Eisenbahnen Straßendurchbrüche verschafften, oder gar als die im Polizeipräsidium gezeugte Hobrechtsche Mißgeburt von 1858. Auch in London wurden immer aufs neue von dieser oder jener Kommission, von diesem oder jenem Architekten zusammenhängende Pläne vorgeschlagen, wobei dann natürlich niemals versäumt wurde, auf das Pariser Vorbild hinzuweisen³⁹⁹). Ein zusammenhängendes Projekt ist in großen Zügen vom Sachverständigenbeirat der Royal Commission on London Traffic ausgearbeitet worden. Sein wesentlicher Inhalt ist die Durchquerung von ganz London durch **zwei große Avenuen** (Abb. 227). Der Aufwand für die eine in west-östlicher Richtung mit einer

399) Vgl. Arthur Cawston, A.R.L.B.A., *A comprehensive scheme for Street Improvements in London accompanied by maps and sketches*. London 1893. Eine umfangreiche Denkschrift für die Umgestaltung Londons im Sinne Hausmanns.

Länge von 7,6 km wird auf 15,55 Mill. Pfund Sterling (320 Mill. Mk.), für die andere in nordöstlicher Richtung von 6,8 km auf 8,55 Mill. Pfund Sterling (172 Mill. Mk.) geschätzt. Der bereits erwähnte große Straßendurchbruch Aldwich-Kingsway stellt ein wesentliches Stück der nord-südlichen Avenue dar. Das neue englische Städtebaugesetz von 1909 gibt in gesteigertem Maße die Möglichkeit zur Durchführung derartiger großer zusammenhängender Pläne. Die Zeit seit der Durchführung des Gesetzes ist noch nicht lang genug, um seine Wirkungen auf London zu beurteilen und zu sehen, welche Vorteile die sich scharf bekämpfenden Parteien des Graffschaftsrates der Fortschrittlichen (Progressivs) und der Konservativen (Moderates, sie nennen sich neuerdings sehr wohlklingend „Munizipale Reformpartei“, wie sich etwa in Berlin die Hausbesitzerpartei „liberal“ nennt) daraus ziehen werden. Der Kampf ist heiß und wird in den drastisch-populären Formen anglosaxonischer Demokratie mit allen Mitteln der Propaganda, der öffentlichen Versammlungen und der Straßenreklame geführt. Falsch wäre es, aus derartigen Kämpfen, mögen sie noch so erbittert und unentschieden scheinen, auf einen toten Punkt in der Entwicklung schließen zu wollen. Vielmehr muß sich ein allgemeines Urteil über die Zustände an die Entwicklungstendenzen halten, die unaufhaltsam am Werke sind, und aus deren Wirken die große Wohnprovinz, genannt London, entstanden ist.

Welche **Wohnungsverhältnisse** haben sich unter dem dezentralisierten Städtebausystem, wie es in London zur Anwendung kam, entwickelt? Zweifellos sind auch in London die aller schwersten Übelstände zu finden, und es wäre kindlich anzunehmen, daß unter den Formen, in denen die moderne Industrie ausgeübt wird, eine Neunmillionenstadt wie London nur ideale Wohnungsverhältnisse aufweisen könne. Es muß jedoch ein scharfer Unterschied gemacht werden, zwischen Wohnungsnot, deren Wurzeln in allgemeinen Übelständen zu suchen sind (wie Krankheit, namentlich Tuberculosis, Arbeitslosigkeit, zu niedrige Löhne, ungenügende Alters-, Kranken- und Invaliditätsversicherung, noch ungenügende Anpassung der Großstadtbevölkerung an die neuen Arbeitsbedingungen, und schließlich im menschlichen Charakter liegende Schwächen), und Übelständen, die ohne weiteres auf Fehler im Bebauungsplane, in der Organisation des Verkehrswesens, und auf den Mißbrauch städtebaulicher Hoheitsrechte zurückgeführt werden können. Nur von den letzteren hat in einer Arbeit über den Städtebau hauptsächlich die Rede zu sein. Der Mißbrauch von städtebaulichen Vollmachten und die Stagnation des Verkehrswesens in den kontinentalen Städten ist geschildert und dargetan worden, daß im Gegensatz hierzu London einen phänomenalen Aufschwung des Verkehrswesens aufzuweisen hat, während städtebauliche Vollmachten entweder ganz fehlen oder immer nur von Fall zu Fall durch besondere Gesetze geschaffen wurden.

Die Aufteilung des Landes zwischen den Verkehrsstraßen erfolgte ohne die in Deutschland üblichen (von Eberstadt⁴⁰⁰) so schlagend bewiesenen Preistreiberien und zwar „unter Wahrung der Selbständigkeit des Baugewerbes, die der Bodenbesitzer sorgfältig schonte und achtete“. „Die Bebauungspläne werden von den Grundbesitzern erst aufgestellt, wenn die Aufschließung und Bebauung selber beginnt; solange die Straßenanlage den landes- und ortspolizeilichen Vorschriften genügt, kümmert sich die Behörde nicht um die Form der Bodenaufteilung.“ „Die Baustellenpreise ergeben beim englischen Flachbau einen Betrag, der auch bei ‚Freehold‘ unschwierig zu beschaffen ist, während beim ‚Leasehold‘ der Bauunternehmer mit der Aufbringung des Kapitals für den Boden überhaupt nichts zu tun hat.“

400) Unter den bekannten Schriften Eberstadts muß hier besonders erwähnt werden „Die städtische Bodenparzellierung in England und ihre Vergleichung mit deutschen Einrichtungen“. Berlin 1908. Die im folgenden wiedergegebenen Zitate sind daraus entnommen.

Durch diese Vorbedingungen gefördert ist das Einfamilienhaus in London in so einheitlicher Weise zur Anwendung gekommen, daß es ganz gleichgültig ist, ob man die administrative Graffschaft London betrachtet, mit ihren 74816 acres⁴⁰¹⁾, ihren im ganzen 611 786 Häusern und ihrer Bevölkerung (1901) von 4 536 272 — man erhält dann 7,1 Personen pro Haus — oder Groß-London mit seinen 443 419 acres, seinen 991 383 Häusern und seiner Bevölkerung (1901) von 6 581 402, man erhält dann 7,09 Bewohner pro Haus. In der Graffschaft kamen 8,2 Häuser und 60,6 Personen auf den acre (0,4 ha); im Polizeibezirk London 2,2 Häuser und 14,8 Personen auf den acre. In Berlin kamen 53 Personen auf das Haus, 78 auf das Grundstück.

Ein Vergleich zwischen der Londoner Graffschaft und Paris sowie zwischen dem Polizeibezirk London und Groß-Paris ist vom englischen Handelsamt gemacht worden⁴⁰²⁾. Er ergibt folgendes:

	London	Paris
Inneres Gebiet in englischen Quadratmeilen	116,9	30,5
Äußeres Gebiet in englischen Quadratmeilen	575,9	154,3
Gesamtgebiet in englischen Quadratmeilen .	692,8	184,8
Bevölkerung des inneren Gebietes 1906 . .	4 721 216	2 763 393
Bevölkerung des Außengebietes 1906 . . .	2 392 344	1 085 225
Bevölkerung des Gesamtgebietes 1906 . .	7 113 560	3 848 618
Bevölkerungsdichte pro acre 1906:		
Inneres Gebiet	63	142
Äußeres Gebiet	6,5	11
Gesamtgebiet	16	32,5

London kann mit Berlin und Paris deswegen schwer verglichen werden, weil selbst die Graffschaft London ein weit größeres Gebiet umfaßt als die Städte Paris und Berlin. Um eine Vergleichsbasis zu schaffen, muß man besondere Distrikte herausgreifen, so hat z. B. Hermann Schmidt⁴⁰³⁾ für Berlin und Paris die enger besiedelten Gebiete herausgegriffen und ist zu dem Ergebnis gekommen, daß „die Hauptmasse der Bevölkerung (81 %) in Paris auf Quartiere mit 200—800 Bewohnern pro Hektar entfallen. Von den Berlinern wohnen drei Viertel in Bezirken von 400—1000 pro Hektar.“ Berlin steht demnach noch ungünstiger da wie Paris. Um nun eine Vergleichsbasis zwischen Paris und London zu finden, sei für London nicht das gesamte Gebiet der Graffschaft, sondern nur das stärker bevölkerte Zentrum herausgegriffen, also das Gebiet, was auch in London ungünstige Wohnungsverhältnisse aufzuweisen hat. Der London Traffic Report⁴⁰⁴⁾ gliedert die Graffschaft in sieben Bezirke, von denen das sogenannte Zentrum mit 11 740 acres die höchste Dichtigkeit von 109,67 Personen pro acre (im Jahre 1908; ein Rückgang gegen 1901, wo es noch 111,12 Personen pro acre waren) erreicht; dieser dichtest besiedelte Bezirk hält sich (mit etwa 265 Personen pro Hektar) weit unter dem Durchschnitt der Stadt Paris, der im Jahre 1911 364 Personen pro Hektar betrug⁴⁰⁵⁾. Ein noch zuverlässigeres Bild erhält man, wenn man in Paris sowohl wie in London die dichter besiedelten Bezirke herausgreift.

401) Vgl. L. C. C. London Statistics. Vol. XXI, S. 28 f.

402) London Traffic Report des Handels-Amtes 1909. S. 60.

403) „Citybildung und Bevölkerungs-Verteilung in Großstädten“, ein Beitrag zur Entwicklungsgeschichte des modernen Städtewesens von Dr. Hermann Schmidt. München 1909. S. 68.

404) London Traffic Report, 1910. S. 90 ff. und Plate 5.

405) Vgl. Graphique Nr. 5 im Livre Foncier de Paris.

Die Stadt Paris zerfällt mit ihren 2847000 Bewohnern (1911) in 20 arrondissements; die Graffschaft London mit 4795000 (1908) in 29 boroughs. Wenn man von diesen Londoner boroughs diejenigen herausgreift, in denen durchschnittlich mehr als 150 Personen auf dem acre wohnen (was etwa dem Pariser Gesamtdurchschnitt von 364 pro Hektar entspricht) findet man 5 boroughs (Finsbury, Shoreditch, Bethnal Green, Stepney, Southwark) mit zusammen 864000 Personen auf 4904 acres (2040 ha); es wohnen dort also 176 Personen auf dem acre oder 422 auf dem Hektar. In Paris dagegen findet man 11 arrondissements (1–6, 9–11, 17 und 18) mit einer den Durchschnitt der Stadt (364 Personen pro Hektar) überstreichenden Bevölkerungsdichtigkeit. Diese 11 arrondissements bedecken ein um etwa 40% größeres Gebiet, als die 5 stark besiedelten Londoner boroughs, nämlich 2843 ha, und haben eine um 75% größere Bevölkerung, nämlich 1515000. Es kommen dort auf den Hektar durchschnittlich 533 Personen, also etwa 222 auf den acre (gegen 176 in London). Es ist also in Paris eine um 75% größere Bevölkerung als in London in wesentlich stärkerem Maße zusammengehäuft. Da nun bei einem derartigen Vergleich erst die Belegungszahl der einzelnen Räume die ganze Schärfe der Übelstände enthüllt, sei aufs neue auf die (Abb. 56) bereits mitgeteilte graphische Darstellung von Professor Thirring gewiesen und wiederholt, was dort bereits ausgeführt wurde: ein Vergleich zwischen Berlin und London würde, wenn es trotz der Verschiedenheiten möglich ist, ergeben, daß in Berlin etwa 42% der Bevölkerung in Einzimmerwohnungen (Zimmer ohne oder mit Küche) wohnen, während in London in ähnlichen Wohnungen (von zwei Räumen, d. h. also ein Zimmer mit einer Küche oder einem zweiten Zimmer) nur etwa 23% der Bevölkerung wohnen. In Berlin wohnen nur etwa 12% der Bevölkerung in Wohnungen mit mehr als 3 Zimmern und Küche, während in London etwa 46% der Bevölkerung in Wohnungen mit mindestens 4 Räumen leben. Die Tatsache, daß die Londoner Zimmer kleiner sind als die Berliner (wohl kaum als die Pariser), wird teils aufgewogen durch die bessere Lüftung, durch den englischen Kamin, im Gegensatz zu den großen Lusträumen oberhalb der Fenster in den Berliner Mietshäusern, in denen die Luft stagniert; teils kann sie außer acht gelassen werden, da sie „für viele Grundbedürfnisse des täglichen Lebens, für die Erkrankten und Pflegebedürftigen, die Wahrung der Schamhaftigkeit durch die Trennung der Geschlechter, Verhüllung des Geschlechtslebens der Eltern vor den Kindern, die erzieherische Fürsorge der Eltern für die Kinder, in Stunden der Ruhe und der Erholung“ (v. Philippovich) fast bedeutungslos ist. Besonders wichtig wäre es, um einen Vergleich zwischen London und kontinentalen Städten anstellen zu können, Anhaltspunkte über die verfügbaren Hausgärten zu haben. Für Berlin ist berechnet worden⁴⁰⁶, daß unter Einbeziehung der Vorgärten auf 100 Wohnungen im Jahre 1905 nur 1,76 Hausgärten kamen, d. h. also, daß über 98% aller Wohnungen der wichtigen Ergänzung durch ein Zimmer im Freien, wie es der Hausgarten darstellt, entbehren; ein gewisser, aber ungenügender Ersatz dafür wird geschaffen durch den Balkon, den eine Anzahl von Wohnungen besitzt. Beim Londoner Einfamilienhaussystem dagegen kann man annehmen, daß ein weit größerer Teil von Wohnungen mit Gärten oder mindestens mit einem eigenen kleinen zum Hause gehörigen Hof ausge-

⁴⁰⁶ Vgl. Schriften der Zentralstelle für Volkswohlfahrt. Heft 8 neue Folge: „Familiengärten und andere Kleingartenbestrebungen in ihrer Bedeutung für Stadt und Land“, Vorbericht und Verhandlungen der 6. Konferenz der Zentralstelle für Volkswohlfahrt in Danzig vom 18. Juni 1912, Berlin 1913. Vgl. auch Handwörterbuch der sozialen Hygiene; herausg. von A. Grotjahn und J. Kaup. Leipzig 1912, S. 860.

Und wenn unsere Häuser so gebaut werden, dann werden wir die echte Hausarchitektur haben, den Beginn aller Architektur überhaupt. Ruskin.

stattet ist, in dem die Kinder unter den Augen der Mutter spielen und auch die Erwachsenen sich betätigen können.

Es würde zu weit gehen, die vieldiskutierten Vergleiche der Sterblichkeits- und Gesundheitsstatistik hier anzuschneiden, doch sei auf eine von dem großen französischen Statistiker Levassieur veröffentlichte vergleichende Darstellung hingewiesen⁴⁰⁷⁾, aus der hervorgeht, daß gerade London, die größte Stadt der Welt, außer Christiania unter 24 Großstädten die einzige ist, die mehr als die Hälfte, nämlich 80 % ihres Bevölkerungszuwachses, dem **Überschuß von Geburten** über die Todesfälle verdankt, während alle anderen Millionenstädte weit zurückbleiben, d. h. ihren Bevölkerungszuwachs hauptsächlich der Zuwanderung verdanken. Als Vergleichsepoche wurde die Zeit von 1865—1874 gewählt, in dieser Zeit haben Budapest nur 5, München etwa 6, Berlin etwa 16, Paris etwa 17, Hamburg etwa 30, Wien 35 % ihres Bevölkerungszuwachses dem Geburtenüberschuß, alles übrige der Einwanderung zu verdanken. Unter den zum Vergleich herangezogenen Städten ist London (mit seinen 80 %) die einzige anglo-saxonische Stadt; es ist als ob es auch die einzige wäre, die nicht nur einen Haufen von zusammengeströmten Menschen darstellt, von dem niemand weiß, was aus ihm werden und ob er in der Lage sein wird, das aus früheren Verhältnissen in die Stadt mitgebrachte Kapital an Gesundheit der nächsten Generation weiter zu geben. Dagegen stellt London ein auf sich selbst beruhendes und sich selbst fortzeugendes großes Ganze dar.

Es wurde bereits betont, daß auch das Londoner Wohnungswesen noch großer Verbesserungen bedarf. Im Gegensatz zu dem beinahe hoffnungslosen Notstande der kontinentalen Großstädte scheint jedoch in London der Weg zur Reform verhältnismäßig einfach und gangbar. Die slums im Innern können beseitigt werden und werden beseitigt. Die Werte, die in ihnen stecken, sind infolge der niedrigen Bebauung nicht entfernt mit dem zu vergleichen, was in den Berliner oder Pariser Mietskasernen investiert ist. Es gibt weite Außengebiete, die heute quadratmeilenweise mit anständigen und gesunden kleinen Häusern bedeckt sind, denen nur der eine Vorwurf zu machen ist, daß sie vielfach einen zu getreuen Ausdruck des Lebens ihrer Bewohner darstellen, d. h. daß sie vielfach recht eintönig sind, genau so eintönig wie das Dasein des Mittelstandes anderer Länder; aber auch hier stellt jedes dieser Häuser einen fest geordneten Mikrokosmos dar, in dem der Abglanz einer klaren Kulturform widerscheint und das in keiner Weise verglichen werden kann mit der uferlosen Barbarei der kontinentalen Mietskasernen. Selbst in dem einfachsten dieser Häuser steckt ein Stückchen der hohen **englischen Wohnkultur**, deren Zustandekommen eine der großen Leistungen in der Menschheitsgeschichte darstellt. Alles, was sich in London außerhalb der verhältnismäßig beschränkten Gebiete der unternormalen Wohnungen findet, wirkt, verglichen mit kontinentalen Mietskasernenverhältnissen, wie eine Gartenstadt, und von diesen Wohnungen der breiten Massen des Mittelstandes bis zur Gartenvorstadt im neuen englischen Sinne, im Sinne des Unwin'schen Hampstead, ist nur ein Schritt. Diesen Schritt allerdings kann nur der Künstler tun.

407) La Population Française II. Paris 1891. S. 388.

Aber das ist gerade das Wesen des Städtebaues, daß er die Vorbedingungen für kulturelles Leben, für künstlerische Betätigung, für die Stadtbaukunst schaffen muß. Sobald diese Vorbedingungen (entwickeltes Verkehrswesen und billiger Boden für jedermann) erfüllt sind, kann die Tätigkeit des Künstlers im Wohnungswesen einsetzen, vorher bleiben seine Bestrebungen eine Farce.

Gegen Vergleiche kontinentaler Verhältnisse mit denen Englands wird vielfach der Einwand erhoben, sie seien unzulässig, weil es sich in England um ein reiches Volk, in Deutschland dagegen seit der Mitte des 19. Jahrhunderts um Parvenus handelt. Um so interessanter muß es für den strebsamen Parvenu sein, aufmerksam zu verfolgen, wie man glücklich erworbenen Reichtum in einer würdigen Weise anwendet. Es gibt dafür — da die deutschen Bauschätze aus alter Zeit den modernen Erfordernissen noch nicht genügend angepaßt worden sind — kein besseres Beispiel, als die Vorbilder, die von der anglo-saxonischen Kultur in England und Amerika geschaffen wurden.

„Dieser Wohlstand, schrieb Hermann Muthesius⁴⁰⁸⁾, hat das Parvenuestadium, durch den jeder Reichtum zu gehen pflegt, und durch den ein Teil des deutschen Reichtums jetzt zu gehen scheint, längst überwunden.“ „Das englische Haus verkündet überall eine prunklose, ja bescheidene Ruhe der Lebensauffassung des gereiften Mannes, den das Leben gelehrt hat, daß er nur in sich und nicht im Treiben der Welt den ersehnten Frieden finden kann. Mit dem Treiben der Welt hat er in seinen Geschäften zu tun, Frieden und Ruhe sucht er in seinem Hause, das ihm zugleich der Hort seines Familienlebens und das Bindeglied mit der Natur ist.

Auf der hier geschilderten Grundlage wahrer Wohnkultur beruht die Kraft und die Weltherrschaft des englischen Volkes. Durch die Ausdehnung dieser anglosaxonischen Wohnkultur auf immer weitere Kreise, d. h. auch auf die minderbemittelten Kreise Englands und auf die durch die Schicksale ihrer Geschichte schwer betroffenen Völker des Kontinentes, wird sie eine Quelle des Segens für die Welt. Bei dem Aufschwung der Weltwirtschaft steht ihrer Ausdehnung kein sachlicher Grund entgegen. Ein geschickt geleitetes Verkehrswesen kann der städtischen Siedelung unermessliche Gebiete aufschließen und sobald einmal ein gewisses Mindestmaß von Ansprüchen sicher gestellt ist, so daß nicht jede Steigerung der Löhne über kurz oder lang von einer Steigerung der Bodenrente und Mietzinse⁴⁰⁹⁾ aufgeessen wird, muß auch der kurzichtigste Terrainbesitzer seine Vorteile in weiträumiger Bebauung suchen und das Trügerische der durch starke Ausnutzung der Grundstücke sich ergebenden Gewinne einsehen⁴¹⁰⁾. Es wurde bereits darauf hingewiesen, daß nicht nur in dem beschränkten Gebiet der City, sondern auch in dem über 2000 ha großen Zentralgebiet von London die Bevölkerungsdichte zurückgeht. Diese Entwicklung ist unaufhaltsam.

Der Londoner Verkehrsbericht⁴¹¹⁾ teilt darüber folgendes mit: „Die Zahl der Personen, die auf dem Lande leben und täglich zu ihrer Arbeit nach London reisen, wächst beständig. Sie messen die Entfernungen nach der Zeit und nicht nach Kilometern, und je weiter die Eisenbahn sie innerhalb einer Stunde trägt, desto weiter gehen sie. Ende 1907 wurden 4000 Saisonbillets zwischen South End und Fenchurch Street benutzt, was eine Entfernung von 36 Meilen (57,6 km) darstellt und von den schnellsten Zügen in fünfzig Minuten zurückgelegt wird. Es gibt Leute, die täglich von Orten nach London reisen, die so weit wie Brighton entfernt sind, sobald nur für schnellen und bequemen Dienst gesorgt ist und die von der Reise in Anspruch genommene Zeit

408) Hermann Muthesius, Das englische Haus, Entwicklung, Bedingungen, Anlage, Aufbau, Einrichtung und Innenraum. Berlin 1908 bei Wasmuth. Bd. 1, S. 220.

409) Vgl. René Kuczynski: „Ist die Groß-Berliner Wohnfrage eine Lohnfrage?“ in Neudeutsche Bauzeitung vom 6. Feb. 1913.

410) Vgl. Nothing gained by overcrowding! How the Garden City type of development may benefit both owner and occupier, von Raymond Unwin, F. R. I. B. A. 1912. In diesem Zusammenhange sei auch auf Abb. 28 verwiesen, die neuerdings eine Erläuterung erfahren hat durch Kuczynskis Aufsatz: „Kleine Häuser für große Städte!“ im Jahrbuch der Bodenreform. Bd. 8, Heft 2.

411) London Traffic Report 1908, S. 50.

eine Stunde nicht zu sehr überschreitet. Beträchtliche Verkehrszahlen finden sich für Entfernungen von 30 Meilen, mehr noch von 20 Meilen in jeder Richtung jeden Tag und eine noch größere Anzahl einschließlich derer, die Arbeiterbillets benutzen, machen täglich Reisen zu und von ihrer Arbeit in London von weniger als 20 Meilen (32 km). Die Eisenbahngesellschaften haben ein doppeltes Interesse daran, die Entwicklung von Wohnbezirken innerhalb der unmittelbaren Nachbarschaft von London zu fördern, da sie bei Entfernungen von 32 km und mehr nicht nur die Bewohner selbst, sondern auch die von ihnen verzehrten Güter zu befördern haben; während die Güter für näher dem Zentrum gelegene Gebiete über die Straße gehen.“

Welchen Aufschwung die Entwicklung dieses Straßengüterverkehrs durch das Lastautomobil genommen hat, sei mit dem einen Beispiel der Gartenstadt Letchworth belegt, die 56 km von London entfernt ist und ursprünglich ganz als auf sich selbst gegründete Stadt gedacht war. Heute stehen ihre Fabriken mit London in täglicher Verbindung durch eigene Automobile.

Die Tageszeitung von Letchworth⁴¹²⁾ brachte eine Rede von Raymond Unwin, in der der berühmte Städtebauer folgendes ausführt: „Sind Sie nicht darüber klar, daß eine derartige Revolution in London Platz gegriffen hat, daß unseres Wissens zum ersten Male London aufgehört hat, seinen eigenen natürlichen Bevölkerungszuwachs unterzubringen? London wächst nicht mehr in dem Sinne, in dem wir im allgemeinen diesen Ausdruck von Städten gebrauchen. Der jährliche Bevölkerungszuwachs ist nicht so groß wie der Überschuß der Geburten über die Todesfälle. London exportiert jetzt große Massen von Bevölkerung in die umliegenden Distrikte. Innerhalb der letzten Jahre hat das Gebiet der Londoner Grafschaft 552 000 Personen in die Umgebung exportiert. Groß-London (Polizei-Bezirk) hat 230 000 Personen in den letzten zehn Jahren exportiert. Wenn man mit einem Radius von 48 km einen Kreis um London schlägt, dann haben über 187 000 Personen London verlassen, um sich außerhalb dieses Kreises zu begeben.“

Wenn man diese Mitteilung Unwins zusammenhält mit der von Levasseur mitgeteilten Zusammensetzung des Londoner Bevölkerungszuwachses (vgl. oben S. 303), muß man hier das glücklichste Symptom einer segensreichen Lösung des furchtbaren Großstadtproblems erblicken⁴¹³⁾.

Angeichts derartiger Tatsachen ergibt sich eine ganz andere Prognose für die Entwicklung der Großstadt, als sie den unseligen Großstädten des Kontinents gestellt werden kann. In dem gütigen Anatole France, dessen Prognose mitgeteilt wurde (oben S. 246), steckt nicht weniger Zeug zum Optimisten als in dem englischen Propheten H. G. Wells; wie ganz anders aber klingt die Prognose, die Wells der Großstadtentwicklung stellt, und doch ist das, was er schildert, im wesentlichen nur die Weiterentwicklung dessen, was er vor seinen leibhaftigen Augen in Groß-London bereits sieht. Ein kleines Stück aus seiner Schilderung der künftigen Großstadtentwicklung sei hier als lebhafter Kontrast zu den kontinentalen Sorgen gegeben.

„Ich habe genügend ausgeführt, daß der Ausdruck ‚Stadt‘ und ‚Großstadt‘ künftig Ausdrücke sein werden, die genau so altfränkisch sind wie das Wort ‚Postkutsche‘. Für die neuen Gebiete,

412) The Citizen, Letchworth, 5. Januar 1912.

413) Auf dem Städtebau-Kongreß London 1910, mit dem eine erneute Vorführung eines großen Teiles der Berliner und Düsseldorfer Städtebau-Ausstellungen verbunden war, wurde eine Broschüre verteilt von Capt. G. S. C. Swinton, Alderman, London County Council, published by the London Municipal Society, deren Titel sehr suggestiv „Spread the People“ lautet. Swinton gibt folgende überraschende Zusammenstellung:

	Bevölkerung	Engl. Quadratmeilen
Kanada	7 185 000	3 745 574
Australien	4 275 306	2 974 581
Britisch Süd-Afrika	6 330 039	903 050
Norwegen	2 358 000	124 130
Schweden	5 429 600	172 876
Dänemark	2 588 919	14 844
	<hr/>	<hr/>
	10 376 519	311 850
Belgien	7 317 561	11 373
Groß-London	11 000 000 (Schätzung für 1931)	692

die aus den Städten herauswachsen werden, brauchen wir einen Ausdruck . . . wir können für den gegenwärtigen Zweck diese kommende Provinzen, Stadtgebiete (urban regions) nennen. Das ganze Großbritannien südlich der schottischen Hochebene scheint bestimmt zu sein, ein derartiges Stadtgebiet zu werden, in sich verbunden nicht nur durch Eisenbahnen und Telegraphen, sondern durch ganz neue Typen von Straßen (Automobilschnellfahrstraßen, wie sie Wells anschaulich geschildert hat) und durch ein dichtes Netzwerk von Telephonen, pneumatischen Röhren für Postpakete und ähnliche Nerven- und Aderverbindungen. Es werden das sicher interessante und mannigfaltige Gebiete sein, weit weniger eintönig als unsere gegenwärtige englische Welt. In den dünner bevölkerten Teilen jedenfalls mit kleineren und größeren Wäldern reichlich durchsetzt, die beständig in Parks und Gärten übergehen, und in denen überall Häuser verstreut sind. Diese Häuser werden nicht der Mode der fertigebauten Villen der vorhandenen Vorstädte folgen, da die Freiheit, mit der jedermann sich seine Baustellen wird aussuchen können, den Terrain- und Bauspekulanten seines lokalen Monopols berauben wird; in vielen Fällen werden die Häuser höchstwahrscheinlich persönliche Heimstätten sein, genau so individuell gebaut wie die Landstütle der Tudorzeit und manchmal ebenso schön. Jeder Bezirk wird seine eigenen Unterschiede in Typ und Stil entwickeln. Wenn man durch diese Stadtgebiete reist, wird man durch offene, brisige sportsmäßige Vorstädte kommen, flotte weiße Gitter und Pforten, überall guter Turf, einladende große Halteplätze, gartenmäßige Bezirke, mit rosenbewachsenen Giebeln, Stedpalmenhecken und smaragdenem Rasen; reizende Heimstätten zwischen heidemäßigem Moorland und Golflinks; Flußbezirke mit lustig gestrichenen Boothäusern zwischen den Weiden. Dann wieder ein näheres Zusammenschließen der Häuser, eine Promenade, ein Glänzen von bunten Bändern und Gewändern; und dann vielleicht ein kleines landwirtschaftliches Idyll mit Hopfen und Erdbeergärten; Felder mit graugefederten Artischocken, Obstgärten mit gekalkten Stämmen oder ein blühsauberer Geflügelhof.“

Diese Schilderung erinnert vielfach an das, was Julius Faucher in den sechziger Jahren über die Londoner Gartenstädte geschrieben hat (vgl. oben I, S. 24).

In der Schilderung, die von der Entwicklung des Londoner Verkehrs gegeben wurde, ist auf das Omnibuswesen, da es auf der Städtebau-Ausstellung nicht besonders vorgeführt war, nicht weiter eingegangen worden⁴¹⁴). Gustav Kemmann hat in seiner neuesten Arbeit über den Londoner Verkehr die Intensität des Londoner Omnibusverkehrs graphisch dargestellt. Der Omnibusverkehr in London ist seit seiner Einführung 1819 von der allergrößten Bedeutung geworden und seine Entwicklung und die Kämpfe um seinen Erfolg stellen ein interessantes Kapitel der Londoner Verkehrsgeschichte dar⁴¹⁵). Eine noch kühnere Leistung war die **Trambahn** der in Verkehrsfragen womöglich noch rücksichtsloser vorgehenden Amerikaner, die namentlich in den 50er Jahren die Straßen aller großen Städte der Union in Eisenbahnen verwandelten und sie trotz der größten Widerstände zum Erfolge brachten. Da auf der Städtebau-Ausstellung das Trambahnsystem von Boston vorgeführt worden ist (Abb. 53), seien hier auszugsweise einige interessante Dokumente mitgeteilt, die die Stimmung schildern, unter denen die Straßenbahnen in Amerika sich den Weg zum Erfolge zu erkämpfen hatten, bevor sie in Europa zur Anwendung kamen. Die mitgeteilten Stellen stammen aus Briefen aus Boston, die als Antworten auf englische Anfragen 1860 an den Stadtgenieur von Liverpool gerichtet wurden, zu einer Zeit, in der man in Liverpool daran dachte, die amerikanische Erfindung nachzuahmen⁴¹⁶). Die Briefe sind auch deswegen besonders interessant, weil sie die segensreiche Wirkung der Selbstverwaltung, einer starken öffentlichen Meinung und eines hochentwickelten Farmerstandes auf die Gesundheits- und Dezentralisation der Städte beleuchten. Boston (gegr. 1630) ist eine der alten Städte Amerikas, auch heute noch am meisten mit europäischen Städten vergleichbar.

414) Gustav Kemmann: Der Londoner Verkehr nach dem Bericht des englischen Handelsamtes. Berlin 1909, Tafel 2.

415) Vgl. H. C. Moore, Omnibuses and Cabs, their origin and History. London 1902.

416) Bericht an den Tit. Stadtrat Zürich über Straßenbahnen und Eisenbahnen in Städten von A. Bürkli, städtischer Ingenieur in Zürich. Zürich 1865. Vgl. auch: Die Pferdebahnen in den Städten von Nord-Amerika. Zeitschrift für Bauwesen, 1860, Heft 10—12.

„Nach meiner Ansicht,“ so schreibt der Bostoner Kommunalpolitiker, „ist der Einfluß der Bahnen für die Stadt durchaus nicht vorteilhaft. Es ist wahr, daß eine Menge Leute aus den benachbarten Städten und Dörfern für den Verkehr mit dem Hafen und dgl. in die Stadt kommen, aber andererseits veranlaßt die Bequemlichkeit, welche diese Bahnen darbieten, viele Leute, die Stadt als Wohnsitz aufzugeben und sich mit ihrer Familie außerhalb einzumieten; es muß dies nicht allein auf die Mietzinse in der Stadt von Einfluß sein, sondern es werden auch viele Steuerpflichtige weggezogen, deren Steuern sonst der Stadt zugute gekommen wären. Die Händler von Materialien und Lebensmitteln und die Krämer in der Stadt verlieren die Kundschaft dieser Familien. Zu allem kommt noch die unerträgliche Unannehmlichkeit für alle, welche in eigenen Fuhrwerken und Mietkutschen die Straßen befahren, daß die Räder bei jeder Wendung in die Geleise geraten, und daß man beständig von einer Seite der Straße auf die andere wieder zurückfahren muß, um den Bahnwagen und anderen Fuhrwerken auszuweichen. Die Bewohner der Stadt und die Besitzer von Grundeigentum an den betreffenden Straßen haben sich im allgemeinen der Einführung von Straßenbahnen kräftig widersetzt, aber ihre Anstrengungen sind machtlos, verglichen mit denjenigen der Landbewohner, deren Vertreter in den Staatsbehörden weit zahlreicher sind, so daß sie immer die städtischen Vertreter und deren Anhang überstimmt haben. Der Umstand, daß gut angelegte und gehörig unterhaltene Straßen hier unbekannt sind, hat ohne Zweifel großen Anteil an dem Aufschwung der Straßenbahnen. In der Stadt selbst sind die Straßen gewöhnlich gut gepflastert, und soviel ich mich erinnere, ist in dieser Hinsicht in Boston selten ein Grund zu Klagen gewesen. Ich möchte wünschen, daß eine Abordnung der eifrigsten Vertreter der Einführung von Straßenbahnen in Liverpool für eine Woche hierhergeschickt und verpflichtet würde, jeden Tag einige Stunden längs diesen Bahnen zu fahren; ich vermute, sie würden besser unterrichtet und klüger zurückkehren und für den Rest ihrer Tage zufrieden sein, nichts mit der Sache zu tun zu haben.“

Das Folgende zeigt dann fast humoristisch die Bekehrung des Trambahnhaßers: „Als die Bestrebungen für solche Eisenbahnen zuerst in Gang kamen, fanden sie warmen und heftigen Widerstand; ich tat und sagte gegen dieselben alles, was ich konnte. Nach wenigen Jahren ihres wirklichen Betriebes haben sie sich als Notwendigkeit erwiesen, und wahrscheinlich würde jetzt nicht mehr einer unter hundert, die sich ihnen früher widersetzen, in gleichem Sinne auftreten. Sie sind eine große Bequemlichkeit für das Publikum, befördern die Bebauung des weiter abliegenden Landes und erleichtern den Zugang zu Landgütern.“ „Die öffentliche Meinung hat entschieden, daß in unsern engen und gedrängten Straßen die Eisenbahnwagen nicht so viel Störungen verursachen als die Omnibusse, und selbst in engen Straßen ist der öffentliche Verkehr, sobald nur auf jeder Seite der Bahn Platz für ein stillstehendes Fuhrwerk ist, verhältnismäßig wenig gehemmt. Ich bin nicht mit der kleinsten Summe bei den Bahnen beteiligt und rede daher ganz unparteiisch.“ „Die Metropolitan-Straßenbahnen sind ungefähr fünf Jahre in Betrieb mit großem Erfolg, zahlen 10 % Zins und haben einen ziemlichen Reservefonds.“

Der treue Stadtgenieur von Zürich, der diese amerikanischen Briefe in seiner Schrift wiedergibt, fügt hinzu: „Wenn sich in Amerika in den Städten ein Widerstand gegen dieselben aus dem Grunde erhebt, daß eine zahlreiche Bevölkerung sich außerhalb der Städte ansiedelt und nur während des Tages seine Geschäfte in ihnen macht, zur Befriedigung seiner Lebensbedürfnisse sich aber wieder aus ihnen zurückzieht, so dürfte bei europäischer, namentlich schweizerischer Lebensart ähnliches nicht zu befürchten sein.“ Man sieht, daß der Schweizer Ingenieur weder die Berliner, noch die Pariser oder Wiener kommunalpolitischen Verhältnisse kannte.

Heutigentages hat das amerikanische Trambahnwesen einen Aufschwung genommen, von dem man sich in Deutschland höchstens im rheinisch-westfälischen Industriegebiet eine Vorstellung machen kann⁴¹⁷). So hatte 1907 Massachusetts, dessen Trambahnplan vorgeführt wurde (Abb. 53), 73 Trambahnunternehmungen mit 4719 km Schienenweg und 10 591 Wagen, ein Aktienkapital von 107 Millionen Dollars und Obligationen von weiteren 68 Millionen Dollar. In ganz Amerika

417) „Chemins de fer électriques aux Etats-Unis“, ein Vortrag M. E. Eichels, Redakteur der Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen“ auf dem 15. internationalen Straßen-Kleinbahn-Kongreß in München, Brüssel 1908, enthält in einer lebendigen Schilderung dieses gewaltigen Instrumentes der amerikanischen Dezentralisation. Die westdeutsche Entwicklung schildert F. Schoeningh, „Die Geschichte und wirtschaftliche Bedeutung der Kleinbahnen (Überlandstraßenbahnen) im rheinisch-westfälischen Kohlenrevier“. Paderborn 1911.

gab es im selben Jahr 1238 Unternehmungen, 62000 km Schienenwege, 86204 Wagen und ein Kapital (Aktien und Obligationen) von 1358 Millionen Dollars. Dieses riesige System macht sich der städtischen Dezentralisation in der mannigfaltigsten Weise dienstbar. Außerhalb der bebauten Gebiete fahren diese Trambahnen vielfach als sogenannte „Highspeed-Lines“ mit Schnellbahngeschwindigkeit; 25–35 km in der Stunde, einschließlich des Aufenthaltes an den Stationen. Die Linien sind mit riesenhaften Wagen und oft mit vorzüglichem Unterbau ausgestattet und durch bequeme Umsteigestationen an die Straßenbahn- und Schnellbahnsysteme der Städte angegliedert. Diese Linien sind städtebauende, d. h. dezentralisierende Faktoren ersten Ranges. Mit dem Personendienst ist verbunden eine gewaltige Organisation des Kleingüterverkehrs, eine kluge Bedienung der Landwirtschaft für den Verkauf ihrer Gemüse, Früchte, Butter und Milch, der Kohlen für den kleinen Haushalt auf dem Lande; es gibt sogar Schlafwagen; bei Festlichkeiten veranstalten die Trambahnwagen feierlich geschmückte Prozessionen.

Eine neue Periode großer Kämpfe brachte die Einführung der **Hochbahnen** in New York (Abb. 280). Infolge mangelhaften Unterbaues verursachten sie großen Lärm und führten zu einer scharfen Fehde mit den Hausbesitzern in den von den Bahnen durchzogenen Straßen, denen natürlich kein Pfennig für die angebliche Entwertung ihres Eigentums gezahlt wurde, weder von den Bahnen noch etwa von der Stadt New York⁴¹⁸⁾. Die erste Konzession wurde 1866 erteilt.

Es würde der Gegenstand einer interessanten Arbeit sein, im einzelnen festzustellen, wie sich die Bodenwerte in den an die Hochbahn angrenzenden Straßen entwickelt haben. Das Herz von New York, die Insel Manhattan, für deren 5615 ha in Bausch und Bogen im Jahre 1626 noch die Summe von 24 Dollars bezahlt worden ist, hatte im Jahre 1907 einen veranlagten Steuerwert für Grund und Boden nebst darauf stehenden Gebäuden von 2712261571 Dollar, der bereits im Jahre 1908 auf 2811593551 Dollar gestiegen war⁴¹⁹⁾, was in einem einzigen Jahre für Manhattan allein eine Wertsteigerung von mehr als 100 Mill. Dollar bedeutet. Manhattan umfaßt jedoch nur 6,7% des Bodens der Stadt New York. Für ganz New York betrug in den drei Jahren von 1906–1908 die Steigerung 475931851 Dollars, also beinahe 2 Milliarden Mark. Von dieser Wertsteigerung entfielen 43,5% auf das nur 6,7% vom Stadtgebiet umfassende Manhattan⁴²⁰⁾. Eine sich als Abhandlung über Verkehrswesen gebärdende Propagandaschrift einer New Yorker Bodengesellschaft⁴²¹⁾ sagt 1909 ganz naiv: „Eine einfache mathematische Berechnung ergibt für die Besitzer des Grund und Bodens von New York in den nächsten zehn Jahren einen Nutzen von 2278 Millionen Dollar.“ Die Grundlage für diesen beträchtlichen Aufschwung der Bodenwerte haben die unter Leitung des Eisenbahnmagnaten Jay Gould gebauten und über weite Flächen un bebauten Geländes dahinfahrenden Hochbahnen wesentlich mit legen helfen. Genau wie in Berlin wollten aber natürlich auch in New York

418) Vgl. „Die New Yorker Hochbahnen“ in „Die nordamerikanischen Eisenbahnen in ihren wirtschaftlichen und politischen Beziehungen“. Gefammelte Aufsätze von Alfred von der Leyen. Leipzig 1885, S. 184 ff.

419) Der veranlagte Wert stellt nur 80–90% des wirklichen Wertes dar.

420) Vgl. W. Hegemann, „Die Ausstellung für Städtebau und städtische Kunst in New York“ in Goekes Städtebau 1909 (Wasmuth-Berlin), S. 129. Die oben genannten Zahlen wurden auf dieser New Yorker Ausstellung vorgeführt.

421) Transportation and Views. Queens Borough, veröffentlicht von der Woodside Heights Land Corporation, Manhattan.

die Grundbesitzer nicht nur eine gewaltige Bodenwertsteigerung erleben, sondern sie wollten sie auch möglichst schnell erleben⁴²²). Aus diesem ungerechtfertigten Privatinteresse heraus entwickelte sich die bekannte hochbahnfeindliche Stimmung des Hausbesitzers.

Diese verhängnisvolle Hochbahnfeindschaft wurde bei Gelegenheit der Debatten im Berliner Rathaus über die Hochbahn in der Schönhauser Allee vom Stadtverordneten Ladewig treffend charakterisiert: „Also sehen Sie, worauf die Herren hinauswollen, es ist ihnen nicht genug an der Wertsteigerung der Grundstücke, die schon dadurch eintritt, daß sie überhaupt eine Schnellbahn bekommen, daß man schnell in die Gegend kommen kann. Nein, die Schwebebahn und die Hochbahn bringen ihnen nicht genug ein, die Wertsteigerung ist nicht hoch genug, und darum muß eine Untergrundbahn gebaut werden. Das ist das einzige, was die Herren in dieser Frage bewegt.“

Die moderne Technik hat in der Folgezeit bewiesen, namentlich durch die trefflichen Leistungen der Berliner Hochbahngesellschaft, daß ein weit geräuschloserer Bau der Hochbahnen möglich ist, als er bei den ersten Anfängen in New York zustande kam. Auch der Einwand gegen den Mangel an Schönheit der Hochbahnen fällt in dem Augenblick in sich zusammen, in dem sich wirkliche, d. h. von akademischen Vorurteilen unbefangene Künstler mit der Ausgestaltung der Hochbahnen befassen und in ihnen nicht länger eine Störung des Straßenbildes, sondern einen künstlerisch prächtig zu verwertenden Faktor der modernen Verkehrsstraßenbildung sehen. Hervorragendes dieser Art ist bereits in Paris (Abb. 264 f. und 271 ff.) und in Berlin, neuerdings in Boston, geleistet worden. In dieser modernen Form ist die Hochbahn nicht nur vom Standpunkte der Allgemeinheit, sondern auch von dem des kurzfristigsten Privatinteresses ein Segen geworden. Unter Zuhilfenahme der Müllerschen Bodenwertkarte kann man berechnen, daß die Häuser an der Berliner Hochbahn in den Jahren 1902–1910 im Durchschnitt um 40 % gestiegen sind. Ein noch überraschenderes Ergebnis hat die Hochbahn nach West-Philadelphia gehabt. Die Hochbahn wurde 1901 in Angriff genommen und 1907 eröffnet. In West-Philadelphia, das auf diese Weise Schnellbahnverbindung mit dem Herzen von Philadelphia erhielt, stiegen die veranlagten Boden- und Hauswerte in der Zeit von 1900–1912 um 138 Mill. Dollars⁴²³). Die Hochbahn schädigt also ihre Nachbarschaft nicht; sie kann ebenso geräuschlos oder geräuschloser als eine gewöhnliche Straßenbahn gebaut und künstlerisch so gestaltet werden, daß sie eine Zierde der Straße wird. Die Untergrundbahn dagegen ist für jeden, der sie auf längeren Strecken benutzen muß, höchst unerfreulich und aufreibend. Das Befahren der langen New Yorker Strecken z. B. ist eine wahre Strapaze. Aber bedeutamer als diese hygienische Seite ist die wirtschaftliche Frage: eine Untergrundbahn kann nur durch regelmäßige Überfüllung zu einem rentablen Unternehmen gestaltet werden. Die Kosten des Untergrundbahnbaues sind für normale Benutzung geradezu prohibitiv. Eine gewöhnliche amerikanische Hochbahn kostet 1,2–1,6 Mill. Mk. die englische Meile (1,6 km), die Londoner Röhrenbahnen 3,4–4 Mill. Mk., die teuerste Strecke der Londoner Untergrundbahn (unter Cannonstreet) 20 Mill. Mk. die Meile, die teuerste Strecke (4½ Meilen) der viergleisigen New Yorker Unter-

422) Stenogramm der Sitzung der Stadtverordneten vom 2. Dezember 1909. Zitiert nach einer gedruckten Eingabe der Kontinentalen Gesellschaft für Schwebebahnen an das Oberpräsidium vom 5. Januar 1911, S. 3.

423) Nach mündlicher Information im Bureau der Transit-Commission, Rathaus Philadelphia. Vgl. auch den hochinteressanten Artikel des von der Stadt Philadelphia berufenen New Yorker Sachverständigen Frank R. Ford in Philadelphia, Public Ledger vom 25. März 1913: Transit in Connection with Growth of cities.

grundbahn 13,2 Mill. Mk. die Meile^{423 a)}. Unter diesen Verhältnissen ist es verständlich, daß es nur zwei rentable Untergrundbahnen in der Welt gibt. Infolge der ganz besonderen Verkehrsverhältnisse, in denen sich New York durch seine langgestreckte und insuläre Lage befindet, entwickelte sich dort eine derartig einheitliche nord-südliche Verkehrsrichtung und dementsprechend eine solche Verkehrsdichtigkeit, daß, wie in dem hochwertig ausgebauten Paris die Untergrundbahn im Gegensatz zu den Londoner Verhältnissen ein hoch rentables Unternehmen werden konnte. Die Londoner Untergrundbahnen sind alle unrentabel (vgl. Tabelle S. 275). Ihr Bau kam in der Zeit des ersten Untergrundbahn-Optimismus zustande und wird nirgends nachgeahmt werden. Künftig werden Untergrundbahnen nur gebaut werden, wo fest auf Überfüllung gerechnet werden kann oder wo von anderer Seite Zuschüsse geleistet werden. So zahlt z. B. die Stadt Schöneberg für ihre Untergrundbahn (Abb. 276, 277) beträchtliche Zuschüsse: Etat 1913: 531 700 Mark, d. h. 6 Pfennige für jeden einzelnen Passagier und jede Fahrt. Jeder, dem die Besserung der überfüllten Wohnungsverhältnisse der kontinentalen Altstädte wirklich am Herzen liegt, muß mit aller Energie dafür eintreten, daß an Stelle teurer und darum kurzer und wirkungsloser Untergrundbahnen, lange, zahlreiche Hochbahnen gebaut werden, die für $\frac{1}{3}$ — $\frac{1}{4}$ der Kosten erstellt werden können. Die Nord-Süd-Achse der New Yorker Untergrundbahn mit ihren vier Gleisen, auf deren äußeren die Lokalzüge und auf deren mittleren die Expresszüge mit phantastischer Geschwindigkeit den Felsenuntergrund von Manhattan durchjagen, um erst weit im Norden auf Hochbahngleise überzugehen, hat in neuerer Zeit eine ganze Reihe von südwestlich orientierten Ergänzungen erfahren, die die Insel Manhattan durch Tunnels mit dem Festlande verbinden. Die großartigsten dieser neuen Tunnelbauten, die 9 km langen Tunnels der Pennsylvania-Eisenbahngesellschaft, waren auf der Städtebau-Ausstellung in einem großen Modell vorgeführt. Sie stellen eines der großartigsten Beispiele dafür dar, welche gigantischen Opfer⁴²⁴⁾ für die richtige Einführung der Fernbahnen in den großstädtischen Organismus gebracht werden müssen und auch gebracht werden können, wenn die Leitung der Verkehrsunternehmungen nicht in kurzfristigem Fiskalismus erstickt. Die New Yorker Tunnels kommen der hauptstädtischen Dezentralisation in hohem Maße zugute, da sie mit ihren Schnellzügen einen 80—100 km Radius dem Wohnwesen erschließen. Eine neue wichtige Parallele zur alten New Yorker Untergrundbahn, die gleichzeitig Verbindungen nach Osten und nach Nordosten schafft, wird gegenwärtig unter der Aufsicht der Verkehrsbehörde mit dem New Yorker Triborough Subway erbaut, der Manhattan mit den Vorstädten Bronx und Brooklyn verbindet, und dessen 75 km (230 km einfache Schienenstraße) lange Strecke 419 Millionen Mark kostet⁴²⁵⁾. Die Planung und Überwachung dieses gewaltigen Werkes ist die Aufgabe des New-Yorker Amtes für die Gemein-

423a) Diese Zahlen verstehen sich jeweils ohne die Kosten für die Stationen, für Entschädigung an Grundbesitzer; sie sind der Encyclopædia Britannica, Artikel Railways entnommen.

424) Für die Zahlen usw. vgl. unten S. 325.

425) Vgl. die Flugschriften, die in verständiger Würdigung des Aufklärungsbedarfes dieser Fragen von der Public Service Commission for First District veröffentlicht werden. State Regulations of Public Service Corporations in the City of New York. New York, September 1911; und Jurisdiction and Work, Public Service Commission, First District; Dual System of rapid transit for New York City, Public Service Commission for first District, New York City, September 1912. Im März 1913 sind für 325 Mill. Dollars (Dreihundertfünfundzwanzig) Kontrakte für neue Untergrundbahnen (teilweise Hochbahn) in New York vergeben worden. Das Schnellbahnnetz von New York wird dadurch plötzlich von 300 auf 600 Meilen (engl.) gesteigert.

betriebe (Public Service Commission für den ersten Distrikt des Staates New York), die vielleicht die modernste und großzügigste Instanz darstellt, die bis jetzt auf dem Gebiete einheitlicher, großstädtischer Verkehrsregulierung geschaffen worden ist. Sie stellt in Praxis das dar, was theoretisch die Königliche Verkehrskommission für London gefordert hat, und was der Großberliner Zweckverband werden könnte, wenn er nicht durch die Form seiner Zusammensetzung höchstwahrscheinlich für immer zur Impotenz verurteilt wäre. Hier hat die Selbstverwaltung ein machtvolles Instrument für Meisterung der widerstrebenden Privatinteressen, wie sie durch die großen Verkehrsgesellschaften dargestellt werden, geschaffen. Regierungsrat Kemmann gab in seinem Vortrag auf der Städtebauausstellung folgende Schilderung dieses wichtigen Vorbildes für zielbewußte großstädtische Verkehrsregelung⁴²⁶⁾.

„Das New Yorker Gemeinbetriebsgesetz vom 6. Juli 1907 ist ein Staatsgesetz. Für den Staat New York setzt es zwei Ämter ein, eins für den ersten Bezirk, das ist das Gebiet von Groß-New York, und ein zweites für die übrigen Grafschaften des Staates. Die Ämter sind fünfjährig; die Amtsdauer jedes Mitgliedes beträgt fünf Jahre und jährlich scheidet ein Mitglied aus. Die fünf Ausschußmitglieder erhalten — auch das verdient Erwähnung — Gehälter von je 60 000 Mark jährlich, ihr Rechtsbeistand von 40 000 Mark, der Sekretär von 24 000 Mark. Das Amt wirkt inmitten eines größeren Stabes von Beamten und ist in der Lage, Sachverständige zu Rate zu ziehen, sowie im Aufgebotsverfahren Beweiserhebungen jeder Art und jeden Umfanges vorzunehmen. Seine Tätigkeit erstreckt sich hinsichtlich des Verkehrswesens auf die Überwachung der gesamten Geschäftsgebarung der Betriebe, ihrer gesamten Verwaltung und Betriebsführung, der Kapitalisierung; auf die Genehmigungen, die Angemessenheit, Sicherheit, Bequemlichkeit der Dienstleistungen u. a. Der Ausschuß kann in alle Verträge, Berichte, Dokumente der Unternehmungen Einsicht nehmen, deren Vorführung anordnen, Verwaltungsmitglieder mit Androhung von Zwangsmitteln laden. Die Unternehmungen haben dem Amte nach bestimmtem Muster jährlich zu berichten, Monatsberichte über Ausgaben und Einnahmen einzuliefern, wie überhaupt über alle gewünschten Fragen Bericht zu erstatten, alles bei einer Strafe von 100 Dollar für jeden Tag der Übertretung einer gesetzten Frist. Dem Ausschuß liegt die Untersuchung ob von Beschwerden, ferner von Betriebsunfällen, die ihm sofort zu melden sind. Der Ausschuß ist aber — und dies ist das wichtigste — nicht nur platonisch tätig, er ist mit großer Vollziehungsgewalt ausgestattet, kraft deren er befugt ist, Mißstände, die sich z. B. im Tarifwesen zeigen, abzustellen, ungleicher Behandlung zu steuern, die Beförderungspreise und sonstige Gebühren in ihren Höchstbeträgen festzusetzen, Betriebsvorschriften, Sicherheitsvorschriften zu erlassen; er hat die Befugnis, Verbesserungen in den Betriebseinrichtungen ohne Anfechtung der den Verwaltungen dafür erwachsenden Ausgaben zu erzwingen, sogar selbst Betriebe zu führen. Bekannt sind die Eingriffe des Amtes in die Betriebsverhältnisse der Untergrundbahn zwecks Erhöhung ihrer Leistungsfähigkeit. Wörtlich heißt es im Gesetz: „Es ist Pflicht jedes öffentlichen Beförderungswesens, all und jedem Erfordernis eines auf Betriebsänderungen und dergleichen gerichteten Erlasses Folge zu geben und alles zu tun, was nötig oder geeignet ist, um die Befolgung solcher Verfügungen durch ihre Beamten, Beauftragten und Bediensteten sicherzustellen.“ Der Ausschuß kann durchgehende Linienbetriebe, Durchgangstarife anordnen und die dafür nötigen technischen Erweiterungen erzwingen. Aus freien Stücken oder auf Grund von Beschwerden können Ausbesserungen, Änderungen und Erweiterung der Verkehrsanlagen im Interesse der Sicherheit oder Annehmlichkeit der Reisenden oder der Bediensteten in bestimmter Weise angeordnet werden. Betriebsverstärkungen, Änderungen in der Zugverteilung, größere Pünktlichkeit, Fahrbeschleunigungen können erzwingen werden. Für die Rechnungslegung schreibt das Amt bestimmte Formulare vor, aus denen die Art der Rechnungsführung über Einnahmen und Ausgaben wie die Betriebsleistungen ersichtlich sind. Das Amt hat unumschränkten — wenn auch nur vertraulichen — Einblick in die Geschäftsbücher; es hat den Baubeginn, die Ausübung von Gerechtigkeiten oder Genehmigungen zu überwachen und gutzuheißen, ebenso die Verleihung, Abtretung, Übertragung von Rechten. Kauf oder Übernahme von Aktien oder ihrer Vertretung sind von seiner Genehmigung abhängig. Trustgesellschaften dürfen nicht mehr als 10% des gesamten Aktienkapitals einer Bahn im Besitz führen. Die Ausgabe von Aktien, Schuldverschreibungen oder sonstige Formen der Schuldaufnahme bedürfen der Genehmigung des Ausschusses; Verwässerungen sind unzulässig. Zur Erläuterung der Gründe für die weitgehenden Befugnisse des Amtes in den Finanzfragen weise ich noch auf die Verschachtelung der New Yorker Verkehrsgesellschaften hin, die sich der Interborough-Gesellschaft unterordnen. Ein wahrer gordischer Knoten von Interessen-

426) Vgl. Kemmann, Zur Schnellverkehrspolitik der Großstädte. Vortrag, gehalten in der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung, Berlin 1910. Abdruck aus Goekes Städtebau. (Wasmuth-Berlin.)

verbindungen, dessen Entwirrung allein eine gewaltige Aufgabe darstellte. Ich ergänze zur Kennzeichnung der Machtfülle des Amtes noch, daß seinen Verfügungen zuwiderlaufende Maßnahmen der Betriebsunternehmungen nichtig sind. Zuwiderhandlungen werden für jeden Fall mit einer Buße bis zu 5000 Dollar bedroht. Jeder Tag fortgesetzter Übertretung zieht eine weitere Strafe von gleicher Höhe nach sich. Unbotmäßige Beamte werden wegen Vergehens verfolgt. Das Staatsobergericht leistet dem Ausschuß auf Antrag sofortige Rechtshilfe, unter Zurückstellung aller anderen Prozesse, Wahlverfahren ausgenommen. Es erläßt auf Wunsch einstweilige Verfügungen. Verfehlungen Dritter, die nicht Verkehrsführer sind, gegen die Verfügungen des Amtes oder das Gesetz werden mit einer Strafe bis zu 1000 Dollar für jeden Tag der Übertretung geahndet.“

Die Geschichte der städtischen Entwicklung New Yorks hat bewiesen, wie dringend nötig derartige drakonische Maßnahmen sind. Durch die insuläre Lage Manhattan's und durch die gewaltige (jährlich mehrere Hunderttausende betragende) Einwanderung begünstigt konnten in New York gewaltige Interessentengruppen ein ähnliches Spiel treiben wie in den Hauptstädten des kontinentalen Europa. Und wenn sie auch nicht durch konstitutionelle Verirrungen (napoleonische Diktatur oder preussisches Dreiklassenrecht) begünstigt wurden, so ist es ihnen doch gelungen, die Verkehrsentwicklung zu hemmen und Übelstände zu erzeugen, die in mancher Beziehung mit der Not der europäisch-kontinentalen Großstädte vergleichbar ist. Wenn in Philadelphia (city of homes) 5,2, in London 7,2 Personen auf jedes Haus kommen, stieg die Zahl in Brooklyn, der Vorstadt New Yorks, auf 11,1 und in Manhattan selber sogar auf 30,9, was bereits anfängt an die scheußlichen Kasernierungen Berlins (über 50 pro Haus, fast 80 pro Grundstück) oder Paris', Wiens usw. zu erinnern.

Stockholm⁴²⁷⁾.

Einen interessanten Versuch, ähnlich wie in New York eine einheitliche und wirklich staatsmännische Regelung des brennenden großstädtischen Verkehrsproblems zu schaffen, führte die Städtebauausstellung in einem Teile des Stockholmer Materials vor⁴²⁸⁾. Das im 13. Jahrhundert auf dem „Staden“, einer Insel von kaum 600 m Durchmesser, gegründete Stockholm war zuerst hauptsächlich nach fortifikatorischen Gesichtspunkten ausgebaut worden. Später ließ Gustav Adolf, der stadtbeflissenste der schwedischen Könige, für die benachbarten Inseln Bebauungspläne ausarbeiten, die zum Teil noch Geltung haben. 1866 wurde ein Stadtplan-Komitee gebildet, dessen Leistungen am Schachbrettssystem festhielten, obgleich dieses für das in Frage kommende Felsengelände ganz besonders unbrauchbar war. Um diesen willkürlichen Stadtplan durchführen zu können, sah sich die Stadtbehörde genötigt, eine große Anzahl von Grundstücken anzukaufen⁴²⁹⁾. Von 1874—1907 wurden 621 ha teilweise bebauten Geländes für 70,32 Millionen Kronen angekauft (Abb. 268), davon wurden 132 ha (Abzugswert 7,71 Millionen Kronen) zu Straßenbau oder Straßenerweiterungen

427) Dem Verfasser sei auch an dieser Stelle gestattet, seinen verbindlichsten Dank für das gütige Entgegenkommen auszusprechen, das ihm in Stockholm zuteil wurde, namentlich von den Herren Nils Victorin, Mitglied und Sekretär des städtischen Verkehrskomitees; D. Hallmann, Leiter des Stadterweiterungsamtes; Zivilingenieur Nils Gellerstedt; A. Lilienberg, Stadtingenieur von Gothenburg; Professor Gustav Steffen, Mitglied des Reichstages.

428) Das nicht das Verkehrswesen betreffende Material Stockholms wird an anderer Stelle besprochen werden.

429) Das Folgende zum Teil wörtlich nach „Stockholm, einige statistische Angaben“, Stockholm 1910; verfaßt von Dr. J. Guinhard, Chef des statistischen Büros der Stadt Stockholm; sowie nach dem von der Stadt Stockholm im gedruckten „Führer durch die Allg. Städtebau-Ausstellung Berlin 1910“ unter Nr. 656—709 gemachten Ausführungen.

gebraucht, 78,26 ha sind verkauft oder ausgetauscht worden (Verkaufs- oder Ausgleichsummen : 31,63 Millionen Kronen) mit einem Reingewinn von 17,45 Millionen Kronen. Ende 1907 besaß die Stadt also noch 410,26 ha von diesen Grundstücken, von denen 185,93 ha für Straßenbau und 224,33 ha für Bebauung bestimmt waren. Der gebuchte Wert (Ankaufspreis) war Ende 1907 48,44 Millionen Kronen. Der Mietertrag aus diesen Terrains oder Bauten machte für 1907 nach den geltenden Mietverträgen 1,69 Millionen Kronen, d. h. 3,5⁰/₁₀₀ auf den oben erwähnten Wert aus. Noch bessere Erfolge als die Stadt scheinen die in der Stadtverwaltung nicht einflußlosen Hausbesitzer verzeichnen zu können.

Das statistische Bureau der Stadt Stockholm sagt darüber: „Während die Anzahl der Wohnungen in den elf Jahren 1894—1905 um 29% gewachsen ist, sind die Mieten um 91% gestiegen. Diese große Steigerung der Mieten ist nicht in erster Linie auf die Einrichtung von großen Wohnungen zurückzuführen, dieselbe bedeutet eine wirkliche Steigerung (von ca. 50%) des Wohnungspreises. Die Mieten in Stockholm sind gegenwärtig tatsächlich sehr hoch. Miete pro heizbares Zimmer 172,20, Miete per Einwohner 127,51 Kr. Man muß die für 1905 oben angegebenen Mieten um wenigstens 10% erhöhen, um die durchschnittlichen Zahlen für 1909 zu erreichen.“

Der Wert der in Stockholm eingeschätzten Grundstücke stieg von 156 Mill. Kronen im Jahre 1865 auf 749 im Jahre 1900 und auf 1152 im Jahre 1907. Das trotz der 333 000 Einwohner zählenden Bevölkerung (1907) nur 3628 ha umfassende Gebiet der Stadt war rings von großen Terraininteressen umgeben, zu denen sich die Stadt selber mit einem außerhalb ihres (seit 1910 endlich erweiterten) Weichbildes gelegenen Landbesitze von 7854 ha gefellte (Kaufpreis 10,72 Mill.). Das Verkehrswesen blieb ebenso wie in fast allen Großstädten mit monopolisierten Verhältnissen hinter der Entwicklung zurück. Eine interessante Ausnahme machte die Bahn nach dem reizenden Villenvorort Saltsjöbaden, deren Baukosten in das Grundstücksgeschäft der betreffenden Terraingesellschaft gerechnet worden sind. Der Verkehr Stockholms, der vorher auf Droschken, Equipagen und Ruderboote angewiesen war, erhielt in den 50er Jahren Omnibus- und Dampferverkehr und in den 70er Jahren Straßenbahnen. Die Eisenbahnen dienten hauptsächlich dem Fernverkehr und erwiesen sich für den Lokalverkehr ungenügend. Um ein einheitliches Verkehrssystem für die Hauptstadt und ihre Umgebung auszuarbeiten, setzte die Stadt im Jahre 1907 ein Verkehrskomitee ein, das 1910 einen vollständigen Entwurf zur Einrichtung von Vorortbahnen und deren Einführung in die Hauptstadt vorgelegt hat. Der Entwurf zielte auf die Anlage von zwei durch die Hauptstadt laufenden Hauptlinien ab, die eine von Norden nach Süden, die andere von Osten nach Westen, und an welche sich dann die sämtlichen Vorortbahnen anschließen sollten. Bei der geschilderten Stockung in der Verkehrsentwicklung muß auf eine Beflügelung durch die seit 1909 wirkende Neugestaltung des Kommunalwahlrechts gehofft werden, deren segensreiche Wirkung sich bereits in der Aufschließungspolitik gezeigt hat, die die Stadt neuerdings auf ihrem außerhalb des alten Weichbildes gelegenen Grundbesitze eingeleitet hat. Die Städtebau-Ausstellung brachte die mustergültigen Leistungen der Kleinhaus-Kolonie Enskede (Abb. 221), die in dem Kapitel über Wohnungswesen ausführlicher behandelt werden müssen⁴³⁰). Vorläufig stellen sich in Stockholm genau wie anderswo einer gemeinnützigen städtebaulichen Politik große Hindernisse in den Weg.

Die Entwicklung des Stockholmer Verkehrsproblems, die seit 1910 keine

430) Von Eingeweihten wird versichert, daß wenige Tage vor den Gemeindewahlen von der am Ruder befindlichen konservativen Partei gemeinnützige Aufschließungskontrakte abgeschlossen wurden.

wesentlichen Fortschritte gemacht zu haben scheint, sei im folgenden geschildert an der Hand eines Berichtes, den der angefehene Fachmann Nils Victorin, der die Projekte für die Lösung der Stockholmer Verkehrsfragen an leitender Stelle mit bearbeitete, Anfang 1913 gütigst zur Verfügung gestellt hat (Abb. 262 und 266).

Nachdem das Verkehrskomitee Mitte April 1910 seinen Vorschlag für die Regelung des Lokalbahnverkehrs in Stockholm und Umgebung eingereicht hatte, wurde eine Kommission beauftragt, den Vorschlag zu prüfen und die Möglichkeit seiner Ausführung zu erwägen. Die Kommission gab ihren Bericht im April 1912 ab. Folgende Fragen waren der Kommission zur Beantwortung vorgelegt:

1. Genügen Straßenbahnen und Fernbahnen, um künftig den Lokalverkehr in Stockholm und Umgebung zu bewältigen?

Falls diese Frage verneinend beantwortet wird:

2. Ist der Vorschlag für die Regelung des Lokalbahnenverkehrs zufriedenstellend? Ist es möglich und ökonomisch, schon jetzt mit der Ausführung anzufangen?

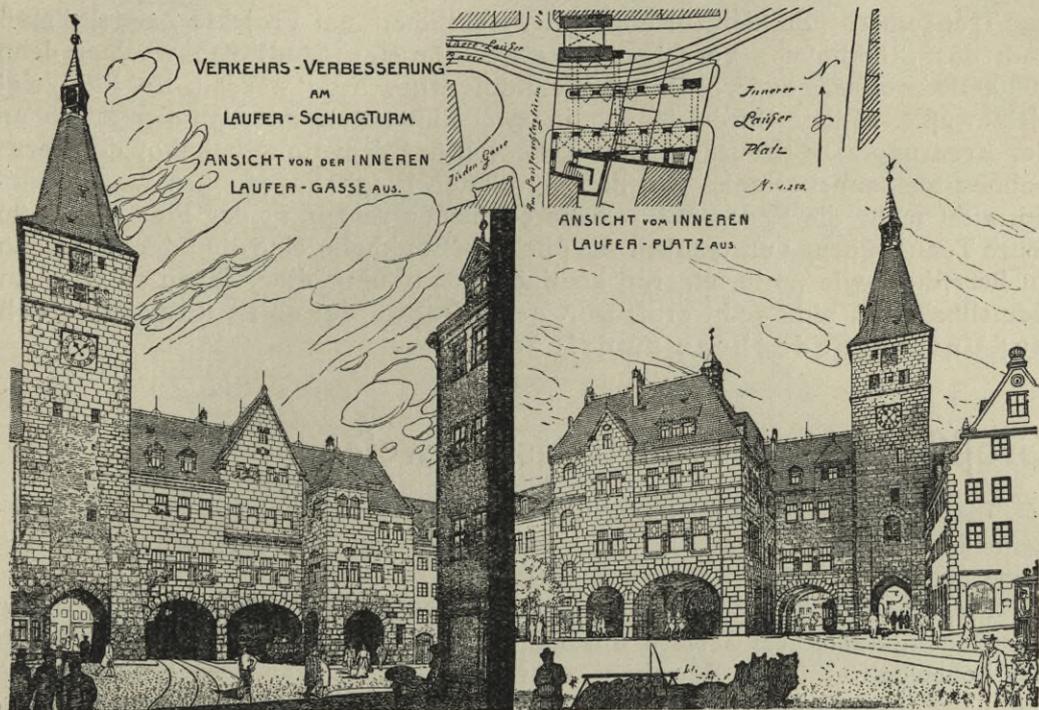
3. Soll der Staat, die Stadt oder die Privatunternehmung die Anlagen ausführen?

4. Falls die Stadt sich wirtschaftlich an der Anlage beteiligen soll, in welcher Weise soll dieses geschehen?

Die erste Frage wurde von der Kommission verneinend beantwortet mit der Begründung, daß Straßenbahnen geeignete Kommunikationsmittel innerhalb des bebauten Gebietes einer Stadt, möglicherweise auch für die allernächste Umgebung bis zu ungefähr 6 bis 7 km seien, daß sie jedoch wegen ihrer geringen Geschwindigkeit als unzureichend betrachtet werden müssen, sobald die Entfernungen größer werden. Von den Fernbahnen kann wiederum kein Lokalverkehr in größerem Umfange bewältigt werden, weil er den Fernverkehr hindert. Den Vorschlag des Verkehrskomitees zur Regelung des Lokalbahnverkehrs (zwei durch die Stadt laufende Hauptlinien, die eine von Norden nach Süden und die andere von Osten nach Westen, hauptsächlich im Tunnel unter Straßen, mit Kreuzung beim Hauptbahnhof) erklärte die Kommission als eine besonders glückliche Lösung dieses keineswegs leichten Problems. Um zu untersuchen, ob es möglich und ökonomisch sei, schon jetzt mit der Ausführung des Vorschlages zu beginnen, hat die Kommission mit zwei Verkehrsgesellschaften Unterhandlungen eingeleitet (Stockholm-Västeras-Bergslagens Neue Eisenbahn A.G. und Stockholm-Rimbo Eisenbahn A.G.) zwecks Einführung des Lokalverkehrs dieser beiden Gesellschaften in die ost-westliche Hauptlinie. Der Vorschlag der Kommission zur Ausführung dieser ost-westlichen Hauptlinie zielt auf die Bildung einer Gesellschaft für den Bau des Tunnels innerhalb der Stadt, in der sowohl der Lokalverkehr vom Westen (d. h. von Sundbyberg, Spanga usw.) als auch vom Osten (d. h. von Stockund, Djursholm usw.) hingeleitet werden soll. Die Züge von Osten sollen in den Tunnel beim Idrottspark eingeführt werden, denselben durchlaufen und ihren Endpunkt bei Stadshagen an der westlichen Stadtgrenze haben. Die Züge aus den westlichen Vorstädten sollen nach Durchfahrung des Tunnels ihren Endpunkt beim Idrottspark, an der östlichen Stadtgrenze, finden. Auf diese Weise würde die Verbindung zwischen den verschiedenen Teilen der inneren Stadt und den Vorstädten im Osten und Westen gesichert sein. Die Rimbo-Gesellschaft, welche die Linien nach Stockund und Djursholm besitzt, sollte für das Recht, den Tunnel zu benutzen, eine gewisse Abgabe pro Person zu zahlen haben, während die Västerasbahn, welche die Linien zu den westlichen Vorstädten besitzt, diese Linie an diejenige Gesellschaft verpachtet, welche den Tunnel innerhalb der Stadt anlegt; letztere Gesellschaft hat auch das rollende Material anzuschaffen und den Betrieb der Linie zu übernehmen. Die Anlagekosten für den Tunnel innerhalb der Stadt sind auf 11 Millionen Kronen berechnet, und das ganze erforderliche Kapital sowohl für den Tunnel als auch für das fahrbare Material, elektrische Leitungen usw. berechnet sich auf 16 Millionen Kronen. Für den Tunnel innerhalb der Stadt ist ein Verkehr von 12 Millionen Reisenden im Jahr geschätzt. Die Einnahmen würden sich auf 1,72 Millionen belaufen, während die Betriebskosten (einschließlich Pacht der Linie der Västerasbahn) sich bis auf 1,18 Millionen belaufen würden. Der Nettoertrag würde demnach 540 000 Kronen oder 3,4% des Anlagekapitals ausmachen. Erst im fünften Betriebsjahre wird auf einen Ertrag von 5,5% des Anlagekapitals gerechnet.

Da demnach diese Lokalbahnen für sich betrachtet vorläufig nur eine ungenügende Verzinsung versprechen, mußte ein Mittel, die Ausführung trotzdem möglich zu machen, gefunden werden. Das im Auslande verschiedentlich angewandte Mittel, die Baukosten der Lokalbahnen mit der Parzellierung von Grund und Boden zu verbinden, dessen durch den Bahnbau verursachte Wertsteigerung der betreffenden Lokalbahn zugute kam (Berlin-Neuwestend), soll in Stockholm nicht angewendet werden, obgleich die Stadt großer Grundbesitzer außerhalb des Stadtgebietes ist. Statt dessen ist der Vorschlag gemacht worden, die Straßenbahnen, deren Konzession am Schlusse des Jahres 1916 abgelaufen ist, derselben Gesellschaft wie die Lokalbahnen einzuverleiben. Die Gesellschaft würde dann 6% auf das Aktienkapital erhalten (9 Millionen Kronen), und der Überschuß über die 6% hinaus würde zwischen der Gesellschaft und der Stadt geteilt werden:

Abb. 233 u. 234. Aussteller: Stadt Nürnberg.



Das Tor des alten Lafer-Schlagturm konnte durch Umlenkung des Verkehrs unter neugeschaffene seitliche Torbogen erhalten werden. Ähnlich wurde der Verkehr am weißen Tore umgelenkt. Am weißen Turm wurde folgende Inschrift angebracht:

„Den Stadttorturm den alten,
Der Nachwelt zu erhalten
Und dem geschäft'gen Leben
Der Neuzeit Raum zu geben,

Ward dieser Turm erdacht
Und glücklich auch vollbracht.
Es trotz Haus und Turm
Der Zeiten Drang und Sturm.“



die Stadt würde für eine Obligationsanleihe von 18 Millionen Kronen Zinsgarantie leisten. Die Kommission dringt zum Schluß darauf, daß der Vorschlag zur Regelung des Lokalbahnverkehrs in Stockholm mit Umgebung im Prinzip anerkannt, und daß die Unterhandlung zwecks Lösung der ökonomischen Frage aufgenommen werden möchte. Das Gutachten der Kommission ist bald Gegenstand der öffentlichen Diskussion geworden, doch ist bis jetzt noch kein Beschluß von den Stadtbevollmächtigten gefaßt worden.

Trotzdem es sich hier vorläufig im wesentlichen um Projekte handelt, muß doch das Stockholmer Vorgehen als etwas für eine Stadt von weniger denn 400 000 Einwohnern außerordentlich Weitfichtiges gewürdigt werden. Der Plan zeigt zielbewußte radiale Durchdringung in zwei Richtungen mit Umsteigestation an der Kreuzung. Die Kreuzung ist wirkungsvoll mit dem Hauptbahnhof der Fernbahnen zusammengelegt. Von dem veralteten Ringbahngedanken war natürlich nicht mehr die Rede. Wie die Berechnungen zeigen, ist der Plan durch die teure Tunnelführung unrentabel. Es scheint in Stockholm eine ähnliche Stimmung zu herrschen, wie sie in anderen kontinentalen Hauptstädten, denen es mit dem Schnellbahnbau nicht recht ernst war, geschildert wurde: es ist ungefährlich auf Untergrundbahnen zu dringen.

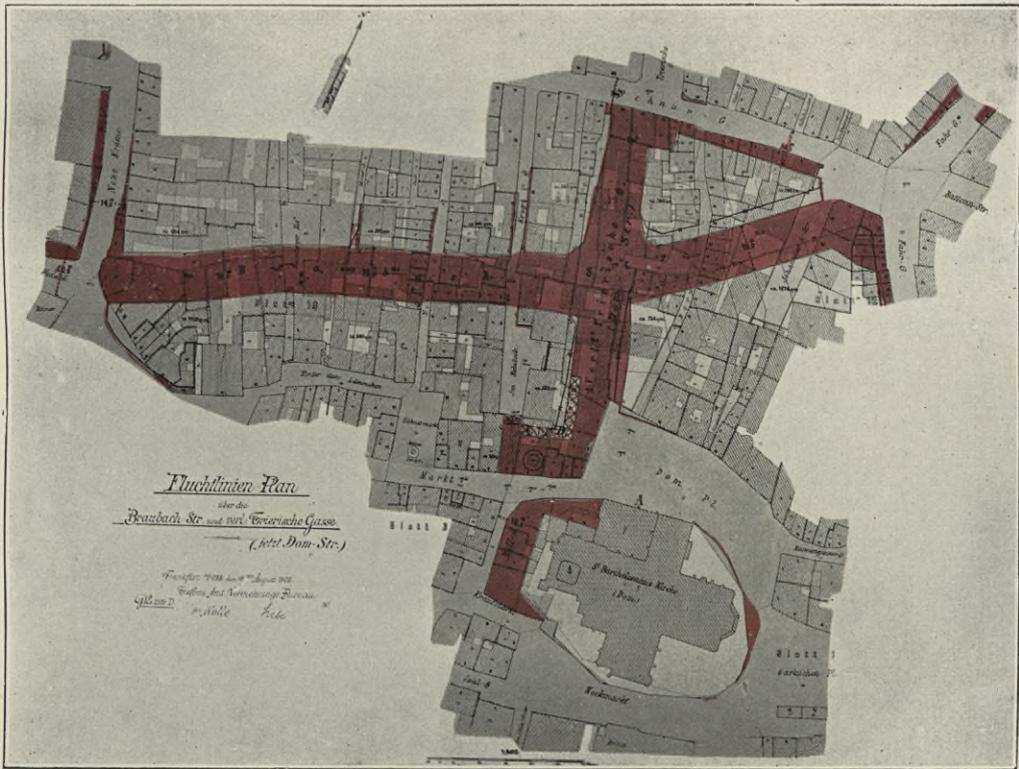
Großstädtisches Gütertransportwesen.

Die Betrachtung des großstädtischen Verkehrsproblems, wie sie im vorhergehenden versucht wurde, hat im wesentlichen nur den Personenverkehr ins Auge gefaßt.

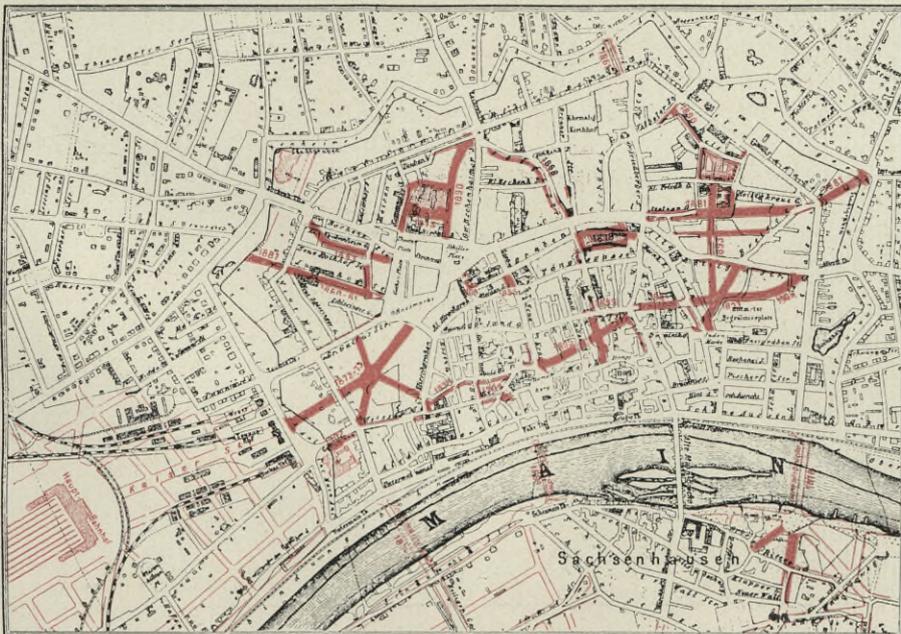
Die Möglichkeit des Zusammenwohnens großer Menschenmassen und ihrer Verpflegung auf einem Gebiete, das nicht entfernt zur unmittelbaren Erzeugung der Lebensmittel seiner Bewohner ausreichen würde, setzt aber unbedingt die Leistungsfähigkeit der Gütertransportmittel zur Regelung der Zufuhr voraus⁴³¹). So lange dem Gütertransport nur das Segelschiff, der Kahn und der Lastwagen zur Verfügung standen, lagen die Städte als Ausnahmeerscheinungen in den von der Landwirtschaft lebenden Landschaften. Die Zahl der Bevölkerung dieser Städte hing jeweils von dem jährlichen Mindestertrag an Nahrungsmitteln ab, den das umliegende, mit den verfügbaren primitiven Verkehrsmitteln erreichbare Gebiet zu liefern imstande war. Die Großstadt oder gar Millionenstadt war ein unter besonders günstigen wirtschaftlichen und politischen Umständen erreichtes Maximum der Stadtbildung. Nur die Zentralen von Weltreichen, London zu Anfang des 19. Jahrhunderts und vorübergehend vielleicht das alte Rom zur Zeit seiner höchsten Blüte, konnten vor Einführung der modernen Verkehrsmittel die Million überschreiten; von den unter besonderen Bedingungen groß gewordenen Riesensiedelungen der gelben Rasse soll hier nicht die Rede sein. Die anderen berühmten Brennpunkte städtischer Kultur im Altertum und im Mittelalter, Athen, Verona, Siena, Florenz, Venedig, Nürnberg, Augsburg, waren Städte von nur einigen tausend, selten einigen hunderttausend Einwohnern. Alle Großstädte verdankten ihre Existenz dem billigen **Wasser- und meist dem Seeverkehr**. Als der vorletzte König vor der englischen Revolution den unbotmäßigen Londonern mit der Verlegung der Residenz drohte, antwortete ihm der Bürgermeister sehr ruhig: „Euer Majestät können den

431) Der Hinweis auf die Bedeutung des Gütertransportwesens im Bebauungsplane ist namentlich von Prof. Otto Blum-Hannover in einer den Städtebauer überzeugenden Weise durch zahlreiche wichtige Publikationen nachdrücklich erfolgt.

Abb. 231 und 232. Aussteller: Das Tiefbauamt der Stadt Frankfurt am Main.
Die Frankfurter Straßendurchbrüche.



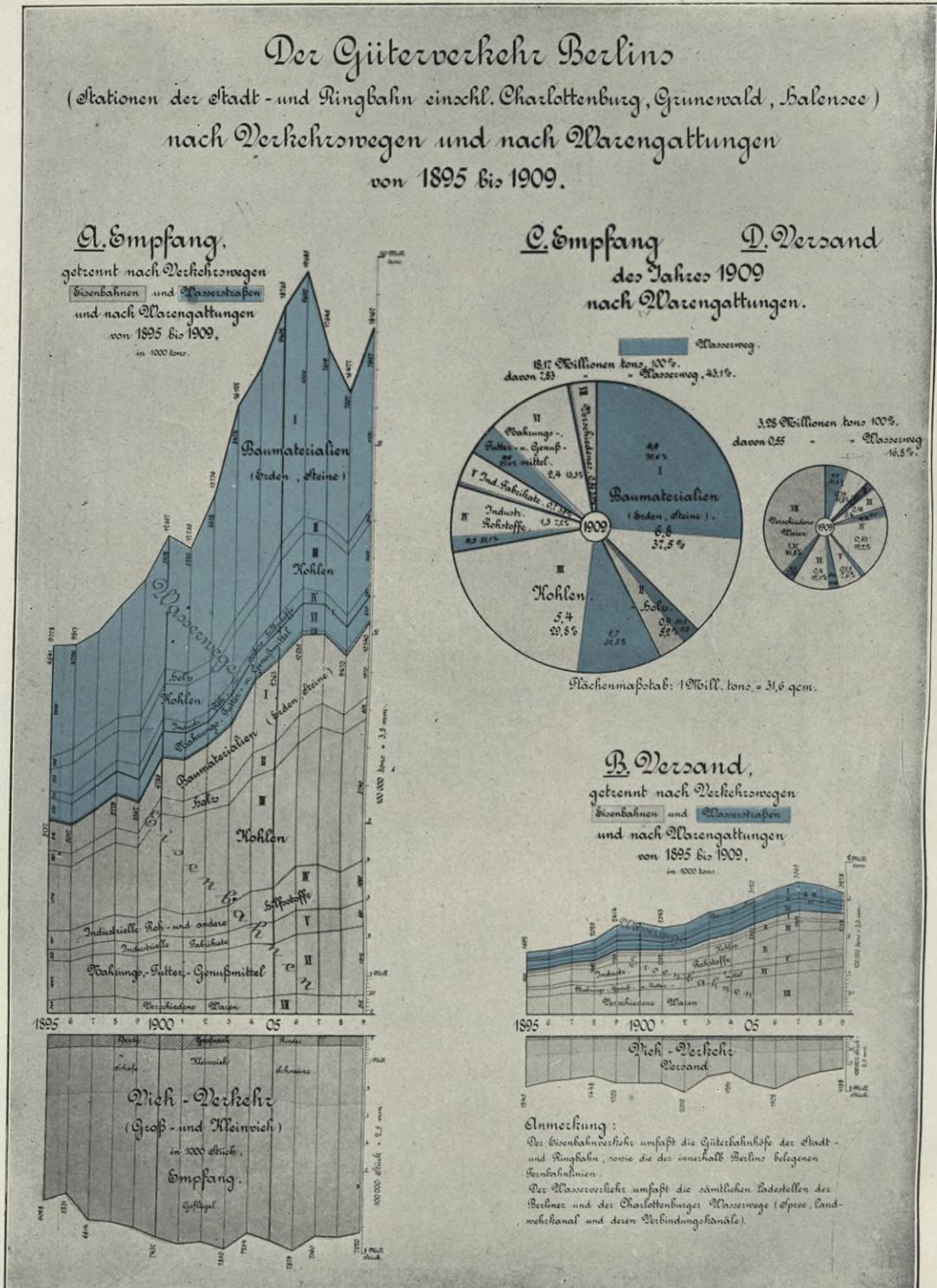
Uebersichtsplan
über die
ausgeführten u. geplanten Strassen-Durchbrüche u. Erbreiterungen in der Altstadt, im Bahnhofsviertel u Sachsenhausen.



— Bestand im Jahr 1867 — Ausgeführte Durchbrüche — 1632 Jahr der Durchführung
— Neue gegenwärtig bestehende Strassen im Bahnhofsviertel und Sachsenhausen



Abb. 235. Aussteller: Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Staatseisenbahnverwaltung).



Anmerkung:
Der Eisenbahnverkehr umfaßt die Güterbahnhöfe der Stadt- und Ringbahn, sowie die der innerhalb Berlins gelegenen Fernbahnen.
Der Wasserverkehr umfaßt die sämtlichen Ladestellen des Berlins und der Charlottenburger Wasserwege (Spree, Landwehrkanal und deren Verbindungskanäle).

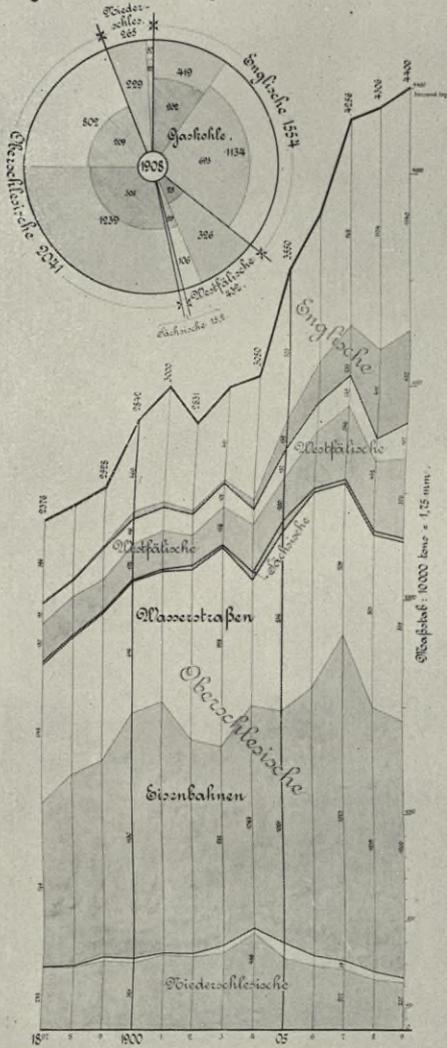
Abb. 236. Aussteller: Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Staatseisenbahnverwaltung).

Der Steinkohlenverkehr Groß-Berlins nach Empfang, Versand und Verbrauch

von 1897 bis 1909,
in 1000 tons.

A. Der Empfang
nach Herkunft (Bezugsgebiet)
und nach Zufuhrwegen
Eisenbahnen und **Wasserstraßen**.

Gesamt-Empfang 4306.



B. Der Verbrauch
nach Herkunft (Bezugsgebiet)
unter Abrechnung der Gashohle.

Empfang im Jahre 1908 = 4306
davon ab: Versand = 430
Gesamt-Verbrauch = 3876.

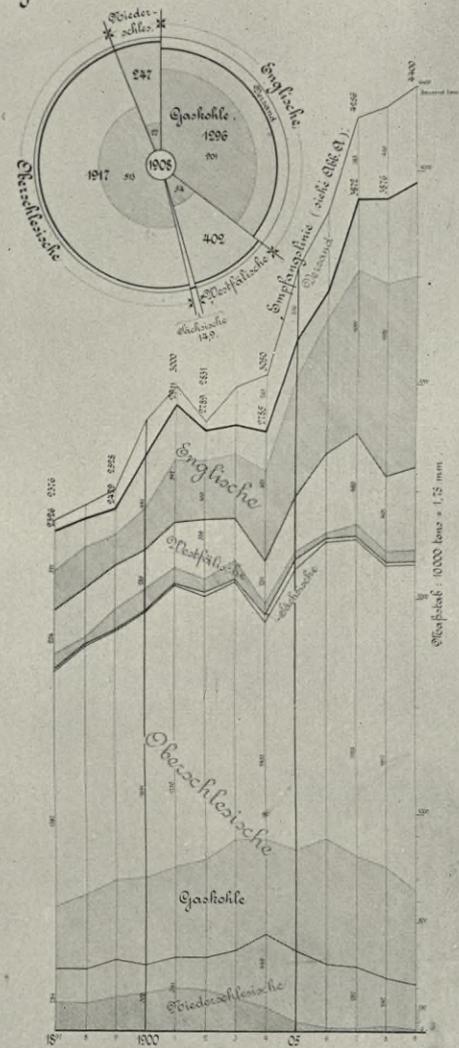
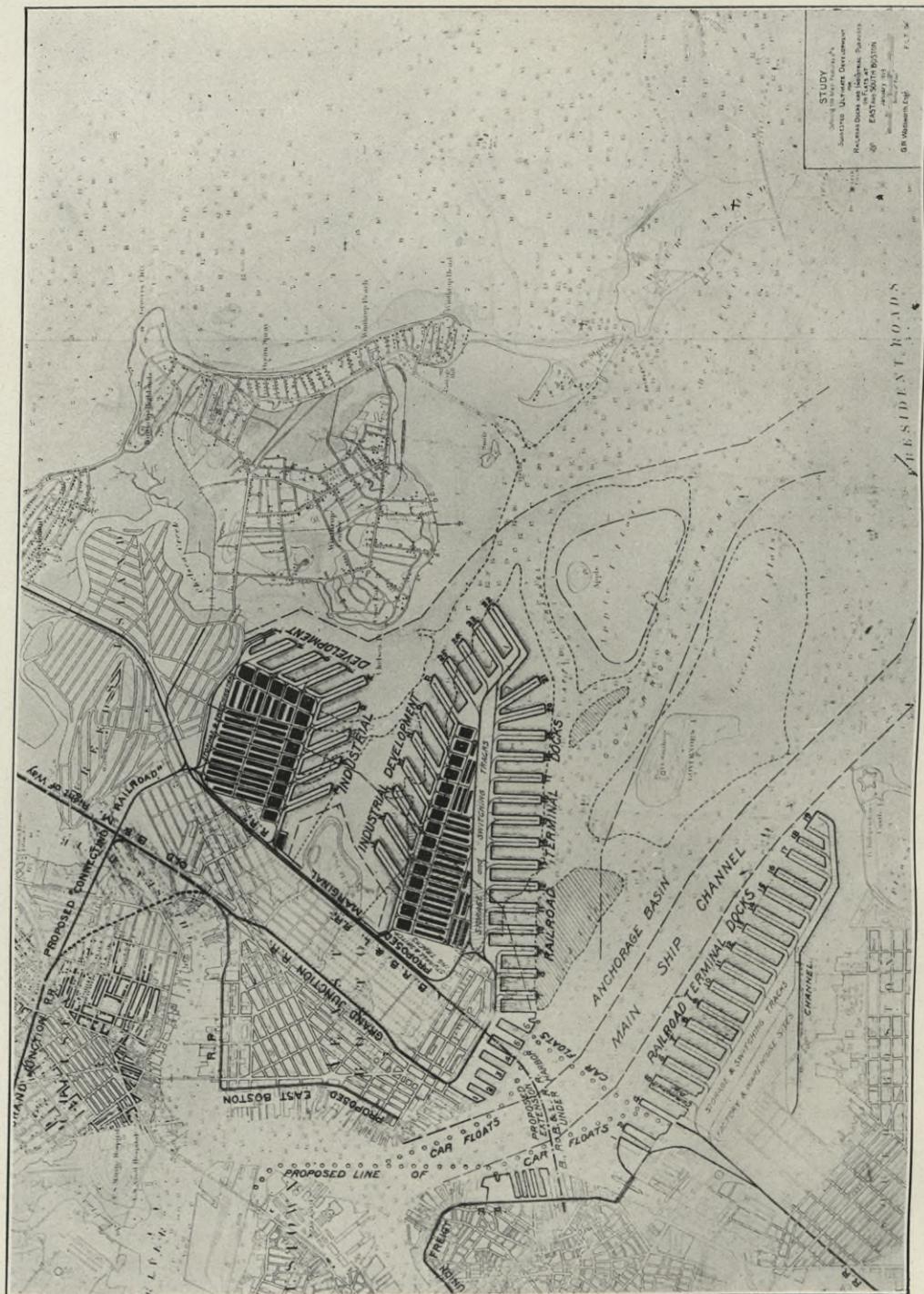


Abb. 239. Aussteller: Society of Architects, Boston (Architekt Arthur A. Shurtleff).



