

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA



L. inw.

3147

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000297593

1²

LEHRBUCH

DEUTSCHE ZUM
PRAKTIKEN
PSTRIKTIVUM
STADT. OSU

DES BILDUNGS

UND LEHRBÜCHER

VERLAG

BRUNNEN

FRANKFURT

XXX
522

K. HENRICI

BEITRÄGE ZUR
PRAKTISCHEN
ÄSTHETIK IM
STÄDTEBAU

EINE SAMMLUNG
VON VORTRÄGEN
UND AUFSÄTZEN

W

VERLAG V. GEORG
D. W. CALLWEY.
MÜNCHEN



XXX
522

m B
11.597

Kgl. Hofbuchdruckerei Kastner & Callwey, München.

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

II 3147

Akc. Nr. 2879 149

Dem Andenken

Camillo Sittes

gewidmet.

Vorwort.

Die vorliegenden Abhandlungen sind entstanden im Kampfe um deutsches Wesen im deutschen Städtebau, und mit ihrer Zusammenstellung folge ich einer mir von verschiedenen Seiten gegebenen Anregung. Ohne diese Anregung würde ich vielleicht gescheut haben, wiederholt mit Aeusserungen hervorzutreten, die ich vor vielen Jahren gethan habe, und sie zusammenzustellen mit solchen aus jüngster Zeit. Sie behandeln meist verwandte Themata, jedoch für verschiedene Leserkreise und dabei ist es unvermeidlich, dass manche Wiederholungen vorkommen. Diese gänzlich auszumerzen, hielt ich nicht für ratsam, weil dadurch die einzelnen Aufsätze ihre Ursprünglichkeit und auch ihre Selbständigkeit eingebüsst hätten. Sie sind deshalb — von einigen kleinen Abstrichen abgesehen — unverändert geblieben.

Auch kleine Widersprüche sind nicht ausgeschlossen, die aber, in Anbetracht des langen Zeitraumes, der zwischen der einen und anderen Aeusserung liegt, und unter Beachtung der vorgedruckten Ent-

stehungszeiten der Artikel, erklärlich und entschuldbar werden.

Die allgemeinen Grundanschauungen und Absichten, die ich seit nunmehr 15 Jahren zu vertreten und zu verfechten bemüht bin, und auf deren Verwirklichung mein Bestreben gerichtet ist, sind dieselben geblieben. Sie stützen sich vornehmlich auf das bahnbrechende Buch von Camillo Sitte: „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“, dessen Erscheinen im Jahre 1889 einen Wendepunkt in der Geschichte des modernen Städtebaues bezeichnet.

Das Denkmal, welches sich Sitte mit diesem Buche gesetzt hat, wird der Nachwelt seinen Namen künden als den des Reformators des deutschen Städtebaues.

Es ist eine tiefe Dankeschuld, die ich dem aus voller Schaffenskraft heraus nur zu früh uns Ent-rissenen, eingedenk der von ihm mir persönlich erwiesenen Freundschaft, abtragen möchte, indem ich diese Sammlung seinem Andenken widme.

Der Verfasser.



Die künstlerischen Aufgaben im Städtebau.

Vortrag von Karl Henrici, gehalten in der Technischen Hochschule zu Aachen am 5. März 1891.

Das Bild einer Strasse, eines Platzes setzt sich zusammen aus der Bodenfläche, also der den Raum nach unten begrenzenden Ebene, und den Hochbauten, welche die seitlichen Wandungen des Strassen- oder Platzraumes ausmachen. Die Silhouette der Hochbauten — ihre oberen Begrenzungslinien — bilden zugleich die Umränderung des über der Strasse, über dem Platze ausgespannten Himmelsgewölbes und dadurch tritt auch dieses gewissermassen in Form und Gestalt und hat in dem Bilde mitzuwirken.

Für die Ausgestaltung der Erdoberfläche hat im allgemeinen der Strassen- und Tiefbautechniker zu sorgen, für die umgebenden Hochbauten der Architekt.

Die Neuzeit hat alles getan, um möglichst zwei ganz getrennte Aufgaben aus diesen beiden Sachen zu machen. Sie hat dem Tiefbau- und Strassenbautechniker die Lösung ganz besonders bedeutsamer und schwieriger Probleme zur Aufgabe gemacht. Ihm lag es ob, dem durch die Eisenbahnen aller Art, durch die Telegraphie und durch die Grossindustrie gewaltig gesteigerten Verkehr gerecht zu werden, und vor allen Dingen die Errungenschaften der Gesundheitslehre in das Praktische zu übersetzen. Wie ihm das gelungen, beweisen auf das Glänzendste die Sterblichkeitsziffern vieler grossen Städte, welche im Laufe der letzten Jahrzehnte um beinahe ein Drittel herabgemindert sind. Das ist ein unvergängliches Verdienst, und es ist natürlich und berechtigt, dass der Ingenieur, der Hauptträger dieses Verdienstes, dasteht als der Vertreter und Förderer des allgemeinen öffentlichen Wohles und Interesses.

Demgegenüber fiel dem Architekten mehr die Rolle zu, den privaten Interessen zu dienen. Der Architekt hat sich abfinden müssen mit den Grundrissen der Strassen- und Platzanlagen, mit den Baufluchtlinien, wie sie ihm fertig vorgelegt wurden. Er hatte auch im übrigen genug zu tun, um zuerst ein wahres Uebermass historischen Stoffes, welcher namentlich durch die Photographie in nie geahnter Fülle auf den Büchermarkt gebracht wurde, zu bewältigen, er musste dann dem wechselnden Modelaufe nachzukommen, womöglich demselben vorauszuweichen suchen; ferner musste er sich mit vielen neueren technischen

Errungenschaften vertraut machen, musste neue Baumaterialien ausprobieren und schliesslich sich auf dem Laufenden erhalten über alles, was auf dem Erdenrund fabriziert wird, um die Wohnung mit modernem Komfort und Luxus so billig wie möglich auszustatten.

Auf beiden Gebieten hat sich die Neuzeit zu erheblichen Leistungen aufgeschwungen; nun ist es aber auch an der Zeit, dass die Errungenschaften von beiden Seiten zusammengetragen werden, dass durch gegenseitige Berücksichtigungen und Beeinflussungen etwas in sich harmonisch durchgebildetes Ganzes zuwege komme. Wo aber könnte damit besser der Anfang gemacht werden, als im Städtebau? Denn das, was im Städtebau zur Erscheinung kommt, zum Bilde werden soll, das ist ja gemeinsames Werk des Ingenieurs und Architekten! Nicht aber gilt das bloss dem Ingenieur und Architekten von Beruf, sondern ebensowohl dem Tiefbauer und dem Hochbauer, welche jedem gereiften Menschen innewohnen und leider in ihm heutzutage mit einander streiten. Es sind das die Erwägungen über das Notwendige und Nützliche auf der einen Seite, und die Wünsche nach Erbaulichem, Schönem, nach dem Künstlerischen auf der anderen Seite.

Der materielle Zeitgeist treibt den einzelnen, zuerst ganz allein an das rein praktisch Notwendige zu denken, und nachher erst der Kunst, als einer nur angenehmen Zugabe, die etwa übrig bleibenden Mittel zuzuwenden. Man ist heute geneigt, in dem Künstlerischen etwas Gegensätzliches zu finden zu dem Nütz-

lichen. Diese Auffassung ist aber krankhaft, und so lange sie besteht, sind wir noch weit von dem Höhepunkte der Kultur entfernt, welcher nicht zu denken ist ohne allgemeinste Kunstwürdigung und Kunstpflege. Es gibt kein technisches, zur Anschauung kommendes Produkt, welches unter ganz gleicher Zweckerfüllung und für dieselben Kosten nicht mehr oder weniger geschmackvoll, schön gestaltet werden könnte; es ist sogar nicht zu weit gegangen, wenn man behauptet, dass der höchste Grad der Zweckerfüllung in praktischen Dingen sich vollkommen decken muss mit dem höchsten Grade des erreichbaren befriedigenden Aussehens. Und wenn man nur anerkennt, dass das Schönere unbedingt vorzuziehen ist, sobald es keine Nachteile mit sich bringt, so kann es sich doch nur darum handeln, die wohlgefällige Gestaltung von vornherein als gleichwertig mit der Zweckerfüllung oder als unzertrennbar mit ihr anzusehen und anzugreifen und danach das weitere Vorgehen einzurichten.

Eine gewisse Schwierigkeit für die Vorausbestimmung schöner Wirkungen, schöner Bilder im Städtebau liegt allerdings heutzutage darin, dass zeitlich die Arbeiten des Strassenbauers von denen des Hochbauers meist weit auseinanderliegen, sofern auf lange Zeit hinaus für grosse Flächen die Bebauungspläne fertig gestellt werden müssen. Andererseits liegt aber auch ein Vorzug in dieser Art, denn man ist damit in der Lage, grosse Misstände zu verhüten, welche sich „bei dem aus der Hand in den Mund arbeiten“ gar leicht herausstellen; und ferner kann

man von der Natur gegebene Eigentümlichkeiten des Bodens — Erhebungen, Wasserläufe und Wasserflächen, Baumbestände und anderes mehr — in grossem Stile verwerten.

Noch eines muss ich sagen, ohne irgend jemandem wehe tun zu wollen: Die Welt, die sogen. vornehme, gebildete Welt nicht ausgeschlossen, hat sich in ihrem verstandesmässigen Dichten und Trachten an viele Unschönheiten und Mängel im Städtebau so sehr gewöhnt, dass sie dieselben als solche gar nicht mehr erkennt. Das kommt einfach daher, dass der Durchschnittseinwohner einer Stadt nur wenig Gelegenheit und Veranlassung hat, sich um öffentliche Bauangelegenheiten zu kümmern, ja selbst der Bau des Hauses, in welchem er wohnt, ist ihm ein fremdes Ding. Die grosse Masse der Wohnungen wird von der Bauspekulation auf den Markt gebracht. Die Wohnungseinrichtung schmiegt sich nicht den individuellen Bedürfnissen der einzelnen Familie, nicht dem Geschmack und den Mitteln des Bewohners an, sondern umgekehrt, der Bürger schmiegt sein Wünschen und Wollen der Bauart ein, wie er sie fertig vorfindet. Gewiss 90 vom Hundert der Städteinwohner stehen somit unter der Herrschaft — unter der Knechtschaft — der Bauspekulation.

Die Bauspekulation hat ihre gute und böse Seite. Wir können sie heutzutage nicht ganz entbehren, denn bei der Freizügigkeit vieler Berufsklassen von einem Ort zum andern besteht heute ein viel grösseres Bedürfnis für Mietwohnungen, als das in früheren Zeiten

der Fall war, und in der Herrichtung von Mietwohnungen besteht die Aufgabe einer gesunden Bauspekulation. Leider aber schießt dieselbe an allen Orten über dieses Ziel hinaus. Sie begnügt sich nicht, dem Bedürfnis nachzukommen, sondern sie greift demselben vor.

Dem aber kommt das moderne Städtebausystem in jeder Beziehung entgegen. Dasselbe ladet zur Terrainausschlachtung ein und zur Schablonenmache, und Schuster, Bäcker und Kravattenmacher folgen eifrig dieser Einladung. Kein anderer Gedanke beherrscht den ganzen Vorgang, als derjenige, möglichst rasch und bequem recht viel Geld herauszuschlagen. Dazu kommt, dass es an vielen Orten, nämlich überall da, wo das Einfamilienhaus vorherrscht, als am profitlichsten gilt, Einzelhäuser zu bauen und zu verkaufen, nicht also das Geld in Grund- und Hausbesitz sicher anzulegen und ruhig Zinsen tragen zu lassen, sondern einen möglichst raschen Umsatz „mit dieser Ware“ zu erzielen. Der gute Bürger wohnt daher durchschnittlich nicht, wie er es möchte oder könnte, oder wie es seinen Verhältnissen angepasst wäre, sondern er wohnt einfach in den Geldsack des Bauspekulanten hinein.

Ich wiederhole: segensreich kann die Bauspekulation wirken, wo sie dem Bedürfnis folgt und wo sie sich in den ihr gebührenden Grenzen hält. Sie bewirkt dagegen eine ungesunde Steigerung der Bodenpreise, sie knechtet den Geschmack, die Lebensweise der Bevölkerung, sie drückt den Sinn herab

für die Kunst im Hause, wo sie nicht im Rahmen des Bedürfnisses, nicht im Rahmen ihrer gesunden, natürlichen Aufgaben bleibt. Möchte doch eingesehen werden, dass solche Knechtschaft viel weittragender, viel erniedrigender ist, als diejenige, welche vielleicht eine überstrenge Polizei ausüben könnte.