Vorſchlag der Metrop. Improvements-Commission für Groß-Boston (Ingenieur G. R. Wadsworth) für die Neuorganisation der Handels- und Induſtriehäfen.



Hof nach Belieben verlegen, aber die Themse können Sie, Gott sei Dank, nicht verlegen“⁴³²). Nichts könnte deutlicher die Verwandlung Londons aus der feudalen, rentenverzehrenden Stadt in die moderne Zentrale des Handels dokumentieren. Welche Bedeutung das Wasser auch später für die Entwicklung der englischen Industrie gehabt hat, geht klar daraus hervor, daß nach dem Zeugnis Macaulays die englische Kohle bis spät ins 19. Jahrhundert hinein nirgends anders gesehen worden ist, als entweder da, wo sie erzeugt oder in den Landstrichen, zu denen sie auf dem Wasserwege befördert werden konnte, so daß sie im Süden von England stets mit dem Ausdruck Seekohle bezeichnet wurde⁴³³). Selbst das so weit im Innern des Festlandes liegende Paris ist eine Gründung schiffahrender Kaufleute; es führt seit alters her ein Schiff in seinem Wappen und ist noch heute der größte Hafen Frankreichs mit einem Verkehr (15 Mill. Tonnen), der zweimal größer ist als der von Marseille. Im Güterverkehr Berlins (Abb. 235 u. 236), wie er durch das Ministerium der öffentlichen Arbeiten auf der Städtebau-Ausstellung vorgeführt wurde, kamen von den 18,17 Millionen Tonnen, die im Jahre 1909 empfangen wurden, 43,1 % auf dem Wasserwege, und selbst von dem 3,28 Millionen Tonnen umfassenden Berliner Export, der eher teure Frachten verträgt, weil er hauptsächlich Fertigprodukte darstellt, gingen 16,8 % auf dem Wasserwege hinaus. Mehr als die Hälfte der in Berlin verbrauchten Steinkohlen (Abb. 236) werden auf dem Wasserwege eingeführt.

Die Verbreitung der vom Dampfe beseelten Transportmittel im 19. Jahrhundert schuf aber eine weit sicherere und umfangreichere Möglichkeit der Nahrungsmittelzufuhr (auch für Gebiete, die früher für die Stadtbildung nicht in Frage kamen) und mit ihr die Grundlage der modernen Großstadtbildung.

Gleichzeitig schufen sich die wachsenden Städte in der modernen Technik und der aus ihr neugeborenen Industrie das Werkzeug zur Erzeugung der wirtschaftlichen Werte, die neben den Rentenbezügen von außerhalb und neben den Leistungen des Handels zur Bezahlung ihrer gewaltig steigenden Zufuhr von Lebensmitteln, Kleidungs- und Baumaterialien in wachsendem Maße erforderlich geworden sind. Zur Bedienung dieser städtischen Industrie, d. h. bei der Anfuhr der von ihr benötigten Rohmaterialien, oft aus weitesten Fernen, und bei der Bewältigung der Ausfuhr der verarbeiteten Industrieerzeugnisse und ihrer Verteilung auf die Märkte des Erdballs tritt die für die Stadtbildung grundlegende Bedeutung der Transportmittel zum zweiten Male klar zutage. Dieses für die Existenz der Großstädte elementare Wesen der Transportmittel wird durch die Vermittlung des Personenverkehrs in bedeutsamer Weise ergänzt: einmal des Personenfernverkehrs, ohne welchen Gütertausch, Schaffung neuer Produktions- und Absatzgebiete, wirtschaftliche Weltpolitik und die Freizügigkeit der Arbeitskräfte unmöglich sind; und zum andern des Personen-Orts- und Vorortsverkehrs, der zusammen mit dem lokalen Güterverkehr den sich über weite Gebiete erstreckenden Körper der Stadt belebt, wie die Adern den menschlichen Leib.

Die Verkehrsmittel im weitesten Sinne des Wortes müssen also als die wirtschaftlichen, die physischen Vorbedingungen unserer Stadtbildung behandelt werden und schon dadurch ist ihnen bei der Betrachtung des Stadtplanes ein Rang gesichert, der kaum überschätzt werden kann. Dieser Rang wird jedoch noch erhöht durch die besonderen Eigenschaften der Verkehrsmittel.

432) Vgl. Sir Laurence Gomme, London in the reign of Victoria S. 68.

433) Vgl. hierzu das Zitat S. 288.

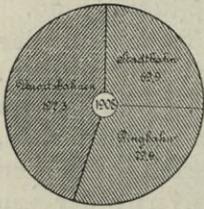
Die Entwicklung des Personenverkehrs auf der Berliner Stadt- und Ringbahn und den Berliner Vorortbahnen

von 1884 bis 1908.
(Anzahl der Fahrten).

Erläuterung:

- Die Fahrtenzahl ist ermittelt aus den verkauften Fahrkarten unter Berücksichtigung von:
 - 1 einfachen Fahrkarte mit 1 Fahrt
 - 1 Wochenkarte = 42 Fahrten
 - 1 Monatskarte = 60 Fahrten
 - 1 Zeitkarte pro Fahrttag = 2 Fahrten.
- Der Personenverkehr umfaßt die Linien von:
 1. Himmelsburg (S.) nach Strausberg und Ruderstorf.
 2. Hiesige Himmelsburg nach Fürstentum.
 3. Gieseler Bahnhof - Königgrätzerthausen und Spindlerfeld.
 4. Fehrbellin - Gg. Richterfeld (S.) und Mariendorf - Zoo.
 5. Potsdam - Wannsee bzw. Niederw.
 6. Berliner Hauptbahnhof - Wannau.
 7. Lankow (Nordh.) - Dranienburg.
 8. Mitteltes Vorortbahnhof - Bernau.
 9. Kniebühlendorf (Nest) - Regal bzw. Witten.

Der Personenverkehr des Jahres 1908.



Wochentag: 1976,11 Fahrten = 1 qm.

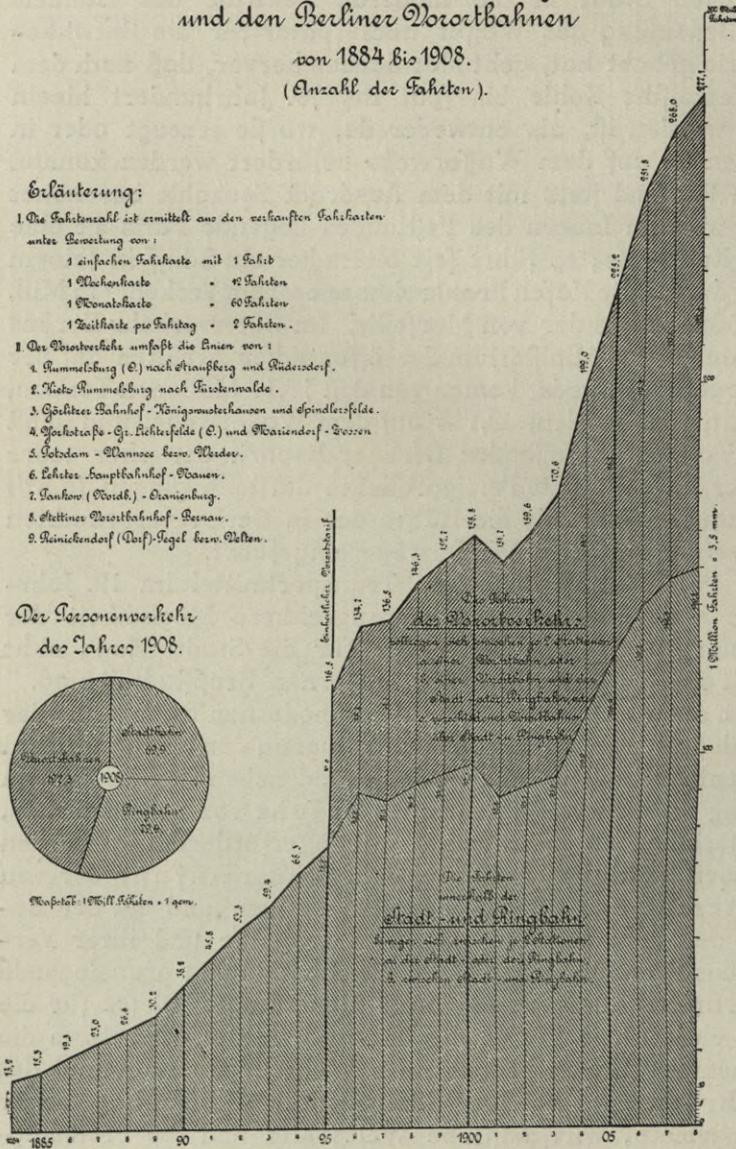


Abb. 237. Aussteller: Ministerium der öffentlichen Arbeiten
(Staatseisenbahnverwaltung).

Einmal sind die Verkehrsmittel einer Stadt zum Teil Stücke eines größeren, nämlich des nationalen Verkehrssystems; sie müssen den durchgehenden Verkehr pflegen und sind wichtige Instrumente der Landesverteidigung. Beides sichert ihnen eine Art Vorrang vor mehr lokalen Interessen. Ferner ist die Stadt der Neuzeit nur zu begreifen als ein Glied der Weltwirtschaft und diese Form der Organisation unseres Wirtschaftslebens bringt es mit sich, daß die Rückständigkeit der Verkehrsmittel einer einzelnen Stadt sofort die Stellung dieser Stadt im Konkurrenzkampf mit anderen Städten gefährdet und zu ernsthaften Rückschlägen in ihrer Prosperität führen kann. Das Gedeihen der Industrien einer Stadt, ihre sichere Stellung als Käufer und Verkäufer in den Produktionsgebieten der Rohstoffe und den Absatzgebieten der Fabrikate, die Größe des Aktionsradius dieser Industrien auf dem Weltmarkt, die Höhe der von den Fabriken gezahlten

Löhne und Gehälter, die Zahl der beschäftigten Arbeiter, die als Dividende ausgeschütteten Summen hängen alle zu einem sehr wesentlichen Teile ab: nicht nur von der Qualität der Fernverkehrsmittel, von denen die Industrien bedient werden, sondern auch von der Art, wie die Industrien im einzelnen an die Fernverkehrsmittel durch besondere lokale Anlagen angeschlossen und angegliedert sind. Es handelt sich dabei um Angliederungen, die in ihrer Empfindlichkeit und Kompliziertheit zu vergleichen sind mit den Gelenken zwischen den Knochen des tierischen Körpers. Die Art wie es gelingt, die von außen in die Stadt ein-

Abb. 240. Aussteller: Society of Architects, Boston (Architekt Arthur A. Shurtleff).

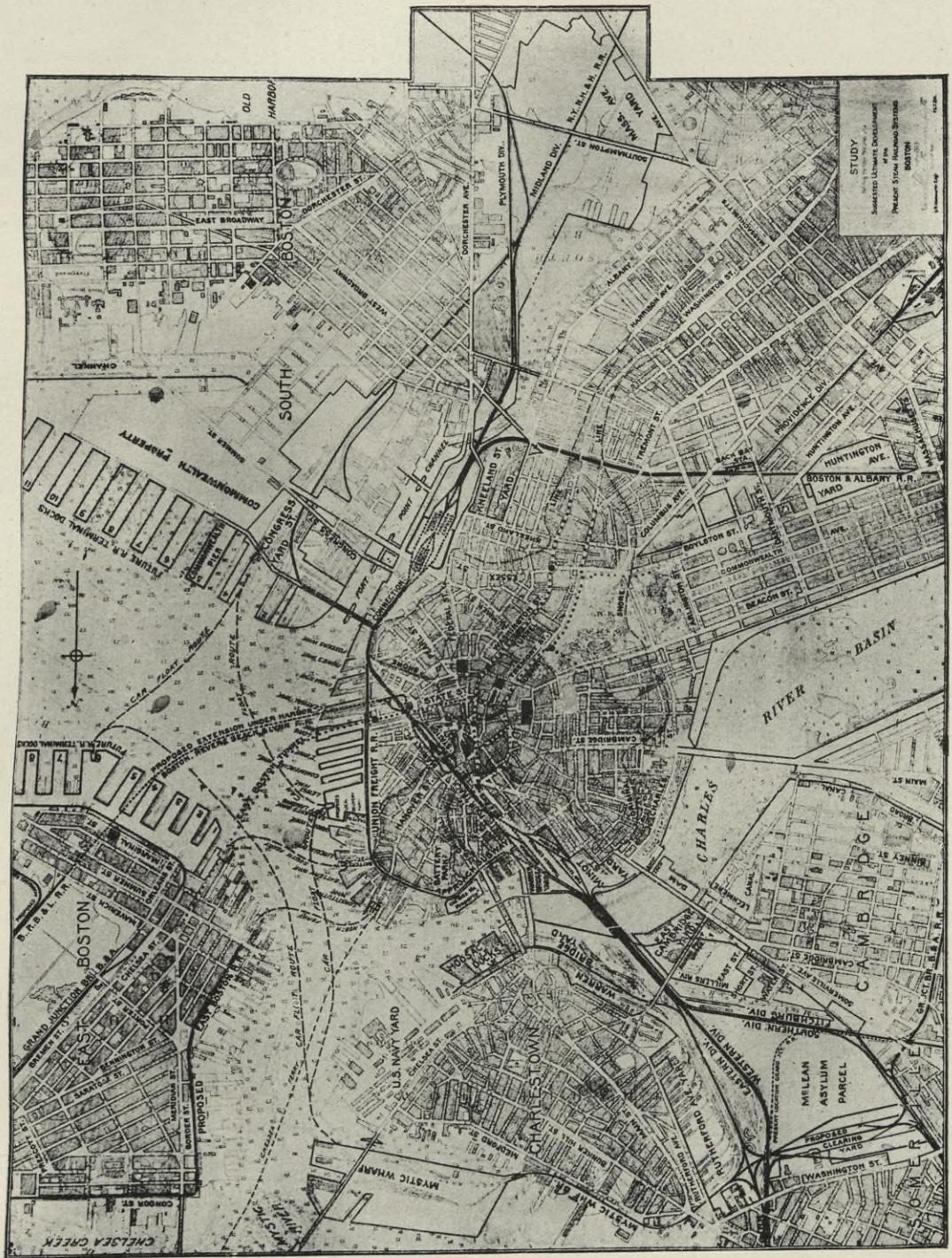


Abb. 246. Aussteller: Der Magistrat der Stadt Berlin (Professor Dr. Silbergleit, Direktor des Statistifischen Amtes).



Überichtsplan der Industrie und des Handels von Berlin für die Unternehmungen mit mindestens 25 beschäftigten Personen nach der Betriebszählung vom 12. Juni 1907.

Jedes einzelne Unternehmen ist nach seiner örtlichen Lage, ferner in seinen nach der Zahl der beschäftigten Personen bestimmten Größenverhältnissen, endlich nach seinem gewerblichen Charakter zur Darfellung gebracht unter Berücksichtigung der für Personen- und Gütertransport vorhandenen Verkehrswege und Verkehrsanfalten. Die verschiedenen Betriebsarten sind auf dem Originale (etwa 23 : 28 m) durch 23 verschiedene Farben kenntlich gemacht, so daß eine anschauliche Darfellung der Verteilung des gewerblichen Lebens über die Stadt gegeben war, vgl. Abb. 247. Die großen grauen Flächen stellen die von den Eisenbahnen beanspruchten Flächen dar.

mündenden Verkehrsmittel in den Organismus der Stadt einzugliedern, ist für den wirtschaftlichen Wert der Verkehrsmittel ausschlaggebend; diese Einfügung stellt meistens das schwächste Glied des Verkehrssystems dar, nach dessen Stärke die Stärke des Ganzen zu bemessen ist.

Boston.

Hierfür bot vielleicht den interessantesten Beleg das auf der Städtebau-Ausstellung von der **Architektengesellschaft Boston** vorgeführte Material. Hier war es auf Anregung der Architekten zu einer Bearbeitung der städtebaulichen Probleme Bostons gekommen; die zu diesem Zwecke eingesetzte Kommission hatte sich das Transportproblem aus ihrem weitgefaßten Auftrage als das wichtigste herausgeschält, wobei nicht nur die öffentliche Meinung, namentlich gelegentlich der sogenannten „Hearings“⁴³⁴), sondern auch die Architektenschaft, die wohl wußte, daß es sich hier um Fragen wirtschaftlichen Seins oder Nichtseins handelte, aufs lebhafteste beipflichtete.

Die Bedeutung der berührten verkehrstechnischen Schwierigkeiten möge durch Zitate aus den Bostoner Berichten erläutert werden, welche zusammen mit umfangreichem Illustrationsmaterial auf der Städtebauausstellung vorgeführt wurden (vgl. Abb. 210 u. 238—44). Die erwähnte Kommission war vom Staate Massachusetts und vom Bürgermeister von Boston im Jahre 1907 mit dem Studium der städtebaulichen Lage des hauptstädtischen Interessengebietes betraut. Der Bericht⁴³⁵), den diese Kommission im Jahre 1909 vorlegte, und der die Reorganisation des Verkehrswesens, des Straßennetzes und die Gruppierung der öffentlichen Gebäude behandelt, gehört zu den bedeutendsten Leistungen zusammenfassender städtebaulicher Betrachtung. In diesem Berichte heißt es (S. 13 des Berichtes der Kommission, Sylvester Baxter, Schriftführer):

„Die Rohmaterialien unserer Großindustrie werden in der Hauptsache aus der Ferne herbeigeht. So gut wie nichts davon wird auf unserem eignen Boden erzeugt. Ebenso muß der weitaus größte Teil der Fertigprodukte unserer Industrien wieder nach außerhalb verschifft werden. Es wäre also durchaus richtig zu sagen, daß der Staat Massachusetts im Vergleich mit seiner industriellen Produktion nichts erzeugt als die konstruktive und organisatorische Fähigkeit seiner Geschäftsleute und als die gelernte Arbeit seiner Arbeiterschaft, die durch ihre vereinten Anstrengungen das Rohmaterial aus der Ferne in Empfang nehmen, es in ein Fertigprodukt verwandeln und es wieder in die Ferne verschiffen. Für die Lebensfähigkeit eines derartigen Gemeinwesens muß stets die Wirksamkeit und Vortrefflichkeit seines Transportsystems ausschlaggebend sein.“ . . . „Unter neuzeitlichen Verhältnissen findet man übermäßige Transportkosten viel eher in den Umlade- und sonstigen Gebühren für Handierung der Güter als in den Kosten ihrer Beförderung.“

Worum es sich hierbei handelt, sei durch ein Beispiel aus einem ungedruckten Sonderbericht belegt, den der Ingenieur John L. Matthews auf Ersuchen derselben Kommission erstattet hat, und der in besonders drastischer Weise die Nachteile schildert, die Boston aus der teilweise recht rückständigen Organisation seines Hafens und der anschließenden Verkehrsmittel erwachsen.

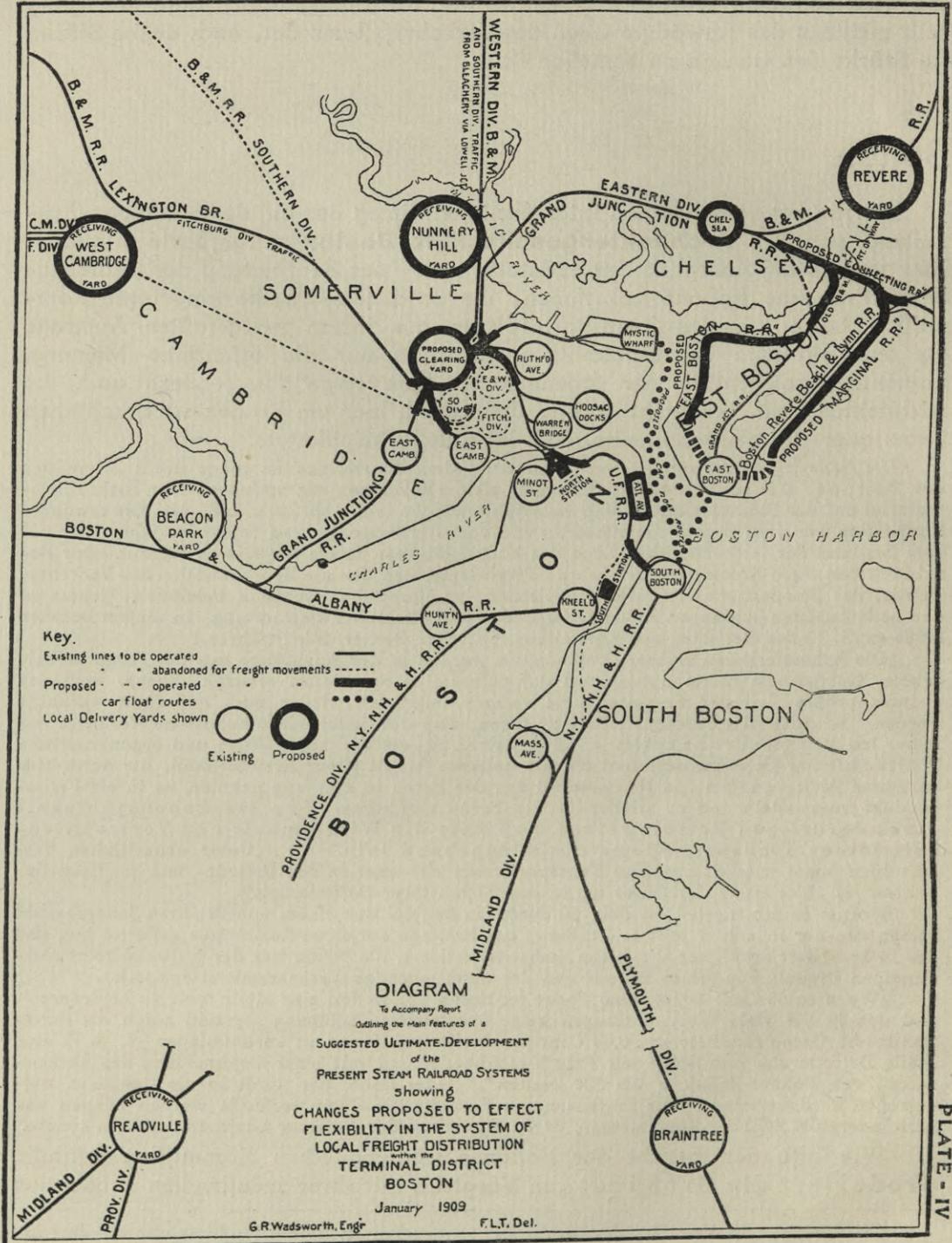
„Wenn es 40 Cent kostet, eine Tonne im Hafen von Boston eine Meile weit zu befördern — und das ist für viele Warengattungen keine übertriebene Schätzung —, und wenn die durchschnittliche Ozeanfrachtrate mit 0,08 Cent pro Meile und Tonne zu veranschlagen ist, so ist eine Meile Beförderung vom Schiff zur Fabrik gleichbedeutend mit einer Beschneidung des Aktionsradius von Bostons Industrie um 500 Meilen.“ „Jeder Cent, der durch lokale Gebühren aufgefressen wird, vermindert die Entfernung, auf welche die Güter verschifft werden können und vermindert die Zahl der Konsumenten, deren Kundschaft der Bostoner Kaufmann erobern könnte.“

Wie also der Bericht der Bostoner städtebaulichen Kommission feststellt, produziert die Großstadt „im Vergleich mit ihrer industriellen Produktion

434) Hearings ist eine Einrichtung, die sich namentlich im Staate Massachusetts bewährt hat und die in wahrhaft demokratischer Weise vor wichtigen gesetzgeberischen Entscheidungen jedem Bürger die Möglichkeit gibt, seine Anschauung vor der betreffenden, zu diesem Zwecke öffentlich tagenden, vorbereitenden Kommission vorzutragen.

435) Report of the Commission on Metropolitan Improvements appointed under Resolves of 1907, Chapter 108, Boston 1909.

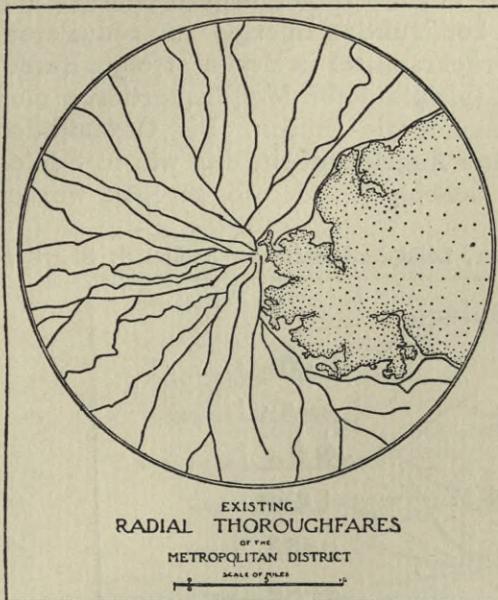
Abb. 238. Aussteller: Society of Architects. Boston (Arthur A. Shurtleff).



Vorſchlag der Metropolitan Improvements Commission für Groß-Boston (Ingenieur G. R. Wadsworth).
 Zur Neuordnung des Boſtoner Dampfſeiſenbahnſystems.

Neuverteilung der Güterbahnhöfe: die dicken Kreisringe ſind die neu vorgeschlagenen, die dünnen Ringe die vorhandenen Güterbahnhöfe.

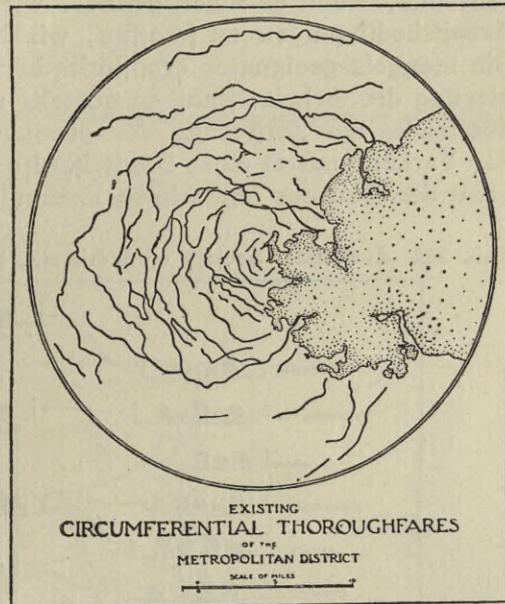
Abb. 241. Aussteller: Society of Architects, Boston (Arthur A. Shurtleff).



Die vorhandenen radialen Straßen in Groß-Boston.

Boston, das die Nabe des Erdkreises genannt wird, hat ein vorzüglich entwickeltes Radialsystem, obgleich jede dieser Radialstraßen ohne Rücksicht auf einen gemeinsamen Plan gebaut wurde.

Abb. 242. Aussteller: Society of Architects, Boston (Arthur A. Shurtleff).



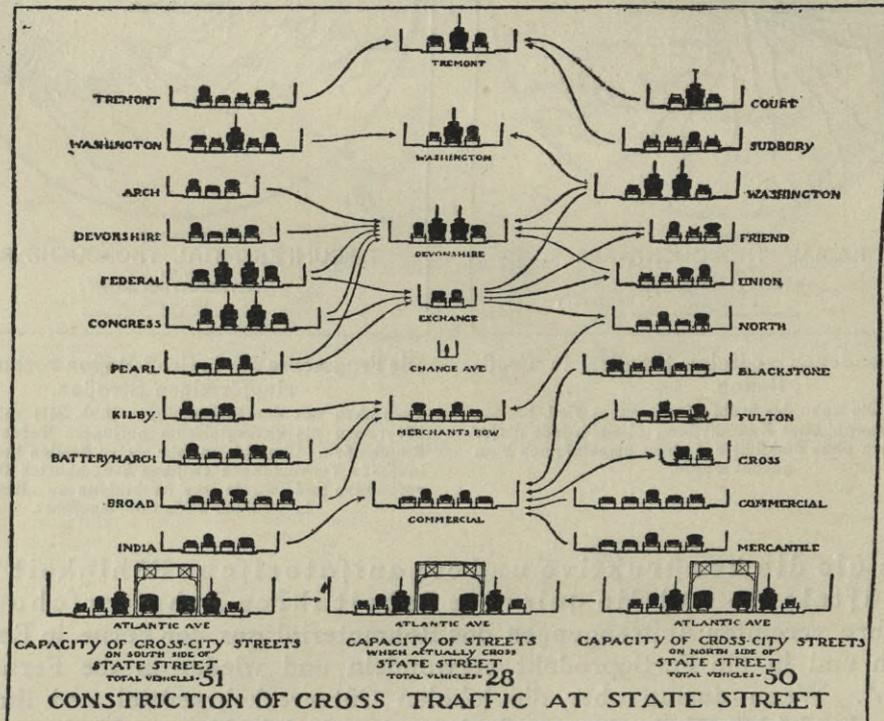
Die Fragmente der in Groß-Boston vorhandenen ringförmigen Straßen.

Verglichen mit den Radialstraßen (Abb. 241) zeigt dieses Diagramm die unvergleichlich geringere Bedeutung von Ringstraßen. Obgleich an sehr vielen Stellen konzentrisch laufende Verbindungen zwischen benachbarten Ortschaften vorhanden sind, wurde ihre Ausbildung zu „Ring“ nur in wenigen Fällen durchgeführt.

nichts als die konstruktive und organisatorische Fähigkeit ihrer Geschäftsleute und die gelernte Arbeit ihrer Arbeiterschaft, die durch ihre vereinten Anstrengungen das Rohmaterial aus der Ferne in Empfang nehmen und in ein Fertigprodukt verwandeln und wieder in die Ferne verschicken“. Wenn darum aber die lokalen Güterverkehrsmittel und ihre Anschlüsse die höchste Vollendung erfordern, in wieviel höherem Maße muß dies der Fall sein bei den lokalen Personentransportmitteln, dem Orts- und Vorortverkehr, von dessen tadellosem Funktionieren und vollkommener Ausbildung der Zustand des höchsten und wichtigsten Gutes der Großstadt, nämlich „der konstruktiven und organisatorischen Fähigkeit seiner Geschäftsleute und der gelernten Arbeit seiner Arbeiterschaft“ sehr wesentlich mit abhängt. Von jeder Einbuße an Nervenkraft, an Zeit, die der Geschäftsmann ertragen muß, von jedem überflüssig ausgegebenen Pfennig, den der zur Werkstatt fahrende Arbeiter etwa infolge schlechter Verbindungen oder infolge eines verwässerten Aktienkapitals oder zu hoher Dividendenansprüche der Verkehrsunternehmen zahlen muß, ist ebenso wie von jeder Steigerung der lokalen Gütertransportkosten zu sagen, daß sie eine Verminderung der Stoßkraft der heimischen Industrie auf dem Weltmarkt bedeuten. In diesem Zusammenhange muß notwendig die Frage auftauchen, wieweit die Großstädte, die nichts als „konstruktive Fähigkeit“ produzieren, heute überhaupt noch lebensfähig sind, ob sie nicht vielmehr dem Rückgange anheimfallen müssen, um mehr und mehr ihre Industrien an kleinere Centren, unmittelbar an den Quellen der Rohprodukte

gelegen, abgeben müssen. Dafeinsberechtigt bleiben die großen Städte jedenfalls nur, wenn es ihnen gelingt, wirklich auf die Dauer bessere Lebens- und Arbeitsbedingungen zu schaffen, wirklich konstruktive Energie zu produzieren. Die mangels geeigneter großstädtischer Verkehrsmittel in Berlin erfolgte Kasernierung der Arbeiterschaft in garten- und spielplatzlosen Massenquartieren muß notwendig zur Zerstörung der produktiven Energie führen. Die Organisation der Verkehrsmittel einer Stadt ist also keine Angelegenheit, die, wie in Schilda etwa der Bau des fensterlosen Rathauses, beliebig so oder so geregelt werden

Abb. 243. Aussteller: Society of Architects, Boston, Landschaftsarchitekt Arthur A. Shurtleff.



Eines der großen Verkehrsprobleme der Bostoner Altstadt:

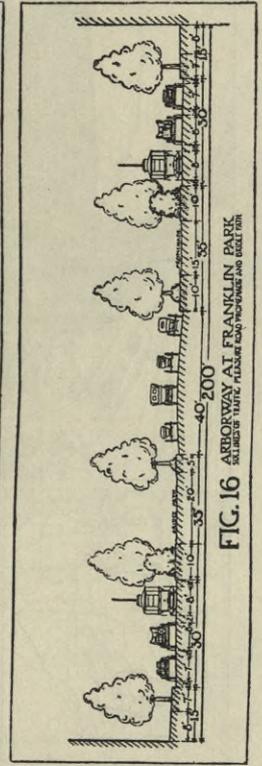
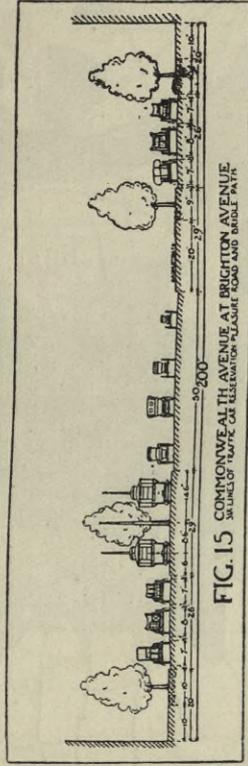
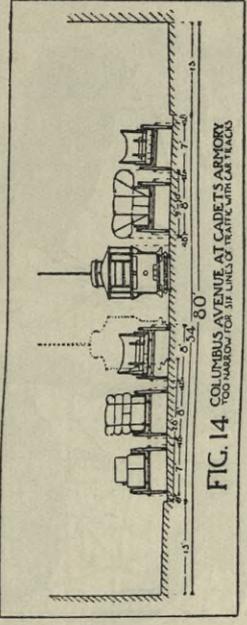
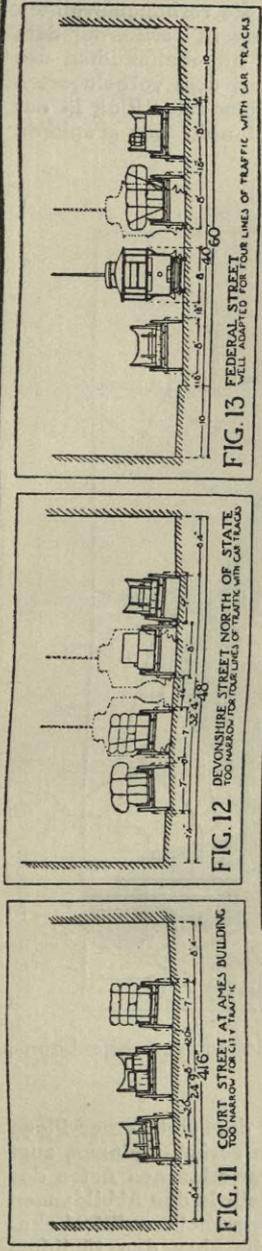
State-Street wird von nur 8 Straßen, die 28 Fahrzeuge fassen, gekreuzt. In diese 8 Kreuzungsstraßen münden jedoch auf jeder Seite 12 Straßen mit einer Aufnahmefähigkeit von 50 und 51 Fahrzeugen, sodaß notwendigerweise eine ernste Stauung entsteht. Nach einer Berechnung eines Bostoner Bürgermeisters hat Boston bis in die 90er Jahre bereits 160 Mill. Mark für Straßenverbreiterungen ausgegeben. Infolge der hohen Bebauung (bis zu 14 Geschossen) stellen sich weiteren Verbreiterungen geradezu unüberwindliche finanzielle Hindernisse entgegen.

könnte, oder bei der, wie in Groß-Berlin, die Forderungen der vertrauenswürdigsten, objektivsten Fachleute lange Zeit ungehört bleiben dürften.

Die geschilderte hervorragende Stellung der Verkehrsmittel muß im Stadtplane aus mannigfaltigen Gründen einen ganz hervorragenden Ausdruck finden. Schon rein äußerlich sind die von den Verkehrsmitteln in Anspruch genommenen Flächen außerordentlich groß.

Ein Blick auf jeden Stadtplan, auf dem die ausschließlich Verkehrsmitteln gewidmeten Flächen besonders angelegt sind, zeigt die große Bedeutung dieser Flächen gleichsam als Ecksteine des Stadtplanes. Der Plan von Boston (Abb. 256) läßt ersehen, welche Riesenflächen dort allein von den Bahnhöfen der Dampfbahnen eingenommen werden, Flächen, die obendrein noch teilweise (und größtenteils unnötigerweise) auf hochwertigem Gelände der Innenstadt liegen. Die Milderung der daraus sich ergebenden Übelstände ist einer der am ausführlichsten behandelten Gegenstände des oben erwähnten Berichtes der Commission on Metropolitan Improvements von

Abb. 244. Aussteller: Society of Architects, Boston, Land(drafts)architekt Arthur A. Shurtleff.

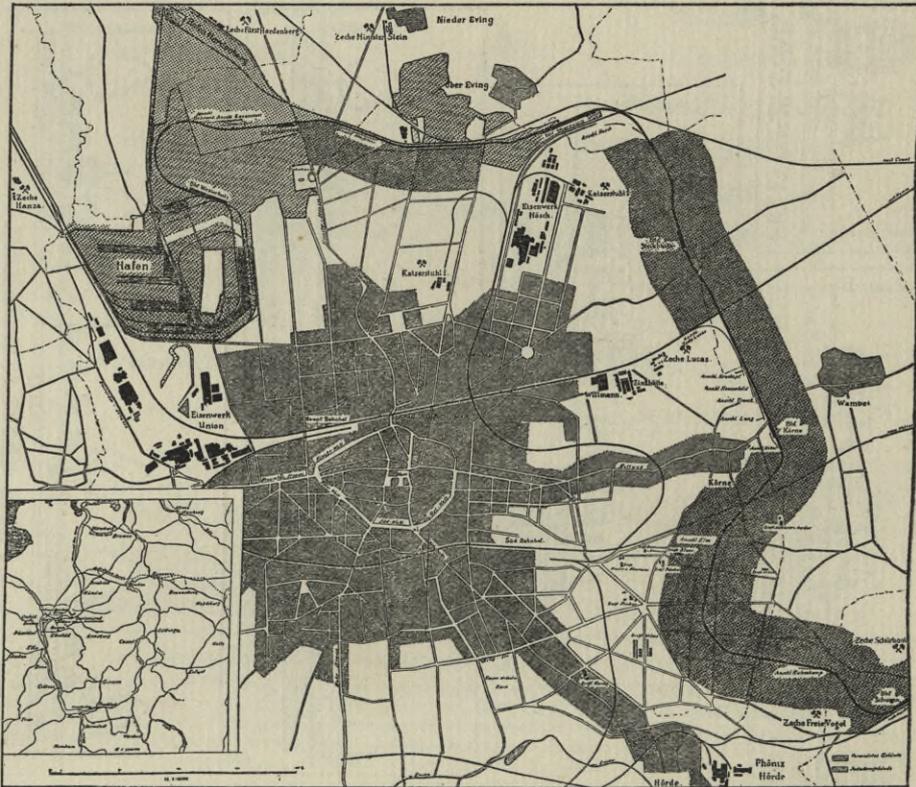


EXAMPLES OF EXISTING TRAFFIC STREET WIDTHS

Beispiele von Verkehrsstraßen in Groß-Boston.
Unten: Commonwealth-Avenue und Arborway, je 60 m breit.

1909. Die Überwindung der gewaltigen Eisenbahnbarrikaden (Abb. 246), die die verschiedenen in den Stadtkörper Berlins vorgeschobenen Kopfbahnhöfe darstellen, ist eine der Aufgaben gewesen, die die Mitarbeiter des Groß-Berliner Wettbewerbes am meisten beschäftigt hat. Zu welchen tragikomischen Folgen die Nichtberücksichtigung dieser Eisenbahnanlagen bei der Aufstellung des Berliner Bebauungsplanes von 1858 geführt hat, wurde bereits ausgeführt. (Vgl. I, S. 39 ff.). Wenn diese Eisenbahnbarrikaden dann noch zusammenfallen mit der Gruppierung öffentlicher Gebäude in historischen Straßen sowie mit großen öffentlichen Parkanlagen, wie dies z. B. in Berlin Unter den Linden oder im Tiergarten der Fall ist, entstehen die verhängnisvollsten Engpässe. Einer der bekanntesten Engpässe dieser Art ist der Potsdamer Platz in Berlin, auf dem sich der ganze Straßenverkehr zusammendrängt, der zwischen den riesigen Eisenbahnflächen des Potsdamer und Anhalter Bahnhofs einerseits und des Lehrter Bahnhofs mit dem vorgelagerten Tiergarten andererseits hindurch will. Die Verkehrsanhäufung auf dem Potsdamer Platz ist auf den Abbildungen 163 und 164 graphisch dargestellt; noch drastischer, weil nicht nur graphisch,

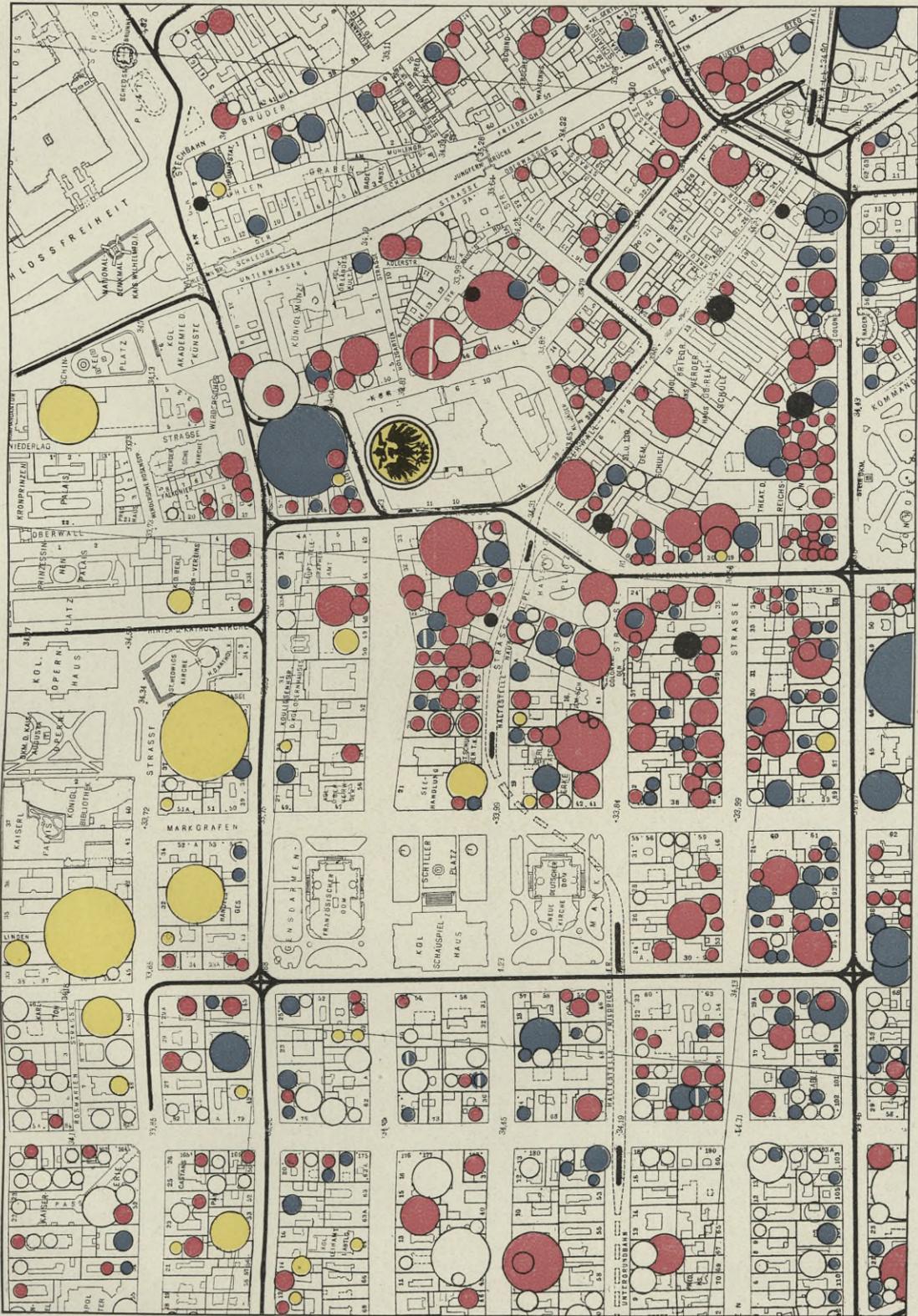
Abb. 245. Aussteller: Stadt Dortmund.



Die Stadt Dortmund umgeben im Nordwesten, Norden, Osten und Südosten von Eisenbahn-, Hafen- und Industriegelände.

sondern plastisch dargestellt, kam die Anhäufung der Straßenbahnen auf dem Potsdamer Platz in den von der Großen Berliner Straßenbahn ausgestellten Modellen, den Verkehrsspinnen, zum Ausdruck, von denen Abb. 261 eine Vorstellung zu geben versucht. Die verschiedenen Arten des Verkehrs, die vom Potsdamer Platz bewältigt werden müssen, sind dargestellt in den Abbildungen 163 und 164. Welche Barrikaden derartige, in das Herz einer Stadt vorgeschobene Eisenbahnterrains bedeuten, wird auch dargetan durch die planmäßige Übersicht über den täglichen Durchschnittsverkehr des Leicht- und Schwerfuhrverkehrs im Stadtgebiet von München (Abb. 196). Diese Übersicht zeigt nämlich, wie sich der Fuhrwerksverkehr in wenige Straßen in der Umgebung der großen Eisenbahngelände im Westen zusammendrängt, und wie namentlich die engpaßartige Querstraße (die Hackerbrücke), die auf einer Länge von 1600 Metern als einzige das von Westen nach Osten sich erstreckende Eisenbahngelände in nord-südlicher Richtung durchquert, auf das stärkste belastet ist. Als Illustration dafür, wie die großstädtischen Schienenstraßen sich eng-

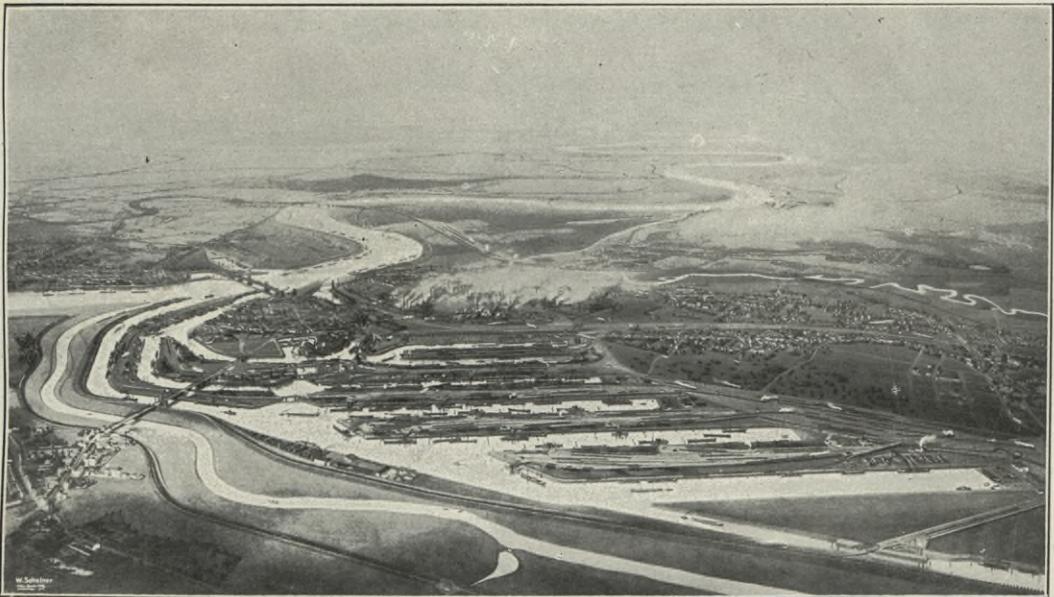
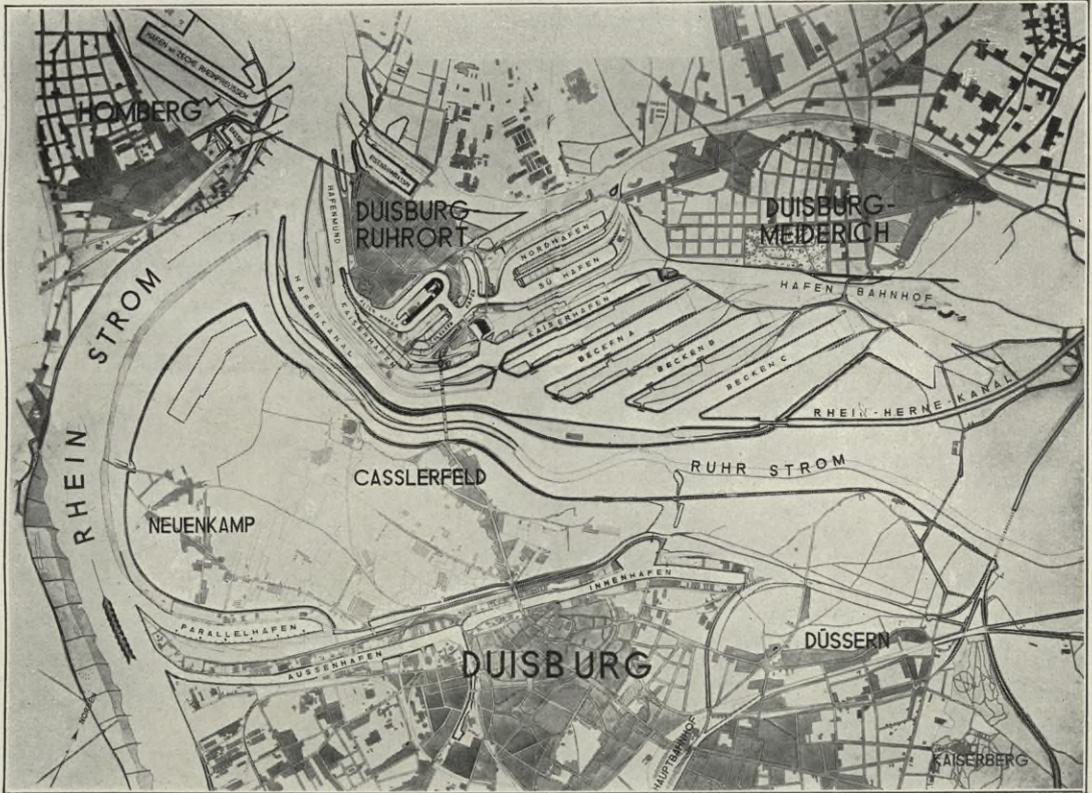
Abb. 247. Aussteller: Der Magistrat der Stadt Berlin (Prof. Dr. Silbergleit, Direktor des Stat. Amtes).



Auschnitt (verkleinert) aus dem vorhergehenden Plane unter farbiger Hervorhebung von nur vier verschiedenen Gewerbebetrieben: Bekleidungsgewerbe (rot), Geldhandel (gelb), Warenhandel (blau) und polygraphisches Gewerbe und Zeitungsverlag (schwarz).

(Die große Zahl der Farben machte eine Wiedergabe aller Farben in dem durch das Format des Buches bedingten Maßstabe unmöglich.)

Abb. 248 u. 249. Aussteller: Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen.



Das alleinige Vertriebs- und Verlagsrecht obigen Bildes gehört der Firma August Thiel, Duisburg-Ruhrort.

Nachdruck verboten.

Duisburg-Ruhrorter Häfen.

Größter Binnenhafen des Kontinents. Jahresumschlag 1911: 20 Millionen Tonnen.

Abb. 250. Aussteller: Die Stadt Hamborn (Beigeordneter Sigloch).



Überichtsplan der jungen Großstadt Hamborn, die gleichsam über Nacht aus mehreren Gemeinden und Industrieniederlassungen erwachsen ist. Die Gelände der gewerblichen Anlagen sind gelb herausgehoben. Im Westen die etwa 2 1/4 km langen Gelände der Gewerkschaft „Deutscher Kaiser“, durchquert durch nur eine 535 m lange öffentliche Straße im Tunnel.

Abb. 251. Aussteller: Die Stadt Mülheim.



Stadt Mülheim: Hafenanlagen.

Abb. 252. Aussteller: Die Stadt Neuß.



Plan der Stadt Neuß, deren Hafens- und Eisenbahnanlagen an Größe fast dem bebauten Stadtgebiete gleichkommen.

maßig in den großstädtischen Verkehrskörper eingliedern, mögen die roten, blauen, weißen, blaupunktieren und gelben Linien in Abbildung 55 Teil I dienen. Von der Kompliziertheit der großstädtischen Verkehrsanlagen geben die Abbildungen 276, 281 drastische Beispiele. Welche überragende Bedeutung die Verkehrsanlagen und die damit zusammenhängenden Industriegebiete im Stadtplane haben, geht klar hervor aus den Abbildungen 245, 248, 250, 252, 253, 257.

Aber nicht nur wegen der Größe der beanspruchten Flächen haben die Verkehrsmittel einen grundlegenden Charakter bei der Disposition des Stadtplanes, sondern auch die größere Starrheit der Verkehrsanlagen, die ihnen ihre Anpassung an die Umgebung erschwert, und die Tatsache, daß die Verkehrsmittel aus wirtschaftlichen und technischen Gründen an ganz bestimmte Stellen des Stadtgebietes gebunden sind, zwingt bei der Planung sie in erster Linie zu berücksichtigen. Ferner haben die Verkehrsmittel einen geradezu übermächtigen, bald schädigenden, bald fördernden Einfluß auf ihre räumliche Umgebung. Sie spielen eine ausschlaggebende Rolle bei der Regulierung der Werte des Bodens, d. h. seiner städtebaulichen Verwendungsmöglichkeiten. Schließlich sind die in den Verkehrsmitteln steckenden und für ihre Verbesserung geforderten **Kapitalien** ungeheuer groß.

So betragen z. B. nach der von Regierungsrat a. D. Kemmann ausgestellten Tabelle (vgl. S. 275) die Kapitalien von 9 der Londoner Stadt- und Vorort Schnellbahnen 1097,7 Mill. Mark. Von dem Kapital, das allein in den elektrisch betriebenen städtischen Schnellbahnen investiert ist, sagte Kemmann in seinem auf der Städtebau-Ausstellung gehaltenen Vortrage⁴³⁶: „Der Kapitalaufwand aller bisherigen elektrischen Schnellbahnen (etwa 3,5 Milliarden) würde sich auf mehr als ein Drittel des gesamten preußisch-hessischen Staatseisenbahnkapitals oder auf über die Hälfte der gesamten preußisch-hessischen Staatsbahnschuld stellen, ganz ungerechnet solche elektrischen Bahnen, wie die Pennsylvanische, die New York Central, die ja auch dem Ortsverkehr New Yorks mit dienen.“ Die elektrische Linie der Pennsylvanischen Bahn durch New York war in einem der größten Modelle der Städtebau-Ausstellung vorgeführt. Die Kosten dieser Anlage waren ursprünglich auf 159 Mill. Dollar (667,8 Mill. Mark) veranschlagt⁴³⁷; ein Voranschlag, der später ziemlich genau eingehalten wurde. Die Public Service Commission First District gibt 1909 das gesamte Nominalkapital von Aktien und Obligationen der unter ihrer Aufsicht stehenden Straßenbahngesellschaften (einschließlich der elektrischen Schnellbahnen) auf 700 Mill. Dollar (2,94 Milliarden Mark) an. Bei der notorischen Verwässerung des Aktienkapitals der New Yorker Gesellschaften ist von dieser Summe zwar ein großer Abzug zu machen, es verbleibt jedoch, nach einer von dem New Yorker Rechtsanwalt Edward M. Bassett, dem damaligen Mitglied der Kommission, erteilten Auskunft eine tatsächliche Kapitalinvestierung von ungefähr 1,218 Milliarden Mark (290 Millionen Dollar). In seinem Aufsatz „Der Verkehr, die Grundlage der Weltstadtentwicklung“ gibt Professor Dr. Blum⁴³⁸ Zahlen, nach denen von der Gesamtsumme des städtischen Haushaltsplanes der Stadt Düsseldorf etwa $\frac{1}{10}$ auf das Budget der städtischen Bahnen und des Elektrizitätswerkes, und nach denen für denselben Zweck in Frankfurt a. M. $\frac{1}{11}$, in Köln $\frac{1}{15}$ der Gesamtsumme des städtischen Haushaltsplanes verwendet wird.

Die hier gegebene Zusammenstellung der in großstädtischen Verkehrsanlagen investierten Summen läßt sich zusammenfassen in das Wort, das David Hansemann am 8. Juni 1847 gelegentlich der Verhandlung über die „Ostbahn“ im Landtage aussprach: „Bei Geldfragen hört die Gemütlichkeit auf.“ Bei der gewaltigen Größe der in den städtischen Verkehrsanlagen investierten Kapitalien handelt es sich um Objekte, die mit der vorsichtigsten Überlegung einerseits und weitestgehenden Kühnheit andererseits behandelt werden müssen. Die schädlichen Folgen einer schlecht dirigierten Kapitalsanlage zeigen sich bei den Ringbahnen von Berlin und Wien. Obgleich in Berlin auch die für den Stadtschnellverkehr ungeeignete Trassierung der Ringbahnlinien teilweise durch

436) Veröffentlicht in der Monatschrift „Der Städtebau“. Herausgegeben von Th. Goecke, 1911, S. 25 ff. (Wasmuth-Berlin).

437) Vgl. „The New York Tunnel Extension of the Pennsylvania Railroad.“ Introductory Paper by Charles W. Raymond, M.Am.Soc.C.E. and The East River Division by Alfred Noble, Past-President, Am. Soc. C. E. Reprinted from the Proceedings, American Society of Civil Engineers, Vol. XXXV, p. 857 (September 1908), S. 9.

438) Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure. Jahrg. 1911, S. 8.

Rücksichten militärischer und allgemein eisenbahnpolitischer (d. h. also durch Rücksichten auf den Durchgangsverkehr, nicht auf den Lokalverkehr) Art zu entschuldigen ist, so haben doch die schlechten finanziellen Erfolge der Ringlinien den seit lange dringend nötigen weiteren Ausbau des Großberliner Schnellbahnnetzes ernstlich gehemmt. Und dieses Verhängnis gebiert unablässig neues Unheil. Seit Ende 1912 wird vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten im Zusammenhang mit der endlich in Aussicht genommenen Elektrifizierung erneut eine Herauffetzung der Eisenbahntarife auf der Stadt- und Ringbahn gefordert. Zur Frage der Stadt- und Ringbahn-Tarife wurde bereits Stellung genommen (oben I S. 49—51 und Anmerkung 76). Die Tatsache, daß der preußische Staat als Staatsbahnunternehmer und als Aufsichtsbehörde in Berlin eine Art Schnellbahnmonopol besitzt, sollte also nicht nur dazu führen, daß Berlin ohne Schnellbahnen geblieben ist, sondern der Augenblick, in dem das alte Berliner Schnellbahnfragment, der Ansatz zu einer Schnellbahn, sich endlich in eine wirkliche Schnellbahn verwandelt, soll weiter dazu benutzt werden, dem unter Verkehrsstagnation, schlechten polizeilichen Bebauungsplänen und Bauordnungen und entsprechender kommunaler Verwaltung verderbten Berliner Wohnungswesen einen neuen schweren Schlag zuzufügen und die Dezentralisationsmöglichkeit um Jahre zurückzuwerfen. Mutatis mutandis kann man von der preußischen Staatsbahnverwaltung sagen, was Yves Guyot⁴³⁹⁾ als Charakteristik des Staatssozialismus geprägt hat: „Selbst nicht bauen und andere daran verhindern zu bauen“. In der Tat, die monopolistische Staatseisenbahnverwaltung hat selbst nicht genug gebaut (nicht entfernt genug), um die Berliner Verkehrsnot zu lindern; sie hat aber durch ungeeignete Trassierungs- und Tarifpolitik andere am Bauen verhindert. Dieser schädliche Einfluß auf die Verkehrsentwicklung kann nur übertroffen werden durch die Leistungen der einzelnen Berliner Kommunen, von denen jede einzelne nach Kräften die Devise verfolgt: „Selbst nicht genug bauen und andere daran verhindern zu bauen“. Das bedauerlichste Beispiel dieser Art ist die ablehnende Haltung Berlins gegen das unvergleichliche Angebot der Schwebebahngesellschaft, eine Linie vom hohen Norden (Reinickendorf) bis zum äußersten Süden (Britz) mit Zehnpfennigtarif, eine erste, wirkliche, billige Schnellbahn, zu bauen. Die segensreiche Wirkung, die eine solche Schnellbahnlinie auf das Wohnungswesen haben würde, kann gar nicht überschätzt werden. Was die anglofaxonische Verkehrsentwicklung so groß gemacht hat, war ihr Sieg über derartige spießbürgerliche Ablehnungsversuche gegen neuartige Unternehmungen. „Mit den auf dem Kontinente bestehenden Vorschriften und Reglements würde man durch die Straßen der großen Städte Amerikas keine Schienenstraßen erzielt haben“, sagte Geheimrat Hartwich (vgl. oben I S. 49).

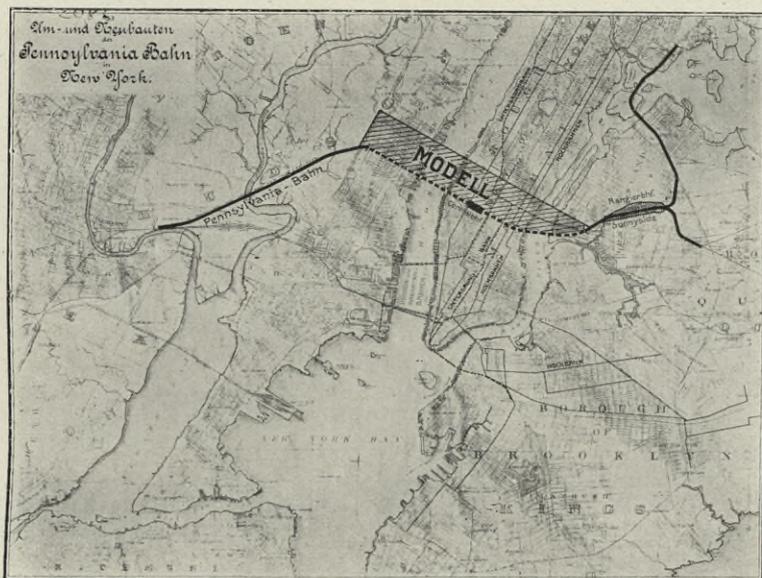
In Wien wurden die Schäden der falschen Trassierung noch verstärkt durch die Tatsache, daß dort noch mehr als in Berlin die gebauten Linien von Wert nur sein können als Teil eines größeren Systems, dessen Bau wie in Berlin zwar geplant, aber nicht durchgeführt worden ist. Infolge dieser mangelnden Energie bei der Befriedigung des großstädtischen Schnellbahnbedürfnisses, also infolge der mangelnden geschäftlichen Kühnheit, die doch bei derartigen Riesenanlagen erforderlich ist, hat der Bau der Wiener Ringbahn das Ergebnis gezeitigt, daß die großen, dort investierten Summen als verloren zu betrachten sind, ja daß

439) Vgl. J. Guyot: La gestion par l'Etat et les municipalités Paris 1913, S. 136. Vgl. auch die oben I S. 49 gegebenen Äußerungen Geheimrat Hartwichs.

Abb. 253. Aussteller: Tiefbaudeputation der Stadt Frankfurt a. M.

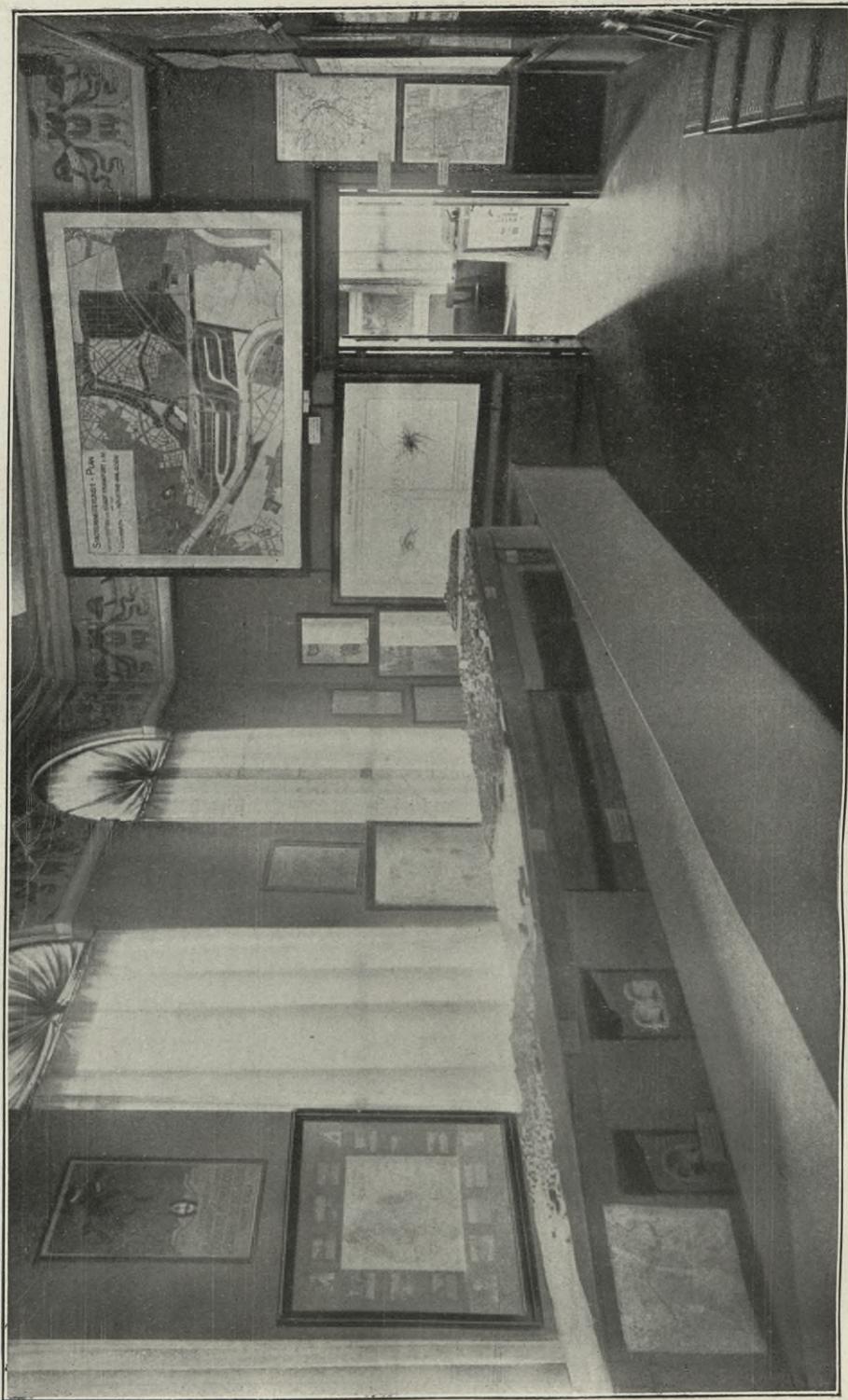


Abb. 254. Aussteller: Die Pennsylvania-Eisenbahngesellschaft, Philadelphia.



Lageplan zum Modell der New-Yorker Tunnelanlagen der Pennsylvania-Eisenbahngesellschaft (vgl. Abb. 255).

Abb. 255. Aussteller: Pennsylvania-Eisenbahngesellschaft, Philadelphia.



Anfsicht eines Stckes der Abteilung fr „Grofstädtisches Verkehrs- und Transportwesen“ auf der Berliner Ausstellung.
Links das groe Modell von New Jersey City, Hudson River, New York und Brooklyn. Darunter die Querschnittmodelle der Tunnels.

der Abbruch der gebauten Linien als ein rentables Unternehmen anzusehen wäre, und daß Oberbaurat Dr. ing. Fritz Edler von Emperger in seinem Gutachten über die Sanierung der Wiener Stadtbahn sagen kann, daß Wien überhaupt noch keine Stadtbahn besitze.

Aus den angeführten Gründen erweisen sich alle übrigen Faktoren des Stadtplanes mit der einzigen Ausnahme der historischen Denkmäler (im weitesten Sinne des Wortes) als weniger schwierig und weniger gefährlich zu behandeln als die Verkehrsmittel und müssen sich deshalb bei der Aufstellung des Stadtplanes mit einem zweiten Range begnügen. Die Verkehrsmittel müssen also 1. wegen ihrer grundlegenden Bedeutung für die Existenz der Stadt, 2. wegen der Größe der von ihnen beanspruchten Flächen, 3. weil sie in vielen Fällen aus physischen, technischen und wirtschaftlichen Gründen unweigerlich an ganz bestimmte Örtlichkeiten innerhalb des Stadtgebietes gebunden sind, 4. wegen ihres grundlegenden Einflusses auf die anderen Faktoren des Städtebaues, und 5. wegen der exorbitanten Höhe der in ihnen festgelegten und festzulegenden Kapitalien als städtebauliche Faktoren ersten Ranges angesprochen werden. Der einzige Faktor im Stadtplan, dessen Bedeutung den Interessen des Verkehrs den Rang streitig machen kann, ist die Rücksicht auf eine meist leider sehr beschränkte Anzahl historischer Denkmäler (Gebäude, Straßenzüge, Plätze und Parkanlagen) oder unerfetzlicher Naturdenkmäler, die durch Schönheit kunst- und kulturhistorischen Wert, durch unlösbare Verknüpfung mit köstlichen, freudigen und schmerzlichen Erinnerungen des Volkes so unerfetzliche Schätze darstellen, daß ihnen gegenüber selbst das sonst so allmächtige Verkehrsinteresse in eine dienende Rolle zurücktreten muß. Natürlich sind z. B. gesunde Wohnungen und Spielplätze nicht etwa weniger wichtig als die Pflege des Verkehrswesens und die Erhaltung der nationalen Denkmäler; jedoch können gesunde Wohnungen und leicht zugängliche Spielplätze in einer prosperierenden Stadt un schwer geschaffen werden (wenn der Wille dazu vorhanden ist), während Prosperität, leicht erreichbare gesunde Wohngebiete und Parks ohne ein vorzüglich organisiertes Verkehrswesen auf die Dauer undenkbar sind, und während nationale Denkmäler, wenn einmal die kulturellen Vorbedingungen ihres Genusses vorhanden sind, nur durch unwandelbare verehrungsvolle Sorge für ihre Erhaltung recht eigentlich geschaffen werden können.

So besteht unter den verschiedenen Faktoren des Stadtplanes also gleichsam eine Art Hierarchie, deren Spitze die bedeutenden historischen Denkmäler der Stadt, und deren nächsten Rang die Güter- und Personenverkehrsmittel mit ihrem weitgehenden Rechte auf besondere Berücksichtigung einnehmen. Jede Nichtbeachtung dieses Ranges muß zu Schädigungen des Gesamtorganismus führen. Bei ihrer wirtschaftlichen, also meist klar in Erscheinung tretenden Bedeutung, bilden z. B. die Verkehrsmittel eine ernste Gefahr für die anderen, mehr ideale Werte repräsentierenden Faktoren des Stadtplanes, wenn nicht rechtzeitig von hoher Warte aus die gefährlichen Zusammenstöße zwischen den Interessen des Verkehrs und der übrigen Faktoren vermieden werden.

Die historischen Denkmäler sind trotz ihres eigentlich höheren Ranges von den Verkehrsmitteln gefährdet, weil das weitsichtige Verständnis ihres Wertes in den bei uns ausschlaggebenden Kreisen noch fehlt, wie das schnelle Verschwinden oder Verderben der alten köstlichen Bauschätze und ihre Verdrängung durch unwürdigen Plunder beweist. Die anderen Elemente des Stadtplanes, wie Wohnviertel, neuere Parkanlagen (ohne besondere historische Bedeutung) oder

Schmuckplätze⁴⁴⁰⁾ werden ihres, der Bedeutung im Stadtplane nach minderen Ranges wegen, durch die Verkehrsmittel so lange in stete Gefahr gebracht, als ihre Anlage der Fertigstellung des Verkehrsplanes vorausgeht oder solange ihre Anlage ohne Rücksicht auf den Plan des Verkehrssystems geschieht. Bei dem noch ganz organisationslosen Zustande unseres Städtebaues lassen sich Beispiele hierfür häufen und sie werden stets aufs neue zu finden sein, bis die nötige Organisation geschaffen ist und die verschiedenen, den Stadtplan beeinflussenden Instanzen aufgehört haben, miteinander Verstecken (oder gar Schindluder) zu spielen. Der Mangel an Organisation gestaltet unseren Städtebau vorläufig noch zu einer Art Kampf aller gegen alle, und unter dieser Organisationslosigkeit leiden nicht am wenigsten die Verkehrsmittel.

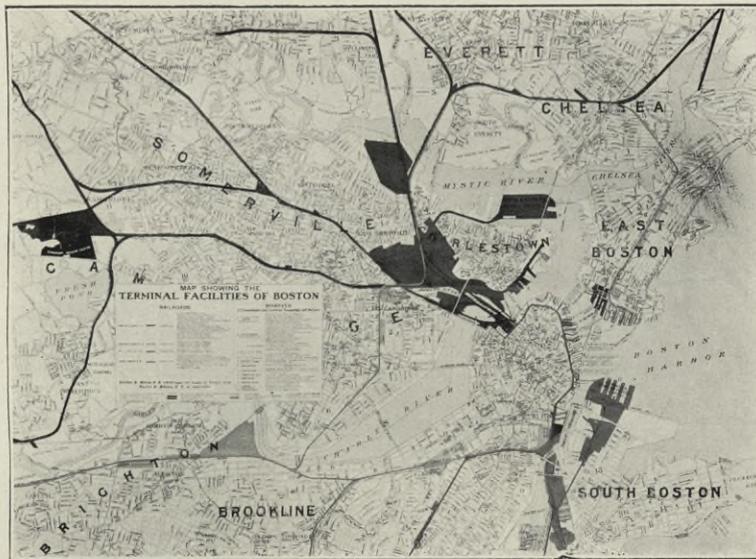
Auf der Städtebau-Ausstellung hat der Berliner Magistrat den Entwurf für den Lageplan des **Westhafens** und seinen Querschnitt ausgestellt (Abb. 258 und 259), dessen Schicksal zeigt, daß sogar nicht einmal zwischen den Behörden das nötige Maß von Einverständnis herrscht. Die Beschreibung des Projektes sei auszugsweise hier in der Fassung mitgeteilt, wie sie der Stadtverordnete Dove (Vizepräsident des Reichstages) der Berliner Stadtverordnetenversammlung gegeben hat⁴⁴¹⁾. Es muß jedoch bemerkt werden, daß es sich hier um eine Darstellung handelt, die wohl etwas den Standpunkt der Stadt Berlin wahrnimmt, und daß das hier aufgemachte Sündenregister der Staatsverwaltung zweifellos, wenn eine Darstellung von einem Vertreter der Staatsverwaltung gegeben würde, durch ein ganz ähnliches Sündenregister der Stadt Berlin ergänzt werden könnte, wie man das ja gelegentlich des Streites um das Tempelhofer Feld gesehen hat.

„Wir haben am 21. September 1905 — so berichtete im Juni 1912 Herr Dove — prinzipiell dem Plane zugestimmt, im Nordwesten der Stadt einen Hafen zu errichten, dessen wesentliche Aufgabe sein sollte, den voraussichtlich durch den Großschiffahrtsweg Berlin-Stettin gesteigerten Schiffsverkehr aufzunehmen. Das Projekt bedingte den Erwerb einer Anzahl von Grundstücken, und wir sind auch dazu geschritten, haben bekanntlich erst das Terrain des Johannistifts, dann ein Terrain der Neudateler Asphalt-Gesellschaft erworben, und es handelt sich nun noch um ein Grundstück, das im Eigentum des Fiskus, und zwar des Eisenbahnfiskus, steht, und gleichzeitig um die Frage, wie die Herstellung der Verbindung zwischen der Eisenbahn und dem projektierten Hafen zu bewirken sei. Über beide Punkte sind dann Verhandlungen mit der Eisenbahndirektion angeknüpft worden, und diese Verhandlungen haben verschiedene Stadien durchlaufen. Der ganze Komplex liegt bekanntlich zwischen Lehrter und Hamburger Bahnhof und wird andererseits begrenzt durch den Spandauer Kanal und durch den sogenannten Verbindungskanal. Gerade hier ist die geeignete Stelle, weil einmal dort gegenüber der erwähnte Großschiffahrtsweg Berlin-Stettin münden soll, und weil andererseits die Verbindung mit den Geleisen des Güterbahnhofes der Hamburger und Lehrter Bahn dort leicht bewerkstelligt werden kann. Denn es ist keine Frage, daß heutzutage ein Hafenprojekt nur dann Aussicht auf Rentabilität hat und nur dann Aussicht hat, seinen Zwecken gerecht zu werden, wenn gleichzeitig eine Verbindung mit der Eisenbahn hergestellt werden kann, wenn die beiden Beförderungsmittel im Zusammenhang wirken können. Wüßten wir das nicht ohnehin, so hätten die Erfahrungen, die wir mit dem Urbanhafen gemacht haben, uns die Lehre ad oculos demonstriert. Nun haben die Verhandlungen mit der Eisenbahn, wie wir erfahren haben, anfangs einen glatten, später aber einen weniger erfreulichen Fortgang genommen. Zunächst hat sich der Fiskus bereit erklärt, uns das notwendige Gelände im Wege des Austausches zu überlassen und andererseits den Gleisanschluß, der beabsichtigt war, herzustellen. Später hat sich dann die Frage ergeben, ob das Terrain des Güterbahnhofes der Lehrter und Hamburger Bahn auch ausreichen würde, um den gesamten Verkehr, der aus der neuen Schiffahrtsverbindung erwartet wird, aufzunehmen, und da hat das Eisenbahnministerium, an das sich die Direktion gewandt hatte, um die schließliche Genehmigung, die die Voraussetzung

440) Vgl. hierzu die Ausführungen über Blücher- und Wahlstattplatz, S. 39—41, Abb. 43 und S. 42—56 im I. Teil.

441) Vgl. Amtl. stenogr. Bericht für die Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 13. Juni 1912, S. 221 f.

Abb. 256. Aussteller: Dr. Werner Hegemann, Berlin.



Die Eisenbahngelände in Boston (schwarz und grau).

Abb. 257. Aussteller: Die Stadt Mannheim.

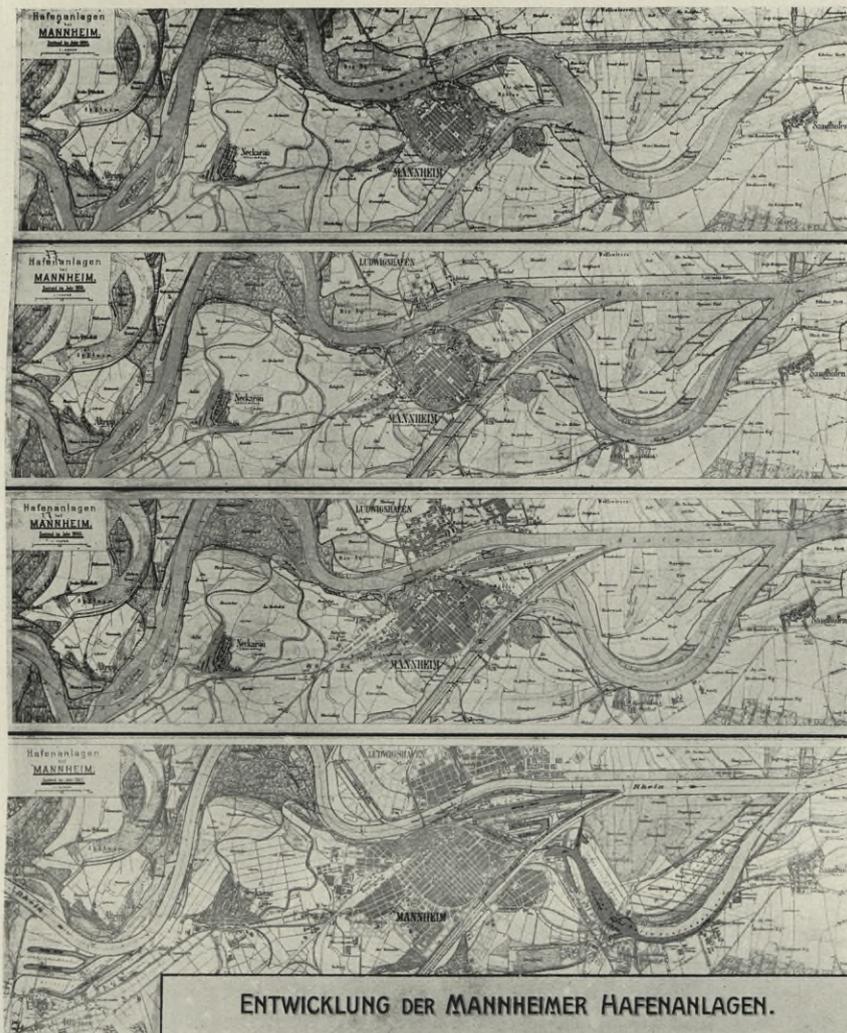
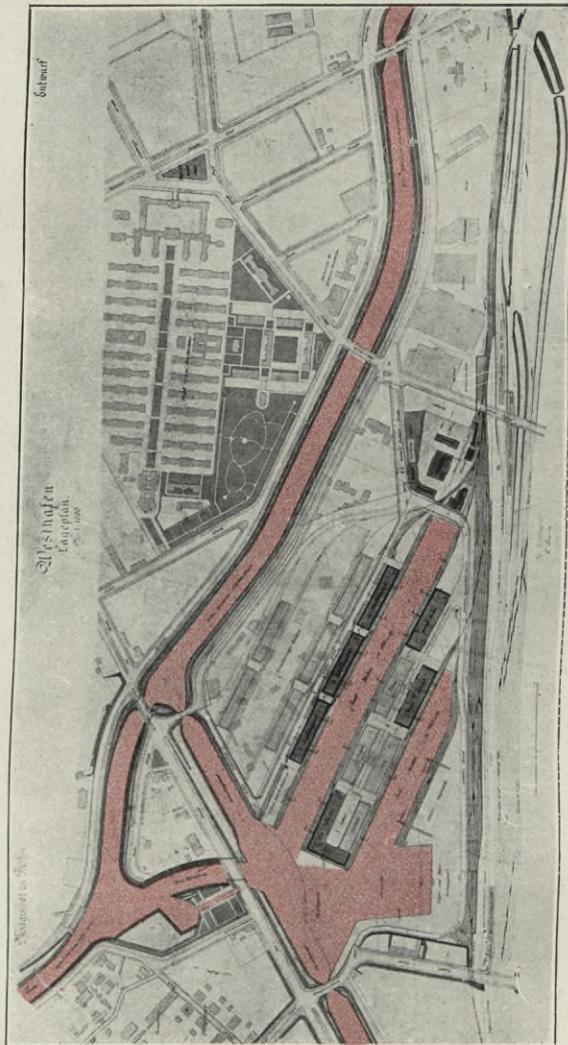
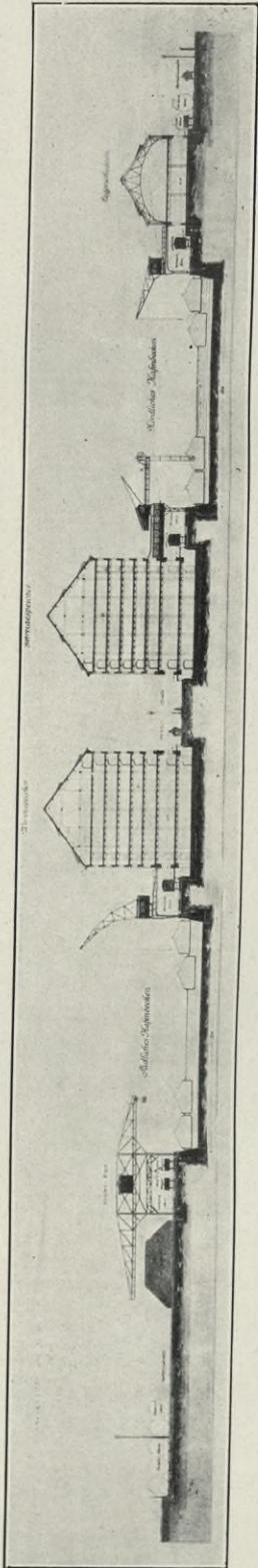


Abb. 258 u. 259. Aussteller: Der Magistrat Berlin, Tiefbau-Deputation und Verkehrs-Deputation (Geh. u. Stadtbaurat Fr. Krause).



Lageplan und Querschnitt des geplanten Berliner Westhafens.

Abb. 260. Aussteller: Ministerium der öffentlichen Arbeiten
(Staatseisenbahnverwaltung).

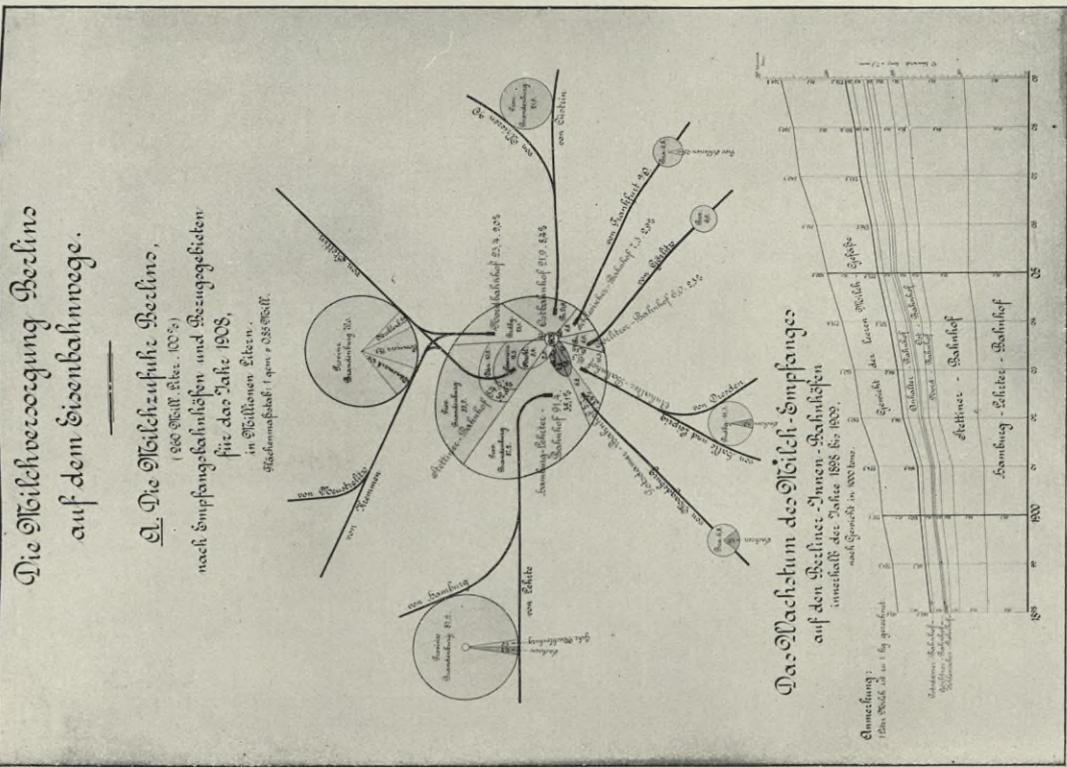


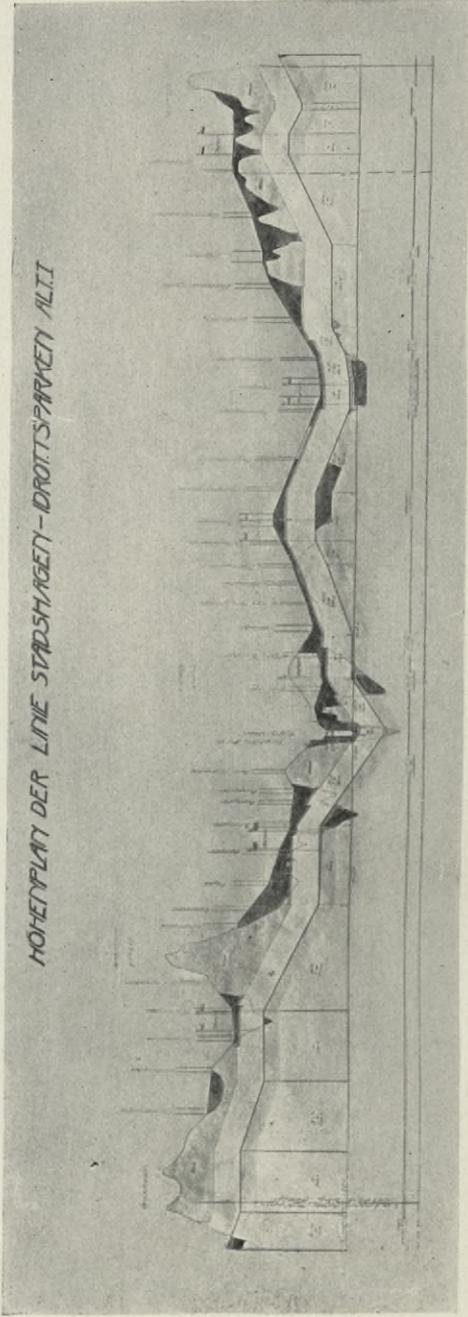
Abb. 261. Aussteller: Direktion der Großen Berliner Straßenbahn,
Berlin.



„Verkehrspinne“ von 1907.

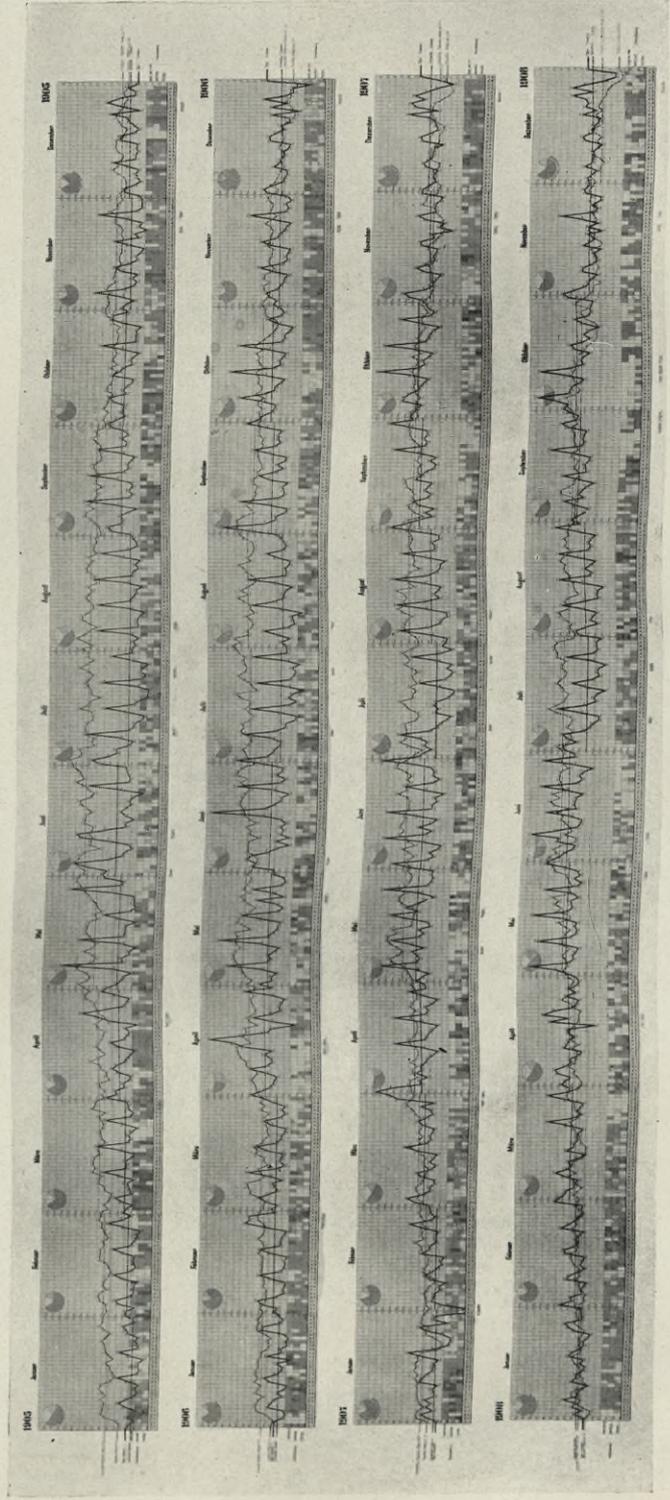
„Verkehrspinnen“ zeigen plastisch den Verkehrsumfang auf den Linien der Berliner Straßenbahn. Jeder Millimeter 1000 Personen. In der Potsdamer Straße werden täglich 150 000 Personen durch die Große Berliner Straßenbahn befördert.