Die Bedingungen, unter welchen sich der heutige Städtebau vollzieht, sind wesentlich andere als diejenigen, unter welchen die alten Städte entstanden sind. Die Strassenzüge und Platzanordnungen vieler der letzteren knüpfen sich an die Form der ersten Niederlassung. Den dauernden Niederlassungen gingen die verschiedenen typischen Gestaltungen der Wanderlager voraus. Da gab es Ringlager und Lager in gestreckter rechtwinkliger Form. Bei den ersten schloss man mit Wagen und Zelten einen kreisförmigen Platz ein, auf welchem das Vieh geborgen und in dessen Mitte der Opferaltar errichtet wurde; bei den letzteren bekam der eingeschlossene Platz eine mehr strassenförmige längliche Gestalt mit Zugängen an den beiden Schmalseiten. Die Anlehnung an die eine oder andere dieser Grundformen wurde auch von Einfluss auf die Art der Vergrößerung der Ortschaften. War für den ersten Anbau die Kreisform bzw. eine gedrungene Figur gewählt, so musste bei eintretender Vergrößerung der Ring nach Bedarf durchbrochen werden, zunächst durch schmale Gässchen, welche dann in radialem Sinne verlängert und verbreitert wurden zu ordentlichen Radialstrassen. War dagegen bei der ursprünglichen Niederlassung die gestreckte

Plattform gewählt, so konnte in der Längsrichtung nach beiden Seiten eine Verlängerung stattfinden. War dann auch eine Ausdehnung in der Breite angezeigt, dann kam man naturgemäss zu Parallelstrassen, die von Zeit zu Zeit mit dem mittleren Hauptstrassenzuge zu verbinden waren.

Sehr viele, vielleicht die meisten Ortschaften sind entstanden im Anschluss an Wallfahrtskirchen, klösterliche Anlagen, Burgen, befestigte Herrensitze, an Hafensplätze, Märkte, Bäder und dergleichen mehr. Die landschaftliche Lage musste den Ausschlag geben entweder für das Radialsystem oder für das Parallelsystem der Strassen.

Stand der Ausdehnung der Ortschaft nach keiner Seite etwas im Wege, und bestanden nach aussen in verschiedenen Richtungen gleichwertige Beziehungen, so war das Radialsystem das Natürliche. War jedoch, entweder durch Bergabhänge, oder Flussläufe, oder aus anderen Gründen, die Ausdehnung seitlich gehemmt, oder war der Verkehr nach aussen an nur eine Richtung gebunden, so fand naturgemäss die Weiterentwicklung im Sinne des Parallelsystems statt, — ja viele Ortschaften sind über eine einzige lange Strasse gar nicht hinausgekommen.

In der Regel, und so lange wie möglich, wurde der erste Platz als Kern der ganzen Ortschaft festgehalten und verblieb im Schwerpunkt derselben, und wenn auch durch Neubauten und Erweiterungen manche Aenderungen der ursprünglichen Anlagen vorkommen mochten, so führten dieselben doch wahrscheinlich nur

in den selteneren Fällen zu vollständigen Umgestaltungen. Die Ortschaften wurden zu Städten und mit Befestigungswerken — Wällen, Mauern und Gräben — umgürtet, die Befestigungen wurden zum Kennzeichen der Städte. Das System der ursprünglichen Anlagen erlitt dadurch keine wesentliche Aenderung. Die Strassen, welche hinausführten, fanden ihren Abschluss in Torburgen und ihre Fortsetzung in den Landstrassen.

Nicht alle Städte sind jedoch so allmählich entstanden, sondern es sind auch manche von vornherein als solche gegründet worden. In der Regel gab es aber auch für diese einen ersten Ansatzpunkt, welcher die Bevölkerung zu konzentrierter städtischer Niederlassung anzog, und die topographischen und sonstigen Eigenschaften des Platzes mussten für die eine oder andere Bauform bestimmend werden.

Städtegründungen kommen auch heutzutage, namentlich in Amerika vor. Dort bemerkt man jedoch nicht, dass auf die Ortsbeschaffenheit Rücksicht genommen würde, da gibt's nur das Schachbrettsystem — und ausnahmsweise vielleicht auch das Bienenzellensystem —, mit welchen die Ursprünglichkeit des gewachsenen Bodens ausser Acht gelassen, ja geradezu vernichtet wird. Diese Systeme sind verblüffend einfach, aber ebenso verblüffend armselig. — —

Wenn nun auch fast ausnahmslos aus den alten Stadtplänen irgend ein ganz bestimmtes System herauszufinden und die Wahl desselben auf ganz bestimmte Ursachen zurückzuführen ist, so gewinnt man doch niemals den Eindruck, als sei eine solche alte Stadt

in ihrer ganzen Einrichtung im voraus fix und fertig erdacht, als seien die Strassen genau nach einem vorher auf dem Papier fertig gezeichneten Plane abgesteckt und ausgeführt worden. Selbst in den von den Römern gegründeten Städten und in dem von denselben beliebten Rechtecksystem zeigen sich Unregelmässigkeiten, welche sicher von Ursprung an dagesewesen sind. Man hat fast ausnahmslos den Eindruck, als habe sich ganz nach zufälligem Bedarf ein Bürger oder Angehöriger der Gemeinde hinter dem anderen angesiedelt, und als seien lediglich daraus jene malerischen Gruppenbilder in Strassen und Plätzen entstanden, deren Reiz in ungezwungener Natürlichkeit besteht und bei denen man glauben möchte, es sei alles so aus dem Boden gewachsen wie die Blumen und Sträucher auf wildem Felde, ohne dass die Einsicht und die Eingriffe eines baukünstlerischen Gärtners der Sache einen bewussten Schnitt gegeben hätten.

Die Sache liegt aber doch etwas anders, als es bei oberflächlicher Betrachtung den Anschein hat, und es ist ein besonderes Verdienst des Architekten Camillo Sitte (Wien), in seinem vortrefflichen Buche „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“ aufgedeckt und nachgewiesen zu haben, dass die Alten wohl mit Ueberlegung gebaut haben, dass sie ganz genau wussten, was sie wollten, und dass sie die Mittel, mit denen jene malerischen Wirkungen zu erzielen waren, kannten und mit Bewusstsein und Meisterschaft handhabten.

In mancher Beziehung hatten es die alten Bürger und Baumeister gewiss leichter als wir, lustig ihrem Geschmack und ihren guten Einfällen nachzugehen, denn in den alten Zeiten gab es noch keine Bauvorschriften und noch keine Baupolizei in dem Sinne wie heute, welche so sehr um das Wohl des einzelnen Bürgers besorgt gewesen wären, um ihn zu schützen gegen die Torheiten seiner eigenen Willkür oder gegen diejenigen seiner Nachbarn. Das Recht im Bauen beruhte im wesentlichen auf Ueberlieferung. Die Nachbarn hatten untereinander auszumachen, wie sie es machen wollten, um sich gegenseitig nicht zu schädigen. Das führte die Nachbarn zusammen zu gemeinschaftlicher Beratung, und wenn es dabei auch zuweilen zu Zank und Streit gekommen sein mag, so doch wohl in der Regel zu harmonischem Vorgehen und zu einer Gemütlichkeit des „Sichneben-einandersetzens“, wie das heute ausserhalb des Rahmens der Bauepflogenheit steht. Denn heute zieht ein Jeder vor, sich lediglich dem Schutze der Baupolizei anzuvertrauen und nur um des Himmels Willen nicht seinen Nachbar mit irgend welchen Wünschen oder Vorschlägen zu kommen — der würde ja gleich Kapital daraus schlagen!

Man arbeitete früher — das muss zugegeben werden — nicht in dem Masse wie heute nach auf dem Papier fertig gestellten Plänen; es fügte und richtete sich Vieles während der Bauausführung nach dem Augenmass, — dabei aber gleichzeitig nach optischem Gefühl und Bedürfnis. Und eben dadurch,

dass man sich nicht vorher belog mit schönen auf das Papier gezauberten Figuren und Bildern, sondern dass man direkt in den Raum, in die Natur hinein seine Formen dichtete, seine Strassenlinien zog und seine Platzgrössen abschnitt, arbeitete man urwüchsiger und brachte es fertig, dass alles zu seiner glücklichsten Wirkung kam.

Die Zeit des Barocks schuf zuerst im Städtebau und bei den dahinschlagenden Aufgaben nach rein künstlerischen Gesichtspunkten und in längerer Voraussicht, sie betrieb die Erzielung grossartiger, häufig nur theatralischer Effekte akademisch, und indem sie bei Strassen- und Platzanlagen Symmetrie walten liess und die genau gerade Linie, den Kreis, das Oval und andere geometrische Figuren einführte, ist in ihr wohl der Ursprung zu dem modernen Städtebausystem zu suchen.

Das moderne Städtebausystem knüpft jedoch nicht unmittelbar an die Kunst des Barock an. Da kamen erst die Klassizisten mit ihrem langweiligen Schematisieren (Mannheim, Karlsruhe etc.), dann kamen Zeiten, in welchen der Städtebau fast ganz ruhte, oder in denen sich wenigstens die Anschauung nach und nach verlor, als ob es sich in demselben auch um künstlerische Fragen handeln könnte. Es kam die Zeit der Eisenbahnen, der Vermessungen und Verkoppelungen, und da hatte man dann in den Geometern die geeigneten Techniker zur Hand, welche die Stadtpläne so bei Wege lang mit machen konnten. Dass diese nicht von künstlerischen Einsichten geleitet wurden,

darf man ihnen nicht zum Vorwurf machen. Ihre Leistung wurde eben als ausreichend erachtet. Einen grossen Einfluss übten die Eisenbahnen, welche bald alle ersten Rücksichten für sich in Anspruch nahmen und Auge und Hand an das „schlanke Linienziehen“ gewöhnten. Kurz, als vor wenigen Jahrzehnten das Stadterweitern wieder in Fluss kam und als etwas Bedeutungsvolles angesehen zu werden begann, da hatte der Begradigungswahn derartig allgemein Platz gegriffen, dass auch die berufenen Stadtbaukünstler von dieser Krankheit befallen wurden und in ihrer grösseren Mehrheit bis heutigen Tages vermeinen, dieses Begradigungssystem sei eine wirklich natürliche und nicht zu verleugnende Grundlage für unseren heutigen Städtebau.

Aber diese Grundlage beruht, wie eben angedeutet, nicht auf Notwendigkeit, nicht auf gesunder Entwicklung, sondern auf ganz fremden Beeinflussungen. Sie beruht auf dem Vergessen alles dessen, was die malerische Schönheit der älteren Stadtanlagen ausmacht.

Die Wiederanknüpfung an das barocke System ist an sich keineswegs zu tadeln, aber leider lässt man in der Neuzeit viele der wichtigsten Pointen der Barockzeit unbeachtet. Man macht heute auch gerade Linien, Kreise und Ovale auf dem Papier, ohne jedoch für die günstige Wirkung in der Ausführung sichere Gewähr zu haben; denn die Bebauung bleibt dem Belieben des Einzelnen überlassen, und die grössten Verstösse gegen die Gesetze schöner Masstabverhält-

nisse können gar nicht verhindert werden. Strassen und Plätze in barockem Sinne anzulegen kann daher heutzutage nur dann als berechtigt gelten, wenn man nicht nur auf dem Papier die Linien zu ziehen, und auf der Erdoberfläche die Fahrbahnen und Trottoirs abzustecken und anzulegen, sondern wenn der Stadterweiterer auch die den Strassenraum begrenzenden Hochbauten auszuführen hat, denn erst durch die letzteren wird die Strasse, wird der Platz zur vollen Wirklichkeit.

Solche Aufgaben kommen vor, — z. B. wenn Baugenossenschaften ein grösseres Terrain erwerben, um dasselbe auch fertig zu bebauen. Oder wenn es sich handelt um Gruppen von Kommunalgebäuden, oder von Gebäuden einer Anstalt, einer Universität, eines Regierungssitzes, oder um Gebäudegruppen zu Wohltätigkeits-, Erziehungs- oder Vergnügungszwecken. Dann möge man nur gern die barocke Bauweise zu Rate holen und zielbewusst mit dem Zirkel seine Kreise und mit der Reisschiene seine geraden Linien ziehen. Ist aber jene Vorbedingung nicht zu erfüllen, dann befreie man sich von der Herrschaft der erträumten Symmetrie, von der Zähigkeit der aus dem Zirkelschlage unwiederbringlich hervorgehenden Kreislinie, von der hölzernen Steifigkeit der der Reisschiene folgenden Geraden, dann verschliesse man sein Herz nicht gegen irgend welche Veranlassungen, um von der starren Einförmigkeit der langen geraden Strassen und von der öden Gedankenleere der grossen regelmässigen Plätze loszukommen.

Um zu erfahren, wie das anzufangen ist, können wir nichts Besseres tun, als nachzusehen, wie es die Alten gemacht haben.

Da lesen wir aus den alten Stadtplänen heraus, dass man, selbst wenn glückliche Verkehrsbeziehungen, zu Wasser oder zu Lande, den Impuls zur Städtegründung gegeben hatten, mit der Einrichtung von Strassen und Plätzen in allererster Linie an das Wohnen dachte, an das gemütliche, warme Zusammenhocken hinter den schirmenden Stadtwällen. Man richtete sogar die Plätze und Strassen so ein, dass sie gleichsam zum „Drinwohnen“ geeignet würden. Man hatte ja damals noch nicht soviel hinter dem Schreibtisch zu sitzen; der mündliche Verkehr überwog bei weitem den schriftlichen und konnte bei gutem Wetter ebensowohl auf Strassen und Plätzen vollzogen werden.