Abb. 262. Aussteller: Die Stadt Stockholm.



Höhenplan (starke Höhenunterschiede) für eine Linie des Stockholmer Schnellbahnprojektes, vgl. Abb. 266.

Abb. 263. Aussteller: Große Berliner Straßenbahn, Berlin.



Tägliche Verkehrsschwankungen auf der Großen Berliner Straßenbahn vom 1. Januar 1905 bis 30. Dezember 1908 mit Angaben der Temperatur, Himmelsbedeckung (Regen u/w.), Tages- und Durchschnittseinnahme. Die regelmäßig wiederkehrenden Erhöhungen der Verkehrslinie zeigen den gesteigerten Sonntagsverkehr.

der Ausarbeitung des Projekts im einzelnen und des Kostenanschlags ist, herbeizuführen, erklärt, daß die Stadt sich verpflichten müsse, eine Geleiserverbindung auch für den Fall herzustellen, daß das Terrain nicht ausreiche, und daß man nachher andere Anlagen machen müsse, eine Geleiserverbindung, die bis nach Fürstenbrunn geht und dort wiederum die Anlage weiterer Umlagegeleise bedingt und mit erheblichen Kosten verbunden sein würde. Das ist das Letzte, was das Gros der Versammlung erfahren hat. Der Magistrat hat Berechnungen angestellt, inwieweit sich die Kosten dadurch erhöhen, und hat versucht, in weiteren Verhandlungen mit dem Ministerium wenigstens zu dem einstweiligen Resultat zu gelangen, daß das Ministerium zuzagen sollte, in welchen Grenzen es für alle Fälle bereit sein würde, die Gleisanschlüsse seitens der Stadt zu dulden und seinerseits das Projekt zu befördern. Das ist auch schon wieder 1½ Jahre her, daß wir das erfahren haben, und seitdem wissen wir nichts von der Sache. Im ganzen sind also ungefähr so viel Jahre vergangen, wie Jakob um Lea diente (Heiterkeit), ohne daß die Sache praktisch irgendwie vorwärts gekommen ist.“ . . . „Man macht sich häufig keine richtige Vorstellung davon, wie wichtig Berlin gerade als — Seestadt will ich nicht sagen, aber als — Wasserstadt ist. Wir sind jetzt schon etwas in Rückstand gekommen insofern, als uns Ruhrort überholt hat, während wir früher der erste Binnenhafen in Deutschland gewesen sind. Wenn wir betrachten, was andere Städte, Mannheim, Frankfurt a. M., Mainz, Duisburg, Ruhrort usw. neuerdings für die Hebung ihrer Schiffahrt getan haben, und wie das eingeschlagen hat und für die industrielle Entwicklung der Orte von den segensreichsten Folgen gewesen ist, so dürfen auch wir nicht unterlassen, diese Frage stets im Auge zu behalten.“ . . . Die Auskunft des Herrn Oberbürgermeisters „geht dahin: der Fiskus hat gesagt: ich will das Projekt (für den Westhafen) machen. Und das dauert sehr lange bei ihm. Wir wissen ja, wie die Sachen bei der Staats-eisenbahnverwaltung gehen. Ich habe Beforgnis, daß es geht wie im Heineschen Lied:

Und da keiner wollte leiden,
Daß der andere für ihn bau,
Baute keiner von den beiden.

(Heiterkeit.) So kommen wir nur langsam vorwärts, und wir dürfen nicht verkennen, daß das für uns von weitgehenden finanziellen Konsequenzen ist, weil wir die Grundstücke zum großen Teil erworben haben, aber nicht entsprechend verwenden können, und der Zinsverlust uns trifft.“

Ein anderes interessantes Beispiel für den Mangel an Zusammenarbeiten zwischen den verschiedenen Behörden, zwischen Städtebauer und Eisenbahn, bietet die riesenhafte Umgestaltung der Kölner Eisenbahnanlagen, die augenblicklich mit einem Kostenaufwande von 200 000 000 Mk. bewerkstelligt wird⁴⁴²⁾. Der bisherige Hauptbahnhof Köln, der bei seiner Vollendung im Jahre 1894 technisch wie architektonisch als ein bedeutendes Werk gepriesen wurde, teilte mit einer ganzen Reihe jüngerer und mit bedeutendem Kostenaufwande hergestellter Bahnhofsanlagen das Schicksal, in verhältnismäßig kurzer Zeit den Betriebsanforderungen nicht mehr gewachsen zu sein. Von der jetzigen, mit 200 000 000 Mk. Kosten unternommenen Neugestaltung haben berufenste Fachleute prophezeit, daß sie sich nach der endgültigen Fertigstellung bereits aufs neue als unbefriedigend herausstellen werde⁴⁴³⁾. Mit Recht sind darum gerade wegen der Kölner Anlagen die bitteren Klagen wiederholt worden, die ja ganz allgemeine Gültigkeit haben.

442) Dem Verfasser ist es nicht möglich gewesen, die bedeutsame Neuanlage in Köln zum Gegenstand besonderen Studiums an Ort und Stelle zu machen, wie dies bei Drucklegung des Titelblattes der vorliegenden Arbeit geplant war. Er muß sich deshalb darauf beschränken, einige Auszüge aus den Mitteilungen vertrauenswürdiger Fachleute wiederzugeben. Die Quellen, die hauptsächlich benutzt wurden, sind ein Aufsatz von Regierungs- und Baurat Beermann: „Die Umgestaltung der Bahnanlagen in und bei Köln“, veröffentlicht im „Kölner Stadtanzeiger“ vom 22. Mai 1909; ferner mündliche Mitteilungen von dem Leiter der Kölner Stadterweiterung, Beigeordneten Rehorst, sowie von Herrn Oberbaurat Stündedeck; ferner verschiedene Aufsätze von Regierungsbaumeister a. D. Dr.-Ing. Dondorff, besonders die am 22. Februar und 1. März 1913 in der „Zeitschrift des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieurvereine“ veröffentlichten Aufsätze unter der Überschrift „Die städtebauliche Forderung des Tages“. Die oben im Text gegebenen Mitteilungen sind größtenteils wörtliche Zitate.

443) Vergl. das dazu gegebene Zitat in dem Aufsatz von W. Hegemann in der „Kölnischen Zeitung“, 1912, No. 883. Das daselbst mitgeteilte Urteil eines der angesehensten Transportfachleute ist von verschiedenen anderen gewichtigen Persönlichkeiten unterschrieben worden.

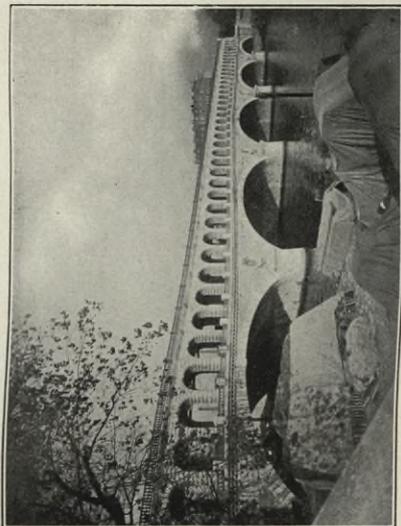
„Statt ihren Gesamtplan in vertraulichem Einvernehmen oder doch nach Fühlungnahme mit der Stadt aufzustellen, statt wenigstens ihre Absichten im Zusammenhang und rechtzeitig der Stadtverwaltung kundzutun, pflegt die Eisenbahn die Stadt stückweise von Einzelplan zu Einzelplan, vor vollendete Tatsachen zu stellen, und zwar erst im landespolizeilichen Prüfungsverfahren, sodaß grundlegende Änderungen nur selten noch vorgenommen werden können und inzwischen die eigene Tätigkeit der Stadt in jahrelangem Warten auf die Pläne der Eisenbahn gelähmt wird. — An Einzelfällen ist von Köln folgendes zu erwähnen. Seit vielen Jahren besteht unter dem Hauptbahnhof ein Fußgängertunnel zur Verbindung der durch die Bahn getrennten Stadtteile. Bei dem jetzigen Umbau wollte die Bahn diesen einfach ohne Ersatz aufheben. Hierzu war sie freilich formell berechtigt, im übrigen aber zeigte sie sich unberührt von Billigkeitsgründen, aus denen die Bürgerschaft in Einspruchsversammlungen die moralische Verpflichtung der Bahn herleitete, den bestehenden Zustand nicht noch zu verschlechtern. Schließlich mußte die Stadt sich dazu herbeilassen, durch ein Geldopfer von 150 000 Mk. die Erfüllung des Wunsches weiter Kreise auf Beibehaltung eines Tunnels zu erkaufen. — Überhaupt spielt das fiskalische Sonderinteresse der Eisenbahn eine überragende Rolle bei Aufstellung der Pläne wie auch bei den späteren Verhandlungen; man gewinnt manchmal geradezu den Eindruck, als ob die Pläne absichtlich ohne Rücksicht auf städtebauliche Notwendigkeiten entworfen werden, um durch deren nachträgliche Berücksichtigung im Wege der Verhandlungen der Staatskasse eine außeretatliche Einnahmequelle zu erschließen. So mußte Köln beim Umbau im Deutzer Feld zur Berücksichtigung städtebaulicher Wünsche einen Zuschuß von Mk. 100 000 an die Staatskasse zahlen. So verstand es weiterhin die Eisenbahnverwaltung, bei Hochlegung der Bahn in den Stadtteilen Ehrenfeld und Nippes, wo sich durch Schienenkreuzungen im Zuge lebhafter Verkehrsstraßen unhaltbare Zustände herausgebildet hatten, der Staatskasse einen städtischen Zuschuß von nicht weniger als 550 000 Mk. zu sichern. Wie unberechtigt solche Forderungen im allgemeinen sind, geht für den Unbefangenen schon aus der Erwägung hervor, daß die Eisenbahn doch in allen Fällen diejenige ist, die mit ihren werbenden Anlagen als Unternehmerin in die Verhältnisse öffentlicher Verbände eingreift oder früher eingegriffen hat und daß sie daher nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen zu möglichst vollkommener Abwendung der den öffentlichen Verbänden aus der Bahnanlage drohenden oder früher zugefügten Nachteile auf eigene Kosten verpflichtet ist. — Eine mittelbare, aber darum nicht weniger empfindliche Schädigung des Städtebaues läßt sich die Eisenbahnverwaltung dadurch zuschulden kommen, daß sie in vielen Fällen einer unerhörten Preissteigerung des Grundbesitzes Vorschub leistet. Dies kommt meist daher, daß sie sich die Mittel für die Ausführung von Bahnbauten zu spät bewilligen läßt, und wegen der Dringlichkeit der Ausführung sehen sich dann die zuständigen Beamten gezwungen, jeden von den Grundeigentümern verlangten Preis zu zahlen. Die dadurch für die ganze Gegend herbeigeführte unbegründete Preissteigerung macht es dann der Stadt oft unmöglich, im städtebaulichen und gesundheitlichen Interesse erforderliche Anlagen und Plätze zu schaffen.

Mit einer städtebaulichen Sünde allerersten Ranges aber hat die Eisenbahnverwaltung ihr Gewissen belastet, indem sie bei der jetzigen zweiten Stadterweiterung Kölns es abgelehnt hat, die Frage der späteren Entwicklung der Bahnanlagen zu erörtern und in allgemeinen Zügen zu lösen. Daß die augenblickliche Umgestaltung der Bahnanlagen in Köln trotz der erheblichen Mittel, die dazu aufgewendet werden, keine für die Zukunft befriedigenden Zustände schafft, daß vielmehr, wenn nicht schon in zehn, dann aber sicher in zwanzig Jahren eine Neugestaltung von Grund aus durch Anlage eines großen Zentralbahnhofs erforderlich sein wird, ist für jeden Urteilsfähigen ohne weiteres klar, ebenso aber auch, daß ein solches Werk von langer Hand und im Einvernehmen mit dem zuständigen Städtebauer vorbereitet und geplant werden muß. Je früher die Vorbereitungen dafür beginnen, um so mehr liegt dies im Interesse beider Teile. Das hat aber die Eisenbahnverwaltung in Köln nicht eingesehen, sondern — wie aus einem öffentlichen Vortrage hervorgeht, den Rehorst im Jahre 1911 über die jetzige Entfestigung und Stadterweiterung Kölns gehalten hat — geflüffentlich den Augenblick zur allgemeinen Erörterung der Frage und zur Sicherung des erforderlichen Geländes verpaßt. Für die Eisenbahnverwaltung selbst wird sich diese Unterlassungssünde dadurch rächen, daß sie später einmal ein Vielfaches der jetzt zum Grunderwerb hinreichenden Mittel aufwenden muß. Für die Stadt Köln aber ist die ablehnende Haltung der Staatsverwaltung in städtebaulicher Beziehung von ganz unabsehbaren Folgen⁴⁴⁴⁾.“

Nach der Ansicht, die der verdiente Leiter der Kölner Stadterweiterung Beigeordneter Rehorst in seinem Vortrag im Kölner „Guerzenich“ im November 1911 vertrat, bestand der Hauptfehler der Neuanlage darin, daß man sich nicht hat entschließen können, den jetzigen Hauptbahnhof als solchen aufzugeben und die Gelegenheit der Schleifung der bisherigen Festungsmauer und Erschließung des bisherigen Rayons zu benutzen, einen neuen Hauptbahnhof etwa bei der

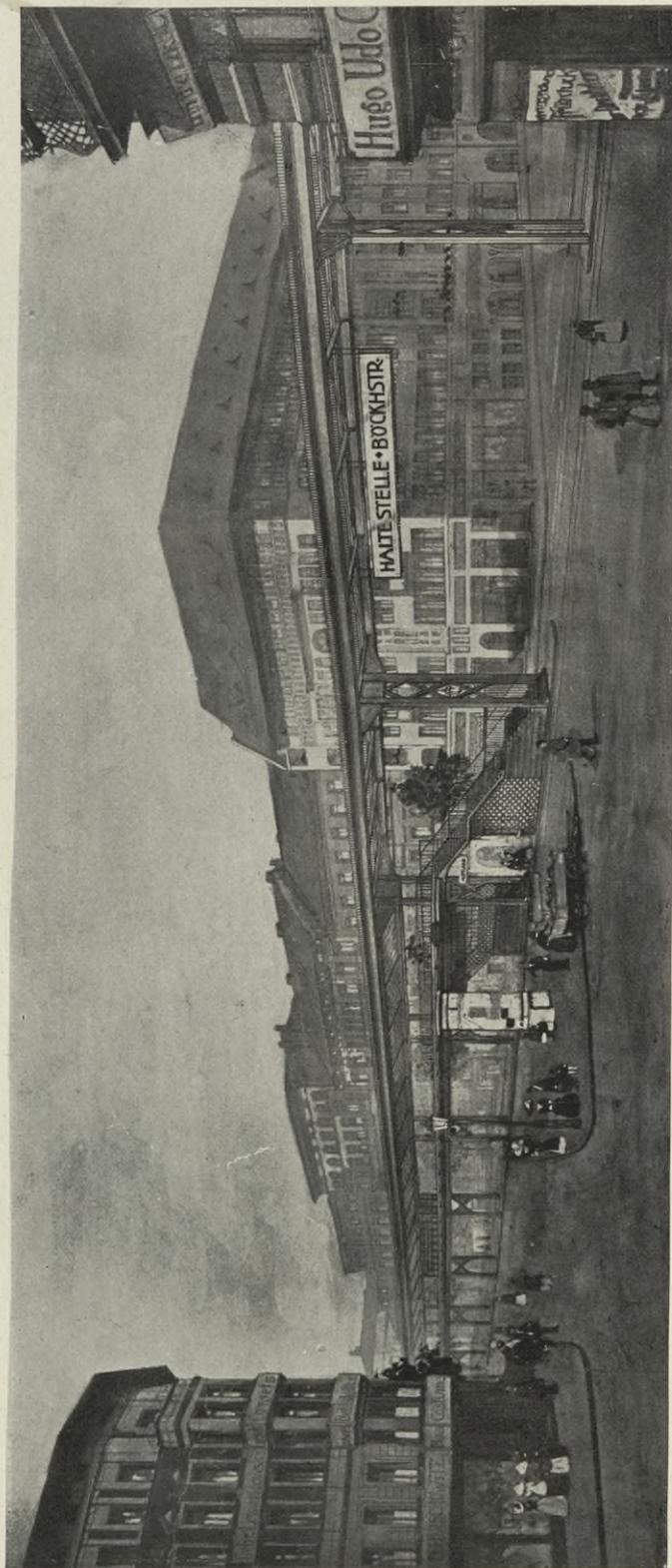
444) Das vorhergehende wörtlich nach Regierungsbaumeister a. D. Dr. Dondorffs Ausführungen.

Abb. 264. Aussteller: Hochbahngesellschaft Berlin (Baurat Wittig)



Seinebrücke bei Bercy mit Bahnüberführung im zweiten Gefchoß.

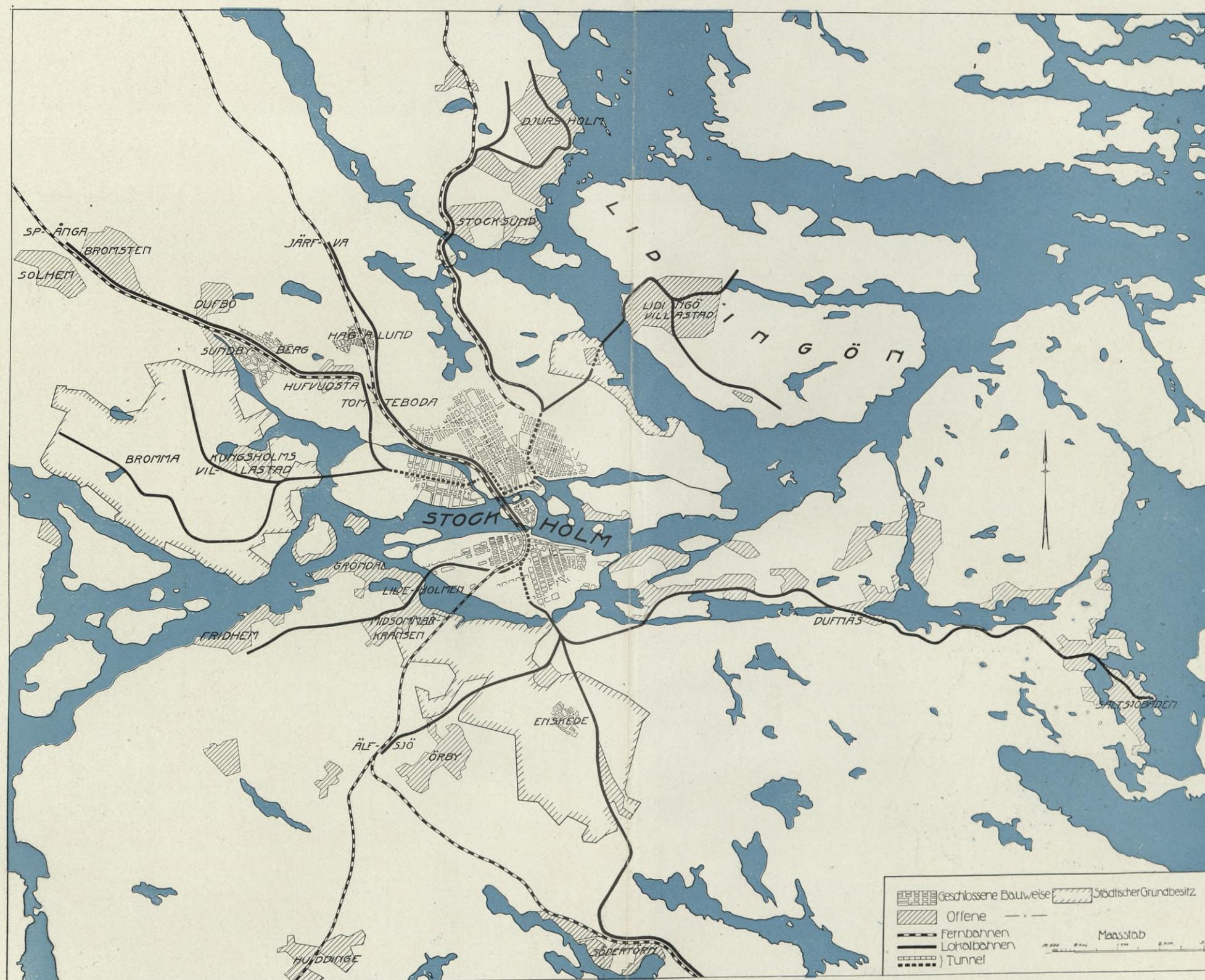
Abb. 265. Aussteller: Kontinentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen.



Straßenstrecke der Schwebebahn Barmen-Elberfeld.

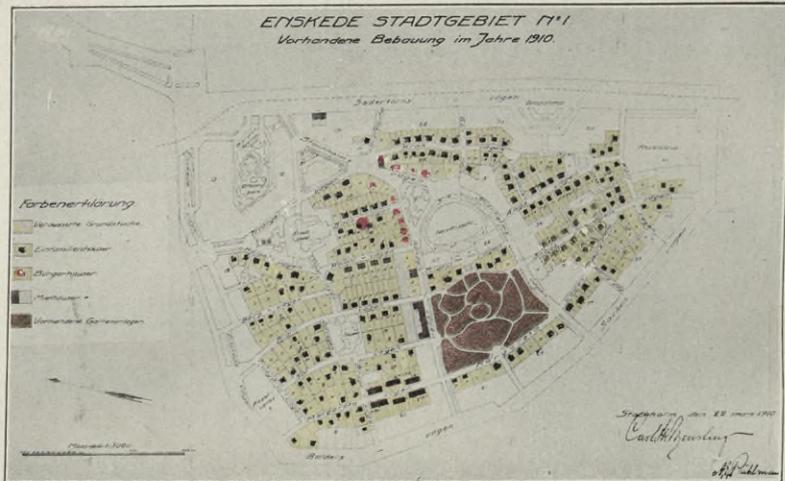
Die Schwebebahn hat den Vorzug größerer Billigkeit; sie nimmt der Straße weniger Licht und Raum und verursacht weniger Geräusch als andere Hochbahnformen.

Abb. 266. Aussteller: Stadt Stockholm (Leutnant Victorin).



Projekt für die Erschließung der Umgebung Stockholms durch ein neues System von lokalen Schnellbahnen, die innerhalb des hochwertigen Teiles der bebauten Gebiete als Untergrundbahnen geführt werden sollen.

Abb. 267 und 268. Aussteller: Stadt Stockholm.



Stockholm, Plan der städtischen Kleinhauskolonie Enskede (füdlich der Altstadt, vgl. Abb. 266 sowie die Ansicht Abb. 221).

Schwarz: Einfamilienhäuser. Rot: Mehrfamilienhäuser. Violett: Parkanlage.



Plan der Stadt Stockholm mit dem bei Inangriffnahme des Bebauungsplanes von 1866 im Besitze der Stadt befindlichen (gelb) sowie dem damals neu erworbenen Gelände (rot).

Station Köln-West anzulegen. Der jetzige Hauptbahnhof hätte dann nur als Durchgangsbahnhof etwa im Charakter des Berliner Bahnhofs Friedrichstraße beibehalten werden müssen. Die Bemühungen, die die Stadt in diesem Sinne bei der Eisenbahndirektion machte, blieben erfolglos. Dieser Mangel an Zusammenarbeiten zwischen stadtbaulichen und Eisenbahnbehörden ist ganz unhaltbar und ungemein kostspielig; für die Entwicklung der Stadt geradezu ruinös. Diese unhaltbare Lage wird am besten charakterisiert durch die Tatsache, daß sie auf einem Eisenbahngesetz aus dem Jahre 1838 beruht⁴⁴⁵). Es wird eine der dringendsten Aufgaben der städtischen Entwicklung sein, dieses unzeitgemäße Gesetz endlich zu beseitigen und eine leistungsfähige neue gesetzliche Grundlage zu schaffen.

Zustände verwandter Art findet man in den amerikanischen Städten, die so lebhaft über die Tyrannei der großen privaten Eisenbahngesellschaften klagen. Immerhin dürfte die Lage, in der sich die amerikanischen Städte gegenüber den privaten Eisenbahngesellschaften befinden, doch noch günstiger sein als die Lage, in die der deutsche Städtebauer durch den staatsbureaukratischen Eisenbahnbau in Deutschland gesetzt wird. Einmal ist es leichter und meistens auch wirkungsvoller, eine private Eisenbahngesellschaft anzugreifen und ihr mit allen Mitteln der Propaganda, Presse und öffentlichen Meinung die Hölle heiß zu machen, als einem feststuierten Geheimrat; zum anderen sind die privaten Eisenbahngesellschaften in etwas höherem Maße als eine staatsbureaukratische Eisenbahnverwaltung auf den guten Willen des Publikums und auf die öffentliche Meinung angewiesen; wie einst beim Wettkampf der Londoner Eisenbahnen, bis ins Herz der Stadt vorzudringen, so besteht auch in den amerikanischen Städten vielfach noch — wenn auch natürlich nicht auf allen Linien — eine Art Wettbewerb zwischen den einzelnen Linien. Dieser Geist des Wettbewerbs kommt namentlich in den Anlagen zum Ausdruck, die sich die verschiedenen Gesellschaften innerhalb der Städte gleichsam als eine Art großartiger Reklame zu schaffen bestrebt sind. Nur aus diesem Geiste des Wettbewerbs heraus sind die phantastisch-großartigen Anlagen zu verstehen, wie sie von der Pennsylvania-Eisenbahngesellschaft in New-York geschaffen wurden (im Modell auf der Städtebauausstellung vorgeführt), oder wie sie die New-Yorker Zentraleisenbahn oder die Hudson- und Manhattan-Eisenbahn in New-York geschaffen haben⁴⁴⁶). Diese Anlagen sind nicht aus dem Geiste der Zusammenarbeit mit einer städtebaulich orientierten und den Stadtplan als Ganzes ins Auge fassenden Zentralbehörde gemacht; sie könnten wesentlich verbessert werden und vielleicht mit geringerem Aufwande wirkungsvoller sein, wenn sie städtebaulich in den Stadtplan eingegliedert wären. So weit also sind sie von den von dem preussischen Staate geschaffenen Anlagen nicht verschieden. Darüber hinaus aber machen sie geradezu unglaubliche Anstrengungen für die Bequemlichkeit der Passagiere, für würdige Ausstattung durch die besten Künstler und Ingenieure und für die Verwertung der modernsten Erfindungen. Berlin besitzt nichts, was sich mit diesen Anlagen vergleichen könnte. Was dagegen Berlin allen voraus hat, ist die städtebaulich so glänzend in den Stadtorganismus eingegliederte Stadtbahn,

445) Die Eisenbahnen waren erst kurz vorher erfunden.

446) Eine genaue Beschreibung der Hudson-Terminal-Bauten in New-York ist gegeben in dem Sammelbuch des „American Institute of Architects“ vom 16. Dezember 1909, „The Relation of Railways to City Development“, Seite 31 ff. Das gesamte Buch ist in diesem Zusammenhange bedeutungsvoll.

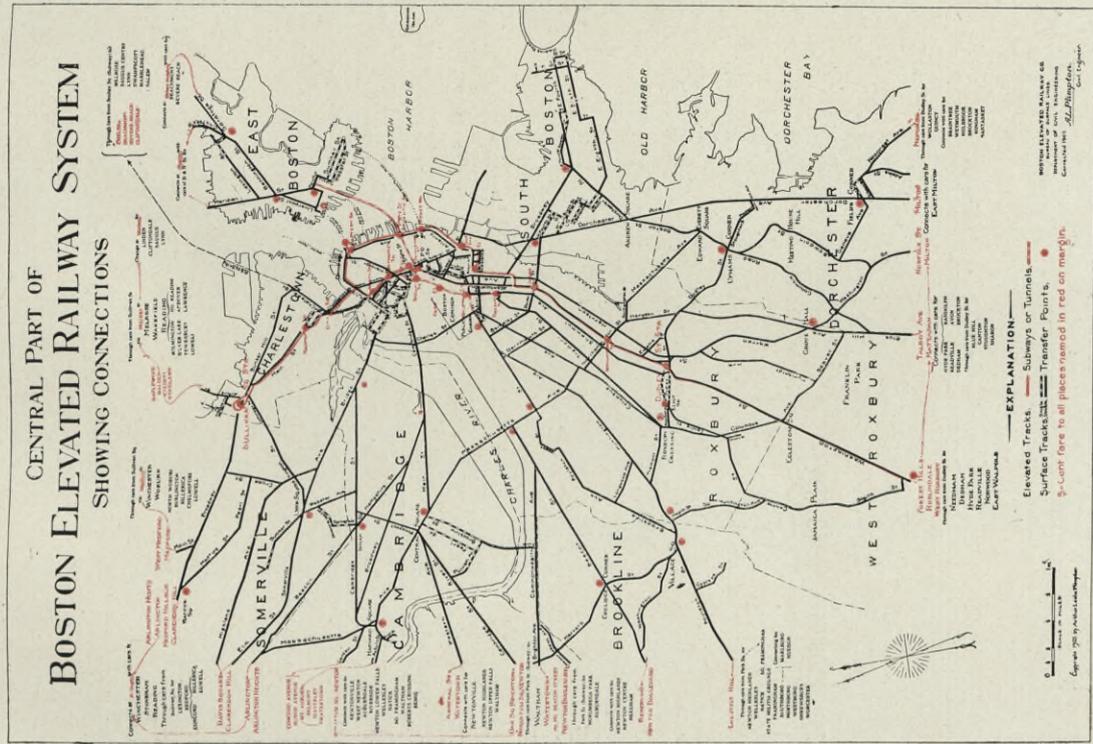
die teilweise Verwirklichung der genialen Projekte August Orth's. Es wurde bereits ausgeführt (I. S. 51), daß diese Linie nicht etwa dem städtebaulichen Weitblick der Staatsbehörde zu verdanken ist, sondern hauptsächlich zustande kam, weil sie einmal zufällig dem Fiskalisten als die billigste Lösung der gerade schwebenden Eisenbahnprobleme erschien. Der große Berliner Wettbewerb hat durch ein beinahe einstimmiges Votum von Verkehrspolitikern und Stadtbaukünstlern bewiesen, daß dieser Stadtbahngedanke — das heißt, das Durchdringen des Stadtkörpers in schmalen viergeleisigen Linien unter Hinauslegung möglichst vieler raumfressenden Abstell- und Verschiebebahnhöfe — das Ideal einer städtebaulich durchdachten Eisenbahnanlage, namentlich für den Personenverkehr, darstellt. Ebenso wie Berlin mit seinen riesigen Kopfbahnhöfen im Norden und Süden, leiden die meisten Großstädte irgendwie unter der Nichtverwirklichung des Orth'schen Gedankens. Die Stadtbaukünstler, die in diesem Punkte von ihren Gewährsleuten für das Verkehrswesen nicht richtig beraten werden, machen notwendigerweise die schwersten Fehler in der organischen Konstruktion ihrer Stadtpläne.

Wie sehr die Schuld hierbei oft noch die Verkehrsleute trifft, sei an dem Beispiele des großen neuen Bebauungsplanes für Chicago dargetan. Der neue Bebauungsplan ist von dem Commercial Club in Chicago mit einem Aufwand von etwa einer halben Million Mark beschafft und in eindrucklicher Weise vor die Augen der Bürgerschaft gestellt worden. Neuerdings werden sogar Handbücher für den Schulunterricht verteilt, die das Verständnis für das große Unternehmen der Schuljugend vermitteln sollen⁴⁴⁷).

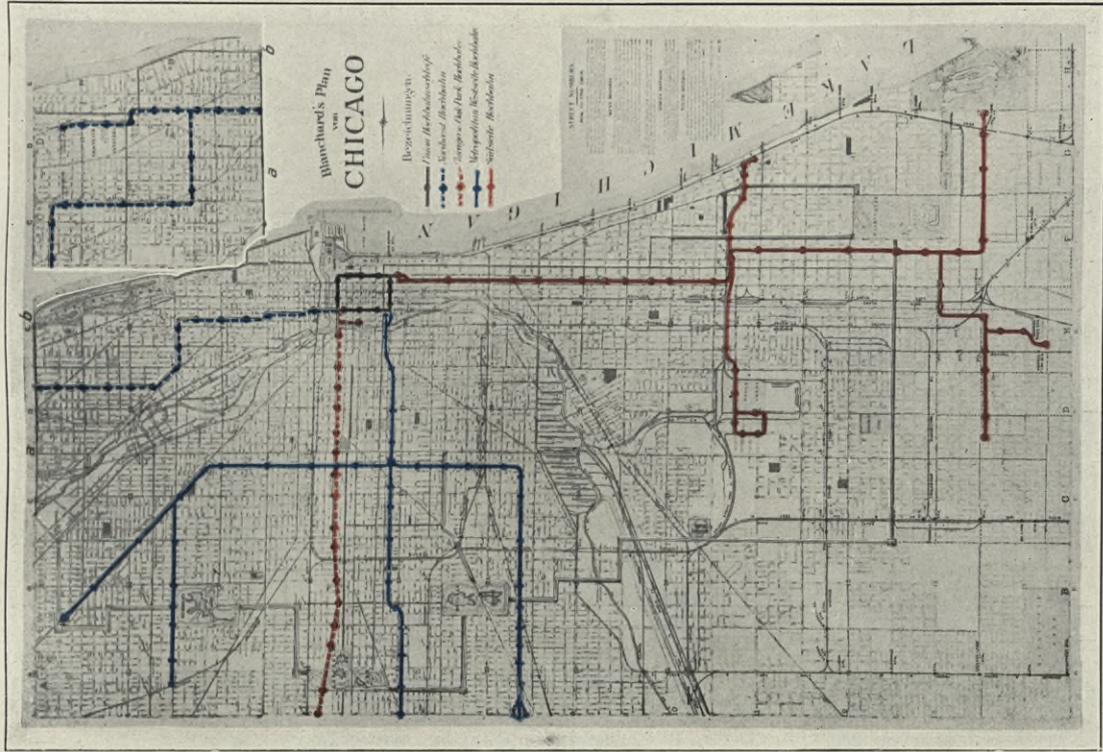
Das Herz der Stadt Chicago, die Geschäftsstadt (was in Deutschland die City genannt wird), ist wie blockiert von den vielen Kopfbahnhöfen der zahllosen Eisenbahngesellschaften, deren Linien in Chicago einmünden. D. H. Burnham, der Schöpfer des neuen Bebauungsplanes, hatte keine Hoffnung, diese zahlreichen konkurrierenden Eisenbahngesellschaften zu einer gemeinsamen planvollen Ausgestaltung ihrer Linien zu bringen. Er hoffte jedoch, sie wenigstens zu einer einheitlichen architektonischen Ausgestaltung ihrer Kopfbahnhöfe bewegen zu können. Der neue Bebauungsplan schlägt deshalb vor, die Kopfbahnhöfe zu diesem Zwecke aus dem Inneren der Geschäftsstadt, in die sie unregelmäßig vordringen, etwa dreihundert Meter zurückzuschieben, um sie längs einer Straße (zwölfte Straße) in monumental wirkungsvoller Weise aufzureihen. Statt der organischen Lösung, d. h. also Verlängerung der Eisenbahnen quer durch die Stadt und Hinaustragen des Gros ihrer raumfressenden Anlagen in entlegene Vororte, wird das unorganische, von Professor Blum so oft lächerlich gemachte „Hinaus mit den Bahnhöfen!“ vorgeschlagen. Die Schuld hierbei trifft nicht den Architekten, der den Plan entwarf, sondern die Verkehrsleute, die ihn schlecht berieten. Die Lage kam in drastischer Weise zum Ausdruck auf dem Kongreß des „American Institute of Architects“ (16. Dezember 1909), der der Frage der Beziehung zwischen Eisenbahnen und Städtebau gewidmet war. Auf diesem Kongreß hielt der Präsident der großen Wabash-Eisenbahn-Gesellschaft F. A. Delano einen Vortrag über den neuen Bebauungsplan von Chicago. Herr Delano gilt als der fortschrittlichste der Chicagoeer Eisenbahnpräsidenten, weil er sich als einziger unter ihnen mit

447) Vergl. auch die Broschüre „Chicagos greatest Issue: an official plan“, published by Chicago Plan Commission, June, 1911, die in 165000 Exemplaren verteilt wurde.

Abb. 269 u. 270. Aussteller: Regierungsrat a. D. Kemmann, Berlin.



Der zentrale Teil des vereinigten Hoch- und Straßenbahnnetzes (verbunden durch zahlreiche Umfgebahnhöfe, vgl. Abb. 273/74) von Boston.



Der zentrale Teil des Hochbahnnetzes von Chicago (über der Mitte rechts die City mit der sie umgebenden Hochbahn[schleife]).

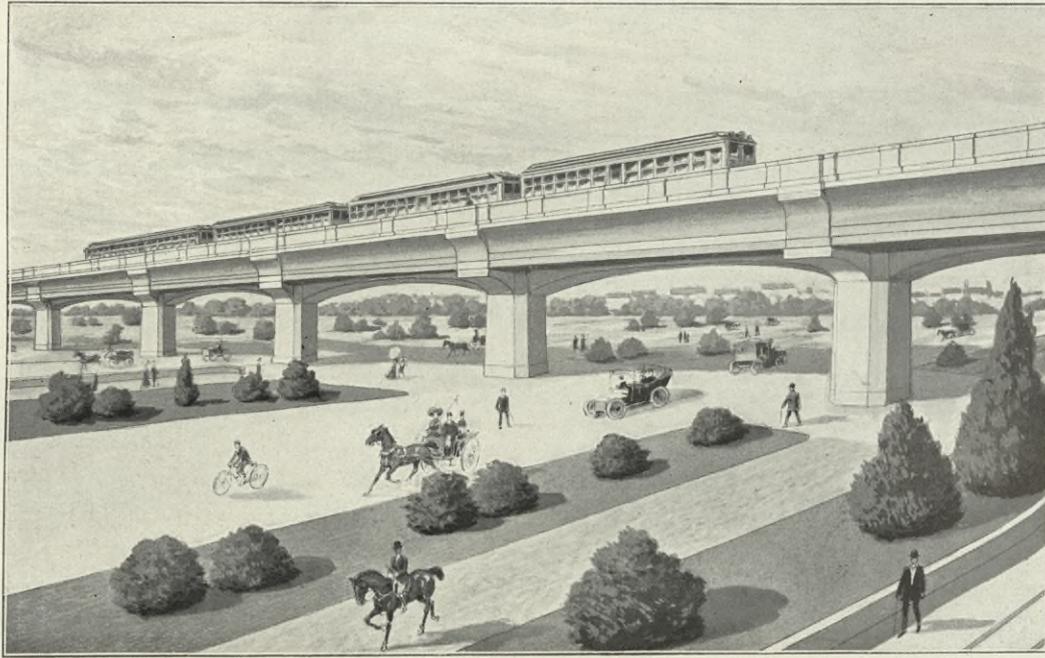


Abb. 271. Ausgestaltung einer Hochbahn über einer Parkstraße (Arborway-Boston).

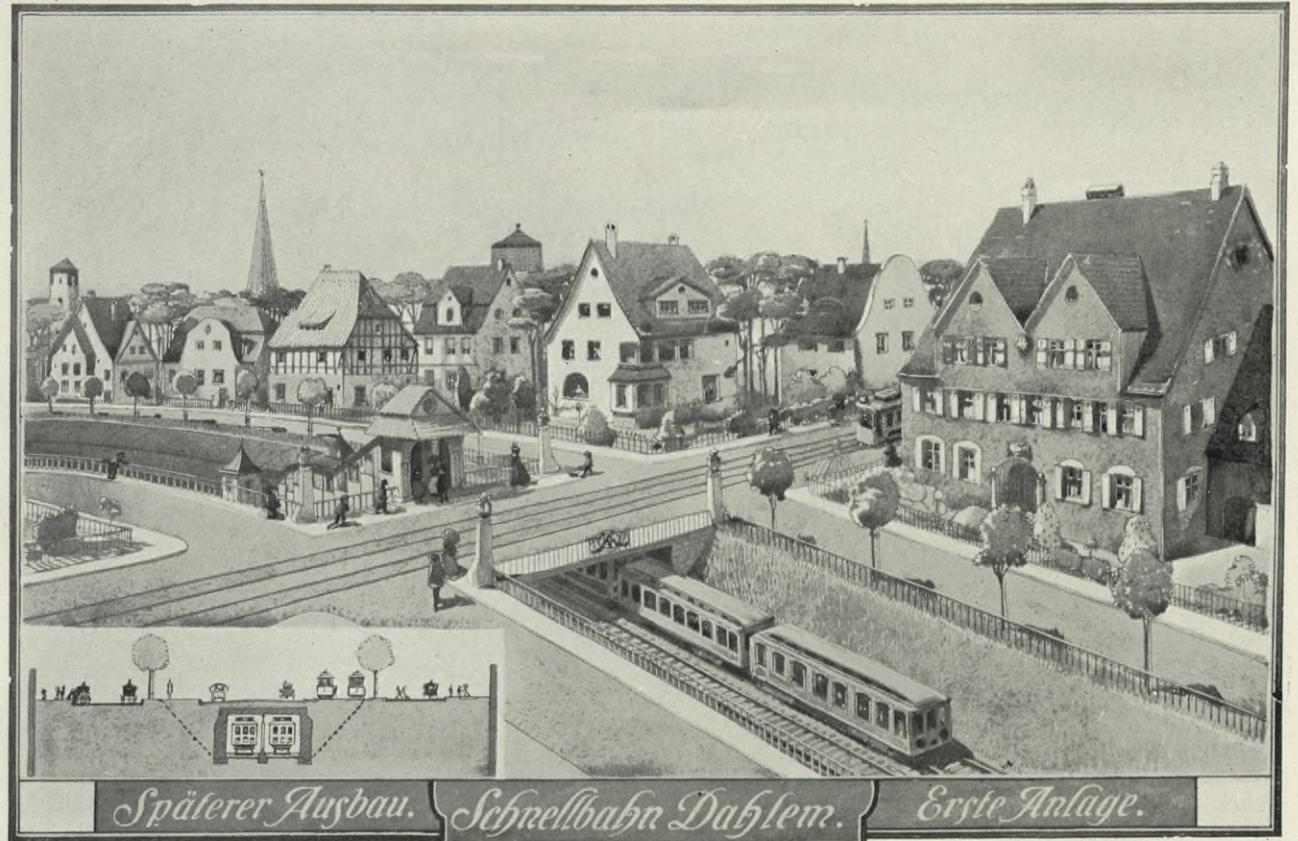


Abb. 272. Ein schnitt-Schnellbahn in der Kolonie Dahlem mit späterer Umgestaltungsmöglichkeit (Übergang zur Untergrundbahn).



Abb. 273. Straßenbahnschleife mit Umsteigebahnhof für den unmittelbaren Übergang von Trambahn zu Hochbahn ohne Treppenteigen (Dudley-Straße, Boston).

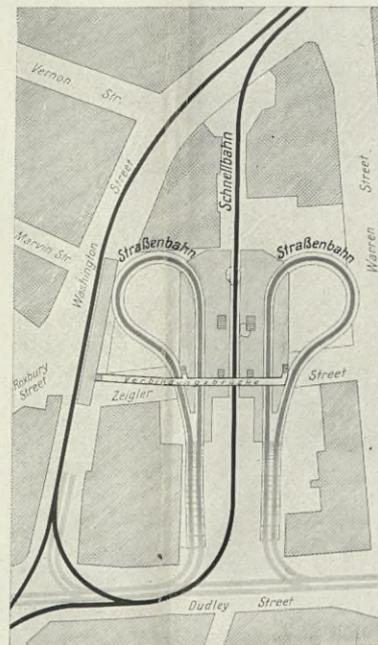
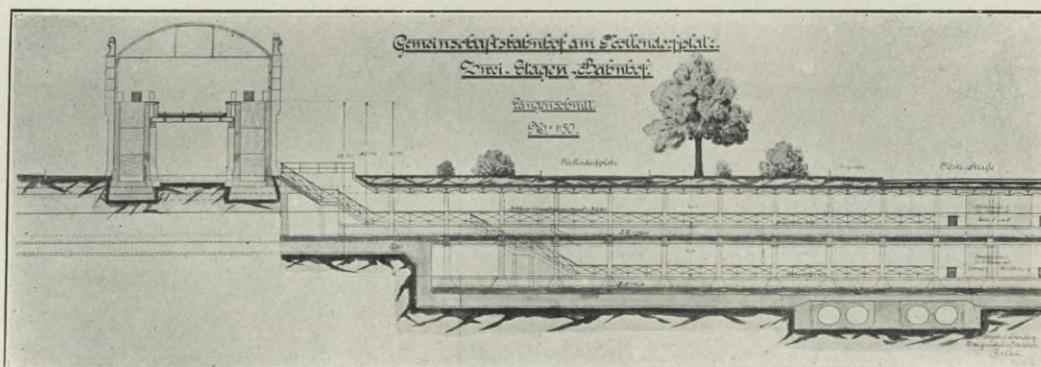
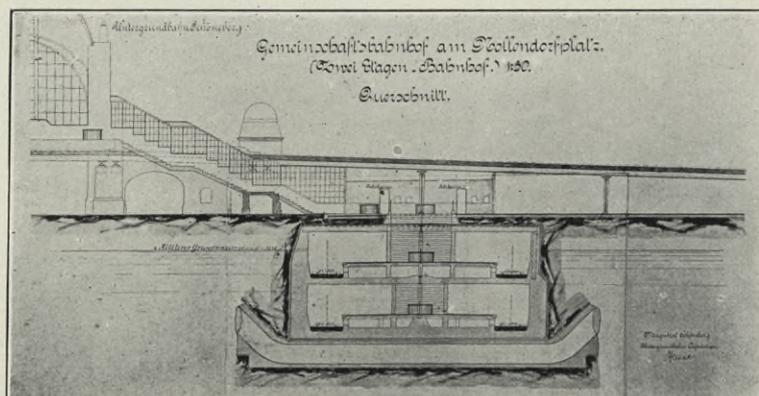


Abb. 274. Lageplan zu Abb. 273.



Abb. 275. Hochbahn in der Berliner Bülowstraße. Ein moderner arkadenartiger Wandelgang.

Abb. 276 u. 277. Aussteller: Die Stadt Schöneberg, Untergrundbahndeputation.



Burnhams Plan, die Bahnhöfe hinauszuschieben, einverstanden erklärt hat. Als er die Gedanken Burnhams der Konferenz der Architekten vorgetragen hatte, wurde ihm von einem Bostoner Architekten (R. J. Coolidge) eine bedeutende Frage gestellt. Der Bostoner Architekt war mit den vorzüglichen Arbeiten der Bostoner Metropolitan Improvement Commission, der er nahe steht, vertraut. Die Bostoner Kommission, die ein Muster für intelligentes Zusammenarbeiten zwischen Verkehrsleuten und Stadtbaukünstlern war, hatte für Boston eine Verbindung der störenden Kopfbahnhöfe durch eine unterirdische Linie (Abb. 216) vorgeschlagen. Es war also die Frage naheliegend, ob nicht auch für Chicago, statt der Entfernung der Bahnen aus der Geschäftsstadt und statt der Umgebung der Geschäftsstadt mit einer Blockade von Kopfbahnhöfen, durchgehende Linien erwägenswert und erforderlich seien. Mit dem Maße der Arbeiten der Bostoner Kommission und des Groß-Berliner Wettbewerbs gemessen konnte keine treffendere Frage als diese gestellt werden. Die Antwort, die der Chicagoer Eisenbahnpräsident dem Bostoner Architekten gab, begann mit einer ausweichenden scherzhaften Anekdote und fuhr dann fort: „Das ist eine sehr interessante Frage, und ich würde sie mir länger überlegen müssen, als ich das jetzt in wenigen Minuten kann . . .“⁴⁴⁸⁾ In Chicago denken verschiedene gute Kenner der dortigen städtebaulichen Probleme, namentlich der bekannte Fachschriftsteller Hooker⁴⁴⁹⁾, daß die Behandlung der Eisenbahnprobleme eine der schwächsten Seiten des großen neuen Bebauungsplanes darstellt. Solange aber der Stadtbaukünstler von den Verkehrstechnikern schlecht beraten wird, ist es unerfindlich, wie er organische Lösungen finden soll.

Im Verkehrswesen lassen sich die Verluste, die sich mangels einer einheitlichen und weitsichtigen Leitung einstellen, beinahe zahlenmäßig nachrechnen. Aber über nachrechenbare Verluste hinaus führt der Mangel an städtebaulicher Einsicht zu Opfern, deren Umfang sich selbst durch sechs- oder siebenstellige Zahlen nicht ausdrücken läßt. Es ist vielfach ein ganz falsch verstandenes „Interesse des Verkehrs“ gewesen, das kostspielige Straßendurchbrüche verursacht und köstliche Bauschätze geopfert hat. Der Bau von Stadt- und Straßenbahnen läßt gewaltige Bodenwertsteigerungen entstehen, die in den Taschen von Privaten versickern und der Allgemeinheit nur in Gestalt gesteigerter Bodenwerte unerfreulich zu Bewußtsein kommen. Die großartigsten Aufwendungen für das öffentliche Wohl, billige Tarife, Parkanlagen könnten daraus geschaffen werden, aber die Allgemeinheit hört weit weniger von diesen Gewinnen als von dem Rauch und Lärm, mit denen die neuen Verkehrsanlagen bisher hochgeschätzte Wohnviertel zerstören, und sie ergibt sich dann willenlos in angebliche Notwendigkeiten. Beinahe widerspruchslos opferte die freiflächenarme Altstadt Berlins die letzten Reste ihrer alten Befestigungen (Königsgraben) der Stadtbahn, statt sie, wie weniger heimgesuchte Städte, in Parkanlagen zu verwandeln. Ähnlich schwindet ein Stück der alten Wälder nach dem anderen. Das Wort Grunewald, d. h. grüner Wald, hat heute in Berlin, wo es ursprünglich einen grünen Laubwald und später einen schwarzen Kiefernwald bezeichnete, einen anderen Sinn bekommen. Grunewald ist einmal die Bezeichnung für das Typische aus der Berliner Spezies der Gartenstadt mit Kellerwohnung geworden, die jahrzentlang halbvollendet liegen bleibt, weil das Quadratmeter Bauland mietskafernenmäßige Preise erzielen

448) a. a. O. Seite 17.

449) Civic Secretary des City Club von Chicago, Mitarbeiter an Goedkes Städtebau.

soll (50—60 Mark); und Grunewald bedeutet dann ferner einen der größten und rauchigsten Abstellbahnhöfe Groß-Berlins. Und die Folge dieser weitgehenden Opfer? Nicht etwa die um so zweifellosere Sicherstellung des noch nicht geopfert Restes sondern, nein! die Opfer werden zum Argumente dafür, daß auch der Rest geopfert oder schwer besteuert werden müsse (vgl. unten S. 388). Das Gebiet der Großstädte ist dem anarchischen Kampfe der städtebaulichen Interessen in ähnlicher Weise ausgeliefert, wie etwa ein jungfräulicher Kontinent den Beutezügen unkontrollierter Unternehmungsgesellschaften; sie ist ein Gebiet, zu unübersehbar und überraschungsvoll, als daß menschliche Macht, und wäre es selbst der diesen neuen Erscheinungen gegenüber schwache Staat, an eine systematische Bearbeitung denken könnte.

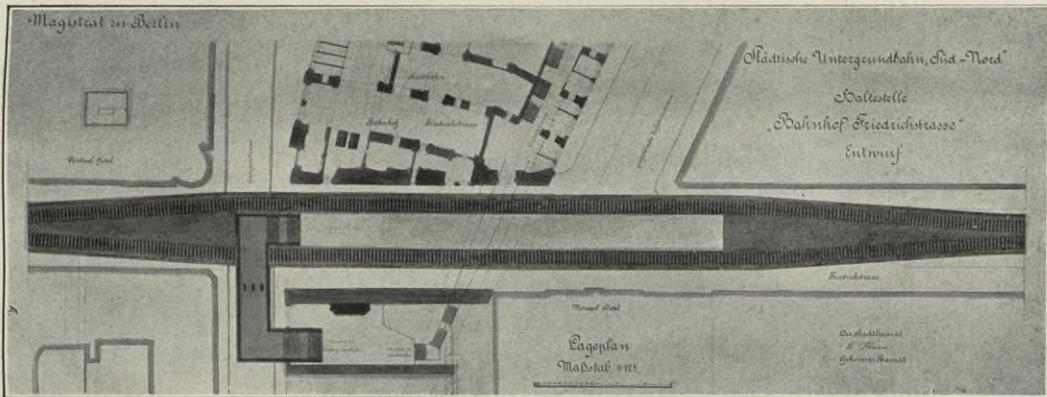
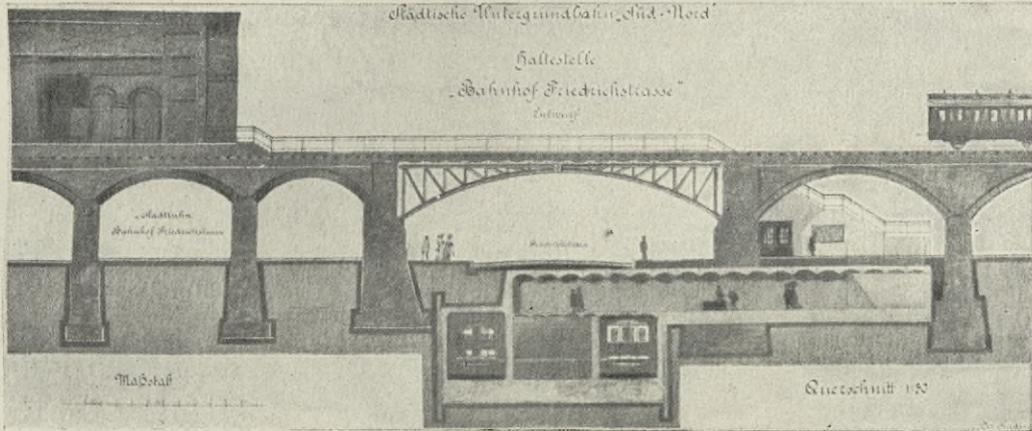
„Da mag denn Schmerz und Genuß,
Gelingen und Verdruß
Miteinander wechseln wie es kann.“

Im allgemeinen städtebaulichen Chaos bedeutet der Begriff „Verkehrs- und Transportmittel“ meistens ein Sonderchaos. Wasserstraßen, Häfen, Ferneisenbahnen für Güter und Personen, Stadt- und Vorortbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen, Straßenbahnen, Omnibuslinien, Personen- und Güterbahnhöfe, staatliche, städtische und private Unternehmungen, alle die Anlagen und Institutionen, die die Verbindung der verschiedenen Verkehrsmittel untereinander, ihre Beziehung aufeinander, ihren Bau, Gebrauch und ihre Instandhaltung ermöglichen und ihnen erst ihre wirksame Kraft verleihen sollen, Stichkanäle, Industriebahnhöfe, Quais, Docks, Freihäfen, Krane, Ladevorrichtungen aller Art, Güterhallen, Speicher, Industrie-Anschlüsse, Umsteigebahnhöfe, Gleisdreiecke, Perrons, Laderampen, Rangier- und Abstellbahnhöfe, Lokomotivschuppen, Verwaltungsgebäude, Reparaturwerkstätten, Licht- und Kraftzentralen, Kohlenlager, staatliche und private Güterbestattereien und ihre Lagerflächen und das übrige tausendfache Vielerlei bilden räumlich und begrifflich eine so gewaltige Masse, daß ihr organisatorisches Erfassen, ihre wirkliche schöpferische Durchdringung zu den schwierigsten Aufgaben des Menschengesistes gehören. In diesem Lichte müssen große praktische Versuche wie die der Public Service Commission und selbst theoretische Bemühungen wie in London (Kgl. Kommission und Handelsamt), Stockholm (Verkehrskommission) und die Leistungen des Groß-Berliner Wettbewerbes gewürdigt werden⁴⁵⁰). Nur die Völker, die ihre großen Städte organisieren können, werden auf die Dauer im internationalen Wettstreite ihren Platz wahren.

So lange aber Wille und Kraft zu einer derartigen Organisation fehlt, muß mindestens den Kräften des Verkehrswesens freies Spiel gegeben werden, müssen mindestens alle Hindernisse aus dem Wege geräumt werden, die ihre Entwicklung

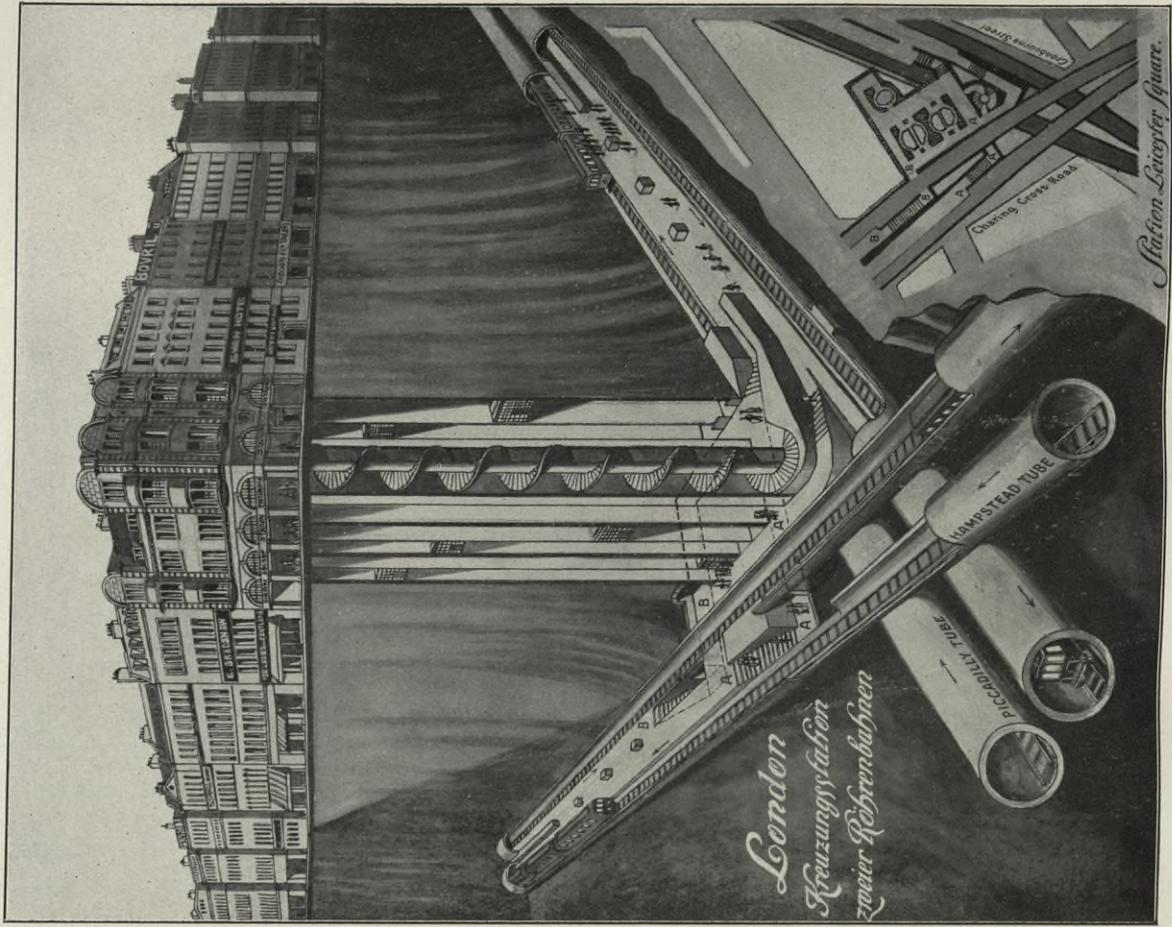
450) Im Anschluß an die Verkehrszählungen des Statistischen Amtes der Stadt Berlin (Abb. 162) seien hier die ganz überraschenden Verkehrszählungen und Verkehrsberechnungen erwähnt, die von der Ingenieursfirma Ford, Bacon & Davis, New York, im Auftrage verschiedener amerikanischer Städte veranstaltet worden sind. Sie stellen in mancher Beziehung das vollkommenste dar, was man sich irgend vorstellen kann. Besonders gründlich (und kostspielig!) sind die Vorarbeiten für die Denkschrift für die Stadt Philadelphia (soll Juni 1913 erscheinen), auf der die Kontrakte wegen der neuen Schnellbahnen aufgebaut werden sollen. (Vgl. auch: Pennsylvania State Railroad Commission Report to the Commission by Ford, Bacon & Davis (March 7. 1911), in the matters of the complaints against the Philadelphia Rapid Transit Company). Diese Verkehrszählungen stellten nicht nur die Zahl der Reisenden, sondern auch das Ziel, dem sie zustrebten, durch jeweilige mündliche Frage fest!

Abb. 278 u. 279. Aussteller: Magistrat Berlin, Tiefbau-Deputation und Verkehrs-Deputation
(Geh. u. Stadtbaurat Kraufe).

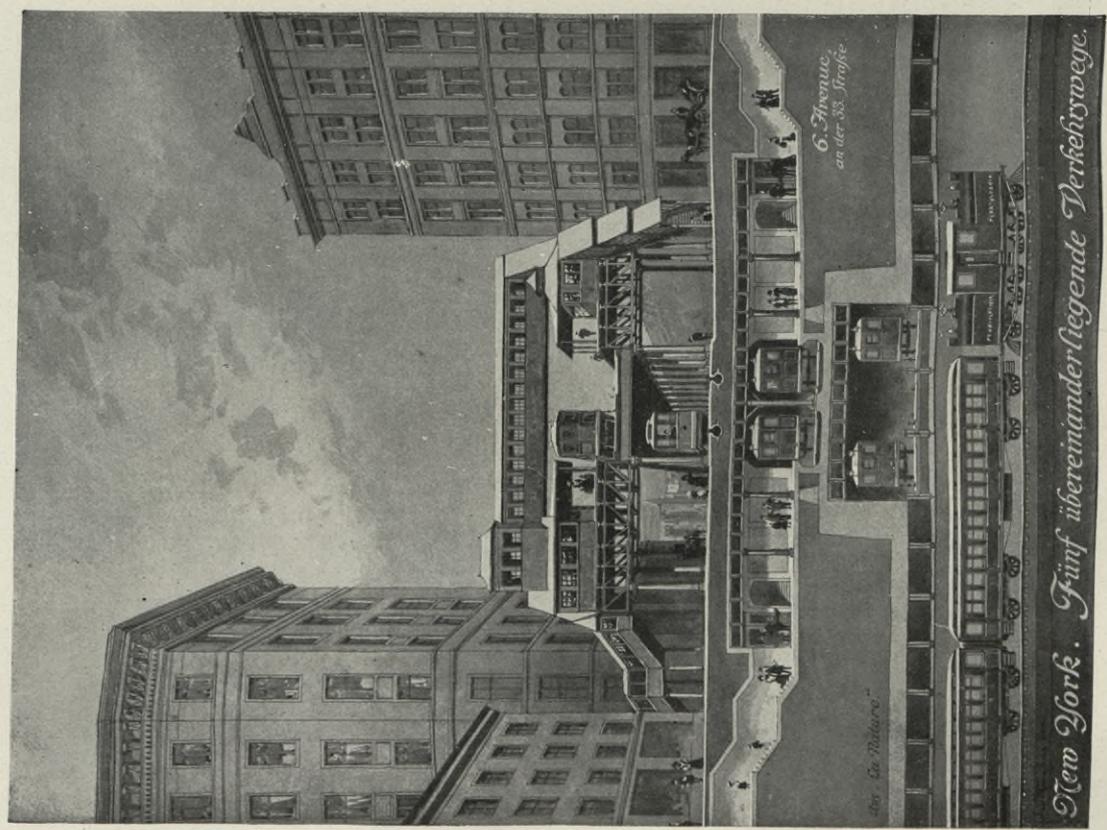


Querschnitt und Lageplan für den Bahnhof Friedrichstraße der geplanten Nord-Süd-Bahn im Zuge der Berliner Friedrichstraße. Umsteigeverkehr zwischen Stadtbahn und Untergrundbahn.

Abb. 280 u. 281. Aussteller: Hochbahngesellschaft Berlin (Baurat Wittig).



Kreuzungsbahnhof Leicestershire Square der Hampstead-Bahn in London.



Hoch- und Untergrundbahn an der Ecke der 6. Avenue und 33. Straße in New York. Der untere der beiden Tunneln ist der Pennsylvania-Eisenbahntunnel. Vgl. Abb. 254 u. 255.

hemmen. Wenn die kontinentalen Großstädte ohne Schnellbahnen geblieben sind, während sich in den anglo-saxonischen Großstädten immer neue Unternehmergruppen in die waghalsigsten Verkehrsprojekte stürzen durften, um sie zum großen Schaden für ihren eigenen Geldbeutel und zum großen Segen für die Allgemeinheit durchzuführen, so liegt der Grund nicht am Mangel an Unternehmungsgeist in den deutschen Großstädten, sondern an der politischen Verfassung dieser Städte einerseits und dem Übermaß von bürokratischer Maßregelung andererseits. Wenn die englischen Städte seit dem zweiten Viertel des 19. Jahrhunderts mit wirkungsvollen Omnibuslinien und die amerikanischen Städte mit nimmer endenden Trambahnlinien (high speed lines)⁴⁵¹⁾ umgeben sind, während Berlin nur verkrüppelte Ansätze in dieser Richtung aufweist, so muß als eine der wichtigsten Ursachen die politische und administrative Verfassung angesehen werden. Die Wohnsitte, d. h. die Willigkeit der Bevölkerung, sich in Massenkasernen (77 Personen im Durchschnitt) zusammendrängen zu lassen, darf füglich wohl mehr als Folge denn als Ursache betrachtet werden. Die Bedeutung des Verkehrswesens für die Erscheinungen des Städtebaues, namentlich des Wohnwesens, ist in Deutschland lange unterschätzt worden. Man hat vergebens Versuche gemacht, die mangelnde Verkehrsentwicklung durch kommunale Bodenpolitik, durch Zonenbebauungspläne und durch straffe Bauordnungen zu ersetzen. Gemeinnützige Bodenpolitik und Bauzonenpläne sind gut und notwendig, aber so gut wie wirkungslos ohne gleichzeitige Verkehrspolitik. In einer kleinen Stadt wie Ulm, kann eine segensreiche Bodenpolitik ohne Verkehrspolitik auskommen. Die neuesten Untersuchungen über Frankfurt a. M. haben dargetan, daß in einer Stadt, in der Entfernungen überwunden werden müssen, selbst die aufgeklärteste Bodenpolitik ohne kraftvolle Verkehrspolitik machtlos ist⁴⁵²⁾.

Auch die segensreiche Wirkung eines guten Bebauungsplanes durch zielbewußtes Auslegen breiter Verkehrs- und schmaler Wohnstraßen und die Anpassung der Haushöhen an die Straßenbreite mittels der Bauordnung bricht in einem großen Stadtkörper zusammen, wenn ihr nicht ein hochentwickeltes Verkehrswesen zur Seite steht. Wer den Hauptfehler des Berliner Bebauungsplanes in der einförmigen Auslegung von zu breiten Straßen sieht und diesen Umstand allein für die skandalösen Berliner Wohnungsverhältnisse verantwortlich machen wollte, würde vielleicht einige Bestärkung in der Tatsache finden, daß in den amerikanischen Städten, wo durch Routine oder eine primitive Organisation des Bebauungsplanes gleichmäßig breite Straßen ausgelegt wurden, zwischen den so entstehenden großen Baublocks durch die private Unternehmung in sehr vielen Fällen schmale Nebenstraßen gebaut wurden. Dagegen darf jedoch nicht vergessen werden, daß auch längs der breitesten Straßen, die diese Städte besitzen, so z. B. an den außerhalb der Geschäftstadt gelegenen Teilen der über 30 m breiten Market Straße und der Broad Street in Philadelphia oder an den

451) Den weiter oben gemachten Angaben über die Schnelligkeit dieser Linien (high speed) muß noch hinzugefügt werden, daß viele Linien noch bedeutend schneller fahren, als oben angegeben wurde. So legt z. B. eine elektrische Bahn, die innerhalb Baltimores und Washingtons als Straßenbahnlinie läuft, die etwa 70 km betragende Entfernung zwischen beiden Städten in etwa 70–80 Minuten zurück.

452) Es sei hier der vorzüglichen Untersuchungen von Kahn über die Frankfurter Wohnungsverhältnisse und der sich daran anschließenden Betrachtungen von K. v. Mangoldt gedacht. Beide Schriften sind dem Verfasser, der diese Schlussbemerkungen in Baltimore schreiben muß, nicht zur Hand und können deswegen die genauen Referenzen nicht gegeben werden.

vielen Kilometern von breiten Straßen in Baltimore — z. B. dem über 35 m breiten Broadway —, die bescheidensten zweigeschoffigen Einfamilienhäuser genau so aufgereiht werden, wie in den schmaleren (16—20 m breiten), gewöhnlichen Straßen oder an den noch schmaleren, 6—13 m breiten Nebenstraßen.

Auf die grundlegende Bedeutung, die das Verkehrswesen namentlich aus wirtschaftlichen und vor allem aus konstruktiven Gründen im Bebauungsplane haben muß, aufmerksam zu machen, war das Hauptverdienst des großen Berliner Wettbewerbs und eine der Hauptaufgaben der Städtebau-Ausstellung.

Die Segnungen, welche die Bevölkerung des dreimal so großen London genießt, dessen Behausungsziffer noch nicht den siebenten Teil der Berliner ausmacht und dessen Sterblichkeit, einst weit über die Berliner hinausgehend, jetzt weit günstiger als die Berliner steht, können auch der Bevölkerung unserer Stadt zuteil werden, sobald ein gutes Verkehrssystem die bequeme Verbreitung derselben auf einer vormals gefunden und nach den natürlichen Bedingungen für eine Großstadt geeigneten Fläche herbeiführt, und selbst der Berliner Boden würde bei einer solchen Verbreiterung seine richtigere Verwertung finden, und seine Wertschätzung zwar keinen springenden, aber einen desto regelmäßigeren und sichereren Fortschritt zeigen.

Aus dem Berliner Magistratsbericht 1861—76.

Drittes Kapitel. Freiflächen.

Paris, London, ameri- kanische Städte, Berlin.

Die Parkabteilung der Städtebau-Ausstellung hat sich besonderer Gunst bei einem großen Teile der Besucher der Ausstellung erfreut. Nach Schluß der Ausstellungen in Berlin, Düsseldorf und London wanderte eine Auswahl des Parkmaterials, das namentlich die amerikanische und englische Abteilung umfaßte, in verschiedene andere Städte, wo es von den Stadtverwaltungen im Zusammenhange mit neuem lokalem Material als Parkausstellung neu zur Ausstellung gebracht wurde. Solche Ausstellungen fanden statt in Frankfurt a. M., Bremen, Köln; ferner ging das Material nach Dresden auf die Hygieneausstellung und wird in neuer Gestalt auf der Internationalen Baufach-Ausstellung in Leipzig 1913 zur Geltung kommen. Hervorragendes Verdienst um die Ausgestaltung der Ausstellung haben sich die Herren Jacob Ochs, Leiter der Gartenbaufirma Jacob Ochs in Hamburg⁴⁵³), und Lebrecht Migge, deren künstlerischer Berater, erworben.

Große Staatsmänner, wie der Große Kurfürst und Friedrich der Große, sahen im Städtebau eines der vornehmsten Werkzeuge zur Entwicklung ihrer Macht; Einwanderer heranzuziehen und Industrien zu schaffen, war eine ihrer wichtigsten Sorgen. Die Fragen, die heute in den Vordergrund des öffentlichen Interesses treten, lauten anders: Wie kann der Einfluß, den das überschnelle Wachstum der Städte und der Industrien mehr und mehr auf unser ganzes Land ausübt, von seinen schädlichen Nebenerscheinungen befreit werden? Wie kann den Industriestädten — und jede aufstrebende Großstadt wird Industriestadt — noch rechtzeitig der Charakter von gesunden und menschenwürdigen Wohnstädten gewahrt oder zurückgewonnen werden? Wie können die Millionen Menschen, denen die Industrien der Städte stets weiter ausdehnbare Daseinsmöglichkeiten schaffen, in einer Umgebung untergebracht werden, deren körperliche und seelische Einflüsse ihnen kraftvolle Gesundheit sichern und versprechen, sie zu Vätern und Müttern einer Generation zu machen, in der nicht die gewaltige Kraft der Rasse verwelkt, sondern die gesünder, stärker, besser, schöner und glücklicher ist als wir? Das starke Wachsen der Städte, das mit überhandnehmender In-

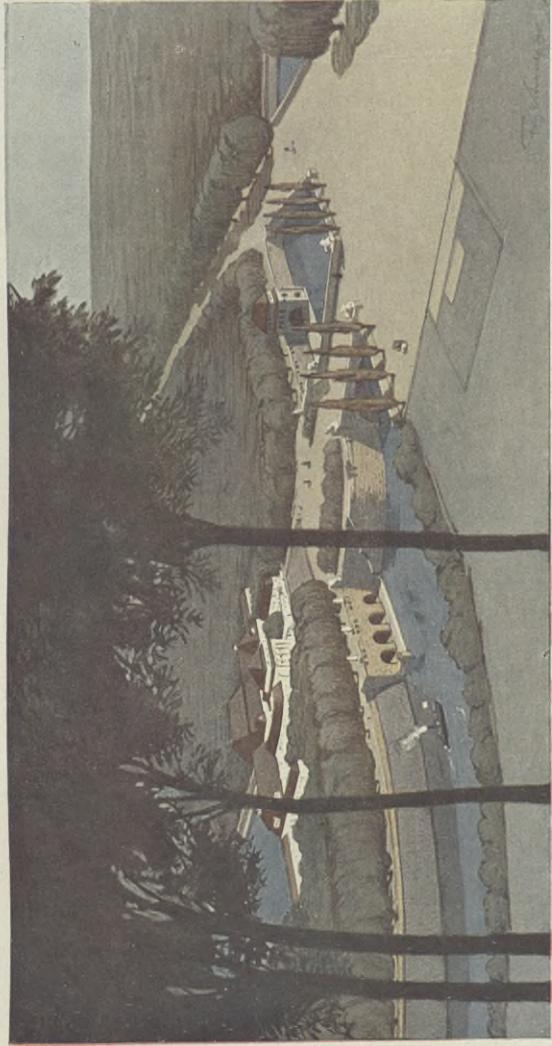
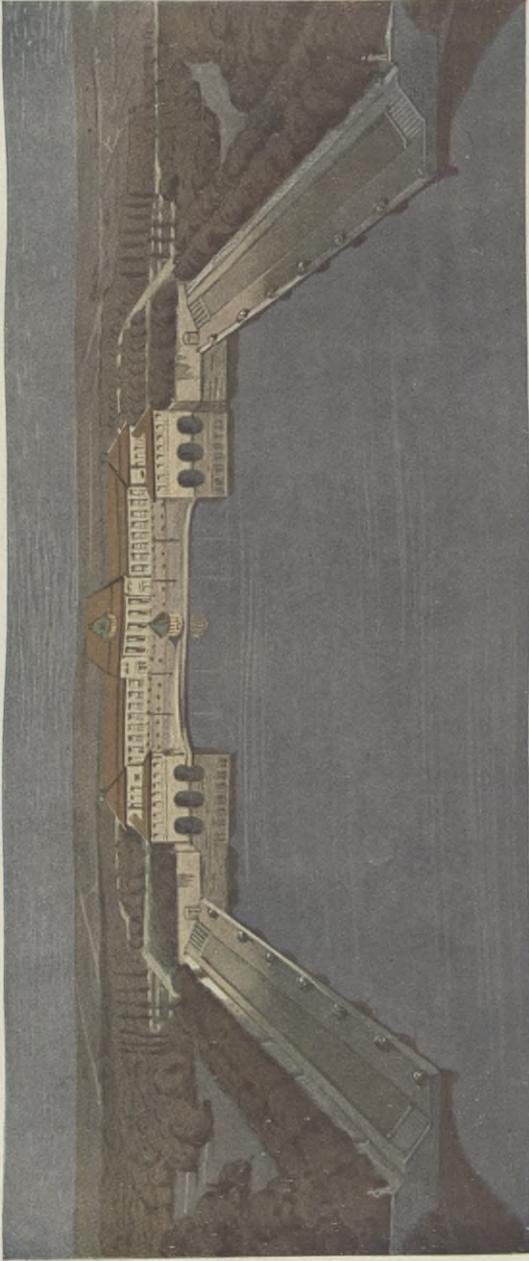
453) Diese Firma hat besonders die beträchtlichen Kosten für die Ausgestaltung eines beschreibenden Führers durch die Parkausstellung getragen, der im Verlage von Ernst Wasmuth, Berlin, unter dem Titel „Amerikanische Parkanlagen“ 1911, erschienen ist. Auch die Neue Photographische Gesellschaft Steglitz hat durch ihr Entgegenkommen die Sache sehr gefördert. Sie hat nämlich durch ein technisch hervorragendes Verfahren einen Weg gefunden, die Sammlung kleiner Lichtbilder, die der Verfasser aus Amerika mitgebracht hat, in 1–2 qm große Photographien umzuwandeln, die ein Hauptanziehungstück der Ausstellung bildeten.

ustrialisierung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts eingetreten ist, trennt immer größer werdende Teile der Bevölkerung der zivilisierten Länder von der Natur, im Sinne von Wäldern, Wiesen, Wasserflächen, sowie Betätigung in staubfreier Luft. In den Industriestaaten wohnt schon heute ein überaus großer Teil der Bevölkerung in städtischen Häusermassen mit über 100 000 Einwohnern. Während nun Betätigung in freier Luft einer der Faktoren ist, auf welche die Körperlichkeit der menschlichen Rasse sich in vieltausendjähriger Anpassung gegründet hat und dessen plötzliche Ausschaltung aus dem Leben einer Generation darum gefährlich werden muß, ist der überwiegende Teil der städtischen Bevölkerung durch Beruf oder Erziehung während des größten Teils des Tages an geschlossene Räume gefesselt und findet auch in den städtischen Straßen und Plätzen sowie den daranliegenden Wohn- und Schlafzimmern nur eine von Billionen von Staubpartikeln durchsetzte Luft vor. Wenn die Vorstädte und Industrieviertel überall aus der Erde schießen, so wird jeder wahre Freund städtischer Kultur und ihrer Schätze sich einer geheimen Freude über diese städtische Kraftäußerung selbst dann nicht erwehren können, wenn sie vorläufig oft noch in geradezu kulturfeindlicher Form vor sich geht. Durch diese Ausbreitung der Stadt werden nämlich gewaltige Werte geschaffen, und das Entstehen von Werten bedeutet die Möglichkeit, Bedürfnisse zu befriedigen. Zu den Bedürfnissen, die mit in erster Linie befriedigt werden müssen, gehören alle Bedürfnisse der körperlichen Gesundheit, des physischen Wohlbefindens in den sich ausbreitenden Gemeinwesen. Von der Befriedigung dieser Bedürfnisse hängt die weitere Entwicklung aller Werte und die Freude an ihnen ab. Die Werte (z. B. die Bodenwerte), die durch die Ausbreitung der Städte geschaffen werden, gelten infolge der anarchischen Planlosigkeit unseres Städtebaues irrtümlicherweise oft noch als unvereinbar mit den großen alten Lebenswerten: Luft und Wald. Das aber ist falsch. Die folgenden Bilder aus der Städtebau-Ausstellung beweisen aufs neue, daß die Stadt, wenn sie richtig geplant wird, kein lebensfeindlicher Organismus ist, der die planmäßige Freihaltung von vielen und großen Flächen für Schmuck-, Sport- und Erholungsparks mit anschließenden großen Wäldern unmöglich macht. Ganz im Gegenteil, das Steigen der Bodenwerte und das gesamte Aufblühen der Städte liefert gerade die wirtschaftliche Grundlage, auf der Parksysteme aufgebaut werden können, deren verzweigte Vielseitigkeit nach Zweck, Ausdehnung und Charakter selbst die zufälligen Gaben der Natur in Schatten stellt. In dieser Zeit städtischer Expansion erwächst dem Parkarchitekten eine Mission von höchster kultureller Bedeutung. Seine Arbeit muß heute einsetzen in einem Umfange, wie wir ihn früher noch ganz und gar nicht gekannt, ja kaum geahnt haben.

Wie bereits ausgeführt wurde (oben S. 197 f.), sind die moralischen und hygienischen Gefahren, die aus der Entfremdung der städtischen Bevölkerungen von der Natur entstehen, schon seit Jahrhunderten vielfach betont und zielbewußt bekämpft worden. Es wurde näher über den bedeutsamen Versuch im Jahre 1580, eine wiesengürtelartige Schutzzone um London zu schaffen, berichtet (oben S. 281).

Ein anderer wichtiger Schritt in dieser Richtung waren die ausgedehnten Baumpflanzungen, mit denen Ludwigs XIV. großer Minister Colbert in seinem unermüdlischen Bestreben, „dem Elende des Volkes abzuhelfen“, **Paris** umgab und damit eine Art, allerdings sehr schmalen, Waldgürtel schuf. Aber diese Promenaden wurden bald durch die rasch wachsenden Häusermassen überflutet, so daß sie heute nur noch die am stärksten benutzten Verkehrsstraßen der Innen-

Abb. 282 u. 283. Aussteller: Die Baudeputation des Hamburgischen Staates (Oberingenieur Sperber und Baudirektor Professor Schumacher).



Entwürfe zum Stadtpark Hamburg-Winterhude von Professor Schumacher.

Oben: Das Hauptrestaurant mit feinen Terrassen am großen See.
Unten: Hauptzugang zum Park mit Anlegestellen für Dampfboote und Hauptrestaurant (vgl. den Plan Abb. 356).



stadt darstellen. Noch heute stehen zwar Bäume auf diesen Straßen, den sog. „großen Boulevards“; Napoleon III. und nach ihm viele Stadtverwaltungen haben sogar diesem Muster folgend versucht, in alle breiteren Straßen ihrer Städte ein Stückchen zahmen Baumwuchses hineinzuholen, aber zwischen Zement, Staub und Gas war er zu einem freudlosen Dasein verdammt. Aus dem Geiste patriarchalischer Fürsorge des Königtums, verbunden mit dem Wunsche nach repräsentativen Anlagen waren schon vorher, wohl unter italienischem Einfluß in Paris die alten Parkanlagen der Cours entstanden, die ein festes Inventarstück für die klassische Stadtkonzeption wurden. Das Wort „Cours“, das in seinem parkmäßigen Sinn dem spanischen paseo oder salon entspricht, wie es von den Parkanlagen in Madrid gebraucht wird, soll im folgenden mit Promenade übersetzt werden. An die Promenade des Tores St. Antoine auf dem Wege nach Vincennes schloß sich der Mail längs der Seine, dessen Bäume Heinrich IV. und Sully pflanzen ließen. Im Westen breiteten sich auf dem linken Ufer der Seine die Alleen der Königin Margarete, der ersten Frau Heinrichs IV. Auf dem gegenüberliegenden rechten Ufer ließ Heinrichs IV. zweite Frau, Maria von Medici, den heute noch bestehenden Cours la reine pflanzen, der zusammen mit dem noch älteren Garten der Katarina von Medici, den Tuileries, und den sich anschließenden Champs Elysées die immer mondainer werdende Promenade von Paris wurde. Ein großartiges Denkmal für den segensreichen Einfluß der Frauen auf den Städtebau! man bedenke, daß Nachahmungen dieser Promenaden die Stadtpläne vieler Städte (Berlin, Washington) beherrschen. Die alten königlichen Tuileriegärten der Katarina von Medici, die zwar königlicher Besitz, aber entsprechend den patriarchalischen Verhältnissen im alten königlichen Frankreich so gut wie öffentlich waren, müssen wohl als die ältesten öffentlichen Parkanlagen in Paris, vielleicht auf dem Kontinent nördlich der Alpen gelten. Diese königlichen Parkanlagen erfuhren eine neue Gestaltung durch Lenôtre, der nicht nur das große Stück stilisierter Landschaft vom Louvre bis zum großen Sternplatz des Triumphbogens geschaffen hat, sondern auch Versailles, Trianon, St. Cloud, Chantilly, Meudon, Sceaux und zahlreichen Gärten in England, Deutschland und Italien den Stempel seines Geistes aufgedrückt hat⁴⁵⁴). Nicht etwa, daß der regelmäßige sogenannte französische Gartenstil etwas Neues gewesen wäre, schon lange vorher fand man nicht nur in Italien, sondern auch in Deutschland und Flanland den regelmäßigen Gartenstil, den man heute den französischen nennt⁴⁵⁵). Lenôtres Schöpfung zwischen Louvre und dem Sternplatz, auf dem später, statt der von Colbert geplanten Riesenpyramide, von Napoleon I. der Triumphbogen gebaut wurde, hat einen so ausschlaggebenden Einfluß auf den Städtebau gehabt, daß sie hier etwas näher besprochen zu werden verdienen. Schon vor Lenôtre waren von Molet unter Ludwig XIII. im Prinzip die allgemeinen Gedanken, die für die Anlage eines französischen Parkes maßgebend sein mußten und wie sie dann später von Lenôtre praktisch angewendet worden sind, festgelegt. Aber Lenôtre führte sie in einer so großartigen Weise aus, daß seine Schöpfungen zu den größten Leistungen der Architektur gerechnet werden müssen⁴⁵⁶). In der Tat, Lenôtre muß, wie eine Betrachtung seiner

454) Vgl. Lemonnier: *L'art français au temps de Louis XIV, 1661—1690.* Paris 1911, S. 286.

455) Vgl. Lemonnier: *L'art français au temps de Richelieu et de Mazarin,* Paris 1893. S. 245.

456) Von der Hauptfront des Schlosses bis zum königlichen Stern (Etoile royale) hinter dem großen Kanal sind 2800 m, vom Schloß bis zum Kanalkreuz etwa 1570 m, vom Kanalkreuz zum Stern etwa 1230 m. In Paris beträgt die ganze Entfernung von den Tuileries bis zum Triumphbogen 3000 m, und die Gliederung durch den rond point macht zwei Abschnitte von 1200 und

Schöpfungen ergibt, als ein Raumkünstler ersten Ranges betrachtet werden. Wie es in den Champs Elysées (vgl. die Pläne Rouffel's 1731 und Turgots 1739) ein längliches, von Bäumen freigehaltenes Achteck gab, das den Namen Saal, „Salle des Champs Elysées“ führte, so wirken alle Schöpfungen Lenôtres als vollkommen geschlossene Räume, mit großartigen perspektivischen Wirkungen durch geschickt ausgesparte Fenster. Immer sind die Terrassen zum Baumwuchs und der Baumwuchs wieder durch Beschneidung derartig zueinander in Verhältnis gebracht, daß die Perspektive entweder geschlossen wird oder zusammengefaßt auf einen Blickpunkt gedrängt wird. Diese feineren Verhältnisse sind bei der großen Pariser Achse durch das Hereinfluten der Häuser in die stilisierte Landschaft zerstört. Sie finden sich noch beinahe rein in Versailles, dessen Hauptachse in den Verhältnissen der Tuilerienachse fast genau entspricht.

Ganz Versailles (Abb. 284) kann als eine einzige große Beziehung und Zusammenschließung von Perspektivwirkungen auf das große Fenster ins Unendliche betrachtet werden, das dem Schlosse gegenüber den Abschluß der großen Hauptachse bildet. Selbst der 1600 m lange große Kanal von Versailles ist im Bilde, für das er geschaffen worden ist, nämlich von der Höhe der Terrasse herab, nur gerade so lang, daß er von dem unteren Rande der letzten Baumkronen⁴⁵⁷⁾ rechts und links des grünen Teppichs, tapis vert, bis zum oberen Rande derselben Bäume reicht. Er ist also genau der Schlußstein im eigentlichsten Sinne des Wortes in einem Bogen von Bäumen, der das Parterre der Latona umwölbt. Auf diesem Schlußstein steht wie ein überirdisches Fenster das einzige Stück Horizont, das im ganzen Bilde zu finden ist. Kein noch so romantisch angelegter Park im Landschaftsstil könnte jemals den Eindruck des Unendlichen in so überwältigender Weise vermitteln, wie es dieser geschlossene stilisierte Park mit seinem Fenster in die Ewigkeit tut. Bei der Pariser Achse hat ein anderer Gedanke geherrscht; statt des perspektivisch von oben gesehenen Kanals schlossen die zum Etoile ansteigenden eliseischen Gefilde die Perspektive. Jedenfalls aber handelt es sich um eine Parkanlage, nicht aber um ein für die Bebauung bestimmtes Schema.

Niemand hat darüber geistvollere Bemerkungen gemacht als Alfred Lichtwark⁴⁵⁸⁾. „In der Tat ist dieses Stück Paris auch gar nicht als Stadt angelegt worden, sondern als stilisierte Landschaft. Die Stadt ist erst im neunzehnten Jahrhundert in diese Landschaft hineingewachsen, und die ganze Welt, die Paris zum Vorbild nahm, hat gar nicht gemerkt, daß dieser wunderschöne Trakt in seiner ersten Anlage mit Städtebau nichts zu tun hat. In Berlin ist der Tiergarten nach demselben Vorbild angelegt, mit dem kleinen Stern und dem großen Stern an der Stelle, wo in Paris der Rond Point und große Sternplatz des Triumphbogens die Hauptstraße unterbrechen. Wäre Berlin in den Tiergarten hineingewachsen, würde die Gleichheit der Gedanken auf den ersten Blick auffallen. Mit diesem Stadtviertel, das stilisierte Landschaft ist und für stilisierte Stadt genommen wurde, hat Paris den Städtebau der ganzen Welt aus den Angeln gehoben. Aus dieser stilisierten Landschaft stammt vor allen Dingen die Tendenz vieler Städtebauer, unvernünftig breite Straßen, Sternplätze und Plätze mit vielfach durchbrochenen Wänden anzulegen.“

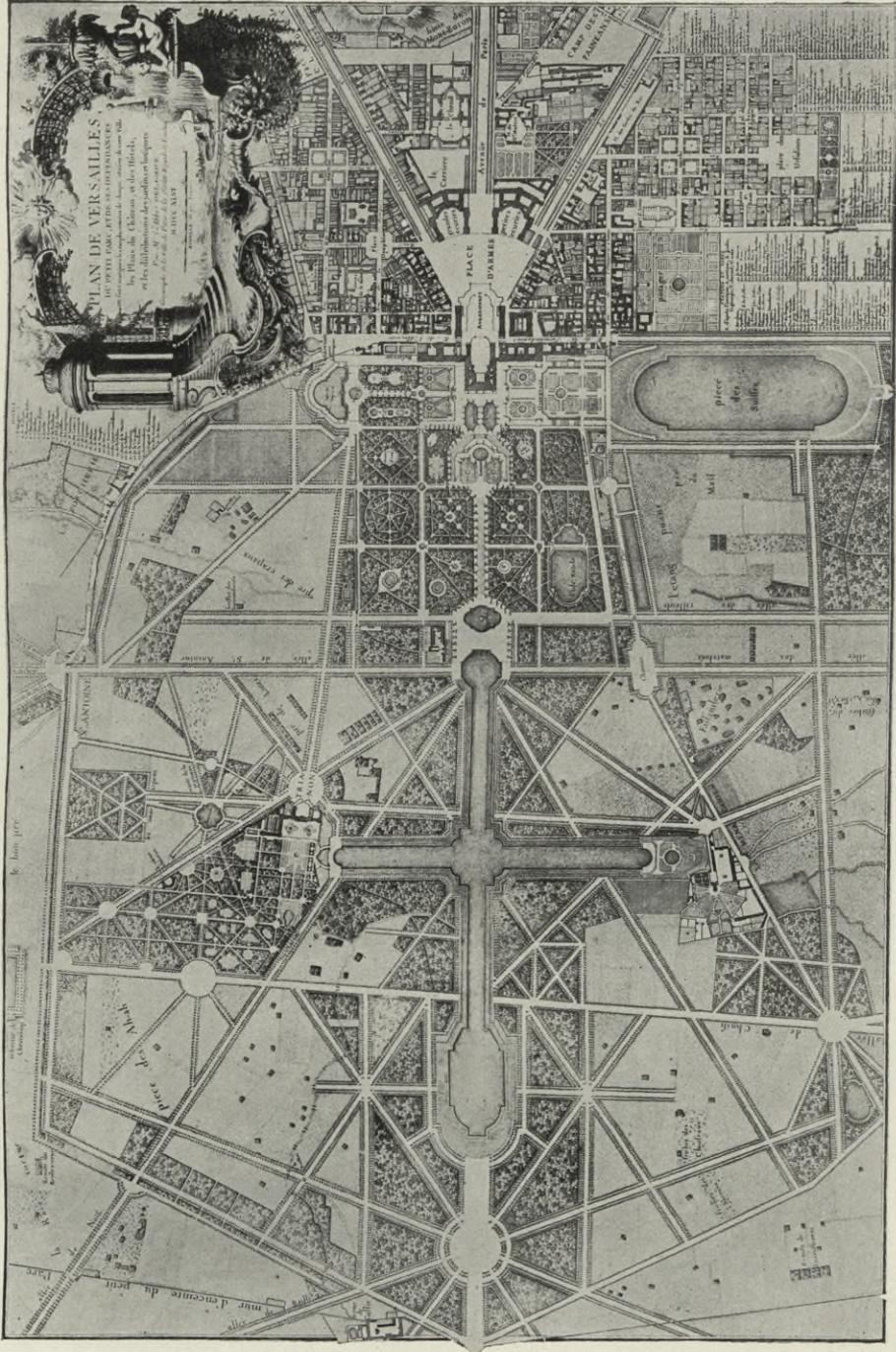
So wurde die ungeschickte Nachahmung eines mißverstandenen Vorbildes durch die halbgebildeten Stadtbauingenieure des 19. Jahrhunderts die Ursache bedauerlichster Verheerungen im Städtebau. Bei dem von Hausmann in Bebauung genommenen großen Pariser Stern ist die Quelle der Sternplatzschemen zu suchen, gegen die Camillo Sitte und seine Mitkämpfer streiten mußten, und die dann

1800 m. Die entsprechende Berliner Achse vom Eingang der Linden bis zum großen Stern hält mit etwa 2900 m die Mitte zwischen den Verhältnissen von Versailles und Paris.