Um darin aber nicht gehindert zu sein, führte man wohlweislich die Strassen nicht mitten durch die Plätze hindurch, sondern an ihnen entlang, und da ergaben sich Flächen, die von den Verkehrsströmen unberührt blieben, auf denen man sich ungestört versammeln konnte, auf denen auch Denkmäler glücklich aufzustellen waren und namentlich öffentliche Brunnen, jene beliebtesten Rendezvousplätze für fröhliches Geschwätz. Man umgab auch wohl die Plätze mit Bogenhallen, welche Schutz gegen den Regen darboten, kurz, man richtete sich mit denselben möglichst geschützte und geschlossene Wohnräume oder Säle für gesellschaftliches und geschäftliches öffentliches Leben ein.

Auch der Marktplatz in Aachen bietet dafür ein interessantes Beispiel dar. Man betrachte ihn von der Rathaustreppe aus und erfreue sich an dem Eindruck der Ruhe und Behaglichkeit, welche eben nur durch seine Geschlossenheit erzeugt ist. Der Platz bildet ein ganz unregelmässiges Dreieck und nimmt fünf Strassen in sich auf. Die Hauptverkehrsader — Köln- und Jakobstrasse — führt an der Längsseite des Platzes entlang, die andern Strassen münden nur, und zwar in einer Weise, dass die Umrahmung des Platzes kaum durchbrochen erscheint. Der Eindruck des Rathauses ist ein überraschender und grossartiger, wenn man den Platz betritt, und noch viele andere kleine Kniffe und Eigentümlichkeiten wirken da mit, welche hier aufzuführen zu weit führen würde.

Es sei nur noch daran erinnert, wie gemächlich sich hier das Marktleben abspielt, ungestört von dem durchgehenden Verkehr und ohne den letztern selbst zu behindern. Welch' Bild, wenn da die grünen Kappus-Pyramiden diesen bürgerlich friedlichen Platz zieren, oder wenn bei feierlichen Gelegenheiten derselbe in Festesschmuck erglänzt! Und alle diese Eindrücke, ohne dass, ausser dem Rathause, irgend eines der umgebenden Gebäude erheblichen künstlerischen Wert aufzuweisen hätte.

Warum sollen wir nicht Plätze mit denselben guten Eigenschaften machen? Ist es nicht wohl berechtigt, zu verlangen, dass jeder städtische Platz diese Vorzüge an sich trage? Das moderne Städtebausystem kennt solche Plätze aber leider fast gar nicht mehr!

Und nun zu den Strassen! Man dachte damals noch nicht daran, in den Strassen freie Bahn haben zu müssen, um im Falle aufständischer Bewegungen solch einen langen geraden Verkehrsschlauch mit einigen wenigen Kanonenkugeln rein fegen zu können; es ist dies bekanntlich mit ein Beweggrund, welchem Paris seine radikalen Radial- und Diagonalstrassen verdankt. Man hatte sich überhaupt weniger vor inneren als vor äusseren Feinden zu fürchten, und da boten die vielen Ecken und Winkel, Vor- und Rücksprünge ja nur Schutz und Hinterhalt gegen den Eindringling von aussen. Aber darin lag wohl schwerlich die Veranlassung zu jenen Unregelmässigkeiten; dieselben hatten vielmehr ihre ästhetischen Gründe. Man wollte Wechsel in Licht und Schatten haben, man wollte von seinen Fenstern aus etwas zu sehen bekommen, und deshalb musste man die Häuserfronten so stellen, dass sie auch möglichst gut von aussen gesehen werden konnten! Mit Berücksichtigung dieser sehr wichtigen Wechselbeziehung brachte man hervorragende Fassaden auch in ganz engen Strassen zur Geltung.

Auch hierfür bietet Altaachen ungezählte Belege. Man blicke nur einmal von der Kreuzungsstelle der Pontstrasse mit der Neupforte in der Richtung nach dem Marktplatze hinauf und beachte, wie schön infolge der nur geringen Schrägstellung sich da die Fassade der Kirche neben dem Polizeigebäude, und dieses selbst, präsentieren, man wandre nur die Jakobstrasse und Franzstrasse, die Kleinmarschierstrasse

und die Komphausbadstrasse und fast alle die älteren Strassen, auf und nieder, und merke, wie da nach je wenigen Schritten das Bild wechselt und ein Haus nach dem andern zur Geltung kommt, wie dagegen in Theaterstrasse und Wilhelmstrasse die nach der Schnur aufgefanzten Prachtfassaden sich zunächst nur mit ihren nackten die Nachbarschaft überragenden Giebelwänden in der Strassenperspektive bemerkbar machen, um erst genossen zu werden, wenn man auf dem Trottoir, ihnen gegenüber, angelangt ist. Da muss man aber noch einen guten Augenblick abpassen, in welchem man den Passanten nicht im Wege steht, oder man wird erleben, dass sich flugs ein Haufen Menschen ansammelt, der neugierig mit dahinsieht, um zu erforschen, was da wohl los sein könnte. In der Regel geht das Publikum ohne Acht an den schönen Fronten längs, der Blick folgt eben der Schnur der Fluchtlinien.

Das moderne Städtebausystem verlangt Begrädigung der Baufluchtlinien und rasiert, wo es nur irgend kann, die hübschen Pointen der alten Strassenbilder — eine nach der andern, einfach ab. Und das geschieht unter dem Titel Verkehrsverbesserung. Wie viel reizender Schmuck wird dadurch unmöglich gemacht! Freitreppen, Beischläge, Hallenvorbauten und dergleichen mehr sind nicht zulässig, wo man sich an die Parallelität der Gebäudefluchtlinien gebunden glaubt. Für die Begrenzungen der Fahrbahnen ist ja allerdings eine strenge Liniendurchführung zu verlangen, in dem Sinne der Korrektion, welche man

den Flüssen und Strömen behufs ihrer Fahrbarmachung angedeihen lässt. Die Fluchtlinien der Häuser könnten jedoch unabhängig davon behandelt werden, und es würde dem Verkehre keinen Schaden, sondern nur Nutzen bringen, wenn die Bürgersteige an geeigneten Stellen Erweiterungen erführen. Da würde man die Möglichkeit finden, auch einmal stehen zu bleiben und den Verkehrsstrom an sich vorübergleiten zu lassen, ohne von demselben umgerissen zu werden oder demselben hindernd in den Weg zu treten. Es genügen da meist schon ganz gelinde Abweichungen.

Camillo Sitte entwickelt in seinem Buche in drastischer Weise, welche Schwierigkeit es heutzutage habe, für das Denkmal eines berühmten Mannes, oder für einen Brunnen oder ein sonstiges Monument einen geeigneten Platz zu finden. Schliesslich einigt man sich auf den Kreuzungspunkt mehrerer Strassen. Je mehr Strassen, je länger und je gerader dieselben auf die Kreuzungsstelle zuführen, für um so besser geeignet hält man den Platz, und das Denkmal nennt man ein *point de vue*, welches gleicher Zeit einer ganzen Anzahl von Strassen zugute kommt. Es ist unbegreiflich, dass dieser haarsträubende Unsinn von der modernen Welt nicht eingesehen werden will, denn es liegt doch auf der Hand, dass man gar kein sichereres Mittel hat, um die Wirkung eines Kunstwerkes zu vernichten, als demselben eine Stellung zu geben, bei welcher jeder Masstab, jeder Hintergrund verloren geht und welche jeden Passanten — mag er von dieser oder jener Seite kommen — zwingt, das

Monument auf langen Wegen fortwährend anzusehen. Alle Gegenstände auf der Erde wachsen scheinbar, wenn sie dem Auge näher rücken, und erscheinen kleiner, wenn man sich von ihnen entfernt. Der kleinste Gegenstand wird, dicht vor das Auge gehalten, zu einem Ungeheuer, und der mächtigste Dom oder der höchste Berg wird winzig klein in grosser Ferne. Nur der Vergleich mit der Umgebung — und namentlich mit dem, was vor ihm steht — und was er überragt — lässt den grossen Körper, auch aus der Ferne gesehen, relativ gross zur Wirkung kommen. Räumt man aber das, was ihn umgibt **und besonders das, was vor ihm steht**, fort, dann beseitigt man die Mittel zum Vergleiche und die Grösse des Objectes wird zu einer absolut kleinen; dieselbe ist dann nur noch nach Winkelgraden zu bestimmen, und deren sind es dann nur wenige.

Vielen wird das Rathaus in Löwen bekannt sein als ein Kabinetstück feinsten gotischen Stiles. Dasselbe überragt mit seinem Dache die Häuser der Stadt, und wenn früher die lustigen Türmchen und Fialen, welche seine Giebel krönen, von fern her wie Ausrufungszeichen gewirkt hatten, dann konnte man kaum die Zeit erwarten, um heranzukommen und das Gebäude, welchem diese zierlichen Extremitäten angehörten, in seinem ganzen Umfange zu sehen. Man musste sich aber gedulden, bis man bei dem Markt- platz angelangt war — der Weg führte durch gekrümmte Strassen — dann aber wurde man von einer Pracht und Herrlichkeit überrascht, welche alle hoch

gespannten Erwartungen weit hinter sich liessen. — Jetzt dagegen hat man vom Bahnhof aus eine breite, gewiss Kilometer lange Avenue direkt auf das Rathaus zugeführt. Als winziges Machwerk eines Zuckerbäckers erscheint es von weitem, und bis man herangekommen ist, hat das Ding schon wesentlich an Interesse verloren, den ersten Eindruck der Spielerei wird man gar nicht wieder los.

Ungezählte Monumentalbauten aus alter Zeit, namentlich Kirchen und Tore, haben durch die in der Neuzeit so beliebten „Freilegungen“ ein gleiches Schicksal erfahren, und ebenso sind viele Kunstwerke der Neuzeit gleich mit diesem Unglück behaftet auf die Welt gekommen. Während Geschlossenheit die alten Städtebilder auszeichnet, welche neben und trotz reichster Abwechslung Ruhe und Wohnlichkeit erzeugt, gilt heute das Lösungswort: Oeffne dich! lasse Luft und Licht ein! Schaffe dem Verkehr glatte Bahn, damit er rastlos und ungehindert nach allen Richtungen und bis in die entlegensten Ecken und Winkel des Weichbildes der Stadt sich bewegen und entfalten kann! Das Wohnen ist Privatsache, das geht den Städtebauer — welcher nur für das öffentliche Wohl zu sorgen hat -- nichts an!

Mit der unzweifelhaften Wohltat der reichlichen Einführung von Licht und Luft, und mit dem Verkehrsgerassel — welches ja für manche Leute die schönste Musik sein mag — führen die geraden offenen Strassen aber auch böse Dinge ein, nämlich Wind und Staub und eisige Kälte. Und auf den

grossen Plätzen, welche von den geraden Strassen durchkreuzt werden, gibt es Wirbelwind, der den Staub in wilder Jagd in die Höhe treibt. Was aber den Charakter, den Anblick der langen geraden Strassen anlangt, so will ich mich nicht damit begnügen, denselben langweilig und eintönig zu nennen, sondern auch nachzuweisen suchen, weshalb diese Bezeichnungen zutreffen.

Es ist doch einleuchtend, dass in einer streng durchgeführten langen geraden Strasse mit parallelen Häuserfluchten keine einzige Baustelle ihrer Lage nach vor der anderen sich auszeichnet. Selbst die Eckhäuser an den Strassenmündungen kommen so wenig wie irgend möglich zu besonderer Geltung. Da wiederholt sich — gleiche Frontlängen der Häuser vorausgesetzt — immer ein und dieselbe Aufgabe für den Architekten, und aus der Architektur wird fast lediglich Fassadendichterei. Bei der überwiegend grössern Mehrheit der Häuser entwickelt sich daraus eine gedankenlose Schablonenmache. Wo aber einmal grössere Mittel zur Verfügung stehen und die Schaffenslust — um nicht zu sagen Eitelkeit — des Architekten mit derjenigen des Bauherrn zu aussergewöhnlichen Taten glücklich sich zusammenfinden, da gibt es dann häufig jenen unglaublichen Firlefanz, jene Antiquitätensammlungen von Formen, jene Türme und Türmchen, Erker und Erkerchen, Giebel und Giebelchen, denen es an der Stirn geschrieben steht, dass sie gar keinen andern Zweck haben, als aufzufallen, dabei aber dem Besitzer mit ihrer Instandhaltung das Leben recht

sauer zu machen. Um in solcher langen, geraden Häuserflucht „etwas auszumachen“, bedarf es eben solcher unnatürlicher Effekthaschereien, und in diesen Effekthaschereien findet das elende moderne Surrogatenwesen das dankbarste Feld zu üppiger Wucherung.

Mit jenen Mitteln und Mittelchen kommt ja allerdings zuweilen ein recht buntes Strassenbild zuwege, jedoch fehlt es demselben an Rhythmus, an einem Wechsel in den Massenwirkungen. Das kommt dadurch, dass die Breite der Strasse massgebend ist für die Höhe der Häuser.