457) Von der Stelle, wo ihre Beschneidung aufhört.

458) Vgl. Alfred Lichtwark, Städtebau, in: Jahrbuch der Gesellschaft Hamburgischer Kunstfreunde 1911.

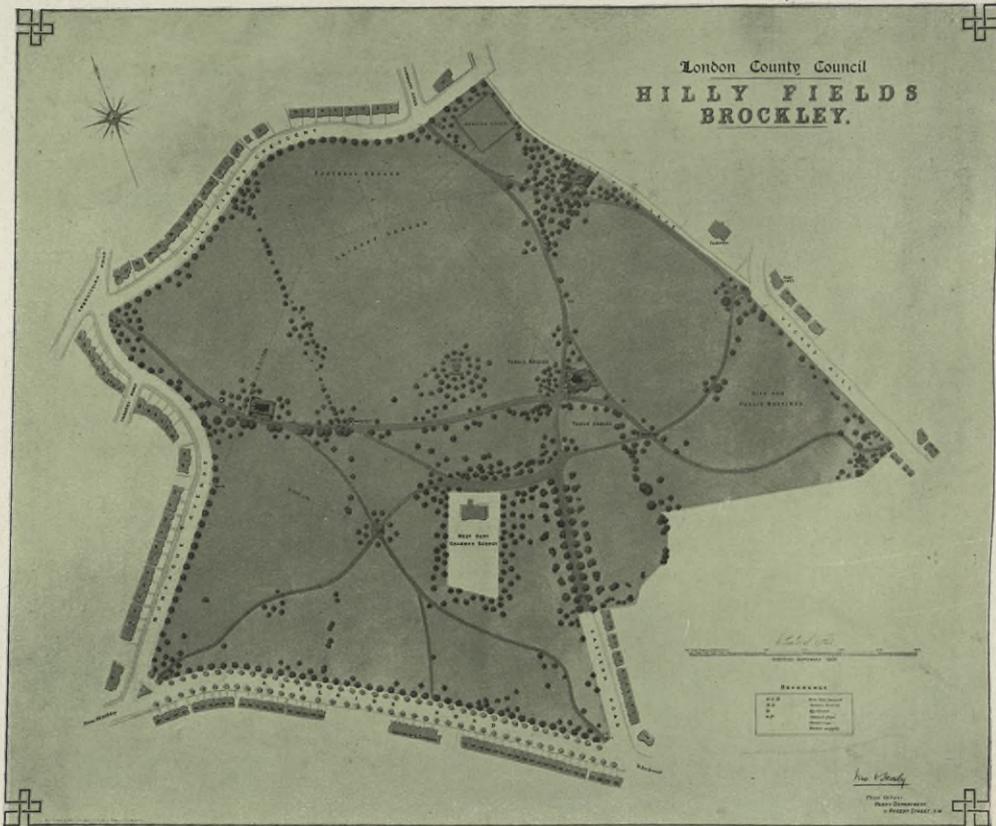
Abb. 284. Aussteller: Das französische Ministerium der Schönen Künste.



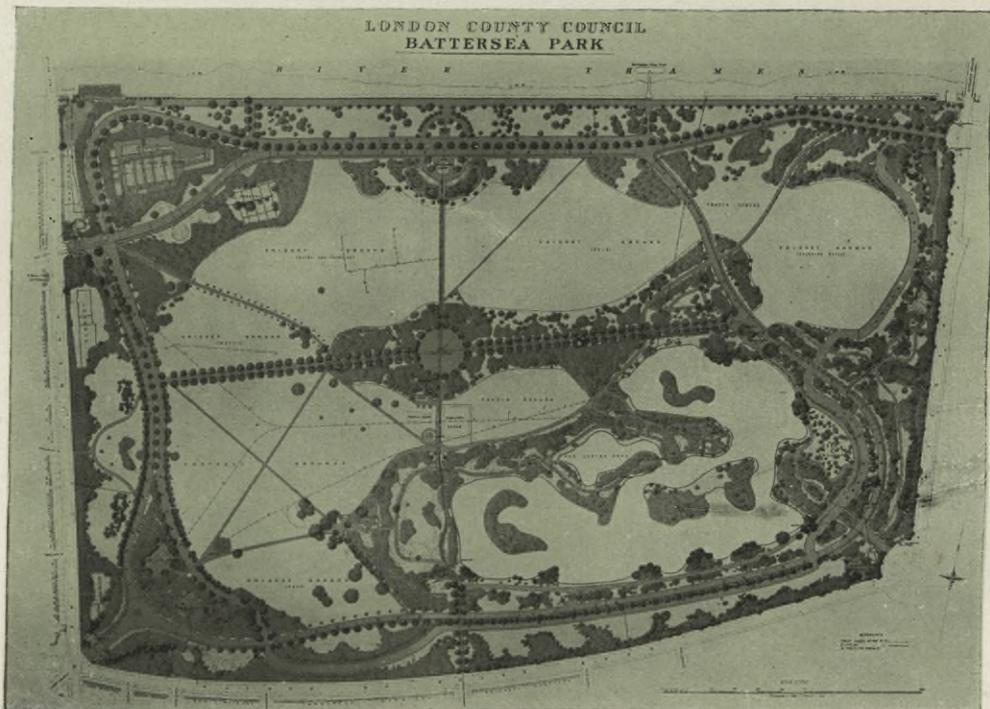
Verfailles. Schloß, Park, Trianons.



Abb. 285 u. 286. Aussteller: Londoner Graffchaftsrat.



HILLY FIELDS ist ein kleiner Park (18,2 ha) im Südosten, 1896 eröffnet; der Grund kostete 44872 £ Sterling (900 000 M.), zu welchem der Graffchaftsrat 53572 £, Privatsammlungen 9000 £ und den Rest zwei Gemeindevertretungen und zwei Armenunterstützungsfonds beisteuerten. Die Anlage kostete 120 000 M. Im Parke liegt eine Gemeindefchule.



Der BATTERSEA-PARK (79,8 ha) liegt an der Themse zwischen Chelsea und Battersea-Brücke, wurde von der Regierung angelegt und 1858 eröffnet. Das Gelände kostete 3 000 000 M. und die Anlage 1 600 000 M. 1887 wurde er dem Metr. Board of Works, Vorgänger des Graffchaftsrates, übertragen. Er enthält Cricket-, Fußball-, Lawn Tennis-, Croquet- und Hockeypätze, sowie einen Turnplatz für Kinder und zwei für Erwachsene.

in der Folgezeit durch die ebenso geistlose Übertragung des englischen und romanischen Gartenstils auf den Städtebau abgelöst wurde, der in den plötzlich auftauchenden willkürlich-krummen Straßen seinen Ausdruck fand. Dieser später, namentlich im deutschen Ingenieur-Städtebau grassierende englische Gartenstil war es auch, der im wesentlichen die Parkschöpfungen beeinflusste, die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in den Städten entstanden sind, nachdem das durch den Absolutismus entmannte Bürgertum sich vorher meistens auf die Gnade fürstlicher Schenkungen verlassen hatte. So ist den Bewohnern Wiens durch Kaiserin Maria Theresia der weltberühmte Prater und von Joseph II. der Augarten („allen Menschen gewidmeter Belustigungsort von ihrem Schätzer“ steht über dem Eingangstor) geöffnet worden. Auch die gelegentlich der Auflassung der Befestigungen der Wiener Innenstadt (1857) entstehenden Anlagen, Stadtpark, Volkspark, Rathauspark, müssen mehr als königliche denn als bürgerliche Schöpfungen angesehen werden. Ähnliches muß man von den schon vorher begonnenen Parkschöpfungen Napoleons III. sagen, der der Pariser Freiflächennot (Abb. 138, 139) durch die Schöpfung großer Parkanlagen und ihre Übertragung an die Stadt Paris abzuhelpen suchte (Bois de Boulogne 873 ha, 14,3 Mill. Franken Aufwand für die Neugestaltung; Bois de Vincennes 901 ha, 3,7 Mill. Franken Neuaufwand; beide unmittelbar vor den Toren; im Innern Park Monceau 8¹/₂ ha, Buttes de Chaumont 25 ha, Monfouris 18 ha und zahlreiche Squares, vgl. oben S. 224). In dem kleinen Berlin, wo das Freiflächenbedürfnis lange keine große Rolle spielte, hatte bereits Friedrich der Große den Tiergarten geöffnet. Auch in anderen Städten waren die Hauptwege bestimmter Teile fürstlicher Anlagen seit der Zeit des aufgeklärten Absolutismus zu festgesetzten Stunden oder an Feiertagen gutempfohlenen Personen mit Erlaubniskarten zur Besichtigung, dann auch der Allgemeinheit zum Spaziergehen geöffnet, während die eigentliche Benutzung der Anlagen, z. B. für Reitsport, Rasenspiele, fêtes champêtres, den fürstlichen Besitzern und ihrem Gefolge reserviert blieb. Die Allgemeinheit weilte also in den Parks nur zu Gast und war von ihrem eigentlichen Gebrauch ausgeschlossen. Bei der Umgestaltung alter fürstlicher und bei der Schaffung neuer städtischer Anlagen dachte man zunächst auch nur an „Luftwandelnde“, und gelangte zu einem neuen Parktyp, der wenig kosten, aber auf möglichst kleinem Gebiet die Effekte herrschaftlicher Parks nachahmen und durch vielfaches Schlingeln eingezäunter Wege lange Promenaden mit geringen Unterhaltungskosten für Rasen geben sollte; durch Anpflanzen von vielen, die Aussicht hemmenden Büschen suchte man den Luftwandler über die Kleinheit des ihm zur Verfügung stehenden Terrains hinwegzutäuschen. Am Rande der Wege wurden vereinzelt auch Ruhebänke für Erwachsene unter Ausschließung von Müttern mit Kinderwagen aufgestellt, während man Kinder auf kleine, angegrenzte Sandspielplätze verwies. Zur Behebung der Eintönigkeit dieses Parktyps griff man schließlich noch zur Konzessionierung von Bierwirtschaften innerhalb der Parks, die unter Veranstaltung musikalischer Vorführungen die öffentlichen Anlagen gegenüber privaten Biergärten konkurrenzfähig zu machen hatten. Das Wenige, was sich in Deutschland an eigentlichem städtischem Volksleben und sportlicher Betätigung im Freien unter diesen ungünstigen Verhältnissen zu retten und zu entwickeln vermochte, suchte oft lieber außerhalb der eigentlich dazu berufenen Anlagen Zuflucht, namentlich auf den Straßen, Hinterhöfen von Turnhallen oder, mit Duldung der einschlagenden Behörden oder Besitzer, auf Exerzierplätzen, auf noch unbebautem Bauland, in den etwa in der Umgebung der Städte noch vor-

handenen Wäldern oder im Herbst und Frühjahr auf noch nicht baureifen Wiesen der Nachbarschaft. Eine derartige öffentliche Benutzung der zuletzt genannten Freiflächen schuf aber keinerlei unveräußerliches Recht der Allgemeinheit auf die Erhaltung dieser Flächen (etwa im Sinne des open space des englischen Gesetzes), die im Gegenteil um so schneller verschwanden, je schneller infolge des Anwachsens der Bevölkerung mit ihrem hygienischen ihr finanzieller Wert stieg.

London.

Einen ganz anderen Lauf hatte die Parkbewegung in dem demokratisch verwalteten England genommen. Während auf dem europäischen Festlande der Adel durch die stehenden Armeen sowie die fürstlichen Hofhaltungen in Anspruch genommen war, widmete sich der englische Adel einer mehr bürgerlichen Leibes- kultur. Bei dem demokratischen Charakter dieser Körperkultur und bei der Pflege, die ihr auch die englischen, sich von kriegerischer Etikette sowie von der Poesie des Trunkes freihaltenden Universitäten angedeihen ließen, nahmen an ihrer Entwicklung die weitesten Volkskreise teil und machten sie zu einem wahren Horten bester nationaler Eigenart. Zur Ausübung der mannigfaltigen Spiele standen die vom englischen Klima begünstigten Gemeindewiesen (commons) zur Verfügung. Das englische Bürgertum wirkte mit dem Landadel zusammen, um diesen Gemeindebesitz gegen die Übergriffe des Landesherrn besser zu wahren als in Deutschland, wo z. B. in Berlin bereits im Jahre 1448 der lehnsrechtliche Besitz der Bürgerschaft vom Landesherrn konfisziert und wo auch in der Folgezeit der erstarkende Absolutismus stets neue Mittel und Wege zur fiskalischen Okkupation unter schwerer Schädigung der privaten und kommunalen Wohlstands- verhältnisse Berlins fand. Der Sieg der bürgerlichen Selbstverwaltung schuf im Gegenteil in England eine politische Lage, die das Königtum zu Zugeständnissen zwang, und Karl I. öffnete bereits 1634, 15 Jahre vor seiner Hinrichtung, der Bevölkerung Londons den 145,6 ha umfassenden Hydepark mit seinen beinahe durchweg für Spielzwecke brauchbaren Wiesen. Bald darauf gewann dieser Park durch die Einführung der Kutschen eine ganz neue Popularität, die vielleicht ihren Höhepunkt in den Szenen erlebte, die den Lordprotektor Cromwell, um- jubelt von der englischen Gentry, im selbstkutschierten Wagen „immer rund um den Park galoppierend“ zeigten. „Ich habe niemals etwas Ähnliches in meinem Leben gesehen“ (schrieb der Franzose Miffon⁴⁵⁹). 1660, im Jahre der Herstellung des Königtums, wurden der Kgl. St. James- und der Greenpark (zusammen 59 ha) der Bevölkerung Londons geöffnet. Als die Gemeindewiesen nicht mehr aus- reichten und im 19. Jahrhundert der Mangel an Spielplätzen erst recht fühlbar wurde, waren es zuerst die alten Friedhöfe, die in ihrer Bedeutung für die Deckung des Freiflächenbedarfes erkannt und geschützt wurden. Seit 1855⁴⁶⁰) haben verschiedene Gesetze jedes, einmal für Beerdigungszwecke benutzte Land von späterer Bebauung ausgeschlossen; hierdurch wurde nicht nur ein sehr an- sehnliches Areal als Freifläche gesichert, sondern auch eine Art Garantie für ein stetes Zunehmen der städtischen Freiflächen geschaffen, das in gewissem Grade mit der Zunahme der Bevölkerung Schritt hält. In seinem Vortrage auf der

459) Vgl. Ralph Straus: Carriages and Coaches, their history and their evolution. London 1912. S. 112. Eine ähnliche Szene, bei der Cromwell beinahe verunglückte, schildert der holländische Gesandte 1654.

460) Die wichtigsten dieser Gesetze sind zusammengestellt im 27. Jahresbericht der „Metropolitan Public Gardens Association“. London 1909.

Städtebau-Ausstellung hat Professor E. Högg in sehr nachdrücklicher Weise dasselbe für Deutschland gefordert⁴⁶¹⁾ und die im deutschen Friedhofswesen herrschende Ehrfurchtslosigkeit gebrandmarkt.

Aus den fünfziger Jahren stammen in London auch die ersten Bestrebungen für die planmäßige Neuschaffung von Parkanlagen durch den 1855 gebildeten neuen Metropolitan Board of Works. Das Erbe dieser Behörde ist seit 1889 vom Londoner Grafschaftsrat angetreten worden, der die Parkentwicklung Londons weitgehend gefördert hat. Vom Londoner Grafschaftsrat stammten die Parkpläne, die auf der Städtebau-Ausstellung vorgeführt wurden. Unter den ausgestellten Parks befindet sich der 97,6 ha große Viktoriapark und der 79,8 ha große Battersea Park (Abb. 286), die beide im Jahre 1887 vom Metropolitan Board of Works übernommen wurden, nachdem sie vorher dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten unterstellt gewesen waren. Dieser Übergang ist für die gegenwärtigen Verhandlungen über die fiskalischen Wälder zwischen dem preußischen Staat und den Berliner Gemeinden interessant; damals, im Jahre 1886 nämlich, tagte das englische Parlament zum ersten Male auf Grund der 1885 erfolgten Ausdehnung und gerechteren Verteilung des Wahlrechtes, und machte sofort Schwierigkeiten, die üblichen Aufwendungen für die Unterhaltung der Londoner Parks zu bewilligen mit der Begründung, die Londoner sollten für ihre eigenen Parks zahlen. Von 1887 an mußten deswegen die Londoner Gemeinden für die Unterhaltung der Parks aufkommen, ohne jedoch etwa eine Kauffumme dafür zahlen zu müssen; nur für einen kleinen Teil des Viktoriaparks im Ausmaße von etwa 9,6 ha hat der Board of Works im Jahre 1872 eine Summe von 4,8 Mk. für das Quadratmeter bezahlt. Diese 9,6 ha sollten nämlich von der Regierung für Bauzwecke verkauft werden, wurden dann aber infolge eines öffentlichen Entrüstungsturmes zu 4,8 Mk. das Quadratmeter an den Board of Works übertragen. Es handelte sich um baureifes Land. Da die Preise interessant sind, sei erwähnt, daß der Board of Works im letzten Jahre seiner Existenz, 1888, einen Höchstpreis von 10 Mk. für das Quadratmeter zahlte, als es sich um die Abrundung des Kennington-Parkes durch ein 0,4 ha messendes Stückchen Land handelte⁴⁶²⁾. Man vergleiche mit diesen Beträgen die schamlosen Preise, die der preußische Fiskus (non erubescens) in städtebaulicher und staatsmännischer Verständnislosigkeit für das Tempelhofer Feld erzwungen hat. In den sechziger Jahren setzten Maßnahmen zum Schutz der Gemeindeländereien ein, auf die vor dem Jahre 1866 die Bewohner von London kein gesetzlich festgelegtes, sondern nur ein Gewohnheitsrecht besaßen. Infolgedessen waren von Zeit zu Zeit Stücke der Gemeindeländereien neuen Zwecken zugeführt worden, namentlich die Eisenbahnen hatten bald entdeckt, daß Gemeindeland leichter zu erwerben war als anderes. Der Metropolitan Commons Act von 1866 ermächtigte den Metropolitan Board of Works zur Erwerbung aller Gemeindeländereien, die auch unter den verschiedensten Bedingungen erfolgte. Zum Zwecke der Erwerbung waren Auseinandersetzungen erforderlich mit allen denjenigen Faktoren, die nicht nur Gewohnheits-, sondern auch verbrieftes Recht auf das Gemeindeland hatten, wie die einzelnen Gemeinden und die Großgrundbesitzer. In einigen Fällen gaben die Großgrundbesitzer ihre Ansprüche (wie der Earl of Dartmouth bei einer 107 ha großen Heide, Blackheath)

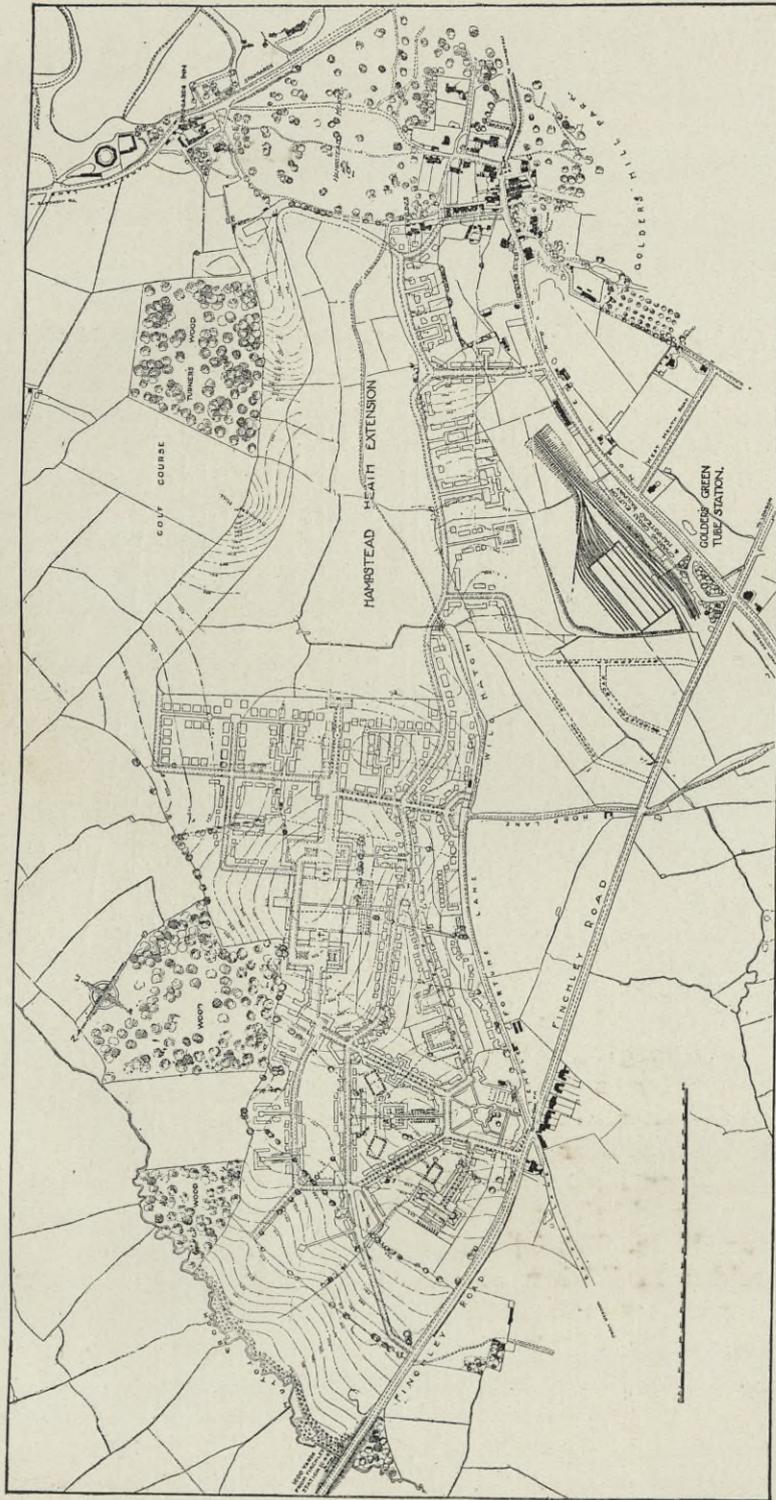
461) Vgl. E. Högg, Park und Friedhof. 75. Flugchrift des Dürerbundes.

462) Für die verschiedenen im Text gemachten zahlenmäßigen Angaben vgl. Report of the Metropolitan Board of Works. 1888. S. 56 ff.

ohne Entgelt auf. In anderen Fällen wurden lange Verhandlungen nötig, doch war der Preis von 3 Mk. für das Quadratmeter zur Ablösung der Grundrechte, die auf den Gemeindeländereien von Hackney ruhten, das äußerste, was für diese Ablösungen bezahlt worden ist. Die Bewilligung höherer Preise wurde erforderlich, wo es sich um Neuerwerbungen handelte, wie z. B. bei der Hampstead Heide (Abb. 287), für deren etwa 100 ha 5,6 Mk. für das Quadratmeter und bei Cliffole Park für dessen 21,3 ha 9 Mk. für das Quadratmeter gezahlt wurden. Seit 1889 übernahm der neugebildete Grafschaftsrat die weitere Arbeit für die Sicherung der alten und die Schaffung der neuen Freiflächen. Das Freiflächengesetz (open spaces act) von 1906 erweiterte die Vollmachten des Grafschaftsrates. Bis zum 31. März 1910 waren im ganzen über 100 größere und kleinere Parkanlagen (ungerechnet die alten Friedhöfe), zusammen 2023 ha mit einem Kapitalaufwande von netto 1899093 Pfund Sterling (38 Mill. Mk.) erworben worden. Es ist also ein durchschnittlicher Preis von 1,90 Mk. für das Quadratmeter gezahlt worden, wobei zu erwägen ist, daß es sich größtenteils nicht um Außenland, sondern um bereits im Bereich der Bebauung liegende Gebiete gehandelt hat. Zum Vergleich mit Berliner Verhältnissen dürften also weniger die Preise herangezogen werden, die für die fiskalischen Wälder gezahlt werden sollen, als vielmehr Preise, wie sie beim Verkauf des Botanischen Gartens und des Aufmarschgeländes in Frage kamen. Die jährlichen Unterhaltungskosten für die Parks betragen 2,5 Mill. Mk. In den hier aufgeführten Zahlen sind natürlich nur die unter der Kontrolle des Londoner Grafschaftsrates stehenden und innerhalb der Grafschaft liegenden Parks einbegriffen. Sie geben also keinerlei Vorstellung von den in Groß-London (Polizeidistrikt) oder gar in einem Gebiete, das etwa dem Berliner Zweckverbande entspräche, vorhandenen Parkflächen. Vielmehr müssen hinzugerechnet werden die von der Landesregierung, von der City von London und von den einzelnen Boroughs zur Verfügung gestellten öffentlichen Parks⁴⁶³), zu denen in vielen Fällen größere Beiträge von seiten des Grafschaftsrates geleistet worden sind. Die Regierung unterhält innerhalb Groß-Londons 17 Parkanlagen, von denen der größte Richmond Park ist, dessen 943 ha teilweise sogar innerhalb der Grafschaft liegen. Das Gesamtgebiet der 17 staatlichen Parks beträgt 2394,3 ha. Noch größer, nämlich 2596,4 ha, sind die 13 Parkanlagen, die die alte City von London zur Verfügung stellt. Neben den verschiedenen Parks innerhalb ihres beschränkten Gebietes besitzt sie vor allem den 2224 ha großen Eppingforst. Schließlich kommen noch die zwar sehr zahlreichen aber meist ganz kleinen Parkanlagen der verschiedenen Boroughs im Ausmaße von zusammen 106,4 ha. Außer durch die Gemeinden und den Staat wurden aber zahlreiche Flächen von den adligen Großgrundbesitzern des städtischen Bodens als Park von der Bebauung freigehalten, teils zur eigenen Annehmlichkeit, teils zum Zwecke besserer Verwertung der angrenzenden Grundstücke. Das öffentliche Interesse der Schaffung und Erhaltung möglichst zahlreicher Freiflächen in und in der Nähe von dichtbevölkerten Gebieten wurde ferner in wirkungsvoller Weise von verschiedenen gemeinnützigen Gesellschaften Englands vertreten, unter denen besonders die Gesellschaft zur

463) Eine genaue Liste dieser nicht unter der Kontrolle des Londoner Grafschaftsrates stehenden Parks veröffentlicht der Grafschaftsrat in „London Parks and open spaces“. London 1906. S. 87; es muß auf die Tatsache, daß der Grafschaftsrat nicht die einzige, ja nicht einmal die wichtigste Londoner Parkbehörde ist, ganz besonders hingewiesen werden, weil an verschiedenen Stellen in der deutschen Literatur hier ein sehr irreführender Fehler gemacht worden ist.

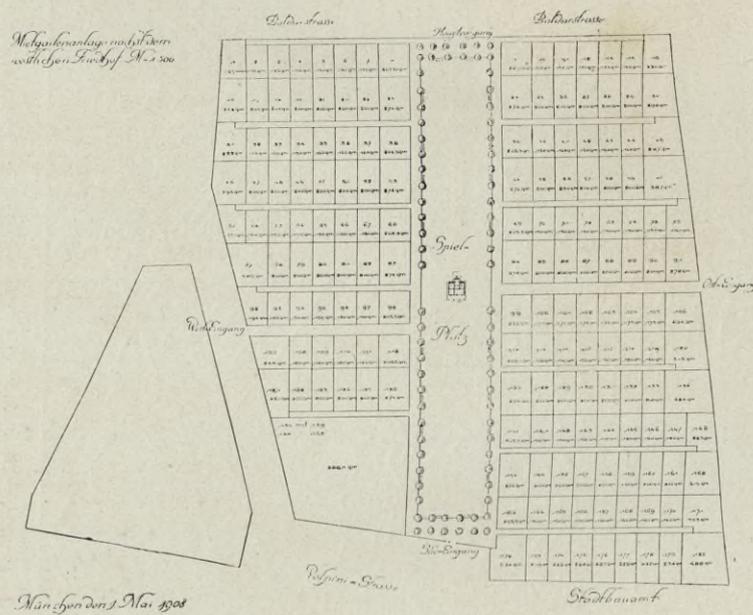
Abb. 287. Aussteller: Raymond Unwin, Architekt der Gartenstadt London-Hampstead.



Bebauungsplan der Gartenstadt Hampstead, die sich um die Hampstead-Heide gruppiert.

Die Hampstead-Heide (96,2 ha groß) wurde 1871 nach längeren Kämpfen durch den Metr. Board of Works endgültig dem Publikum sichergestellt unter Abjörung der grundherrlichen Rechte gegen eine Zahlung von 900 000 Mark. Die Heide galt seit alters her für einen der schönsten Spielplätze Londons. 1912 sind ihr (außer den vorhandenen 96,2 ha) größere Gebiete angefügt worden.

Abb. 288. Aussteller: Stadtmagistrat der Stadt München (Stadtbaurat Schadner).



Lageplan einer Mietgärtenanlage im Westen der Stadt
(in der Mitte ein Spielplatz).

Derartige Laubengärtenanlagen müssen als der unentbehrliche Ersatz für die fehlenden Hausgärten in den Stadterweiterungsgebieten der kasernierten Städte für mindestens etwa 50% der Bevölkerung reserviert werden.

Erhaltung der Gemeindewiesen und Fußpfade und für London namentlich die Metropolitan Public Gardens Association ihre Aufgabe ausschließlich in der angedeuteten Richtung suchen. Die letztgenannte Gesellschaft, die unter dem Patronat des Königs steht und eine Reihe hervorragender Vertreter des Hochadels zu ihren aktiven Mitgliedern zählt, hat seit 1882 verstanden, ihren Einfluß in beiden Häusern des Parlaments erfolgreich geltend zu machen und ist für einen Teil der den Freiflächen günstigen Gesetzgebung verantwortlich. Sie hat ferner bedeutende private Mittel flüßig gemacht und damit in zahlreichen Fällen Spielplätze in dichtbevölkerten Stadtteilen neu angelegt, geschlossene Privatparke oder alte Friedhöfe geöffnet, hergerichtet, ausgestattet. Der Metropolitan Public Garden Association ist namentlich die Sorge für die geeignete Erschließung und Benutzung der alten Friedhöfe zu danken; bereits 1909 konnte sie eine Liste derartig geöffneter alter Friedhöfe aufstellen, die ohne Anspruch auf Vollständigkeit über 140 derartig gewonnene große und kleine Flächen enthielt. Diese Flächen sind nur teilweise in den vorhergenannten Zahlen einbegriffen. Aber selbst wenn man sich nur an das von Gemeinde und Staat gesicherte Gebiet hält, bekommt man für Groß-London folgendes Bild:

An Parkanlagen und Wäldern wurden in Groß-London unterhalten:

von der Regierung	2394,3 ha
von der City von London	2596,4 „
vom Londoner Graffchaftsrat	2023,0 „
von den Gemeinden	106,0 „
Zusammen also	<u>7119,7 ha.</u>

Dieses Gebiet ist wesentlich größer als die nur 6352 ha umfassende Stadt Berlin. Wenn man Groß-London unter Berücksichtigung der Tatsache, daß auch Gebiete außerhalb des Polizeibezirks von London zur Agglomeration gerechnet werden müssen, auf 9 Millionen Einwohner schätzt, dann ergeben sich trotz dieser hochgegriffenen Bevölkerungszahl doch etwa noch 8 qm öffentliche Freifläche auf den Kopf der Bevölkerung. Bei dieser Zahl von 8 qm auf den Kopf muß jedoch noch ganz besonders berücksichtigt werden, daß das Freiflächenbedürfnis in einer durchweg Einfamilienhäuser bewohnenden Stadt, wo der größere Teil der Bevölkerung einen eigenen, wenn auch kleinen Garten und wo beinahe jedermann wenigstens einen kleinen Hofraum hat, ein weit geringeres ist als in einer Stadt mit einer — wie der Ausdruck des Berliner Magistrats lautet⁴⁶⁴) — „in hohen Mietskasernen zusammengedrängten Bevölkerung.“

Die seit 1855 einsetzende Gesetzgebung für die Sicherung der öffentlichen Ansprüche auf die vorhandenen Freiflächen hat durch das Städtebaugesetz von 1909 (Town planning act) eine wertvolle Ergänzung erfahren durch die erneute Festlegung der ganz besonderen rechtlichen Stellung, die jede „für Zwecke der öffentlichen Erholung benutzte Freifläche“ hat; das Gesetz macht nämlich die Verwendung jeder derartigen Fläche für andere Zwecke, z. B. für die Bebauung, von der besonderen Genehmigung des Parlamentes abhängig, falls nicht ein anderer, gleich großer und gleich brauchbarer Platz austauschweise bereit gestellt wird. Auf Berliner Verhältnisse übertragen, müßte also die preußische Regierung, die jetzt daran denkt, im Zusammenhang mit dem Opernhaus-Neubau wieder ein Stück des Tiergartens der Bebauung zu überantworten, an

464) Verwaltungsbericht 1877—81. Bd. II. S. 53.

anderer und gleichwertiger Stelle Ersatz dafür schaffen. Ebenso müßte die Westhälfte des Tempelhofer Feldes, die als öffentliche Freifläche im besten Sinne des Wortes benutzt worden ist (dort spielten 37 Fußballklubs), nach ihrer unverantwortlichen Überlieferung an den fünfgeschossigen Mietskasernenbau durch eine entsprechend große und entsprechend gelegene Fläche ersetzt werden. Man kann sich kaum an einem besseren Beispiel das Wachsen der englischen Staatsverfassung klarmachen, als an der allmählichen gesetzmäßigen Festlegung der Gewohnheitsrechte der Allgemeinheit auf die Freiflächen in der Zeit von 1855—1909. Bei diesem feinhörigen Lauschen auf die Erfordernisse der Entwicklung und ihrer Rechte und Pflichten ist eine organische Entwicklung möglich — *suum cuique*; aus tausend derartigen sinngemäßen Rücksichtnahmen ist das unvergleichliche Gebilde der englischen Verfassung erwachsen. Dem gegenüber ist das in Preußen wiederholt geübte plumpe Ausbeuten von Rechtsverhältnissen, die nur dem Buchstaben nach, nicht aber dem Wesen der Dinge nach bestehen, nicht nur wirtschaftlich über alle Massen schädlich, sondern es muß über kurz oder lang jeden Billigdenkenden empören.

Die Entwicklung des Parkgedankens in **Amerika** ist der europäisch-kontinentalen nicht ganz unähnlich.

Die Rolle des großartige Bau- und Parkideale verfolgenden Fürsten des 17. und 18. Jahrhunderts wird in Amerika von großen Staatsmännern mit aristokratischer Bildung übernommen. So legte William Penn 1682 Philadelphia (Abb. 229) ganz ähnlich mit quadratischen Schmuckplätzen aus, wie beinahe gleichzeitig der Kurfürst von der Pfalz die Stadt Mannheim. Nach der Revolution wurde Ende des 18. Jahrhunderts unter Leitung des großen Präsidenten und Generals der neugeschaffenen Republik der Plan für die Bundeshauptstadt **Washington** von dem Franzosen L'Enfant entworfen und so unter Anlehnung an die Ideale französischer Königsgärten eine Stadt angelegt, deren Plan gleichsam als Rückgrat einen Mall, eine Hauptachse wie die Champs Elisées oder Unter den Linden aufweist. (Die Ausstellung führte mehrere Pläne von Washington vor. Die Londoner Ausstellung brachte die farbenprächtigen Originale der Kommissionsvorschläge von 1900⁴⁶⁵).

L'Enfants Plan für Washington blieb zum großen Teil auf dem Papier stehen. Es bedurfte des 100jährigen Jubiläums der Bundeshauptstadt, um der amerikanischen Nation die alten Pläne wieder ins Gedächtnis zu rufen. Gelegentlich der großen Feiern, die unter reger Teilnahme aus der ganzen Union im Jahre 1900 vor sich gingen, stellte sich als ein Grundton in den Festreden und in der die Feste beherrschenden Stimmung der Wunsch heraus, neue große Anstrengungen zur würdigen Ausgestaltung der Bundeshauptstadt zu machen. Im Einverständnis mit einem Ausschuß des American Institute of Architects wurde deshalb vom Kongreß der Vereinigten Staaten eine Kommission einberufen, die Vorschläge zur Schaffung eines Parksystems für den ganzen Bundesdistrikt Columbia machen sollte. Diese Parkkommission der Vereinigten Staaten war zusammengesetzt aus vier Meistern ersten Ranges, und diese Zusammensetzung ist sehr bezeichnend für die Aufgaben, deren Erfüllung man von dieser Kommission erwartete. An leitender Stelle standen nämlich der Städtebauer Daniel H. Burnham und der Parkarchitekt Frederic Law Olmsted jr., und diese beiden Künstler vervollständigten ihre Kommission durch Hinzuwahl des Architekten Charles

465) Vgl. The Improvement of the Park System of the District of Columbia; II Report of the Park Commission. 3. Aufl. Washington 1906.

F. McKim und des Bildhauers Augustus St. Gaudens, beide Künstler von internationaler Bedeutung. Von diesem Ausschusse wurde der 100 Jahre alte Plan L'Enfants wieder ausgegraben, dieser monumentale Plan, dessen große Dominante die gewaltige Kuppel des Kapitols darstellt, auf die sich die Hauptavenuen in pompösen Abmessungen vereinigen. Die Mittelavenue findet ihren dem Capitol entgegengesetzten Abschluß in dem Obelisken, der zu Ehren General Washingtons 15 Meter höher ragt als der Kölner Dom. Im Zuge dieser prächtigen Hauptstraße hatte General Washington seinerzeit den Sitzen der Auswärtigen Gesandtschaften und anderen repräsentativen Gebäuden einen feierlichen Platz in großartiger, formal gärtnerischer Fassung sichern wollen. Die 100 Jahre später tagende Parkkommission griff auf diesen ursprünglichen Plan zurück, und ihren Vorschlägen entsprechend entstehen heute die großen Staatsmuseen im Zug dieser prächtigen „Mall“. Die sich angliedernden Flächen des sogenannten Mallsystems erhielten durch die Kommission neue, über die alten Pläne hinausgehende Ausgestaltungen, in denen aber das alte Bewußtsein, daß es sich hier um die Repräsentation der gesamten Nation handelt, lebendig ist.

Interessant ist aber dann, daß der Parkausschuß, nachdem er dem alten Stadtplan wieder zu Ehren verholfen, ihn neu belebt und den neuen Verhältnissen angepaßt hatte, seine Aufgabe noch längst nicht für gelöst hielt, sondern seine Vorschläge auf die gesamte Umgegend von Washington, auf den ganzen Bundesdistrikt ausdehnte.

Der Gegensatz in den Auffassungen von Parkarchitektur und Städtebau am Ende des achtzehnten und Ende des neunzehnten Jahrhunderts könnte gar nicht besser dargestellt werden, als durch eine Nebeneinanderstellung des alten Planes von L'Enfant und des neuen Planes, den die Parkkommission von 1900 für den Bundesdistrikt entwarf. Bei dem großen System von Freiflächen, das die neue Parkkommission für die Zwecke der Parkkultur reservierte, handelt es sich nicht mehr um formale Repräsentations-Anlagen, sondern um die unumgänglich notwendigen Luft- und Erholungsgebiete, die jede Großstadt sich heute sichern muß, wenn sie nicht dem Erstickungstode entgegengehen will.

Der gewaltige Schritt, der zwischen dem alten und neuen Plan für Washington liegt und überhaupt zwischen der Zeit klassizistisch-formalistischer Schmuckanlagen und der moderner weitverzweigter Parksysteme und großartig organisierter Nutzparks, wie sie Amerika geschaffen hat, setzt eine lange Entwicklung und Weiterbildung und eine gründliche Umwandlung der Bedürfnisse voraus. Und da in Nordamerika die Forderungen der großstädtischen Freiflächenpolitik weniger auf dem Wege jahrhundertelanger sicherer Entwicklung wie in England, als vielmehr durch eine Reihe von z. T. großartigen Anstrengungen der Selbstverwaltung durchgesetzt worden sind, verdient das Beispiel Amerikas gerade in den Ländern besondere Beachtung, die wie Deutschland ein zwar „amerikanisches“ Wachstum der Städte aufweisen, die jedoch bisher der Freiflächenfrage noch nicht die notwendige Aufmerksamkeit und kulturelle Leistungsfähigkeit zugewendet haben. Das Problem stellte sich in Amerika nicht nur wegen der gleich plötzlichen Entwicklung der dortigen Großstädte, sondern auch wegen des gleichen Mangels an gesunden sportlichen Traditionen der dortigen Großstadtbölvölkerungen (die dort sogar aus noch schwierigeren, weil heterogenen Einwandererelementen bestehen), ganz ähnlich wie heute im Deutschen Reich.

Die neuere amerikanische Parkbewegung stammt aus den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts, wo sich das Phänomen einer ganz plötzlichen Großstadt-

bildung bei dem ununterbrochenen Einströmen großer Einwanderermassen mit wohl bis dahin kaum dagewesener Gewalt vollzog. Es verdient eine geradezu geniale Tat der Stadt New York genannt zu werden, daß gleich damals im Zentral-Park ein Park geschaffen wurde, der nicht nur an Größe, sondern auch an Schönheit in der Welt kaum seinesgleichen findet (Abb. 408).

Einer der treibenden Männer in New York war Frederick Law Olmsted der Ältere, der vielleicht den Anspruch darauf machen darf, der größte Parkarchitekt und Parkorganisor der Neuzeit genannt zu werden. Die Bürgerschaft, die er zu beraten hatte, war trotz der vielen Einwanderer doch ganz anderen Schlages als die erst langsam zu politischem Leben erwachenden Schildbürgerchaften deutscher Städte; es war doch ein alter Stock großer Familien, namentlich aus der holländischen Zeit vorhanden; und auch die Neuangekommenen waren jedenfalls nicht kleinlich. Nachdem es daher erst einmal gelungen war, die gewaltige Opposition, die natürlich auch dort auftauchte, zu überwinden, wurde gleich von vornherein ein Park angelegt, von dem es auch heute noch zu reden lohnt. Das ist der New Yorker Zentralpark. Sein 340 ha umfassendes Gelände wurde in den Jahren 1853—63 für den Preis von 5 028 844 Dollars (21,1 Mill. Mark) gekauft⁴⁶⁶). Die Anlage, eine der größten Leistungen der Parkarchitektur, machte noch größere Aufwendungen erforderlich, so daß sich die Gesamtkosten des Parkes auf rund 15 Mill. Dollars (63 Mill. Mark) belaufen⁴⁶⁷). Der Umfang dieser Leistung munizipaler Selbstverwaltung wird schon dem Flächenmaße nach durch einen Vergleich mit dem nur 260 ha großen Tiergarten gewürdigt, mit dem sich Berlin von den Hohenzollern beschenken ließ. Der Zentralpark ist mit Recht von Baedeker mit einem Stern ausgezeichnet worden; eine Auszeichnung, die man bei den kommunalen Parkleistungen deutscher Städte oft mit Recht vermißt. Folgendermaßen präsentiert sich nach Baedeker der Zentralpark dem internationalen Reisenden:

„Der Zentralpark unterscheidet sich von den meisten englischen Parks dadurch, daß er eine Menge von kleinen malerischen Szenen an Stelle der breiten Ausdehnung von Rasen und einfachen großen Baumgruppen setzt. Der Park ist in zwei Hälften geteilt durch die Croton-Wasser-Reservoirs (75 ha umfassende Seen). Vier verborgene Querstraßen, die mittels gemauerter Viadukte unter oder über den Parkstraßen und Promenaden durchgehen, ermöglichen dem gewöhnlichen Verkehr, den Park ohne Belästigung der Parkbesucher zu durchkreuzen. Der Park ist von einer niedrigen Steinmauer umgeben und hat 20 Eingänge. Die fashionable Zeit für Fahren und Reiten ist nachmittags zwischen 4 und 7, und der „Corso“ hier fordert beinahe zum Vergleich mit Hyde Park heraus⁴⁶⁸).“

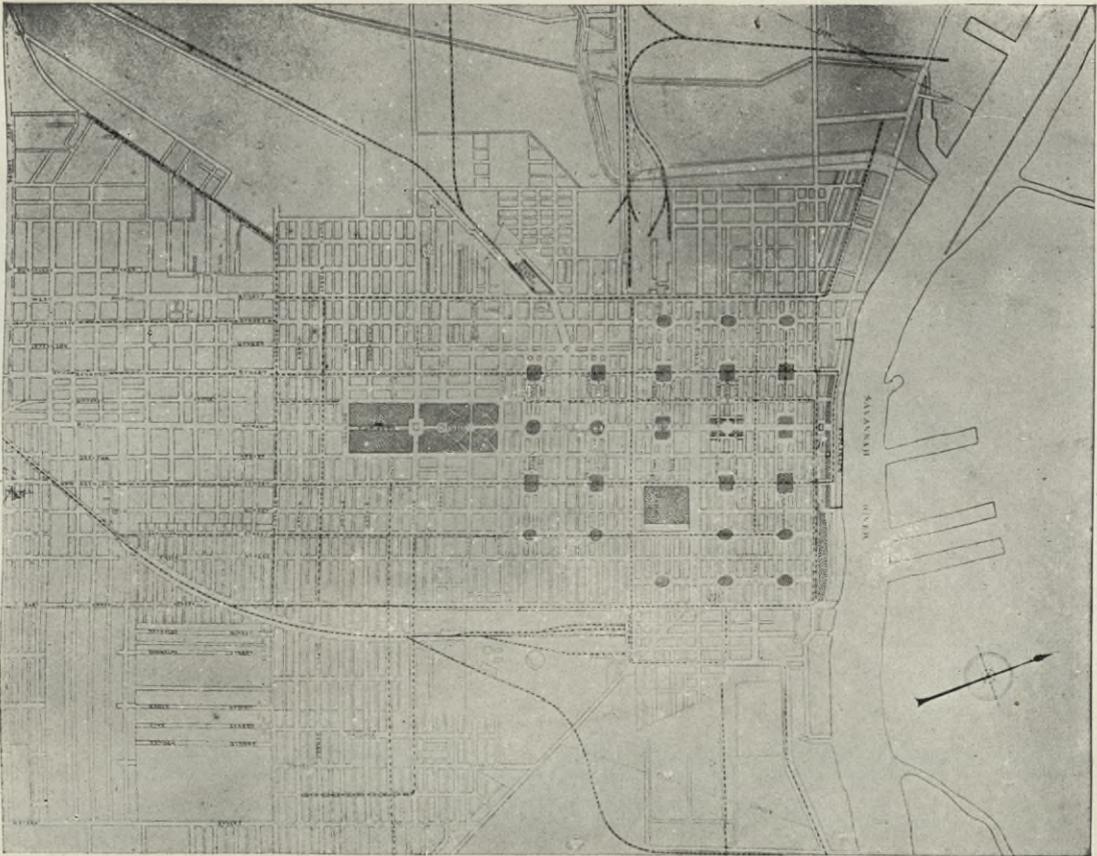
Der Park, der ursprünglich im Norden der Stadt lag, liegt heute vollkommen in ihrem Zentrum. Selbst der viel kleinere Berliner Tiergarten hat noch keine ähnliche zentrale Lage. Aber während der Tiergarten bereits in allen Richtungen von großen, durchweg zementierten Straßen mit starkem Lastverkehr durch-

466) Der verhältnismäßig hohe Preis von etwa 6 Mk. für das Quadratmeter erklärt sich wohl daraus, daß es sich größtenteils schon um baureifes Land handelte und daß auch Korruption im Spiele war.

467) Der 3. General Report of the Board of Commissioners of the Department of Public Parks for the period of 20 months from May 1. 1872 to Dec. 31. 1873. New York 1875, S. 15 gibt 5 028 844,10 Doll. für Land und 8 873 671,50 Doll. für Anlagekosten. Die neueren New Yorker Parkberichte sind sehr zurückhaltend mit Zahlen für Anlagekosten. Die oben gegebene Zahl von 15 Mill. Dollar stützt sich auf History of the City of New York its Origin Rise, and Progress. By Martha J. Lamb and Burton Harrison. 3. Bd. New York. S. 768 und auf Bädekers Reisehandbuch „United States“. Leipzig 1909. S. 55.

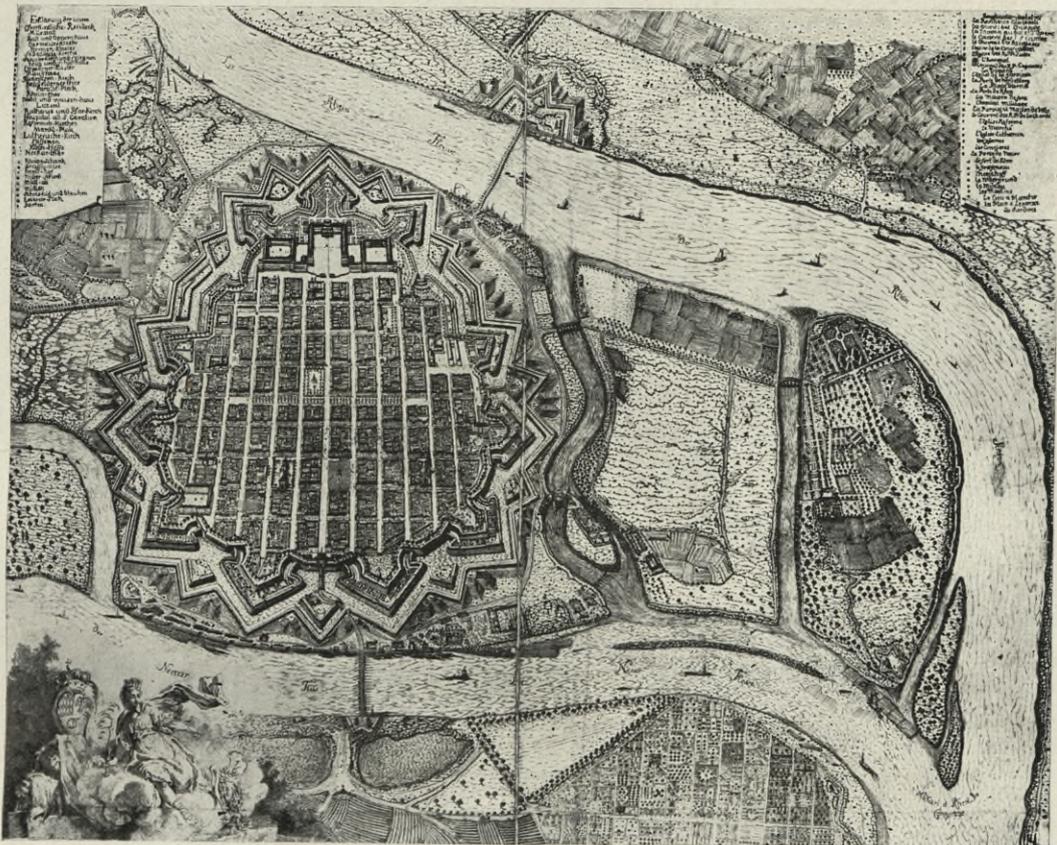
468) Eine ins einzelne gehende Beschreibung gibt H. Kayser in seiner Anmerkung 475 zitierten Schrift. Vgl. S. 352 oben.

Abb. 289. Aussteller: John Nolen, Landschaftsarchitekt, Cambridge-Boston.



Plan des älteren Teiles der Stadt Savannah, gegründet 1733,
Beispiel eines formalen Schmuckplatzsystems im Sinne des 18. Jahrhunderts.
(Die regelmäßig wiederkehrenden Schmuckplätze sind dunkel schraffiert.)

Abb. 290. Aussteller: Die Stadt Mannheim.



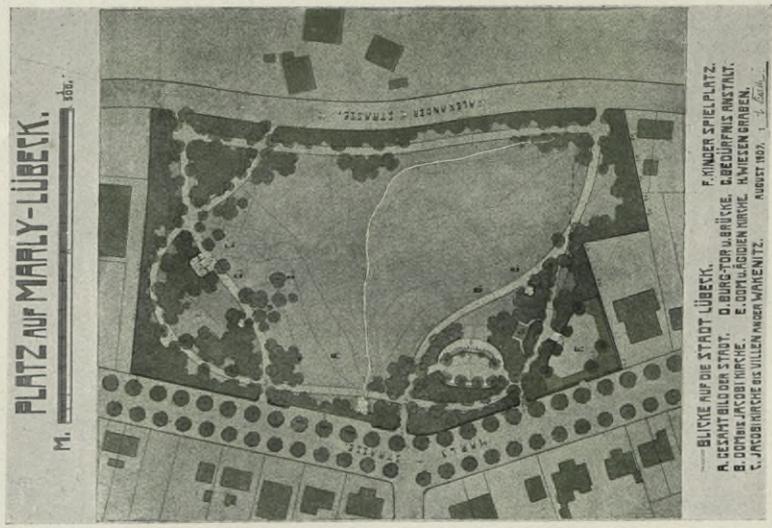
Alter Plan von Mannheim nach dem Rechtecksystem ausgelegt 1699 von dem holländischen
Generals- und Festungsarchitekten Coehorn.

Abb. 292. Aussteller: Gebrüder Olmsted, Landschaftsarchitekten, Brookline-Boston.



Plan des Franklin-Parks (208 ha), Boston; entworfen 1891 von Olmsted sen. Wirkungsvolle Gruppierung kleinerer abgeschlossener Spielplätze um eine große Spielwiese.

Abb. 291. Aussteller: Freie Stadt Lübeck (Stadtgärtner Barth).



Die Spielwiese und Promenaden auf Marli bei Lübeck (vgl. Abb. 344).

zogen wird, und während selbst der sogenannte „große Weg“, in dessen Schlangenlinie wohl der gescheiterte Versuch eines eleganten Equipagenweges zu sehen ist, durchaus in lieblosem Gegensatz zum Parkgedanken mit Steinpflaster⁴⁶⁹⁾ versehen wurde, bleibt der größere und noch zentraler gelegene Zentralpark in der Fünfmillionen-Stadt New York vom Verkehr, selbst in Gestalt von Straßenbahnen, völlig unangetastet. Der Nord-Süd-Verkehr, der durch den Park besonders ernstlich gehemmt wird, muß seinen Weg entlang der Ränder außerhalb des Parks suchen, der Ost-West-Verkehr wird an vier Stellen auf versenkten Straßen geführt, die vom Park aus unsichtbar bleiben. Diese einzige Tatsache schon zeugt von einem sehr hohen Niveau der Parkkultur in Amerika.

Diese ansehnliche New Yorker Leistung hat überall in Amerika und über seine Grenzen hinaus Nachahmung gefunden. Interessant ist es z. B., daß auch der Bürgerpark, den sich die Bremer Bürger 1866–84 mit 3¹/₂ Mill. Mark Kosten aus freiwilligen Beiträgen schufen, von W. Benque, einem Schüler des großen Olmsted entworfen worden ist. Hatte der schöne Bremer Bürgerpark 136 ha, so gingen die amerikanischen Selbstverwaltungen, die das New Yorker Vorbild nachahmten, gleich mit höheren Zahlen ins Zeug. So schuf sich Philadelphia den 1336 (dreizehnhundertundsechunddreißig) ha großen Fairmount-Park als den Grundstein für sein umfangreiches Parksystem, das zusammen mit den Parkprojekten für die Zukunft von der City Parc Association Philadelphia in der Städtebau-Ausstellung vorgeführt wurde. Der an den Fairmount-Park anschließende Wissahickon-Parkweg, der an einem kleinen Flusse entlang zieht, ist märchenhaft schön. Die City Parks Association of Philadelphia und die Arbeit ihres Geschäftsführers Andrew W. Crawford ist ein Musterbeispiel für die großen Leistungen, deren eine gemeinnützige Gesellschaft und eine intelligent geleitete öffentliche Meinung fähig sind. Die 1888 gegründete Gesellschaft fand 1435 ha öffentliche Parkanlagen vor. Die Vorschläge, die von der Park-Gesellschaft für die Erweiterung dieses ansehnlichen Parksystems gemacht wurden, fanden allgemeinen Beifall und wurden durch die tatsächlichen Leistungen noch übertroffen. 1912 hatte Philadelphia 2084 ha Park und weitere 22 ha kleinere Spielplätze. Kraft der städtebaulichen Vollmachten, die im Staate Pennsylvanien im Gegensatz zu den anderen amerikanischen Staaten ausgeübt werden, waren 1912 weitere 564 ha in den offiziellen Stadtplan aufgenommen und damit vor der Bebauung einigermaßen geschützt. Ein noch weiter gehender Schritt wurde von einem neuen Committee on Unimproved Land getan, das ein Parksystem auslegte, welches nicht nur die Stadt Philadelphia (33600 ha) sondern die gesamte Umgebung innerhalb eines 40 km Radius um das Rathaus bedeckt. Überall sind die schönen Fluß- und Bachläufe und landschaftlich bevorzugtes Gelände für Parkzwecke ins Auge gefaßt; das Bostoner Muster, von dem weiter unten die Rede sein wird, hat großartige Nachahmung gefunden. Der Plan der auf der Städtebau-Ausstellung als ein Zukunftstraum ausgestellt wurde ist so gut wie durchgeführt und wird durch diese neue größere Konzeption noch weit übertroffen⁴⁷⁰⁾.

469) Es ist unbegreiflich, daß in Berlin, wo doch der Pferdeport der einzige ist, der ein wenig Tradition und Pflege durch die dazu berufenen Kreise genießt, niemand Sinn für derartige Dinge hat; als Gegensatz dazu sind die Auseinandersetzungen zwischen Haußmann und Napoleon III. interessant; vgl. Haußmann, Mémoires III S. 142: „Der Kaiser, vollendeter Reiter (cavalier), wollte für die Hauptstraßen (also nicht nur der Parks, sondern überhaupt aller Hauptstraßen von Paris) nichts von Asphalt noch Holzpflaster hören, erst recht nichts von Granit oder Porphyrpflaster; er gestattete nur Macadam. Je härter und einheitlicher die Oberfläche eines Pflasters war, desto gleitender wurde sie für den Fuß der Pferde.“

470) Vgl. die zahlreichen Schriften Andrew Wright Crawfords, namentlich seine jährlichen

Auch die New York benachbarte, damals noch selbständige Stadt Brooklyn rivalisierte mit New York durch die Anlage des Prospect-Parks, dessen Plan ebenfalls vom älteren Olmsted entworfen worden ist (Abb. 297). Der Prospect-Park hat zwar nur 20,8 ha (dazu kommen noch weitere 23 ha des Institutparks). Er besitzt jedoch, da nicht alles neu geschaffen werden mußte, mehr natürliche Schönheit, als der mehr eine künstliche Schöpfung darstellende Zentralpark. Brooklyn ist heute nach New York eingemeindet. In New York blieb man bei dem Zentralpark nicht stehen. Bronx Park 265 ha (mit botanischem und zoologischem Garten 342 ha), Pelhambay-Park 702 ha, Croton-Park 61,8 ha, van Cortland-Park mit 452 ha sind einige der größeren Anlagen; sie sind unter sich mit prächtigen Parkstreifen verbunden, von denen die großartigsten der sich fast 5 km lang hinstreckende River Side Park (70 ha) und der 32 ha umfassende Mosholou Parkweg zwischen Bronx und van Cortland-Park sind. Die Columbia-Universität liegt zwischen Riverside Park und Morningside Park (13 ha) (Abb. 331, 333, 335). Bereits 1896 waren rund 2300 ha, im Jahre 1908 2889 ha städtische Parks geschaffen. Bei der Betrachtung des verhältnismäßig nicht sehr großen Parkgeländes von New York darf nicht vergessen werden, daß die Stadt von allen Seiten von breiten Wasserflächen durchschnitten ist, die als große Luftreservoirs eine gewisse parkartige Wirkung ausüben. Auch gehören zu New York recht eigentlich die großen, prächtigen Parkgelände der sogenannten Palissaden, deren 4000 ha umfassendes Gebiet, längs des Hudsonstromes, der Stadt neuerdings sogar geschenkt wurde. Auch das große Parksystern der New Jersey'schen Grafschaften ist vielen Teilen der Altstadt New Yorks viel näher, als manche der nördlich gelegenen Parkflächen im eigenen Stadtgebiet.

1901 wurden 1,36 Mill. Dollar für Unterhaltung ausgegeben; im Jahre 1908 für die Unterhaltung der Parks in Manhattan und Richmond allein 1156236 Dollar⁴⁷¹⁾. Bronx, ein anderer Teil New Yorks umfaßt ein Gebiet von 10406 ha, davon sind 1680, d. h. 15,2% öffentliche Parkanlagen⁴⁷²⁾. Fast ebenso bedeutsam wie diese großen Parkschöpfungen auf unbebautem Gelände — bei der Anlage von Pelhambay-Park wurden übrigens Gebiete in größerem Umfange enteignet — ist die zielbewußte Luftschaffung in den überfüllten Einwanderer-Quartieren des Südens, wo zwischen 1895 und 1905 drei kleine Freiflächen im Ausmaße von zusammen 4 ha mit einem Aufwande von 5,237,363 Dollars (22 Mill. Mark) geschaffen worden sind⁴⁷³⁾.

Die in den amerikanischen Städten immer stärker werdende Bewegung für die Schaffung von großen öffentlichen Parkanlagen wurde befruchtet durch die gleichzeitig ziemlich plötzlich erfolgende Einführung englischer Sport- und Rasenspiele und durch eine energische Schwenkung der amerikanischen Universitäten, zu stärkerer Betonung idealer Körperkultur nach englischem Muster unter Abwendung von den früher vorwiegenden deutschen Universitätsidealen (Abb. 315 u. 335). Durch diese Vorgänge wurde die Entwicklung der heute ein Gemeingut aller Schichten der amerikanischen Bevölkerung bildenden sportlichen Traditionen mächtig angeregt; ihre Bedeutung auch für die Assimilierung der neu zuströmenden Einwanderermassen kann nicht hoch genug veranschlagt werden. Ihren stärksten

Reporte für die City Parks Association. Jahrgang 1912 enthält S. 70–73 eine genaue Parkstatistik für Philadelphia, gegenüber S. 20 einen Plan der vorhandenen und für Groß-Philadelphia geplanten Parks.

471) Die Zahlen sind schwer auffindbar. Vgl. die jährl. Parkreporte; speziell 1908, S. 262.

472) Vgl. The World, 1913 Almanac S. 802.

473) Vgl. Benjamin Clarke Marsh. City Planning. S. 17.

Abb. 293 u. 294. Aussteller: Gebrüder Olmsted, Landschaftsarchitekten, Brookline-Boston.



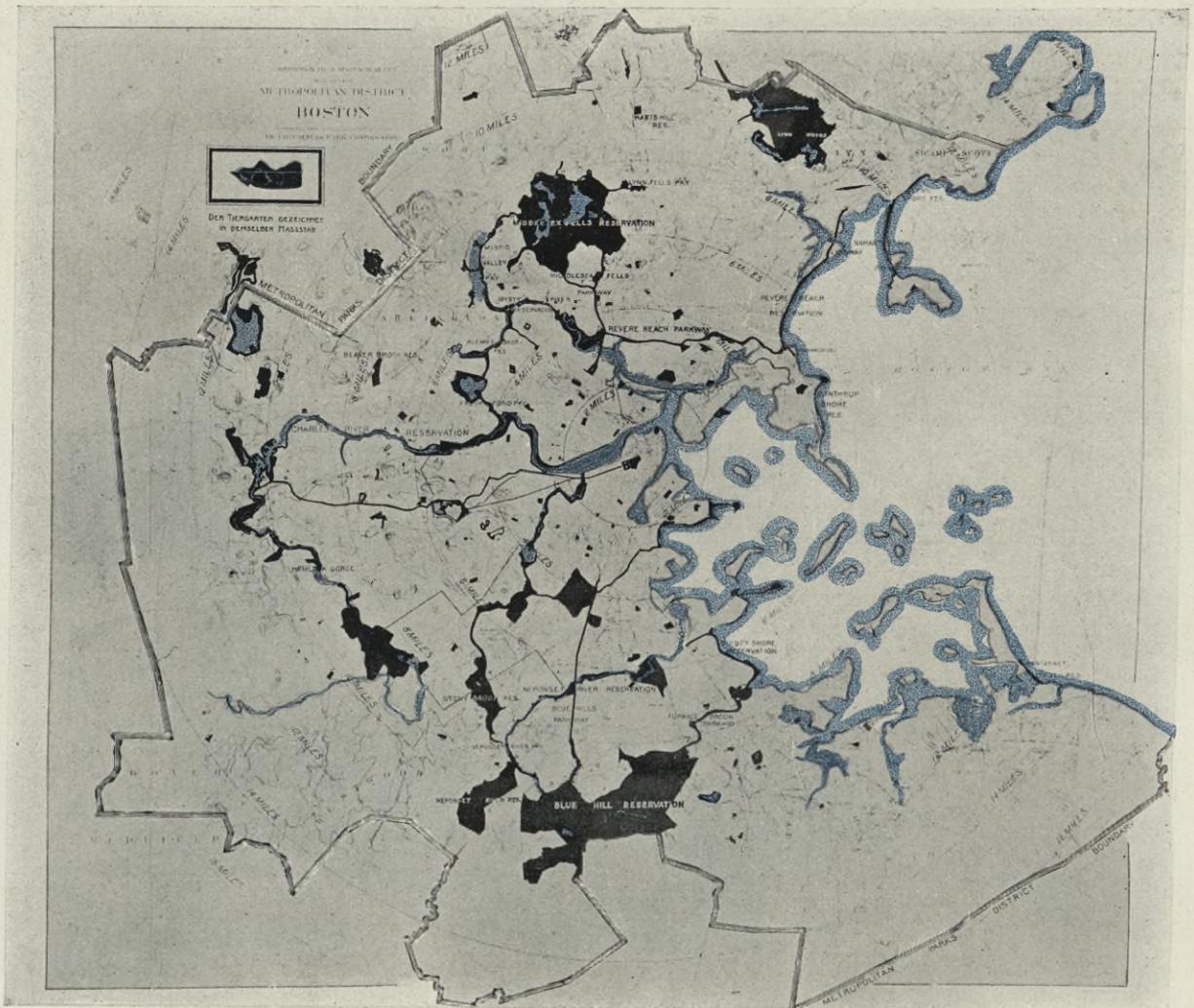
Die Hauptwiese an einem Festtage.



Tennispieler auf einem der seitlich gruppierten Spielplätze.
(Schöpfungen des älteren Olmsted im Franklin-Park, Boston.)



Abb. 295. Aussteller: Gebrüder Olmsted, Landschaftsarchitekten, Brookline-Boston.



Der Parkzweckverband Groß-Boston, Metropolitan Parks Distrikt, geschaffen 1893.

Zweckverbands-grenze: grau schraffiert. — Parks und Parkstraßen: schwarz.

Das Parksystem Groß-Boston umfaßt das Gebiet von 39 Gemeinden mit einer Bevölkerung von zusammen 1,6 Millionen Menschen. Innerhalb eines Radius von 20 km um das Rathaus von Boston liegen 6116 ha öffentlicher Parkanlagen. Die Länge der Parkstraßen beträgt 119 km. Der schwarze Fleck links oben (außerhalb der Verbands-grenze) ist der Berliner Tiergarten im selben Maßstabe.

Ausdruck vielleicht fand die neue Bewegung in **Boston**, dem Sitze der ältesten und einflußreichsten amerikanischen Universität (Harvard). Charles Eliot⁴⁷⁴), nach dem älteren Olmsted die wichtigste Erscheinung in der Entwicklung der amerikanischen Parkkultur, war der Sohn des langjährigen Präsidenten der Harvard-Universität und der bedeutendste Schüler des älteren Olmsted, des Schöpfers des New Yorker Zentralparkes. Olmsted hatte in Boston, wo die Parkbewegung seit Ende der 70er Jahre eingesetzt hatte, als größere Schöpfung im Jahre 1883 den Franklin Park (211 ha), Grundstückserwerb 1,55 Mill. Doll. (6,50 Mill. Mk.), Anlagekosten bis 1911 2,43 Mill. Doll. (10,20 Mill. Mk.), angelegt. Im Franklin Park (Abb. 292, 294) ist das Motiv der großen, von auserwählten Baumgruppen umrahmten Fernsichten, die im Berliner Tiergarten so sehr fehlen, entwickelt. Ebenso wie der New Yorker Zentralpark ist der Franklin Park trotz seiner 208 ha ganz von Verkehrsstraßen freigehalten. An den Rändern sind hohe Alleen, die für den im Parke Weilenden die angrenzenden Häuser verdecken. In der Mitte die große, natürlich zugängliche Wiese, umrahmt von prächtigen Baumgruppen und teils formal gehaltenen, teils landschaftlich behandelten Promenadestraßen. Im weiteren Kreise dann eine große Zahl von wohlgeborgenen Spielplätzen, von denen jeder eine kleine Welt für sich bildet. Der Schöpfung solcher reizender kleiner Sonderwelten ist eine andere Eigenheit charakteristisch für das Schaffen des älteren Olmsted.

Ein Blick auf eine solche seitlich in grandioser Baumumrahmung gelegene Reihe von Tennisplätzen (Abb. 294), wie eine Milchstraße übersät mit den gleich weißen Pünktchen erscheinenden Tennispielern — die Gegensätze zwischen dem Schatten der Bäume und dem Flimmern der Sonne, zwischen den verschiedenen Entfernungen, die das Auge gleichzeitig durchmißt, haben etwas traumhaftes. Die grünen Tennisplätze stehen den Spielern, ähnlich wie in englischen Parks, kostenlos zur Verfügung, und ebenso sind natürlich die verschiedenen Rasenflächen, besonders die großen Hauptwiesen der Parks (Abb. 293) für den Gebrauch geschaffen. Es ist schwer, sich dem Zauber zu verschließen, der von diesen Wiesen und der das Leben auf ihnen in zwangloser Freude genießenden Menschheit ausgeht.

Einer derartigen Behandlung eines öffentlichen Parks liegt naturgemäß ein anderer Gedanke zugrunde als einem, nur für das Repräsentationsbedürfnis geschaffenen fürstlichen, oder einem den fürstlichen nachahmenden städtischen Parke, dessen Wege zwar durch besonderes Entgegenkommen des Besitzers einem promenierenden Publikum zugänglich gemacht werden können, dessen Flächen aber durch Gitterlein vor anderer als rein bewundernder Benutzung geschützt werden müssen. Gerade die amerikanischen Parks, die im Sommer oft monatelang einer fast tropischen Dürre ausgesetzt sind, beweisen, daß es die Pflege des Rasens ist, und nicht wie der deutsche Kommunalpolitiker gern glauben machen möchte, das Klima, das guten Rasen schafft.

„Einen ausgezeichneten Eindruck machen durchweg die Rasenflächen in den Parkanlagen, sowie in den Parkstraßen . . . trotz der außerordentlichen Hitze im Sommer bleiben die Rasen-

474) Über den jung verstorbenen Charles Eliot hat sein Vater, der Universitätspräsident, ein Buch geschrieben, das die weitgehendste Beachtung verdient. Abgesehen von dem umfangreichen Tatsachenmaterial stellt diese Arbeit ein Kulturdokument ersten Ranges dar, das wie kaum ein anderes einen Einblick in die verfeinerte Kultur der alten ostamerikanischen Familien gibt, über deren hohe Bedeutung für die amerikanische Entwicklung man sich auf dem europäischen Kontinent noch viel zu sehr im unklaren ist. Der Titel des Buches lautet: Charles Eliot, Landscape Architect, a lover of nature and of his kind, who trained himself for a new profession, practised it happily and through it wrought much good. Boston und New York 1903.

flächen fast in allen Parkanlagen frisch und grün. Hierzu trägt freilich auch die sorgsame Pflege des Rasens wesentlich bei," so berichtet H. Kayser in Goekes „Städtebau“ über die amerikanischen Parks, und er fährt fort: „In New York erhalten viele große Rasenflächen der Parks eine unterirdische Bewässerung, indem ein weit verzweigtes Drainröhrennetz an die Wasserleitung mittels gemauerter Brunnen und Schieber angeschlossen wird. Auch die Bäume der Parkstraßen, deren Stämme mit grünen Rasenbeeten umschlossen werden, werden vielfach künstlich unterirdisch bewässert“ ufw. ufw.⁴⁷⁵⁾.

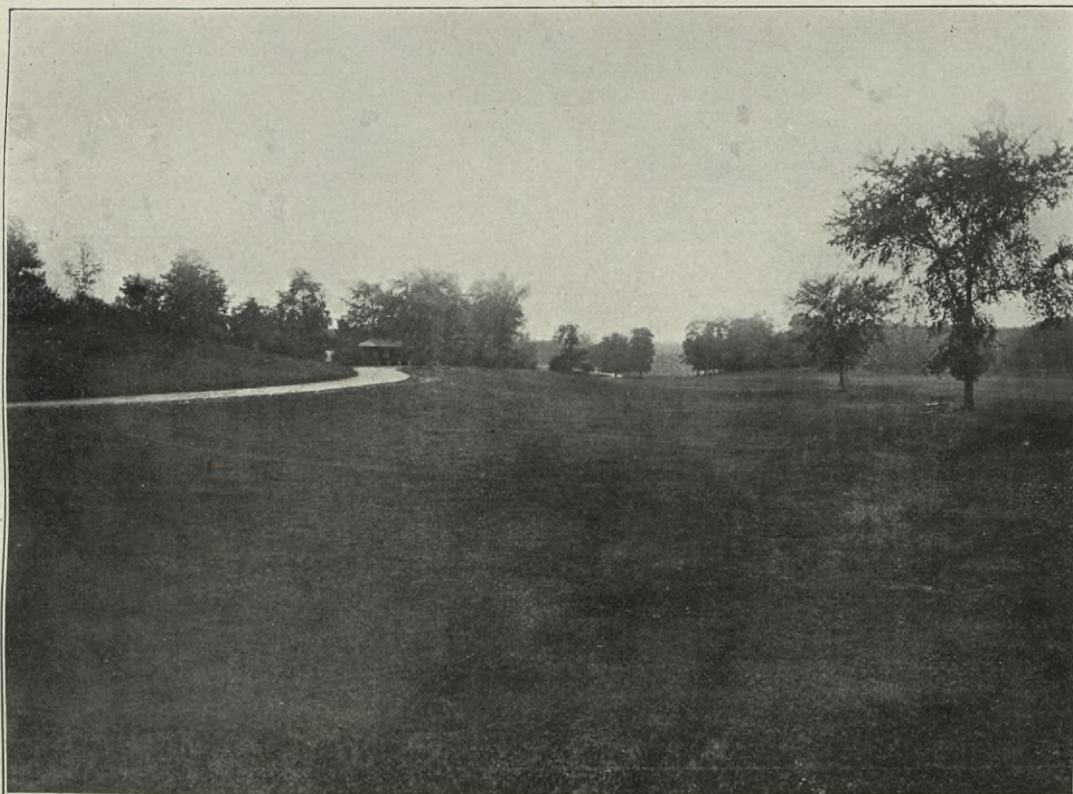
Charles Eliot wurde der Urheber des neuen, alle spätere Parkpolitik beeinflussenden Gedankens des Parksystems, d. h. des Gedankens, daß die städtischen Agglomerationen in allen Teilen von einem in sich zusammenhängenden und mit großen Waldungen und sonstigen Freiflächen außerhalb der Stadt unmittelbar verbundenen System von Grünanlagen und Spielplätzen durchdrungen sein müssen. Dieser 1892 ausgesprochene Gedanke fiel in Boston auf einen durch mehr als zehnjährige erfolgreiche Parkagitation vorbereiteten Boden. Trotzdem darf nicht etwa angenommen werden, die Lage in Groß-Boston sei Anfang der 90er Jahre etwa weniger schwierig gewesen wie heute in Groß-Berlin. Auch dort gab es 39 kleine und große voneinander unabhängige Gemeinden mit Sonderinteressen und Rivalitäten aller Art. Man muß sich den jungen Charles Eliot als einen jungen Idealisten vorstellen, der zwar schon viele große Reisen nach England und dem europäischen Kontinent gemacht hatte, der aber noch nicht im öffentlichen Leben gestanden hatte. Als Sohn des großen Universitätspräsidenten Eliot stammte er aus einer der alten neuengländischen Familien und zog seine Kraft aus ihrer feingeistigen Lebenshaltung. Er verschaffte sich in langwieriger Arbeit eine genaue Kenntnis des über 400 qkm großen Gebietes und seiner landschaftlichen Möglichkeiten; er stellte einen Plan von all den Gebieten her, die sich durch natürliche Schönheiten auszeichneten, und die sich noch nicht in festen privaten Händen befanden; der Plan (Abb. 295), der in schwarz die heute vorhandenen öffentlichen Parkgebiete und Parkstraßen Groß-Bostons zeigt, entspricht beinahe genau dem prophetischen Plane, den der junge Charles Eliot 1892 vorausschauend entworfen hat. Es gelang seinem ruhigen, aber unermüdlichen und überzeugenden Wesen in erstaunlich kurzer Zeit, die einflußreichsten Männer der verschiedenen Gemeinden persönlich für diesen Plan zu gewinnen, und die ganze Angelegenheit zur populärsten Tagesfrage zu gestalten. Eine Kommission wurde vom Staate ernannt und mit Machtvollkommenheiten zur Schaffung eines Parksystems, einer Art Zwangszweckverband, ausgestattet. Diese Machtvollkommenheiten wurden nur durch die Höhe der von der Gesetzgebung zur Verfügung gestellten und auf die 39 Gemeinden umgelegten Summen beschränkt. Der Parkzweckverband steht unter der Leitung eines ehrenamtlichen Fünferausschusses, zusammengesetzt aus außerhalb der politischen oder kommunalen Parteien stehenden, öffentliches Vertrauen genießenden Männern, der den von Eliot entworfenen Plan ausführte. Innerhalb des Halbkreises, der mit einem 20 km-Radius von Meer zu Meer um das Rathaus von Boston liegt, wurde ein zusammenhängendes System von Parks, Wiesen, Seeufern und Wäldern von zusammen 6116 ha (also etwa das gesamte Weichbild Berlins als Park für eine 1½ Millionenbevölkerung) mit 119 km verbindenden Parkstraßen, vielfach entlang Wasserläufen, geschaffen, wofür von der Metropolitan-Park-Commission etwa 60 Mill., von den ihr parallel arbeitenden Parkkommissionen der Einzelgemeinden weitere 84 Mill. Mk. (bis 1909) verausgabt

475) Vgl. Goede, „Städtebau“. 1905. S. 118. Vgl. auch Report on Soils, etc., in Central Park by G. B. Maynardier; New York 1911, aus dem u. a. hervorgeht, daß in fünf Jahren 1 250 000 Dollar für Rasenpflege verausgabt wurde.

Abb. 296 u. 297. Aussteller: Gebrüder Olmsted, Landschaftsarchitekten, Brookline-Boston.



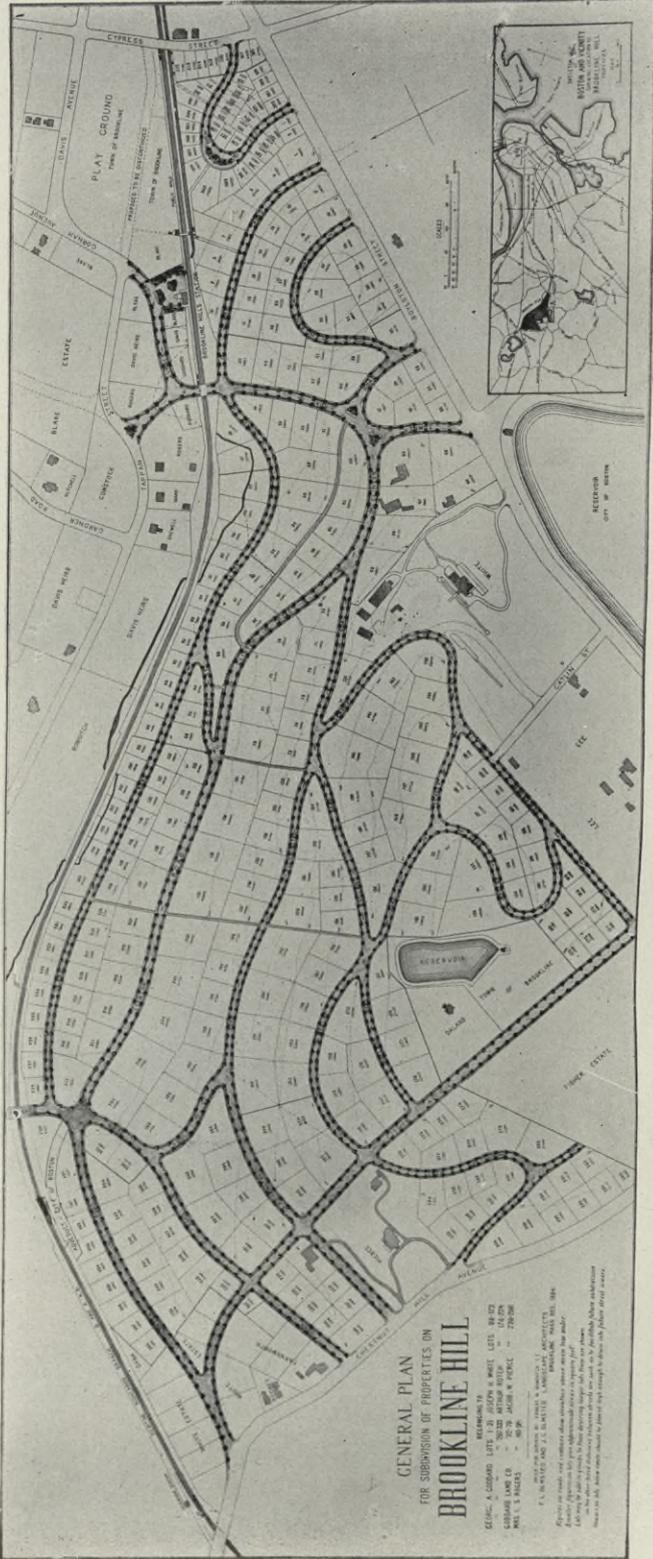
Blick von den „Blauen Hügeln“ in der südlichen Waldreservation des Bostoner Parkzweckverbandes (vgl. Abb. 295).



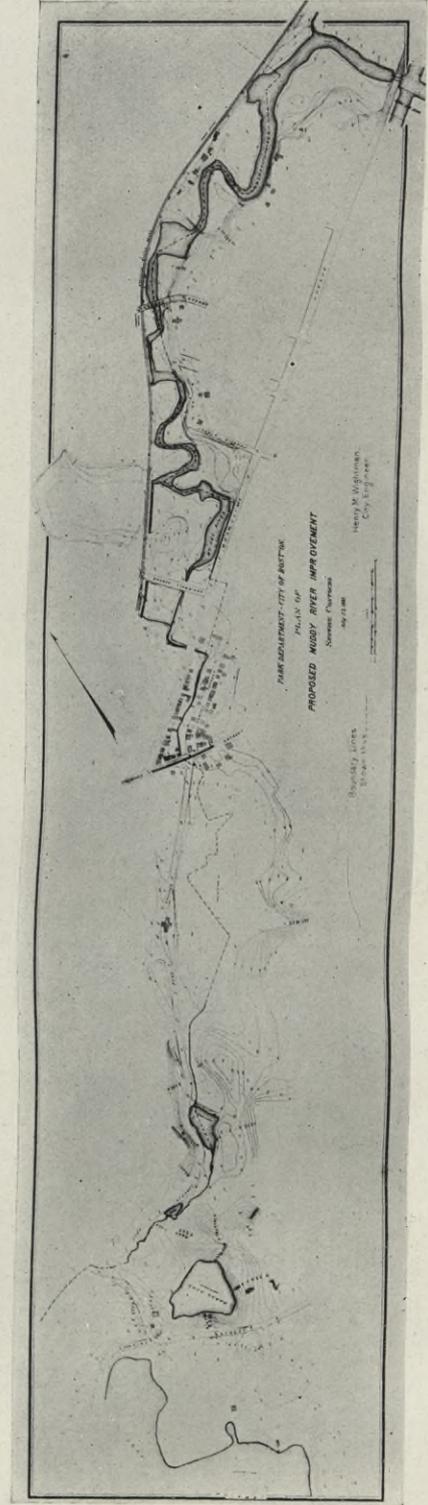
Eine der weiten baumumrahmten Perspektiven des Prospect Parks (20,8 ha) in New York-Brooklyn, die in der Ferne Durchblick auf noch weitere Fernen gestattet.

Entworfen von Frederick Law Olmsted sen.

Abb. 298. u. 299. Aussteller: Gebrüder Olmsted, Landschaftsarchitekten, Brookline-Boston.
Entworfen 1884.

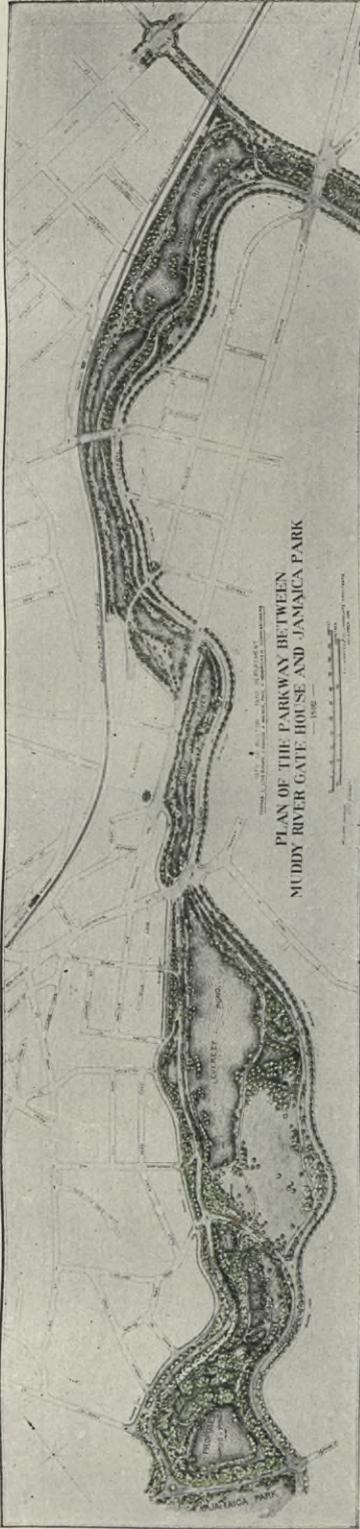


Bebauungsplan für Brookline-Boston (Gartenvorstadt Boston), landschaftliche Behandlung bei genauer Anpassung an hügeliges Gelände.

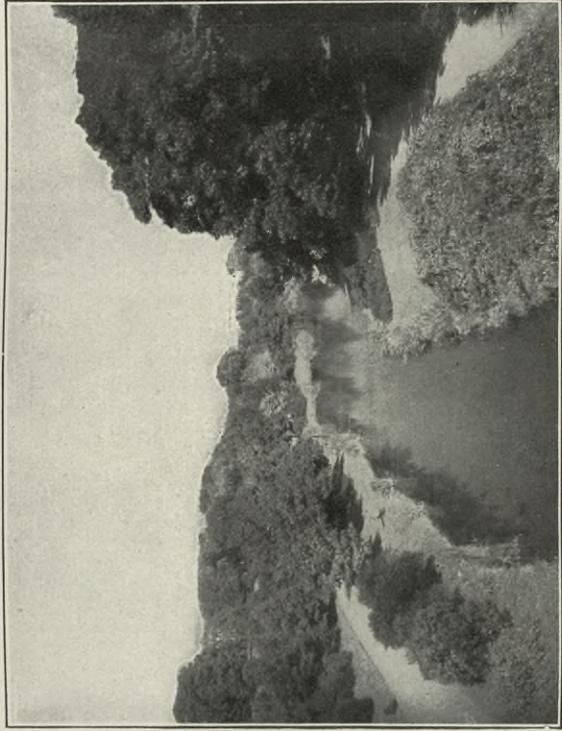
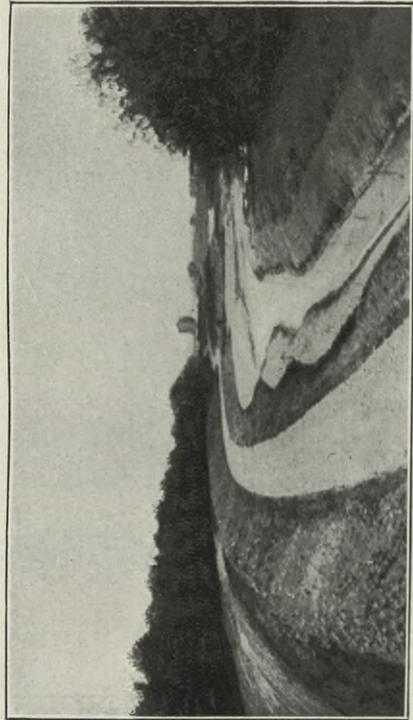


Profilsplan für die parkmäßige Gestaltung des Muddy Rivers („Sumpfflüßchens“), von der Stadt Boston 1881 in Angriff genommen.
Die Abbildungen 300—302 zeigen den neugegliederten Zustand.

Abb. 300—302. Aussteller: Gebrüder Olmsted, Landschaftsarchitekten, Brookline-Boston.

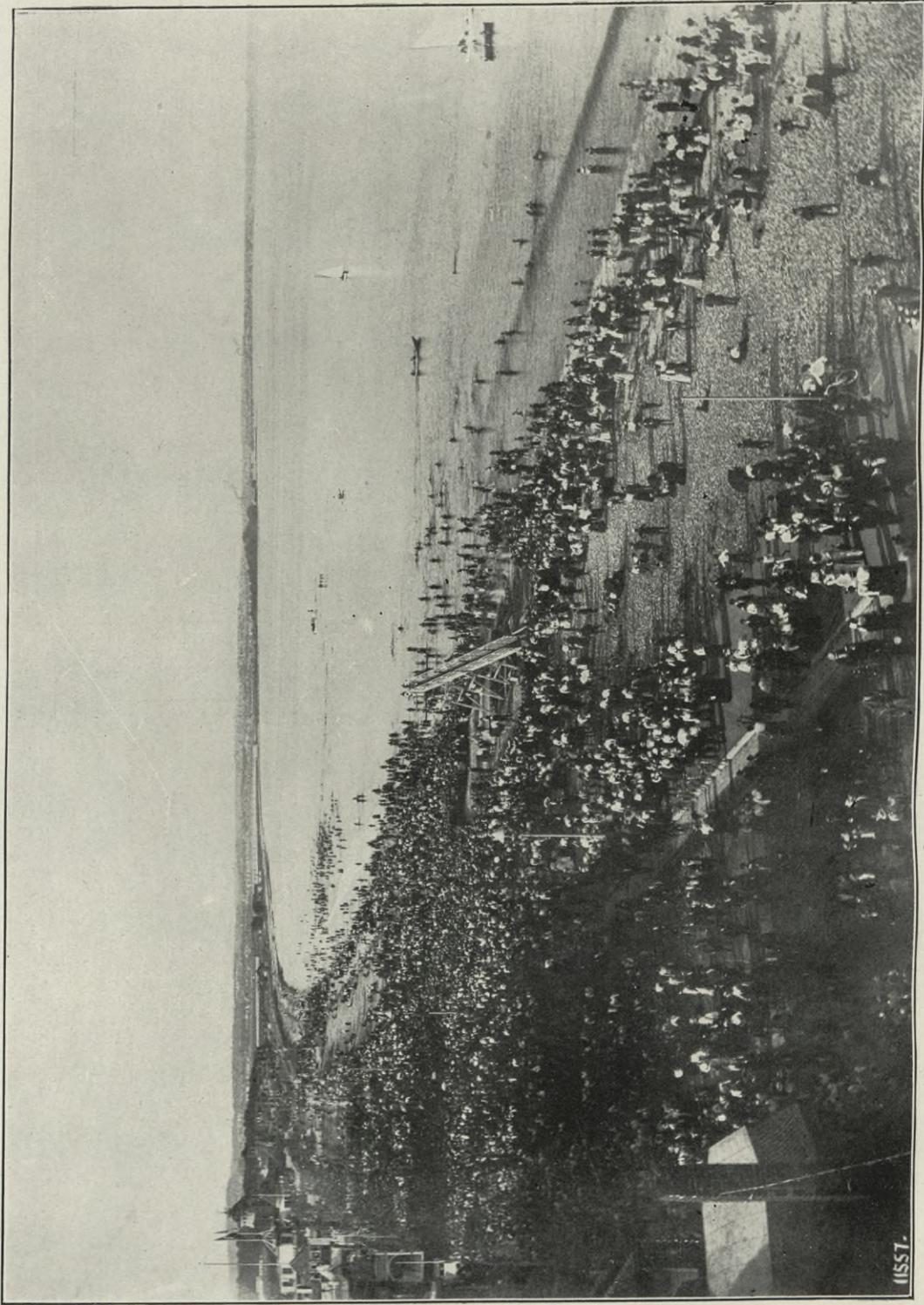


Das „Sumpfflüßchen“ (vgl. Abb. 299) ist zum Rückgrate einer der schönsten Parkstraßen im Parksysteme von Groß-Boston und die Verbindung zwischen zwei größeren Parks geworden (nach Entwurf von Gebrüder Olmsted.)



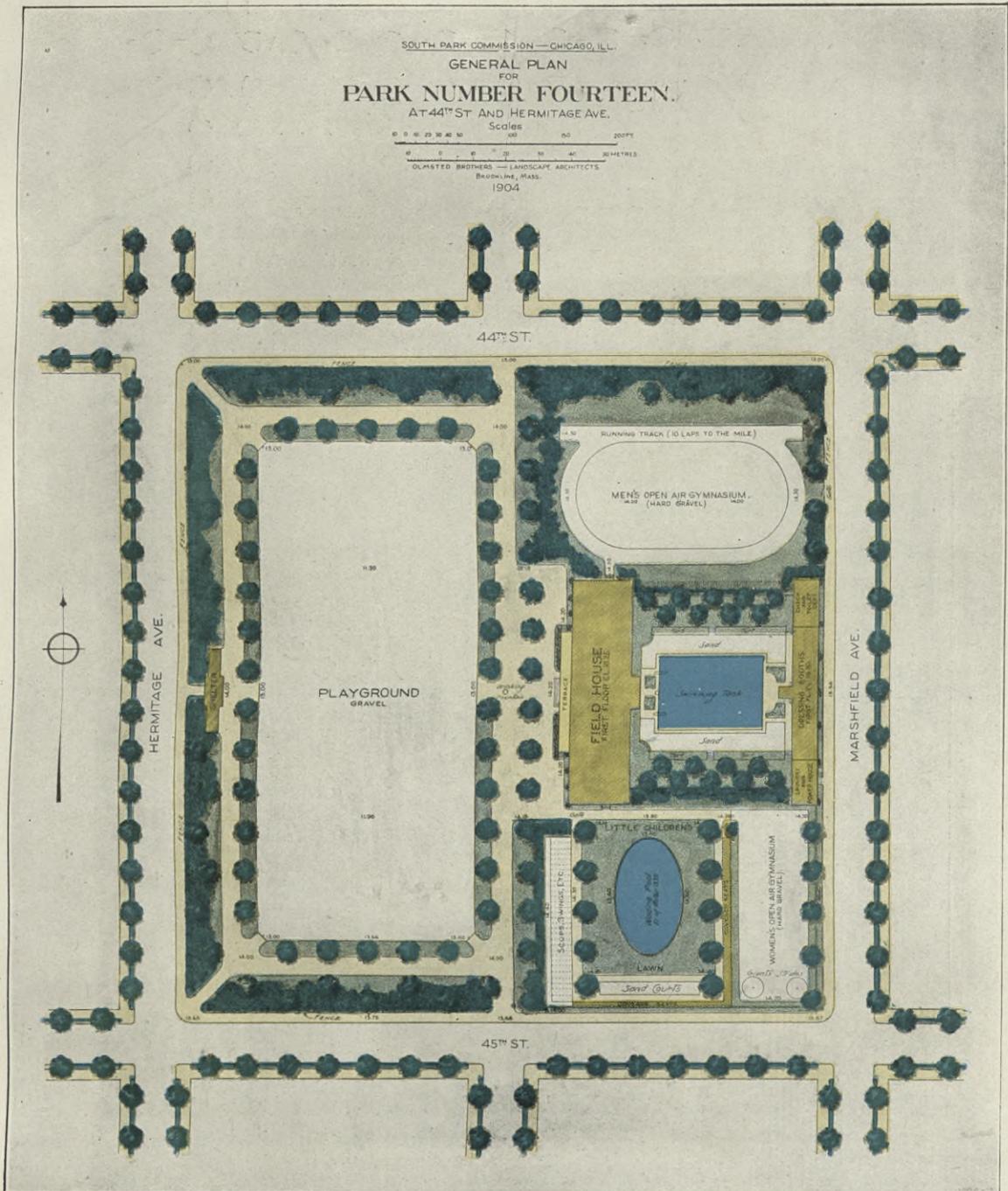
Zwei Bilder, wie sie bei der Regulierung des „Sumpfflüßchens“ entstanden.
Links: vor, rechts: nach dem Eingreifen der Landschaftsarchitekten der städtischen Parkkommission der Stadt Boston.

Abb. 303. Aussteller: Gebrüder Olmsted, Landschaftsarchitekten, Brookline-Boston.



Badestrand Revere, ein Teil des Parksystems (nördlicher Teil) von Groß-Boston, an einem Sommernachmittag. Der Badestrand kann vom Herzen der Stadt aus mittels einer einfachen Trambahnfahrt erreicht werden. Die Badeanstalten werden vom Parkzweckverband in musterghiltiger Weise verwaltet.

Abb. 304. Aussteller: Gebrüder Olmsted, Landschaftsarchitekten, Brookline-Boston.

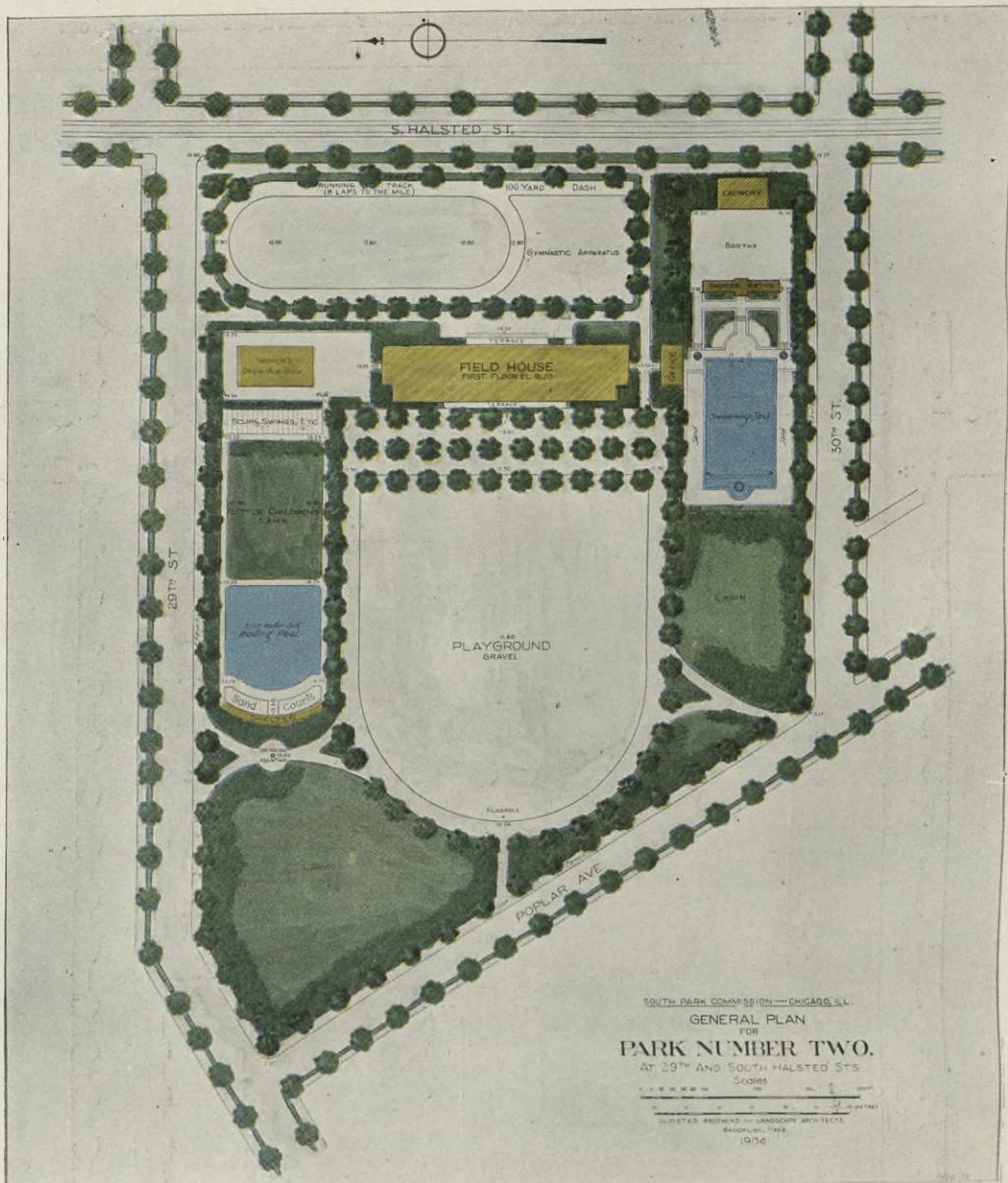


Davis Square.

Park No. 14 in Chicago, nach dem Entwurf von Gebrüder Olmsted.

Denkbar höchste Organisation eines kleinen Spielparks (4 ha); 1 größerer Spielplatz (6800 qm), 2 Turnplätze im Freien für Knaben und Mädchen, rings um den größeren Spielplatz eine Wettlaufbahn, Sandspielplatz für kleine Kinder, Planschwimmbad, Sandbad, öffentliches Gesellschaftshaus (gelb).

Abb. 305. Aussteller: Gebrüder Olmsted, Landschaftsarchitekten, Brookline-Boston.



Volkspark Nr. 2, nach Entwurf von Gebrüder Olmsted.

Etwa 4 ha. Links oben anfangend: Rennbahn, Turnplatz im Freien, Wäscherei, Auskleidekabinen, Brausebad, Schwimmbad, Gesellschaftshaus, Turngelegenheit im Freien für Frauen, Schaukeln für Kinder, grüne Spielwiesen für Kinder, Planschwiese, Sandspielplatz, großer Fußballplatz und zwei Rasenplätze. Unten: Bilder vom Gesellschaftshaus und der Planschwiese.

wurden. Außerdem kam dem Parksystem ein großer Teil der Aufwendungen zugute, die von dem ebenfalls im Einverständnis mit den Parkkommissionen arbeitenden Groß-Bostoner Zweckverband für Wasserversorgung (Erhaltung von Waldseen) und von der Kommission für die Regulierung des Charles-Flusses gemacht worden sind. Das Herz des Parksystems bildet eine seit Anfang des 17. Jahrhunderts in öffentlichem Besitze befindliche Gemeindefeld (commons); wesentliche Teile sind der von Olmsted sen. entworfene Franklin-Park mit seinen zahlreichen Spielwiesen, große Waldreservationen im Norden und Süden, lange Streifen gutorganisierten öffentlichen Seebadestrandes und kleinere Spielplätze in unmittelbarer Nähe der dichtbevölkerten Stadtteile. Das Beispiel des Metropolitan-Park-Distrikts von Boston ist vielfach und mit wechselndem Erfolg in anderen amerikanischen Städten nachgeahmt worden, so in Baltimore, Philadelphia, St. Louis, Milwaukee und anderen, auch kleineren Städten. Die treibenden Kräfte für die Durchführung der neuen Gedanken waren in den einzelnen Städten meist Gesellschaften, die den Zusammenschluß opferwilliger und für diese Frage interessierter Privatleute bewerkstelligen, die Freiflächenfrage der jeweiligen Stadt durch erste Fachleute auf Kosten der Gesellschaft genau studieren lassen, die Ergebnisse der Untersuchung zusammen mit umfassenden Verbesserungsvorschlägen in reichillustrierten Denkschriften veröffentlichen, in weitesten Kreisen verbreiten und durch die Presse, durch Versammlungen, Lichtbildervorträge, manchmal durch die Mittel amerikanischer Reklame, ferner durch Petitionen an die gesetzgebenden Körperschaften und schließlich durch Herbeiführung eines Referendums gelegentlich der allgemeinen Wahlen zum Landtage nachdrücklich vertreten⁴⁷⁶).

Von den zahlreichen amerikanischen Parksystemen, die auf der Städtebau-Ausstellung vorgeführt wurden, sei hier noch besonders des prächtigen Systems von Baltimore Erwähnung getan. Baltimore hatte 1910 558 000 Einwohner. Von dem 8200 ha umfassenden Gebiete der Stadt waren 906 ha, d. h. über 11 % städtische Parkanlagen. Der erste größere Park (Patterson Park 52 ha) wurde 1827 angelegt; der größte, Druid Hill Park 270 ha, stammt aus dem Jahre 1860. Das neue System ist von dem jüngeren Olmsted nach dem Bostoner Muster entworfen worden und konnte mit besonderer Schnelligkeit durchgeführt werden, weil die Parkpolitik nicht auf direkte Steuern angewiesen ist, sondern regelmäßig 9 % der Bruttoeinnahmen (neun Prozent) der Straßenbahnen überwiesen bekommt, was jährlich etwa zwei Millionen für Parkzwecke bedeutet⁴⁷⁷). Es wird — und mit Recht — viel Aufhebens von der Korruption in den amerikanischen Städten gemacht. Weniger Aufsehen erregte es, als gelegentlich der Verhandlungen zwischen der Stadt Berlin und der Großen Berliner Straßenbahn zahlreiche Mitglieder der Stadtverordnetenversammlung ihr Stimmrecht auszuüben versuchten, obgleich sie nachweislich Aktionäre der Straßenbahn waren. Sie versuchten jedoch nicht für eine 9 % Besteuerung der Bruttogewinne der Straßenbahn einzutreten. Die Große Berliner zahlt 8 % und mehr Dividende!

476) Für die verschiedenen Zahlen vgl. den jährlich erscheinenden Report of the Metropolitan Park Commission; ferner die Jahresberichte des Board of Commissioners, Department of Parks, City of Boston; ferner den bereits erwähnten Aufsatz von H. Kayser. Nach den neuesten Berichten waren allein von der kleinen, 670 000 Einwohner zählenden Stadt Boston (also nicht von Groß-Boston) bis zum 31. Januar 1911 verausgabt für Parks im ganzen 19,08 Mill. Doll. (fast 80 Mill. Mk.), wovon 8,56 für Landerwerb und 10,51 für Anlagekosten verbucht wurden.

477) Vgl. das von der Stadt herausgegebene: Baltimore Book 1912, S. 27 ff.

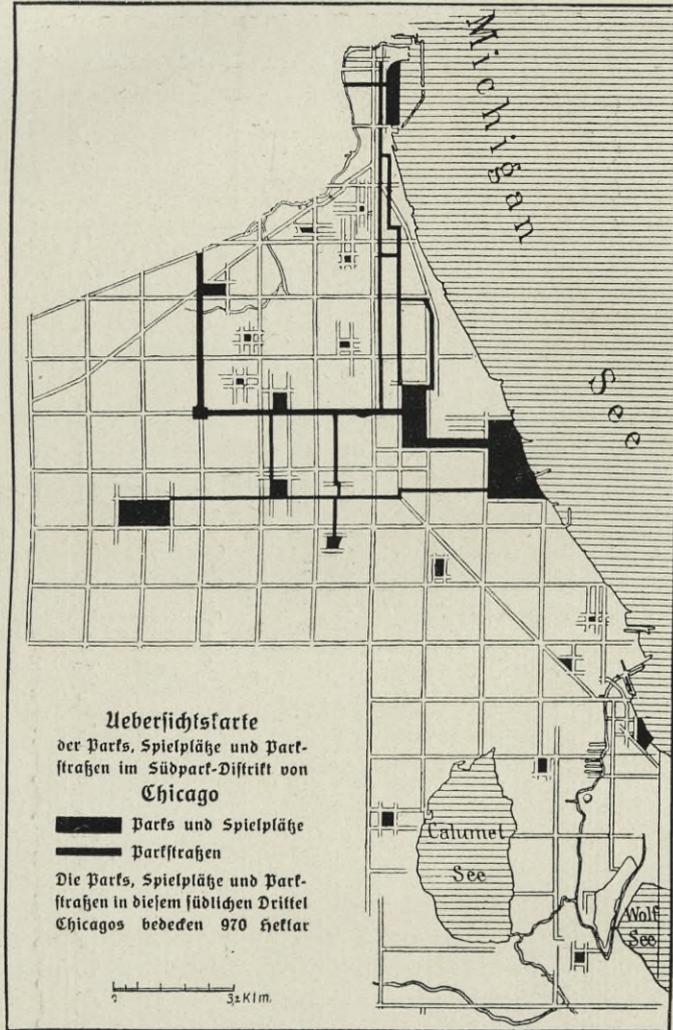
Der Stadt **Chicago**⁴⁷⁸⁾ (vgl. Abb. 304, 314, 322, 325) war es vorbehalten, durch die Durchführung eines weiteren neuen Parkgedankens einen ähnlichen Ruhmes-titel für die Entwicklung der Parkkultur zu erwerben wie New York mit seinem Zentralpark und Boston mit seinem Parksystem. Die Schaffung einzelner Parks und eines zusammenhängenden und die Stadt durchdringenden Parksystems ist nur die eine Hälfte der großstädtischen Parkaufgaben. Die andere und nicht weniger wichtige Hälfte liegt in der wirkungsvollen Organisation und Nutzbarmachung der Parks für den öffentlichen Gebrauch. Das gilt ganz besonders von den Parks im Innern der Stadt. Wenn die großen grünen Flächen in der Umgebung der Großstadt dem Ausflugs- und Erholungsbedürfnis der Großstadtbevölkerung an Sonn- und Festtagen und an freien Nachmittagen dienen, so muß innerhalb der Stadt in sogenannter Kinderwagen-Entfernung, also 10 Minuten höchstens von jedem Hause, ein gesunder Spielplatz gelegen sein, groß genug, um dem Großstadt-kinde den Segen der freien Natur zu ersetzen und anziehend genug, um Kinder und Erwachsene dauernd zu jeder Jahreszeit und bei jedem Wetter zu fesseln. Nachdem Chicago bereits in den 1870er Jahren ansehnliche Fundamente zu seinem heutigen ausgedehnten Parksystem gelegt hatte, blieb die Parkentwicklung in den 1880er Jahren stehen, was bei der ungeheuer wachsenden Einwanderung zu unhaltbaren Übelständen führte. In der damals neu einsetzenden Park-bewegung muß besonders das Werk der sogenannten Social Settlements oder Nachbarschaftshäuser hervorgehoben werden, um die sich vor allem die große Jane Addams und Graham Taylor verdient gemacht haben⁴⁷⁹⁾. Wenn irgendwo, so zeigte diese Parkbewegung, daß große Dinge nur durch große ideale Anstrengungen entstehen können. Die amerikanischen Versuche gebildeter und sozial denkender Menschen, die Schrecken der überbevölkertsten Stadtquartiere dadurch sachdienlich beurteilen zu lernen, daß sie dort dauernd ihre Wohnung nahmen, öffnete neue Tore des Verständnisses für die Bedürfnisse dieser Stadt-teile und schuf die Vorbedingung zum Erfolge der späteren Organisation der so neuartigen Spielplätze. In diesem Zusammenhange muß des deutschen Ein-flusses gedacht werden, der aus den deutschen Kindergärten und ihren Sand-häufen für kleine Kinder zuerst in Boston und dann in anderen amerikanischen Städten wirkte. 1893 wurden in Chicago philanthropischerseits die ersten kleinen Spielgelegenheiten auf un bebauten Baustellen eröffnet. 1898 bewilligte die Stadt 1000 Dollar für Spielplätze. 1899 wurden nach eingehendem Studium des Problems durch eine Studienkommission die alten aus den 1870er Jahren stammenden Park-kommissionen der verschiedenen Stadtteile mit neuen, auf die Schaffung kleiner Spielplätze abzielenden Vollmachten ausgestattet, ein Vorgehen, das in der Folgezeit verschiedentlich durch referendumartige Klauseln bei den allgemeinen Wahlen Bestätigung erfahren hat. Unter den drei Parkkommissionen Chicagos hat sich dann in der Folgezeit besonders die Südparkkommission ausgezeichnet. Sie stellt eine eigene, von Stadt und Graffchaft unabhängige städtische Körper-

478) Vgl. die jährlichen Reports der South Park Commissioners von Chicago, sowie die jährlichen Reports der West Chicago Park Commissioners und auch die „pamphlets“, welche von der Special Park Commission Chicago herausgegeben werden.

479) Von der umfangreichen Literatur dieser Bewegung verdient in diesem Zusammenhang namentlich das Buch von Jane Addams: *The spirit of youth and the city streets*, New York 1909 genannt zu werden. Die Titel der bekannteren unter den älteren ihrer Werke sind: *Democracy and social Ethics* und *The newer ideals of peace*. Auch das verdienstvolle Werk der Zeitschrift „*The Survey*“ (New York und Chicago) und der Kreis von Männern und Frauen, der sie geschaffen hat, muß hier gerühmt werden.

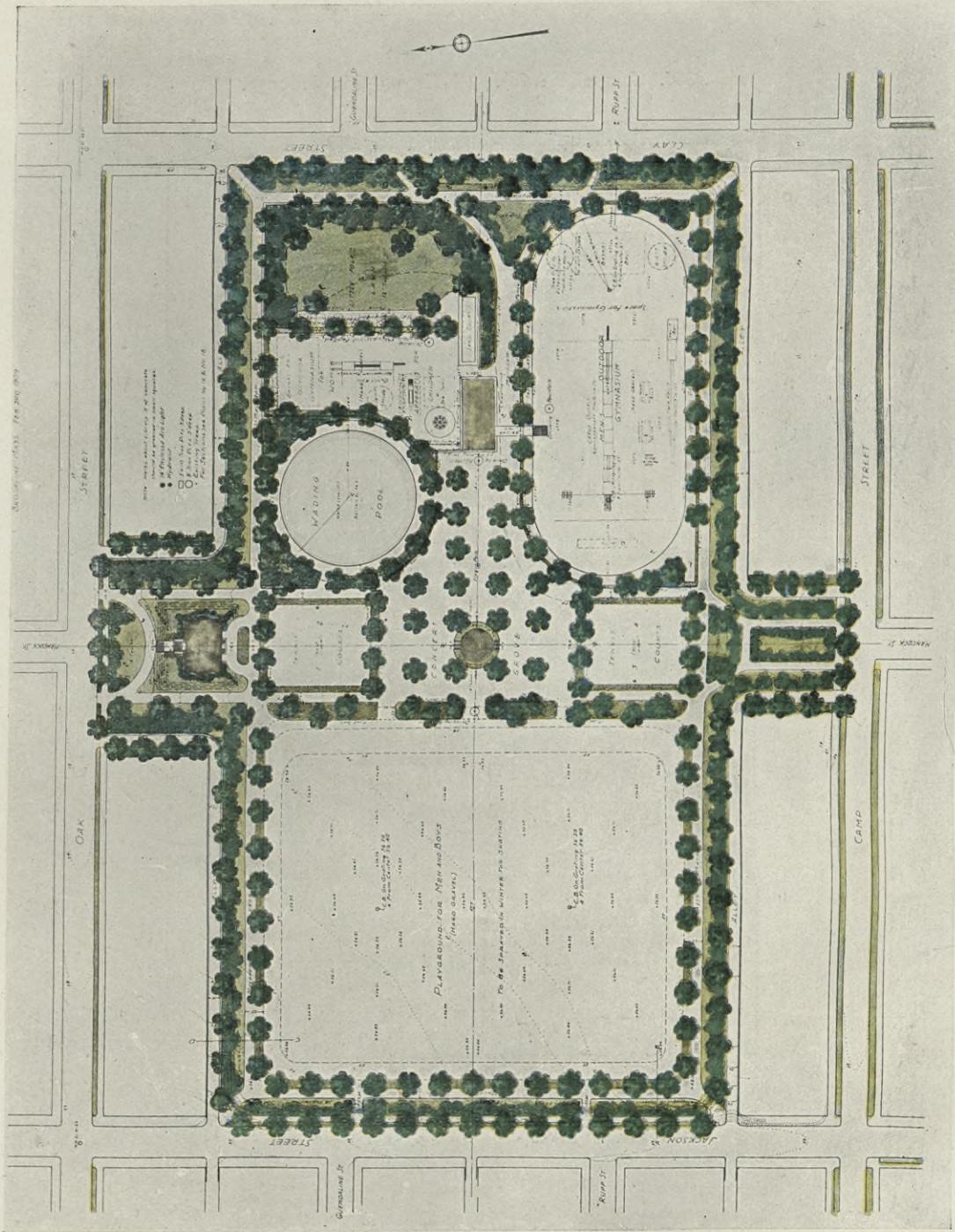
Abb. 306. Aussteller: Südpark-Kommission Chicago.

Der ganz kleine
Park in der
Pfeilrichtung ist
→
Davis Square,
vgl. Abb. 304.



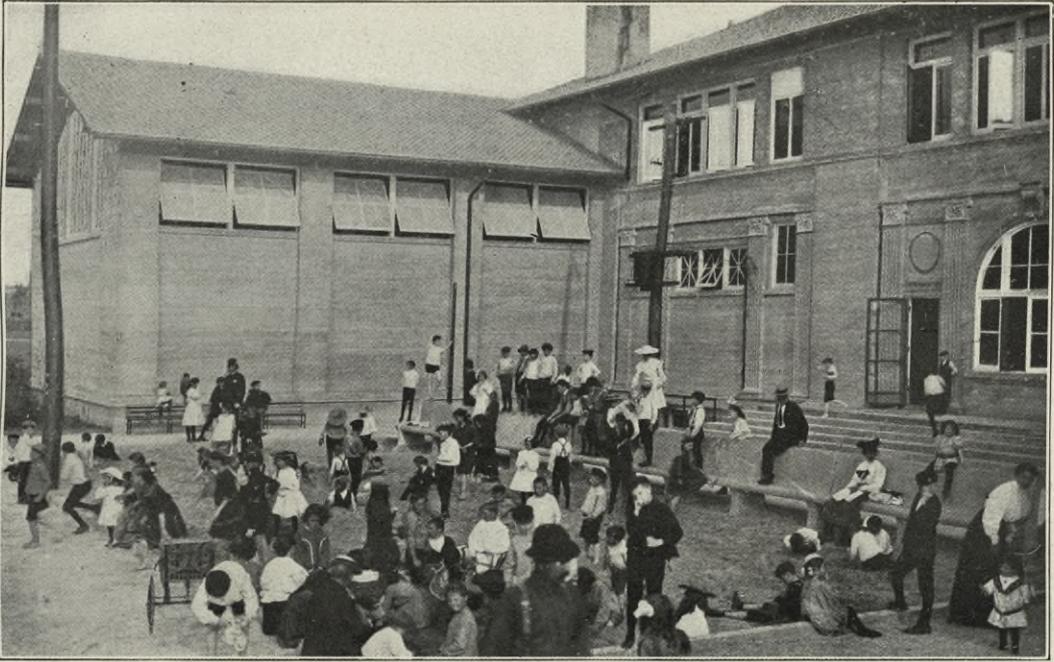
Die allerkleinsten schwarzen Viereckchen sind die 2–6 ha großen Spielparke (vgl. Abb. 304, 305, 308–311, 313–321).

Abb. 307. Aussteller: Gebrüder Olmsted, Landschaftsarchitekten, Brookline-Boston.



Shelby - Park. Hodorganifertter Spielpark in der kleinen Stadt Louisville.

Abb. 308 u. 309. Aussteller: Südpark-Kommission Chicago.



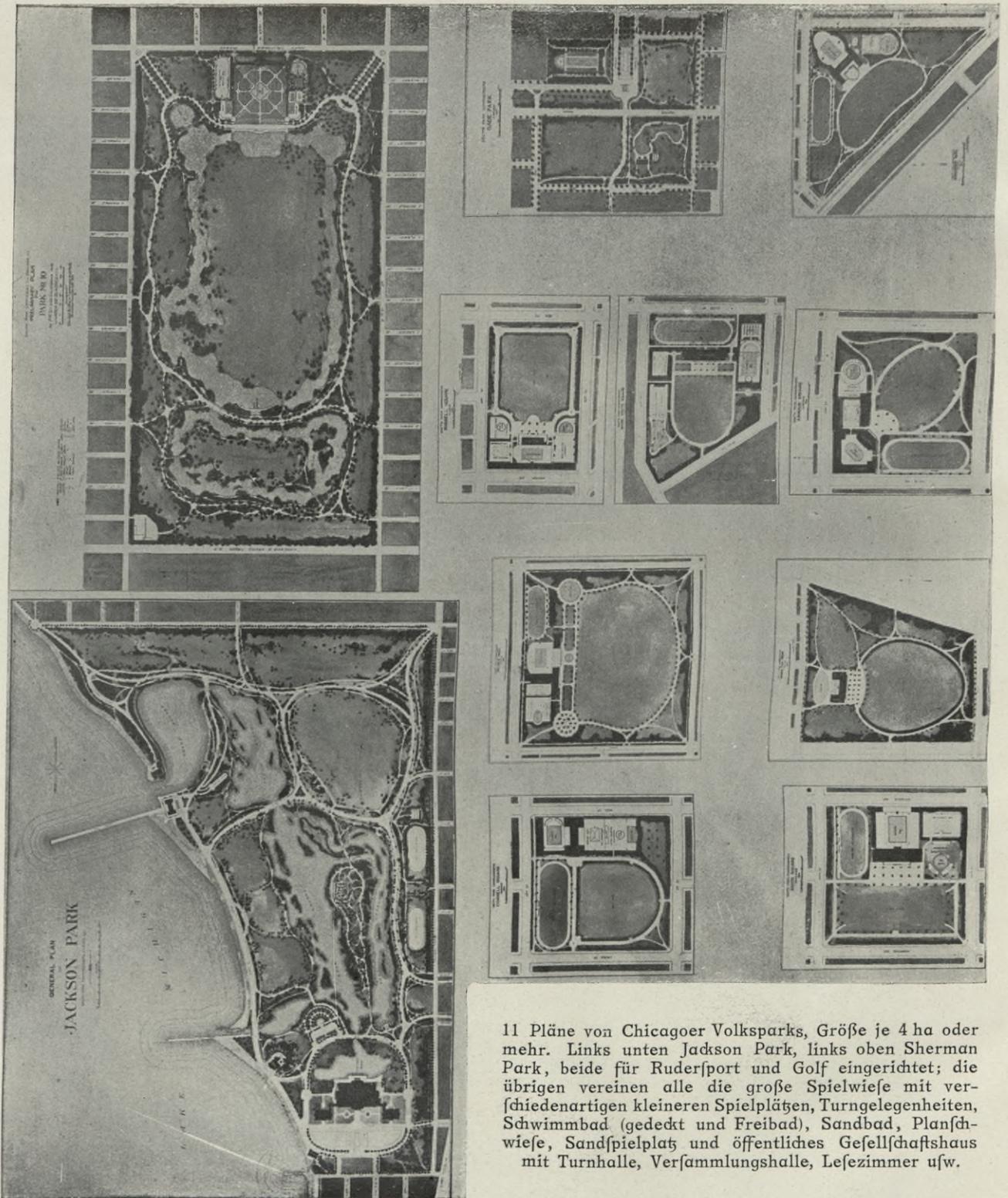
Sandspielplatz vor einem öffentlichen Gesellschaftshause in einem Volkspark Chicagos.



Mädchen im Schwimmbad in einem Volkspark Chicagos.

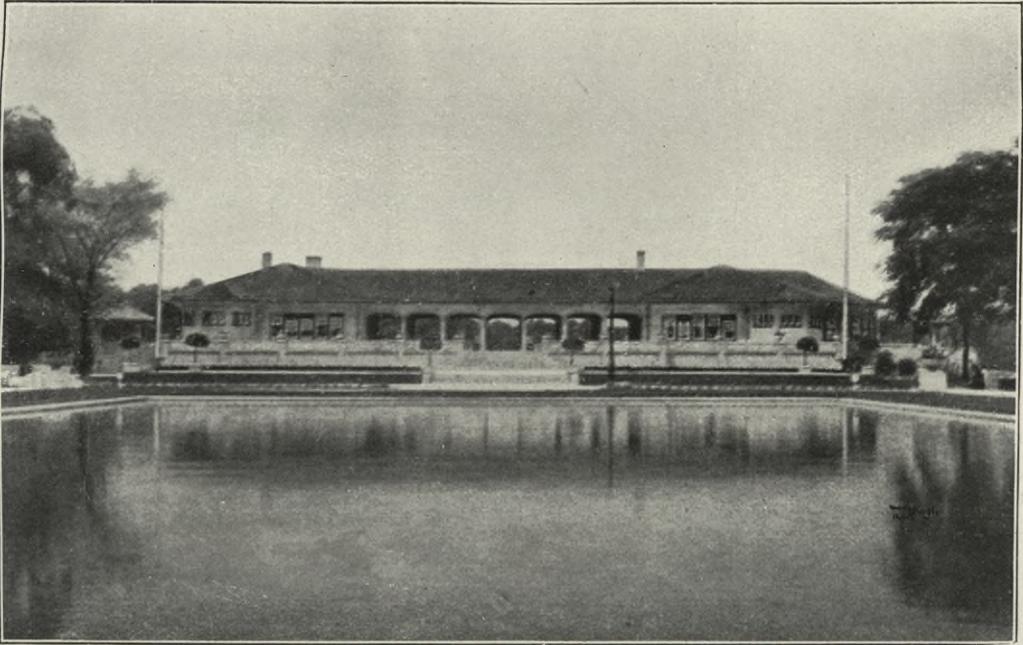


Abb. 310. Aussteller: Südpark-Kommission Chicago.



11 Pläne von Chicagoer Volksparks, Größe je 4 ha oder mehr. Links unten Jackson Park, links oben Sherman Park, beide für Rudersport und Golf eingerichtet; die übrigen vereinen alle die große Spielwiese mit verschiedenen kleineren Spielplätzen, Turngelegenheiten, Schwimmbad (gedeckt und Freibad), Sandbad, Planchwiese, Sandspielplatz und öffentliches Gesellschaftshaus mit Turnhalle, Versammlungshalle, Lesezimmer usw.

Abb. 311 u. 312. Aussteller: Südpark-Kommission Chicago.



Ein öffentliches Klubhaus in einem Chicagoer Volkspark, nach Entwurf von D. H. Burnham.

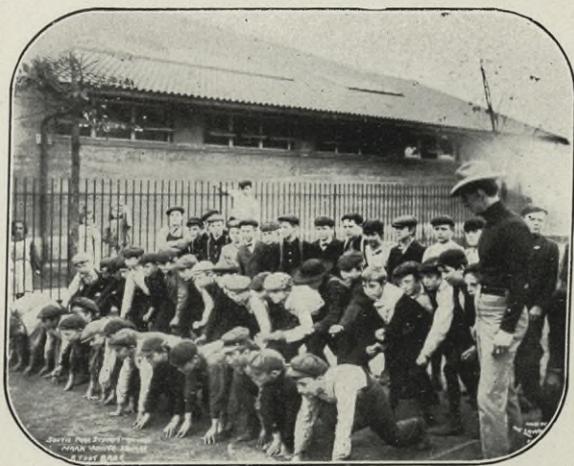


Ein bereits fertiggestelltes Stück des neuen Lagunenparks von Chicago. Die Landzunge links ist künstlich aufgeschüttet (vgl. Abb. 329).

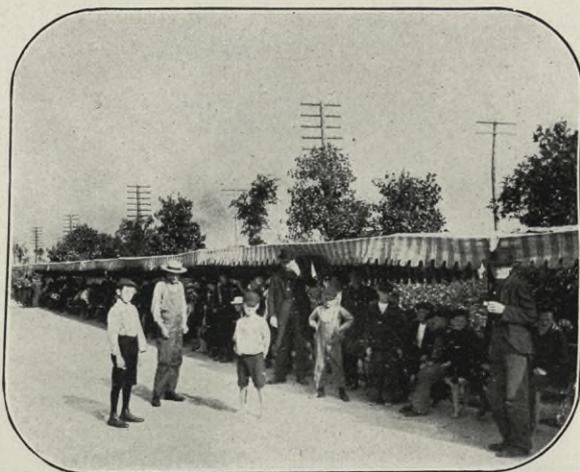


Abb. 313 u. 314. Aussteller: Südpark-Kommission Chicago.

Bilder aus den Volksparks Chicagos.

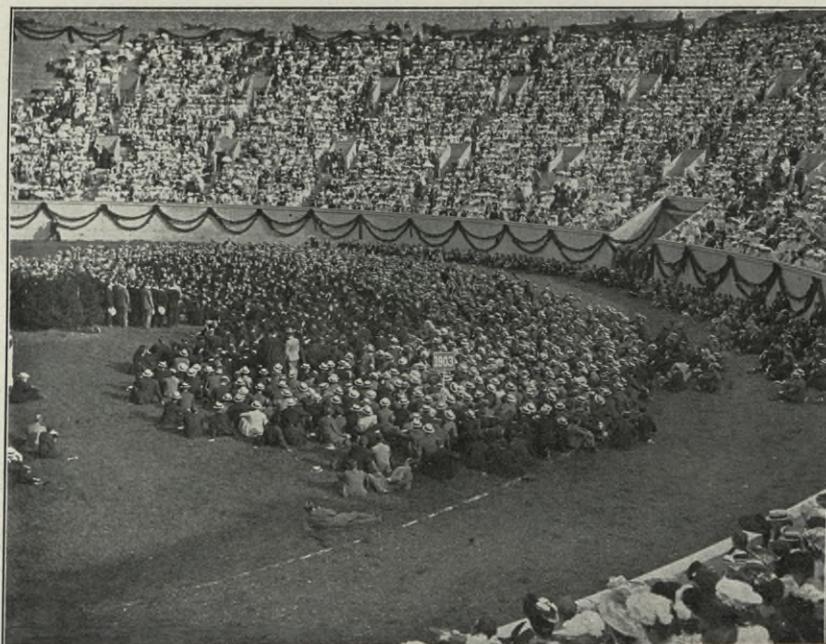


Am Start auf der Wettlaufbahn. Die Läufer müssen mit der Hand die Startlinie berühren. Rechts der Turnwart.



Gänfemarsch zum Schwimmbad.

Abb. 315. Aussteller: Hochbahngesellschaft Berlin (Baurat Wittig).



Stadion der Havard-Universität, Cambridge Boston (faßt 45000 Zuschauer).

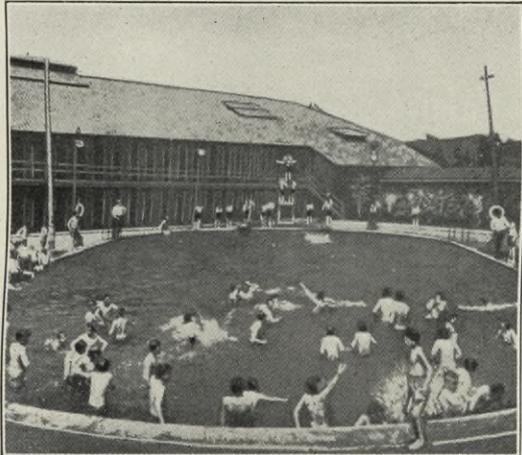
Bilder aus den Volksparks Chicagos.



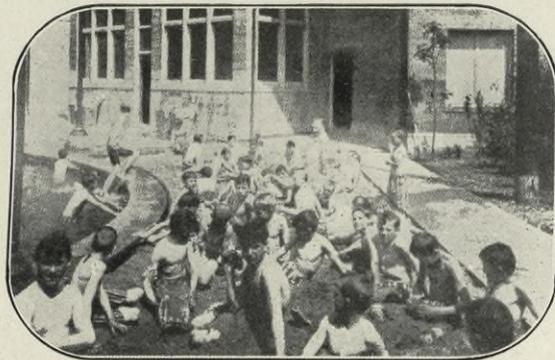
Schafherde im Washington Park.
Anschauungsunterricht für Großstadtkinder.



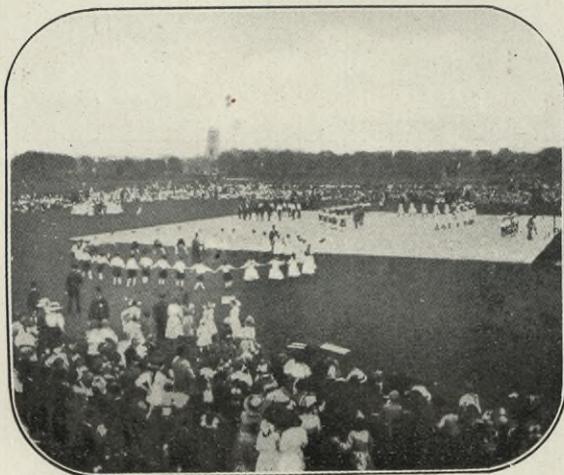
Planzwiese im Mark White Park.
Im Hintergrunde rechts ein öffentliches Gesellschaftshaus.



Öffentliches Schwimmbad.



Öffentliches Sonnenbad.



Kinderreigen beim Frühlingsfest.



Schotten in Nationaltracht beim Frühlingsfest.

Abb. 322–325. Aussteller: Die Cornell Universität, Ithaca, N. Y.



Gruppierung der Universitätsgebäude um weiträumige Parkanlagen.

schaft dar und ist mit dem Recht ausgestattet, Steuern zu erheben und Anleihen bis zur Höhe von 5% des sogenannten gemeinen Wertes des beweglichen und unbeweglichen Besitzes in ihrem Distrikt aufzunehmen. Diese Anleihevollmacht ist in ihrem Distrikt von ganz besonderer Tragweite, weil ihr Gebiet die sogenannte City mit ihren ungemein hoch im Werte stehenden Bureau-Turmhäusern enthält. Es gibt kein schöneres Beispiel von dem Segen, der sich aus der richtigen Ausnutzung der modernen Citybildung ziehen läßt. Die Zinsen der Parkanleihen werden, wie der weitaus größte Teil der Einkünfte der amerikanischen Kommunen, aus der Steuer nach dem gemeinen Werte gedeckt, die als das Rückgrat der gewaltigen Aufwendungen amerikanischer Städte für Parkzwecke bezeichnet werden muß. Sie schwankt zwischen 1 und 2% vom vollen Werte (nicht Ertrage) der eingeschätzten Objekte, vor allem also der Immobilien; die Werte werden jährlich eingeschätzt; die Steuer wird jährlich erhoben und macht, abgesehen von ihrer die Spekulation mit unbebautem Boden hemmenden Wirkung alle aus der Schaffung von Parks entstehenden Wertsteigerungen benachbarter Grundstücke sofort der Gemeinde wieder steuerpflichtig und läßt sie somit also unmittelbar zur Deckung der Parkkosten beitragen. Es sei bei dieser Gelegenheit auf eine in der amerikanischen Parkdiskussion viel erwähnte Zahl hingewiesen. Das Gelände des New Yorker Centralparks hat in den fünfziger Jahren 5 Mill. Dollar gekostet und wird heute⁴⁸⁰⁾ seinem bloßen Verkaufswerte für Bauzwecke nach auf 236,5 Mill. Mark geschätzt; die Einschätzung der den Park umgebenden 12., 19. und 22. Gemeindebezirke war 1856 21,8 Mill. Dollar, während ihre Steuereinschätzung 1894 660,9 Mill. Dollar betrug⁴⁸¹⁾. Hieraus ist vielfach der naheliegende Schluß gezogen worden, daß die Anlage des Central Parks den Wert der benachbarten Grundstücke gewaltig gesteigert hat, und daß die Steuer nach dem gemeinen Wert, die nach der eingetretenen Wertsteigerung gesteigerte Beträge erbrachte, die gesamten Aufwendungen der Stadt für den Central Park reichlich zurückerstattet hat. Auf einer ähnlichen steuerpolitischen Grundlage konnte die Südparkkommission von Chicago allein in der Zeit von 1869—1907 17 Mill. Dollar (71 Mill. Mark) davon 5,7 Mill. für Bodenerwerb und 11,3 Mill. für die Ausgestaltung der Parks ausgeben. Für den seit 1899 neugeschaffenen Typus des kleinen Spiel- und Volksparks sind in ganz Chicago über 42 Mill. Mark ausgegeben worden. Dieses großartige Beispiel der Pflichterfüllung gegen die heranwachsende Jugend hat Roosevelt mit Recht „eine der großartigsten bürgerlichen Taten, die je eine amerikanische Stadt vollbracht hat“, genannt. Mit den in Chicago gemachten Aufwendungen ist es gelungen, ein System von über 60 Spiel- und Badegelegenheiten in allen denkbaren Abstufungen nach Größe und Ausstattung zu schaffen, das nahe an Vollkommenheit streift. Die Größe des typischen neuen Spielparks schwankt zwischen 1 und 25 ha. Die Pläne dieser Parks zeigen die denkbar höchste Organisation des vorhandenen Raumes. Sie enthalten regelmäßig einen großen von Bäumen und einer Promenade umrahmten Platz für die amerikanischen Nationalspiele, Fußball und Schlagball (Baseball), im Winter für Schlittschuhlauf; mit Turngerüsten ausgestattete getrennte Turngelegenheiten im Freien für beide Geschlechter, umgeben von Stadien zum Wettlaufen; eine für kleine Kinder reservierte Spielwiese mit einem flachen Wasserbecken zum Waten in der Mitte; ein Schwimmbad im Freien, umgeben von Sand- und Sonnenbädern, Brause-

480) Vgl. Annual Report, Department of Parks, City of New York, 1908, S. 7 ff.

481) Vgl. Lamb und Harrison, History of the City of New York. Bd. 3, S. 811.

bädern, An- und Auskleidekabinen und Wäscherei; einen Platz mit Schaukeln, Rundläufen, Rutschbahnen, Wippen usw. für Kinder; einen Sandspielplatz und einen Trinkbrunnen. Größere Parks sind außerdem noch mit Tennisplätzen sowie Plätzen für Golf, Hockey, Krocket, Roque usw., ferner mit Wasserflächen für Rudersport und Bootshäusern ausgestattet. In den meisten Spielparks, auch in den kleineren, finden sich große öffentliche Gesellschaftshäuser⁴⁸²), welche die Parks auch bei schlechtem Wetter benutzbar machen und im allgemeinen die Anziehungskraft der Parks steigern. Diese Häuser enthalten im Mittelbau eine große Versammlungshalle, die für öffentliche und private Feste, Vorführungen, Vorträge, Ausstellungen usw. kostenlos zur Verfügung steht. In den Seitenflügeln sind ferner untergebracht: eine von Turnvereinen aller Altersstufen bis herab zu den jüngsten benutzte Turnhalle, eine Bibliothek mit Zeitschriftenlesezimmer, ein Hallenschwimmbad mit Brausebädern für die Wintermonate, kleine Versammlungsräume zur Benutzung durch alle möglichen lokalen Klubs von Kindern und Erwachsenen, wie Nähkränzchen, Debattiervereine, Mütterklubs usw., oft auch ein kleines alkoholfreies Restaurant. Die Überwachung der einzelnen Abteilungen der Parks liegt in der Hand geschulter Personen, die es verstehen, den Parkbenutzern freundschaftlich beratend oder auch organisatorisch tätig zur Seite zu stehen. Die verschiedenen Benutzungsmöglichkeiten sind immer kostenlos mit Ausnahme der Restaurants und der Ruderboote, deren Leistungen zum Selbstkostenpreis abgegeben werden. Politischen und religiösen Veranstaltungen sind die Parks verschlossen, eine bei den mannigfaltigen nationalen und religiösen Gegensätzen unumgängliche Maßnahme, die auch in den Parks anderer amerikanischer Städte gilt. Die weit über die Ziele rein körperlicher Ausbildung hinausgehende Bedeutung dieser Parks kommt vielleicht am besten zum Ausdruck in den jährlich in den größeren Parks Chicagos veranstalteten sogenannten Frühlingsfesten, bei denen unter anderem die verschiedenen Nationalitäten der Einwanderer ihre Volkstänze in den Kostümen des Heimatlandes unter einem nach Zehntausenden zählenden Zustrome von Zuschauern vorführen.

Durch die Schaffung seines einzigartigen Spielparksystems ist der Ehrgeiz Chicagos aber durchaus noch nicht erschöpft, und die großen Zukunftsprojekte, die man dort eifrig erörtert, zeigen, daß auch in der modernen Großstadt noch großartige formal-monumentale Aufgaben zu lösen sind.

Chicago strebt nicht nur danach, sein Innenparksystem durch ein System von Außenparks nach Bostoner Muster zu ergänzen, sondern das gesamte innere und äußere Parksystem soll einen ganz neuartigen Abschluß durch die Schaffung eines Wasserparks, des sogenannten Lagunenparks (Abb. 312), erhalten, der den an den Michigan-See anschließenden und die Stadt umfäumenden Halbkreis von Parkanlagen zum Kreise schließt. Dieser Wasserpark soll in Form mehrerer 100–300 m breiter und zusammen mehr als 10 km langer Landzungen dem Seeufer vorgelagert werden und so eine bis zu etwa 100 m breite Lagune stillen Wassers für ungefährlichen Wassersport auf der einen Seite und einen idealen Bade- und Vergnügungsstrand nach der anderen Seite schaffen.

Dieser geniale Plan vereint monumentale Großartigkeit mit technischer Kühnheit, beruht aber trotz seiner phantastischen Größe auf einer beinahe profaischen Basis. Es handelt sich dabei nur um eine sinnige und planmäßige

⁴⁸²) Ihre vornehm-einfache, aber große Eisenbetonarchitektur stammt von demselben Daniel H. Burnham, der den neuen Bebauungsplan für Chicago schuf.

Abb. 326. Aussteller: Die Universität des Staates Wisconsin in Madison.



Abb. 327. Aussteller: Die Universität Chicago.

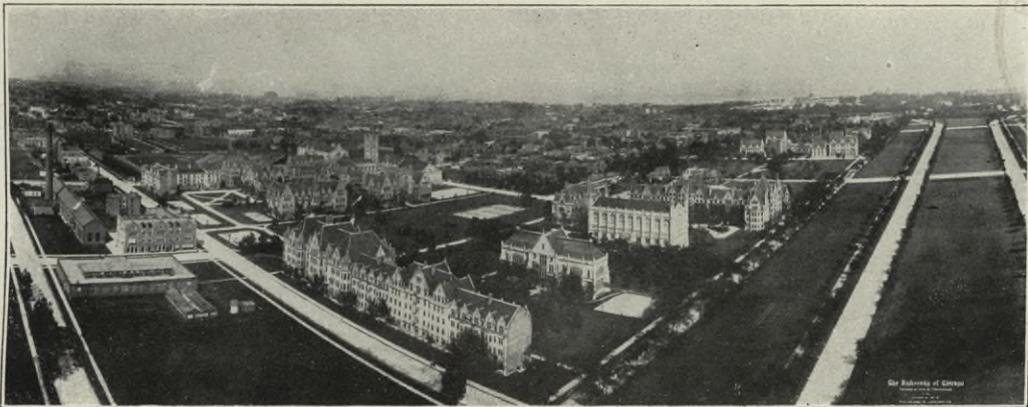
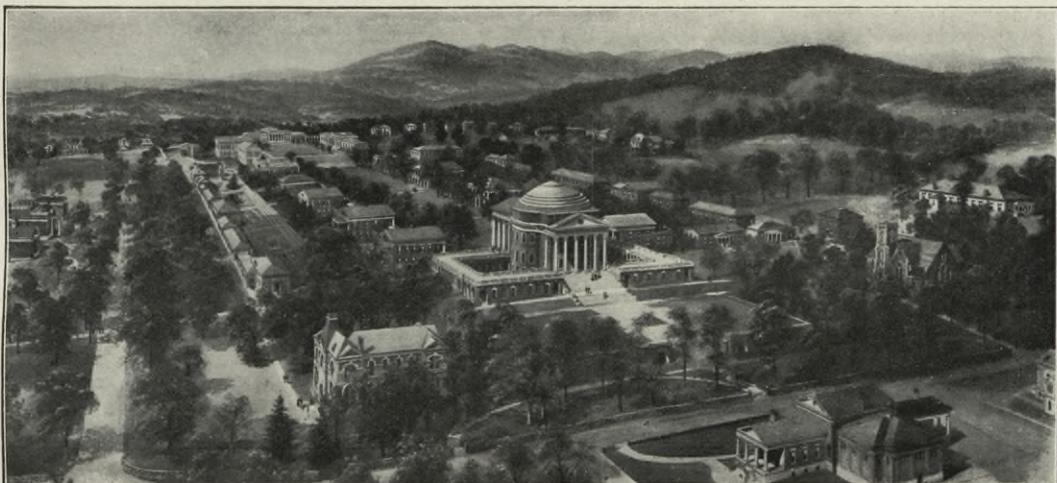


Abb. 328. Aussteller: Die Universität von Virginia.

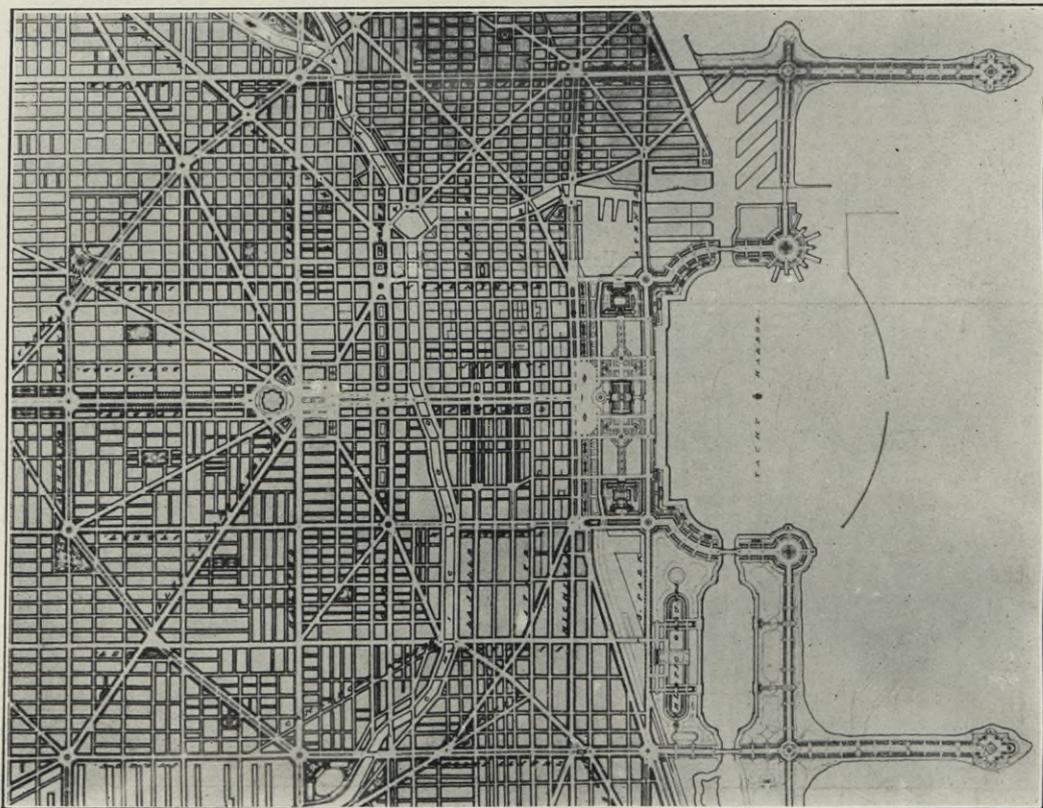


Die Gebäudegruppen der drei Universitäten.

Abb. 329 u. 330. Aussteller: Commercial Club Chicago.

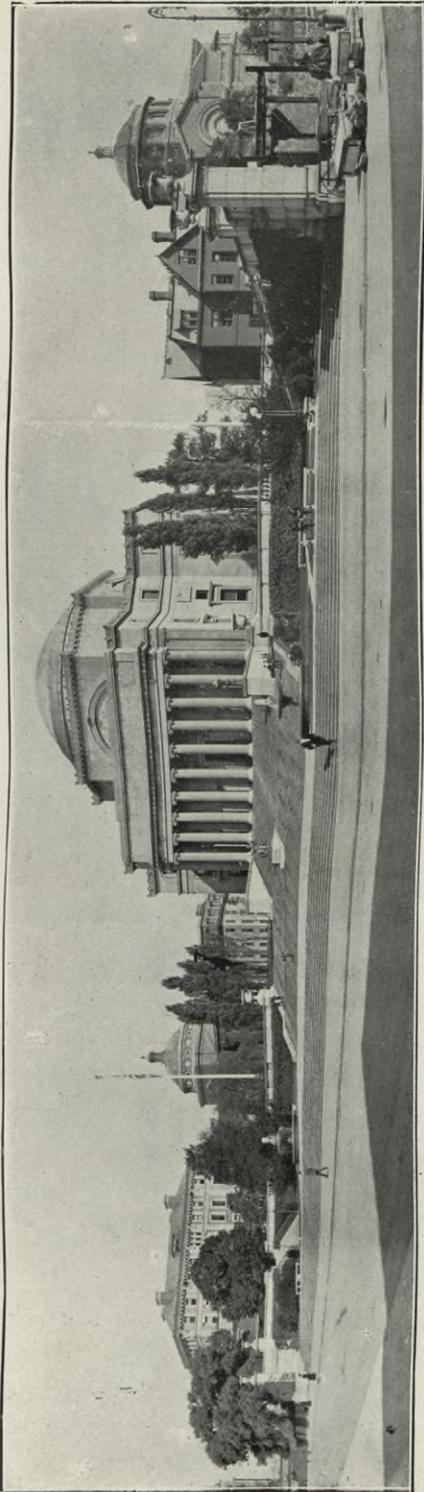


Vogelperspektive auf den von Daniel H. Burnham geplanten Jachthafen vor dem Grantpark (Zentrum Chicagos). Im Hintergrund der Lagenpark.



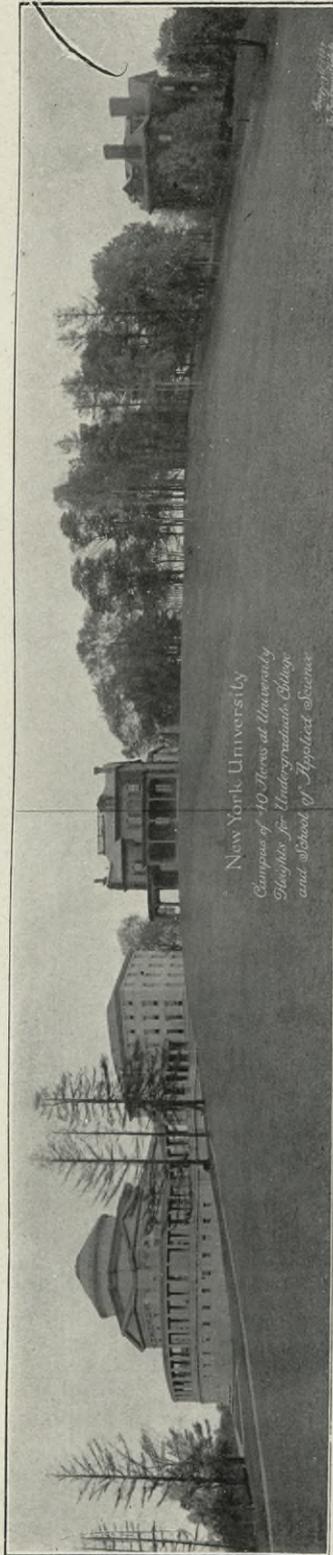
Das Herz Chicagosim Entwürfe für den neuen Bebauungsplan Burnhams. Rechts der Jachthafen, der Grantpark, die City, Vereinigung der Strahlenstraßen auf das projektierte Rathaus (links).

Abb. 331. Aussteller: Columbia-Universität New York.



Die Columbia-Bibliothek, Zentrum des Universitätsgeländes, auf dem hochwertigen Boden der Manhattan-Insel gelegen, vgl. Abb. 333—335.

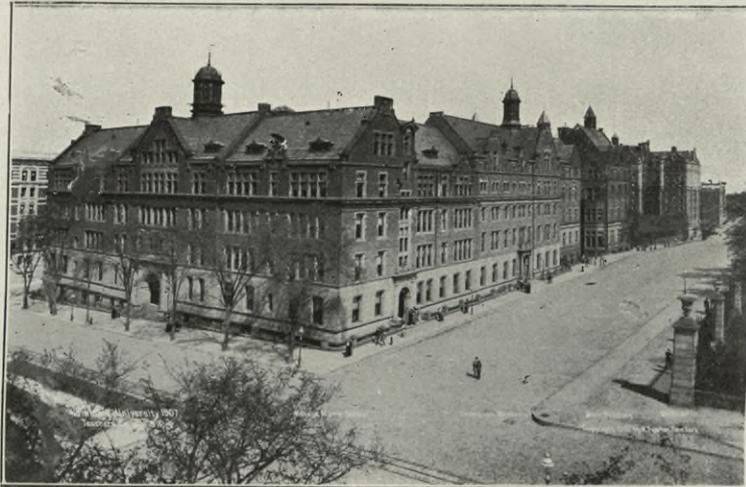
Abb. 332. Aussteller: New York Universität.



Die Universitätsgebäude sind von 16 ha Park- und Spielplatzanlagen umgeben.

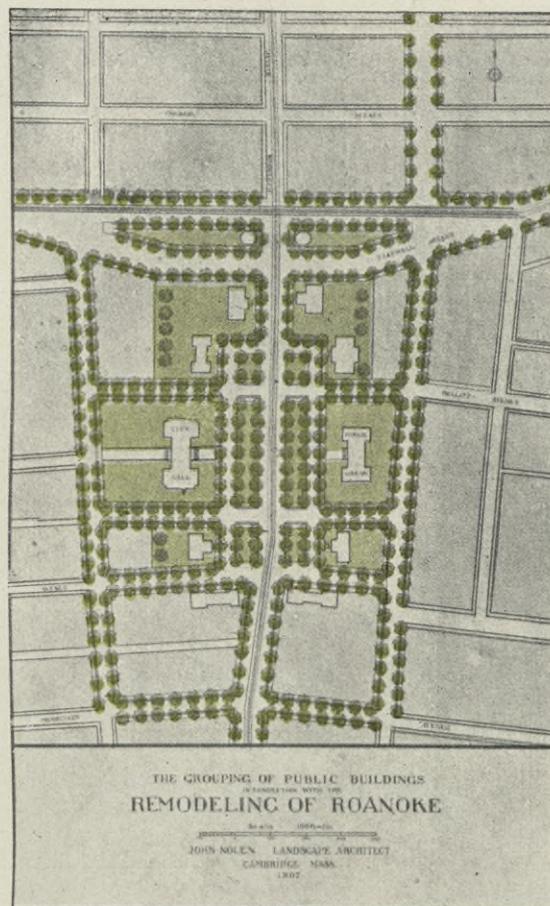


Abb. 333—335. Aussteller: Die Columbia Universität New York.

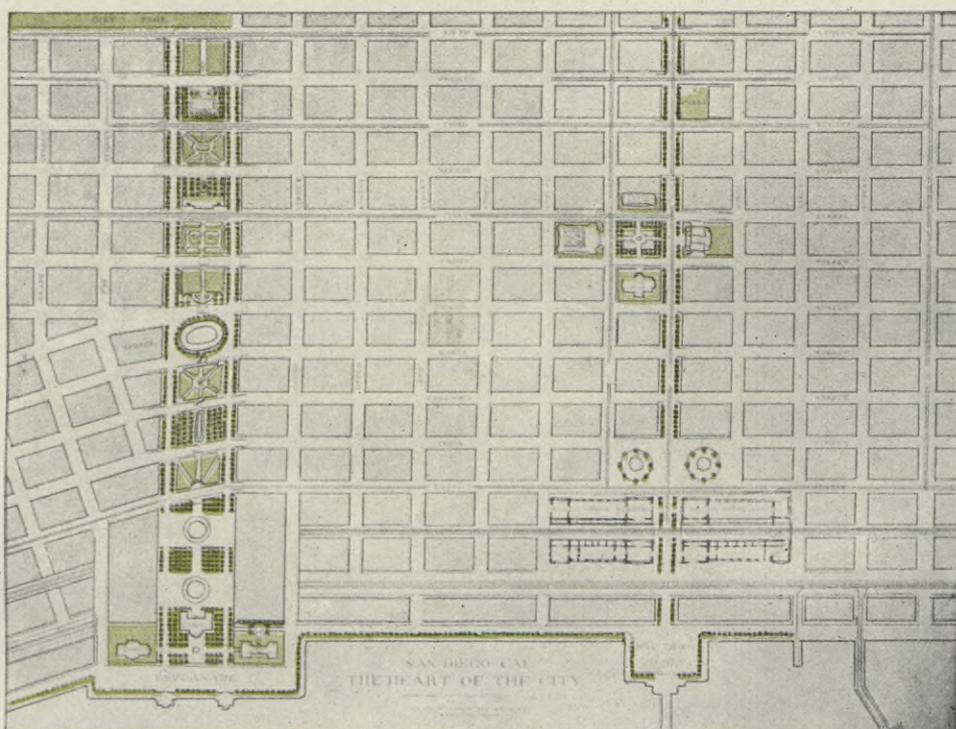


Die Baulichkeiten der Columbia-Universität liegen auf dem hochwertigen Boden der Manhattan-Insel New York. Trotzdem ist für Spielplätze (unten der Fußballplatz) und Gartenanlagen gesorgt. Außerdem liegen dicht dabei die großen städtischen Parks der Morningside und Riverside.

Abb. 336 u. 337. Aussteller John Nolen, Land|chaftsarchitekt, Cambridge-Boston.



Gruppierung öffentlicher Gebäude in Parkanlagen für die kleine Stadt Roanoke.



Ein Parkstreifen in das Zentrum von San Diego (Californien) hereingezogen.



Abb. 338. Aussteller: Magistrat Berlin (Stadtarchivar Clauswitz.)

Die Friedhöfe Berlins im Jahre 1883.

Gelb die 1883 im Gebrauch befindlichen Friedhöfe; grün die 1883 noch unterhaltenen, aber nicht mehr benutzten Friedhöfe; rot die seit 1850 angelegten und im Jahre 1883 bereits verschwundenen Friedhöfe; blau die 1883 verschwundenen mittelalterlichen Friedhöfe. — Dieser Plan zeigt, welchen Segen ein Gesetz gebracht hätte, das in Berlin (wie in England seit 1855) die Verbauung von Friedhofsgelände verbieten würde.

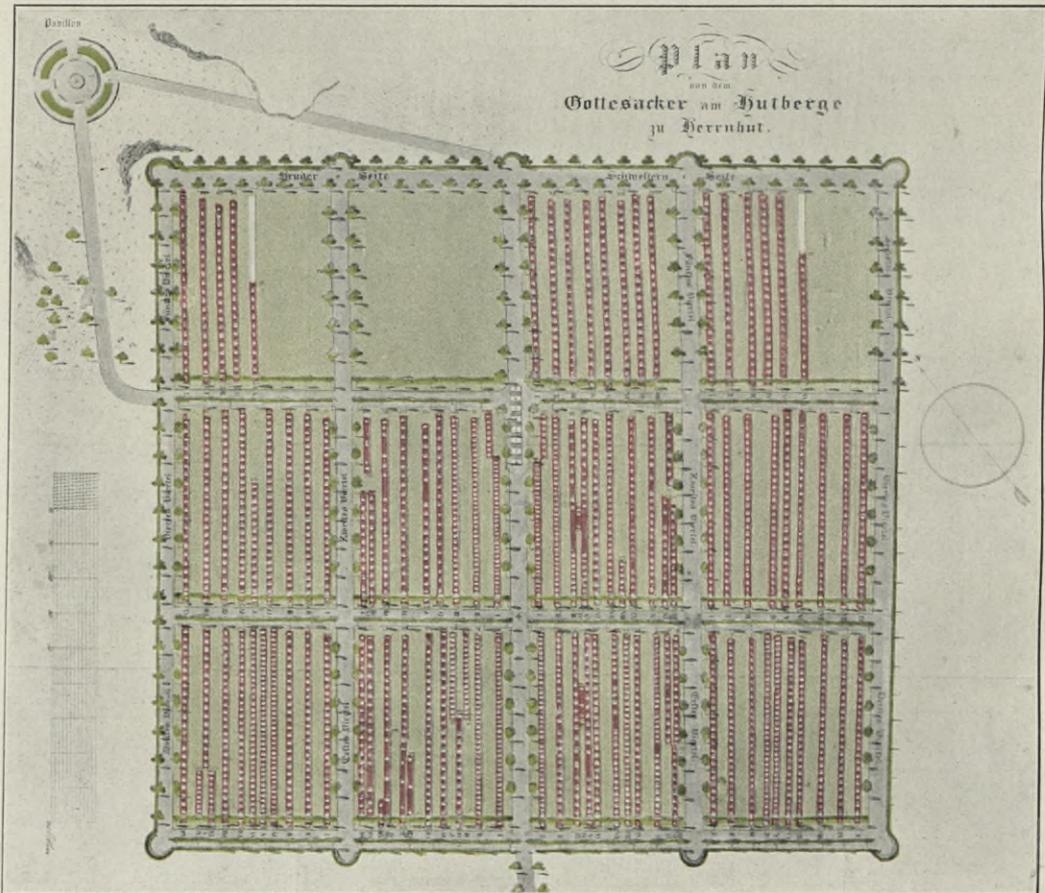
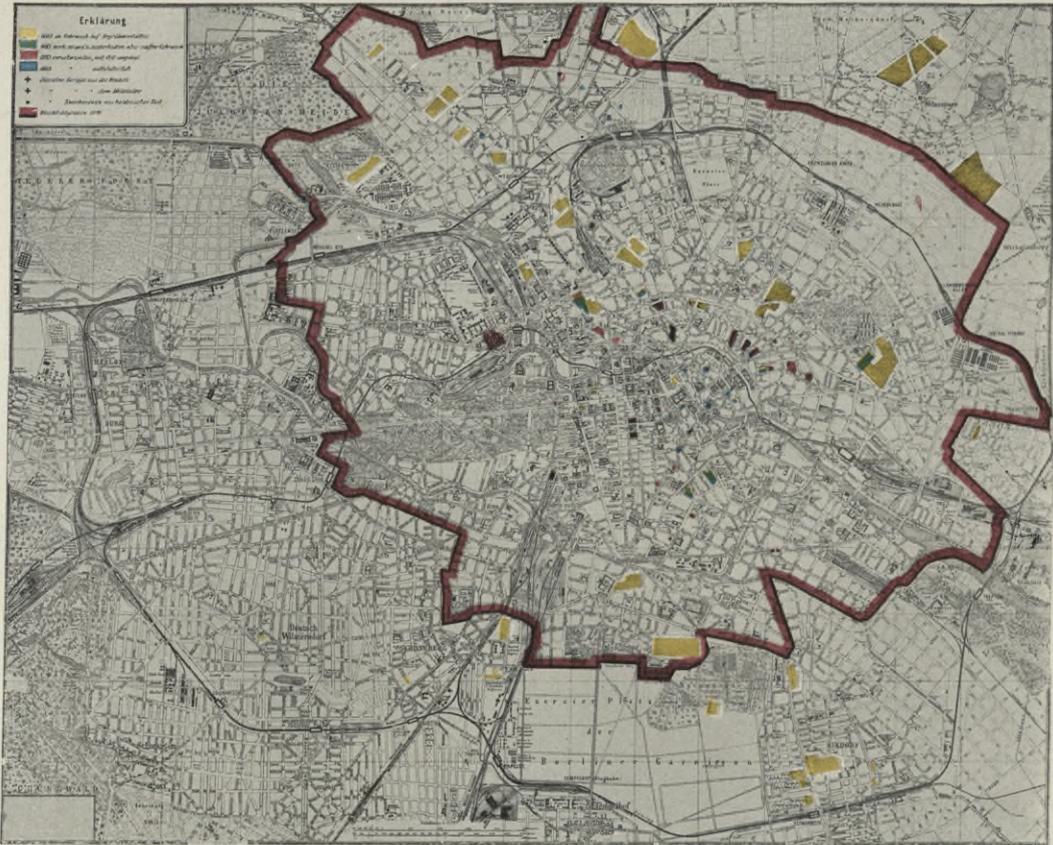


Abb. 339. Aussteller: Die Brüdergemeine Herrnhut (Gemeindevorsteher Görlitz).

Der „Gottesacker“ findet in der typisch gewordenen Form rechteckiger Felder mit furchenartig angelegten Gräberreihen schildern Ausdruck. Grabhügel bestehen nicht. Die liegenden Grabtafeln sind in Form und Größe für alle Stände gleich (vgl. Abb. 340 und 341).

Regulierung eines Teiles des Abfuhrwesens der Stadt. Ganz ähnlich sind in der deutschen Stadt Effen Parkanlagen durch Auffüllungen gewonnen worden. Chicago wirft jährlich etwa 1 Million Kubikmeter Müll und Erdreich von Arbeiten, wie z. B. die Untergrundbahnen, in den See, wo sie eine Gefahr für Gesundheit und Schifffahrt bedeuten, wenn kein System in die Sache gebracht wird. Die Stadt geht daher schon seit vielen Jahren systematisch vor. Der gegenwärtige Grant-Park sowie die herrliche Uferstraße (Beachdrive) im Lincoln-Park sind schon Ergebnisse solcher planmäßigen Auffchüttungen. Dabei verwirklicht die beinahe 3 km lange Uferstraße des Lincoln-Parks im kleinen bereits ganz den Lagunengedanken. Es handelt sich also nur um Fortsetzung eines schon begonnenen Werkes; finanziell ist nur für den Bau der nötigen Buhnen und Wellenbrecher Sorge zu tragen und der Park wird ganz von selbst, beinahe kostenlos, aus dem Wasser tauchen. Dieser Park bietet ein herrliches Betätigungsfeld für den geschickten amerikanischen Landschaftsarchitekten. Lange glatte Wasserstrecken für Ruderregatten der beiden Universitäten Chicagos, gewundene schattige Buchten für das bunte amerikanische Sonntagsleben auf den Kanoes mit Picknicks und Mandolinen, überall kleine Zufluchtshäfen für den regen Segelsport des großen Sees, die Ufer als Badestrand eingerichtet, mit Klubhäusern und kleinen Restaurants eingefasst oder durch formal gehaltene Parkanlagen unterbrochen. Das alles in unmittelbarer Nähe der großen Stadt, die im Sommer mit einem beinahe tropischen Klima zu kämpfen hat und wo die Spaziergänge am Wasser mit seinem Kühlungsbereich von nicht hoch genug einzuschätzendem Wert für die Gesundheit der Stadt sind. Die ähnlichen Einrichtungen in Boston sind sehr stark in Anspruch genommen und bei der mörderischen Hitze sind die Wasserparkanlagen die Zuflucht der ärmeren Bevölkerung oft für ganze Nächte.

Die dem Ufer Chicagos parallel laufenden Landzungen sollen in der Mitte unterbrochen werden durch zwei lange, senkrecht in den See ragende „Vergnügungspiers“, wie sie mit ihren Rollschuhringen, Theatern, Tanzhallen, Restaurants und anderen Freuden dem Amerikaner von seinen Seebädern her geläufig sind. Zwischen den beiden Piers soll, gerade in Front des bereits aufgeschütteten Grant-Parks und des Zentrums der Stadt, ein riesiger Jachthafen angelegt werden.

Der neu aufgeschüttete Grant-Park wird, unter Verwendung von 46 zu diesem Zweck von reichen Bürgern gestifteten Millionen Mark, als ein monumentales Forum der Künste und Wissenschaften (Museen und Bibliotheken) ausgestaltet und ist als die Basis des weitläufigen Systems repräsentativer Straßen für das neue Chicago gedacht. Mit dieser monumental ausgestalteten zentralen Partie seines gigantischen Wasserparks reicht die moderne amerikanische Parkbewegung der alten formalen Tradition General Washingtons und L'Enfants wieder die Hand.

Die Angliederung eines engmaschigen Netzes vielgestaltiger moderner Nutzparks an ein System großartiger, den gesamten Stadtplan beherrschender Achsen als Rückgrat ist das letzte Ziel dieser neuen Entwicklung im amerikanischen Städtebau. Die weitere Ausgestaltung des bereits in Angriff genommenen Lagunenparks und des Grant-Parks greifen bereits in das große Werk des 1912 verstorbenen Daniel H. Burnham hinein, dessen phantastisch prächtige Entwürfe für einen neuen Bebauungsplan für Chicago auf der Düsseldorfer Städtebau-Ausstellung 1910 im Original vorgeführt wurden. Ihre nähere Betrachtung gehört in das Gebiet des künstlerischen Städtebaues (d. h. in ein späteres Kapitel).

Deutschland.

Angefichts der Leistungen, mit denen sich die anglo-saxonischen Völker an der Entwicklung einer großstädtischen Parkkultur beteiligt haben, und der schweren Opfer, die Paris, wenn auch unter dem Drucke Napoleons, für seine großen Parkanlagen gebracht hat, muß die Betrachtung der deutschen Leistungen auf diesem Gebiet zu einem sehr ungünstigen Urteil über das Interesse des deutschen Volkes für diese wichtigen Dinge und über den Eifer und die Fähigkeit seiner Verwaltungen führen. Es wäre unrichtig, daraus auf eine Lücke in der Veranlagung des deutschen Volkes schließen zu wollen. Im Gegenteil lassen sich mancherlei Anzeichen dafür finden, daß gerade auch in Deutschland ursprünglich eine gute Veranlagung für Parkkultur vorhanden gewesen, die aber dann in der Deroute des bürokratisch-fiskalischen Städtebaues verkümmert ist. Die Kultur der alten deutschen Bauerngärten wird mit Recht gerühmt. Die Städtebauausstellung zeigte den aus dem 18. Jahrhundert stammenden Friedhof der Brüdergemeinde in Herrenhut (Abb. 339/41), ein Stück vornehmer Volkskunst, dessen großartige Einfachheit sich mit den schönsten Puritanerfriedhöfen Neu-Englands sehr vorteilhaft messen kann. Es ist unabsehbar, was auf derartigen Grundlagen hätte entstehen können. Ein anderes großes Beispiel echter deutscher Gartenkunst sind die Bremer Wallanlagen (Abb. 342/43). Im Jahre 1802 wurde durch Rat und Bürgerschaft von Bremen beschlossen: „die Wälle und Brustwehren der alten Befestigungswerke abzutragen und diese sowie die ganze breite und geräumige Umgebung des Stadtgrabens in freundliche Gartenanlagen und terrassenartige Spaziergänge mit schattigen Ruheplätzen und Lauben umzuwandeln und dieselben in einem dem Auge gefälligen Zusammenhang zu bringen“⁴⁸³).

„Die Ausführung dieses bedeutenden Unternehmens wurde dem Landschaftsgärtner J. H. A. Altmann, geb. den 15. April 1777 in Bremen, übertragen. Derselbe entledigte sich seiner Aufgabe, die wegen des tatsächlich schmalen Terrains nicht leicht war, in genialer Weise. Die Arbeiten wurden im Jahre 1802 begonnen und im Jahre 1809 beendet; sie erforderten den in Berücksichtigung der vorausgegangenen schweren Kriegszeiten erheblichen Aufwand von 150 000 Talern Gold oder rund 500 000 Mark. Der Flächeninhalt der Wallanlagen mit Contrescarpe und Wasserpartien beträgt in der Altstadt 36 ha, in der Neustadt 3,25 ha. Die alten Neustadtsanlagen haben nach und nach großen Verkehrsanstalten und Kasernen weichen müssen; die jetzigen Anlagen (in der Neustadt) sind im Jahre 1895 entstanden.

Der Wall, angelegt an der Stadtgrenze, liegt jetzt im Zentrum der Stadt. Er ist, abgesehen von seinen landschaftlichen Reizen, auch vom gesundheitlichen Standpunkt aus betrachtet für eine Großstadt von unschätzbarem Wert.

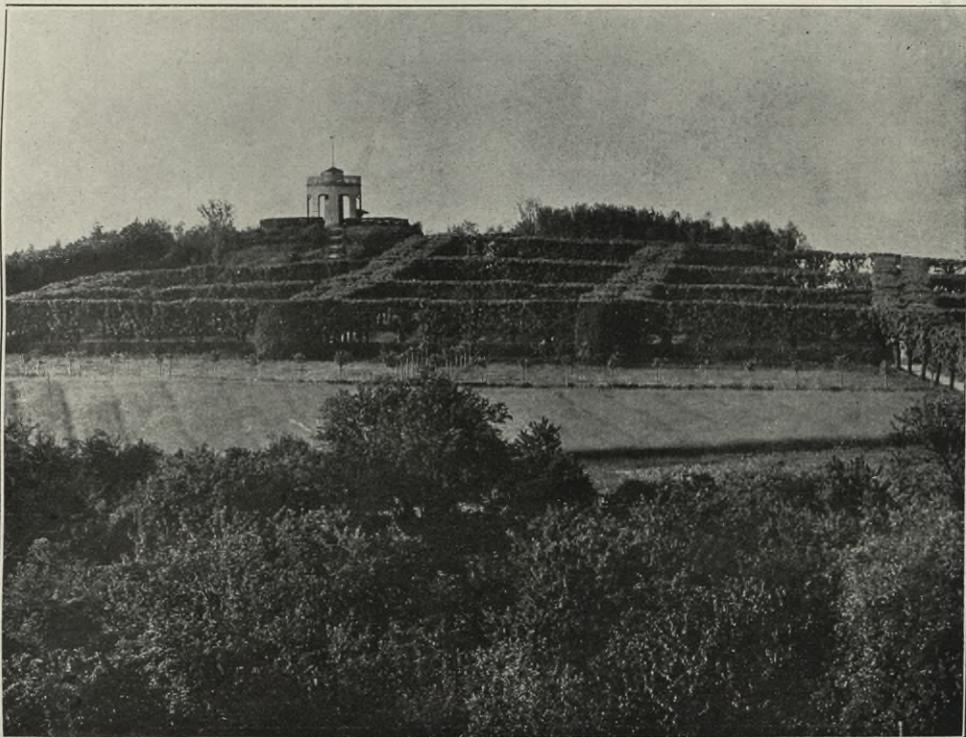
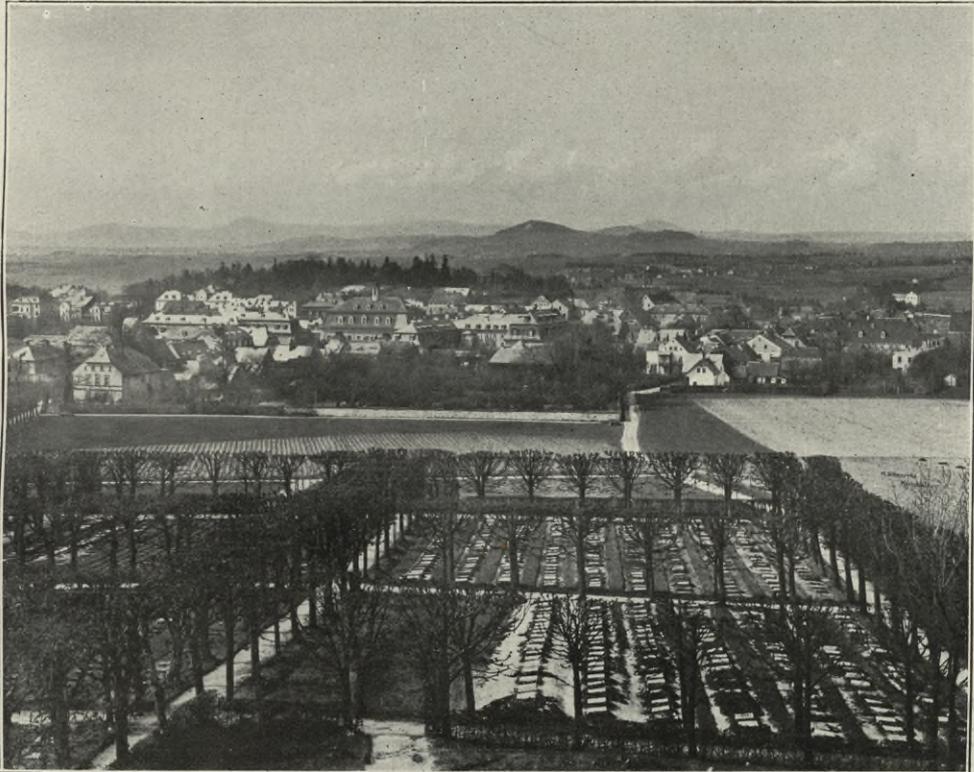
Mit geschickter Benützung der hochgelegenen Bastionen ist es Altmann gelungen, den Park zu einer reizenden Hügellandschaft auszugestalten. Lockere Baumgruppen wechseln mit Wäldchen von Buchen und Eichen ab, die Ufer der Stadtgräben sind mit malerischen, weit über den Wasserspiegel hinausragenden Bäumen besetzt, blühende Gestrüchgruppen und Solitär bäume vervollständigen das Bild; unter den letzteren sind Prachtexemplare von Blutbuchen hervorzuheben. Die Fahrbahn vor den Häusern des Walles und der Contrescarpe ist durch Lindenalleen begrenzt. Fünf Verbindungsstraßen kreuzen den Park und vermitteln den Verkehr zwischen Alt- und Vorstadt, ohne den Zusammenhang zu stören. Von diesen Verbindungswegen aus bieten sich reizende Fernsichten nach beiden Seiten tief in die Landschaft hinein, die schönste vom Bischofstorwege nach der Steinhäuserischen Vase. Charakteristisch und von hohem landschaftlichen Wert sind die aus der Festungszeit herübergenommenen, bei den Bastionen sich befindlichen Windmühlen, von deren Vorhandensein schon im Jahre 1514 berichtet wird.

Vier Denkmäler befinden sich auf dem Wall.

An Bauten sind in den Anlagen vorhanden: die Kunsthalle, das Untersuchungsgefängnis, das Theater, die Torhäuser (aus der Festungszeit stammend). Diese wenigen Baulichkeiten stören die Anlagen nicht; sie bewegen sich in Größenverhältnissen, die den Zusammenhang der Land-

483) Vgl. Bremen und seine Bauten. 1900. S. 575; aus derselben halboffiziellen Quelle ist das folgende Zitat genommen.

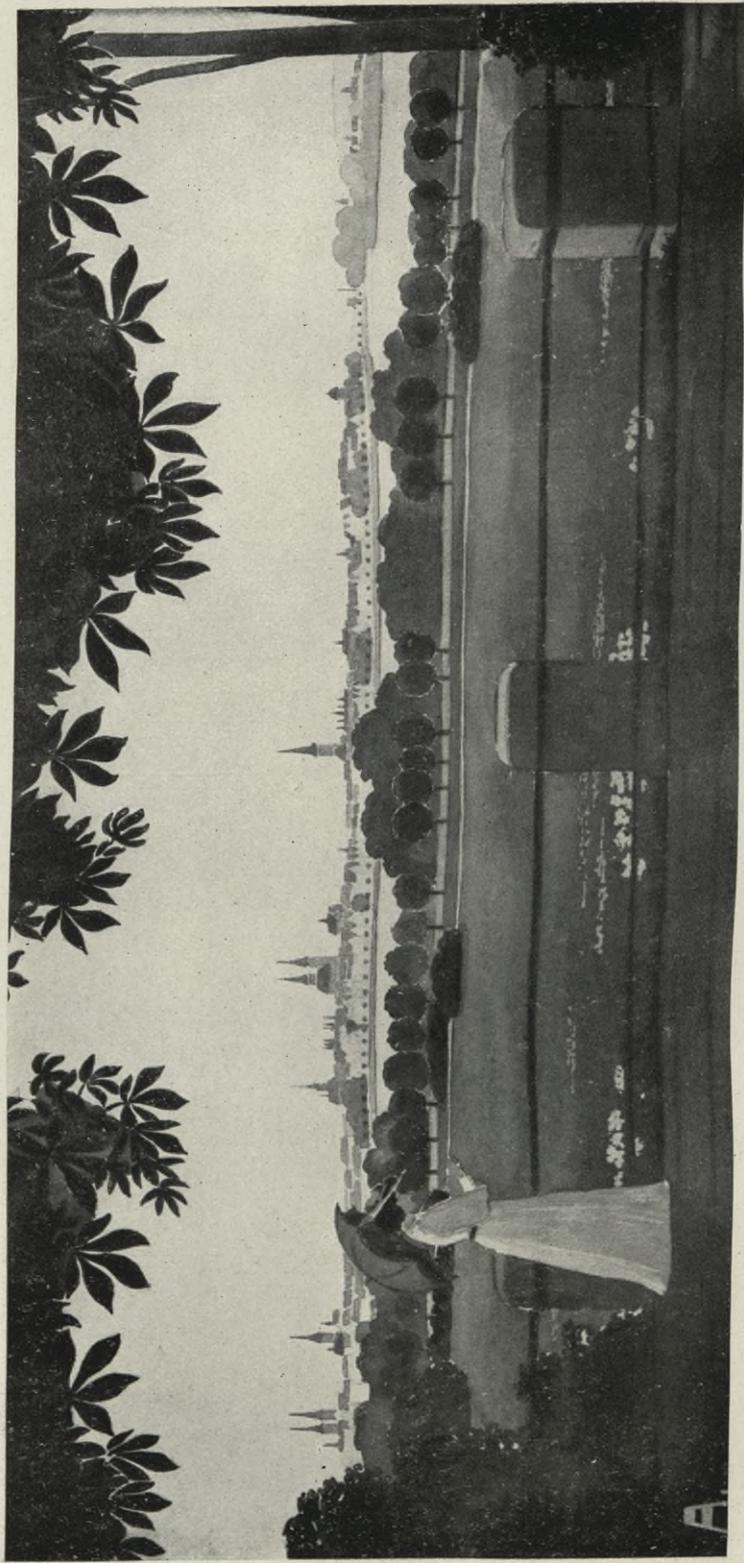
Abb. 340 u. 341. Aussteller: Brüdergemeine Herrnhut (Gemeindevorsteher Görlitz).



Der Gottesacker der Brüdergemeine Herrnhut (vgl. Abb. 339).

OLITECHNIKA
BIBLIOTEKA
GŁÓWNA
KRAKOWSKA

Abb. 342. Aussteller: Die Freie Stadt Lübeck (Stadtgärtner Barth).



Die Parkanlagen auf Marli bei Lübeck.
Blick auf die Stadt (vom Punkte A auf Plan Abb. 291).

Aussteller:

Hauptauschuß zur Förderung von Leibesübungen in Groß-Berlin.

Die Spielplätze in Deutschlands Städten mit über 100 000 Einwohnern.

Ohne Spielplätze in ausreichender Zahl keine Gefunderhaltung der Jugend.

Erfahrungsgemäß kommen auf je 50 000 Einwohner 6000 bis 8000 Volksschulkinder, für die 6 bis 8 ha Spielfläche vorhanden sein müssen, wenn sich etwa die Hälfte der Schulkinder an den Spielen beteiligen und für Knaben und Mädchen je zwei Spielnachmittage vorgeehen werden.

Am Sonntag spielen die Schüler der Fortbildungsschulen. Zugrunde gelegt ist die niedrigste Zahl: 6000 Schulkinder auf je 50 000 Einwohner. Das angegebene Maß reicht nicht aus, wenn Sonntags außer den Fortbildungsschülern auch die Sport-, Spiel- und Turnvereine Spiele veranstalten.

	An Spielplätzen, die dauernd ihrem Zweck dienen sollen, sind		Es fehlen Spielplätze für Schulkinder = %
	vorhanden: ha	notwendig: ha	
Hannover *)	—	30	30 000 = 100
Kassel *)	—	18	18 000 = 100
Leipzig *)	—	60	60 000 = 100
Berlin	10	230	220 000 = 96
22 Vororte von Berlin	7	140	133 000 = 95
Stettin	2	30	28 000 = 91
Hamburg	10	100	90 000 = 90
Altona	2	18	16 000 = 88
Pofen	2	18	16 000 = 88
Bochum	3	15	12 000 = 85
Wiesbaden	2	16	14 000 = 83
Effen	5	30	25 000 = 83
Breslau	11	60	49 000 = 82
Nürnberg	6	36	30 000 = 83
Gelsenkirchen	5	18	13 000 = 72
Aachen	5	18	13 000 = 72
Elberfeld	6	22	16 000 = 72
Crefeld	5	15	10 000 = 72
Frankfurt a. M.	13	42	29 000 = 69
Chemnitz	10	30	20 000 = 66
Düsseldorf	10	30	20 000 = 66
Cöln	18	54	36 000 = 66
Danzig	6	18	12 000 = 66
Königsberg	11	30	19 000 = 63
Karlsruhe	6	15	9 000 = 60
Magdeburg	13	30	17 000 = 57
Halle a. S.	12	22	10 000 = 46
Braunschweig	11	18	7 000 = 40
Duisburg	9	24	15 000 = 38
Stuttgart	20	30	10 000 = 33
München	78	66	—
Dresden	61	60	—
Straßburg i. E.	26	22	—
Kiel	25	22	—
Mannheim	72	23	—

Die mit *) versehenen Städte haben Land zu Spielzwecken zur Verfügung gestellt, das aber nach Bedarf eingezogen wird.

Es fehlen Angaben von Barmen, Bremen, Dortmund und Plauen i. Vogtl.

schaft nicht unterbrechen. Würde man den Wall mit weiteren Gebäuden, namentlich mit solchen von größerem Umfange, besetzen, so wäre ihm der Reiz einer zusammenhängenden Parklandschaft genommen und das Schicksal des ehemaligen Hamburger Walles stände ihm bevor. Wir wollen hoffen und wünschen, daß es der „Deputation für die Spaziergänge“ gelingen möge, die Anlagen in ihrer jetzigen Harmonie zu erhalten und die Ausführung aller Pläne, welche dieselbe stören könnten, zu verhindern.

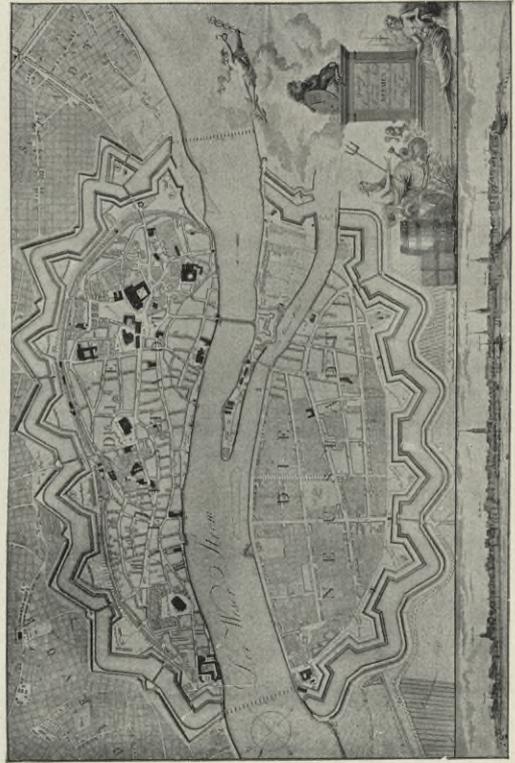
Die sämtlichen Stadtgräben der Altstadt werden im Sommer täglich mit frischem Weserwasser gespeist, welches ober- und unterhalb der Altstadt mittels großer Pumpwerke zugeführt wird. Eine reichhaltige Fauna fast sämtlicher in Deutschland vorkommender Wildenten, Gänse und Schwäne belebt die Gewässer. Der Hauptbestandteil der Pflanzungen sind Buchen, Eichen, Ahorn, Blutbuchen, Ulmen, Linden, Eschen, Erlen, Hainbuchen, Birken und andere deutsche Laubbölzer. Tannen und andere Nadelhölzer, die Lärchentanne ausgenommen, welche in früheren Jahren in größeren Partien vorhanden waren, gingen durch den zunehmenden Verbrauch der Steinkohle nach und nach ein. An ausländischen Gehölzen sind in hervorragenden Exemplaren vertreten: amerikanische Eichen, Sumpfzypressen, amerikanische Ahorn, Gymnocladus, japanische Sophora, Tulpenbäume, Magnolien, rot- und gelbblühende Kastanien, Robinien, Platanen und eine große Anzahl blühender und zierlicher Gesträuche.