Die Bauordnungen schreiben mit Recht einzuhaltende Maximalgrenzen für die Höhen der Fassaden vor. Es hiesse nun den Platz schlecht ausnutzen, wollte man nicht möglichst bis an diese Grenzen hinangehen, und deshalb werden die Häuser in der Regel annähernd gleich hoch an solcher geraden durchweg gleich breiten Strasse, und das gibt eben jene charakterlosen langweiligen Linien. Um sich davon zu überzeugen, braucht man sich nicht nach Paris zu bemühen und dort die Rue Rivoli entlang zu spazieren, oder nach Amerika oder nach Petersburg, das nämliche Vergnügen kann man in ungezählten Strassen Berlins und in allen deutschen Städten geniessen, wo das 19. Jahrhundert mit seinem Städtebausystem sich verewigt hat. Wo man aber, was ja auch vorkommt, hinter der Durchschnittshöhe zurückbleibt, da präsentieren sich in der langen Strassenperspektive meist in unschönster Weise die höher geführten Giebelwände der Nachbarhäuser, da gibt's

Lücken, welche die Ordnung unterbrechen, ohne dafür Ersatz zu bieten.

Noch ein wesentliches kommt hinzu, was die Eintönigkeit des Eindruckes der langen geraden Strassen besonders fühlbar macht. Es ist das die Verteilung von Licht und Schatten zu gewissen Tageszeiten. Wenn nämlich die Sonne gerade der Länge nach hineinscheint, ist solche Strasse gänzlich schattenlos, und wenn sie die Richtung von Nord nach Süd hat, dann gibt es unerträgliche Mittagstunden für jeden, der da entlang spazieren muss. Dem sucht man nun allerdings in der Neuzeit, wenn die Breite der Strasse ausreichend ist, durch Baumpflanzungen abzuhelfen, aber mit welch' zweifelhaftem Erfolg! Welche Summen müssen aufgewendet werden, um solche Strassenalleen mühsam aufzupäppeln! Welch traurigen Anblick gewähren dieselben, wenn im Hochsommer, vor der Zeit, die Blätter unter grauen Staubdecken welken! Dabei benehmen sie die Aussicht, sie verhindern den Anblick der Hausfassaden und Monumente und können der architektonischen Schönheit der Strassenbilder nimmer auf die Beine helfen.

Man bedürfte dieses sehr fraglichen und kostspieligen Mittels in mindestens viel geringerem Umfange, wenn man es vermiede, sehr lange Strassen in geraden Linien anzulegen, wenn man sie krümmte und wenn man Wechsel in ihren Breiten einführte. Dann gäbe es Wechsel in Schatten und Licht ganz von selbst, und Wechsel in den Höhen der Häuser, dann gäbe es interessante Silhouetten, und weder

dem Verkehr noch der Gesundheit würde damit geschadet.

Noch etwas ist hier zu berühren, was im Strassenbilde eine grosse Rolle spielt. Es ist das Nivellement der Strassen in ihren Längsaxen. Liegt eine gerade Strasse ganz horizontal, oder steigt sie in ganz gleichmässigem Gefälle an, so dass sie eine gerade Ebene bildet, dann deckt sich, was auf der Strasse geht oder steht. Die Strasse kann angefüllt sein mit Menschenmassen, aber der Einzelne wird innerhalb dieser Menge gar keinen Eindruck haben von der ganzen Versammlung. Sobald man aber der Strassenoberfläche in der Längsrichtung eine kleine Krümmung in konklavem Sinne gibt, wird sofort die Sache anders, dann erhebt das Ende der Strasse sich über das Zwischenstehende; man bekommt einen Ueberblick, und gleichzeitig werden die in gleichen Abständen und gleichen Höhen hintereinander aufgefanzten Laternen die lebensvollere weich gekrümmte Linie zur Geltung bringen und gleichsam als Lichtguirlanden zur Erscheinung kommen.

Dem Gesagten wird man entgegenhalten: Ja, was da verlangt wird an Strassenkrümmungen und Wechsel in den Strassenbreiten, das kann man doch heute nicht mehr machen, das würde ja zu grundlosen Willkürlichkeiten führen! Dem ist aber nicht so; die Veranlassung zu Abweichungen von der Parallelität der Häuserfluchtlinien bietet sich häufig genug dar; z. B. bei fast jeder Strasseneinmündung, ferner in Rücksicht darauf, dass doch häufig in ein und

derselben Strasse Gebäude stehen sollen, welche verschiedenartigen Zwecken dienen, und demnach verschiedenartige Stellungen beanspruchen.

Für Krümmungen geben auch schiefwinklig zu der Strassenlinie stehende Grundstücksgrenzen Veranlassung. Man lese nur in den alten Stadtplänen, wie da fast bei jeder Strasseneinmündung eine Verstellung der Fluchtlinien vorgenommen und dadurch bevorzugte Eckbauplätze, Ruhepunkte für das Auge und Flächen zum Ausweichen für den Verkehr geschaffen wurden, und wie dadurch jeder Ort, jede Strassenecke individuelles Gepräge erhielten. Zugleich aber vermied man damit die für die Bebauung und das Wohnen so unpraktischen spitzwinklichen Eckbauplätze.

Von einem künstlerisch durchdachten Bebauungsplan ist zu verlangen, dass er eine grosse Mannigfaltigkeit in Eigenart der Baugrundstücke darbiere, damit jeder bauende Bürger je nach seinem Beruf, Geschäft, Geschmack, Vorteil und Vermögen sich die für ihn passendste Stelle aussuchen könne. Es ist nicht wohl zu befürchten, dass das nicht geschehen würde. Der Bebauungsplan wird auf diese Weise zu einer Grundlage, zu einer Anregung für originelles Schaffen im Hochbau. Unsere heutige Architektur verlangt nach solcher Grundlage, welche ihr die Berechtigung zu phantasievoller individueller Formgebung gibt, denn sie wirkt komisch, ja fratzenhaft, wenn sie mit ihren Anknüpfungen an die romantischen mittelalterlichen oder altdeutschen Formen in krassen Gegensatz tritt zu dem Charakter der

modernen Strassen. Es würde auf dem angedeuteten Wege nicht nur die Fassadenarchitektur günstig beeinflusst werden, sondern es würde sich die Befruchtung auch auf das Innere, zunächst auf die Grundrissbildung unserer Wohnungen, und weiterhin auf die kunstgewerbliche Ausstattung derselben erstrecken.

Wohl steht fest, dass wir nicht in dem Masse eng und finster bauen dürfen, wie das Mittelalter es vielfach getan hat; wir würden verkehrt handeln, wenn wir uns unter den alten Vorbildern nur etwa Schlupfwinkel wie die Frankfurter Judengasse hervorsuchen wollten. Dagegen möchte ich fragen, ob nicht die Zeil in Frankfurt, die Langgasse in Danzig, die Schmiedestrasse in Hannover, die Maximilianstrasse in Augsburg, sowie viele Plätze in Braunschweig, Nürnberg und in vielen belgischen Städten nachahmenswerte Beispiele darstellen, welche nicht unter Engigkeit leiden und welche ihrer Form und Ausdehnung nach auch heute noch allen Anforderungen der Hygiene und des Verkehrs zu entsprechen vermögen, welche dabei aber eine malerische Schönheit zur Schau tragen, wie keine Strasse, kein Platz der Neuzeit.

Auch der Einwurf muss zurückgewiesen werden, dass die Rücksichten auf malerische Schönheit denjenigen auf den Verkehr entgegenständen. Gerade das Gegenteil ist der Fall. So sind z. B. die Strassenkreuzungen, die Stern- oder sogenannten Orientierungsplätze nicht nur vom ästhetischen, sondern fast mehr noch vom rein verkehrstechnischen Standpunkt aus

zu verdammen. Im grosstädtischen Verkehr bilden, wenn die Strassen in angemessenen Breiten durchgeführt sind, jene Strassenkreuzungen überhaupt die einzigen Konfliktstellen. Sie unterscheiden sich grundsätzlich gar nicht von den mit Recht verpönten Eisenbahnniveau-Uebergängen, denn jedesmal muss der Strom der einen Verkehrsrichtung unterbrochen werden, um denjenigen der andern Richtung hindurch zu lassen. Man denke nur an die Natur, welche es nie und nimmer zweien Flussläufen gestattet, einfach quer durch einander zu fliessen. Wohl vereinigt sie häufig mehrere Wasserläufe in einem See und sorgt dann wieder für einen oder mehrere Abläufe; ein andermal baut sie Inseln in den Fluss hinein, teilt, vereint und teilt wieder die Wassermassen. Aber sie lässt das Wasser so lange und so unermüdlich gegen Alles ankämpfen, was sich seinem Laufe entgegenstellt, bis es Sieger wird und ruhig dahinfließen kann. Wo das noch nicht erreicht ist, da gibt es Brandung und Strudel, und Schiffer und Schwimmer gehen unter, die da hineingeraten. Solche gefährliche Stellen für die Ströme des Verkehrs sind aber mit jenen Strassenkreuzungen und sog. Verkehrsplätzen von dem modernen Städtebau künstlich in die Welt gesetzt, während sie von den alten Städtebauern wohlweislich vermieden wurden.

Die Unzuträglichkeiten, welche das moderne Städtebausystem mit sich gebracht hat und welche ihren stärksten Ausdruck erhalten haben in den langen geraden Strassen mit parallelen Häuserfluchtlinien, in den Strassenkreuzungen und sogen. Orientierungsplätzen,

wo selbst Bürgermeister unter die Räder kommen oder wo man die „Platzscheu“ kriegt etc. — diese Unzuträglichkeiten sind schon lange erkannt worden, und verschwenderische Mittel werden angewendet, um sie zu mildern oder zu vertuschen. Da werden in den langen Strassen Alleen gepflanzt, da legt man in grossen Städten an Strassenkreuzungen Brücken und Tunnel für den Fussverkehr an, gerade wie bei Eisenbahn-niveau-Uebergängen und mit demselben kläglichen Erfolge; man wandelt die grossen öden Plätze in gärtnerische Anlagen um — namentlich in Berlin geschieht das mit Eifer und Geschmack —, man wendet schliesslich grosse Summen auf, um durch Wassersprengen (besser gesagt Wasserplanschen, denn sonst hilft's nicht) den Staub zu dämpfen. Die Wirkung ist eine ähnliche, als wenn ein Schneider einen gänzlich verschnittenen Anzug dadurch annehmbar machen wollte, dass er mit blanken Knöpfen, mit bunten Schleifen, mit Pelzwerk und Federn Rock, Weste und Hose derart besetzte, dass man von Rock, Hose und Weste wenig mehr zu sehen bekäme. Das könnte ja auch an und für sich vielleicht recht hübsch aussehen, aber trotzdem würde der Anzug nicht passen, er würde nach wie vor an der einen Stelle kneifen und an der andern Stelle schlottern.

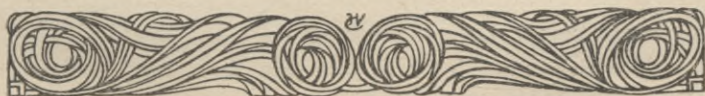
Die Sache ist in ihrem Zuschnitt anders anzufassen! Um aber zu lernen, wie das zu machen ist, müssen wir in das Altertum und in das Mittelalter zurücktauchen, nicht um darin wieder zu versinken, sondern um die Perlen der Vergangenheit

an das Tageslicht zu fördern zum Schmucke der Jetztzeit. Da genügt es nicht, auf der seichten Oberfläche der jüngst vergangenen, in Beziehung auf Architektur, Städtebau und Kunstgewerbe höchst unkünstlerischen Zeit zu bleiben, denn da finden wir nur Rezepte, geschrieben von Puschern und Pedanten, die uns nicht helfen können.

Eine neue Stadt nach meinem Sinn wird nicht aussehen wie eine mittelalterliche Stadt, denn ich will nicht verzichten auf Eisenbahnen und Pferdebahnen, auf Gaslicht und elektrische Beleuchtung, auf Wasserleitung und Kanalisation, auf Theater, Münchener Bierhäuser und Wiener Cafés, ich will auch mehr Platz — namentlich auf den Trottoirs — haben, vor allen Dingen mehr Licht und Luft. Ich will auch gärtnerische Anlagen in den Stadtplan bringen. Aber in meiner Stadt soll sich wieder Bild an Bild reihen, geeignet, um vom Maler gemalt und vom Dichter besungen zu werden. Da will ich ruhig gehen und stehen können ohne die Gefahr, unter die Räder zu geraten. Da will ich möglichst wenig von Wind und Staub belästigt werden, und da will ich wohnen können, wie es mir behagt.

Wer mir aber sagt, diese Stadt liege in dem Lande Utopien, dem sage ich: das ist nicht der Fall; das Land Utopien liegt vielmehr da, wo man etwa auf langen, geraden, offenen Strassen ausgeht, um das Schönste und Zweckmässigste zu suchen! Nicht will ich das hohe Verdienst schmälern, dem wir zu danken haben, dass jeder von uns wahrschein-

lich sechs Jahre älter werden kann als unter früheren Zuständen. Ich will alles verwerten, was grosses für die allgemeine Wohlfahrt errungen ist. Nur will ich dem allen etwas hinzufügen, was der Phantasie Nahrung gibt und dem Gemütsleben zugute kommt, so dass spätere Geschlechter sagen können, das war nicht nur eine kluge, starke und erwerbstüchtige Zeit, sondern auch eine schöne Zeit!





Das Malerische in der Architektur und im Städtebau.

Ein Vortrag, gehalten in der gemeinnützigen Gesellschaft
in Lübeck von Karl Henrici im Februar 1897.