Bis zum Jahre 1876 wurde der Wall in einfacher Weise unterhalten, die Rasenflächen zur Heugewinnung verpachtet und die Pflanzungen notdürftig ergänzt. Die der jetzigen Verwaltung zur Verfügung gestellten Mittel ermöglichten zunächst die Behandlung der Rasenflächen mit Mähmaschinen, verbunden mit regelmäßiger Bepflanzung aus der städtischen Wasserleitung. Viele Partien von großer, landschaftlicher Schönheit waren verfallen oder durch minderwertige Bäume verwachsen, die Planierungen waren an vielen Stellen sehr schlecht, daher wurden neben den Auslichtungen, resp. der Herstellung von Fernsichten, Bodenbewegungen in erheblichem Umfange vorgenommen. Die erste dieser Veränderungen betraf die Partie bei der Vase, durch welche die entzückende Fernsicht vom Bischofstorwege entstand. Ähnliche Arbeiten waren zwischen Altmann- und Kriegerdenkmal erforderlich, und die Führung der Hauptstraße nach dem Freihafen ergab die Neugestaltung der Anlagen am Stephanitor. Die Neuanlagen am Altenwall entstanden 1894/95, die am Neustadtswall 1895.

Von großartigem Verständnis für Gartenkultur zeugen auch viele Äußerungen des dichterischen Genius der Nation; namentlich enthält der Roman „Die Wahlverwandtschaften“ vieles, was als Anregungen für das spätere Schaffen des Fürsten Pückler-Muskau⁴⁸⁴), der Goethe ja gekannt hat, gedeutet werden kann. Diesem Fürsten unter den Parkkünstlern ist es gelungen, in seinem großen Park in Muskau in den 30er Jahren etwas Großes zu schaffen, das nicht nur von der französischen Parkkunst, wie sie von den deutschen Fürstenhöfen des 18. Jahrhunderts nachgeahmt wurde, unabhängig war, sondern auch eine eigene Weiterentwicklung englischer Gedanken darstellte. Leider fehlte es jedoch an dem selbstbewußten und idealgesinnten Bürgertum, das fähig und gewillt gewesen wäre, diese großen Anregungen aufzunehmen und auf der ererbten Grundlage weiter zu arbeiten. Statt dessen empfing der ältere Olmsted seine Anregungen und die alten Bürgerfamilien Neu-Englands sandten in Charles Eliot einen verständnisvollen Vertreter nach Deutschland. Auf Eliot wirkten die Leistungen Pückler-Muskaus wie eine Offenbarung; er trug das köstliche Samenkorn, das in Deutschland verdorben wäre, in seine Heimat und brachte es im Parksysteme Bostons zu einer ungeahnten Blüte. Von dort aus sollte dann die Anregung nach Deutschland zurückkommen. Es wurde schon erwähnt, welchen Einfluß die New Yorker Parkbewegung auch auf Bremen gehabt hat, das mit seinen herrlichen Wallanlagen zur Aufnahme solcher Anregungen vorbereitet war. Auch in Bremen lebte mit dem weiteren Blicke, den die überseeischen Beziehungen schaffen, noch ein stolzer Bürgergeist. Auf der Emmabank des mit 3 $\frac{1}{2}$ Mill. Mk. freiwilliger Beiträge geschaffenen Bürgerparkes steht die Inschrift:

Für Herr und Gesind,
Mann, Weib und Kind,
Zu Nutz und Freud',
Auf alle Zeit.

Abb. 343 u. 344. Aussteller: Der Bremische Staat (Deputation für die Stadterweiterung: Baurat Bahnsen und Stadtbaumeister Muesmann).



Oben:

Die Wallanlagen, 1802 bis 1809 nach Niederlegung der alten Befestigungswerke durch den Landschaftsgärtner J. H. A. Altmann ausgeführt.

Bis zum heutigen Tage in ihrer ursprünglichen Form und Ausdehnung erhalten. Mit Benützung der hochgelegenen Bastionen sind reizvolle Hügelandschaften entstanden, deren Höhen durch Windmühlen und öffentliche Gebäude geschmückt sind. Malerische Baumgruppen und Durchblicke auf das tiefliegende Wasser.

Unten:
 Alter Plan von Bremen; zeigt den Zustand der Wälle vor der Anlegung der Gärten.



Berlin.

Die kulturellen Elemente, die in Bremen an Selbsthilfe gewöhnt waren, fehlten in der jahrhundertlang unmündig gehaltenen Berliner Bürgerschaft so gut wie ganz.

„Wohl pulsierte“, so schrieb der Berliner Magistratsbericht im Jahre 1879⁴⁸⁵), „in den gebildeten Kreisen der Gesellschaft ein reges, durch die Universität, die Akademie, das Theater, die öffentlichen Sammlungen gefördertes geistiges Leben. Aber neben jenen Kreisen bewegte sich ein noch in engen Bahnen des Erwerbes und geistigen Lebens befangenes Bürgertum . . . Unter schweren materiellen Lasten, bei dem Mangel eines kräftigen, unter dem wohlwollenden, aber doch absolutistischen Regiment zu eigener Tätigkeit für das Gemeinwesen nicht entwickelten Bürgerfinnes, hatte die Kommunalverwaltung einzusetzen . . . Kein Wunder, daß unter solchen Verhältnissen in der Residenz, bei den mannichfachen bisherigen Leistungen der Fürsten, für deren äußere Gestaltung und ihre öffentlichen Einrichtungen, die der eigenen Initiative noch mehr als anderswo entwohnten städtischen Behörden nicht sowohl die neuen Rechte freudig, als die neuen Lasten schmerzlich empfanden.“

Das Schmerzliche, das jede neue Last diesem „in engen Bahnen des Erwerbes und geistigen Lebens befangenen Bürgertum“ bedeutete, verwand es auch dann nicht, als die wirtschaftliche Entwicklung längst Deutschland in die Reihen der wirtschaftlich führenden Länder gerückt hatte, und als dadurch Pflichten erwuchsen, deren beharrliche Nichterfüllung bis auf den heutigen Tag mit dem in Berlin bekannten Ausdrucke „Drückebergerei“ nur milde gekennzeichnet wird. Wenn auch das kulturelle Verständnis und freudige Schaffen neuer idealer Werte keine Sache war, die von diesem in seiner Entwicklung gehemmten Bürgertum gefordert werden durfte, so hätten doch die unaufhörlichen Mahnungen, wenigstens rein materiell die nötigen Vorbedingungen für eine gedeihliche Entwicklung der Stadt in parkpolitischer Beziehung zu schaffen, nicht ungehört verklingen dürfen. Es sind bereits (im ersten Teil dieser Arbeit) zahlreiche derartiger von gewichtiger Seite erfolgreicher und ungehört verklingender Mahnungen mitgeteilt worden, die der mehr allgemein städtebaulichen Entwicklung gelten. Es seien deswegen im folgenden nur wenige Stichproben von bedeutsamen Äußerungen gegeben, die sich geradenwegs auf das Berliner Parkwesen beziehen. 1873 schrieb August Orth⁴⁸⁶):

„Der Tiergarten, der Friedrichshain, der Humboldtshain und alle die Parkanlagen, welche um die Stadt herumliegen, bieten nur für einen kleinen Teil der Bevölkerung Ersatz für die auf den Grundstücken fehlenden Gärten; jene sind eben dazu zu entfernt. Auch die Gartenanlagen der Vorstädte für Cafés und Restaurationen (die Gartenanlagen der Bellevuestraße, Moritzhof, Hofjäger, Albrechtshof usw.) sind bei zunehmender Verteuerung des Grund und Bodens immer mehr verschwunden, um mit hohen Häuserquartieren bebaut zu werden. Es ist wünschenswert und für die Gesundheit notwendig, anstatt dessen als Ersatz für die Bevölkerung der inneren Stadt Erholungsplätze zum Teil und am besten in Verbindung mit den Anlagen für künstlerische Zwecke zu schaffen. Es wird dieses allerdings bei weitem nicht den Raum ersetzen können, welcher an Gärten durch Bebauung verloren gegangen ist, aber wenigstens dafür einen kleinen Ersatz schaffen, einen Platz, welcher zugleich mit der Erholung ein Bildungsmittel für die Bevölkerung wird. Es haben sich die sozialen Verhältnisse hier in den letzten Jahren in einer Weise verschlimmert, daß eine baldige Abhilfe durch das Schaffen der Vorbedingungen

484) Des Fürsten bedeutende Schrift: — Das Buch eines deutschen Edelmannes! — „Über Landschaftsgärtnerei, verbunden mit der Beschreibung ihrer praktischen Anwendung in Muskau, vom Fürsten von Pückler-Muskau. Stuttgart 1834“, ist kürzlich in Leipzig in einer neuen billigen Ausgabe erschienen.

485) Bericht über die Gemeinde-Verwaltung der Stadt Berlin in den Jahren 1861—1876. Berlin 1879. Heft I. S. VII.

486) In seiner bereits im ersten Teil vielfach zitierten Schrift: „Zur baulichen Reorganisation von Berlin.“ S. 12, 13.

eines billigeren, besseren und gesünderen Wohnens und Lebens notwendig ist. Es sind die kleinen, bisher angewandten Mittel nicht mehr ausreichend.“

1874 schrieb die siebenzigjährige Gräfin Arminius-Poninski⁴⁸⁷⁾:

„Es wird wahrlich höchste Zeit: daran zu denken, daß in unseren Großstädten, deren Bevölkerung sich christlich nennt, die Gasse und der Rinnstein, wie der enge Hof keine passenden Orte für die Erholungen der Kinder sind, und daß man Sorge tragen muß, gedeihlichere Stätten ihnen aufzuschließen, anstatt müßig zuzusehen, wie an Abenden der schönen Jahreszeit die Kinder der untersten Schichten aus den Hinterhäusern, aus hohen Stockwerken und Kellern hervorquellend, in zahlreichen Schwärmen die Höfe und die Straßen überfüllen im wirren, unbeaufsichtigten Treiben.“

1893 schrieb Rudolf Eberstadt in den Preussischen Jahrbüchern⁴⁸⁸⁾ eine vernichtende Kritik der Impotenz der Berliner Stadtverwaltung auf dem Gebiete des Park- und Gartenwesens:

„Baumpflanzungen, Schmuckstreifen, Schutzkörbe, eiserne Barrieren — Lappalien für die das teure Geld nutzlos verzettelt wird . . .“ „Wenn wir außer diesen und ähnlichen Stätten der Erholung noch diejenigen Plätze abziehen, welche von früher her vorhanden waren, und weder ‚beseitigt‘ noch ‚beschränkt‘ werden konnten, so ergibt sich, daß die Stadt von ihrem guten, richtigen Programm so gut wie nichts ausgeführt hat.“

Er stellt dann fest, daß von dem wenigen, was vorhanden ist, das Wichtigste der Staatsregierung und der Stadtverwaltung aus der Zeit vor der Eingemeindung von 1861 zu verdanken ist, und er fügt hinzu:

„Wenn die Magistratsberichte nicht parteiische Tendenzwerke wären, dann müßten sie gerade an dieser Stelle statt begeisterter Lobreden auf die eigene Tätigkeit, Worte der Anerkennung für die Amtsvorgängerin bringen.“

1905 erhob Freiherr von Schenkendorff im Abgeordnetenhaus⁴⁸⁹⁾ seine mahnende Stimme und schilderte mit beweglichen Worten die Berliner Spielplatz- und Turnhallennot. Um endlich mit einem Zitat aus der Gegenwart abzuschließen, das auch nicht etwa das Nichtvorhandensein großartiger Parkanlagen bedauert, sondern nur von der baren unbefriedigten Notdurft spricht, seien die aus dem Februar 1910 stammenden Worte der Denkschrift des Hauptauschusses für Leibesübungen in Groß-Berlin wiedergegeben, des Ausschusses, der im März 1909 auf Veranlassung des damaligen Oberpräsidenten, jetzigen Kultusminister Trott zu Solz, gegründet wurde, und dem unter anderen Professor H. Albrecht als Vertreter der Zentralstelle für Volkswohlfahrt, Professor Reinhardt als Vertreter der Universität, sowie Vertreter der verschiedenen Sportverbände und von den Kommunen, unter anderen der Charlottenburger Oberbürgermeister Schustehrus, der Berliner Stadtschulrat Dr. Michaelis und der Bürgermeister Reicke angehören:

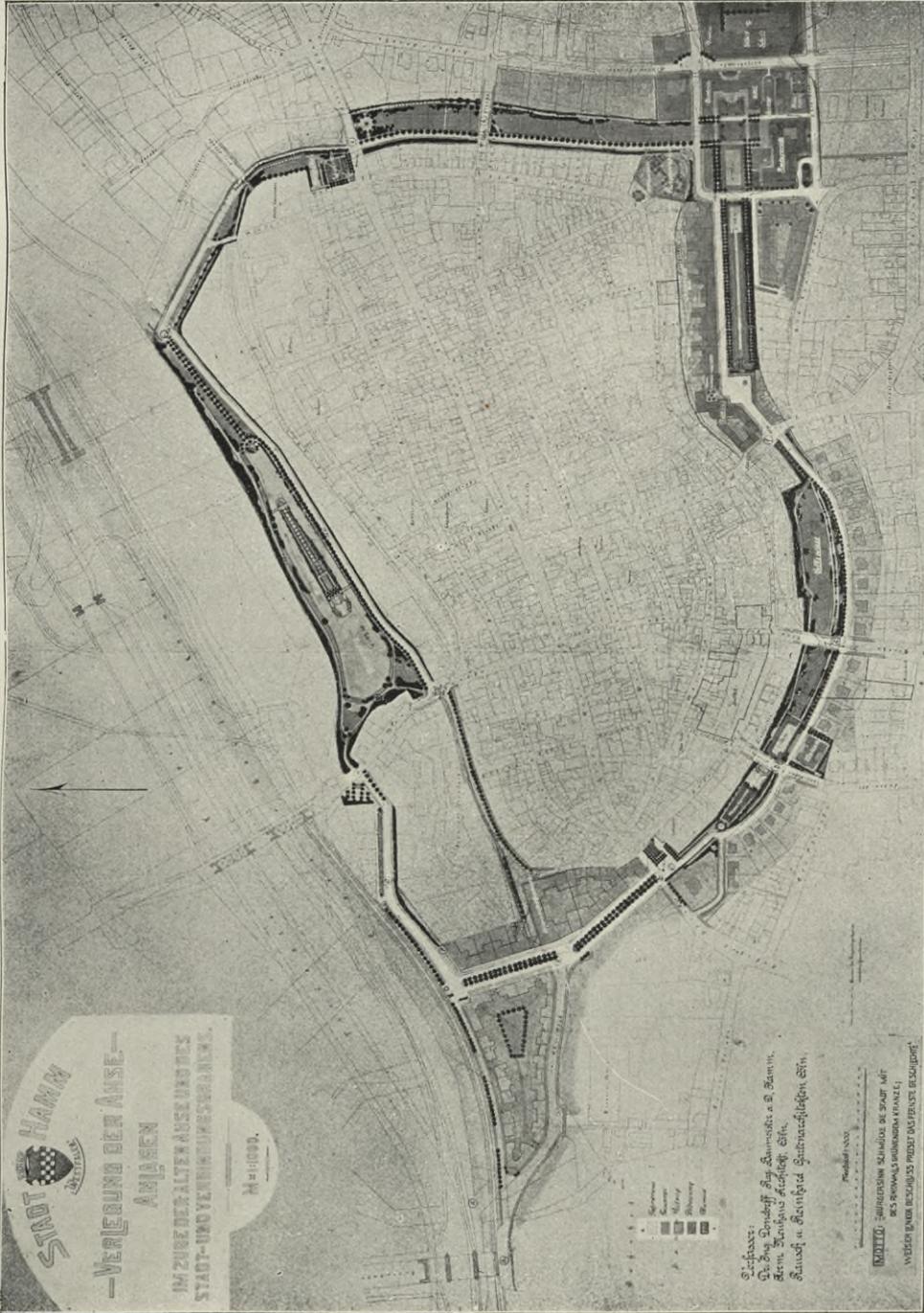
„Nur wenige Gemeinden Groß-Berlins haben für Spielplätze gesorgt, und wo solche vorhanden sind, sind sie wiederum so klein, daß nur ein verschwindend kleiner Bruchteil der Kinder und Schulentlassenen dort spielen können. Außerdem sind diese Plätze schon jetzt von vier- bis fünfstöckigen Steinmauern umgeben oder werden es in absehbarer Zeit sein, so daß von einer frischen und gesunden Luft, wie sie nun einmal zum Spielen notwendig ist, keine Rede sein kann. Dies gilt unter anderem auch für die kleinen Spielplätze im Humboldthain und Friedrichshain, über deren Grasplätzen ständig eine rauchschwängere Luft lagert. Der einzige Platz in Groß-Berlin, der seiner Größe nach als Spielplatz in dem hier in Betracht kommenden Sinne in Frage kommt, ist der große Spielplatz im Treptower Parke. Berlin zählte im Jahre 1909 rund 230 000 Gemeindegeschuldkinder. In den unmittelbar an Berlin angrenzenden 25 Vororten betrug die Schülerfrequenz 1909: 135 000. Die Gesamtzahl der Gemeindegeschuldkinder in Groß-Berlin beträgt also 365 000. Zurzeit zählt man in Groß-Berlin 50—60 000 Fortbildungsschüler. Wenn erst die Fortbildungsschulpflicht in allen Vororten durchgeführt und auch auf das weibliche Geschlecht ausgedehnt sein wird, so hat man mit 100 000 Fortbildungsschülern und -schülerinnen zu rechnen.“

487) In: „Die Großstädte in ihrer Wohnungsnot.“ S. 42. Vgl. oben I. S. 62 ff. und Anmerkung 91 a.

488) „System und Prinzip in der Berliner Stadtverwaltung.“ S. 28 ff.

489) Vgl. Sten. Ber. 20. Legisl. Per. I. Sess. Spalte 10917 ff.

Abb. 345. Aussteller: Die Stadt Hamm.

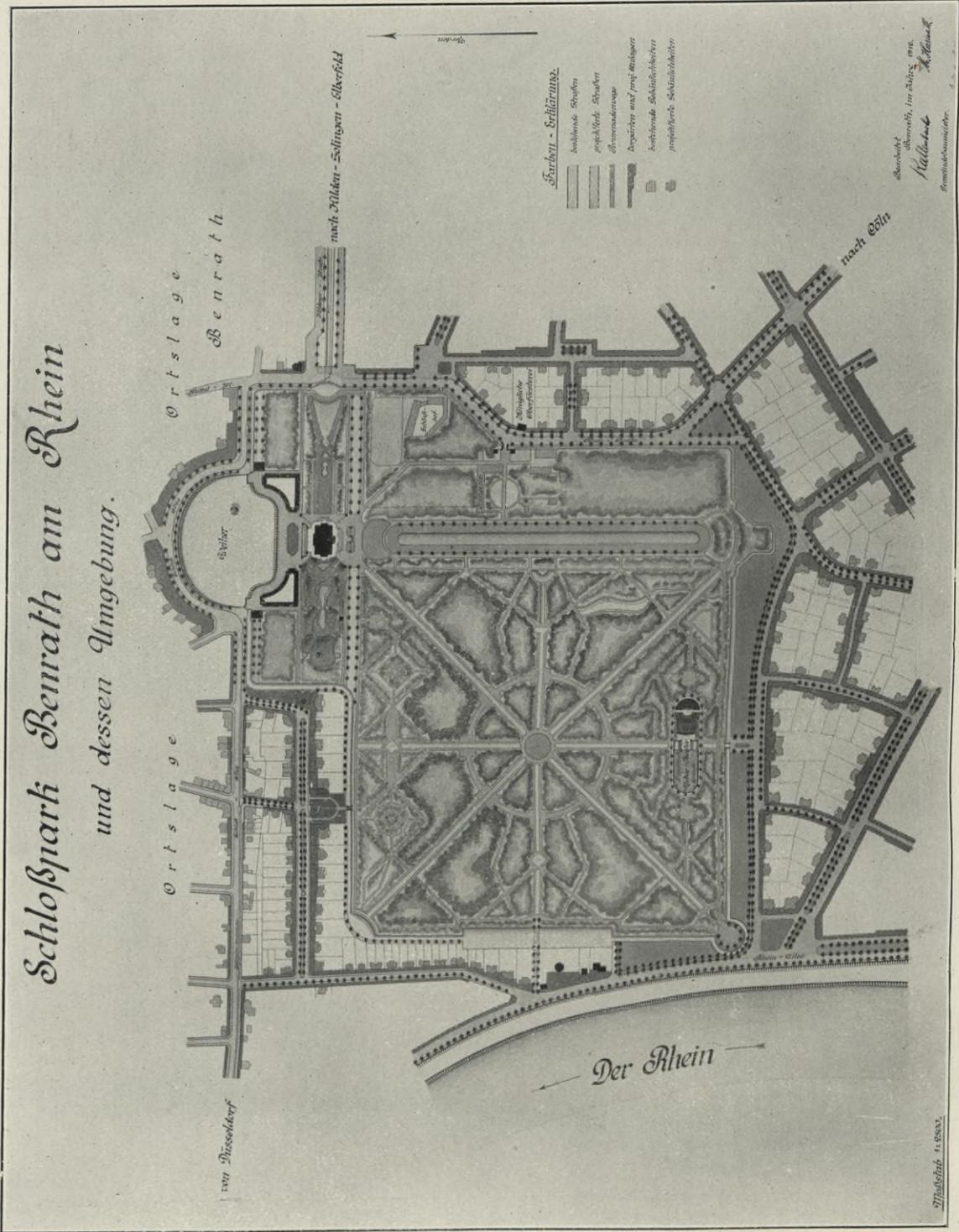


Wettbewerb für die städtebauliche Ausgestaltung des Ahsegrundes in Hamm. I. preis. Verfasser: Dr. Ing. Dondorf, Regierungsbaumeister a. D., Hamm; Hermann Neuhaus, Architekt, Cöln; Rauch & Reinhard, Gartenarchitekten, Cöln.
 Stadt Hamm; Verlegung der Ahse-Anlagen im Zuge der alten Ahse und des Stadt- und Verbindungsgrabens.



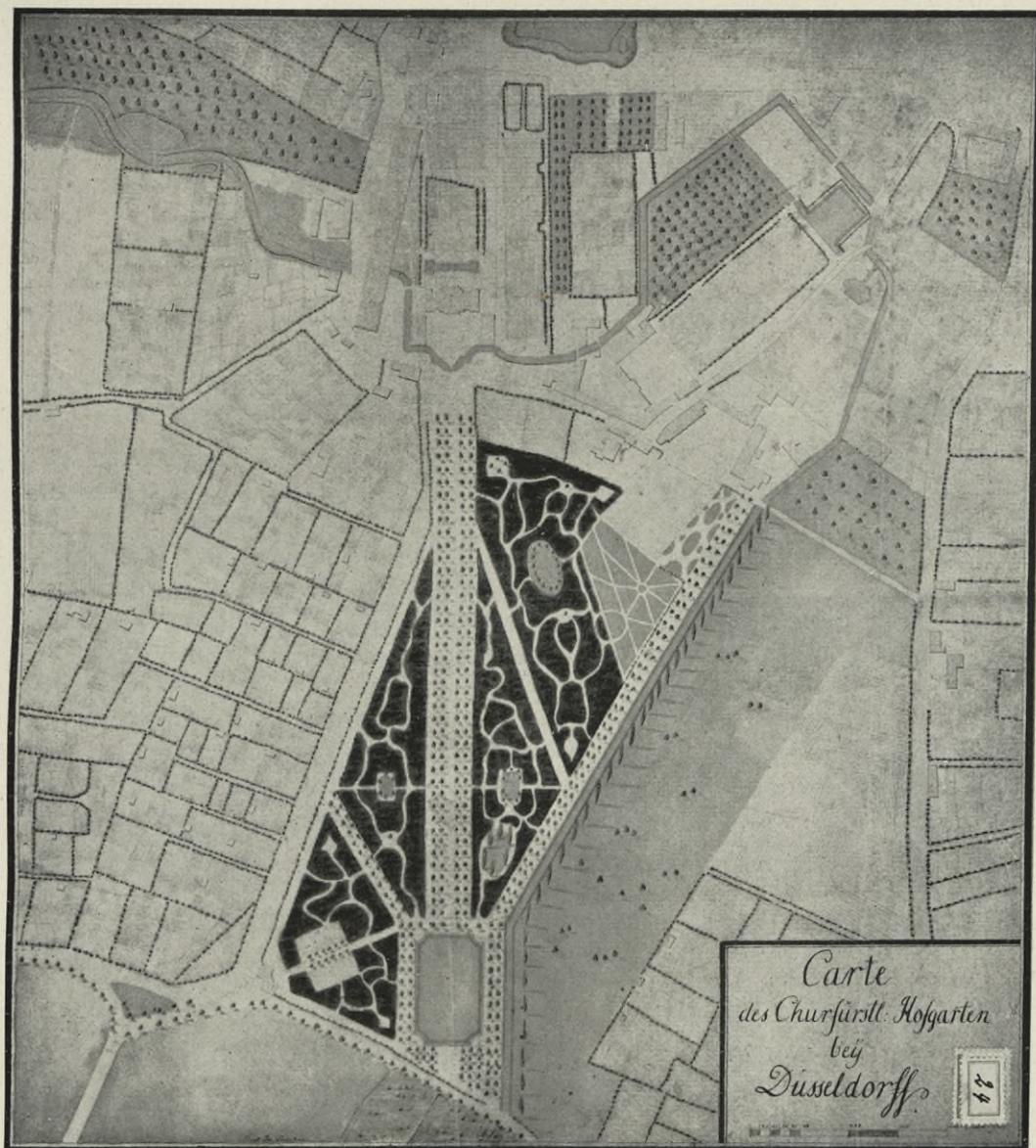
Abb. 346. Aussteller Gemeinde Benrath bei Düsseldorf.

Schloßpark Benrath am Rhein und dessen Umgebung.



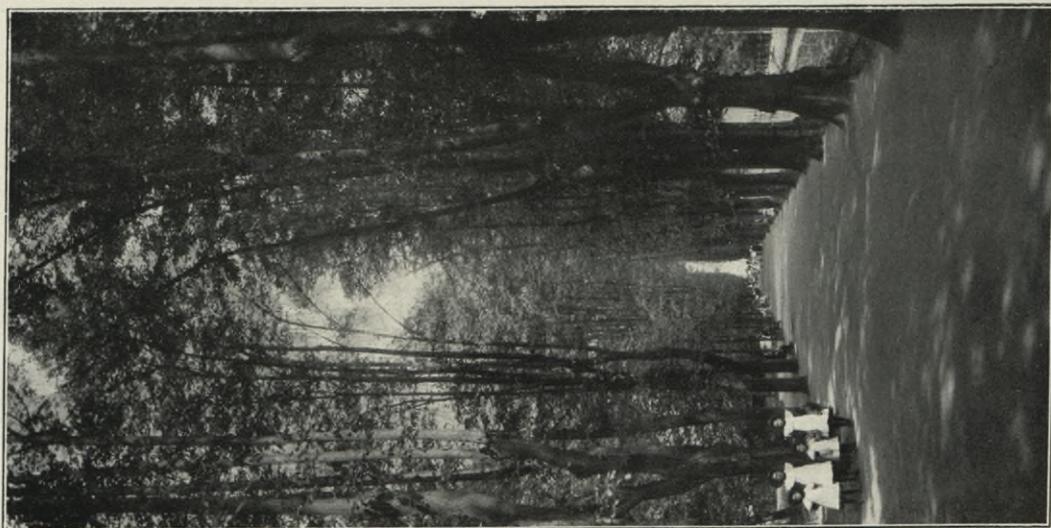
Projekt für die Einbauung einer der schönsten formalen Parkanlagen mit einem im romantischen Landschaftstile geschwungenen Straßennetze.

Abb. 347. Aussteller: Die Stadt Düsseldorf (Historisches Museum).



Alter Plan des Düsseldorf Hofgartens.

Abb. 348 u. 349, Aussteller: Die Stadt Düsseldorf (Baurat Geußen und Gartendirektor Freiherr von Engelhardt).



Die Seuffer-Allee im Düsseldorf Hofgarten.



Die Düsseldorf Königs-Allee.

Nach den Erfahrungen des Zentralausschusses für Volks- und Jugendspiele sind für 3000 Schulkinder 3 ha Spielfläche erforderlich, wenn angenommen wird, daß sich die Hälfte der Schulkinder an den Spielen beteiligt, und für Knaben und Mädchen je zwei Spielnachmittage eingerichtet werden. Demnach würden für 370000 Schulkinder etwa 350 ha Spielfläche zu beschaffen sein. . . . Berlin hingegen weist nur vier größere Gartenflächen im Umfange von rund 400 ha auf, von denen drei Viertel allein auf den Tiergarten entfallen. Alle diese Parks haben nur kleine, für Spielzwecke kaum in Betracht kommende Flächen aufzuweisen. Wenn es auch gelingen könnte, vielleicht 20–30 ha von diesen Parkflächen für die körperliche Betätigung der Jugend zu sichern, so bleibt doch noch die Beschaffung einer Spielfläche von mindestens 300 ha übrig. Nun ist allerdings in letzter Zeit, und zum Teil auch schon früher, von den Militärbehörden den Schulen die Benutzung von Exerzierplätzen gestattet worden. Aber der Mangel an Wasser, an Kleiderablagestellen, das Verbot, Geräte im Boden zu befestigen, die Forderung, in geschlossenen Zügen an- und abzumarschieren, das weitere Verbot der Anwesenheit der Eltern: alle diese Beschränkungen lassen einen freien und ungezwungenen Spielbetrieb nicht aufkommen. So dankenswert daher das Entgegenkommen der Generalkommandos auch ist, so wird doch nur ein Teil der schulpflichtigen Jugend, ganz abgesehen von der Masse der Schulentlassenen, von dieser Vergünstigung Gebrauch machen können. Die Aufgabe der Gemeinden Groß-Berlins, für Spiel- und Erholungsplätze zu sorgen, wird durch die Benutzungsmöglichkeit der Volksparks und der Exerzierplätze mit Rücksicht auf das große Gesamtbedürfnis zwar etwas verringert, zum mindesten bleibt aber die Beschaffung von Spielplätzen mit einer Fläche von 250 ha unbedingt erforderlich.“

Obleich man sich bei der Lektüre der Berliner Magistratsberichte der Überzeugung schwer verschließen kann, daß ihre Charakterisierung durch Rudolf Eberstadt als „parteiische Tendenzwerke“ vielfach nur allzu zutreffend ist, oder vielmehr gerade deswegen, soll, um jeden Schatten der Ungerechtigkeit gegen die Leistungen der Berliner Stadtverwaltung zu vermeiden, im folgenden die Schilderung der Berliner Parkentwicklung an der Hand dieser Magistratsberichte unter wörtlicher Anführung der „begeisterten Lobreden auf die eigene Tätigkeit“ gegeben werden.

Nachdem mehrere Jahrzehnte lang die Stadtverwaltung beinahe eine Ehrensache darin gesehen hatte, nichts für die Schaffung von Parkanlagen zu tun, weil das ja für die Pflicht des Königs gehalten wurde, entschloß man sich in der freudigen Begeisterung eines großen patriotischen Festes im Jahre 1840 zum Aufgeben der alten unwürdigen Passivität.

„Zum ersten Mal (Magistratsbericht 1882–88 S. VII) wandte sich in dieser Periode die Aufmerksamkeit der Kommunalbehörden einem Gebiete zu, auf welches sie weder durch ein Gesetz, noch durch ein absolut zwingendes Bedürfnis der Einwohnerschaft hingewiesen wurden. Zur Säkulargefeier der Thronbesteigung Friedrichs des Großen wird die Gründung eines öffentlichen Parks im Osten der Stadt beschlossen. Mit der Ausführung dieses Beschlusses durch die Herstellung des Friedrichshains wurde die Bahn einer fürsorgenden Tätigkeit für die Gesundheit und die Erholung der Einwohner, wie für den Schmuck unserer Stadt betreten, auf welcher die Gemeindeverwaltung dann später — freilich erst seit der Mitte der sechziger Jahre — mit glücklichstem Erfolg weiter fortgeschritten ist.“

Der Friedrichshain, dessen Schaffung die Stadtverwaltung 1840 beschlossen hatte, ohne „weder durch ein Gesetz noch durch ein absolut zwingendes Bedürfnis der Einwohnerschaft darauf hingewiesen“ zu sein, wurde 1843 tatsächlich in Angriff genommen, aber erst 1849 vollendet. Die Einwohnerzahl Berlins betrug 1840 311500, 1850 417400. Der Park wurde mit 31 ha angelegt. Die Ausgaben werden vom Verwaltungsbericht (1841–50, S. 188) für die Zeit von 1843–52 mit 121170 Talern, also rund 364000 Mark, für Grunderwerb und Anlage ausgewiesen, so daß auf diese erste zehnjährige Parkperiode etwa eine jährliche Ausgabe von 10 Pfennigen auf den Kopf der Bevölkerung entfällt. Die Ausgabe für die nächste zehnjährige Periode (1851 bis 1860) berechnet der Verwaltungsbericht (1851–60, S. 22) auf 150438 Taler, also 45000 Mark jährlich für Parkzwecke. 1864 wurde der Park um 5,5 ha vergrößert, 1868 dagegen wurden wieder 10 ha der Bebauung geopfert. 1880 aufs

neue vergrößert umfaßt er heute 53 ha. Wie der oben herangezogene Verwaltungsbericht feststellte, ist die Verwaltung erst Mitte der sechziger Jahre auf ihrer „Bahn fürsorgender Tätigkeit für die Gesundheit und die Erholung der Einwohner“ fortgeschritten. In der Tat kann ein späterer Magistratsbericht (1861–76, Heft 2, S. 65) folgendes ausführen:

„Mit jenen Beschlüssen der sechziger Jahre hatte die Gemeindeverwaltung den Standpunkt verlassen, welchen sie — in Konsequenz der bereits mehrfach erwähnten geschichtlichen Entwicklung der öffentlichen Verhältnisse in der Residenz — früher eingenommen und von dem aus sie die Sorge für die Verschönerung der Stadt und ihrer nächsten Umgebung wesentlich den Staatsbehörden überlassen hatte. Diese veränderte Auffassung ihrer Aufgaben kam auch in dem Kommunalbeschlusse vom 3./18. Juni 1870 zum Ausdruck, welcher eine besondere gemischte Deputation für die Verwaltung der städtischen Park-, Garten- und Baumanlagen einsetzte, während diese Verwaltung bis dahin von der, mit der Administration des Ertrag gewährenden Kämmerer-Vermögens betrauten Forst- und Ökonomie-Deputation besorgt worden war.“ „Nicht in der glücklichen Lage anderer großer Städte — z. B. Wiens —, dem Zentrum der Stadt nahegelegenes, unbebautes ehemaliges Festungsterrain zu großen Park- und Gartenanlagen zu verwenden, konnte die Berliner Gemeindeverwaltung das zur Erfüllung der erkannten Verpflichtung geeignete Terrain nur an der Peripherie der Stadt suchen. Um so dringender war es, solche Anlagen nicht bloß an einem oder zwei Punkten zu besitzen. Der Magistrat faßte daher im Jahre 1864 die Anlegung zweier neuer größerer Parks ins Auge, von denen der eine im Süden, der andere im Norden der Stadt liegen sollte. Unterm 15. Dezember 1864 erklärte sich die Stadtverordneten-Versammlung im Prinzip mit der Anlegung des Südparks auf den bei Treptow belegenen städtischen Ländereien einverstanden; unterm 12. Oktober 1865 genehmigte sie den Ankauf eines vor dem Rosenthaler Tor, also im Norden der Stadt belegenen Areals von zirka 86 Morgen = 22 ha, um auf demselben und den zwischen der Hoch- und der Grenzstraße belegenen Kommunal-ländereien (der Umfang derselben betrug 15,8 ha) einen öffentlichen Park anzulegen. Finanzielle Rücksichten verzögerten die Ausführung beider Projekte. Zu der Inangriffnahme der Anlagen vor dem Rosenthaler Tor gab wiederum eine Säkularfeier, die im Jahre 1869 begangene des Geburtstages Alexander von Humboldts, den Anstoß; während die Arbeiten zur Herstellung des Parkes bei Treptow erst im Jahre 1876 begannen.“

Am Schluß einer unter dem 2. November 1864 den Stadtverordneten gemachten Vorlage sprach der Magistrat „die Meinung aus, mit Anlage jener beiden Parks werde dem Bedürfnisse, der Bevölkerung aller Stadtteile solche Erholungstätten zu bieten, für alle Zukunft ein Genüge geleistet werden“⁴⁹⁰.

Überaus interessant ist die Begründung, die der Magistratsbericht (1861–76, Heft 2, S. 66) für „das Verlassen des früher eingenommenen Standpunktes“, nämlich „die Verschönerung der Stadt wesentlich den Staatsbehörden zu überlassen“, gibt:

„Es waren nicht allein die sanitären Gesichtspunkte, von welchen die Verwaltung ausging, wenn sie bemüht war, die zu pflegenden und zu fördernden Anlagen so zu gestalten, daß sie der Stadt eine lange entbehrt Zierde, der Bevölkerung eine Quelle edler Naturanschauung und ethischen Naturgenusses gewähren sollten. Wie erwünscht es war, dem gutsituierten, aber im Gewühle des geschäftlichen Lebens umgetriebenen Bürger die Möglichkeit erfrischenden Naturgenusses zu gewähren; gegenüber den unteren, in schwerer körperlicher Arbeit ums tägliche Brot sich abmühenden Bevölkerungsklassen handelte es sich bei dem Schaffen von Park- und Gartenanlagen um noch höhere Ziele. Denn unbestreitbar ist es, daß solche im wohlgepflegten Zustande erhaltene Anlagen eins der geeignetsten Mittel sind, den Sinn über die Sorge um die materielle Existenz zu erheben und rohe Gesinnung, wo sie vorhanden, zu mildern.“

In dieser sozialpolitischen Begründung der Berliner Parkprojekte wird neben der Freude des „ethischen Naturgenusses“ und der Milderung der „rohen Gesinnung“ das Moment der Körperkultur nach heutigen Begriffen zu wenig gewürdigt. Noch ein eigentümlicheres Licht werfen aber die weiteren Mitteilungen des Magistrats auf die damalige behördliche Einsicht in die Zwecke, die das Parkwesen für die heranwachsende Jugend erfüllen muß. Der Magistratsbericht fährt nämlich fort:

„In Beziehung auf die Schulen ging man noch einen Schritt weiter. Die städtischen Gartenanlagen sollten zugleich dazu dienen, für den naturwissenschaftlichen Unterricht, speziell für den

490) Vgl. Verwaltungsbericht 1877–81 Bd. 2 S. 52.

Abb. 350. Aussteller: Die Stadt Düsseldorf (Historisches Museum).



Der heute verbaute Park hinter dem Düsseldorfer Jägerhof (in der Biedermeierzeit).

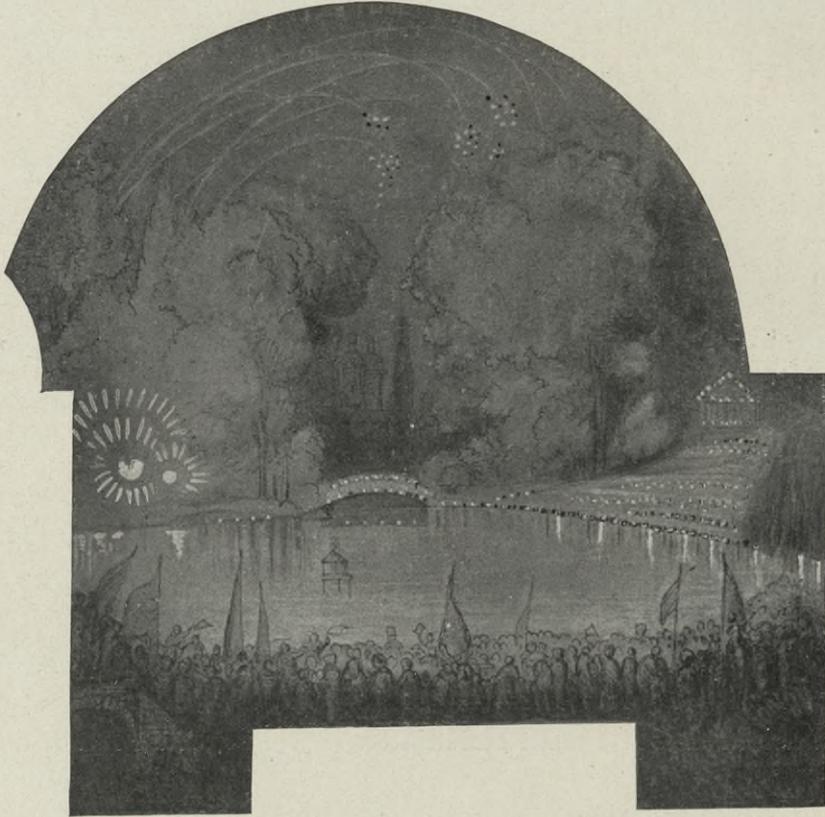
Abb. 351. Stadt Düsseldorf (Baurat Geusen).



Das Düsseldorfer Rhein-Freibad in Oberkassel (im Hintergrunde die Rheinbrücke).



Abb. 352. Aussteller: Die Stadt Düsseldorf (Historisches Museum).



Der Düsseldorfer Hofgarten bei Feuerwerk.
Auschnitt aus einem Sängereft-Erinnerungsblatte der sechziger Jahre.

Abb. 353. Aussteller: Die Stadt Düsseldorf (Gartendirektor Freiherr von Engelhardt).



Aus dem Düsseldorfer Hofgarten.
Blick in der Achse der Alleestraße auf den Napoleonsberg (im Hintergrunde).

auf das Kindesgemüt so wohlthätig wirkenden Unterricht in der Botanik lebendiges Pflanzenmaterial zu bieten, das anderweitig in der entsprechenden Menge zu beschaffen Lehrern und Schülern nicht mehr möglich war, seit die fortschreitende Bebauung Flur und Feld in immer weitere Entfernung zurückgedrängt hatte. Man richtete deshalb gleichzeitig mit dem im Norden der Stadt angelegten Park und in Verbindung mit diesem größere Flächen zur Kultur und Anzucht für den botanischen Unterricht instruktiver Pflanzen ein, ordnete diese Flächen, um zugleich den Lehrern Gelegenheit und Material zum Studium zu bieten, systematisch und gab, um auch dem großen Publikum Gelegenheit zu schaffen, sich selbst, besonders über unsere einheimischen und in Gärten kultivierten Gehölze zu belehren, diesem ganzen Park zugleich einen wissenschaftlichen Wert.“

Angefihts der völlig unerwähnt bleibenden leiblichen Not der bereits damals nach Zehntausenden zählenden Proletarierkinder haben diese Äußerungen einen unerquicklichen Beigeschmack philiströser Bildungsduselei. Zur Abpeifung des „Kindesgemütes mit wohlthätig wirkendem Unterricht in der Botanik“ sollte der Humboldthain helfen, der außerdem, wie der Magistrat versichert, mit einer Fläche von rund 35 ha an Großartigkeit der Konzeption in bezug auf ausgedehnte schattige Promenaden den Friedrichshain weit überragt.

„Die mit den Anlagen verbundenen, für den botanischen Unterricht in den Schulen bestimmten Pflanzenabteilungen wurden nach dem natürlichen⁴⁹¹⁾ System geordnet.“ „Die Herstellung des Humboldthains, welcher eine weitverzweigte Bewässerungseinrichtung hat und im Jahre 1876 in allen Teilen fertig gestellt war, kostete rund 340 000 Mk.“ also weniger als 1 Mk. pro Quadratmeter.

Kurz vorher war der Milliardensegen über Deutschland hereingebrochen. Seit dem 1. Januar 1876 zahlte der Staatsfiskus eine Rente von 556 000 Mark an die Stadt. Von dieser Rente sagt der Magistratsbericht:

„Die Rente von 556 431,32 Mk., welche der Fiskus an die Stadt zu zahlen hat, bildete nicht bloß das Äquivalent für die Befreiung von seiner Verpflichtung zur Straßenunterhaltung, sondern auch für den Übergang der Unterhaltungspflicht der Promenaden und Schmuckplätze.“

1874—76 wurde gelegentlich der bereits erwähnten Erweiterung des Friedrichshaines der erste Spielplatz von 250 m Länge und 100 m Breite angelegt, der jedoch mehr auf dem Papier stand, da seine Benutzung in der später noch näher zu charakterisierenden Weise beschränkt wurde. Auch als man 1876 den bereits zwölf Jahre vorher beschlossenen Treptower Park in Angriff nahm, wurde ein 3,5 ha großer Spielplatz, wenn auch nicht benutzungsfähig gemacht, so doch wenigstens ausgelegt. Der 1884 erscheinende Magistratsbericht (für 1877—81, Bd. 2, S. 51) kann dann, zwanzig Jahre nachdem der Park beschlossen worden ist, und acht Jahre, nachdem er in Angriff genommen wurde, mitteilen, daß „gegenwärtig die Parkanlage ihrer Vollendung nahe gebracht ist.“

Dann folgt ein Passus, der die namenlose Kleinlichkeit dieser Berliner Kommunalpolitiker besonders drastisch bloßstellt.

Der Verwaltungsbericht stellt weiter fest: „Noch ist der Treptower Park nicht vollendet, und schon greifen berechnigte Wünsche über die Grenzen des Programmes von 1864 hinaus. Im Süden der Stadt, auf dem Kreuzberg, erhebt sich das Denkmal an die Freiheitskriege; auf Kosten des Staates erhöht und dadurch in seiner Wirkung verstärkt, entbehrt es einer würdigen parkartigen Umgebung. Der Staat hat eine solche nicht hergestellt, aber er hat zu einer solchen ihm gehörige Grundstücke mit einem Flächeninhalt von ca. 5^{3/4} ha der Stadt zur Disposition gestellt. Hier einen vierten städtischen Park gegründet zu sehen, ist der sehnliche Wunsch der benachbarten Stadtgegenden. Er macht sich um so dringender geltend, als der Überweisung der benachbarten Hasenhaide seitens des Fiskus an die Stadt und der Umgestaltung derselben zu einer von den militärischen Schießübungen ungestörten Erholungsstätte Hindernisse entgegengestellt werden, deren Überwindung, wenn überhaupt, in nächster Zukunft nicht zu erhoffen ist. Aber so berechnigt jene Wünsche erscheinen mögen, die Kosten der Anlage eines Parks, welcher

491) Das natürliche System, von dem hier die Rede ist, ist nicht mit Rousseaus oder Werthers Rückkehr zur Natur in Verbindung zu bringen, sondern ist der Gegensatz zum Linnéschen System.

einen würdigen Ein- und Ausgang zu jenem Denkmal bilden müßte, würden sich nach dem von unserem Gartendirektor aufgestellten Projekt auf 265 000 Mk. belaufen, während nach dem Reskripte der betreffenden Herren Minister vom 19. Juni 1879, durch welches die Überlassung jener fiskalischen Grundstücke zur Anlage eines Parks angeboten wurde, in barem Gelde nur ein staatlicher Zuschuß von 134 000 Mk. aus einer im Jahre 1875 vom Landtage bewilligten Position in Aussicht gestellt wurde. Unter diesen Umständen wird ein Kommunalbeschluß über die Inangriffnahme der Ausführung dieses Projektes schwerlich vor einer wesentlichen Verbesserung der Lage des Stadthaushaltes herbeigeführt werden können.“

Berlin ist stolz; die Hauptstadt nimmt keine halben Geschenke! Man sieht hier die verderblichsten Folgen des mangelnden Einverständnisses zwischen Staat und Gemeinde. Man kann es kaum anders als Schikanenspiel verstehen, wenn die Stadt das Geschenk von $5\frac{3}{4}$ ha und den Zuschuß von 134 000 Mark in bar, das die Regierung aus patriotischen Gründen gerne machen möchte, ablehnt und, statt sich des neuen Pärkchens zu freuen, im Magistratsbericht folgendes ausführte:

„Wie weit man sich aber auch nach dieser Richtung hin die Ziele stecken mag, es wäre ein Fehler, wollte man darüber den Schmuck des Innern der Stadt durch zweckmäßige Anlagen vernachlässigen. Bleiben doch viele Kinder, bleiben doch Kranke und Schwache von der Möglichkeit, die Parks zu besuchen, ausgeschlossen. Sind doch kleine, aber nicht zu sparsam vertretene Schmuckanlagen für die sanitären Zustände der in hohen Mietskasernen zusammengedrückten Bevölkerung von der größten Bedeutung.“ „In Veranlassung des Umbaus unserer alten Pfarrkirche ist der Nikolaikirchhof mit gärtnerischen Anlagen versehen worden. In ähnlicher Weise ist die Umgebung der Markus- und der Elisabethkirche verschönt worden. Auch an einem sich eng zusammendrängenden Straßenkomplex, an dem Treffpunkte der Dresdener-, Sebastian- und Luckauerstraße, hat sich ein kleiner Platz für eine Schmuckanlage gewinnen lassen. Eine größere Fläche zu gärtnerischen Anlagen bot der Askaniische Platz. Vor allem aber ist es der Pariser Platz, welcher durch die im Jahre 1880 erfolgte Neuregelung und die bei derselben zur Ausführung gelangten Schmuckanlagen ein völlig verändertes Aussehen gewonnen hat.“ Mit weiteren ähnlichen Leistungen wurden „die Baumanpflanzungen auf Straßen und Plätzen seit 1876 (bis 1881) um etwa 2000 Stück vermehrt, während die Schmuckanlagen seit Ende 1881 sich um eine rund 4 ha große Fläche vermehrt haben“⁴⁹²⁾.

„Baumpflanzungen, Schmuckstreifen, Schutzkörbe, eiserne Barrieren — Lappalien, für die das teure Geld nutzlos verzettelt wird“ sagte Rudolf Eberstadt.

„Die Unterhaltungskosten, welche die städtischen Park-, Garten- und Baumanlagen während unserer Berichtsperiode verursachten, betragen rund 1 232 500 Mark, also durchschnittlich pro Jahr 246 500 Mark, während in demselben Zeitraum für Neueinrichtungen usw. im ganzen rund 822 000 Mark ausgegeben wurden.“

In diesen Zahlen, ebenso wie in den folgenden, sind die Treptower Parkanlagen außerhalb des städtischen Weichbildes eingeschlossen.

„Die Gesamtfläche der städtischen Parkanlagen ist (im Jahre 1884) rund 186,50 ha groß. Der Plänterwald und die Baumschulen nehmen ein Areal von 91,50 ha, die Schmuckplätze eine Fläche von 24 ha ein.“

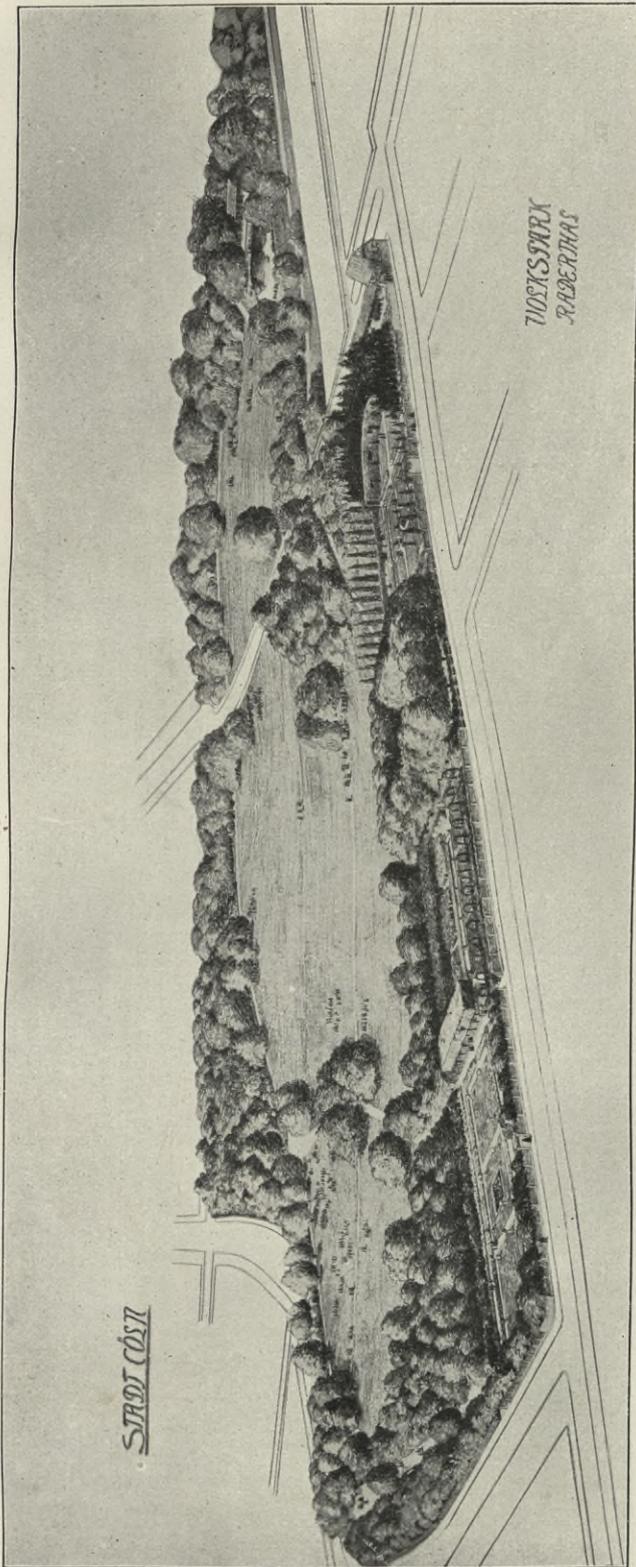
Über die Entwicklung der Spielplätze in derselben Zeit berichtet der Magistratsbericht (1877—81, Bd. 3, S. 33):

„Zu den vier städtischen Spielplätzen ist im Jahre 1881 noch ein fünfter am Fuße des Kreuzberges hinzugekommen, zu welchem der Militärfiskus das Terrain in dankenswerter Weise überlassen hat.“

In der nächsten Berichtsperiode, die von 1882—88 dauerte, nahm das Verständnis des Magistrats für diese Dinge, wie der im Jahre 1890 erscheinende Verwaltungsbericht (Bd. III, S. 34) feststellen kann, in erfreulicher Weise zu.

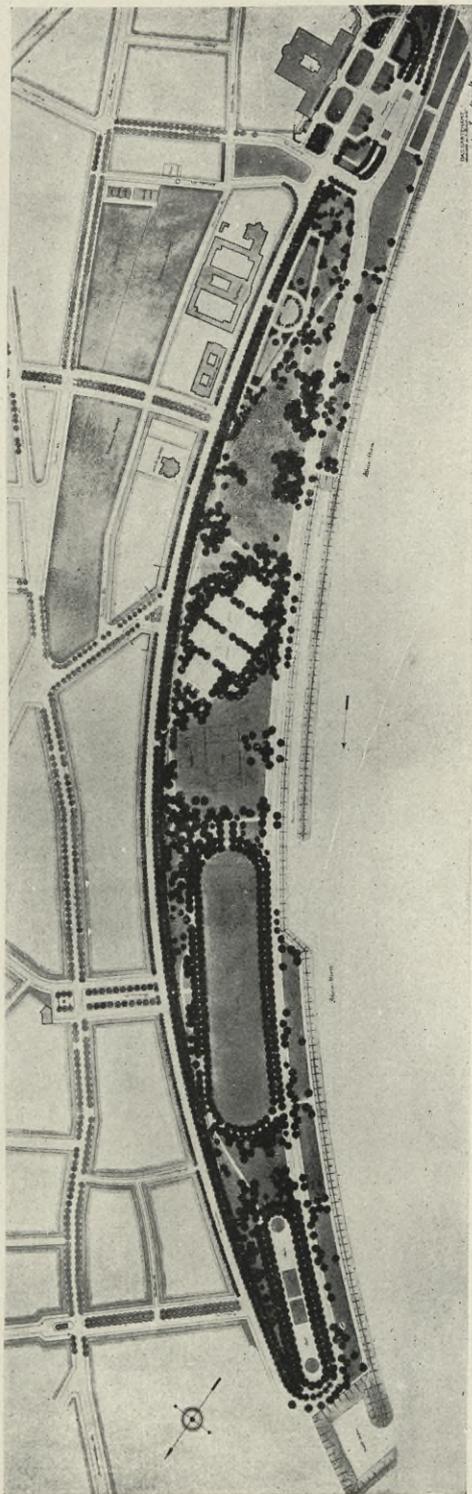
492) 1877 vermachte ein früherer Berliner Bürger, Rentier Heyse, eine kleine Stiftung, deren Wortlaut die folgende bedeutsame Stelle enthält: „Es wäre eine Wohltat für die Bewohner und ein Schmuck für die Stadt, wenn die in und um die Stadt noch bestehenden schattigen Begräbnisplätze den Nachkommen für spätere Zeiten zu Erholungsplätzen erhalten würden. Würden bei immer größerer Ausdehnung der Stadt auch diese Kirchhöfe aus Gewinnsucht bebaut werden, so muß das Wohlbefinden der Bewohner schwinden und dadurch das Ansehen der Stadt verlieren. Die Liebe zu meiner Vaterstadt führt mich zu dieser Betrachtung.“

Abb. 354. Aussteller: Die Stadt Cöln a. Rh. (Gartenbaudirektor Fritz Endke).



Volkspark Raderthal-Cöln. Der Park enthält abschließbare Ziergärten (6,5 ha), offene freigegebene Wiesen und eine Plan(d)wiese.

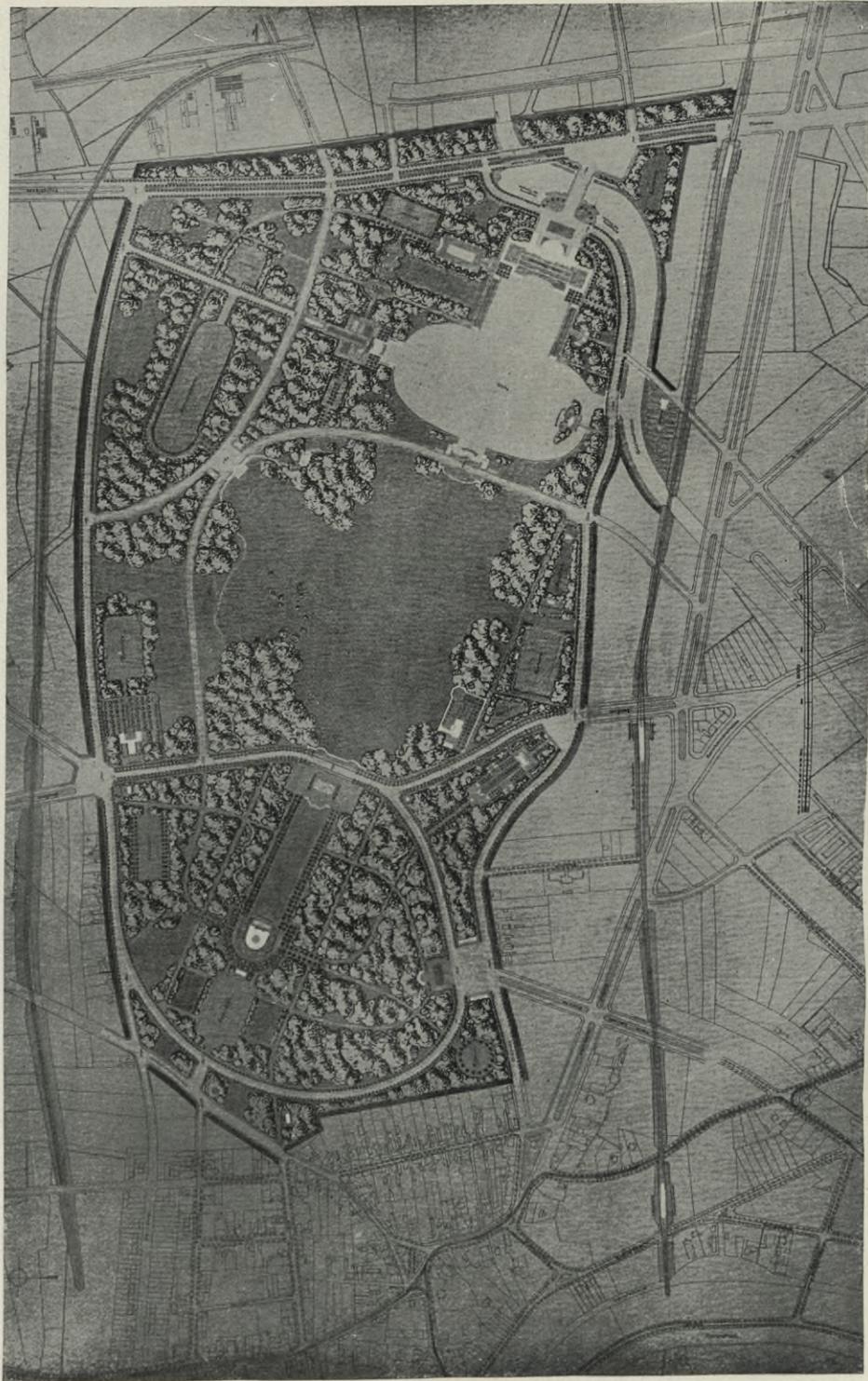
Abb. 355. Aussteller: Die Stadt Düsseldorf (Kgl. Baurat Geusen und Gartendirektor Frhr. v. Engelhardt).



Kaiser Wilhelm-Park in Düsseldorf. Weite, locker mit Bäumen besetzte Parkfläche (31,9 ha). Zweck: Spiel-, Eis-, Reit-, Ruder-, Segel- und Fahrspport.



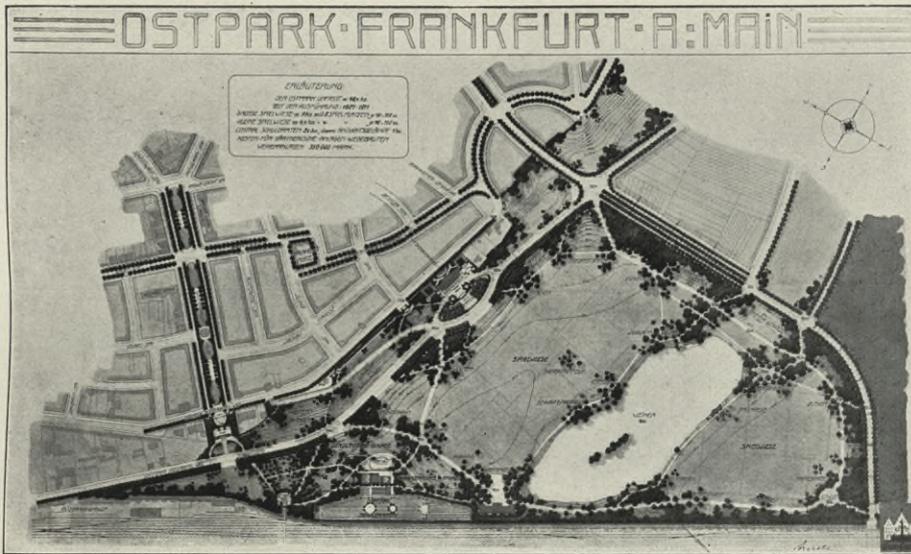
Abb. 356. Aussteller: Die Baudeputation des Hamburgi(chen Staates (Oberingenieur Sperber und Baudirektor Professor Schumacher).



Entwurf für den in Ausführung begriffenen Stadtpark Hamburg-Winterhude.

In der Parkmitte zwischen dem See und dem bewaldeten Teile erstreckt sich über eine Fläche von etwa 30 ha eine von Baumgruppen umgebene Wiese, die für den allgemeinen Gebrauch bestimmt ist. Rings herum sind Sport- und Spielplätze, ein Sprunggarten, Mildwirthschaft, Kaffeehaus u/w. gruppiert. Auf dem großen See werden Boote vermiehet. Die Kosten sind auf 7700000 Mark veran[da]gt.

Abb. 357. Aussteller: Die Stadt Frankfurt a. M. (Gartendirektor Heicke).

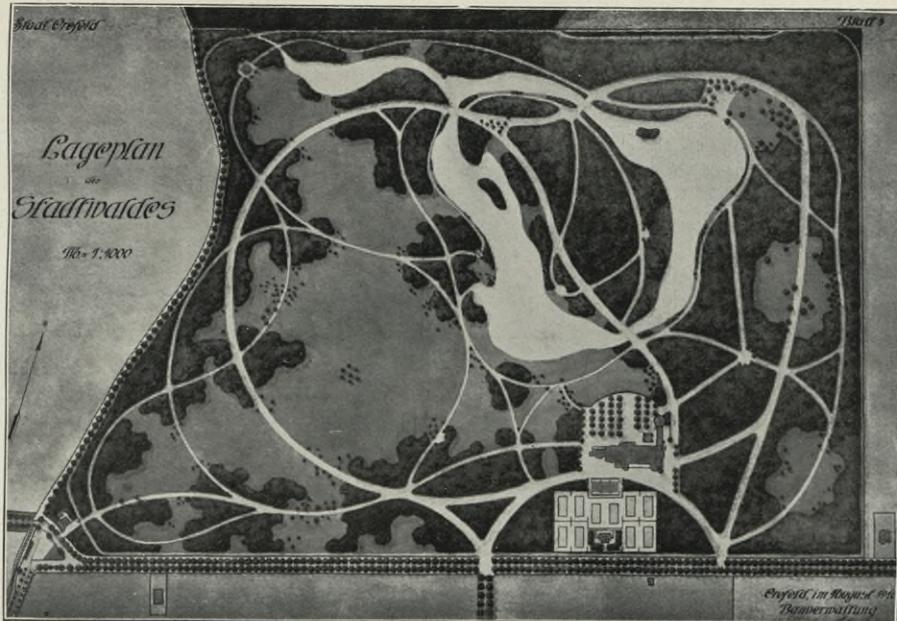


Frankfurt a. M.: Lageplan des Ostparkes.

Der Ostpark wurde 1909 in Benutzung genommen und 1911 fertiggestellt. Er umfaßt 42,4 ha und enthält eine kleine Spielwiese von 4,5 ha sowie eine große Spielwiese von 9 ha, auf der gleichzeitig 8 Abteilungen Fußball spielen können und die sich der Größe nach mit englischen und amerikanischen Wiesen messen kann. Vgl. auch Abb. 253: Plan des Osthafens, in dessen Mitte der Ostpark liegt.

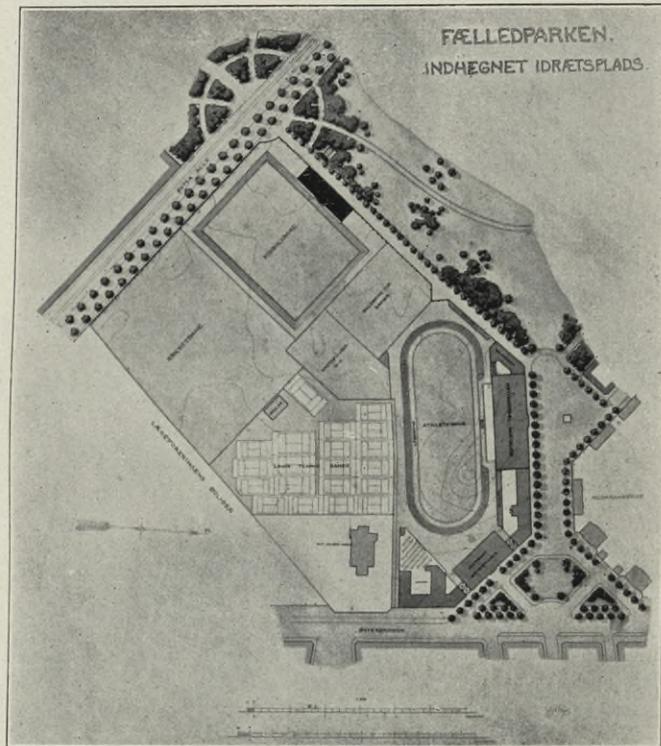


Abb. 358. Aussteller: Die Stadt Crefeld.

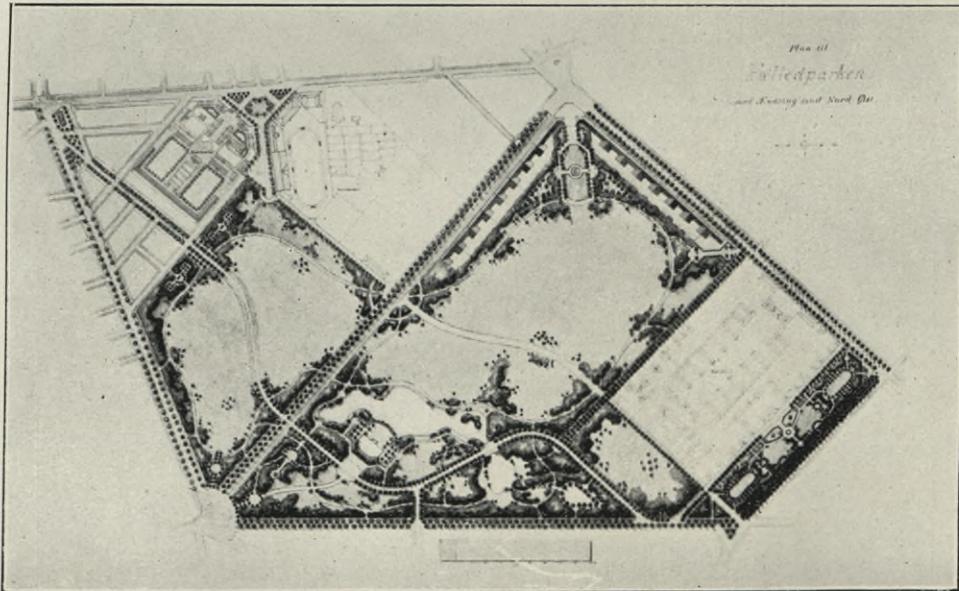


Plan des Stadtwaldes (vgl. Abb. 391).

Abb. 359 u. 360. Aussteller: Die Stadt Kopenhagen.



Detailplan des Sportplatzes im Faelledparke.



Faelledpark. Volks- und Sportparkanlage, angelegt auf dem früheren Militär-Übungsplatze. Plätze für Ballspiele, Athlethik sowie andere Freiluftübungen sind dort vorgesehen.

„Auch die Erkenntnis von der Bedeutung, welche die Bewegungsspiele für die Schuljugend in sanitärer und in pädagogischer Beziehung haben, hat immer mehr Eingang und Verbreitung gefunden. Dementsprechend war auch die Sorge der städtischen Behörden in den Jahren 1882 bis 1888 der Erweiterung und Vermehrung der für solche Spiele (schon bestehenden Einrichtungen zugewandt. Bis zum Jahre 1882 bestanden nur vier öffentliche städtische Spielplätze⁴⁹³⁾, im Friedrichshain, im Eichbusch vor dem Schlesiſchen Tor, im Humboldthain und in Moabit auf dem Exerzierplatz hinter der Ulanenkaserne. Der letztere, auf fiskalischem Terrain belegene, war von der Königlichen Militärbehörde bereitwilligst zu Spielen der Gemeindeföhler des Mittwochs und Sonnabends von 4—6 Uhr überlassen worden. Diesen vier Spielplätzen traten seitdem hinzu die, ebenfalls von der Militärbehörde in gleicher Weise wie der in Moabit bewilligten, beiden Spielplätze auf dem westlichen Abhange des Kreuzbergs und auf dem Exerzierplatz des Kaiser-Alexander-Regiments, jener am 1. Mai 1882, dieser am 1. Mai 1884 eröffnet.“

Von der Benutzung dieser Spielplätze muß der Magistratsbericht u. a. folgendes feststellen:

„Viel bedeutender als bei den Gemeindeföhulen war der Aufschwung und die Zunahme der Bewegungsspiele, seitdem die Fürsorge der Stadt in dieser Beziehung sich auch auf die Schüler der höheren Lehranstalten, einschließlich der höheren Bürgerſchulen, erstreckte“ . . . „Als im Jahre 1882 das Turnkuratorium den Direktoren der höheren Lehranstalten bekannt machte, daß ihnen die städtischen Spielplätze behufs Benutzung zu Bewegungsspielen zu allen nicht für die Gemeindeföhulen freizuhaltenden Zeiten zur Disposition stehen, hatte dieses Anerbieten nur wenig Erfolg. Erst nachdem im Jahre 1884 bestimmt worden war, daß die Leitung der Spiele ebenso honoriert werden sollte wie die Turnstunden, fing die Beteiligung auch der höheren Lehranstalten an den Spielen an, sich allmählich zu heben.“

Man sollte glauben, die Erkenntnis, daß die Honorierung der Spielleiter erforderlich und segensreich ist, hätte baldigst zu einer völligen Neugestaltung des Berliner Spielwesens führen müssen. Leider aber wurden die Aufwendungen, die in der Folgezeit gemacht wurden, auf ein lächerlich geringes Maß beschränkt.

„Zu den Ausgaben für die Bewegungsspiele waren in den Stadthaushaltsetat ursprünglich im Jahre 1884 nur 500 Mark eingesetzt; die Position ist seitdem mehrmals erhöht worden und beträgt im Etat für das Jahr 1889/90 3000 Mark.“

Nichtsdestoweniger lobt der Magistratsbericht die segensreiche Bedeutung der Bewegungsspiele mit lebendigen Worten: und zwar nicht nur

„die alten verschiedenen Arten des Ballspiels“, sondern „vor allen Dingen den Barlauf, der wie kaum ein anderes Spiel Übung im schnellen Lauf, Gewandtheit der körperlichen Bewegung, Entschlossenheit und gespannte Aufmerksamkeit erfordert“. „Sehr erfreulich ist es, daß je länger je mehr die Lust und Teilnahme an den Bewegungsspielen auch bei den Schülern der oberen Klassen höherer Lehranstalten gewachsen ist. Viele von diesen hielten sich früher hiervon fern. Sowohl allzu hohe Anforderung der Schule an ihre Zeit und Kraft, als ein gewisser Dünkel, die Sucht nach vorzeitigem Genuß und daraus entstehende Blasiertheit erklären diese Erscheinung. Die Spielplätze, je mehr sie ihren Zweck erfüllen, je mehr sie die Lust der Jugend zu frischem frohem Spiel in freier Luft zu erwecken wissen, werden jenen Unarten wirksam entgegenarbeiten.“

Die sechsjährige Berichtsperiode kann auch eine neue parkpolitische Großtat melden. Die Stadt ließ sich nämlich erweichen und nahm das seit den siebziger Jahren vom Staate angebotene Geschenk der $5\frac{3}{4}$ ha Parkgelände am Kreuzberg nebst Zuschuß von 134000 Mark endlich gnädig an.

„So durften wir uns entschließen, am 29. März 1886 mit einer die Anlegung des Parkes betreffenden Vorlage vor die Stadtverordneten-Versammlung zu treten. Weitläufige Verhandlungen mit dem Fiskus waren ihr vorhergegangen“⁴⁹⁴⁾. „Bereits im Frühjahr 1888 war mit den Vorarbeiten zur Herstellung des Parkes begonnen worden.“

Dieses Parkprojekt — ein Jahrzehnt hatte man über diese $5\frac{3}{4}$ ha hin und hergehandelt — wurde aber mit einer Grundstückstransaktion verbunden; man verkaufte nämlich mit Genehmigung des Staates einen Teil der in Frage kommenden Gelände, so daß der Magistratsbericht⁴⁹⁵⁾ eine „Extraeinnahme

493) „Schmuckstreifen“ wurden damals noch nicht als Spielplätze gerechnet, wie es neuerdings zu Beschönigungszwecken versucht werden sollte.

494) Vgl. Verwaltungsbericht 1882/88, Bd. II, S. 28.

495) Vgl. Verwaltungsbericht 1889/95, Bd. I, S. 268.

behufs Anlegung des Viktoriaparks“ von 2521324 Mark verzeichnen kann. Endlich erscheint also auch in der Berliner Parkpolitik der mannhafte Klang der Millionenzahl, vorläufig allerdings getrübt durch das Wort Einnahme. Gleichwohl hält diese Leistung auch für die nächsten sechs Jahre, 1889—95, vor. Der Magistrat rühmt⁴⁹⁶⁾:

„Wie in früheren Jahren, war die städtische Parkdeputation auch in der jetzigen Berichtsperiode 1889/95 bemüht, durch Schaffung neuer, Erweiterung und Erhaltung bestehender Gartenanlagen auf Plätzen und Straßen für die Verbesserung der gesundheitlichen Zustände und für das Erholungsbedürfnis der Bürgerschaft sowie für die Verschönerung des Stadtbildes nach Möglichkeit zu sorgen. Den bedeutsamen Anteil hieran beansprucht die Fertigstellung des 7641 qm großen Viktoriaparkes im Südwesten der Stadt, am Fuße des Kreuzberges, zu dessen Anlegung die Stadt seinerzeit 5,75 ha fiskalisches Gelände und 134000 Mark bar gewährt hatte.“ Die Stadt? Es muß natürlich Staat heißen!

Das ist natürlich nur ein Druckfehler. Ist dieser Druckfehler jemals berichtigt worden? Druckfehler spielen in der Berliner Parkpolitik eine eigentümliche Rolle⁴⁹⁷⁾. Gleich das Statistische Jahrbuch der deutschen Städte von 1897 hat einen neuen derartigen Druckfehler aufzuweisen. Dort wird nämlich die Wohltat gerühmt, die Berlin mit seinen angeblich 18174 ha umfassenden Treptower Park der Bevölkerung erweist. Der die Veröffentlichung leitende Statistiker⁴⁹⁸⁾ konnte sich augenscheinlich gar nicht vorstellen, daß die Parkanlagen des großen Berlin hinter den kleineren deutschen Städten zurückbleiben sollte und hat das 18174 a in Hektar umgewandelt. Der Berliner Magistratsbericht⁴⁹⁹⁾ berichtigt jedoch diesen Irrtum, ohne irgendwie die Fassung zu verlieren, und fügt vielmehr hinzu:

„Die Berliner Park- und Gartenanlagen, welche 154 ha bedecken oder mit Hinzunahme des Treptower Parks und Plänterwaldes 335,51 ha, werden, soweit die innerhalb des städtischen Weichbildes liegende Fläche in Betracht kommt, nur übertroffen von den Anlagen in den Städten Magdeburg (224 ha) und Leipzig (196 ha).“

In der Folgezeit wurde dann der Treptower Park für mehrere Jahre dem öffentlichen Gebrauch dadurch entzogen, daß er einfach mangels eines besonderen Ausstellungsgeländes der Berliner Gewerbeausstellung von 1896 überantwortet wurde. Der einzige große Spielplatz, den Berlin dort hatte, wurde — eine schwere Schädigung für die Entwicklung sportlicher Tradition — in den sogenannten „neuen See“ verwandelt. Auf der anderen großen Wiese, die ja erst in allerneuester Zeit an drei Tagen der Woche der Benutzung freigegeben worden ist, wurden die Ausstellungsgebäude errichtet. Die gerühmten Bewegungsspiele mußten sehen, wo sie anderweitig unterkamen. Auf ihre Bedeutung und auf die Notwendigkeit der Schaffung von Spielplätzen hatte bereits ein Ministerialerlaß vom 23. Oktober 1883 erfolglos hingewiesen; kurz vor der Gewerbeausstellung hatten die neuen Lehrpläne vom 6. Januar 1892 als Ziel des Schulturnens bestimmt:

„Durch zweckmäßig ausgewählte und geordnete Übungen die leibliche Entwicklung der Jugend zu fördern, den Körper zu stählen, Mut und Vertrauen in die eigene Kraft zu wecken, raschen Entschluß und entsprechende Ausführung zu sichern. Dabei ist zugleich die Aneignung gewisser Fertigkeiten, besonders auch in Rücksicht auf den künftigen Dienst im vaterländischen Heere, zu erstreben.“

Der Berliner Magistratsbericht stellt dies fest und schildert die Übelstände, die sich aus der Vermehrung der Turnstunden von zwei auf drei in der Woche ergeben.

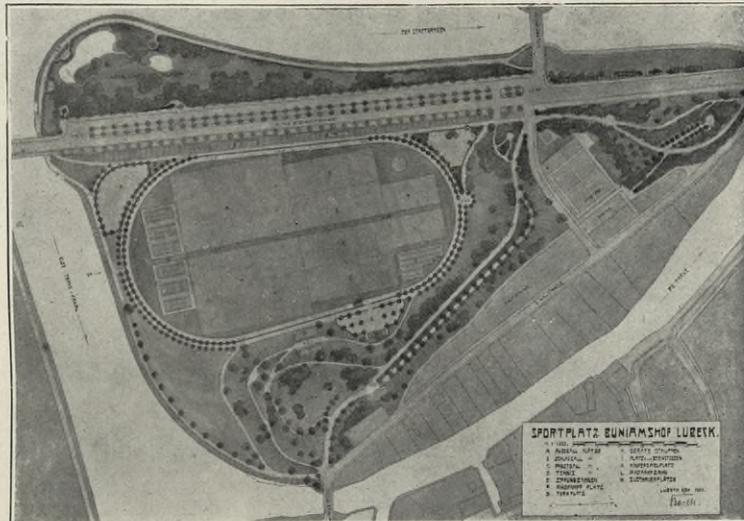
496) Vgl. Verwaltungsbericht 1889/95, Bd. I, S. 255.

497) Vgl. Anm. 518.

498) Direktor des Statistischen Bureaus der Stadt Altona, von Wobeser.

499) Verwaltungsbericht 1889/95, Bd. I, S. 260.

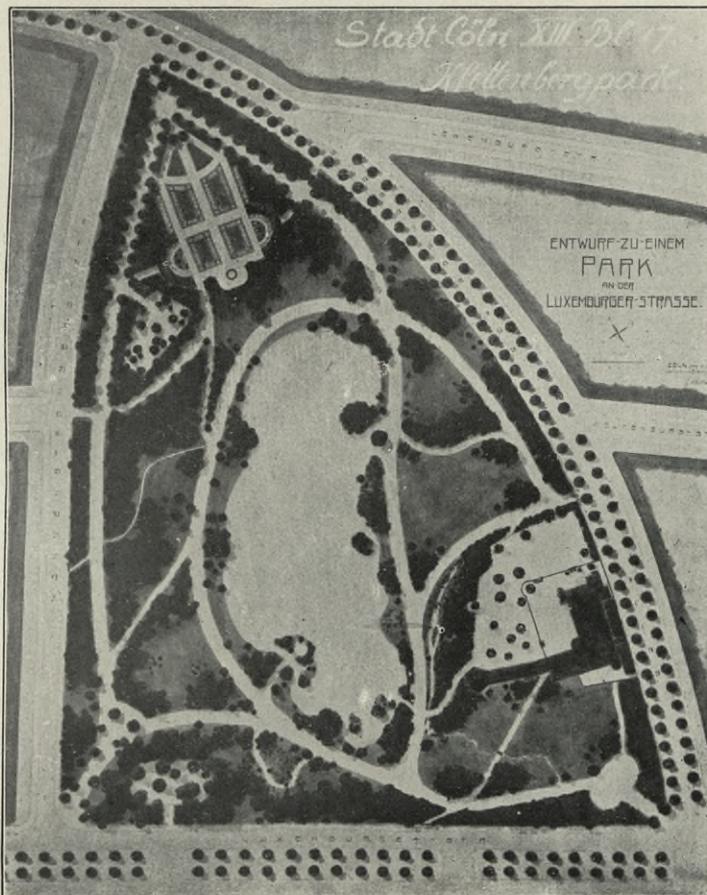
Abb. 361. Aussteller Die Freie- und Hansestadt Lübeck.



Plan des Spiel- und Sportplatzes an der Bastion Buniamshof in den Alten Anlagen am Elbe-Trave-Kanal.

Der Platz soll den Schulen Lübecks und auch den Sport- und Spielvereinigungen für ihre Spiele dienen. Jenseits des früheren Eisenbahndammes, der zu einer großen Verbindungsstraße zwischen der Vorstadt St. Jürgen und dem Holftentorplatz ausgebaut werden soll, ein Vogelschutzgehölz. Verfasser: Oberlehrer Dr. Steffen, Stadtgärtner Barth.

Abb. 362. Aussteller: Die Stadt Cöln a. Rh. (Gartenbaudirektor Fritz Endke).



Klettenbergpark in Cöln.

Auf als Bauland minderwertigem tiefliegendem Gelände; heimische Wiese, Heide, steile Hänge, Teichränder. Etwa 4,5 ha.

Abb. 363. Aussteller: Die Stadt Wiesbaden.



Blick in die Parkanlagen des Nerotal.

Abb. 364. Aussteller: Die Stadt Solingen.



Ansicht der Spielwiese im Volksgarten.

„Die Benutzung der Turnhallen ist so stark geworden, daß vielfach mehrere Klassen zu derselben Zeit Turnunterricht erhalten mußten.“

Freiherr von Schenkendorff mußte im Abgeordnetenhaus feststellen⁵⁰⁰), „daß in einem Vorort von Berlin auch die ärztliche Dispensation vom Turnunterricht vielfach auf die dortige Turnhalle zurückgeführt wird, in der ein Staub entwickelt wird, der den Ärzten zur Pflicht macht, den Kindern die Teilnahme am Turnunterricht zu untersagen“.

Der Berliner Magistrat aber hatte noch schlimmere Feststellungen zu machen! er schreibt:

„In Verbindung mit der Vermehrung der Turnstunden seit Ostern 1892 steht es, daß sich die Kosten des Turnwesens nicht unerheblich erhöht haben.“

Diese Erhöhung im Betrage von 25444 Mark kam jedoch nur den höheren Lehranstalten zugute und auch diesen nur beim offiziellen Schulturnen in den Turnhallen. Über die „Bewegungsspiele der Schüler unserer höheren Lehranstalten“ wird vom Magistrat besonders berichtet:

„daß die völlig freiwillige Teilnahme an diesen Spielen erfreulicherweise von Jahr zu Jahr gestiegen ist. Auch die Realschulen veranstalten sämtliche Spiele“.

Aber obgleich man längst die Bedeutung ausdrücklich anerkannt hatte, die die Honorierung der Spielleiter für die Steigerung der Spielfrequenz hat, machte man keinerlei ernst zu nehmende Anstrengung. Der Magistrat berichtet:

„Dem Aufschwung entsprechend, sind die Kosten an Honorar für die Leitung der Bewegungsspiele und zur Beschaffung von Spielgeräten stets gestiegen“,

aber die Steigerung ging nur von 2702 Mk. im Jahre 1889—1890 auf 7973 Mk. im Jahre 1894—1895; also immer noch Summen, die von der Reichshauptstadt angesichts des wichtigen Zieles kaum genannt werden dürften. Von den Bewegungsspielen der Elementarschulen und etwaigen Aufwendungen, die dafür gemacht worden waren, ist überhaupt noch nicht die Rede. Erst die nächste Berichtsperiode (1895—1900, II. S. 198 und 179), kann im Zusammenhange mit einer weiteren Steigerung der „Kosten an Honorar für die Leitung der Bewegungsspiele und zur Beschaffung von Spielgeräten“ auf 9732 Mark im Jahre 1900 voll gravitätischer Wichtigtuerei folgendes berichten:

„Namentlich in der letzten Zeit der Berichtsperiode ist das Bestreben hervorgetreten, den Kindern Gelegenheit zum Aufenthalt und zur Bewegung im Freien zu jeder Jahreszeit zu geben. Hierzu gehört in erster Linie die planmäßige Ausgestaltung der Bewegungsspiele unter Aufsicht von Lehrpersonen und die Herstellung von Spielplätzen. Die enge Bebauung der Stadt erschwerte besonders die Ausführung des Planes, möglichst im Innern der Stadt umfangreiche Spielplätze zu schaffen. Wenn dieser Plan dennoch durch Herstellung der drei großen Spielplätze in der Urban-, Wiesen- und Bremerstraße verwirklicht wurde, so war dieses nur mit großen Opfern, die die städtischen Behörden in Anbetracht des guten Zweckes gern übernahmen, zu ermöglichen.“

Im ganzen zählt der Bericht neun Spielplätze auf, von denen nur drei in Parkanlagen, die anderen auf staatlichen Exerzierplätzen und unbebauten Grundstücken liegen. In neuen Parkanlagen konnten keine Spielplätze geschaffen werden: der Verwaltungsbericht beginnt nämlich seine Mitteilung über die Parkverwaltung⁵⁰¹) frank und frei mit dem Eingeständnis:

„Das Verwaltungsgebiet der städtischen Parkdeputation hat während der Berichtsperiode (1895—1900) an Areal keine wesentliche Vergrößerung erfahren.“

Der Bericht fährt dann zufrieden fort:

„Die Tätigkeit dieses Verwaltungszweiges war aber deshalb keine beschränktere als bisher.“ In der Tat fällt in jene Epoche ein wesentlicher Aufschwung in der Kultur der „Schmuckstreifen“.

500) 152. Sitzung 1905, Spalte 10921.

501) Verwaltungsbericht Berlin. 1895—1900. I. S. 287.

„Die Schmuckplätze nehmen jetzt einschließlich der mit Schmuckstreifen versehenen Promenaden in der Mitte größerer Straßenzüge eine Fläche von 70 ha 6 a 55 qm⁵⁰²⁾ ein. Viele von ihnen schließen größere und kleinere Spielplätze ein, um auch den kleineren Kindern Gelegenheit zu freier Bewegung zu geben, während die großen Spielplätze in den Parkanlagen von Schülern unter Aufsicht von Lehrern benutzt werden.“

Immerhin ist hier, nachdem man infolge der verfäumten Parkerweiterung die Kinder endgültig auf die Straße gedrängt hat, an der Trennung zwischen 1. Schmuckstreifen, 2. den von ihnen eingeschlossenen größeren und kleineren Spielplätzen, die man für kleinere Kinder brauchbar hält, und 3. den großen Spielplätzen in den Parkanlagen für Schüler unter Aufsicht von Lehrern festgehalten worden. Es sollte die Zeit kommen, wo man sich städtischerseits nicht schämte, nicht nur die von den Schmuckstreifen eingeschlossenen größeren oder kleineren Spielplätze, sondern sogar auch die ganzen Schmuckstreifen als Spielplätze zu rechnen, die für die Bewegungsspiele von Schülern in Frage kommen, um durch diesen unwürdigen Kunstgriff die zum Himmel schreiende Berliner Spielplatznot und die Verfäumnisse der Verwaltung erträglicher erscheinen zu lassen⁵⁰³⁾. Hatte die Berichtsperiode 1895—1900 keine neuen Schöpfungen zu verzeichnen gehabt, so beginnt der Verwaltungsbericht für die nächsten fünf Jahre (1901—1905 I. S. 223) frank und frei, schon beinahe gewohnheitsmäßig, mit dem Eingeständnis:

„Außer der sachgemäßen Pflege und Unterhaltung der städtischen Gartenanlagen sind in der Berichtsperiode keine besonders hervortretenden neuen Arbeiten zur Ausführung gekommen;“ nichtsdestoweniger ist man zufrieden, denn: „die Verwaltung war mit Erfolg bemüht, die vorhandenen Einrichtungen zu verbessern . . . Durch die Einfriedigung dieser Streifen mit eisernen Barrieren wird den dort zahlreich spielenden Kindern Schutz gegen den immer lebhafter werdenden Fahrverkehr gewährt. Diese Arbeit ist auf einen neuen Teil der Frankfurter Allee, der Gitschiner- und der Skalitzer Straße ausgedehnt worden, während auf der Promenade der Prenzlauer Allee Heckenanpflanzungen angelegt worden sind. Überhaupt sorgt die städtische Verwaltung wegen der Gefahr für den Kinderverkehr auf den Straßen und der Unzulänglichkeit der Höfe für Spielzwecke nach Möglichkeit für Spielplätze, so daß, wie kein irgend bepflanzbares Plätzchen ohne Grün, kein neuangelegter größerer Platz ohne eine entsprechende Fläche für die freie Bewegung der Kinder bleibt“.

Kein Wunder, daß unter diesen Verhältnissen die Frage der Leibeskultur in Berlin einen an das Altertum gemahnenden Aufschwung nahm.

„Die Bewegungsspiele der Schüler unserer höheren Lehranstalten sind in der bisherigen Weise weitergepflegt worden; die Teilnahme an diesen Spielen war stets eine recht rege und hat erfreulicherweise von Jahr zu Jahr noch zugenommen, so daß die Kosten für Leitung und Beschaffung von Spielgeräten von 9732 Mk. auf 10684 Mark im letzten Jahre der Berichtszeit gestiegen ist⁵⁰⁴⁾“.

Also innerhalb von 5 Jahren wiederum ein neuer Aufschwung um 952 Mark (neunhundertzweiundfünfzig Mark), und die „Teilnahme war recht rege und hat erfreulicherweise von Jahr zu Jahr zugenommen“. Wohl noch bedeutungsvoller als dieser Aufschwung ist der erste Versuch, für die Ferienzeit der Gemeindegatschulinder etwas zu tun. Die Anregung ist dem sozialdemokratischen Stadtverordneten Borgmann zu verdanken, dessen Eifer für diese große Sache auch von seinen politischen Gegnern immer wieder gerühmt werden mußte.

„Schon unterm 3. Mai 1900 hatte die Stadtverordneten-Versammlung in einer Resolution den Magistrat ersucht, Vorkehrungen zu treffen, durch welche es ermöglicht wird, den Schülern und Schülerinnen der Gemeindegatschulen während der Sommerferien unter Führung und Aufsicht geeigneter Personen Erholung im Freien zu gewähren. Infolgedessen wurde im Sommer 1901 der Versuch gemacht,

502) „Vergeßt mir nicht dem Schneider einzuschärfen, daß er mir aufs genaueste mißt, und daß, so lieb sein Kopf ihm ist, die Hofen keine Falten werfen!“ „In Sammet und in Seide, war er nun angetan . . .“ Goethe — Faust, Lied vom Floh.

503) Der Mann, der hierzu die Stirn hatte, ist Berliner Bürgermeister!

504) Verwaltungsbericht Berlin. 1901—1905. II, S. 187.

Abb. 365. Aussteller: Die Stadt Hagen.



Anficht aus dem Stadtgarten in Hagen.

Abb. 366. Aussteller: Die Stadt Mülheim.



Aus dem Broich-Speldorfer Waldgelände, vgl. Abb. 367.

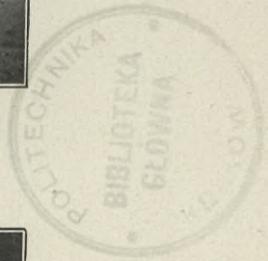


Abb. 367. Aussteller: Die Stadt Mülheim.



Speldorfer Waldgebiete.

Der große Wald zwischen Duisburg im Nordwesten, Mülheim im Nordosten und Kaiserswerth-Düsseldorf im Südwesten. Dieser städtebaulich so wichtige Wald ist nur z. T. in städtischem (Duisburger) Besitz. Ein großer Teil (dunkelgrau) wird bereits der Bebauung erschlossen und andere Gebiete leiden unter der steten Vergrößerung rauchiger Bahnanlagen im Walde (vgl. Abb. 366).

zehn geeignete Höfe von Gemeindeschulen in den großen Schulferien als Spielplätze einzurichten, und zwar je fünf für Knaben und Mädchen. Die Leitung der wochentäglich in der Zeit von 10 Uhr vormittags bis 8 Uhr abends stattfindenden Spiele war je zwei Lehrern bzw. Lehrerinnen anvertraut. Da der Versuch durchaus glückte, so wurde diese Einrichtung im nächsten Jahre auf 20, später 25 und im Jahre 1905 auf 30 Schulhöfe ausgedehnt. Die Gesamtkosten der Bewegungsspiele der Gemeindeschüler und Gemeindeschülerinnen sind dementsprechend von 8269 Mark im Jahre 1900 auf 20270 Mark im Jahre 1905 gestiegen.“

Es war dies eine praktische, segensreiche Aushilfe in der Not, aber eben nur ein Notbehelf, dem umfassende Maßnahmen folgen müssen.

Der letzte vorliegende Magistratsbericht (1906—1910, erschienen 1912) versichert, daß die

„städtische Parkdeputation, soweit es die allgemeine vorsichtige Wirtschaftsführung gestattete, rege Tätigkeit entfaltet hat.“

In der Tat, es wurden in der neuesten Berichtsepoche nicht nur der Friedrichshain um beinahe 1 ha für die Erweiterung des Krankenhauses verkleinert, und weitere 1,12 ha vom Plänterwald für Pionierübungsplätze verkauft sowie ein kleiner Teil des vom Staate überlassenen Invalidenparkes an die Verwaltung des Invalidenhauses zurückgegeben, sondern auch endlich

„erfuhr die Benutzung des Treptower Parks in der Berichtszeit insofern eine erhebliche Änderung, als in großem Umfange größere Rasenflächen zum Spielen an Schulen, Bürgerchaft und Vereine freigegeben wurden. Die ersten Versuche (1906)⁵⁰⁵⁾ fielen günstig aus, eine übermäßige Beeinträchtigung des Graswuchses wurde nicht bemerkt.“

Indes selbst mit diesem verspäteten, aber erfreulichen Bemerkten sind die Leistungen der neuesten Berichtsperiode noch nicht erschöpft, sondern hierher gehört weiter noch die Neuanlage des ehemaligen königlichen Botanischen Gartens und des Schillerparkes.

„Die langjährigen Verhandlungen (wegen des Botanischen Gartens) zwischen dem Staate und der Stadt sind in der Berichtszeit abgeschlossen worden. Der Kern des Geländes (5 3/4 ha) ist angekauft worden und wird städtischer Park; die Ränder werden bebaut, zum Teil mit öffentlichen Bauten wie dem Kammergerichtsgebäude, zum Teil mit privaten Wohnhäusern.“

Wichtiger als diese vom Staatsfiskus durch ganz unvernünftige Preisforderung (2 Mill. Mark) fast erzwungene Einbauung des kleinen Botanischen Gartens, dessen Leiter einst der Dichter Adalbert von Chamisso war, ist die Geschichte des Schillerparkes. Um näheres über sie zu erfahren, muß man den Verwaltungsbericht verlassen und die Berichte der Stadtverordnetenversammlungen auf der Berliner Magistratsbibliothek nachlesen. (Die übrigen Bibliotheken, wie z. B. die Königliche Bibliothek, die Universitätsbibliothek, die Bibliothek der Ältesten der Kaufmannschaft, besitzen diese Amtlichen stenographischen Berichte über die Sitzungen der Stadtverordnetenversammlung nicht, angeblich weil zu schlechtes Papier, auf dem sie gedruckt sind, sie zur Aufbewahrung ungeeignet macht). Diese Stadtverordnetenversammlungsberichte sind eine reiche Fundgrube für mancherlei, das wenig geeignet ist, das Herz eines dezidierten Berliners höher schlagen zu lassen. Folgendes sind kurze Auszüge aus den zwölfjährigen Präliminarien der Geschichte des Schillerparkes⁵⁰⁶⁾:

„Die Vorlage ist“, so berichtete Stadtverordneter Mangold bei einer der Beratungen im Jahre 1903, „hervorgegangen aus einem Wunsche der Stadtverordnetenversammlung im Jahre 1898, endlich einmal mit der Anlage eines Parkes im Norden vorzugehen. Wir richteten damals diesen Wunsch an den Magistrat, und der Magistrat hat sich mit diesem Wunsche beschäftigt, ist aber zu der Überzeugung gekommen, daß die Kosten zu bedeutend sein würden, und machte deshalb eine Vorlage, diese Forderung abzulehnen. Im Jahre 1900

505) Nach der englischen Studienreise vgl. unten S. 379.

506) Vgl. Vorlage zur Beschlußfassung, betr. die Vorlage eines Parkes im Norden Berlins und den Erwerb der dazu erforderlichen Grundstücke. 10. September 1903, S. 232.

wurde eine gemischte Deputation zur weiteren Beratung von der Stadtverordnetenversammlung beantragt, und der Erfolg ist die heutige Vorlage (September 1903). In dieser Vorlage wird uns mitgeteilt, daß es der gemischten Deputation gelungen sei, den Durchschnittspreis der zu erwerbenden Ländereien auf 9 Mark pro Quadratmeter herunterzubringen. 1900, als die Debatte stattfand, stellte sich der Durchschnittspreis auf 11 Mark. Dieser Preis wurde als so hoch angesehen, daß der Magistrat jede weitere Behandlung dieser Angelegenheit ablehnte und hier, in dieser Versammlung, wurde auch dieser Preis für sehr hoch befunden. Nun ist der Unterschied zwischen dem damaligen und dem heutigen Preis nicht so besonders groß, und deshalb wird doch wohl zu versuchen sein, ob wir nicht einen niedrigeren Preis erzielen können. Es wurde in Aussicht genommen, daß vielleicht die Gemeinde Reinickendorf einen Beitrag zu dem Nordpark geben könnte. . . Aus allen diesen Gründen wünschen wir eine nähere Beratung im Ausschuß über die Vorlage.

Stadtverordneter Ladewig fügte hinzu: „Als die Versammlung die Initiative in dieser Sache ergriff, waren unsere Verhältnisse durchaus andere, wie sie sich heute leider darstellen. Unsere heutige Finanzlage macht es meines Ermessens uns zur Pflicht, recht genau zu prüfen, ob der Park dort wirklich so notwendig ist, wie es von einer großen Anzahl von Kollegen dargestellt wird. Ich will von einem Urteil darüber jetzt absehen; jedenfalls ist eine Prüfung dringend notwendig, ob es sich bei unserer Finanzlage empfiehlt, eine so große Summe hierfür auszugeben, oder ob nicht die schon vorhandenen Parks im Norden, z. B. der Humboldthain, genügen. Alles das wird sich nur in einem Ausschuß genau feststellen lassen, und deshalb bitte ich Sie, den Ausschuß zu beschließen. . .“

Unter anderen sprach auch der sozialdemokratische Stadtverordnete Singer: „Meine Herren! Die Motivierung, die Herr Kollege Ladewig dem Antrag auf Ausschußberatung gegeben hat, ist doch sehr merkwürdig. . . Darüber Erwägungen anzustellen, ob die Leute im Norden sich nicht mit dem Humboldthain begnügen können, das scheint mir nur daran zu liegen, daß der Herr Kollege die Gegend nicht kennt; denn der Nordpark kommt an eine Stelle, die so weit liegt, daß, wenn die Leute, die ihn benutzen werden, sich nach dem Humboldthain begeben müßten, die meiste freie Zeit, die sie haben, nur dazu verwenden müßten, um hin zu gelangen. Es wird also wahrscheinlich nicht viel Zeit zur Erholung übrig bleiben.“

Stadtverordneter Singer hatte vollkommen recht. Der Schillerpark, wie er später geschaffen wurde, ist immer noch vom Humboldthain durch 2,1 km Entfernung in Luftlinie zwischen den nächstliegenden Punkten des Parks getrennt. Stadtverordneter Ladewig kam aber trotzdem wieder auf den seit den 40er Jahren mit Erfolg von den Berliner Stadtverordneten diskutierten Unterschied zwischen notwendig und nützlich zu sprechen (vgl. oben S. 363) und erklärte:

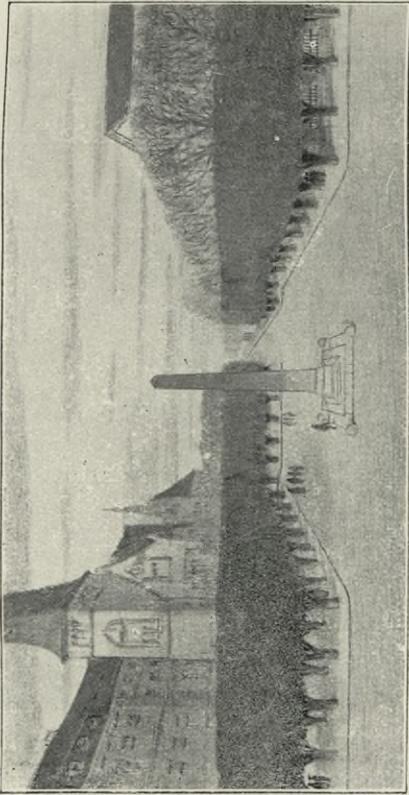
„Wenn eine Ausgabe notwendig ist, so ist sie zu machen, gleichviel, wie die Finanzlage sein mag; wenn eine Ausgabe nur gerade nützlich ist, so wird man sie machen, wenn man in einer günstigen Finanzlage ist. Das ist doch so logisch, daß ich nicht nötig habe, das noch näher zu begründen.“

Diese Logik überzeugte die Versammlung der Stadtverordneten. Nachdem darum die Anlage des Parkes von 1898—1903 von Magistrateauschüssen behandelt worden war, wurde sie erneut einem Ausschusse überwiesen. Das Ausschußprotokoll meldete bald, daß bei Besichtigung an Ort und Stelle ein Mitglied

„die Zweckmäßigkeit und Notwendigkeit eines Parkes an der dortigen Stelle anzweifelt, mit der Begründung, daß eigentlich der Norden schon recht reichlich mit Parkanlagen versorgt sei.“ „Diesen Ausführungen wurde von allen Seiten widersprochen, daß der Humboldthain für die 80 000 Bewohner des Weddings und 160 000 Bewohner des Gesundbrunnens in keiner Weise ausreiche. Alle anderen genannten Plätze seien ebene Plätze und keine Parks, und an eine Umwandlung des Kirchhofes in der Gerichtsstraße sei überhaupt nicht zu denken.“ „Notwendigkeit und Nützlichkei wird noch weiter erörtert.“

In der Stadtverordnetenversammlung machte Stadtverordneter Nelke folgende interessante Mitteilungen über die für den Park in Frage kommenden Gelände:

„Ich habe Gelegenheit gehabt, die betreffenden Akten bei dem Hauptkontrahenten einzusehen und kann Ihnen, ohne indiskret zu sein, mitteilen, wie die betreffende Firma das Terrain seinerzeit erworben hat. Dies geschah am 1. November 1872 und zwar zum Preise von zirka 60 Mark für die Quadratrute. Rechne ich vom 1. November 1872 bis zum 1. November 1903 zu dem sehr mäßigen Zinsfuß von $3\frac{1}{2}\%$ Zinseszins, so beträgt der Kaufpreis heute 174,3 Mark pro Quadratrute, bei 4% sogar 202,38 Mark, während wir 141,84 Mark bezahlen. Bei der Großen Berliner Straßenbahn, die dicht daneben ein Depot besitzt, und die mir mit der größten Liebenswürdigkeit



Links.

Abb. 368. Aussteller: Stadt Hamm. Schaubild zum Wettbewerb u[uf]w., vgl. Abb. 345.

Rechts.

Abb. 369. Aussteller: Architekt Henry Groß-Berlin. Entwurf für einen einheitlich gegliederten grünen Platz im Bebauungsplan am Flugplatz Johannisthal-Adlershof.

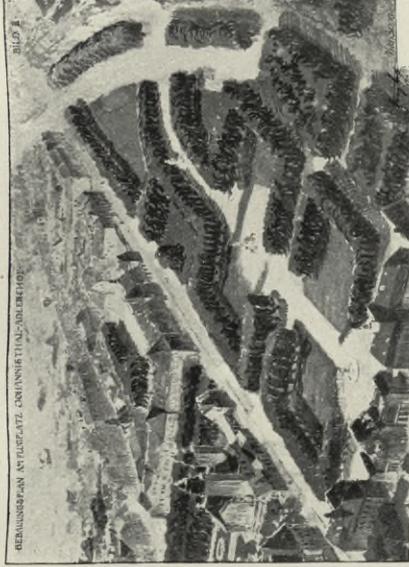
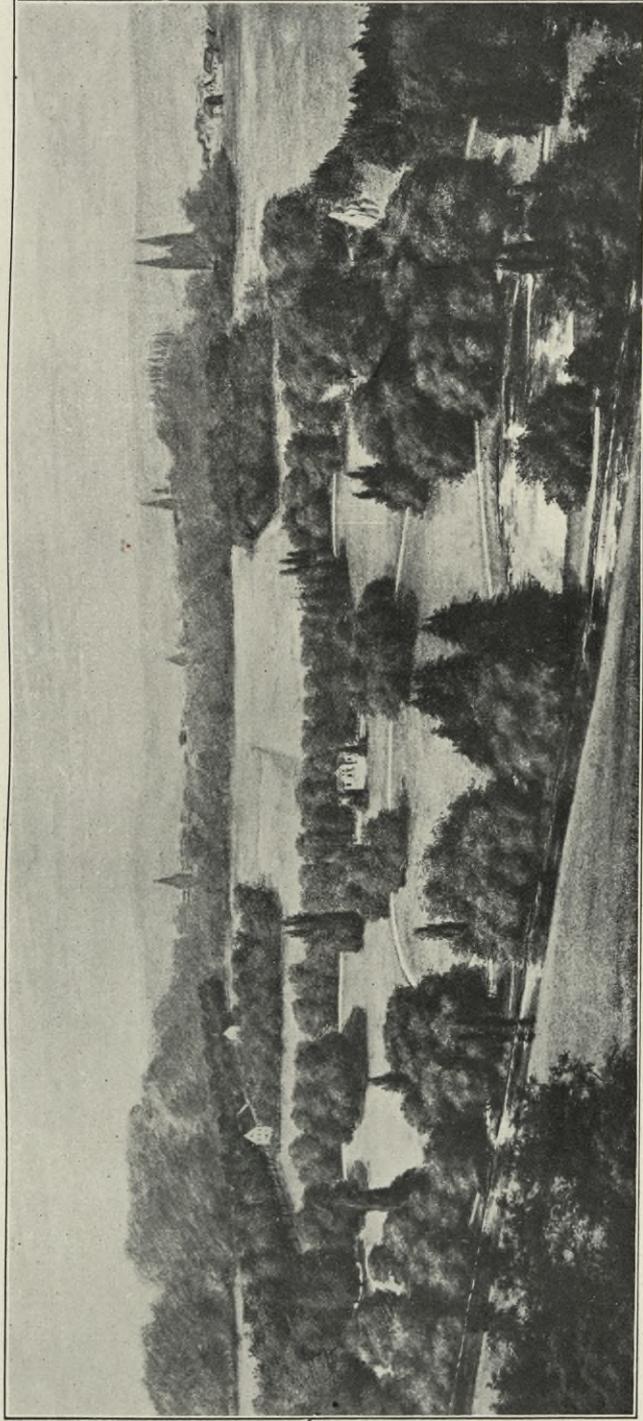


Abb. 370. Aussteller: Stadt Soest *).

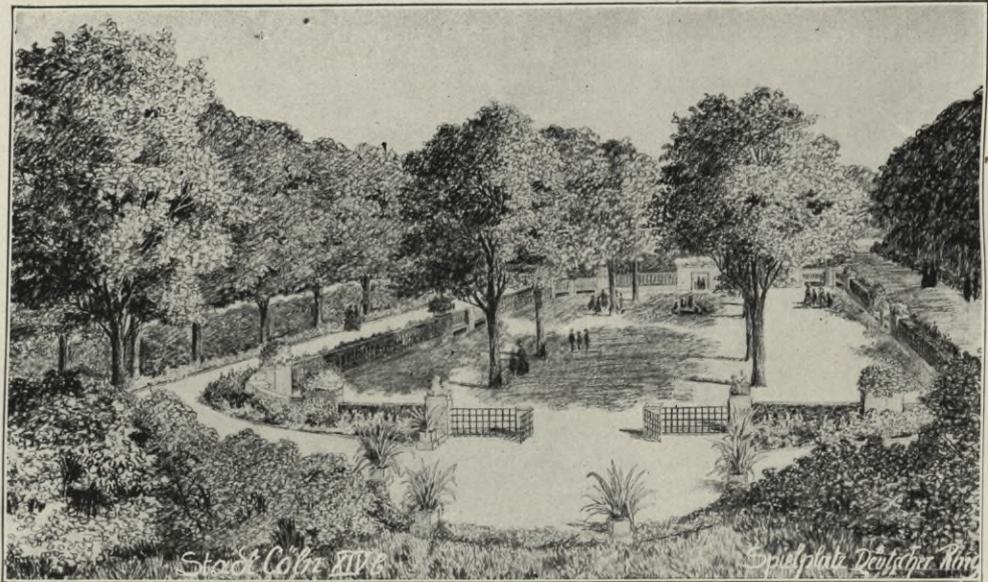


Vogelschaubild des Stadtparks für Soest.

*) Mit Genehmigung des Besitzers Gartenarchitekt E. Hardt, Duffeldorf.

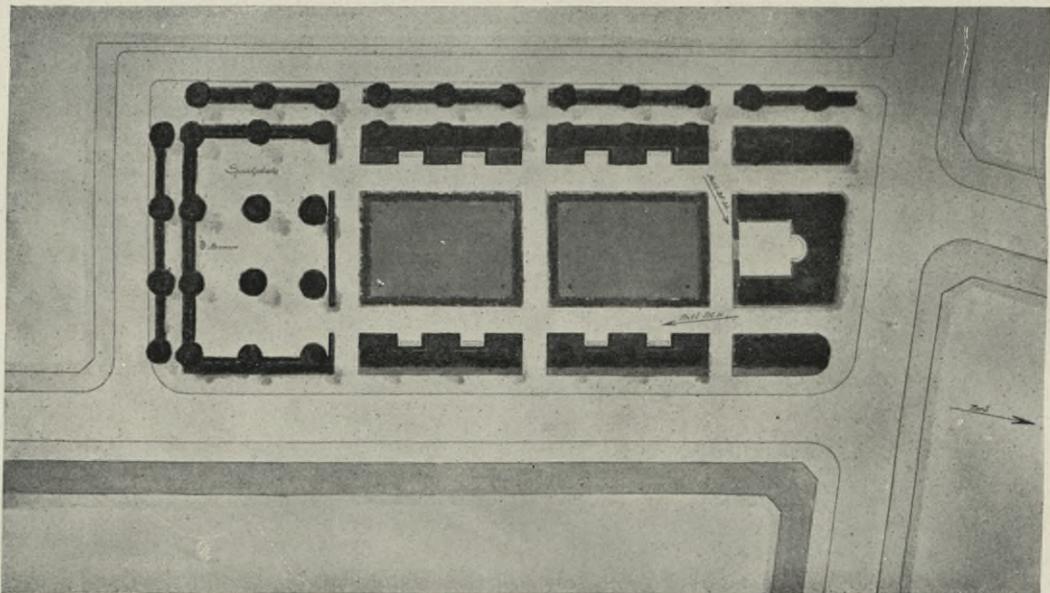


Abb. 371 u. 372. Aussteller: Die Stadt Cöln a. Rh. (Gartenbaudirektor Fritz Endke).



Spielplatz am Deutschen Ring.

Ausgestaltung eines kleinen Platzes mit Überwiegen des Spielgedankens.



Lortzingplatz als Schmuck- und Erholungsplatz in Verbindung mit Kinderspielplatz.

Ausgestaltung eines kleinen Platzes mit Überwiegen des Schmuckgedankens.

die Daten zur Verfügung gestellt hat, ist der Erstehungspreis noch viel höher . . . die Auflösung des Rätsels, weshalb uns die Herren das Terrain so viel unter dem Selbstkostenpreis geben, besteht eben darin, daß sie kluge Kaufleute sind, die wohl wissen, daß ihr übriges nicht unbedeutendes dortiges Terrain einen viel größeren Wert bekommt, wenn wir den Nordpark anlegen.“

In der Tat, wenn man die Schätzungen einsieht, die der „Taxator“⁵⁰⁷) für die an den Park stoßenden Straßen gibt, findet man nicht mehr 60 oder 174,3 Mark pro Quadratrute, sondern in der den Park durchschneidenden Barfußstraße 1200 Mark und in der den Park südlich begrenzenden Ungarnstraße 1400 Mark pro Quadratrute. Es wurde bereits (oben S. 355) auf das machtvolle Werkzeug hingewiesen, das die amerikanische Parkpolitik in den hohen (1—2% betragenden) Grundsteuern nach dem gemeinen Werte besitzt, die ihr die durch ihre Leistungen entstehenden Bodenwertsteigerungen stets gleich wieder zugute kommen läßt; ein Werkzeug, dessen Entwicklung man in den deutschen Gemeinden erst ganz zaghaft unternommen hat. Auf der anderen Seite darf nicht vergessen werden, daß, im Gegensatz zu den amerikanischen Gemeinden, die deutschen unvergleichlich viel leichter Bodengeschäfte machen können als die amerikanischen, denen sie so gut wie ganz untersagt sind. Sobald sich also in Deutschland eine Gemeinde findet, die ein ebenso „kluger Kaufmann“ ist wie der von Herrn Nelke gerühmte Verkäufer des Schillerparkgeländes, dann kann auch eine deutsche Gemeinde genau so gut wie eine amerikanische Parkanlagen schaffen. Es darf übrigens nicht vergessen werden, daß das Jahr 1872, in welchem die Terrains von diesem klugen Kaufmann erworben wurden, ein Jahr beispielloser Hochkonjunktur in der Berliner Bodenspekulation war; so daß also eine juristische Person wie eine Gemeinde noch viel bessere Chancen hat⁵⁰⁸).

Nach den Ausführungen Herrn Nelkes behandelte dann Stadtverordneter Wallach aufs neue das vielerörterte Thema:

„Es gibt unumgänglich notwendige Sachen und auch nützliche Sachen“, und erklärt, „jedenfalls kann ich die Worte des Herrn Berichtstatters, daß die Einrichtung des Nordparks unumgänglich notwendig sei, nicht unterschreiben.“

Es gelang ihm und seinen Freunden jedoch nicht, die Inangriffnahme des Parks mehr als sechs weitere Jahre hinzuzögern. Im Gegenteil, der Magistratsbericht kann feststellen:

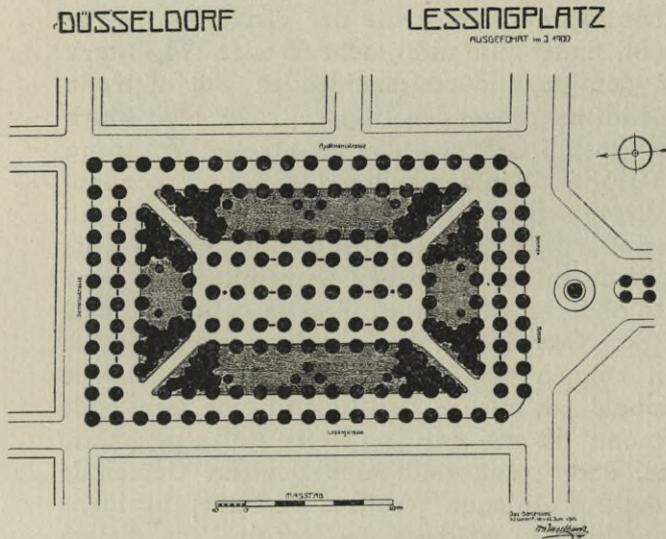
„Das zu Weihnachten 1907 erlassene öffentliche Preisauschreiben brachte 106 Entwürfe, von denen der Gartenarchitekt Friedrich Bauer aus Magdeburg mit wenigen von der Stadt gewünschten, von ihm selbst vorgenommenen Änderungen zur Ausführung bestimmt wurde. Nach Vorarbeiten geringen Umfanges wurde 1909 die Arbeit begonnen und so gefördert, daß am Schlusse des Jahres die nordwestliche Hälfte des Parks fast fertig war. Im Mai 1910 wurde sie der Öffentlichkeit übergeben. Jetzt 1912 ist der Park bis auf die Schillerhöhe, d. i. ein Kastanienhain auf der höchsten Sanddüne der bis dahin zum großen Teil in Privatbesitz gewesenen ehemaligen Rehberge, vollendet. Als erster figürlicher Schmuck ist am Ende einer breiten Allee eine der Stadt vom Kultusminister geschenkte Sandsteinfigur, die Kunst darstellend, aufgestellt worden. Der Park ist 25 ha groß.“

Dieser kleine nach zwölfjährigem Hin und Her in Angriff genommene und nach dreizehn Jahren teilweise fertiggestellte Park ist die erste moderne Parkschöpfung in Berlin. (Die Fertigstellung der zweiten Hälfte wird wohl im Jahre 1913, also 15 Jahre nach der ersten Anregung, erfolgen.) Es ist gleich-

507) Vgl. Der „Taxator“ Bodenwerte, Beleihungen und Bauordnungen Groß-Berlins von Richard Bloos. Auflage 1911.

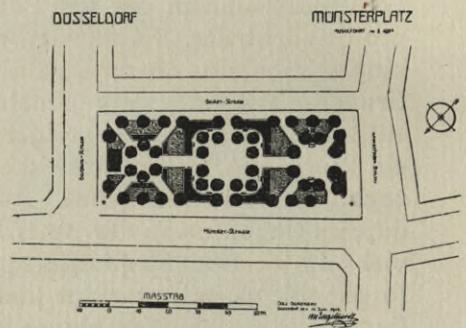
508) Nach den Angaben des Berliner Adressbuches befindet sich das Gelände in der Umgebung des Schillerparks heute im Besitz der Nordpark-Terrain-A.-G. Die Geschichte dieser Gründung könnte wohl bei weiterem Studium wertvolle Anhaltspunkte für den Parkpolitiker liefern.

Abb. 373. Aussteller: Die Stadt Düsseldorf.



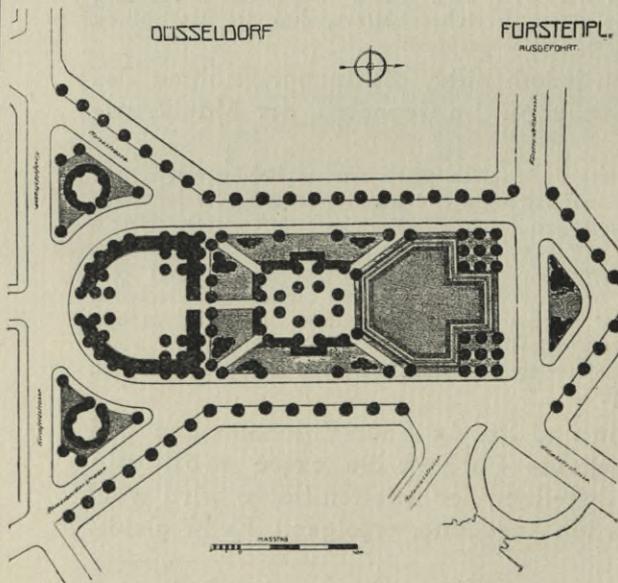
Im Jahre 1900.
Noch von naturalistisch-romantisierenden Baumgruppen umgeben.

Abb. 374. Aussteller: Die Stadt Düsseldorf.



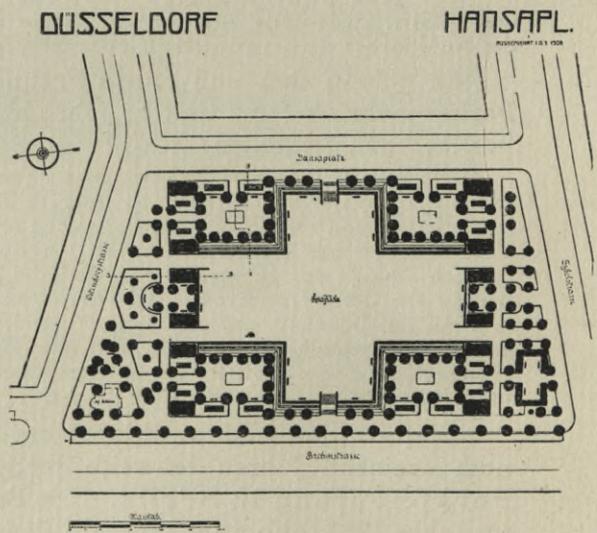
Im Jahre 1901.
Noch „Diagonalprinzip“.

Abb. 375. Aussteller: Die Stadt Düsseldorf.



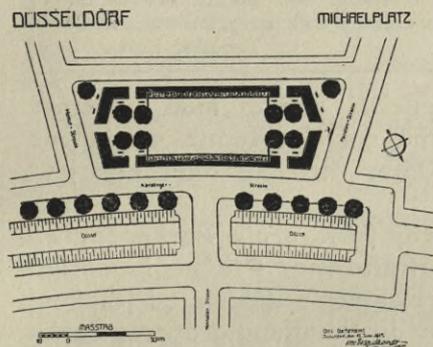
Aus dem Jahre 1906.
Der Kampf zu vieler Zwecke auf zu kleinem Raume.

Abb. 376. Aussteller: Die Stadt Düsseldorf.



Aus dem Jahre 1908.
Gelungene Vereinigung zweier klar geschiedener Zwecke.
Ein großer sonniger Sandspielplatz in der Mitte. Vier schattige Räume in den Ecken. Vgl. Abb. 384/85.

Abb. 377. Aussteller: Die Stadt Düsseldorf.



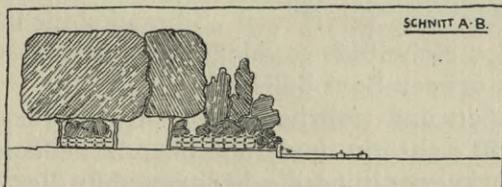
Aus dem Jahre 1912.
Ein größerer Spielplatz als Mitte.
Zwei seitliche Aufenthaltsterrassen.

zeitig — neben dem Treptower Park, der ja allerdings außerhalb des Weichbildes von Berlin liegt — der einzige Park, der in größerem Maße für Spielzwecke zu brauchen ist. Seine zielbewusste, auf Spielzwecke zugeschnittene Anlage (Abb. 406, 407, 413/14) sieht eine größere Schülerwiese und eine sogenannte Bürgerwiese vor, auf denen von Spiel ernsthaft die Rede sein kann. Durch diese vernunftgemäße Organisation ist es möglich gewesen, aus der kleinen, nur 25 ha messenden Fläche, trotz der bescheidenen Mittel, Brauchbares zu schaffen. Die Ausgaben der Parkverwaltung wurde durch diese nette Anlage kaum beeinflusst. Sie betragen nämlich für alle verschiedenen alten und neuen Zwecke zusammen nur

Mk. 989 198 für 1905,	Mk. 1 426 826 für 1908,
„ 1 083 623 „ 1906,	„ 386 413 „ 1909,
„ 1 245 522 „ 1907,	„ 1 703 500 „ 1910,

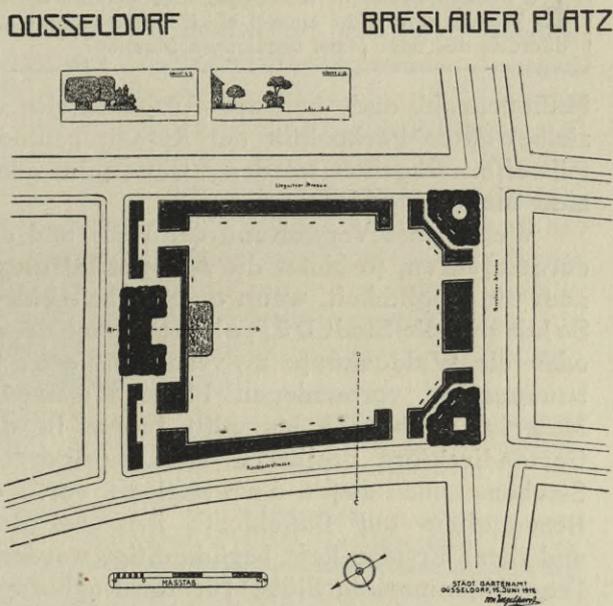
wobei die Steigerung im Jahre 1909 nicht etwa durch den Schillerpark veranlaßt worden ist, sondern durch den Ankauf des früheren Botanischen Gartens, der 2 Millionen Mark kostete⁵⁰⁹⁾. Endlich hat sich also der mannhafte Klang der

Abb. 379. Aussteller: Die Stadt Düsseldorf.



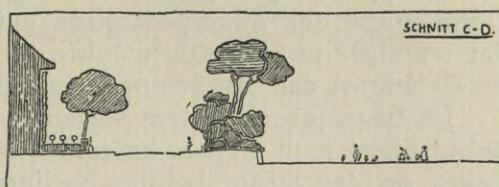
Querschnitt zum Breslauer Platz, vgl. Abb. 378.

Abb. 378. Aussteller: Die Stadt Düsseldorf.



Aus dem Jahre 1912.
Großer mit eingefriedigtem Heckenwerk umgebener
Spielplatz, vgl. Abb. 379/80.

Abb. 380. Aussteller: Die Stadt Düsseldorf.



Querschnitt zum Breslauer Platz, vgl. Abb. 378.

509) Vgl. Verwaltungsbericht 1906–10 Bd. I. S. 227. Verwaltungsbericht der Parkdeputation Nr. 7, 1906 und 1911. Man vergleiche mit diesem unglaublichen Mietskasernenpreise (fast 35 Mk. für das Quadratmeter) die in dem viel größeren London gezahlten Preise, oben S. 343.

Es werden heute so viele Denkmäler gebaut, an denen niemand eine rechte Freude hat. Warum tritt nicht einmal ein Komitee zusammen, um einen Park zu gründen zum Gedächtnis des oder jenes berühmten Mannes?
Theodor Fischer.

Millionenzahl auch auf der Ausgabenseite eingestellt. Endlich muß mit einer zielbewußten Parkpolitik der Anfang gemacht und das Versäumte wenigstens teilweise nachgeholt werden. Ohne sehr große Opfer wird das allerdings jetzt nicht mehr möglich sein.

Wenn einer Verwaltung der Wille und die Kraft fehlt, große Parkgedanken durchzuführen, so bietet die **Ausgestaltung vorhandener Plätze** immerhin noch die Möglichkeit, wenn auch in bescheidenem Rahmen nütliches zu schaffen. So hat z. B. die Stadt Düsseldorf, ohne deswegen die Schaffung größerer Parks oder die Waldankäufe zu vernachlässigen, bei der Ausgestaltung der im Bebauungsplan vorhandenen Plätze Mustergültiges geleistet. Das Düsseldorfer Material (Abb. 373 bis 380) führte in den Schöpfungen des Düsseldorfer Gartendirektors Freiherrn von Engelhardt⁵¹⁰) ein vortreffliches Bild dieses Strebens und dieser Entwicklung vor. Ganz allgemein, ohne besondere Bezugnahme auf Düsseldorf, muß bei der Kritik derartiger Bestrebungen und ihrer Erfolge stets berücksichtigt werden, daß die für die Ausgestaltung in Frage kommenden Plätze für die Nutzbarmachung für Spielplätze so ungünstig wie möglich liegen. Es handelt sich nämlich meistens um die sinnlosen Löcher im Bebauungsplan, die in vager Erinnerung an klassische Vorbilder in die modernen Bebauungspläne hineinliniert worden sind. Es sind Sternplätze oder Straßenkreuzungen, oft willkürlich geschürzte Verkehrsknoten, die nun nachträglich dem Verkehr nicht mehr entzogen werden können. Für die Auslegung eines solchen, später zum „Grünplatz“ aufrückenden Loches im Plan ist niemals der Gartenarchitekt, sondern eine Grundstücksdeputation, bestenfalls in Zusammenwirken mit einem Tiefbauamt verantwortlich. Und selbst nachdem der Gartenarchitekt endlich herangezogen worden ist, hatte er weitgehende Rücksichten zu nehmen einmal auf den „Verkehr“, der den Platz respektlos diagonal durchqueren soll, und zum anderen auf die anliegenden Hausbesitzer, die „Schmuckanlagen“ fordern und den Lärm von Kinderspielplätzen verabscheuen. Andererseits ist kein Zweifel, daß eine Stadt, je weniger Grünflächen sie hat, um so mehr ihre Plätze zu Spielplätzen ausgestalten muß, da „Schmuckplätze“ eine Berechtigung erst dann haben, wenn die bare Notdurft befriedigt ist. Aber auf den hierzu viel zu kleinen Plätzen sollen die verschiedensten Nutzbarkeiten angestrebt werden, was notwendigerweise zu Zusammenstößen führt. Die sechs Düsseldorfer Projekte (wie sie in ihrer zeitlichen Reihenfolge von 1900 bis auf den heutigen Tag abgebildet sind) weisen einen deutlichen Fortschritt in der Durchsetzung des Zweckgedankens auf. Aus den zerrissenen „Schmuckplätzen“ der achtziger und neunziger Jahre wird der einheitlich geschlossene Raum, der im Getümmel der Straßen wie ein festlich grüner Saal daliegt.

Im Gegensatz zu diesem vernunftgemäßen und wahrhaft künstlerischen Vorgehen findet man bis vor kurzem (seit 1910 steht ein modern denkender, neuer Leiter an der Spitze) bei der Berliner Parkverwaltung die bedauerlichste Verwirrung über die Möglichkeiten und Aufgaben bei der Ausgestaltung der von Baurat Hobrecht übernommenen, auf vier Seiten von unvernünftig breiten Straßen

⁵¹⁰) Vgl. Walter Frhr. von Engelhardt, Kultur und Natur in der Gartenkunst. Stuttgart 1910. (Kunst und Kultur, Bd. 10.)

und fünfgeschossigen Häusern umgebenen Lücken des Bebauungsplanes. Diese haltlose Verwirrung kann nur an der Hand der Dokumente gewürdigt werden; es seien deswegen einige Auszüge aus den Stadtverordnetenberichten gegeben, als Belege für den Kampf zwischen mißverstandenen Rücksichten auf Verkehr, Ästhetik und Hausbesitzer einerseits und dem immer aufs neue mit Wärme und praktischem Verständnis vorgetragenen Wunsche, der unendlichen Not der spielplatzlosen Kinder abzuhelpen. Der letztere, der moderne, wahrhaft patriotische Standpunkt, wie ihn jeder, der sich mit diesen Dingen beschäftigte, Wort für Wort billigen muß, wurde vom sozialdemokratischen Abgeordneten Borgmann vertreten, während der Magistrat (vertreten durch den Bürgermeister) versuchte, zwischen unvereinbaren Gegensätzen Kompromisse zu schließen. Als erstes Beispiel sei die Geschichte des Arnim-Platzes, in einem der dichtbevölkertsten Quartiere des Berliner Nordens, gewählt.

Antragsteller Stadtverordneter Borgmann: „Meine Herren, eine der bittersten Klagen, die unausgesetzt in unserer Bürgerschaft erschallen, ist zweifellos die, daß in unserem Stadtbezirk viel zu wenig Gelegenheit oder Raum vorhanden ist zu Bewegungsspielen für die Kinder. Eine ganze Reihe von Gesellschaften haben wiederholt durch Eingaben an die städtische Verwaltung und allgemein die Forderung aufgestellt, daß in dieser Beziehung unbedingt Vorkehrungen getroffen werden müssen . . .“ „Am 3. November 1904 hat die Deputation für das Turn- und Badewesen bei der Parkverwaltung den Antrag gestellt, den zukünftigen Arnim-Platz bei der Regulierung so zu gestalten, daß neben den Schmuckanlagen ein größerer geschlossener Raum vorhanden sein soll, um dort eine Gelegenheit für die Bewegungsspiele der Kinder zu schaffen⁵¹¹⁾.“

„Am 15. Februar hat diese darauf geantwortet, daß sie mit Rücksicht auf die Gesuche der umwohnenden Grundbesitzer gezwungen sei, eine Schmuckanlage auf diesem Platz zu schaffen; wegen Anlegung eines großen Spielplatzes aber hat man das Verkehrsbedürfnis in Rechnung ziehen müssen.“

Bürgermeister Reicke versuchte die Schmuckanlage im Sinne des Verkehrs und der Hausbesitzer folgendermaßen zu rechtfertigen⁵¹²⁾:

„Wenn es sich nur darum handelte, auf Plätzen, die innerhalb des städtischen Bebauungsplanes für Anlagen reserviert sind, Gelegenheit zum Spielen zu schaffen, dann wäre das mit etwas Kies bald geschehen, und dann könnten die Herren einen großen Betrag der Kosten, die für die Parkverwaltung ausgegeben werden, sparen. Wir haben doch auch für unsere erwachsenen Mitbürger zu sorgen . . . Daß es für einen ermüdeten Menschen nicht sehr angenehm ist, in den kurzen Augenblicken, wo er sich erholen will, den Lärm schreiender und spielender Kinder zu hören, brauche ich wohl nicht erst zu versichern . . . Ich muß aber noch auf einen dritten Punkt kommen, den eine Verwaltung, wie die Berliner, auch zu berücksichtigen hat: es kommt nämlich noch der Gesichtspunkt des Ästhetischen dazu . . . Wenn wir nun aber mit der Erwartung, daß auch etwas ästhetisch Befriedigendes in unseren Parkanlagen geschaffen werden soll, an solche Probleme herangehen, dann sind, wie immer in der Welt, das Schwerste und Seltenste die Gedanken. Diese haben das Eigentümliche, daß sie kommen wann und wie sie wollen, und nicht wann ich will und wie ich will.“

Ein solcher schwerer und seltener Gedanke war schließlich der Parkdeputation aber doch gekommen. Bürgermeister Reicke schildert ihn folgendermaßen:

„Meine Herren, der Plan, der jetzt bezüglich des Arnim-Platzes Ihnen vorliegt, stammt allerdings aus einem wesentlich künstlerischen Gesichtspunkt her. Es ist eine diagonale Teilung, in der das sogenannte Heckenprinzip eine Hauptrolle gespielt hat. Innerhalb der Diagonalwege sind Hecken ausgespart, in denen Bänke stehen, auf denen die Kindermädchen sitzen können, während die Kinder vor ihnen spielen.“

Auf diese Weise war einem Parkingenieur das fast Unmögliche geglückt: einen 2,2 ha messenden, also durchaus brauchbaren Platz (aus dem bei sinngemäßer Beschneidung von mindestens zweien der umgebenden, trichterweise 18–25 m breiten Straßen noch mehr herausgeholt werden konnte), so gut wie gänzlich zu eskamotieren, in Fetzen zu zerkrümeln, so daß schließlich, außer ein paar Banknischen, die man nicht Spielplatz nennen sollte, nichts übrig blieb, als

511) 28. September 1905, S. 343.

512) 1. März 1906, Vorlage 138, S. 102.

Erst die Notdurft — dann Geschmeide,
 Erst die Hütte — dann die Pracht,
 Erst die Leinwand — dann die Seide.

zwei ästhetische Sandbuddelplätze, d. h. zwei Halbkreise mit 27 Schritt Radius! und — der Triumph des diagonalen „Heckenprinzips“. Man muß diesen ästhetischen Platz gesehen haben, um das Kunststück zu begreifen.

Es wäre genug Raum gewesen, um den schönsten Spielpark dort zu organisieren und zum lebendigen Herzen des ganzen Quartiers zu machen. Der um das Berliner Parkwiesen so hochverdiente Stadtverordnete Borgmann hatte sehr treffend ausgeführt:

„In solchen dicht bebauten Bezirken müssen wir doch in einiger Beziehung den Versuch machen, Raum für unsere Kinder zu schaffen. Auf den Höfen leidet sie der Hauswirt nicht, auf den Straßen laufen sie Gefahr, überfahren zu werden, wo sollen sie also hin? Wenn wir einen solchen Platz von 22000 qm, wie er der dortigen Terraingesellschaft abgerungen ist, zur Verfügung haben und ihn nur als Schmuckplatz anlegen, so steigern wir zwar den Wert der Häuser, aber einen eigentlichen Nutzen haben die Anwohner nicht. Viel richtiger ist es, daß der Platz so eingerichtet wird, daß mindestens ein geschlossener Raum von 4000 qm als Spielplatz für Bewegungsspiele der Kinder übrig bleibt. Man könnte loyalerweise erwarten, daß nach allen vorangegangenen Verhandlungen die Parkverwaltung darauf eingegangen wäre . . .“

Aber nein: „entgegen der Anschauung der Verwaltung für das Turn- und Badewesen, der die öffentlichen Volksspiele unterstellt sind, einen einheitlichen großen Spielplatz einzurichten, sind jetzt nicht weniger als sieben Spielplätze dort vorgesehen. Wo dabei die Ästhetik bleiben soll, ist mir nicht ersichtlich; denn sieben Spielplätze auf einem Platz scheint mir eine unvollkommene Einrichtung zu sein. Die beiden runden Spielplätze, die auf dem Plan jetzt ins Auge gefaßt werden, sind nachträglich erst hinein gebracht worden . . .“ „Das, was jetzt geschieht, ist erst geschehen durch Anregung aus dieser Versammlung heraus, und zwar auch erst, nachdem zwischen der Parkverwaltung und der Deputation für das Turn- und Badewesen hinter den Kulissen ziemlich heftige Auseinandersetzungen stattgefunden haben. Denn es ist so weit gekommen, daß die Deputation für das Turn- und Badewesen sich beschwerdeführend an den Magistrat wenden mußte, um nur überhaupt in dieser Frage ein Vorwärtkommen der Parkverwaltung zu sehen.“

Aber die Debatte war müßig, denn gegen den ästhetischen Platz hätten Götter vergebens gekämpft. Der Bürgermeister von Berlin hatte nämlich in vorsorglicher Kunstbesessenheit schon vorher die Bäume anpflanzen lassen, und man stand vor einem fait accompli, dessen Aufhebung zu kostspielig gewesen wäre.

Als zweites Beispiel sei die Diskussion der Rasenfrage gewählt: ist es möglich, in einer Stadt, die ihre Pflichten bezüglich der Anlage großer Parkflächen nicht erfüllt, auf den kleinen Surrogaten der „Schmuckplätze“ Rasenflächen zu schaffen, die gleichzeitig den Spielen der Kinder dienen und das Auge erfreuen? Es sei vorweg bemerkt, daß in Chicago, wo die Kultur der Innenspielplätze doch wohl das höchste Niveau erreicht hat, in den kleineren Spielparks der Rasen regelmäßig vermieden wird. Die Rasenfrage wurde in der Berliner Stadtverordnetenversammlung im Jahre 1906⁵¹³⁾ nach einer englischen Studienreise einiger Mitglieder und gelegentlich der Anlage des Falkplatzes, für welchen Spielplätze von 6000 qm in Aussicht genommen waren, ausgiebig diskutiert:

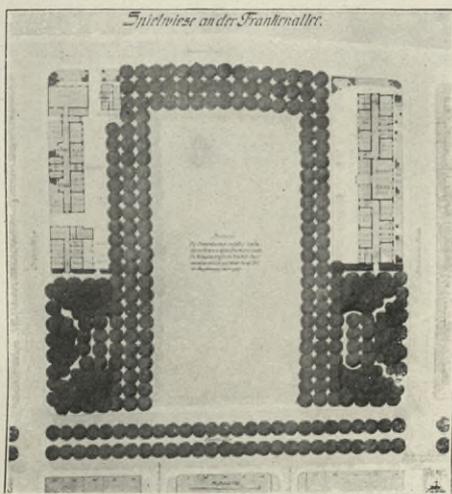
Stadtverordneter Borgmann: „Der Magistrat will auf diesem Spielplatz Rasen anlegen. Das scheint mir nach dem Bedürfnis, das wir dort zu erfüllen haben, ungenügend zu sein, oder es läuft die Gefahr, daß man dort sogenannte Paradespielplätze anlegen will. Wenn der Platz tagtäglich als Spielplatz benutzt werden soll, dann ist es selbstverständlich, daß der Rasen nicht gedeihen kann. Die Erfahrungen haben wir in unseren öffentlichen Parkanlagen gemacht: z. B. im Humboldthain. Dort spielen wir im Sommer nur zweimal

513) Versammlung vom 25. Oktober 1906, Vorlage 932, S. 380 ff.

Oben:

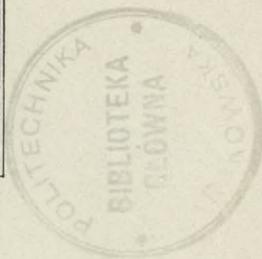
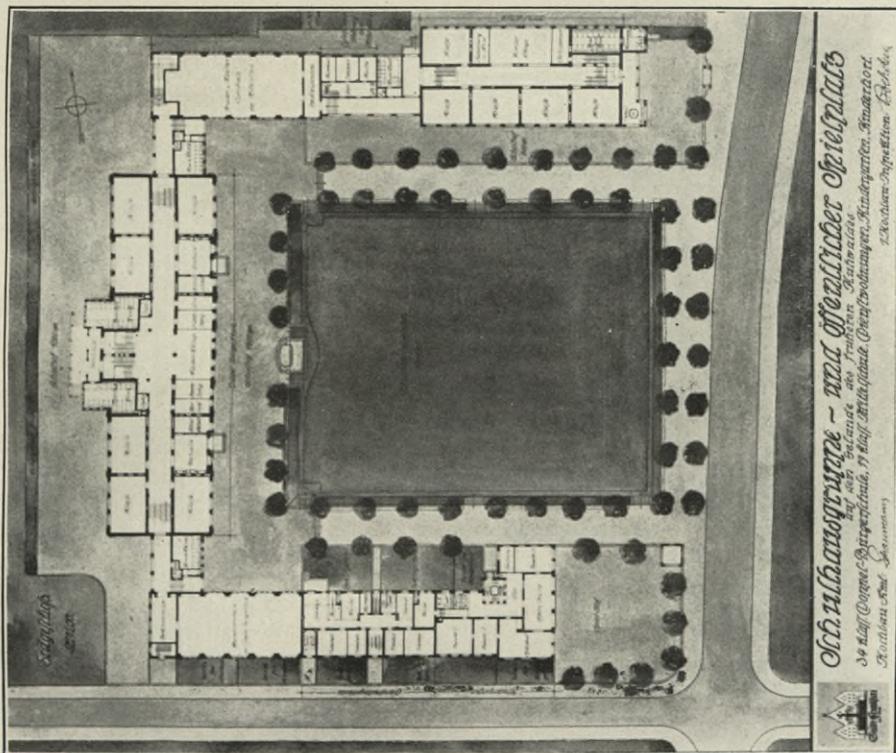
Spielwiese an der Frankenallee.

Die Gesamtanlage umfaßt 3,68 ha, davon kommen auf die Spielwiese 1,36 ha. Die Anlagekosten für die Schulhöfe, Spielwiese usw. betragen ca. 38000 Mark. Zeit der Ausführung 1905-1907.



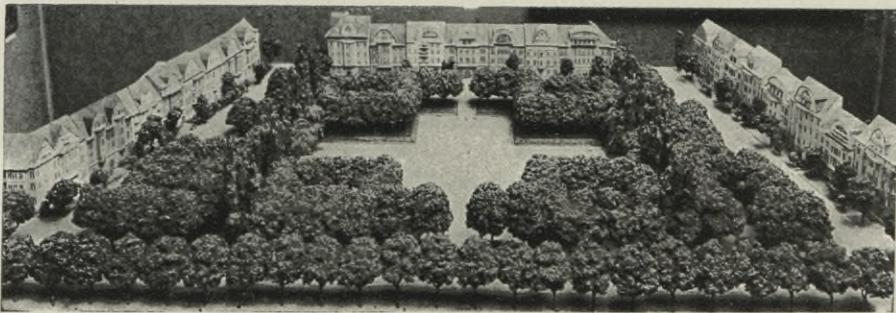
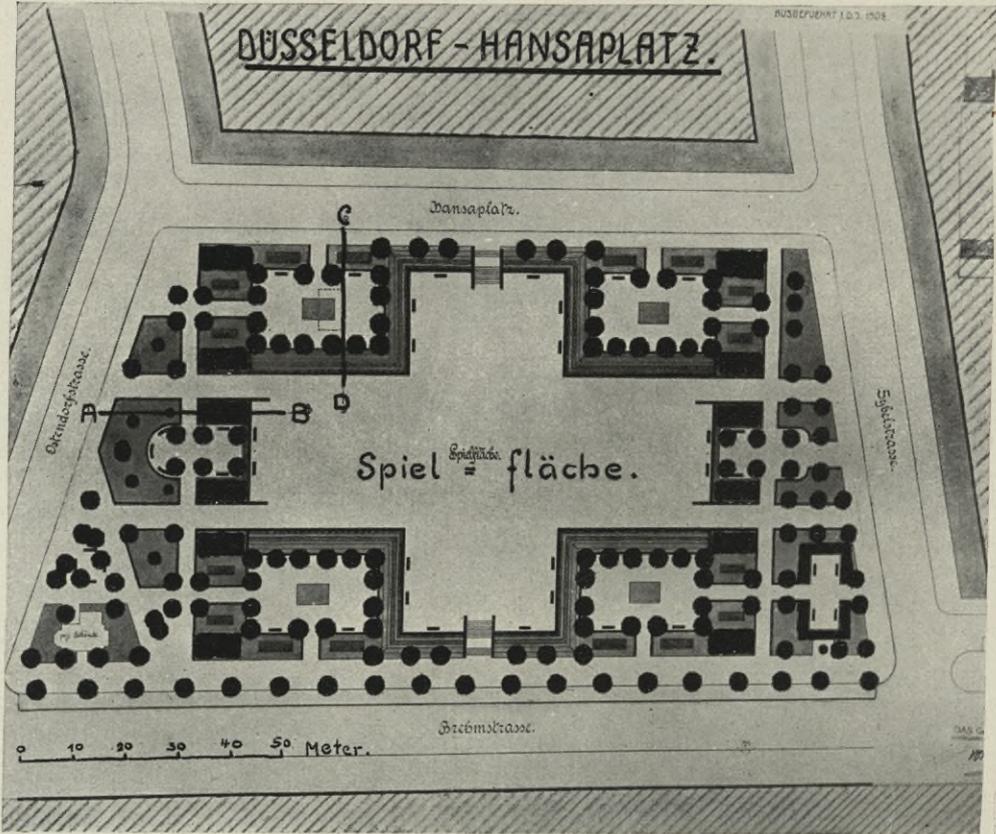
Unten:

Bild und Plan einer modernen Schulanlage mit dem als Mitte eingegliederten Spielplatz.



Служба городского хозяйства - иждивенцев
 1905-1907

Abb. 384 u. 385. Aussteller: Die Stadt Düsseldorf (Gartendirektor Erhr. v. Engelhardt).



Plan und Modell des Hansaplatzes Düsseldorf.

Ein kleiner (etwa 1 ha), aber bewußt in den Dienst eines modernen Zweckgedankens gestellter Platz, umgeben von bebauten Straßen. Statt der üblichen Schmuckanlage war hier der leitende Gedanke, eine möglichst freie Spielfläche zu schaffen, und anschließend daran geforderte, ungestörte, schattige Aufenthaltsräume für die Anwohner einzurichten. Das Modell veranschaulicht die plastische Wirkung der Anlage, insbesondere die 2 m tief gelegene ummauerte Spielfläche.

in der Woche zwei Stunden, und es ist fast ganz gewöhnlich, daß zu Anfang der Spielperiode die Spiele nicht stattfinden können, weil die Parkverwaltung einwendet: der Rasen ist noch zu sehr zurückgeblieben. . . .“

„Eines der schlimmsten Dinge in Berlin ist zweifellos der Mangel, daß sich unsere Kinder nicht im Freien genügend tummeln können. Lesen Sie die Akten der Turn- und Badedeputation nach! Seit 1875 sind die größten Klagen erhoben worden, daß nach dieser Richtung in Berlin noch keine genügenden Einrichtungen vorhanden sind.“

Bürgermeister Reicke verteidigte das Rasenplätzchen folgendermaßen: „was wir hier machen, ist ein Versuch, zu dem die Parkverwaltung gerade vom Magistrat und von den Herren veranlaßt worden ist, die bei ihrer Studienreise in London gesehen haben, daß sich Spielplätze, die mit Rasen belegt sind, ganz vortrefflich herrichten und erhalten lassen. . . . Wir haben also die größte Wiese im Treptower Park hergegeben, einstweilen allerdings mit größter Beschränkung, und waren auf die Erfolge recht begierig. Zuerst lauteten die Berichte auch recht ungünstig; aber ich darf zu meiner Freude hier aussprechen, daß die letzten Berichte unserer Gartentechniker viel günstiger ausgefallen sind. . . . Wir wollen also in dieser Richtung vorwärts gehen, wie sie vom Magistrat und auch aus dieser Versammlung von vielen Seiten als erwünscht bezeichnet wird, und dieser Falkplatz ist einer der ersten Plätze, die wir dafür in Aussicht genommen haben.“ Vergebens entgegnete Stadtverordneter Borgmann: „Wenn die Kinder nicht den ganzen Tag auf den Platz herumtummeln können, nützt der Platz nichts, wenigstens nicht so, wie wir es erstreben.“

Nichtsdestoweniger wurde die Magistratsvorlage angenommen. Das war 1906. Wer sieben Jahre später, 1913, sich an Ort und Stelle vom Schicksal dieses Rasenplatzes überzeugte, fand dennoch am 13. März, also in der Zeit, in der auf den Rasenflächen Amerikas und Englands die große Saison der Fußballspiele bereits zu Ende geht, um von den Sommerspielen Criquet und Baseball abgelöst zu werden, den kreisrunden Rasen des Falkplatzes mit seinen 93 Schritt Durchmesser von einem Draht eingezäunt und an den am Rande gepflanzten Bäumen 3 (drei) Schilder mit der Inschrift: „Das Betreten des Rasens ist nur mit Erlaubnis gestattet;“ wer ihn trotzdem betrat, fand einen kümmerlichen Graswuchs, der mit seinen Wurzeln den fast sandigen Untergrund noch nicht in einen widerstandsfähigen, elastischen Boden verwandelt hatte. Dieser Versuch, in Berlin englische Reiseerinnerungen praktisch zu beleben, wurde mit durchaus ungenügenden Mitteln unternommen. Er mutet an wie der Versuch eines Mannes, der kein Hemd besitzt, aber sich durch Ankauf eines Abendanzuges, wie er ihn in England gesehen hat, in einen Gentleman zu verwandeln glaubt. Nur eine ahnungslose Gevatternschaft kann ihn bewundern.

Mangels Initiative im Großen (Parkanlagen) und mangels Verständnis für das Kleine (Plätze) lag die Tätigkeit der Berliner Parkverwaltung im wesentlichen auf dem unfruchtbaren Gebieten der Ästhetisierung; die Fruchtlosigkeit dieser ästhetischen Bestrebungen sei in einem anschaulichen Beispiele dargetan. Besonders häßlich muteten in den Berliner Parks die Benutzungsverbote an, deren Vorhandensein auf dem Falkplatz auch für März 1913 noch festgestellt werden mußte. Der obenerwähnte Wortlaut stellte bereits eine mildere Fassung dar, die frühere lautete: „Das Betreten des Spielplatzes ist Unbefugten bei Strafe verboten! Die städtische Parkverwaltung.“ Der Berliner Bürgermeister Reicke stellte am 2. März 1913⁵¹⁴) folgendes fest: „Vor fünf, sechs Jahren habe ich einmal aus einem Park allein 25 (fünfundzwanzig) solcher Tafeln entfernen lassen.“ Selbst wenn man, da in Berlin kein städtischer Park existiert, der groß genug wäre, um 25 solcher Tafeln aufzunehmen, annimmt, daß es sich um den etwas größeren städtischen Park in Treptow handelte, kann man sich leicht vor-

514) Vgl. 12. Beilage zur Vossischen Zeitung von diesem Datum.

stellen, welches abstoßende Bild dieser von Benutzungsverboten strotzende Park bot. Trotzdem muß die Ästhetisierung, die mit der Beseitigung dieser Tafeln verbunden ist, als vollkommen wertlos bezeichnet werden, da ja nur die Tafeln, nicht aber das Verbot beseitigt worden ist⁵¹⁵).

Die Zustände, die sich im Berliner Spielplatzwesen durch das Zurückbleiben der Berliner Verwaltung entwickelt haben, sind bereits (oben S. 362f.) durch zahlreiche Äußerungen aus verschiedener Zeit genügend charakterisiert. Die ganz besonders ungünstige Lage Berlins geht ferner aus der vom Hauptauschuß für Leibesübungen auf der Städtebau-Ausstellung ausgestellten Tabelle hervor (vgl. S. 358), deren furchtbare Zahlen für das Jahr 1910 man zwar verschiedentlich anzuzweifeln gesucht hat, die aber gerade in allerneuester Zeit eine überraschende Bestätigung gefunden haben. Vom Berliner Bürgermeister⁵¹⁶) ist nämlich festgestellt worden, daß der unermüdliche Tadel, den die in- und ausländische Presse an den Berliner Spielplatzverhältnissen endlich zu üben anfang, allmählich sogar dem Berliner Magistrat bekannt geworden ist; die Berlin so schwer belastenden Zahlen des Hauptauschusses waren nicht nur auf den Städtebau-Ausstellungen in Berlin und Düsseldorf monatelang ausgestellt, sondern obendrein in rund 50000 Ausstellungskatalogen durch fetten Druck hervorgehoben und in der Zeitschrift die „Woche“ (vom 28. Mai 1910) sowie an vielen anderen Stellen verbreitet worden. Der Magistrat veranstaltete deswegen am 19. Oktober 1910 eine Rundfrage, die wörtlich lautete: „Zu Verwaltungszwecken sowie um den in der inländischen und namentlich auch der ausländischen Presse fortgesetzt auftretenden Behauptungen, daß in Deutschland und insbesondere in Berlin und Umgebung für Freiflächen und Spielanlagen nichts geschehe, begegnen zu können, bitten wir, uns gefl. mitteilen zu wollen, welche Flächen: a) die dortigen, zur Erholung bestimmten öffentlichen Grünanlagen überhaupt, b) die dortigen, zu Spielzwecken bestimmten Rasen-spielplätze im besonderen, einnehmen.“ Diese Enquete wurde veranstaltet, ohne jedoch zu der vom Berliner Magistrat geplanten Entgegnung auf die von der Presse und vom Hauptauschuß verbreiteten Zahlen zu führen. Da der Wunsch, eine derartige Entgegnung erfolgen zu lassen, aus dem Wortlaute der Rundfrage hervorgeht, ja ausdrücklich als Zweck der Rundfrage bezeichnet wird, beweist das Unterbleiben der Richtigstellung, daß die Rundfrage die Zahlen des Hauptauschusses als richtig erwiesen hat. Erst 1912, zwei Jahre später, ist dann vom Berliner Bürgermeister versucht worden, nicht etwa offiziell, sondern unter der Hand durch Artikel in der von einem Berliner Stadtverordneten geleiteten und der Stadt stets willigen „Vossischen Zeitung“ die auf der Städtebau-Ausstellung vorgeführten Zahlen nachträglich als unzutreffend hinzustellen und als Grund für die bis dahin unterbliebene Richtigstellung anzugeben, die Zahlen seien bisher noch nicht zur Kenntnis des

515) Der Berliner Bürgermeister hat sich erlaubt, die Ehrlichkeit der Veröffentlichung Broschüre II „Für Großberlin“ S. 68) einer im Frühjahr 1912 aufgenommenen Photographie einer solchen Tafel zu bezweifeln, weil er die meisten ähnlichen Tafeln bereits beseitigt habe und auch die photographierte nur vorhanden gewesen sei, weil sie seiner Aufmerksamkeit entging — kennt er die drei Verbotstafeln auf dem Falkplatz ebenfalls nicht? —. Muß es nicht eher als unehrlich bezeichnet werden, wenn man auf die Beseitigung der Tafeln so großen Wert legt, obgleich das Verbot noch nach wie vor besteht? Die Tafel im Humboldthain ist nach der Veröffentlichung ihrer Photographie in der 2. Broschüre des Propaganda-Auschusses „Für Groß-Berlin“ ebenfalls prompt entfernt worden. Das Verbot besteht nichtsdestoweniger weiter.

516) Der Berliner Bürgermeister, in der zwölften Beilage der Vossischen Zeitung vom 2. März 1913.

Magistrats gedungen. Es hat sich hieran, im Zusammenhange mit dem segensreichen Vorgehen einer Anzahl entschlossener Männer wie Dernburg, Muthesius, Südekum, Kuczynski, Friedrich Naumann, Oberbürgermeister Dominicus usw., endlich eine etwas lebendigere Diskussion dieser furchtbaren Notstände entwickelt. Bei dieser Gelegenheit wurde auch vom früheren Generalsekretär der Städtebau-Ausstellung der Nachweis geführt⁵¹⁷⁾, daß die Zahl von 353 000 Volksschulkindern, denen die Städte Groß-Berlins nicht für Spielplätze gesorgt haben, kein richtiges Bild von den Notständen gibt; daß vielmehr mit Rücksicht auf die Schüler der Fortbildungsschulen und die weiteren Hunderttausende von noch nicht eingeschulten Kindern, ganz zu schweigen von den Erwachsenen, wohl eine halbe Million von Kindern ohne segensversprechende Spielgelegenheit ist. Diese Darlegungen, die in einer Zeit lebhaftester Debatte veröffentlicht wurden, sind neun Monate lang ohne Erwiderung geblieben, um dann endlich durch den Berliner Bürgermeister nach dreiviertel Jahren in der zwölften Beilage der „Vossischen Zeitung“ durch einen erneuten Versuch beantwortet zu werden, den Begriff Spielplatz, wie er sich nicht nur aus der öffentlichen Diskussion und der Literatur, sondern auch aus den Magistratsberichten klar ergibt (vgl. oben S. 370), zusammenzuwerfen mit dem Begriff Schmuckstreifen⁵¹⁸⁾. Durch diese und ähnliche Kunstgriffe kam der Anwalt der Berliner Parkpolitik zu dem Ergebnis, daß „im Weichbilde Berlins“, allerdings unter Einrechnung von Treptow, 166 ha Spielplätze vorhanden seien. Die Kühnheit — um nicht mehr zu sagen — dieser Berechnung wird am besten charakterisiert durch die Tatsache, daß der beinahe gleichzeitig erscheinende (19.) Jahrgang des auf offizielle Angaben gestützten Statistischen Jahrbuches Deutscher Städte (S. 458)

517) Vgl. „Für Groß-Berlin“, Broschüre II des Propagandaausschusses „Für Groß-Berlin“ S. 59; an derselben Stelle ist auch die Photographie der Tafel mit dem Benutzungsverbot des Spielplatzes im Humboldthain reproduziert, hinter S. 68.

518) Der Artikel Bürgermeister Reides vom 2. März 1913 enthält auch das beachtenswerte, allerdings verschleierte Zugeständnis, daß er sich mit seinen früheren Berechnungen der Flächen („Vossische Zeitung“ 22. Februar 1912) der von ihm willkürlich zu Spielplätzen gestempelten Schmuckstreifen um 30 ha geirrt hatte. Dieser Irrtum war ja schon einmal durch einen „Druckfehler“ in der „Vossischen Zeitung“ (vgl. „Vossische Zeitung“, 29. Februar 1912; vgl. auch zweite Broschüre „Für Groß-Berlin“, S. 57 u. 58) richtig gestellt worden. Jetzt gibt auch der Bürgermeister zu, daß die Plätze und platzartigen Straßenflächen, die er als Spielplätze glaubt ansprechen zu dürfen, nicht 53 ha betragen, wie er früher behauptet hat (Donnerstagsbeilage zur „Vossischen Zeitung“, 22. Februar 1912), sondern nur 23,056 ha. Das so entfehlende 30 ha große Loch füllt er aus mit 21,8 ha „Flächen, die die Grundeigentumsdeputation zur Verfügung gestellt hatte, und 8 ha für das damals noch voll zum Spielen gewidmete Aufmarschgelände“. Der Artikel Bürgermeister Reides erschien wenige Tage vor einer unauffschiebaren überseeischen Vortragsreise des Generalsekretärs der Städtebau-Ausstellung. Der in der verbleibenden kurzen Zeit unternommene Versuch, die Lage der so plötzlich auftauchenden 21,8 ha der als Spielplätze zur Verfügung gestellten Grundstücke der Grundstücksdeputation — die doch wohl nicht auf Plätzen und platzartigen Straßen liegen?! — festzustellen, stieß auf beharrlichen Mißerfolg. Von eingeweihter Seite, aus der Berliner Verwaltung selber heraus, wurde ihm versichert, die Lage dieser Grundstücke festzustellen, sei augenblicklich sehr schwierig, da der Sekretär der Grundstücksdeputation sich auf drei Wochen krank gemeldet habe. Den Bürgermeister Reide, der vielleicht die Lage der Grundstücke kennt, selber zu fragen, ging schlecht an, da Reide in seinem Artikel vom 2. März 1913 die Mitglieder des Propaganda-Ausschusses „Für Groß-Berlin“ und den Generalsekretär der Städtebau-Ausstellung mit Ausdrücken („täppisch“, „Wind machen“ usw., vgl. auch Anm. 515) belästigt hatte, die vielleicht nicht der Persönlichkeit, aber sicher dem Amte, das Herr Reide zu bekleiden den außergewöhnlichen Vorzug hat, Unehre machen. Die „Vossische Zeitung“ versucht ihrem schwindenden Leserkreise immer noch alles zu bieten, was ihr von seiten der Berliner Verwaltung zugesteckt wird, und wäre es auch nur in der zwölften Beilage und nach neunmonatlichem Schweigen. Andere Zeitungen, die ein ähnlich ehrwürdiges Alter haben wie die „Vossische Zeitung“, etwa die „Times“ oder „le Temps“, haben sich im Laufe ihrer Geschichte zu Weltblättern entwickelt.

für 1910/11 nur 36,8 ha ausweist, nachdem noch der vorhergehende (18.) Jahrgang (S. 337) folgenden Passus über die Berliner Spielplätze im Jahre 1908/09 enthielt:

„Berlin besitzt in seinen Parkanlagen in der Gemarkung Treptow einen öffentlichen Spielplatz von 357 ar Größe. Außerdem sind dort acht Spielplätze von 1373 ar und in der Gemarkung Berlin zwei Spielplätze von 395 ar Größe, welche von den Schulklassen resp. Spiel- und Turnvereinen zum Spielen benutzt werden. Die Spielplätze sind mit den Anlagen zugleich vor etwa 30—40 Jahren hergestellt worden. An Vereine sind sie erst seit einigen Jahren freigegeben.“

Ergab dies einschließlich Treptows eine Summe von 21,25 ha, so waren noch für 1905 in Berlin nur 6,8 ha, außerhalb 8,8 ha ausgewiesen⁵¹⁹⁾. Es steht zu hoffen, daß endlich einmal der Berliner Magistrat, der allein dazu das nötige Material zur Verfügung hat, in einer offiziellen Veröffentlichung alle wirklich vorhandenen Plätze und alle wirklichen Spielplätze einzeln ausweist und ihrer Beschaffenheit nach genau charakterisiert. Damit wird dann auch die Möglichkeit des Versuches schwinden, die Berliner Bürger über den Mangel an Spielplätzen für Bewegungsspiele durch die Aufzählung von Schmuckstreifen trösten zu wollen. Was immer das Ergebnis dieser längst benötigten Feststellung sein wird — angesichts der fehlenden 2—300 ha werden auch 10 ha mehr oder weniger das Gesamturteil nicht wesentlich beeinflussen —, auf alle Fälle wird es im höchsten Maße beschämend für die Stadt Berlin sein. In der Tat, wie der Bürgermeister von Berlin feststellt, „Berlin hat — wie jede große Stadt — noch manches, noch vieles auf dem Gebiete der Jugendspiele und also der Spielplatzfrage zu tun“⁵²⁰⁾. Man darf wohl hinzufügen, nicht nur wie jede große Stadt, sondern noch viel mehr als beinahe jede andere große Stadt. Ebenso ungünstig wie mit den Spielplätzen im besonderen, steht es in Berlin mit den Park- und Waldflächen im allgemeinen. Das Statistische Jahrbuch der Deutschen Städte⁵²¹⁾ konnte für Frankfurt a. M. pro Kopf der Bevölkerung 104,8 qm städtischer Waldungen, Park-, Garten- und Schmuckanlagen ausweisen, ganz zu schweigen von Straßburg, wo 126 und Brandenburg, wo 411 qm infolge außerordentlich günstiger Umstände auf den Kopf der Bevölkerung kommen. Aber selbst die ungünstiger dastehenden Städte, wie Aachen mit 92,0, Stettin mit 52,3, Duisburg mit 36,6, Stuttgart mit 33,4, Karlsruhe mit 31, Chemnitz mit 17,6, Leipzig mit 17,6, Mannheim mit 14, Bremen mit 12, Magdeburg mit 11,3, Dortmund mit 9,4, Charlottenburg mit 8,9, Köln mit 5,7 qm usw. usw., auf den Kopf der Bevölkerung hoben sich glänzend ab gegen Berlin, wo nur 0,9 qm städtischer Grünanlagen auf den Kopf der Bevölkerung kommen, eine Summe, die sich selbst durch Hinzurechnung des königlichen Tiergartens nur auf 2,3 vermehrt.

Wie ist dieses unbegreifliche Zurückbleiben Berlins zu beurteilen? Sind die wirtschaftlichen Verhältnisse Berlins besonders ungünstig? Ist die Steuerlast erdrückend hoch gewesen? Im Gegenteil, Berlin ist einer von den wenigen Flecken des Erdballes, auf dem innerhalb der letzten Jahrzehnte eine geradezu unfaßbare und gänzlich neuartige Entwicklung plötzlich Werte der verschiedensten Art entstehen ließ, die nur in Milliardenzahlen ausgedrückt werden können, und **mit der Steuerleistung bleibt Berlin hinter den meisten Großstädten zurück**. Wie das Statistische Jahrbuch der Deutschen Städte⁵²²⁾ nachweist, steht Berlin unter den preussischen Städten mit seinen

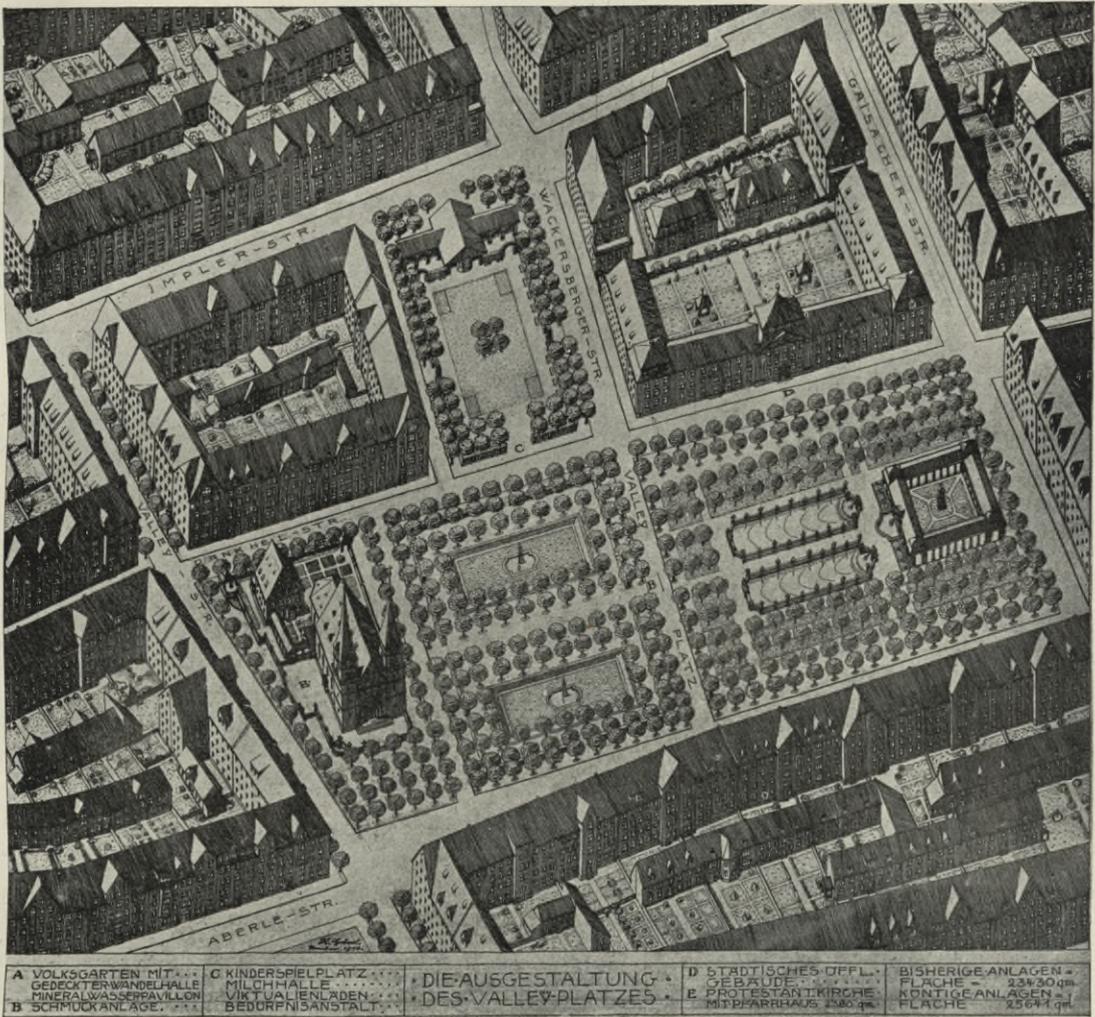
519) Vgl. 15. Jahrgang des Statistischen Jahrbuches Deutscher Städte S. 424.

520) 12. Beilage der „Voss. Ztg.“, 2. März 1913.

521) Vgl. 17. Jahrgang, S. 448.

522) Vgl. 19. Jahrgang, S. 323, sowie die vorhergehende und folgende Seite.

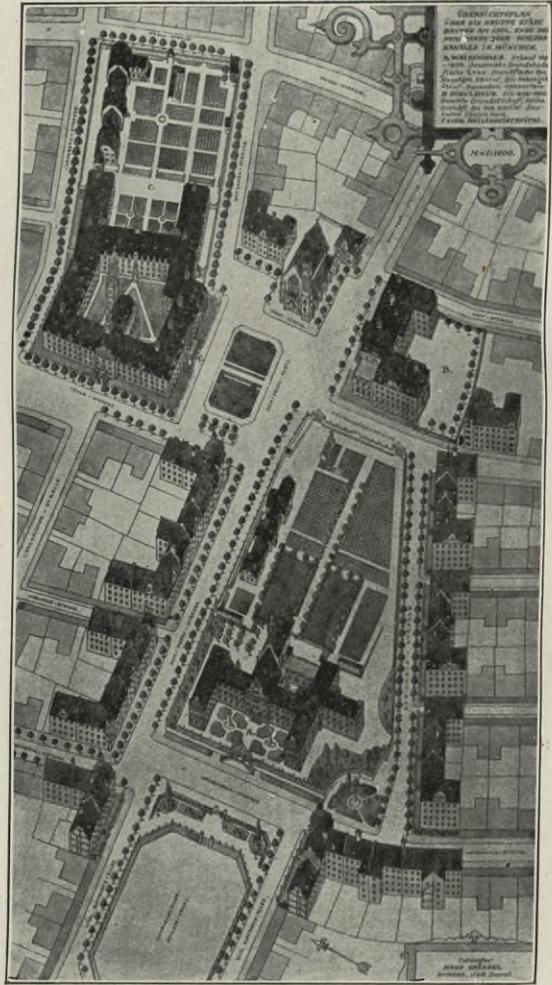
Abb. 386 u. 387. Aussteller: Der Stadtmagistrat München (städt. Bauamtman H. Gräffel)



Die Ausgestaltung des Valley-Platzes in München. Vogelschaubild und Lageplan.
Der Platz ist 2,56 ha groß. (Vgl. die Beschriftung des Vogelschaubildes.)



Stadtbaurat Bertsch: Vorschlag zur Gestaltung des Nordparkes in München.



Städt. Bauamtmann Gräffel: Vogelchaubild und Lageplan des Dompedroplatzes am Ende des monumentalen Kanalbeckens des Nymphenburger Schlosses.



Am Dompedroplatze sind das städtische Heiliggeistspital, eine städtische Volksschule, das städtische Waisenhaus und eine protestantische Kirche ausgeführt und in gelungener Gruppierung in das Platzbild verschmolzen worden.

Kommunalzuschlägen zur Einkommensteuer nicht etwa an erster Stelle, sondern an einundfünfzigster oder letzter Stelle. Während Berlin nur einen 100 prozentigen Gemeindesteuerzuschlag erhebt, gibt es 25 Städte, die von 200—275 % erheben müssen, und weitere 25 Städte erheben von 103 bis 195 % Zuschlag. Bei den Zuschlägen zur Grund- und Gebäudesteuer steht Berlin ebenfalls nicht an erster, sondern an fünfzigster Stelle, und ebenso ist der Zuschlag zur Gewerbesteuer in Berlin nur 165 %, während 46 Städte 175—544prozentige Zuschläge erheben. Auch wenn man die Steuerleistung, die in den verschiedenen Städten auf den Kopf der Bevölkerung entfällt, betrachtet, steht Berlin mit seinen 41,8 Mark nicht etwa an erster, sondern an siebzehnter Stelle, während 16 andere große Städte, unter ihnen Städte mit starker Industriebevölkerung, wie Mannheim, Essen, Dortmund, Barmen, Elberfeld, 42—65 Mark pro Kopf der Bevölkerung aufbringen. Alle diese Zahlen ergeben, daß Berlin trotz der brennenden Not, unter der jung und alt durch die Vernachlässigung der Parkpolitik leiden, weit entfernt davon ist, etwa an die Grenzen seiner finanziellen Leistungsfähigkeit gegangen zu sein, daß vielmehr das unbegreifliche Zurückbleiben seiner Parkpolitik nur als **eine durch nichts zu rechtfertigende Pflichtversäumnis** gegenüber der hauptstädtischen Jugend ausgelegt werden kann. Das Motto, das riesengroß über der Parkabteilung der Städtebau-Ausstellung geschrieben stand, war der Satz Joseph Lee's: „Der Knabe ohne Spielplatz, ist der Vater des Mannes ohne Arbeit“, ein Satz, der in der amerikanischen Parkdiskussion eine erfolgreiche Rolle gespielt hat. Es kann nichts Wahreres geben, als diesen Satz. Er stellt eine alte Wahrheit in modernem Gewande dar. Er ist nur eine Übertragung ins Moderne, ins Realpraktische. In der schwülstigen Lizenz des 18. Jahrhunderts lautete derselbe Satz: „Der Knabe, an dessen Wiege keine Mutter lächelte, wird nie des Tisches der Götter, noch des Bettes der Göttinnen würdig werden“. Moderner ausgedrückt: eine Stadt, die ihre Parkpolitik vernachlässigt, die ihrer Jugend die Möglichkeit nimmt, die alten heiligen Beziehungen zur Mutter Natur anzuknüpfen und zu pflegen, zieht notwendigerweise ein arbeitsunfähiges Geschlecht heran, dem der Erfolg im Leben versagt sein muß, das von vornherein zur Arbeitslosigkeit und Proletarisierung bestimmt ist. Arbeitsunfähiges Proletariat aber ist der Ruin aller von den Vätern ererbten Kulturschätze und das Grab jeder nationalen, jeder menschlichen Hoffnung.

Verschiedentlich haben die Verhandlungen in preußischen Landtage, gerade neuerlich wieder bei der Frage der Berliner Stadtbahn-Elektrifizierung, gezeigt, daß die Angelegenheiten Berlins die Angelegenheiten ganz Preußens sind. Die Verhandlungen im Reichstage über das Tempelhofer Feld haben beispielsweise gezeigt, daß sogar das ganze Deutsche Reich in die Angelegenheiten Berlins hineinzureden hat; das ist vollkommen in der Ordnung. Berlin ist nicht ausschließlich Angelegenheit der Berliner, sondern jeder Deutsche ist verpflichtet, an dem hauptstädtischen Geschick das weitgehendste Interesse zu nehmen, denn die Rückwirkungen, die die Berliner Entwicklung auf die anderen Städte oft in unheilvollster Weise ausübt, sind übermächtig.

Die Geschicke der Hauptstadt sind seit langer Zeit einer wirtschaftlichen und politischen Gruppe überantwortet gewesen, die sie nicht zum Segen gelenkt hat. Die berüchtigte Korruption der New Yorker Stadtverwaltung (Tammany-Hall) ist — wenigstens auf parkpolitischem Gebiete — nicht imstande gewesen ähnliche verhängnisvolle Mißerfolge zu erzielen, wie die Lethargie des Berliner Kommunal-

In den kasernierten Städten ist der Hausbesitz eine Organisation zur Beherrschung der öffentlichen Verwaltung. Hierzu bedient er sich der Machtmittel des politischen Parteiwesens. In Berlin nennt sich die Organisation freisinnig, in Berliner Außengemeinden konservativ, in Wien christlich-sozial. Ein sachlicher Unterschied besteht nicht. In allen drei Fällen handelt es sich um einen Verband zur Ausnutzung der Verwaltungsbefugnisse. Unter einem solchen System befindet sich die städtische Bevölkerung in einem scharfen, sittlich und wirtschaftlich begründeten Gegensatz zu der Gemeindeverwaltung.

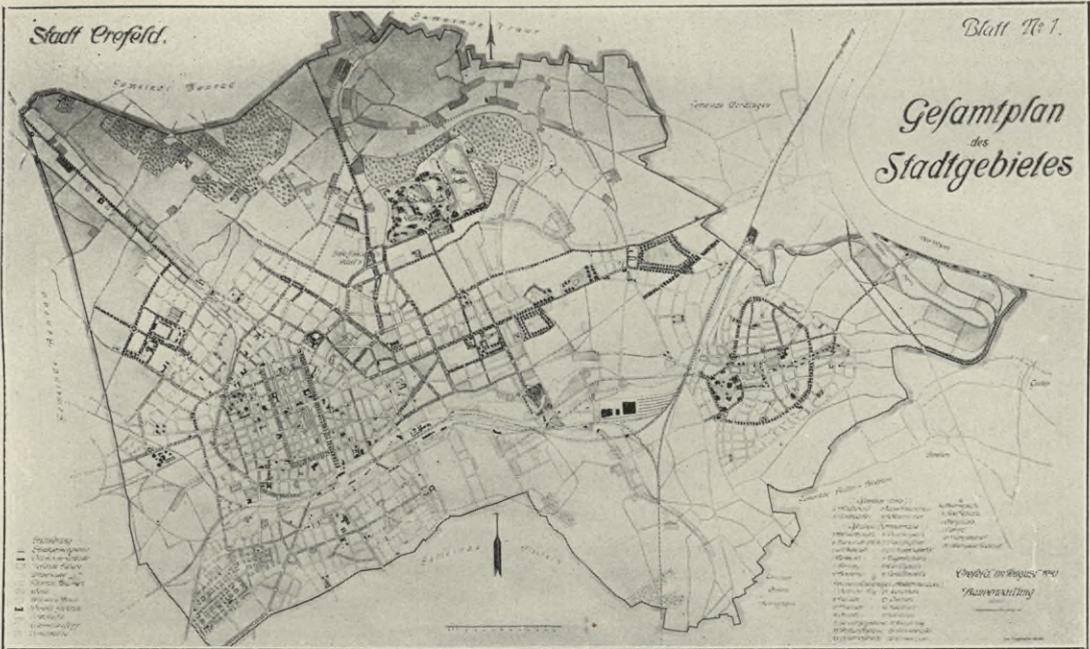
Rudolf Eberstadt

in Neue Studien über Städtebau und Wohnungswesen S. 189
und wiederholt vom Berliner Stadtrat Prof. Dr. Hugo Preuß
im Leitartikel des Berliner Tageblattes vom 11. Juni 1912.

liberalismus. Der parteipolitische Name, den sich diese Gruppe gibt, tut so gut wie nichts zur Sache; sie nennt sich zufälligerweise liberal, was aber über ihren Charakter ebensowenig Aufschluß gibt wie etwa der Name municipale Reformpartei, den sich die reformfeindlichen Konservativen (moderates) im Londoner Graffschaftsrat beigelegt haben. Gerade das verschiedentlich zitierte und auch von seinen politischen Gegnern gerühmte Beispiel des verstorbenen sozialdemokratischen Berliner Stadtverordneten Borgmann zeigt, wie sinnlos es ist, die fundamentalen Fragen der Kommunalpolitik mit der allgemeinen Politik verquicken zu wollen. Borgmanns unermüdlich fürsorgende Äußerungen, die in vielen Fällen wörtlich genau so gut von der Gräfin Arminius-Poninski oder von jemand anderem mit verwandter großdenkender Geistesrichtung hätten getan werden können, zeugen von wirklichem Verständnis für staatsbehaltende Pflichten, während die vielfach nicht nur verständnislosen, sondern auch sachlich ganz haltlosen Äußerungen derer, die dem Stadtverordneten Borgmann in diesen Parkfragen Widerstand entgegensetzten, nur zu erklären sind als die Machtäußerungen einer konservativen Mehrheit, welche ihre Stellung nicht mit den klugen Mitteln der „noblesse oblige“, sondern unter kurzfristiger Ausbeutung der Machtmittel verteidigen will, die die gemeinschädliche Berliner Bodenparzellierung den Mietskaserneninteressen zufallen ließ. Zur Abhilfe dieses gefährlichen Zustandes gibt es nur zwei Wege. Der eine ist die Erweiterung der politischen Machtmittel derer, die die modernen Forderungen des Städtebaues und der Parkpolitik vertreten; wenn aus politischen Gründen dieser Weg ungangbar erscheint, weil er eine Ausdehnung der als staatsfeindlich gebrandmarkten Sozialdemokratie befürchten läßt — ein Thema, was hier nicht erörtert werden soll —, dann bleibt nur der andere Weg, nämlich die Verschärfung der Staatsaufsicht über die Erfüllung der kommunalen sozialpolitischen Pflichten im Städtebau; hundert Jahre nach Erlaß der Städteordnung würde ein schmerzlicher Verzicht auf die Selbstverwaltung erforderlich sein, was um so gefährlicher wäre, als der preußische Staat seit über hundert Jahren die unglücklichste Hand in städtebaulichen Fragen gehabt hat. Aber wie die Dinge jetzt liegen, können sie nicht bleiben!

Es wurde dargetan, welche Rolle in England und mehr noch in Amerika die öffentliche Meinung im Kampfe um eine gesunde Parkpolitik gespielt hat. Welche dringenden Aufgaben auch in Deutschland der öffentlichen Meinung in diesem Kampfe gegen lethargische Kommunalverwaltungen und eine fiskalisch-bürokratische Staatsverwaltung zufallen, sei an einem letzten Beispiele aus der Berliner Parkgeschichte geschildert. In neuester Zeit hat die Stadt Berlin vom Staatsfiskus die östliche Hälfte des „Exerzierplatzes zur einsamen Pappel“ an der Schönhauser Allee, für die Summe von 6¹/₂ Mill. Mark kaufen müssen. Statt

Abb. 391 u. 392. Aussteller Die Stadt Crefeld.



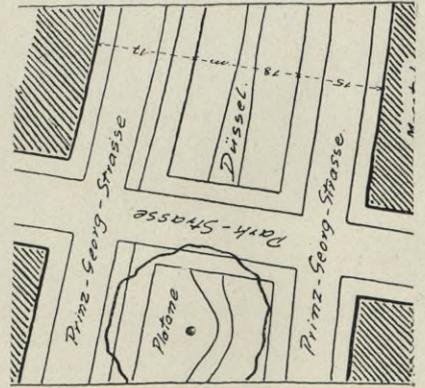
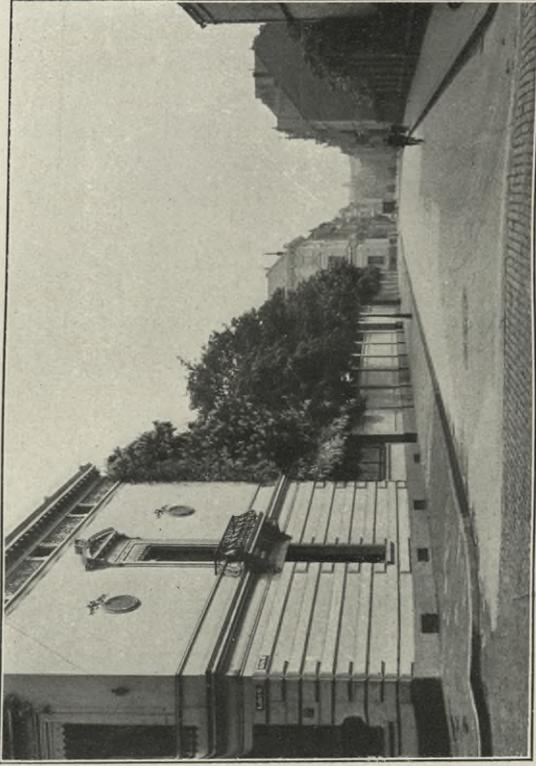
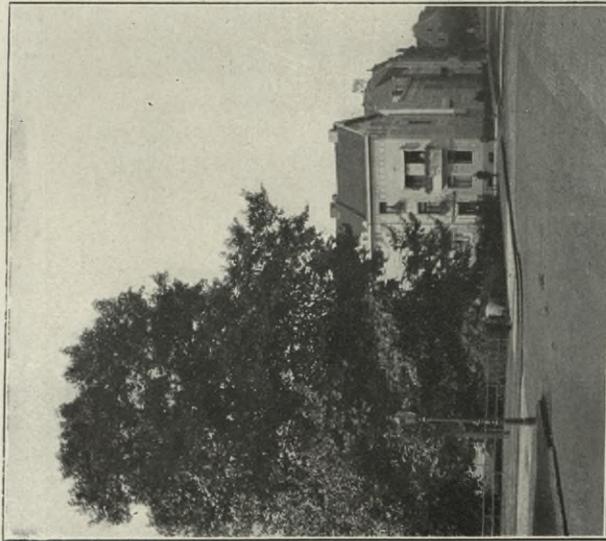
Der Gesamtplan des Stadtgebietes zeigt die Entwicklung des alten, formal ausgelegten, rechteckigen Kernes (vgl. Abb. 116).