Weshalb ist es nötig, weshalb so überaus wichtig, dass wir unser Heim schmücken, dass wir unsere Städte schön und malerisch einrichten und bauen, dass wir überhaupt durch Kunst zu verklären suchen, was wir treiben und tun, schaffen und formen?

Die Antwort darauf ist nicht schwer. Es gibt kein Lebewesen, das nicht zur Freude, mindestens zu einmaliger Freude geschaffen wäre, und das die liebevolle Vorsehung nicht mit einer Blütezeit ausstattete, die zusammenfällt mit der Aufgabe der Lebenserhaltung, der Fortpflanzung oder des Früchtetragens — kurz mit seiner Zweckerfüllung.

So ist's mit der Pflanze, die sich mit duftiger Blüte schmückt, wenn die Frühlingssonne sie zu neuem

Leben geweckt hat, mit dem Schmetterling, der zur Sommerzeit sein farbenprächtiges Kleid anlegt, und den Vögeln, denen zu ihren schönsten Liedern die Kehle sich weitet und die Zunge sich löst, wenn sie die Heimat gefunden haben, wo sie nisten, wenn für sie die hohe Zeit der Lebensfreude anbricht. Sie und alle andern Lebewesen schmückt die Natur, sie schmücken sich unbewusst. Nur der Mensch darf mit Bewusstsein sich selbst und sein Leben schmücken, und wenn ers nicht tut, so bleibt er zurück hinter dem Getier.

Freude, Liebe und Kunst sind unzertrennliche Begriffe; erkennen wir an, zur Liebe und Freude geboren zu sein, so wird uns die Kunst zum Gesetz, das wir zu befolgen haben, um Freude und Liebe zu betätigen und uns dadurch empfänglich und dankbar der Vorsehung gegenüber zu erweisen.

Die Kunst kann realistisch sein, aber sie geht über das zum Vegetieren des Menschen notwendige hinaus. Sie ist da, um schmückend, bildend oder darstellend Sinnenfreude und seelisches Wohlbehagen zu erwecken und um dem Bewusstsein Ausdruck zu geben, dass wir bevorzugte Geschöpfe sind. Unter allen Künsten bleibt aber die Baukunst am meisten an reale Zweckerfüllung gebunden; sie kann und darf sich sogar nicht von der Zweckerfüllung ablösen, wenn sie überhaupt befriedigen soll. Aber das braucht sie auch nicht, um doch eine Eigenschaft zu besitzen, die sie allein schon zu künstlerischem Werte zu erheben vermag, und die mehr zu besagen hat als vieles kostspielige und über-

flüssige Beiwerk, und diese Eigenschaft ist das Malerische.

Buchstäblich genommen hat man unter „malerisch“ das zu verstehen, was sich eignet, gemalt oder im Bilde dargestellt zu werden. Aber mit dieser Erklärung kommen wir nicht weit, denn ausser vielen alten Meistern lehrt uns die neue Malerei, dass es kaum etwas gibt, was nicht wert wäre, gemalt zu werden, und dass es nur des Erkennens und des Könnens bedarf, um auch den für unser Gefühl an und für sich hässlichen, langweiligen oder gar widerwärtigen Gegenstand im Bilde zu verwerten.

Der Begriff „malerisch“ deckt sich auch keineswegs mit dem Begriffe „schön“. Um das Wort „schön“ zu deuten, ist eine ganze Wissenschaft — die Aesthetik — aufgebaut, aber ich stehe nicht allein mit der Ansicht, dass es ein unfruchtbares Unterfangen ist, in der Architektur lediglich absoluter Schönheit nachzujagen. Da die Architektur in fast allen ihren Aufgaben Zwecke zu erfüllen hat, die ausser ihr selbst liegen, so gibt es in der Architektur eigentlich nur relative Schönheiten, und in relativer Schönheit beruht auch das, was ich „malerisch“ nenne.

Das Malerische ist das, was zum mindesten geleistet werden muss, wenn man die Berechtigung finden will, die Baukunst, auch in ihrer einfachen, trivialen vorwiegend zwecklichen Betätigung, in die Reihe der „schönen Künste“ zu stellen, und es ist zugleich die Seite ihres künstlerischen Wertes, die kein Geld kostet oder zu kosten braucht, die also mit irgend welchem

Luxus nichts zu tun hat, und deren jeder Mensch, auch der ärmste, theilhaftig werden kann. Das Malerische ist die Gemütsseite der Baukunst, das Poetische und Stimmungsvolle, das, Wärme ausstrahlend, dem Volke ans Herz geht, aus Sinnigkeit geboren und Heimatliebe erweckend.

Der Beziehungen nun, die bei den Werken der Baukunst in Betracht kommen, gibt es jedesmal eine grosse Menge, und sie sind anderer Art als die, welche Maler und Bildhauer zu berücksichtigen haben bei all' den Bildwerken, die nicht unmittelbar im Dienste der Architektur stehen, sondern als kleine bewegliche selbständige Kunstwerke in die Welt gesetzt werden. Solche selbständigen Kunstgegenstände bilden kleine, abgeschlossene Welten für sich allein, und dem Künstler liegt es ob, den betreffenden Gegenstand an sich zu wohlthuender Erscheinung in Form und Farbe zu bringen, so dass er für sich betrachtet Genuss gewährt. Die Einrahmung oder die Umgebung muss sich nach dem Gegenstande richten, man sucht für ihn die passende Stelle, und wenn man sie nicht vorfindet, so schafft man sie. Für die Baukunst ist ein solches Verfahren so gut wie ausgeschlossen oder kommt nur als ganz seltenes Vergnügen vor. Ihre Werke sind nicht beweglich, und mit ihnen muss man sich nach den gegebenen Verhältnissen, der vorhandenen Umgebung richten, oder man muss die Mittel haben, die ganze Umgebung in die architektonische Aufgabe mit hineinbeziehen zu dürfen. Solche Aufgaben kommen vor, sie gehören aber zu den Ausnahmen.

Der Maler schafft nicht Malerisches, sondern er bannt auf die Leinwand das, was er mit leiblichem und geistigem Auge, mit der Fantasie sieht, sei es, um im Bilde die Natur möglichst treu sich spiegeln zu lassen, sei es, um eine Begebenheit zu erzählen, sei es, um eine Stimmung oder Laute der Natur in Farbentöne zu übersetzen. Seine Aufgabe ist es, uns Naturwahrheiten zu enthüllen, sie uns sehen und erkennen zu lehren; er selbst muss sich mit seiner Kunst deshalb stets in innigster und lebendigster Föhlung mit der Natur halten, sonst glauben wir ihm nicht. Das Naturschöne ist sein malerisches Objekt, und wenn er einen Kunstgegenstand, ein plastisches Gebilde aus Menschenhand zum Vorwurf wählt, so ist es doch immer dessen farbige Erscheinung, sind es dessen Schatten und Lichter — also Zugaben der Natur —, die den Gegenstand für ihn malerisch machen.

Der Architekt hat dagegen Körperliches, Greifbares, dabei aber von der Natur ausdrücklich Unterschiedliches zu schaffen, und das Kunstschöne, was er in seinen Werken zu erstreben hat, hat mit dem Naturschönen, von welchem der Maler lebt, unmittelbar nichts zu tun; er hat die Natur nur mitsprechen zu lassen als gegebenen Hintergrund oder gegebene Umrahmung oder als mitarbeitende Kraft, die durch das Licht, das sie spendet, sein Werk erkennbar macht.

Das für den Maler Malerische schliesst weder Bewegung aus, noch verlangt es überall scharfe Begrenzung. Die rollende Woge, der im Sturm schaukelnde Baum, der Schleier des Nebels können dem

Maler willkommene malerische Objekte sein; der Architekt kann ihm das alles nicht liefern und kann es auch selbst nicht gebrauchen. Nur in festen, unbeweglichen Formen, mit sicherer, klarer Flächen- und Linienbegrenzung besteht seine Formensprache, nur diese Mittel stehen ihm zu Gebote, um auch malerisch zu bauen.

Gemeinhin pflegt man unter malerischer Architektur „eine Verstärkung der Kontraste in den Baugruppen, die Vermeidung einförmiger, gedehnter, gleichartiger Formen, Wechsel und lebhafte Bewegung der Umrisse“ zu verstehen, wie dies z. B. die mittelalterlichen Bauwerke im Gegensatz zu der Ruhe der antiken Denkmäler grösstenteils zeigen. Danach gilt das Regelmässige, Symmetrische, das man gern für reine Schönheit unentbehrlich hält, als dem Malerischen widersprechend. Aber mit solcher Erklärung gibt man nur ein Rezept, das zwar zuweilen, aber keineswegs immer passt. Nach solchem Rezept dürfte man z. B. den Parthenon auf der Akropolis zu Athen wohl schön, aber nicht malerisch nennen, den Dom zu Strassburg dagegen als einen wahren Ausbund malerischer Architektur hinstellen und dabei fraglich lassen, ob er auch, absolut genommen, schön sei. Aber denke man sich den Strassburger Dom auf die Akropolis versetzt und den Parthenon nach Strassburg in die Enge der mittelalterlichen Stadt, mitten zwischen die mit Storchnestern bekrönten steilen Giebeldächer! Wo bliebe in Athen das Malerische des gotischen Domes, wo in Strassburg die absolute Schönheit des Parthenon?

Ich behaupte, dass es dem Parthenon ebensowenig an malerischer Schönheit gebricht wie dem Strassburger Dom, denn da oben auf der felsigen Bergeshöhe bedurfte es keines 150 Meter hohen Ausrufungszeichens zur Beherrschung der Umgebung, sondern gerade der monumentalen Ruhe des Tempels, um den höchsten Ausdruck für die Bedeutung der heiligen Stätte zu finden und zugleich das Gesamtbild packend und malerisch zu gestalten. Dagegen muss der Strassburger Dom aus der Enge seiner nächsten Umgebung so kühn emporschiessen, um, alles überragend, im Stadtbilde zu der ihm eignen Bedeutung und Schönheit zu gelangen.

In einer seiner Kulturstudien, betitelt „Das landschaftliche Auge“, schildert Riehl in anschaulicher Weise, wie sehr die Auffassung und Beurteilung des Malerischen zu verschiedenen Zeiten und bei den verschiedenen Völkern ungemein verschieden gewesen ist. „Während bis ins 17. Jahrhundert hinein die Romantik des Mittelalters herrschte und die wilde Gebirgsnatur mit ihren engen, steilen Berggründen, ungezähmten Wildbächen und unwegsamen Wäldern als das malerisch Schöne gesucht und in Bildern dargestellt wurde, erblickt das landschaftliche Auge des 18. Jahrhunderts in jenen Bergen und Wäldern nur Oede und Wüste, unfreundliche Gegend, in der nichts als Laub und Gras wachse. Man gab der Ebene den Vorzug und brachte der Landschaft durch gradlinige und kreisförmige Anpflanzung mit der Schere zugeschnittener Bäume malerische Raison bei.“

Von diesem gedrechselten Landschaftsideal ist unsere Zeit wieder zum romantischen zurückgekommen, jedoch ist ihr eigen, dass sie die Welt vorurteilsfreier ansieht, dass ihr Auge grösseres Anpassungsvermögen für die Auffassung malerischer Schönheiten der verschiedensten Art besitzt. Ein und derselbe Tourist vermag heutzutage ebensowohl dem Flachlande am Meeresstrande wie den Schluchten im Gebirge Reiz abzugewinnen, und jeder Gebildete ist mehr oder weniger darauf einstudiert, in den Charaktereigentümlichkeiten, einerlei welcher Art sie seien, wenn sie nur verschieden ausgeprägt sind, das Sehenswerte und Interessante zu finden.

Ich führe dies an, um darauf hinzuweisen, dass auch in der Architektur das, was wir malerisch nennen, in dem einen Lande ganz anders aussehen muss als in dem andern, dass zwei verschiedene Völker ganz verschieden und doch gleichwertig malerisch bauen können. Der Landschaftscharakter, das in den verschiedenen Zonen so ganz verschiedene Tageslicht, die von der Natur gelieferten Baumaterialien, von denen jedes zu bestimmter Struktur und zu eigenartiger farbiger Erscheinung in der Architektur führt, und schliesslich die Volkseigentümlichkeiten, die sich auf den Kultus, auf die Wohnweise und auf die Verkehrsverhältnisse beziehen — das alles sind Dinge, die mitzusprechen haben und berücksichtigt sein wollen, und je deutlicher, charakteristischer sie ausgeprägt sind, je mehr Volks- und Landeseigentümlichkeit aus der Architektur herauspricht, umsomehr wird sie Ueberzeu-

gungskraft auf uns ausüben, umsomehr wird sie auch unser malerisches Auge befriedigen.

Wir verlangen demnach in Italien und Griechenland etwas anderes zu sehen als bei uns in Deutschland, im Gebirge anderes als im Flachlande, und wir werden überall, wo jemals die Architektur zur Volkskunst erblüht ist, Beispiele finden, vor denen wir einmütig und ohne Widerspruch ausrufen können: das ist malerisch!! Bei andern Beispielen wieder werden wir mit derselben Einmütigkeit erschrecken vor der rauhen Gewalttat und Geschmacklosigkeit des Menschen, mit der er durch sein Bauwerk den Reiz der Landschaft oder der sonst vorhandenen geschichtlichen Umgebung vernichtete, und werden ausrufen: wie garstig! wie nüchtern! wie unmalerisch!

Diese Einmütigkeit im Urteil muss doch aber tief begründet sein, und es müssen sich dafür Ursachen auffinden lassen, denen die Architektur aller Völker und aller Länder trotz ihrer Sonderheiten und Verschiedenheiten gemeinsam unterworfen sind, Gesetze, die in der Natur oder in unserm natürlichen gesunden Gefühl begründet liegen; denn sonst könnten wir in unserm Urteil nicht zu einer solchen Einstimmigkeit gelangen, sonst würden wir nicht von der malerischen Wirkung allein mit Sicherheit darauf schliessen können, dass die betreffenden Gebilde Zeiten und Menschen entstammen, die von künstlerischem Geiste erfüllt waren. Ich spreche dabei nicht von der Gattung des Malerischen, die sich an das Verfallene, Ruinenhafte knüpft, wo im Bilde nicht mehr das Original-

werk, von Menschenhand gebildet, die Hauptsache ausmacht, sondern wo der Sieg der Naturkräfte über das Menschenwerk verkörpert uns vor Augen tritt, wo geschichtliche Erinnerungen uns zu unterhaltenden Ideenverbindungen führen, Schauer oder Sehnen in uns erweckend. Meine Betrachtungen gelten vielmehr ganz gesunder, wohlerhaltener Architektur, denn es gilt, die Grundsätze herauszuschälen, nach denen wir zu Malerischem auch bei unsern Neubauten und neuen Städteanlagen gelangen.

Um solche Grundsätze herauszufinden, gibt es nur einen Weg, und der besteht darin, dass man Malerisches und Nichtmalerisches nebeneinanderhält, dass man beides analysiert und die Elemente, aus denen das eine oder andre sich zusammensetzt, miteinander vergleicht. Sehr förderlich ist es, dabei die Natur zu Rate zu ziehen und zu sehen, wie sie es gemacht hat, dass überall, wo sie nicht durch Menschenhand vergewaltigt ist, alles sich so malerisch gestaltet hat.

Das steht nicht im Widerspruch mit dem, was ich vorhin sagte, dass die Architektur ausdrücklich Unterschiedliches von der Natur zu schaffen habe, denn wenn sie die Natur auch nicht nachzubilden hat, so bleibt die Natur doch ihre beste Lehrmeisterin, sofern ihr manche Gesetze des Gestaltens abzulauschen sind, die sich auch in der Architektur als probat erweisen, wenn diese naturwüchsig und überzeugend wahr werden soll.

Ich will das an einem Beispiele klar zu machen suchen: In einem Gebirge wird man selten oder nie

finden, dass die höchste Bergspitze sich unmittelbar am Rande der Ebene oder des Talgrundes erhebt, sondern sie ruht auf dem gesicherten Fundamente der Vorgebirge, sie überragt, sie bekrönt diese. Das Gesamtbild aber wird dadurch umso imposanter, umso monumentaler, weil nicht nur diese höchste Spitze den Blick ausfüllt, sondern weil alles, was davor liegt, auch zu seinem Rechte kommt. Eins hebt das andere, es drängen sich Vergleiche und Beziehungen auf, und nicht wie durch den Knalleffekt eines Paukenschlages, sondern wie durch das Anschwellen volltönender Akkorde werden wir zum Bewusstsein der absoluten Höhe des höchsten Berggipfels hinaufgeführt. Darin liegt ein Grundsatz des Massenaufbaues, der in der Architektur eine nicht minder grosse Rolle spielt als in der Natur.

Um die Stichhaltigkeit dieses Grundsatzes zu beweisen, mögen die mittelalterlichen Burgen angeführt sein, die doch fast ohne Ausnahme als malerische Architektur-Gegenstände ersten Ranges anerkannt werden, und zwar nicht weniger in wohlerhaltenen oder restaurierten, als in ruinenhaftem Zustande. Alle diese Burgen haben ein Hauptbefestigungsbollwerk, einen hochragenden, der Verteidigung und dem Ausschau dienenden Turm, den sogenannten Bergfried. Je nach der Oertlichkeit wechselt die Stellung des Bergfrieds. Erhebt sich die Burg auf einem Felsenvorsprung eines höheren Bergabhanges, so steht der Turm nicht an der dem Tale, sondern an der dem Bergabhange zugekehrten Seite, denn nur von dieser

her waren die Angriffe zu erwarten. Bekrönt die Burg einen Bergkegel, so steht der Turm in der Mitte, damit man von ihm aus nach allen Seiten auspähen konnte; wenn der Burgberg nicht in einer Spitze, sondern in einem Grat ausläuft, dann errichtete man zwei Türme, an jedem Ende der länglich gestreckten Burg einen. Man ging bei diesen Anordnungen gewiss von rein praktischen Gesichtspunkten aus, aber man traf zugleich das ästhetisch Richtige. Auf die Kante des schroffen Bergabhanges gestellt, würde der Turm die auch für das Auge notwendige breite Basis entbehren, und er würde die niedrigen Teile der Baugruppe gar nicht zur Geltung kommen lassen, weil er sie zum Teil verdeckte. So aber bekrönt er sie, und trotz der steigenden Tendenz, trotz des Emporschiessens oder Emporwachsens aus dem Bergfundament und dem damit betonten Vertikalismus in der ganzen Bauanlage fehlt es dieser nicht an imponierender Standruhe, an Monumentalität. Die meisten alten Kirchen, z. B. an den Ufern des Rheines und dessen Nebenflüssen, zeigen dasselbe Feingefühl im Erfassen der gegebenen Terrainverhältnisse. Fast überall sind auch bei ihnen schreiende Kontraste vermieden, fast überall kommt auch bei ihnen das Hinaufwachsen der Baumasse an den steigenden Ufergeländen zum Ausdruck.

Aus diesen Beispielen lässt sich ableiten, dass es sichern Erfolg verspricht, wenn man den in der Umgebung herrschenden Grundton auch in dem Bauwerk weiterklingen lässt. Ist Ruhe und breite Lagerung die

Eigentümlichkeit des Terrains, so wird dahin wahrscheinlich ein solches Bauwerk am besten passen, dem es nicht an Regelmässigkeit und monumentaler Ruhe gebricht, denn eine grotesk zerrissene und in der Silhouette zersplitterte und dadurch zerkleinerte Baumasse würde gar nicht mit den breiten grossen Flächen und Linien der Umgebung wetteifern können. Liegt aber schon in dem Terrain und dem sonst Vorhandenen der Charakter des Grotesken, so ist wahrscheinlich darin die Veranlassung zu finden, auch in der Architektur Unregelmässigkeit walten zu lassen, damit eins das andere unterstütze zu volltönendem Einklange. Denke man doch daran, dass man im Gesichte eines starken Mannes, etwa eines Feldherrn, gern die kräftige Adler-nase sieht, dass aber in dem Gesicht eines lustigen, liebenswürdigen jungen Mägdleins auch das Stumpfnäschen seine Vorzüge hat.

Aber auch mit dem Grundsatz der Wirkungssteigerung durch Vermehrung und Unterstützung des Einklanges soll kein Rezept gegeben sein. Es kann z. B. sehr wohl vorkommen, dass die Eintönigkeit einer Umgebung mit einer grell hineinklingenden Schroffheit der Architektur-Form wohlthätig zu unterbrechen ist, oder dass inmitten reich bewegter, zerrissener und zerklüfteter Umgebung grade eine ausgeprägte Ruhe des Bauwerkes gut tut. Anders wird ein Bauwerk zu behandeln sein, das auf weite Entfernung hinaus eine Landschaft oder ein ganzes Stadtbild beherrschen soll, als eins, das nur innerhalb eng gezogener Grenzen das Stück eines Idylles auszumachen hat.

In jedem einzelnen Falle muss neben künstlerischem Empfinden eine gesunde natürliche Logik walten und zur richtigen Diagnose führen, und nur diese darf dann die Leitschnur für die Ausführung abgeben.

Leider kann man der Baukunst des 19. Jahrhunderts nicht nachsagen, dass sie sich in dieser Beziehung hervorgetan habe. Es ist ein ausgeprägt bürokratischer Geist, der namentlich das öffentliche Bauwesen, also die Architektur der staatlichen und städtischen Bauausführungen beherrscht, der sich im Schematismus äussert und überall die Reissbrettarbeit durchfühlen lässt. Es liegt das zum grossen Teil mit an der Schulung der Bauleute, die gar zu sehr mit Abstraktionen aufgefüttert werden, die dabei das schlichte Sehen verlernen und der einfachen natürlichen Empfindung entfremdet werden. Als Früchte solcher Reissbrettarchitektur sind z. B. unzählige langgestreckte, pointiert symmetrisch gestaltete Fassaden öffentlicher Gebäude kennzeichnend, die sich an stark ansteigenden Strassen oder Plätzen erheben. Es liegt auf der Hand, dass die am Reissbrett erträumte Symmetrie zum Teufel geht, wenn bei der Senkung des Terrains die eine Seite der Fassade so und so viel höher ausfällt als die andere.

Wenden wir uns nun den Grundsätzen zu, die man zu befolgen hat, um malerische Architekturbilder innerhalb der Städte zu erzeugen, wo die Landschaft gar nicht mehr ins Spiel kommt. Hier muss alles, Vorder-, Mittel- und Hintergrund, von Menschenhand hergerichtet werden, und nur insofern spricht hier die

Natur mit, als man etwa Unebenheiten des Terrains, Wasserläufe, schöne Baumbestände oder dergleichen zu berücksichtigen hat. In der Neuzeit allerdings ist man bestrebt, möglichst jeden Platz zu einem Garten und jede Strasse zu einer Allee zu machen. Zu diesem Auskunftsmittel ist man aus reiner Verzweiflung gelangt, weil man es sonst in den ewig langen, geraden Strassen vor Schattenlosigkeit und Langerweile nicht aushalten könnte, und weil man auf den modernen öden Plätzen, die keinen Schutz gewähren und auf denen der Strudel des Verkehrs mit den wirbelnden Staubwolken sich zu wahren Hexensabbat vereinigt, Gegenstände nötig hat, an denen sich die Elemente brechen und die Staubwolken ablagern können. Man hat durch die Anpflanzungen allerdings das Begehen solcher Strassen und das Verweilen auf solchen Plätzen erträglich gemacht, aber wenn man glaubt, mit diesen kostspieligen Mitteln künstlerische Werte zu schaffen, so irrt man sich: mit malerischer Architektur haben sie nichts zu tun. — Ich kann hier leider auf dies wichtige Kapitel im Städtebau nicht näher eingehen und will nur sagen, damit ich nicht in den Verdacht komme, ein Feind von Gartenschmuck und schönen Bäumen innerhalb der Städte zu sein, dass ich nur jedes an seinem Platze haben möchte und einen Wechsel verlange zwischen Promenadenstrassen, öffentlichen Gartenanlagen und Villenquartieren einerseits und solchen Plätzen und Strassen andererseits, die aus praktischen Gründen besser nicht bepflanzt werden, und deren

Schönheit in der Architektur beruht. Nun, die Schönheit solcher Strassen und Plätze kommt nicht von selbst, und eine im Plane verfehlte Platz- und Strassenanlage wird niemals durch die Kunst des Architekten herausgerissen werden; oder wem diese Behauptung zu schroff erscheint, der wird mir nicht widersprechen, wenn ich sage, dass ein Höchstes von malerischer Schönheit nur aus einem Plane hervorgehen kann, der die Grundlage zu schöner wirkungsvoller Gruppierung der Gebäude, die sich an den Strassen und Plätzen demnächst erheben werden, in sich trägt.

Es ist damit gerade so wie mit einem Wohnzimmer. Wenn da jede Wand mit Türen und Fenstern durchbrochen ist, und keine ruhige Fläche verbleibt, kein Platz zu behaglicher Niederlassung, dann wird es schon sehr kostspieliger Mittel und eines aussergewöhnlichen Geschickes bedürfen, um solches Zimmer nur einigermaßen wohnlich zu machen. Ein Zimmer dagegen, das wohltuende Raumverhältnisse besitzt, dessen Fenster so bemessen sind und so sitzen, dass das Licht, welches sie einlassen, nicht verhängt zu werden braucht, um nicht zu stören, und dessen Türen in Abmessung und Lage nichts zu wünschen übrig lassen, — solches Zimmer trägt die Behaglichkeit schon in sich, und es bedarf nur geringer Zutaten, um sie auf ein höchstes Mass zu steigern.

Der Verfasser eines Stadtplanes ist dafür verantwortlich zu machen, dass sich nicht nur der Verkehr ohne Störung abwickeln kann und alle die der öffentlichen Gesundheitspflege dienenden Einrichtungen aus-

führbar werden, sondern auch dafür, dass die verbleibenden Bauterrains einen schönen und gesunden Anbau gestatten, derart, dass sich für die so sehr verschiedenartigen Bedürfnisse im bürgerlichen Bauwesen auch entsprechend verschiedenartige Qualitäten der Grundstücke vorfinden, und dass jeder bauende Bürger für seine Zwecke ein bestes herausfinden kann. Schliesslich ist der Planleger auch dafür verantwortlich, dass für öffentliche Gebäude, die geeignet sind, als solche im Stadtbilde eine repräsentative Rolle zu spielen, mit geeigneten Baustellen vorgesorgt werde. Wie die Partitur zu einer Symphonie, so muss der Plan zu einer Stadt gemacht werden.