Die alte Stadt ist umgeben von den Promenaden, die auf den alten Wallanlagen geschaffen wurden (vgl. unten). Zwei Straßen westlich (250 m) des Westwalls der „Stadtgarten“. Nordöstlich (etwa 1 1/2 km) des Ostwalls der Stadtwald (vgl. Abb. 358).

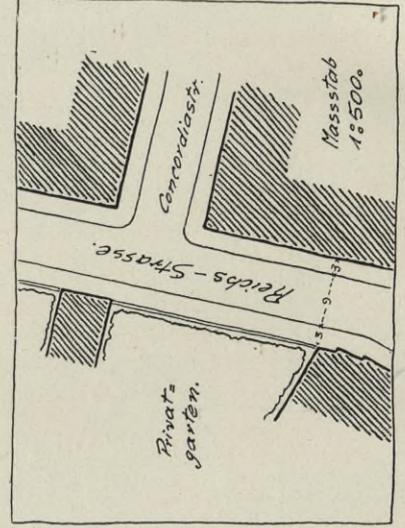


Der „Ostwall“ in Crefeld.

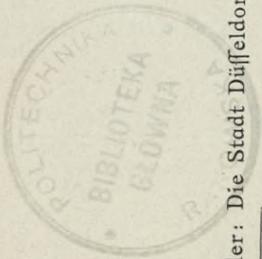
Abb. 393-396. Aussteller: Die Stadt Düsseldorf (Gartendirektor Freiherr v. Engelhardt).



Die glückliche Wirkung eines einzelnen gutgepflegten Baumes im Straßenbilde.



Die glückliche Wirkung eines gutgepflegten Privatgartens (mit geschlossener Mauer) im Straßenbilde.



diese unentbehrliche Freifläche schleunigst in einen Spielpark zu verwandeln, faßte die Stadt in altgewohnter Weise sofort die teilweise Bebauung ins Auge. Bereits am 16. Dezember 1911 kann ein gut informiertes Fachblatt⁵²³⁾ von dem vom Berliner Stadtbaurate entworfenen Bebauungsplane im einzelnen berichten. Es muß als eine unmittelbare Folge der Groß-Berliner Propaganda für Parks und Spielplätze, die im Februar 1912 einsetzte, betrachtet werden, wenn dieser verderbliche Bebauungsplan neuerdings umgestoßen worden zu sein scheint. Der Berliner Bürgermeister rühmt jetzt⁵²⁴⁾, daß die Stadt Berlin, die kürzlich gekaufte Hälfte des Exerzierplatzes durch einen Beschluß der Berliner Gemeindebehörde vom Januar 1913, der Anlegung von Spiel- und Sportplätzen gewidmet hat. Der Berliner Bürgermeister hat angekündigt, daß hier 13¹/₂ ha (dreizehneinhalb⁵²⁵⁾ Spielplätze entstehen sollen. Eingeweihtere wissen allerdings nur von 7,74 ha, aber an den 13,5 muß festgehalten, kein Quadratmeter darf davon abgezwackt werden. Nach den wahren Hufarenritten, zu denen die Propaganda für Parks und Sportplätze⁵²⁶⁾ sich im Jahre 1912 entschließen mußte, wurden in erfreulichem Gegensatz zu den früheren unerquicklichen Debatten bei ähnlichen Vorlagen 200 000 Mark für die Anlage von Spielplätzen auf dem Exerzierplatz diskussionslos und einmütig bewilligt⁵²⁷⁾. Dieser Beschluß enthält das wertvolle Zugeständnis, daß ein wüst daliegender Exerzierplatz noch nicht als Spielplatz bezeichnet werden kann, sondern noch wesentliche Aufwendungen erfordert. So ist, wesentlich dank der gemeinnützigen Propaganda, endlich wieder ein Schritt auf die richtige Bahn getan. Es ist kein Zweifel, daß mit ähnlichen Aufwendungen, wenn sie in verstärktem Maße und systematisch Jahr für Jahr 15–20 Jahre lang gemacht werden, auch Berlin noch ein der Hauptstadt würdiges Spielplatzsystem bekommen kann. Innerhalb der nächsten 20 Jahre müssen etwa 100 Mill. Mark (Hundert Millionen Mark!) für Spielplätze und Parkanlagen in Berlin verausgabt werden. Für 1910/11 haben die 50 Berliner Schulärzte⁵²⁸⁾ feststellen müssen, daß 10,5 % der Berliner Gemeindeschulrekruten wegen körperlicher oder geistiger Schulunfähigkeit zurückgestellt werden mußten. Weitere 23,5 % der Schulanfänger mußten in ärztliche Überwachung genommen werden. Im ganzen wurden also bereits bei 34 % (vierunddreißig vom Hundert) der Berliner Schulrekruten krankhafte Zustände beobachtet. Gegenüber solchen furchtbaren Zahlen mußte der städtische Oberturnrat der Stadt Berlin, Dr. Luckow, in dem vom Berliner Magistrat herausgegebenen Gemeindeblatt (16. Februar 1912) feststellen, daß nur 2–3¹/₂ % der Berliner Gemeindeschuljugend von dem Spielbetrieb profitieren, der auf den von der Stadt Berlin und vom Staatsfiskus zur Verfügung gestellten Spielplätzen organisiert ist. Der Berliner Bürgermeister mußte dann — noch schlimmer — feststellen⁵²⁹⁾, daß „nicht das Fehlen von Plätzen, sondern das Fehlen von spielenden Gemeinde-

523) Die Bauwelt, Nr. 122, S. 16.

524) Vgl. zwölfte Beilage der Voff. Zeitung vom 2. März 1913.

525) Dreizehn und einhalb Hektar. Es ist wichtig, die Zahl festzuhalten.

526) Vgl. die Berichte über die vieltausendköpfigen Versammlungen, niedergelegt in den Broschüren „Für Groß-Berlin“; herausgegeben vom Propaganda-Ausschuß „Für Groß-Berlin“. Verlag Vita-Charlottenburg.

527) Vorlage Nr. 2, S. 11, Sten. Ber. 1913, 9. Jan. 120000 Mk. sollen 1913, weitere 80000 Mk. erst 1914 verausgabt werden.

528) Vgl. Bericht über die Tätigkeit der Berliner Schulärzte und die schulhygienischen Maßnahmen der städtischen Schuldeputation im Jahre 1910/11, erstattet vom Schularzt Sanitätsrat Dr. Paul Meyer, Vorsitzendem der Freien Vereinigung Berliner Schulärzte, Berlin 1911.

529) 12. Beilage zur „Vossischen Zeitung“ vom 2. März 1913.

schülern der Grund für jene niedrige Zahl ist“. Schon früher hatte der Berliner Magistratsbericht⁵³⁰⁾ von dem „Dünkel, der Sucht nach vorzeitigem Genuß und der daraus entstehenden Blasiertheit“ berichtet, der die Schüler von der Teilnahme an den Bewegungsspielen fernhielt. Nachdem dann immer aufs neue von dem „erfreulichen Wachsen der Lust und Teilnahme an den Bewegungsspielen“ berichtet worden war, muß das von den beiden Vertretern der Stadt festgestellte „Fehlen von spielenden Gemeindeschülern“, ein Fehlen, das weit über 90% der Gemeindeschuljugend trifft, sehr nachdenklich stimmen. Hier stecken schwere Fehler in der Organisation.

Wenn endlich mit den dringend erforderlichen regelmäßigen Millionenaufwendungen auch die geeigneten organisatorischen Kräfte für den jugendlichen Spielbetrieb herangezogen werden, wird hier vieles anders werden. Auch die Berliner Stadtverordnetenversammlung selber kann hier in weitgehendem Maße vorbildlich wirken. In Washington wird jährlich ein großer Ballspielwettkampf zwischen den Mitgliedern der beiden politischen Parteien des amerikanischen Kongresses ausgefochten⁵³¹⁾. Kein Zweifel, daß auch in der Berliner Schuljugend das Interesse für den Sport wachsen würde, wenn erst einmal genügend einladende Spielplätze vorhanden, und wenn nicht nur jeder Vater, sondern auch die Mitglieder der Stadtverordnetenversammlung (etwa in der Gruppierung Liberale gegen Sozialdemokraten) jährlich im Treptower Park ein Fußballwettkampf auszufechten sich entschließen wollten. Keines der Mitglieder der Versammlung würde künftig über den Unterschied zwischen einem Schmuckstreifen und einem Spielplatz im unklaren bleiben. Auf dem Papier allein, ohne herzliche Teilnahme aller, kann die Spielplatzfrage, die eine Lebensfrage ist, nicht gelöst werden!

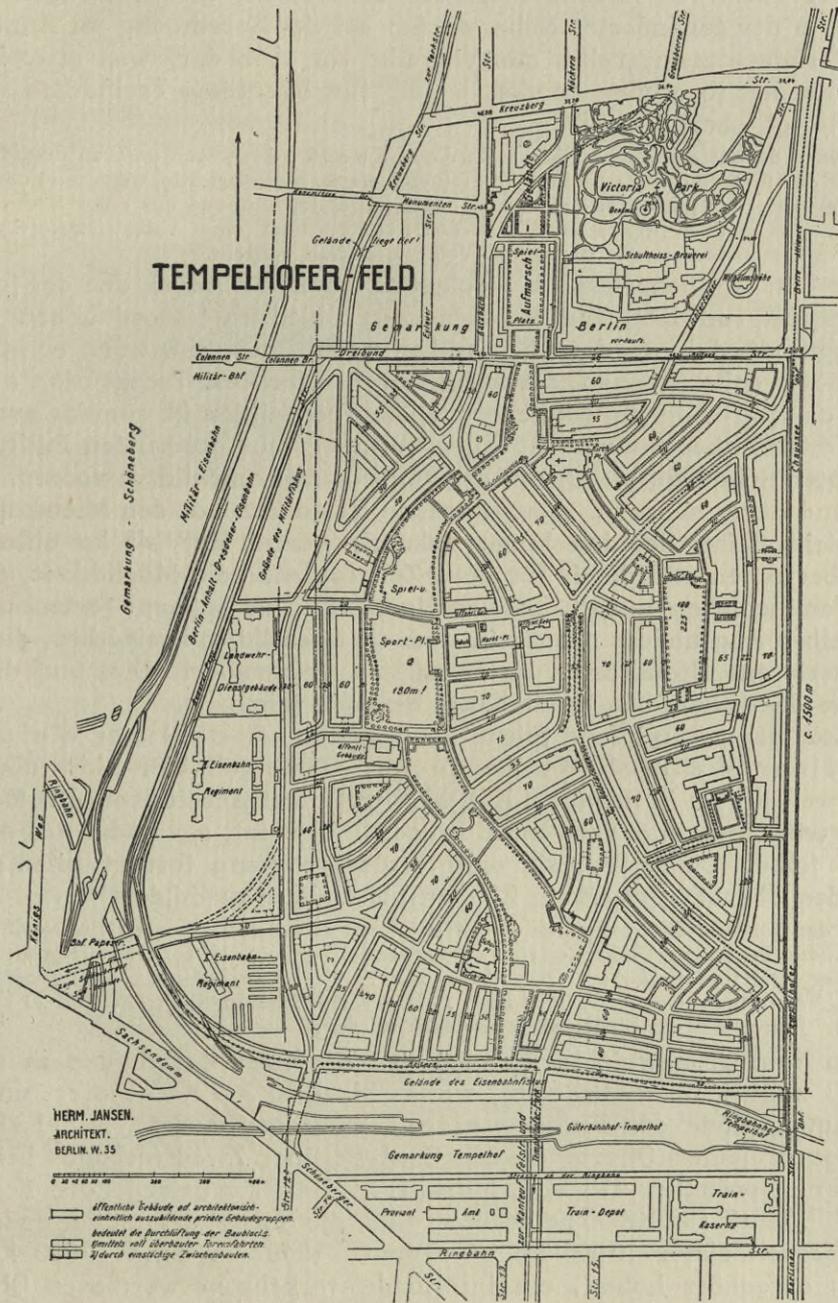
Die Parkfrage wird namentlich in Groß-Berlin meist nur entweder aus dem Gesichtspunkte des Staates oder der Kommunalverwaltung betrachtet; wer sich angesichts der vorliegenden Notstände zu einem ungünstigen Urteile über eine der beiden Parkbehörden — Staat oder Gemeinden — gezwungen sieht, kann jederzeit sicher sein, bei den Vertretern der anderen Behörde nicht nur volle Zustimmung zu finden, sondern auch durch ein gewisses unoffizielles Kopfschütteln unterstützt zu werden, das andeuten soll, es könne ja in der Tat nichts Tolleres geben, als die Verschümnisse der anderen Behörde. Wer darum den Verdacht billiger Effekthascherei vermeiden will, muß gerecht sein und feststellen, daß die Vertreter jeder der beiden Behörden mit ihrem Urteile über die andere Instanz vollkommen Recht haben.

Die berechtigten Vorwürfe, die gegen den Staatsfiskus erhoben werden, richten sich gegen die fiskalische Bodenspekulation; wie sie ihren Höhepunkt in der großen Transaktion mit der Westhälfte des Tempelhofer Feldes gesehen hat. Bei diesem Verkaufe hat das Kriegsministerium, das mehr wie irgendein anderes auf die körperliche Ausbildung der Nation bedacht sein müßte, den Buchstaben der Rechtslage zur Erzielung eines Preises ausgenutzt, der selbst bei dem größten Opfermute, falls er bei den Gemeinden vorhanden gewesen wäre, eine Freihaltung des Feldes für Parkzwecke ausschloß und eine Bebauung geradezu erzwang. Selbst die besten Bebauungspläne, wenn sie zur Ausführung gekommen wären, wie etwa der von Hermann Jansen (Abb. 397), mit seiner radialen Grünfläche, konnte nur ein trauriges Surrogat für diesen Verlust einer

530) Vgl. Verwaltungsbericht 1882—88, Bd. III, S. 35.

531) Vgl. die amerikanische Zeitschrift *Town and Country*, 19. August 1911.

Abb. 397. Aussteller: Hermann Janßen, Architekt, Berlin.



Hermann Janßen's Entwurf für die der Bebauung geopfert Westhälfte des Tempelhofer Feldes (145 ha)

zeigt eine mustergültige Anordnung eines geschlossenen radialen Grüntreifens (anschließend an den Viktoriapark). Statt dieses modernen Gedankens kommt eine mißverständliche Anwendung des „grünen Ring“-Gedankens zur Ausführung, als ob es sich auf dem freien Tempelhofer Felde um die Entfestigung einer alten Fortifikation handele, deren Wälle nach altem Vorbilde in Wallanlagen verwandelt werden. Das Tempelhofer Feld hat aber vom festungsmäßigen Städtebau nur das, was man jetzt gewaltfam in Gestalt fünfgesöffiger Mietskasernen mit schlechten Hinterhofbildungen dort einführt.

historischen Freifläche, die für 37 Fußballklubs eine Heimat gewesen ist, darstellen. Der Preis von 72 Mill. Mark für die 145 ha, der erzwungen wurde, stellt selbst in der geminderten Höhe, die sich bei der Berechnung der Annuitäten auf das Verkaufsdatum ergibt, das Vielfache von dem dar, was etwa in dem mehr als doppelt so großen London jemals für öffentliche Freiflächen gezahlt worden ist (vgl. oben S. 343f.).

„Man wird darauf erwidern“, schrieb Rudolf Eberstadt, „nach unseren deutschen Verhältnissen ist der städtische Boden nun einmal soviel wert. Das ist richtig, wenn man unter Wert den Preis versteht, der sich durch Anwendung fehlerhafter Institutionen aus einer Sache herauschlagen läßt. Es ist aber falsch, wenn man den Ausdruck nach seiner volkswirtschaftlichen Bedeutung, nach der Bedeutung für Staat und Volksgesamtheit versteht.“

In der Tat, der ganze, nie wieder gut zu machende Frevel, den der schlechte Bebauungsplan von 1858 und die folgenden schlechten Bauordnungen an der Reichshauptstadt, d. h. am deutschen Volke, verübt haben, ist, wenn er etwa als verjährt hätte gelten können, durch die Tempelhofer Feld-Transaktion erneut worden, als sei er heute geschehen. Diese Transaktion ist nämlich nur durch die rücksichtslose Ausbeutung der aller Vernunft hohnsprechenden Institutionen des schlechten Bebauungsplanes und der Bauordnungen möglich geworden. Dieses niemals und durch nichts zu rechtfertigende Verfahren hat den Mietskasernenbau, obgleich seine Schäden längst bekannt waren, auf 145 ha unbebauten Landes übertragen und damit für neue Zehntausende die Möglichkeit, den für wahres Familienleben unentbehrlichen Hausgarten zu besitzen, fortgeschamotiert und im selben Augenblicke obendrein noch die öffentlichen Freiflächen, die Ersatz für den verlorenen Hausgarten bieten mußten, geschmälert. Dies muß die letzte Kraftprobe des fiskalischen Städtebaues gewesen sein!

Die Städtebau-Ausstellung führte die große Groß-Berliner Waldkarte des Berliner Waldschutzvereins vor. Diese soll hier nicht abgebildet werden, weil sie sich in Hermann Kötschkes trefflicher Arbeit über „Die **Berliner Waldverwüstung** und verwandte Fragen“⁵³²⁾ findet, ein Buch, das niemand umgehen sollte. Die Opfer, die diese Waldverwüstung fordert, seien mit den Worten des Oberbürgermeisters Ziethen-Lichtenberg geschildert⁵³³⁾:

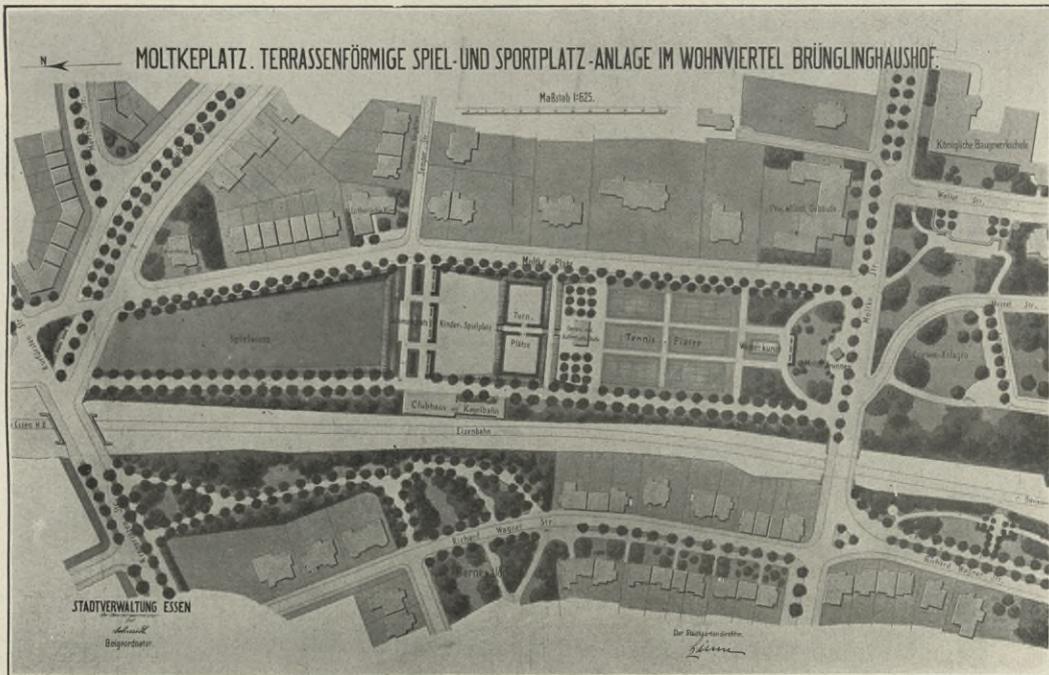
„Was den Umfang der forstfiskalischen Waldungen in der Nähe von Berlin betrifft, so war die Waldfläche in einem Umkreise von 20 km am 1. Januar 1901 13 849 ha groß. Bis zum 31. Dezember 1909 sind veräußert, verpachtet, zur Veräußerung bestimmt oder sonst der forstfiskalischen Verwaltung entzogen, 1958 ha. . . Die Waldfläche im Umkreise von 20 km ist . . . also in neun Jahren um ein Siebentel vermindert worden.“

Allein vom Grunewald, der nach Herrn Kötschkes Berechnung in der Zeit nach 1900 noch 4317 ha bedeckte, waren bis 1910 300 ha geopfert und durch die Bebauungspläne des Fiskus weitere 1020 gefährdet. Der Fiskus hat neuerdings in seiner Offerte an den Groß-Berliner Zweckverband, bei der er von seiner ursprünglich 178 Mill. Mark für 11 000 ha betragenden Forderung auf 50 Mill. Mark für 10 000 ha herunterging, die Notwendigkeit der endgültigen Unbebaubarkeit dieser 10 000 ha anerkannt. Nachdem diese 10 000 ha somit endgültig aufgehört haben, ein im Handelsverkehr verwertbares Objekt zu sein, ist die Forderung von 50 Mill. Mark für dieses Gelände gleichbedeutend mit einer staatlichen Sonderbesteuerung Groß-Berlins. Mit demselben Rechte könnte den Berliner Städten die Luftsäule, die über ihrem Weichbilde steht, besteuert

532) Herausgegeben im Verlage vom Ansiedelungs-Verein Groß-Berlin, 1910.

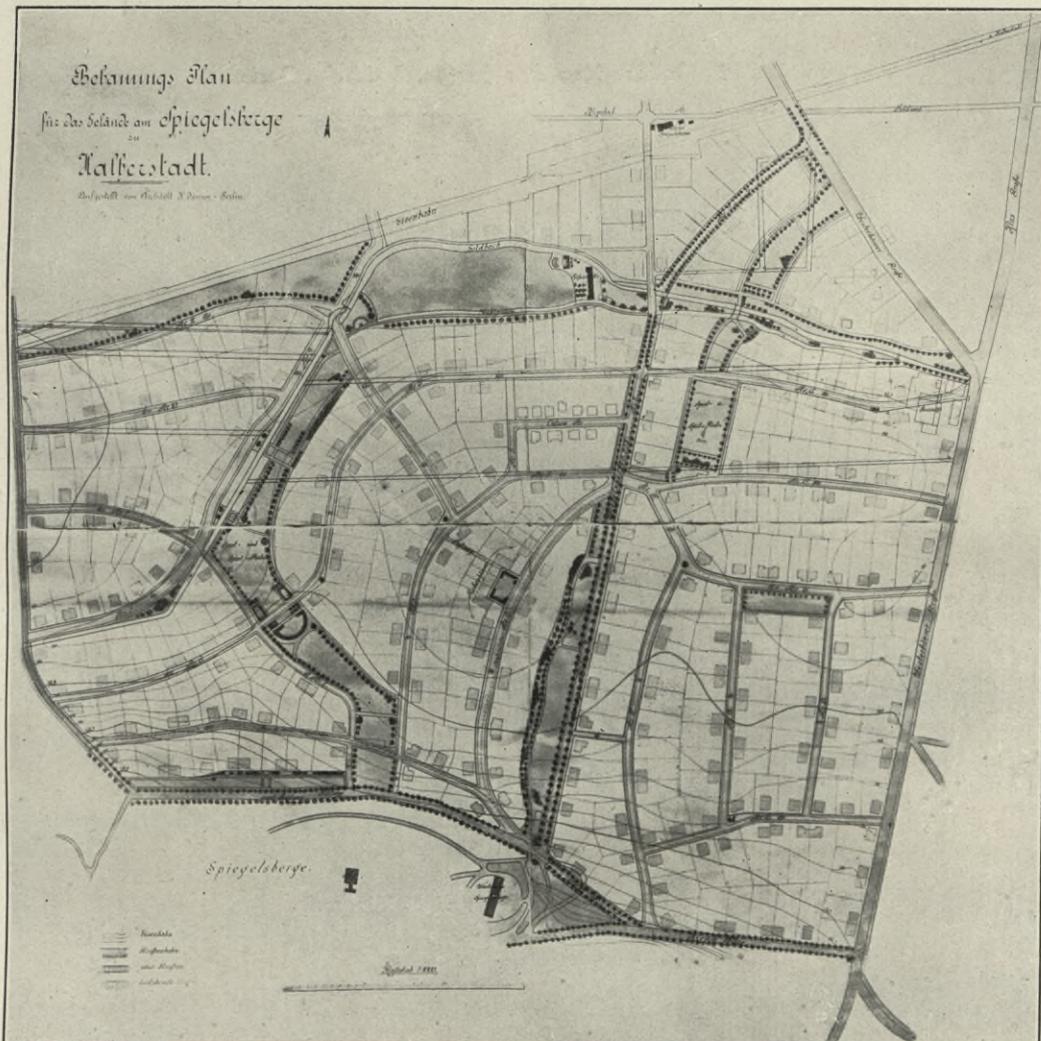
533) In: „Schriften der Gesellschaft für Soziale Reform“, Ortsgruppe Berlin. „Fragen der kommunalen Sozialpolitik in Groß-Berlin“. II. Die sozialpolitischen Aufgaben des Zweckverbandes Groß-Berlin. Jena 1912, S. 47 u. 48.

Abb. 398. Aussteller: Stadt Essen (Beigeordneter Schmidt und Stadtgartendirektor Zinne).



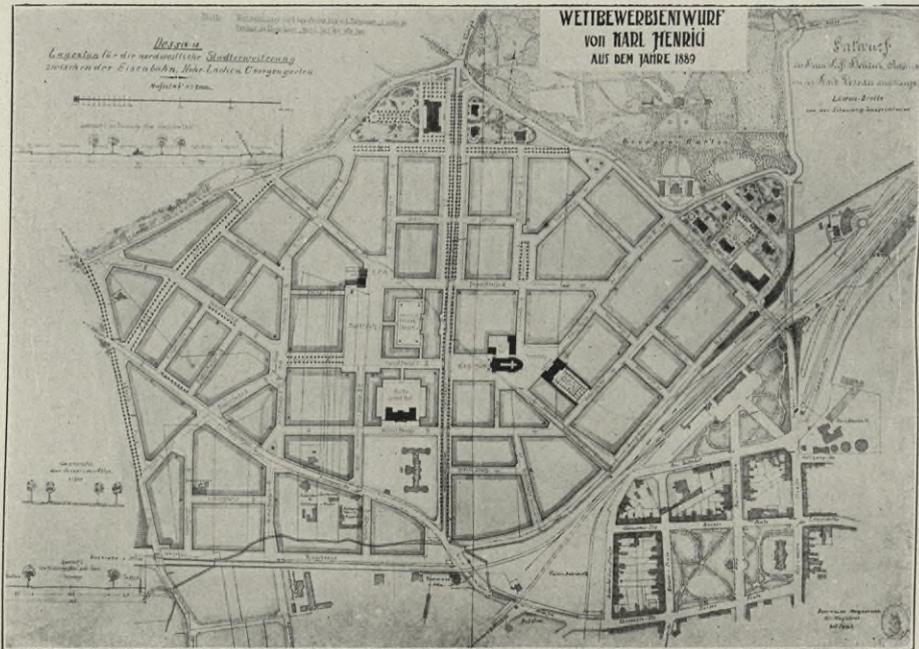
Essen: Brüninghaushof.
Stück eines radialen, in die Stadt eindringenden Grünstreifens mit Spiel- und Sportanlagen.
Anschluß der Hausgärten mit dem Parkstreifen.

Abb. 399. Aussteller: Hermann Janßen, Architekt, Berlin.



Bebauungsplan für das Gelände am Spiegelberge in Halberstadt.
Statt der im „Briefmarkensystem“ verstreuten Schmuckplätze sind alle Freiflächen zu hygienisch und ästhetisch weit wirksameren grünen Streifen zusammengefaßt.

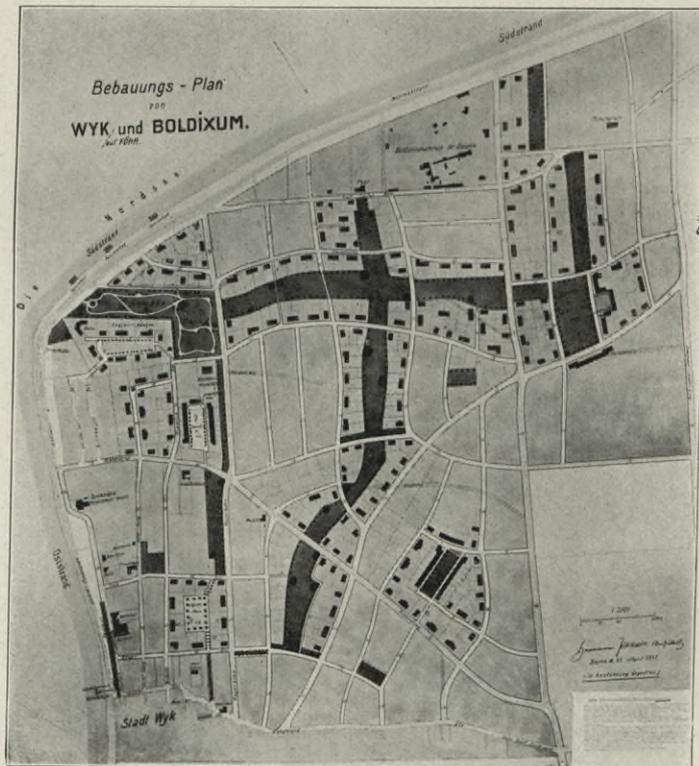
Abb. 400. Aussteller: Geheimrat Professor K. Henrici, Aachen.



Bebauungsplan für Dessel aus dem Jahre 1889 von Geheimrat Karl Henrici, Professor an der Technischen Hochschule in Aachen.

Eine der für die neuere städtebauliche Bewegung grundlegenden Arbeiten. Verwertung Sitte'scher Gedanken und Ablehnung des romantisch-krummen Garteningenieurstils.

Abb. 401. Aussteller: Hermann Janßen, Architekt, Berlin.



Bebauungsplan von Wyk und Boldixum.

Zusammenfassung der Freiflächen, vgl. den Plan für Halberstadt Abb. 399.

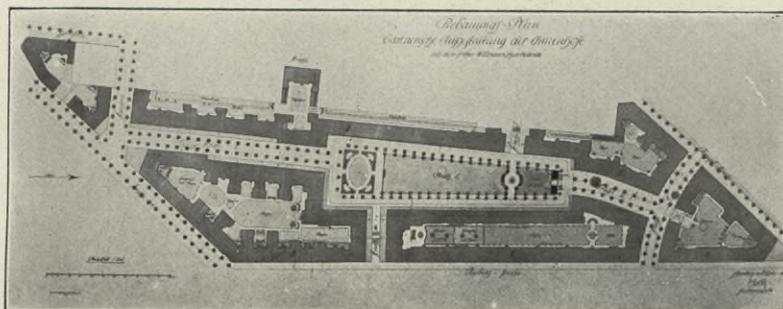
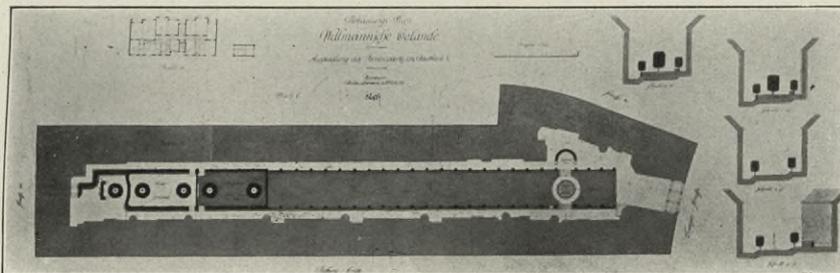
Abb. 402. Aussteller: Professor Bruno Möhring, Berlin.



Mit dem I. Preis gekrönter Wettbewerbsentwurf für die Bebauung des Schönberger Südgeländes.

Der Entwurf enthält gleichzeitig die beiden unerfßlichen Elemente des städtischen Parkwesens: Zusammenhängend angeordnete Freiflächen und Reihenhäuser mit Hausgärten.

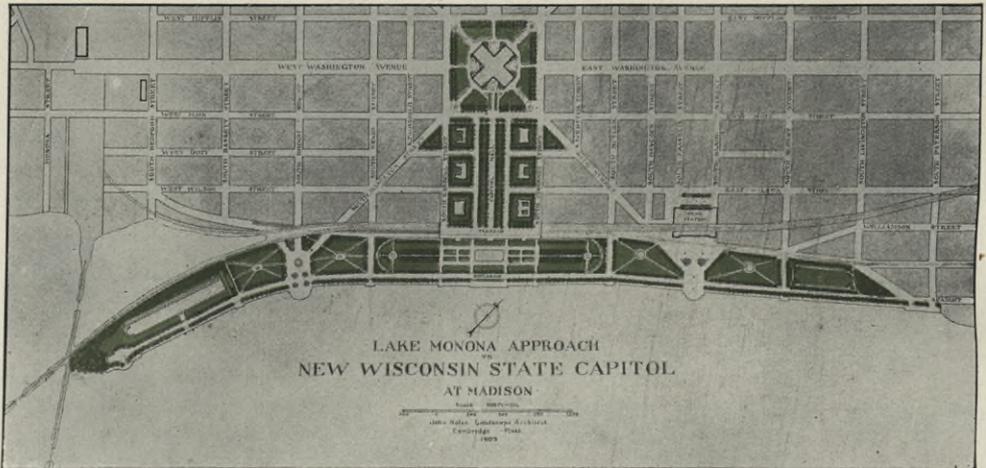
Abb. 403. Aussteller: Die Stadt Schönberg (Stadtbauinspektor Wolf).



Bebauungsplan für das Willmannsche Gelände (Hochbau) in Schönberg.

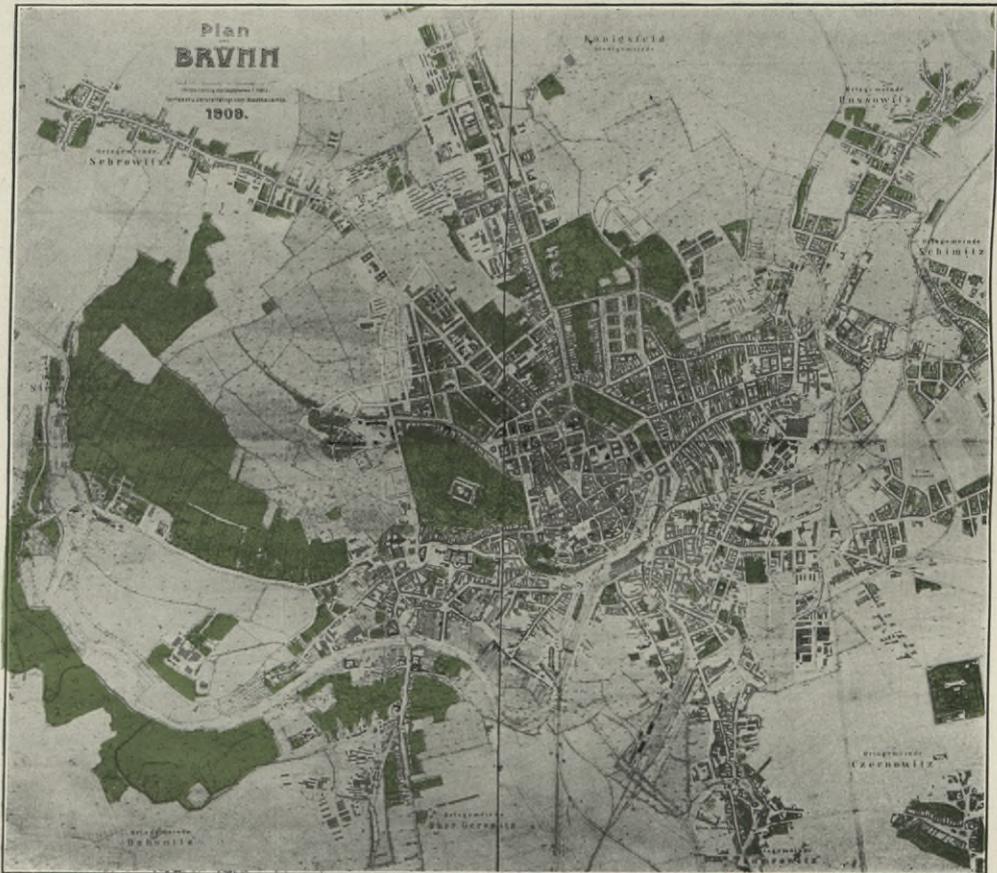
Mit einheitlicher Ausgestaltung der Innenhöfe zu gartenähnlicher Wirkung als Ersatz für Hausgärten.

Abb. 404. Aussteller: John Nolen, Landschaftsarchitekt, Cambridge-Boston.



Park am Wasser und gartenmäßige Umgebung des Capitols und der öffentlichen Gebäude des Staates Wisconsin in der Hauptstadt Madison.

Abb. 405. Aussteller: Die Stadt Brünn.



Die in Brünn vorläufig noch erhaltenen Freiflächen.

und verkauft werden. Bei der besonderen städtebaulichen Machtverteilung, wie sie sich in Berlin entwickelt hat, bedeutet aber dennoch dieses Sinken der fiskalischen Preisforderungen auf weniger als ein Drittel ein so weitgehendes Zugeständnis, daß Groß-Berlin, das bisher so unverhältnismäßig wenig für die Erhaltung von Wäldern und die Schaffung von Parkanlagen getan hat, wohl nicht davor zurückscheuen darf, die Sondersteuer von 50 Mill. Mark für das allgemeine Beste zu leisten.

Viel ungünstiger muß die Verständnislosigkeit beurteilt werden, die der Fiskus an vielen anderen Stellen für die Bedeutung der öffentlichen Freiflächenfragen beweist. Nicht nur daß er die Freiflächenkultur offen dadurch schädigt, daß er bei seinen Forderungen für die Exerzierplätze oder z. B. den Botanischen Garten (Kleistpark) Baulandpreise zugrunde legt, sondern auch auf anderem Wege treibt er die Preise für die Freiflächen in die Höhe. So hat der Kultusminister ganz kürzlich die alten Gärten der Sternwarte am Enckeplatz an einen Privaten verkauft, und drei Monate später forderte dann der Minister der öffentlichen Arbeiten die Stadt Berlin auf, sie möge dafür sorgen, daß dieser Garten, weil das öffentliche Interesse es fordere, als Park erhalten werde. Ein anderes krasses Beispiel ist die Behandlung des alten **Kastanienwäldchens** hinter der Universität. Während nämlich dicht daneben das Finanzministerium und das Kriegsministerium Käufer für ihre Grundstücke zwischen Kastanienwäldchen, Dorotheenstraße, Kupfergraben und Zeughaus suchen, erklärt das Kultusministerium, kein Gelände mehr für die unbedingt erforderlichen Neubauten der Universität finden zu können und aus diesem Grunde das Kastanienwäldchen bebauen zu müssen, und entwirft bereits die Baupläne für diese von Friedrich dem Großen ausgesparte Freifläche⁵³⁴). Für dieses unfaßbare Vorgehen ist der Grund nicht nur in dem bedauerlichen Ressortpartikularismus der Ministerien zu suchen, wie er sich als Folge des 1898 gescheiterten Zusammengehens der verschiedenen Groß-Berliner Behörden (vgl. I, S. 77 und Abb. 42) ergibt, sondern eine wesentliche Ursache liegt auch darin, daß das Kriegs- und Finanzministerium für ihre frei werdenden Baustellen eben Preise fordern, die sich das Kultusministerium nicht zumuten läßt. Der Staat als Kriegs- und Finanzfiskus verlangt also, daß Private Preise zahlen, die dem Staate (als Kultusfiskus) selbst zu hoch sind. Was ist das anderes als Preistreiberei?

Bei den geringen Ansprüchen, die man an das städtebauliche Verständnis der Staatsbehörden heute stellen darf, muß die bisherige, wenigstens teilweise **Erhaltung des Tiergartens** als ein unschätzbare Verdienst des Staates um Berlin betrachtet werden. Allerdings wurden der Zoologische Garten, der allmählich unter stets wechselnden Vorwänden immer weiter verbaut wird (die prächtigen Tiergärten amerikanischer Parkanlagen sind ebenso wie in Paris jedermann ohne Entgelt zugänglich), die Schöneberger Wiesen, die alte Promenade Berlins „In den Zelten“ (von Chodowiecki „première promenade de Berlin“ genannt), geopfert, und gerade neuerdings ist wieder von der Bebauung eines weiteren Teiles im Zusammenhang mit dem Neubau des Opernhauses die Rede. Immerhin ist im Tiergarten vorläufig noch eine 225 ha große Freifläche mit schönem Baumwuchs erhalten, von der nur zu bedauern ist, daß sie den großstädtischen Bedürfnissen nicht in höherem Maße dienstbar gemacht wird. Wer den Tiergarten mit Anlagen wie den New Yorker Zentralpark, den Lon-

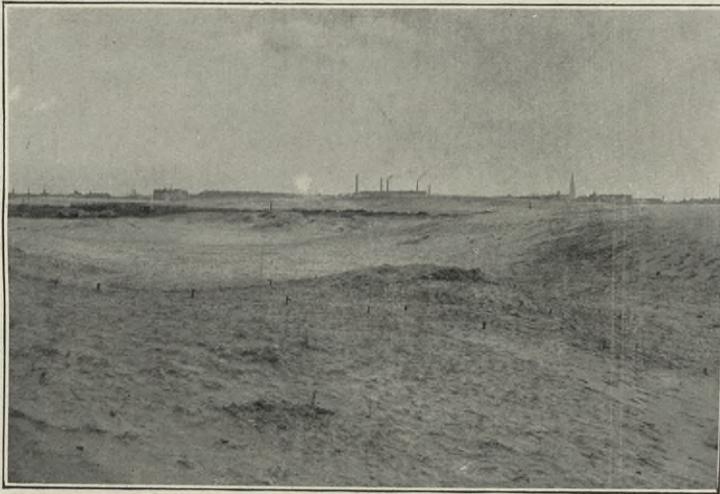
534) Vgl. Hegemann, Das Problem der Umgestaltung des Universitätsviertels. In Nr. 7 der „Bauwelt“, 13. Februar 1913.

doner Hydepark oder das Pariser Bois de Boulogne vergleicht, muß feststellen, daß hier noch sehr viel nachzuholen ist. Die Städtebau-Ausstellung zeigte das feinsinnige Projekt, das die Herren Otto March und Rudolph Jürgens 1898 im Auftrage des deutschen Sportvereins für die Neugestaltung des Tiergartens entworfen haben (Abb. 409). Im folgenden seien einige Auszüge der überzeugenden Denkschrift gebracht, die zu diesem Projekte verfaßt wurde.

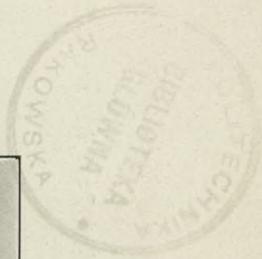
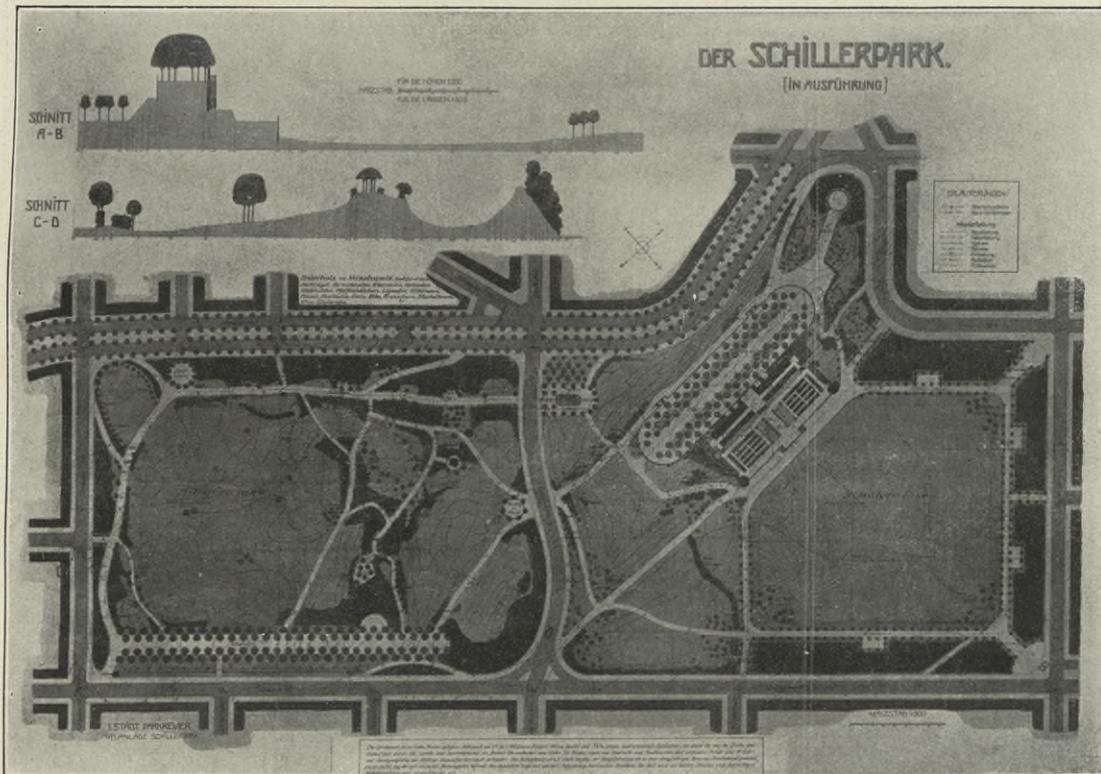
„Jeder Bewohner der Reichshauptstadt weiß, welchen unschätzbaren Wert für Berlin der mitten in dem gewaltigen Bebauungsgebiet der Stadt belegene Tiergarten hat. Ersichtlich aber wird dieser kostbare Besitz von der Bevölkerung nicht in dem Grade ausgenutzt, als es das Erholungsbedürfnis der Großstadt und ihre Vorliebe für den Tiergarten erwarten lassen. Geht man den Gründen des gegenüber der außerordentlich günstigen Lage des Parkes immer noch gering zu nennenden Besuches nach, so erkennt man leicht als erste Ursache die seit alters bestehende Wegeführung, die dem Besucher die erwartete Freude an seiner Wanderung verkümmert und die vorhandenen großen Schönheiten des Tiergartens nur unzureichend erschließt. Hierzu sind vor allen Dingen Wege erforderlich, die durch ihre Benutzung einen ungestörten und abwechslungsreichen Naturgenuß und damit wirkliche Erholung ermöglichen. Sie dürfen nicht sogleich wieder auf die durchquerenden großen Verkehrsstraßen verweisen, und müßten mehr, als es der Fall ist, derartig geführt werden, daß sich auf ihnen zunächst eine Mannigfaltigkeit landschaftlicher Bilder darbietet, in denen dichter, waldartiger Baumbestand mit größeren Rasenmatten und mit Lichtungen abwechselt, welche schöne Fernblicke gewähren. Dies gilt mit gleicher Berechtigung von den Fußwegen wie von den Reit- und Fahrwegen. Die zumeist wenig zweckentsprechend geführten Fußwege durchqueren häufig den Park in gerader Richtung und sind — manchmal parallel nebeneinander — in der augenscheinlichen Absicht angelegt, ein möglichst rasches geschäftiges Durcheilen von einer Verkehrsstraße zur anderen zu ermöglichen. Dadurch ist es erschwert, zumal in der größeren südlichen Hälfte des Tiergartens, in seiner Längsrichtung von Osten nach Westen, d. h. in seiner größten Ausdehnung, längere Spaziergänge zu machen, ohne sogleich wieder auf die großen öffentlichen Straßenzüge mit ihrem geschäftigen Treiben zu geraten. Demgegenüber sind die Reiter außerordentlich bevorzugt, da ihnen in großer Auswahl und Ausdehnung herrliche schattige Reitwege zur Verfügung stehen. Aber auch die letzteren bedürfen der Verbesserung angesichts der Tatsache, daß besonders in dem hauptsächlich von Fußgängern, zumal Kindern, benutzten Gebiet vom Goldfischteich bis zur großen Querallee viele Reitwege die Fußwege winkelrecht kreuzen, so daß Reiter und Fußgänger in steter Besorgnis schweben müssen, plötzlich gefährlich aneinander zu geraten. Von Fahrwegen, die in parkartiger Weise angelegt sind, besteht bis jetzt als einziger nur derjenige, der in der Nähe des Denkmals der Königin Luise beginnt, an dem Neuen See entlang führt und bei der Station Tiergarten in die Berlin-Charlottenburger Hauptstraße einmündet. Dieser geschickt angelegte, hübsche landschaftliche Bilder erschließende Weg wird mit Recht besonders geschätzt, entspricht aber um so weniger dem durch diese Vorliebe gesteigerten Bedürfnisse, als er einesteils viel zu schmal ist, um einem flotten Fahrverkehr zu genügen, andernteils seiner Kürze wegen eine längere Erholungsfahrt nicht zuläßt. Da hierfür die großen öffentlichen Verbindungsstraßen, wie die Charlottenburger Chaussee, mit ihrem großstädtischen Verkehr, der elektrischen Bahn, den Droschken, Lastfuhrwerken und Radfahrern nicht in Betracht kommen können, so ist für die zu ihrer Erholung und Freude fahrende Bevölkerung im Tiergarten so gut wie gar nicht gesorgt. . . . Es ist nicht zuviel gesagt, hier von bisher unerfüllten Pflichten zu sprechen, denen die Hauptstadt über kurz oder lang unabweisbar nachzukommen hat. Die gebotene Möglichkeit, daß sich Fußgänger, Reiter und Wagen zu gewissen Stunden an bestimmten Stellen in landschaftlich bevorzugter Umgebung nahe der Stadt treffen können, übt, wie die Erfahrung in London (Hydepark), Paris (Bois de Boulogne) und Brüssel (Bois de la Cambre) zeigt, eine hervorragende Anziehungskraft auf viele erholungsuchende Einheimische und Fremde — und nicht nur auf die reitenden und fahrenden — aus. Ein derartiger Sammelpunkt kann die Veranlassung eines täglichen großartigen Stelldicheins werden, das, wie die Beispiele zeigen, zu großer Volkstümlichkeit zu gelangen vermag.

Der vorliegende Entwurf . . . beabsichtigt demnach: 1. Dem Spaziergänger ein genußreiches Wandern zu ermöglichen; 2. die Lage der Reitwege unter Belassung ihrer Längsausdehnung und ihrer Vorzüge teilweise zu verbessern; 3. in größerer Länge Fahrwege anzuordnen, die streckenweise mit den Fußwegen und Reitwegen in angemessene Berührung gelangen. Der Entwurf zerfällt in zwei Teile, von denen jeder sich von dem anderen landschaftlich wesentlich unterscheidet und ein für sich abgeschlossenes Ganzes bildet. In dem Teil I zwischen Siegesallee und Hoffjägerallee ist der bestehende waldartige Charakter erhalten, dem sich die anmutigen Gewässer an der Rousseauinsel unterordnen, während in dem Teil II, der sich von der Hoffjägerallee bis zur Stadtbahn erstreckt, die Wasserflächen des Neuen Sees die Eigenart abgeben, in der die waldartigen Partien in ihrer Bedeutung zurücktreten und gewissermaßen nur als landschaftliche Umrahmungen der Gewässer dienen. Die angestellten Erwägungen ließen es nun zunächst empfehlenswert er-

Abb. 406 u. 407. Aussteller: Der Berliner Magistrat (Gartendirektor Broderfen).



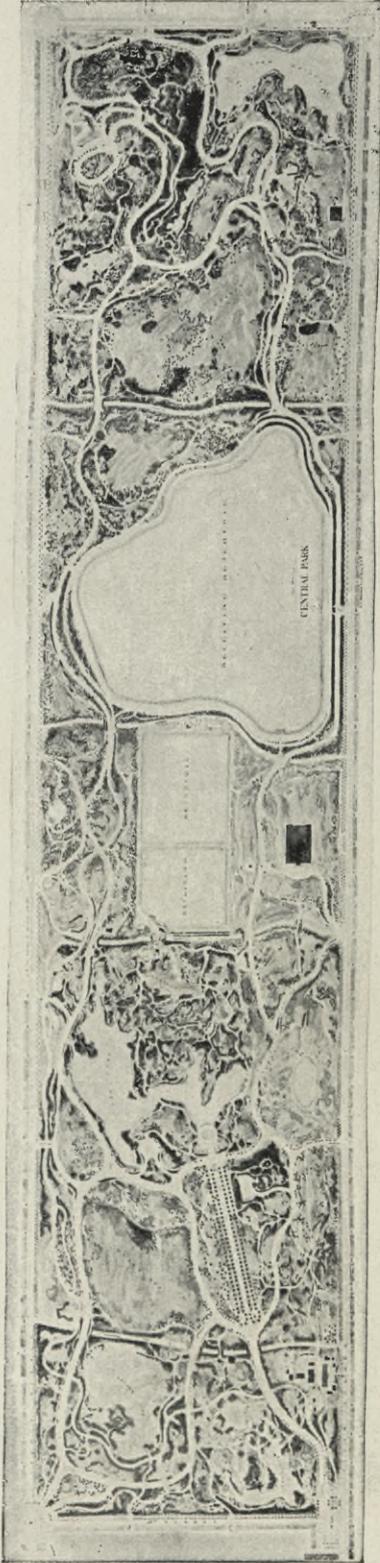
Das Gelände des Schillerparks vor der Inangriffnahme der Parkanlage.



Ausführungsplan des Schillerparks, links die „Bürgerwiese“, rechts die „Schülerwiese“, in der Mitte die Barfusstraße (rechts die Ungarnstraße). Vgl. Abb. 413 u. 414.

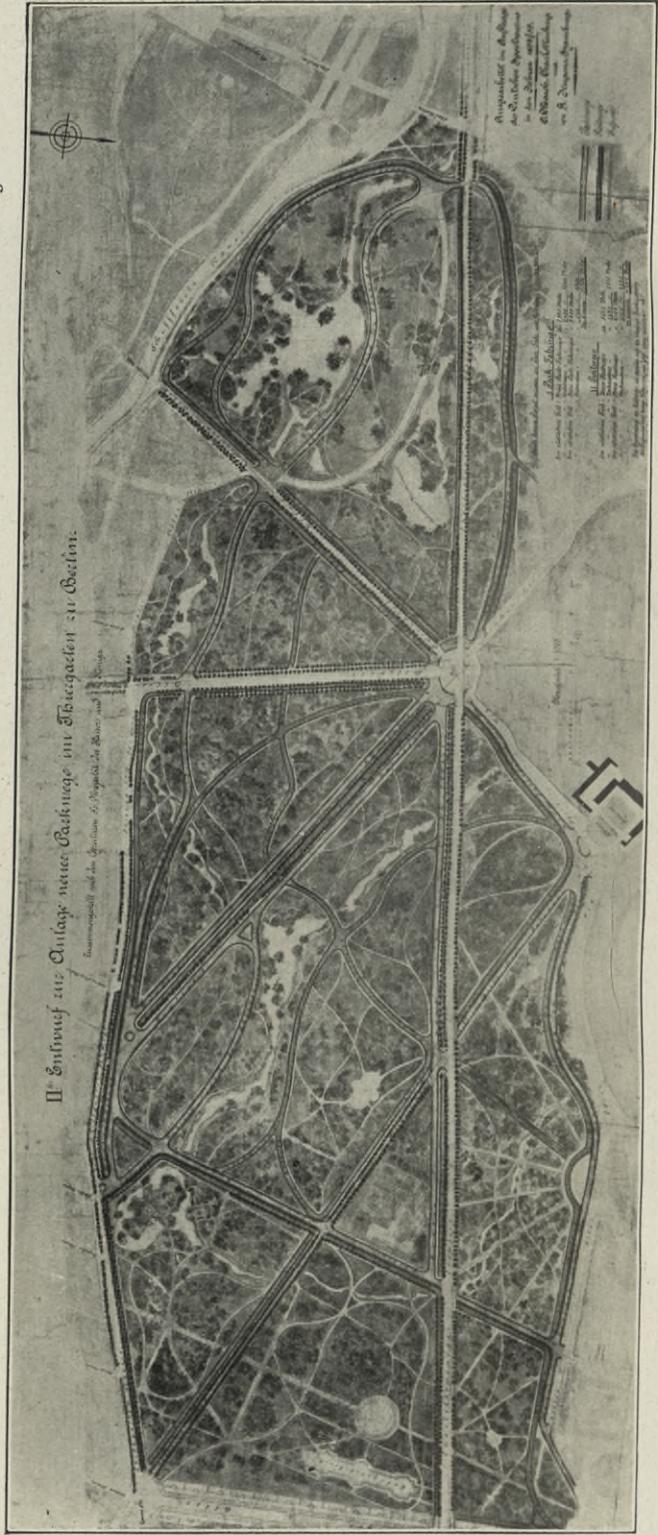
Der Schillerpark, der erste moderne Park in Berlin (25 ha).

Abb. 408. Aussteller: Gebrüder Olmsted, Landschaftsarchitekten, Brookline-Boston.



Der Centralpark, eine hochorganisierte bürgerliche Schöpfung im Herzen New Yorks (340 ha).
Gestraften 1853-63 mit einem Aufwande von insgesamt 60 Millionen Mark nach den Entwürfen des älteren Frederick Law Olmsted

Abb. 409. Aussteller: Otto March, Geh. Baurat, Charlottenburg und R. Jürgens, Gartenarchitekt, Hamburg.



Unausgeführt gebliebener Entwurf zur Anlage neuer Parkwege im Kgl. Tiergarten (260 ha).
Im Auftrage des Deutschen Sportvereins ausgearbeitet in den Jahren 1898-1899. Nach diesem Projekt würden an Parkfahrenwegen im ganzen 11.000 m und an Parkreitwegen ca. 10.500 m vorhanden sein. Zusammengefasst nach den Korrekturen Sr. Majestät des Kaisers und Königs.

Abb. 410. Aussteller: Der Magistrat der Stadt Breslau.

Vermehrung der städtischen Grünanlagen, Parks, Promenaden, öffentlichen Spielplätze u. a., ausschließlich der Friedhöfe, im Verhältnis zum Anwachsen der Bevölkerung und der bebauten Flächen in den Jahren 1870–1910. (Die Einwohnerzahl wuchs von 204 000 auf 510 000, die Grünanlagen von 67 ha auf 370 ha.)

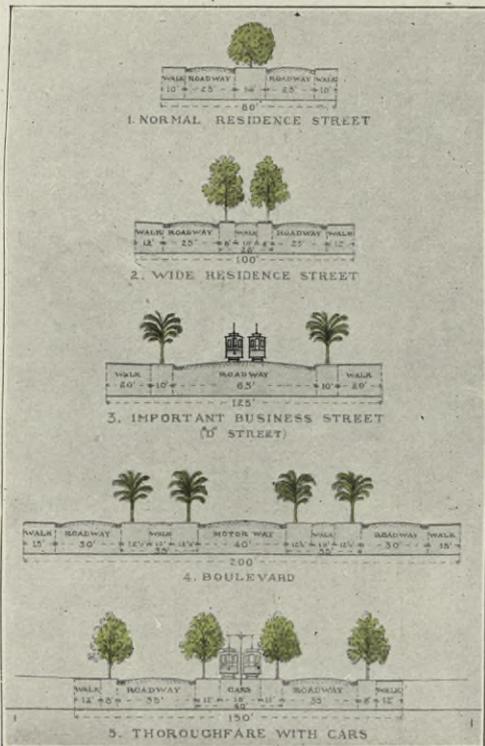
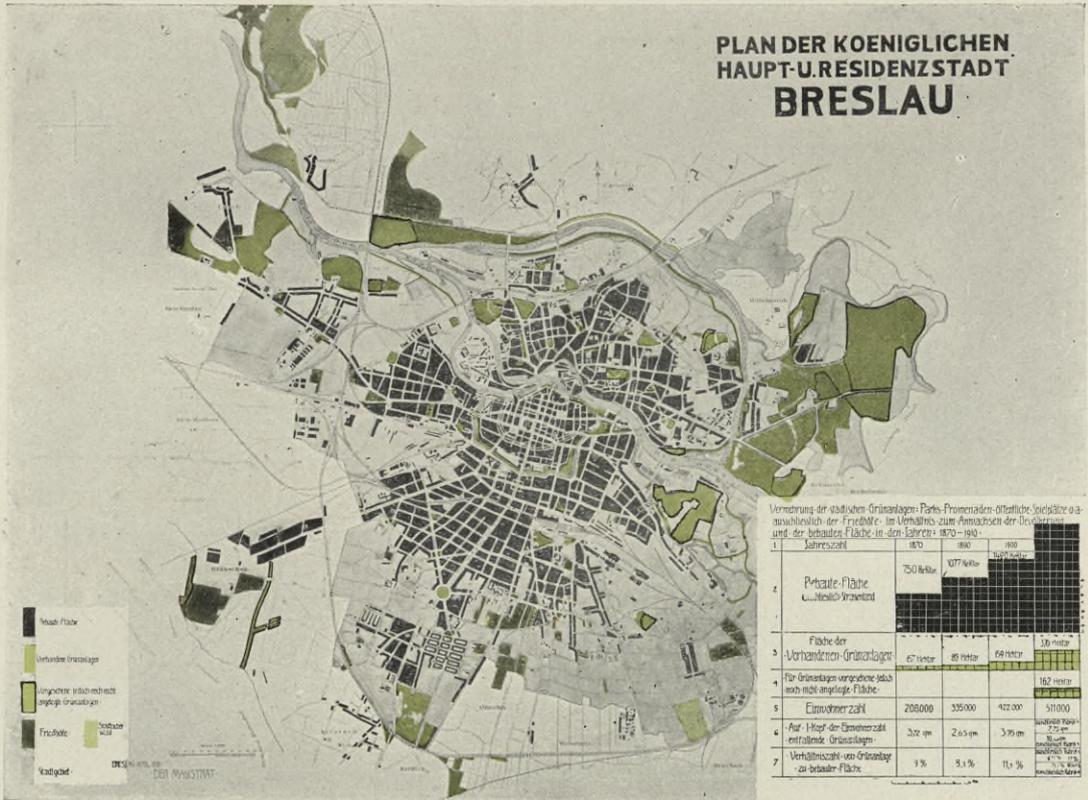


Abb. 411. Aussteller: John Nolen, Landschaftsarchitekt, Cambridge-Bofton.

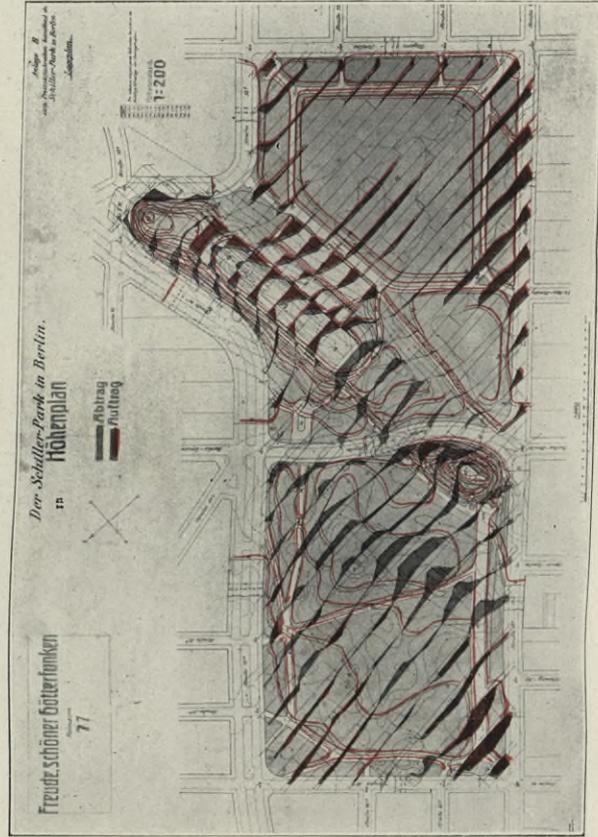
Straßentypen für San Diego (Kalifornien), vgl. Abb. 337.



Abb. 412. Aussteller: Otto March, Geh. Baurat, Dr. Ing., Charlottenburg.

Lageplan des deutschen Stadions an der Heerstraße, zeigt die Einbettung des Stadions in das mittlere Freiland der Grunewald-Rennbahn. (Die breite schwarze Linie = das Geläuf der Rennbahn.)

Abb. 413 und 414. Aussteller: Der Magistrat Berlin, Städtische Parkdeputation.



Der Berliner Schillerpark. Die erste moderne Parkanlage in Berlin. 25 ha. Fertiggestellt 1913. Volkspark mit baumumrahmten Spielwiesen und Garten-

terrassen. Vgl. Abb. 406 u. 407. Ansicht und Höhenplan aus dem mit dem ersten Preise gekrönten Wettbewerbsentwurf von Gartenarchitekt Fr. Bauer, Magdeburg.

Abb. 415. Ausfeller: Die Stadt Wien (Oberbaurat Goldemund).



Das Projekt des Wiener Wald- und Wiefengürtels und der Höhenstraße (rot), 33043 ha Waldflächen (grün), 11257 ha Wiesenflächen (gelb). Die Durchführung dieses Projektes würde Wien in den ersten Rang der parkpolitisch tätigen Städte rücken.

Abb. 416—421. Aussteller: Die Stadt Wien (Oberbaurat Goldemund).



Ansichten aus dem Wiener Wald- und Wiefengürtel.

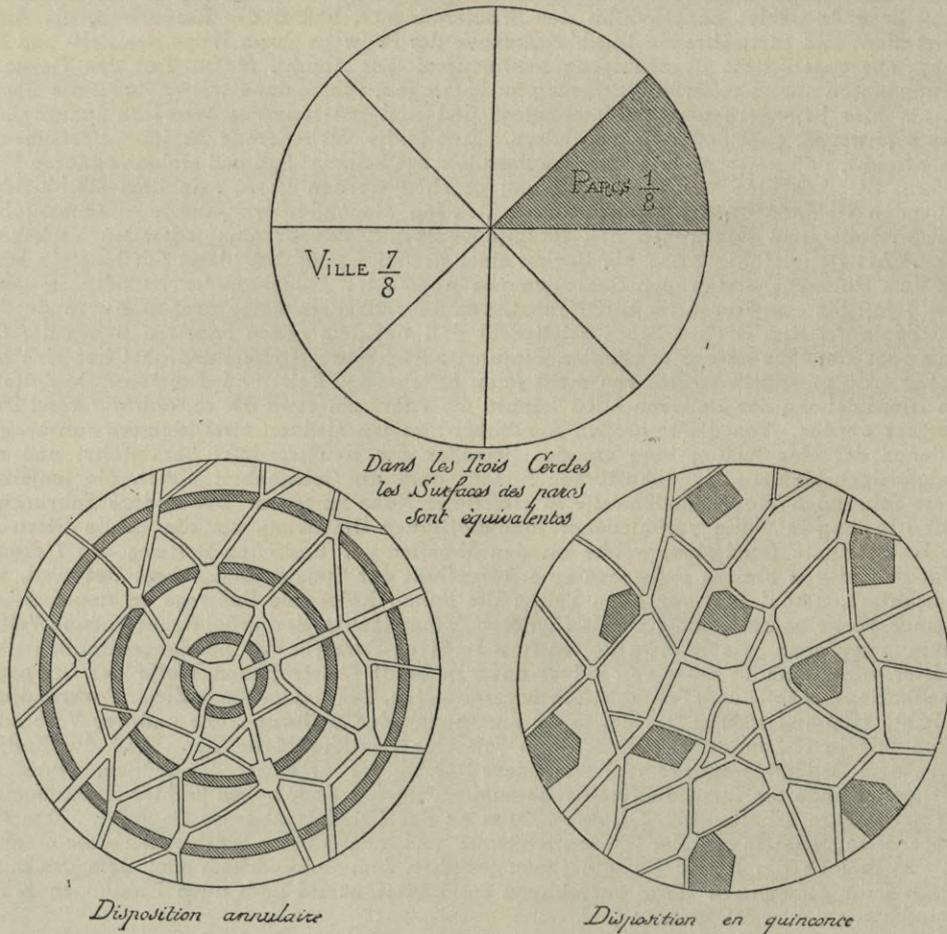


scheinen, in dem Teile I die Parkanlagen von dem Goldfischteich und dem Floraplatz bis zum Denkmal der Königin Luise von Reit- und Fahrwegen ganz frei zu halten, da dieses der Stadt zunächst liegende Gebiet hauptsächlich den Spaziergängern, zumal der Kinderwelt, als Aufenthaltsort dient und fortwährende Durchkreuzungen der Fußwege durch Wege des Reit- und Fahrverkehrs nur gegenseitige Beunruhigung hervorrufen. Die Absicht, diesen Teil des Tiergartens den Fußgängern zur ungestörten Verfügung zu überlassen, führte dann weiter dazu, die Spazierwege, die hier besonders unglücklich angelegt sind und ein längeres Wandern innerhalb des Parkes erschweren, angemessen zu verändern. Eine solche Verbesserung ist im wesentlichen dadurch erreicht, daß unschöne und unnötige Parallelwege beseitigt sind und einigen anderen Wegen auf kurze Strecken eine veränderte Richtung gegeben worden ist . . . In dem südlich sich anschließenden Gelände an den Rousseau-Inseln . . . lag die Absicht vor, durch Zusammenführung von Fuß-, Reit- und Fahrwegen den Hauptammelpunkt des erholungsuchenden Verkehrs zu schaffen. Als Haupteinfahrt und als Beginn einer großen Rundfahrt bietet sich hier ein breiter, neben dem Reitwege der großen Querallee neu angelegter Fahrweg, der zunächst in gerader Richtung fast bis zur Tiergartenstraße führt, von hier aber in einer großen Kurve durch die Baumwildnis bis zum Großen Stern geleitet ist und auf dem neuen Fahrweg neben der Charlottenburger Chaussee zu der erwähnten Einfahrt zurückkehrt. Diese Rundfahrt hat eine Länge von etwa 2650 m und ist seitlich von meist schon bestehenden Reit- und Fußwegen begleitet . . . Durch Hinzuziehung der Bellevue-Allee könnte die Fahrt um etwa 850 m, also auf rund 3500 m verlängert werden. Von dieser großen Rundfahrt zweigen alsdann zwei kleinere Fahrkreise ab, von denen der eine 1600 m lang um das Gewässer der Rousseau-Insel herumführt und neben mannigfaltigen kleineren landschaftlichen Bildern auch die Gelegenheit bietet, die jenseits des Wassers fahrenden Wagen stellenweise in ziemlicher Nähe zu sehen. Der andere Fahrkreis legt sich 1500 m lang in völlig verschiedener landschaftlicher Umgebung um die Große Stern-Allee. Diese letztgenannte Rundfahrt, welche an den schönsten und breitesten Reitweg des Tiergartens verlegt ist und von breiten Fußwegen zum Aufenthalt der Spaziergänger begleitet wird, würde voraussichtlich, zumal hier von allen Seiten die Fahr-, Reit- und Fußwege in ungesuchter und bequemer Weise zusammenlaufen, als täglicher Sammelpunkt der erholungsuchenden Welt eine Bedeutung gewinnen, wie sie etwa Rotten-Row im Hyde-Park für das Londoner Stadtleben eigen ist. Hier wäre auch in einer von keiner anderen Stadt übertroffenen Weise der Ort gegeben, Blumenkorfos und besondere Festlichkeiten zu veranstalten. Die Gesamtlänge dieser Parkrundfahrten von 2650, 1600 und 1500 m beträgt unter Zurechnung der Bellevue-Allee und der Verbindungsstrecken mit je 850 m etwa 7450 m, also fast eine deutsche Meile. . . . Für die Radfahrer würden dem Bedürfnis entsprechend besondere Bahnen entworfen werden müssen. Dadurch, daß in diesem Gelände die sämtlichen Reitwege zusammengelegt sind, haben sie hier eine Gesamtlänge von rund 9000 m erhalten, die sich aus 2200 m an der Charlottenburger Chaussee, 500 m an der Hoffägerallee, 1300 m an der Tiergartenstraße und aus 5000 m Parkwegen zusammensetzen. Damit erscheinen die Reiter für die ihnen zwischen dem Goldfischteich und dem Denkmal der Königin Luise entzogenen Wege ausreichend entschädigt, zumal nach allen Richtungen hin beste Verbindungen geschaffen worden sind.

Heute, nach 15 Jahren warten die trefflichen Gedanken von March und Jürgens noch immer der Verwirklichung, die „bisher unerfüllten Pflichten“ bleiben weiter unerfüllt.

1874 hat die Gräfin Poninski (Arminius) (vgl. oben I, S. 66), vielleicht zum erstenmal in neuerer Zeit, einen „**Grünen Ring der Großstadt**“ gefordert und dabei namentlich auf Wien exemplifiziert. Die Stadt Budapest hat in den siebziger Jahren vielleicht ganz unabhängig davon angefangen, ihr gesamtes städtisches Gebiet mit einem schmalen Waldstreifen zu umgeben. Von diesem Unternehmen, das nur teilweise zur Durchführung kam, bestehen noch heute ansehnliche Reste (vgl. Abb. 195). Erst 20 Jahre später, etwa gleichzeitig mit der praktischen Durchführung des ähnlichen Gedankens in Boston durch Charles Eliot tauchte für Wien derselbe Plan wieder als Projekt ganz unabhängig von früheren und gleichzeitigen Bestrebungen auf. Der Mann, dem das Verdienst zugebilligt wird, in Wien der erste Anreger gewesen zu sein, ist Baurat Eugen Faßbender; aber beinahe gleichzeitig mit ihm haben gelegentlich des zweiten Wettbewerbes für einen Generalregulierungsplan von Wien (1893) andere ähnliches vorgeschlagen, was wohl daraus zu erklären ist, daß die für den Wettbewerb gelieferten Unterlagen geradezu zur Planung des Waldgürtels herausforderten, d. h. den Gedanken gleichsam suggerierten. Unter den Projekten, die

Abb. 422. Aussteller: Architekt Eug. Hénard, Paris.



Schematische Verdeutlichung der Tatsache, daß eine verhältnismäßig große Parkfläche durch Zerlegung in lange, schmale „Schmuckstreifen“ beinahe wirkungslos werden kann, während ihre Zusammenfassung in geschlossene Flächen ihre Wirkung steigert.

Von dieser Darlegung Hénards bis zu der von Eberstadt-Möhring-Petersen betonten modernen Forderung der Anordnung der Parkflächen als radial in die Stadt eindringende Reihe ist nur ein Schritt.

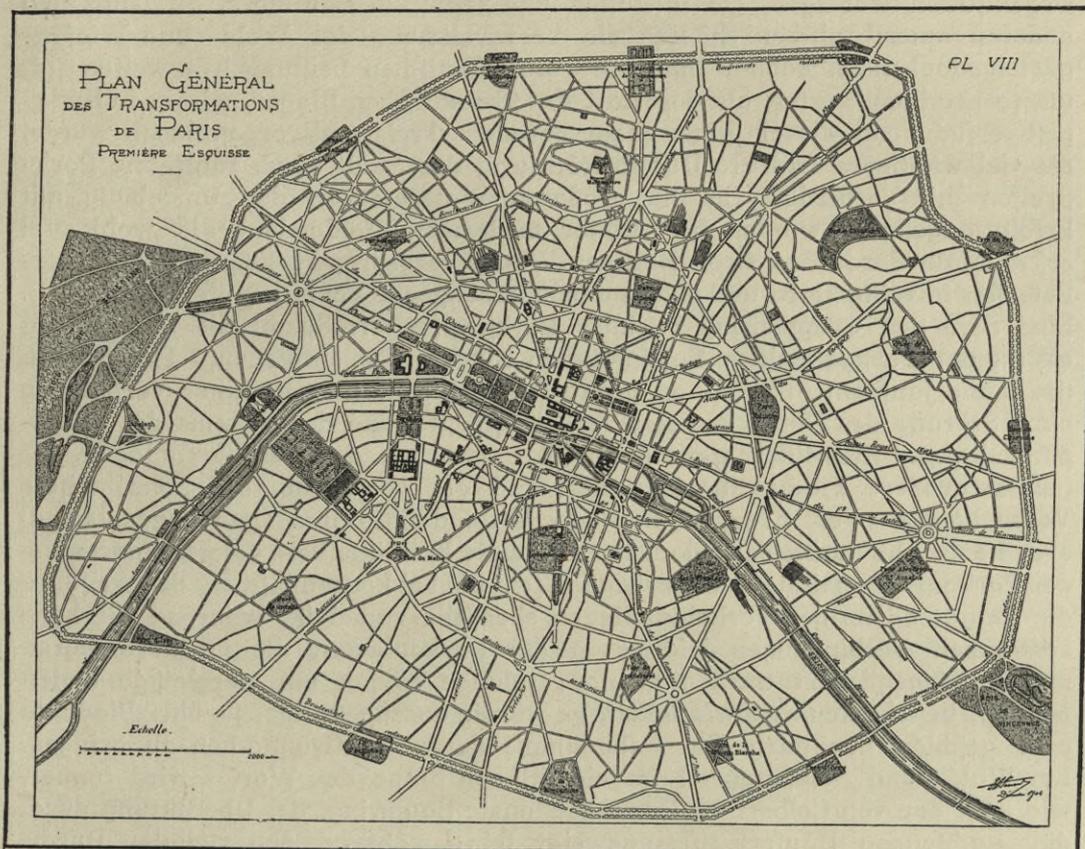
neben dem Faßbenders genannt zu werden verdienen, sei namentlich das von Otto Lasne und Heindl (auf der Städtebau-Ausstellung ausgestellt) und das von J. Stübben genannt, weil sie beide die später vom Bürgermeister Lueger wieder aufgenommene Idee der Höhenstraße enthielten. Der vielgenannte Bürgermeister Lueger hat sich auch der Durchführung des Wiener Wald- und Wiesengürtels zu widmen versucht (Abb. 415). Über diesen oft erwähnten Wald- und Wiesengürtel⁵³⁵ seien im folgenden einige treffende Ausführungen gegeben, die kürzlich die „Kölnische Zeitung“ veröffentlichte⁵³⁶:

„Man muß da zunächst einen Grundirrtum aufklären, der, wie es scheint, allgemein verbreitet ist. Der Wiener Wald- und Wiesengürtel wird draußen immer als etwas Fertiges, Vorhandenes betrachtet . . .“ „Demgegenüber muß man feststellen, daß diese Anlage zunächst fast

535) Vgl. auch die amtliche Schrift: Der Wald- und Wiesengürtel und die Höhenstraße der Stadt Wien“. 1905.

536) „Kölnische Zeitung“ vom 21. Juli 1912.

Abb. 423. Aussteller: Architekt Eug. Hénard, Paris.



Eugen Hénards Projekt für die Vermehrung der Pariser Innenparks (vgl. Abb. 422).

ausschließlich auf dem Papiere steht. Am 24. Mai 1905 ist das schöne Projekt des verstorbenen Bürgermeisters Dr. Lueger im Wiener Gemeinderat einstimmig angenommen worden. Seitdem ist aber zu seiner Verwirklichung nichts weiter geschehen, als daß der Türkenchanzpark im 18. Bezirk durch Umwandlung einer anstoßenden abgebauten Sandgrube erweitert, und daß das Gut Kobenzl mit dem gleichnamigen Schloß, unweit des Kahlenberges, von Stadtwegen angekauft, das Schloß in ein Hotel umgewandelt, an Stelle der damit verbundenen Meierei ein vornehmes Restaurant und bei dem weiter unten gelegenen „Krapfenwaldl“ ein geräumiges Volksrestaurant errichtet worden sind. Alles andere ist noch immer Zukunftsmusik und es hat nicht den Anschein, als ob sie bald aufhören würde, es zu sein . . .“ „Luegers Absicht war, eine Anleihe aufzunehmen und mit deren Ertrag sofort an den Grunderwerb in seiner ganzen Ausdehnung zu gehen. Aber er selbst ist trotz seiner bekannten Energie damit nicht durchgedrungen. Bei der Ausführung stieß er bei seinen eigenen Anhängern auf Widerstand. Nicht als ob diese an der Höhe der veranschlagten Summe Anstoß genommen oder bezweifelt hätten, daß man mit dieser für die Durchführung ausreichen würde. In dieser Hinsicht haben die Christlichsozialen kein zu enges Gewissen. Aber es waren viele darunter, denen das volksgesundheitlich und ästhetisch so ansprechende Unternehmen ihre eigenen Pläne durchkreuzte. Die halb bäuerlichen Außenbezirke Wiens gegen Westen sind ebenso viele Hochburgen der Christlichsozialen, deren Parteigänger hier noch von den Vorfahren her den größten Teil des Grundbesitzes teils als Wiesen teils als Weinberge und Ackerland in Händen haben. Alle diese Grundbesitzer wollen ihre Grundstücke möglichst teuer verkaufen, d.h. sie wollen sie liegen lassen, bis die Bauspekulation in ihre Bezirke vorgedrungen ist und die Bodenpreise maßlos in die Höhe treibt. Nur wenn ihnen die Stadt die Preise für ihre Gründe zahlte, die sie dafür erwarten, wären sie bereit, sie jetzt schon loszuschlagen . . .“

Die Schwierigkeiten, die sich auch in Wien mit seinen auf Mietskasernen spekulierenden Bodenpreisen der Durchführung eines notwendigen Städtebau-

lichen Gedankens entgegenstellen, lehren die Vorzüge der städtebaulichen Organisation würdigen, die in Boston und später in Baltimore, St. Louis und anderen amerikanischen Städten die Verwirklichung des Wald- und Wiesengürtelgedankens ermöglicht hat. Die amerikanischen Leistungen erweisen sich um so beachtenswerter, als dort statt des schematischen Ringes, wie er in Budapest versucht und wie er später sogar geradezu kreisrund vorgeschlagen wurde, die viel wichtigere radiale Durchdringung der Stadt durch zahlreiche Parkstreifen mit Verbindung in die größeren Waldreserven der Umgebung mit Erfolg angestrebt worden ist. Dieser modernste Waldgedanke ist wohl zum ersten Male durch das Groß-Berliner Wettbewerbsprojekt Eberstadt-Möhring-Peterfen in völlig klare und jedermann überzeugende Form gegossen worden⁵³⁷). Eine derartige Gruppierung radialer Parkstreifen ermöglicht die Vereinigung aller guter Parkgedanken, Spielplätze in Kinderwagenentfernung, Parkstreifen (im Sinne Jansens) Anschluß an große Parkanlagen in organischer Verbindung ohne Störung des Netzes radialer Verkehrsstraßen und des Systems der Transportanlagen. Allerdings werden Konflikte zwischen den Verkehrsanlagen, die immer größere Flächen beanspruchen und die verschiedentlich konzentrische Verbindungen (weit draußen liegende Verbindungs- und Umgebungsbahnen) brauchen, nicht ausbleiben; doch dürften diese Konflikte bei radialer Anordnung der Parkanlagen leichter zu überwinden sein als bei konzentrischer, da zweifellos die Haupttendenz der Verkehrsanlagen ebenfalls radial ist, während die konzentrischen Verbindungen leichter in die Parkanlagen, die sie durchqueren müssen, eingegliedert werden können; solange es sich um viergleisige Linien handelt, besteht keine Schwierigkeit, sie würdig auszugestalten, sie über Viadukte oder geschickt bepflanzte Eisenbahndämme durch die Grünflächen zu bringen. Ein Wald- und Wiesengürtel im eigentlichen Sinne des Wortes wird immer, wie einst der von Colbert um Paris gepflanzte Baumring, der Überflutung durch die wachsenden Häusermassen geweiht sein, während der radialen Durchdringung keine Grenzen gesetzt sind. Wieviel durch ein entschlossenes Zusammenfassen der Freiflächen gegenüber einer Zersplitterung in lange „schmuckstreifen“artige Gürtel gewonnen werden kann, zeigte auf der Städtebau-Ausstellung Eugen Hénards überzeugendes Schema (Abb. 422 und 423).

Schluß des zweiten Teils.

Eine objektive Betrachtung muß ergeben, daß Deutschland, namentlich aber Groß-Berlin, auf dem Gebiete des Verkehrs- und Freiflächenwesens weit hinter den anglosaxonischen Ländern zurückgeblieben ist und daß sich hieraus sehr ernste, kaum oder nur mit sehr großen Opfern wieder gut zu machende Übelstände ergeben haben. Es ist eine allzu bequeme Unsitte in Deutschland, jedes Zurückbleiben in Kultur und Selbstverwaltung mit der „Ungunst der geographischen Lage“ der „verwickelten Geschichte“ und der „nationalen Armut“ entschuldigen zu wollen. Wenn man die angeblichen Vorteile, die England in dieser Beziehung genossen haben soll, mit den Augen englischer Schriftsteller betrachtet, gewinnt man ein ganz anderes Bild. In der Tat, bevor England lernte, sich zu verteidigen, war es die Beute der Römer, Angelsachsen, Normannen, nimmer endender dänischer Invasionen, und sah holländische und

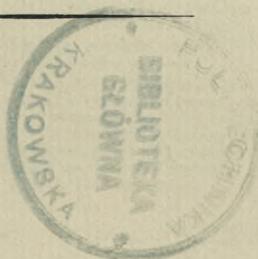
⁵³⁷) Vgl. „Groß-Berlin“, ein Programm für die Planung der neuzeitlichen Großstadt, von Rudolf Eberstadt, Bruno Möhring, Richard Peterfen. Berlin 1910 (bei Wasmuth).

spanische Kriegsschiffe in seinen Häfen. Was den englischen Reichtum anbetrifft, so ist er keineswegs vom Himmel gefallen. Simon N. Pattens Buch über die „Entwicklung englischen Denkens“⁵³⁸⁾ beruht z. B. auf der Kontrastierung des früheren England, als einem sehr armen Lande, gegen Deutschland, das bis ins 17. Jahrhundert ein ganz besonders reiches Land war. Der große Friedrich List⁵³⁹⁾, der dem deutschen Volke der Führer auf der Bahn zur nationalen Größe geworden ist, sah bekanntlich die Ursache des Verfalls der beinahe unbefchränkten hanseatischen Seemacht in der Nachlässigkeit, mit der „diese beschränkten, selbstfüchtigen und hochmütigen Bürger“ ihre politischen Interessen behandelten und im „einseitigen Streben nach materiellem Reichtum“ versäumten, „im Verein mit den süddeutschen Städtebünden ein mächtiges Unterhaus zu gründen“. „Die Binnenstädte fielen nach und nach unter die absolute Gewalt der Fürsten, und damit verloren die Seestädte ihre Verbindung im Innern. Alle diese Fehler wurden in England vermieden.“

Wäre es nicht besser, diese aller Entwicklung und gerade auch der Entwicklung des Städtebaues zugrunde liegenden Verhältnisse mehr aus dem Gesichtswinkel zu betrachten, daß in Deutschland in entscheidender Zeit deutsche Männer gefehlt haben, und daß, ganz abgesehen von Elisabeth von England, Cromwell und Shakespeare, vor allem das nackensteife Bürgertum, abwesend war, das im selben Maße wie das englische gewillt und fähig gewesen wäre, seine Rechte zu verteidigen und dann aber auch seine Pflichten selbst wahrzunehmen? Weniger nationale Armut als die Unfähigkeit, ohne Nachhilfe mit dem französisch-absolutistischen Krückstock auszukommen, scheint die Ursache dafür zu sein, daß Deutschland die Führerrolle an die selbstverwaltungsfähigen Angelsachsen abtreten mußte.

538) Simon N. Patten, *The Development of English Thought. A Study in the Economic Interpretation of History.* New York. Macmillan. 1904.

539) Vgl. „Das nationale System der politischen Ökonomie“. Hrsg. von Bentik, Jena 1910, S. 101 ff.



Die Münchener Friedhof- u. Grabmal-Reform. im Waldfriedhof.

1. Vorschriften.

Der stimmungsvolle Eindruck der freien Natur soll auch mit der Benützung des Walces als Friedhof möglichst erhalten bleiben, dementsprechend muss die Ausnutzung des Friedhofgeländes zu Grabstätten stets in Rücksicht hierauf erfolgen.

Der Eindruck der Natur des Walces darf auch nicht durch die auf den Grabstätten errichteten Grabdenkmäler durch gegenseitige Beeinträchtigung oder durch Einfriedung von Grabstätten gestört werden.

Zur Vermeidung der gegenseitigen Beeinträchtigung und zur Erzielung eines entsprechenden Eindruckes der Friedhof-Gesamtanlage wird daher bestimmt, dass bei Errichtung von allen Grabdenkmälern im Waldfriedhof besondere Vorschriften, ähnlich wie bei den Reihengräbern, einzubalten sind.

Nach den vorliegenden Verteilungsplänen dürfen demgemäß in dieser bestimmten Abschnitten nur Grabdenkmäler aus stehenden Steinen, in einzelnen nur solche aus liegenden Steinen, in anderen nur Grabdenkmäler aus Eisen und in wieder anderen nur solche aus Holz errichtet werden.

Die Denkmäler auf Sektionsgräbern dürfen im allgemeinen eine Höhe von 2m, eine Breite von 1m und eine Tiefe von 60cm nicht überschreiten.

Bei den gesondert liegenden grösseren Familiengräbern und Familiengräbergruppen (Waldgräber) dürfen grössere Denkmäler ausgeführt werden, wenn dieselben künstlerischen Charakter tragen und wenn durch genügende Anpflanzung die gegenseitige Beeinträchtigung der Nachbardenkmäler verhindert ist.

Wo Grabtügel angelegt werden wollen, müssen sie eine in der Mitte nicht über 30-40cm gewölbte Form erhalten; Abgabestülpe, kastenförmige Grabtügel sind verboten. Weisse Papierkränze können nicht zugelassen werden. Bei Anpflanzung der Gräber ist auf den Charakter des Waldfriedhofes Bedacht zu nehmen.

Jede Einfriedung von Grabstätten ist verboten. Dasselbe stehen im Widerspruch mit dem Eindruck der Freiheit, welchen die Natur des Walces gibt, und zerstören den landschaftlichen Eindruck des Waldbodens.

Die im Anhang aufgeführten Richtpunkte sind von allen Grabbesitzern zu beachten.

Für alle im Waldfriedhof zu errichtenden Grabdenkmäler ist die vorherige Einholung der Genehmigung erforderlich. Dieselbe ist beim Stadtmagistrat unter Vorlage von Plänen oder Modellen i. M. 1:5 nachzusuchen. Hierbei sind die gewählten Materialien des Denkmals, die beabsichtigte Farbgebung und die Inschrift kenntlich zu machen. Pläne sind in doppelter Ausfertigung einzureichen.

Henry Gräffel

2. Richtlinien für die Erzielung entsprechenden Grabschmuckes im Waldfriedhof.

a) Der Wert eines Denkmals liegt nicht in dessen hohen Kosten, sondern in harmonischer Zusammenwirkung mit der Umgebung.

b) Für den Waldfriedhof besonders geeignete Materialien zu Steindenkmälern sind: Juffstein, Muschelkalk, Nagelflub, Muschelkalk, Graut und körniger Kalkstein. Carrarmarmorarten, polierte Steine und alle dunklen u. schwarzen Gesteine können nur in Ausnahmefällen zugelassen werden und ist in dieser Beziehung die Lage des Grabplatzes massgebend.

c) Geeignete Materialien zu Grabdenkmälern sind ferner farbiggehaltenes Schmiedeeisen, bemaltes Eichen- oder Lorbeerholz und Bronzeerguss in Verbindung mit Stein.

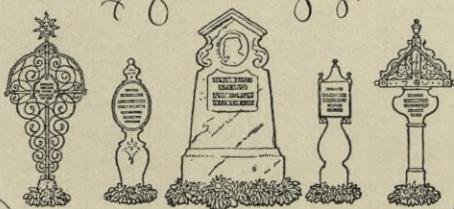
d) Durch farbige Behandlung und Vergoldung lassen sich hohe künstlerische Wirkungen erreichen.

e) Die Grabsteinschrift soll als dekorative Beigabe wirken, dabei insbesondere gut verteilt und nicht in aufspringlichen Farben gefasst sein. Druck- u. Sandgelaßenschriften sind unzulässig.

f) Es ist darauf zu sehen, dass innerhalb der einzelnen Gräberfelder kein zu großer Wechsel der Grabmalformen stattfindet. Schon Ordnung ist Schönheit.

g) Gruppenweise und je nach ihrer Lage sollen dieselben eine künstlerische Einheit bilden und gegenseitig aufeinander Rücksicht nehmen. Durch die Einheitsformen kann der Individualität vollständig Rechnung getragen werden. Minderwertige schablonenhafte Auswendware ist ausgeschlossen.

h) Für Bepflanzung der Gräber empfehlen sich insbesondere die verschiedenen Moosarten, Farne, Flechten, Buchs, Wacholder, Ranken von wildem Wein und Blumen - letztere in entsprechender Auswahl -, Zierformen von Pflanzen sind ausgeschlossen.



Kunstgewerbemuseum
München

POLITECHNIKA KRAKOWSKA
BIBLIOTEKA GŁÓWNA

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



III-307266

Kdn. 524. 13. IX. 54

ALTENBURG, S.-A.
PIERERSCHER HOFBUCHDRUCKEREI
STEPHAN GEIBEL & CO.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000305601