In vielen, ja in den meisten alten Städten, und zwar nirgends mehr als in den alten deutschen Städten, gewinnen wir den Eindruck solcher symphonischen Architekturdichtung. Man will bestreiten, dass dabei Ueberlegung und Voraussicht geherrscht habe, und behauptet, nur dem Zufall habe man es zu danken, dass durch den Niederschlag der Jahrhunderte das alles so geworden sei. Ich behaupte dagegen, dass an unseren modernen linearen Strassen und Plätzen der künstlerische Niederschlag von Jahrtausenden abgewartet werden kann, ehe auch nur ein Bild herauskommt, das mit jenen alten an malerischer Schönheit sich messen könnte. Wohl kann zugegeben werden, dass nicht alles, was uns in den Architektur- und Städtebildern aus alter Zeit heute als besonders malerisch entgegentritt, von einem Planleger im voraus und in vollem Umfange berechnet und beabsichtigt

war, denn die alten Städte entstammen meist verschiedenen, oft weit auseinanderliegenden Bauzeiten und lassen deutlich erkennen, wo der erste, der zweite und der dritte Grenzring gezogen gewesen ist. Die Alten mussten ihre Städte mit Festungswerk umgürten und hatten sich deshalb mit ihren Stadtplänen auf bestimmten Raum zu beschränken, ohne viel Rücksicht auf spätere Erweiterungen nehmen zu müssen. Meist bildete den Ausgangspunkt für die Städtegründung eine vorhandene Kirche, ein Kloster oder ein befestigter Herrnsitz, denen sich die städtische Bebauung anzugliedern hatte. Aber die Alten mussten doch dabei jedesmal — zuerst bei Gründung der Stadt, dann bei jeder Erweiterung — planmässig vorgehen, denn die Ausführung begann mit der Errichtung der Ringmauern und in diesen mussten doch Tore angelegt werden, und die Tore mussten doch zu den Strassen passen, an denen der innere Ausbau demnächst sich zu vollziehen hatte. Wir dürfen deshalb wohl überzeugt sein, dass sowohl dem ältesten Stadtkern als auch jeder Erweiterung wohlüberlegte Pläne zugrunde gelegt wurden, und dass es lediglich in der Art und Weise, wie die Alten planten, begründet liegt, dass da jedes Stück, mochte es nachher bauen, wer da wollte, zur Geltung und Wirkung kam, zu dem wechsellvollen und doch harmonischen Zusammenklingen, auf dem für unser Auge das Malerische der alten Städte beruht. Dabei weisen viele alte Städte in ihren Hauptteilen eine Grossräumigkeit auf, die sicher weit über die zur Zeit der Anlage

herrschenden praktischen Notwendigkeiten hinausging, und die noch heute den aufs höchste gesteigerten Verkehrsansprüchen vollkommen zu genügen vermag.

Gewiss, die Alten haben ihre Stadtpläne nicht in dem Sinne festgelegt, wie das heute geschieht; es ist sicher, dass sie nicht so viel und nicht so genau dabei zeichneten, dass sie die Radien von Strassenkrümmungen nicht ausrechneten, dass es ihnen auf ein paar Zoll mehr oder weniger nicht ankam, und dass es ihnen überhaupt gleichgültig war, wie so ein Plan auf dem Papier oder auf dem Pergament aussah. Sie gingen eben nicht von Abstraktionen aus, sondern knüpften unmittelbar an das von der Natur oder sonstwie Gegebene an und dichteten ihre Anlagen unmittelbar in die Wirklichkeit hinein. Man legt aber eine sehr geringe Meinung von unsern Vorfahren an den Tag und verrät einen sehr beschränkten eigenen Standpunkt, wenn man ihnen nicht zutraut, dass sie dieser Seite ihrer künstlerischen Betätigung mit Nachdenken und mit Bewusstsein obgelegen hätten. Der Zufall spielte in den alten Zeiten eine nicht viel grössere Rolle als heute, aber was er mit sich brachte, fiel meist glücklicher und wirkungsvoller aus, weil man mit ihm zu rechnen und ihn in die richtigen Wege zu leiten verstand. Heute traut man dem Zufall zu, dass er aus eigener Machtvollkommenheit die gedankenleeren Strassen und Plätze zu wer weiss welcher Herrlichkeit ausstaffieren werde, ohne ihm die rechte Gelegenheit dazu zu geben.

Was macht denn überhaupt der Zufall im Städtebau aus? In erster Linie sind es die örtlichen Verhältnisse, die entweder nach Vorbild der Alten berücksichtigt werden können, oder die man, nach den Gepflogenheiten der Neuzeit, durch schematisches Vorgehen in der Strassen- und Platzfiguration verleugnet und umwandelt. In zweiter Linie ist es die Architektur der an Strassen und Plätzen sich erhebenden Gebäude, die merkwürdig verschieden ausfallen kann, je nach den eintretenden Bedürfnissen des bauenden Publikums — Regierungen und Behörden eingerechnet — und je nach den technischen und künstlerischen Kräften, die dabei mitwirken. So ist es ewig gewesen, so ist es heute, und so wird es immer sein. Die Kunst des Städtebaues beruht eben darin, dass man sich gleich zu Anfang mit dem Zufall auf guten Fuss stellt und ihm das Feld so vorbereitet, dass es eine Lust wird anzusehen, wie er nachher sein Spiel treibt. Versäumt man aber, neben den praktischen von vornherein auch die künstlerischen Erwägungen zu gegenseitiger Ergänzung und Befruchtung mitreden zu lassen, so bringt man willkürlich das Praktische mit dem Künstlerischen in verderblichen Gegensatz und erzeugt Widersprüche und Bedrängnisse, die ohne Aufwendung unsinniger Gewaltmassregeln und ungemessener Mittel niemals zu beheben sind.

Nach dieser kleinen Abschweifung sei kurz wiederholt, dass die packende malerische Wirkung alter Städtebilder nicht auf dem Reichtum oder der

absoluten Schönheit der einzelnen Teile, sondern darauf beruht, dass jedes zu seiner Geltung und zu seinem Rechte kommt. Das Grosse erscheint um so grösser, weil es kleineres, was vor ihm steht, überragt, und das Kleine, Schlichte und Bescheidene spielt seine wichtige Rolle, weil es dem Bedeutungsvollern zur unentbehrlichen Folie dient. Ob auch zum Teil bunt und reich bewegt in den Umrissen, fehlt es jenen Bildern nicht an wohltuender Ruhe und Geschlossenheit, an Objekten, die das Bild beherrschen und gewissermassen den Schlussstein abgeben, auf dem der Blick haften bleibt, und in denen das Auge Ruhepunkte findet. Solche Effekte sind schlechterdings nicht zu erzielen mit unseren modernen langen und breiten geraden Strassen mit parallelen Baufluchtlinien. Da gibt es gar keine verschiedenen Werte von Baustellen und entweder herrscht da Nüchternheit, Leere und Oede oder eine lärmende Katzenmusik von gegenseitig sich überschreiendem Fassadengeklimper.

Wenn ich solche moderne Strassen durchwandre, so kommt es mir das eine Mal vor, als befände ich mich zwischen den öden, nach der Schnur abgehobelten Böschungen eines Eisenbahneinschnittes, das andere Mal in einem Kaffeeklatsch, wo es nicht an ungezählten Süssigkeiten und Leckerbissen fehlt und wo nur in Superlativen gesprochen wird.

An diesen letzteren Vergleich möchte ich anknüpfen, um auf noch einen Punkt zu kommen, der für das Malerische in der Architektur von nicht geringer Be-

deutung ist. Will man ernsthaft eine Wahrheit aussprechen, so wird man sie am glaubwürdigsten machen, wenn man im einfachen Positiv spricht. Der Superlativ schmeckt nach Uebertreibung, und die unnötige Beteuerung der Wahrheit erregt Zweifel an der Glaubwürdigkeit. Aber die schlichte unerbittliche positive Wahrheit ist nicht immer angenehm zu hören, und um nicht mit ihr zu verletzen oder zu erschrecken, ist es nicht nur berechtigt, sondern oft geradezu geboten, sie schonend vorzubringen, sie etwas zu umhüllen oder vorzubereiten, oder sie wohl auch durch die Blume zu verstehen zu geben. Man kann dabei recht gut ehrlich sein und zugleich gut Freund miteinander bleiben.

Die bildenden Künste sollen und wollen gewiss auch wahr sein, können unter Umständen auch die Aufgabe haben, den Menschen zu erschüttern, im allgemeinen aber sollen sie ihn doch erfreuen und ihm liebenswürdig entgegentreten. Dem aber widerspricht es, wenn man das Kunstwerk so ganz frei und unverhüllt hinstellt, dass man von ungemessener Ferne her z. B. in der Axe einer langen geraden Strasse gezwungen wird, es fortwährend anzusehen, dem widerspricht die moderne Freilegungssucht, mit der man nicht nur die alten Monumente der Umgebung, in der sie aufgewachsen sind, entkleidet, sondern auch die neuen Monumentalgebäude mitten auf grosse freigelassene Plätze stellt. Man beeinträchtigt sie dadurch meist in ihrer Grössenwirkung, und man macht sie kalt in ihrer Erscheinung, wenn man sie so nackt

hinstellt. Das Heilige und Erhabene erscheint uns profaniert, wenn es den Blicken und der Berührung durch seine Blossstellung preisgegeben ist.

Auch ganz abgesehen von solcher seelischen Gefühlsempfindlichkeit, gewährt es für das Auge einen sinnlich erhöhten Genuss, steigert es den malerischen Reiz, wenn sich zwischen den Beschauer und das Schauobjekt etwas einschleibt, was Ueberschneidungen langgestreckter Linien oder teilweise Verdeckungen grösserer Flächen herbeiführt. Es wird dadurch die Fantasie zu einer gewissen Ergänzungstätigkeit angeregt, und das bewirkt die Befriedigung im Schauen. Dem Maler stehen für solche Feinheiten alle möglichen Mittel der Staffage zur Verfügung, der Architekt muss sie in sein Bauwerk entweder durch geeignete Dekorationsmittel oder durch die Gruppierung der Baumassen hineinkomponieren, und der Städtebauer muss in seinem Plane dafür Vorsorge treffen, dass sie durch die Konstellation der Gebäude und sonstiger baulicher Gegenstände zuwege kommen.

Es wäre nun töricht, zu behaupten oder zu verlangen, dass nur mit Unregelmässigkeiten alle diese Wirkungen erzielt werden müssten. Der Villenbau der italienischen Renaissance und die Kunst des Barocks haben uns gelehrt, dass es manche Aufgaben gibt, deren beste Lösung in streng durchgeführter akademischer Regelmässigkeit zu suchen ist. Es ist dies der Fall überall da, wo erstens die Oertlichkeit in sich keine Unregelmässigkeiten besitzt, wo solche also willkürlich in die Natur hineingetragen werden

müssten, und wo zweitens der Baukünstler ein einheitliches, unabhängiges Ganzes zu schaffen und nicht nur die Planlegung, sondern auch den Aufbau in seiner Hand hat. Grosse, in symmetrischer Architektur aufzuführende Monumentalbauten, die berufen sind, ihre Umgebung zu beherrschen, verlangen gebieterisch Vorräume, in denen ihre Regelmässigkeit sich vorbereitet oder in denen sie ausklingt. Die Pariser „Avenuen“ mit ihren „Points de vue“ sind deshalb nicht unbedingt zu verachten und verdienen Nachahmung, wo nicht die Vielgestaltigkeit des öffentlichen Lebens Bauherr ist, sondern wo der Wille eines einzelnen zu erfüllen oder ein in sich abgeschlossenes Problem zu lösen ist.

Im modernen Städtebau dürfen wir auch lange gerade Strassen mit parallelen Fluchtlinien nicht grundsätzlich ausschliessen, jedoch mache ich für sie zur Vorbedingung, dass sie dann Alleestrassen sein müssen, womöglich auf beiden Seiten mit Vorgärten versehen, also Promenadenstrassen, in denen der Mangel an architektonisch malerischer Wirkung durch lebendigen Pflanzenwuchs ersetzt wird. Sie entfallen damit den eingehenderen Betrachtungen, die ich mir hier zur Aufgabe gestellt habe.





Der Individualismus im Städtebau.

(Deutsche Bauzeitung, Juni 1891).

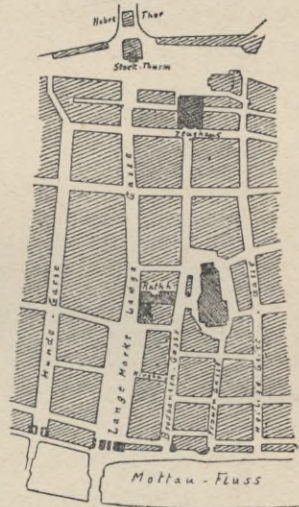
Die moderne Art, Städte zu bauen, knüpft, wie ich glaube, nicht eigentlich an geschichtliche Ueberlieferungen an. Sie beginnt, unter neuen Feststellungen normaler Strassenbreiten, mit dem primitiven Rechteck- oder Schachbrett-Schema. Das geschah im Altertume, im Mittelalter und in späteren Zeiten auch zuweilen. Im allgemeinen dürfte aber nicht fehlgegriffen sein, wenn man in dieser Art entweder eine kindliche Stufe der Entwicklung oder die gewaltsame Tat einer Willkürherrschaft, oder auch eine Art von Gründerperiode zufolge kolonialer Massen-Niederlassungen erblickt, bei denen es auf das rasche Fertigwerden grosser Ortschaften ankam.

Wo jedoch der weitere Ausbau der Städte allmählich vor sich ging, da liess man nach und nach kleinere und grössere Abweichungen von dem ursprüng-

lich beabsichtigten Schema eintreten, und gerade diese genügen, um bestimmte künstlerische und sonstige gute Absichten erkennen zu lassen; sie bekunden, dass man in seinen Einsichten Fortschritte machte. Mir ist namentlich keine alte deutsche Stadt bekannt, in welcher das nicht zu beobachten wäre.

Als Beispiel möge gleich hier Danzig angeführt sein, wo das Strassennetz nur wenig von dem einfachen Rechteck-System abweicht.

Trotzdem birgt diese Stadt malerische und grossartige Bilder allerersten Ranges und ich glaube, dass dieselben nicht zufällig entstanden sind, sondern mit künstlerischem Bewusstsein mittels jener kleinen Abweichungen von dem strengen Schema erzeugt wurden. Namentlich gilt das von dem Langen Markt und der sich demselben anschliessenden Langen Gasse (Abbild. 1). Man beachte neben den beiden wunderbaren Torabschlüssen an den



Abbild. 1.

Enden dieses Strassenzuges die schwache Doppelkrümmung der Langen Gasse, welche gerade ausreicht, um vom Langen Markt aus den gänzlichen Hindurchblick und eine zu frühe Gesamtansicht des Stockturmes zu verhindern, und welche bewirkt, dass der Rathausturm

in dem Blicke vom Stockturm aus den Abschluss des Strassenbildes ausmacht. Bewegt man sich in der



Abbildg. 2. Strassenbild aus Danzig.

Langen Gasse weiter auf den Marktplatz zu, dann findet das Auge einen Ruheplatz an der vorspringenden Ecke bei der Einmündung der Kirschnergasse. Für

den Anblick des Rathauses vom Langen Markt aus ist es von Wichtigkeit, dass der schlanke, herrliche Rat-



Abbildg. 3. Strassenbild aus Danzig.

hausturm nicht hart an die Ecke gestellt ist, sondern etwas in die Lange Gasse zurücktritt. Dadurch sind wohlthuende Ueberschneidungen erzeugt, ein Ueberragen

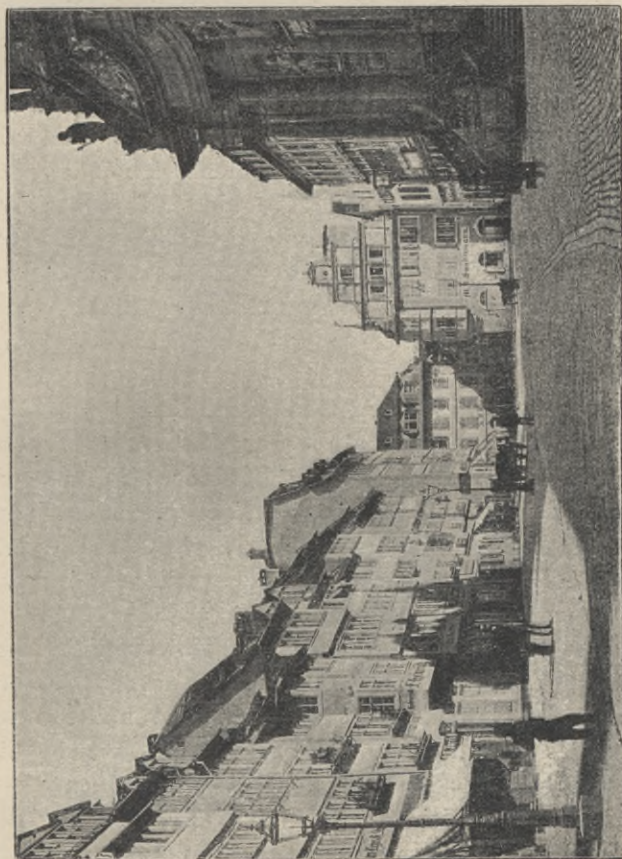
des Turmes über Davorliegendes zur Steigerung seiner Höhenwirkung. Die Strassen, welche in den Langen



Abbild. 4. Strassenbild aus Würzburg.

Markt und die Lange Gasse einmünden, sind abgeschlossen durch schöne Fassaden der nächsten Parallel-

strasse oder sie sind auf entfernt liegende, hochragende Bauten gerichtet, so dass jeder Einblick in dieselben



Abbild. 5. Strassenbild aus Würzburg.

mit neuem und schönem überrascht. Scheinbar ist dies alles ganz zufällig gekommen; man merkt nicht die

Absicht und wird nicht verstimmt dabei, sondern man genießt diese Herrlichkeiten mit ungeteilter Freude und zugleich mit dem Gefühl, dass da nichts Beengendes dem Zutritt frischer Luft im Wege stehe.

Auch in der Neuzeit befriedigte das Schachbrett-Schema nicht, um so weniger, als nachträgliche Aenderungen so gut wie ausgeschlossen waren. Es wurde langweilig und es zeigten sich Diagonal-Strassen aus verschiedenen Gründen als wünschenswert oder notwendig. Das gab Abwechslung, brachte aber auch Schwierigkeiten mit sich, in deren Ueberwindung es der Franzose dem Engländer, der Deutsche dem Franzosen und Belgier zuvorzutun trachtete.

Auf den glücklichen Gedanken, einmal gründlich nachzusehen und zu analysieren, was frühere, hoch entwickelte Kunstepochen, insbesondere in unserem Vaterlande, erdacht und gemacht haben, um ähnlicher Schwierigkeiten Herr zu werden, ohne dabei viele wichtige Dinge aus den Augen zu verlieren, ist man erst neuerdings gekommen.

Das ist nun aber geschehen und wir befinden uns in einem Stadium, welches uns nicht erlaubt, unsere Herzen zu verschliessen gegen eine gründliche Revision des Systems oder der Grundsätze, welche die heutigen Städtebau-Gepflogenheiten beherrschen.

Es mehren sich ausserdem von Tag zu Tag die Anzeichen dafür, dass eine neue Strömung, welche hier wie auf vielen anderen Gebieten auf einen gesunden Individualismus sich richtet, bereits vorhanden und im

Wachsen begriffen ist, und es ist bezeichnend, dass namentlich die gebildete Laienwelt an dieser Strömung lebhaften Anteil nimmt.



Abbild. 6. Strassenbild aus Brügge.

Der gesunde, zu erstrebende Idealismus im Städtebau darf aber nicht dahin aufgefasst werden, dass die persönlichen Eigenschaften des Städtebaukünstlers sich in seinen Plänen abspiegeln sollen — solches lässt auch das von mir angefochtene System zu — sondern das Individualisieren muss den Verschiedenartigkeiten der zu bebauenden Oertlichkeiten gelten.

Es soll meine Aufgabe sein, diesen Gedanken hier weiter zu verfolgen.

Die zeitige Grösse und voraussichtliche Erweiterungsfähigkeit der Stadt, ihre strategische und sonstige Bedeutung in der Welt, die natürliche Bodenformation, die klimatischen Verhältnisse, die Lage den Himmelsrichtungen und den herrschenden Winden gegenüber, der landschaftliche Charakter und die vielleicht zu berücksichtigenden ortsüblichen Bau- und Wohnweisen, die Grundbesitz- und Grenzverhältnisse, die Erwerbsarten der Bevölkerungen, die damit zusammenhängenden Geschäfts- und Verkehrsbeziehungen nach aussen und nach innen, zu den Eisenbahnen und Wasserwegen, das Mass von beachtenswerten Ueberlieferungen, an Gerechtsamen und an historischen Gegenständen — „der Brunnen, der Baum, die Friedhofsmauer“ — alle diese und viele andere Dinge mehr werden nicht zweimal an verschiedenen Orten sich gleichen, und selbst an verschiedenen Stellen einer und derselben Stadt werden sie von einander abweichen.

Kein einzelnes System kann dieser Vielseitigkeit gerecht werden, und es gibt kein Schema, keinen

Grundsatz für Strassen- oder Platzbildungen, welche zu wiederholter oder allgemeiner Anwendung empfohlen werden könnten.

Es sind nur einzelne wenige allgemeine Anforderungen, welche immer auftreten, und diese knüpfen sich:

1. an den Verkehr,
2. an die Bebauung oder an das Wohnen,
3. an die Schönheit.

Die Anforderungen der Gesundheitspflege lasse ich hier ausserbetracht, weil über dieselben nennenswerte Meinungs-Verschiedenheiten nicht vorhanden sein dürften.

Wir streiten nun gleichfalls nicht darüber, dass dem Verkehr, insbesondere dem Erwerbs-Verkehre schlank durchgeführte Strassenlinien gut tun, auch nicht darüber, dass eine vorteilhafte und für das Wohnen oder anderweitige Benutzung geeignete Bebauung schon in der Gestaltung der Baublock-Figuren Berücksichtigung verlangt, schliesslich auch nicht darüber, dass alle Mühe darauf zu verwenden ist, um wechselvolle, die Phantasie anregende und das Gemüt befriedigende Städtebilder zustande zu bringen.

Aber bei dem Herantreten an die Einzelheiten scheiden sich die Wege, und die Zukunft muss lehren, mit welchem derselben die beste Richtung eingeschlagen ist.

Unter den 3 allgemeinen Rücksichten, — auf Verkehr, Bebauung und Schönheit — scheinen mir nun für die Detaillierung eines Planes diejenigen auf die

Bebauung grundlegend sein zu müssen; denn die Bebauung stellt das Körperliche der ganzen Stadt-Anlage dar, das Fleisch, welches sich mit gesundem Inhalt und in schöner Form den Strassen ansetzen soll.

Die Strassen dagegen bilden an sich — ohne die Bebauung — nur Flächen ohne Inhalt. Sie sind auf das Papier in jeder beliebigen Lage und Gestalt bald hingeworfen, und wenn dann Hinz und Kunz, Gevatter Handschuhmacher und Schneider den nötigen Senf hinzugesetzt, und wenn sie ihre Prüfungen bei den verschiedenen Behörden bestanden haben, dann sind sie festgenagelt, versiegelt und verbrieft und binden die Geschlechter der kommenden Jahrhunderte an die Grenzen, welche durch sie gezogen, und an die Vorzüge oder Nachteile, welche in sie hinein gedichtet wurden.

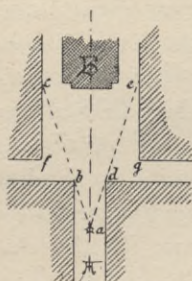
Die weise Voraussicht, welche der Zweckerfüllung der Strassen als Träger des Verkehrs zu widmen ist, soll keineswegs unterschätzt werden, aber dieselbe sollte sich, n. m. A., nicht mit zu grosser Zuverlässigkeit den Zuständen ausserhalb des jeweilig zu bebauenden Geländes zuwenden, sondern sie sollte in erster Linie darauf gerichtet sein, dass der unmittelbare Anbau günstig sich gestaltet und die demnächstigen Bewohner desselben befriedigt werden.

Was schliesslich die Schönheit des Städtebaues anlangt, so knüpft sich dieselbe sowohl an die den Strassen- und Platzraum nach unten begrenzenden Strassen- und Platzflächen als auch an die den Raum seitlich begrenzenden Hochbauten.

Die letzteren haben aber wohl etwas mehr dabei zu sagen; denn sie begrenzen zugleich das Himmelsgewölbe, und geben demselben durch ihre Umrisslinie gewissermassen Form und Gestalt. Haben die Strassen parallele Baufluchtlinien, dann wird die Umränderung des Himmelszeltes, wenigstens in minder breiten Strassen, wahrscheinlich recht langweilig ausfallen; denn die Baupolizeigesetze schreiben mit Recht inne zu haltende Maximalgrenzen für die Höhe der Fassaden vor, und es hiesse den Raum schlecht ausnutzen, wollte man nicht tunlichst diese Grenze wahrnehmen.

Wenn der moderne Städtebauer recht viel leisten will, stellt er womöglich an beiden Enden der Strassenaxe grössere Schauobjekte auf: das eine Mal eine Kirche, das andere Mal eine Schule oder ein sonstiges öffentliches Gebäude. Auf die Verschiedenheit der Architektur dieser Schauobjekte beschränkt sich im wesentlichen der Unterschied in den Bildern; denn Vorder- und Mittelgrund haben genau denselben Charakter und dieselben Abmessungen. Jedes solcher Bilder trägt den Stempel nüchterner Absichtlichkeit und fordert zu einer Kritik des dargebotenen Paradestückes heraus, die doch nur die Befriedigung des unbefangenen, unmittelbaren Eindrucks schmälern kann.

Auf eine Schwäche der in neueren Stadtplänen häufig wiederkehrenden, in Abbildung 7 vorgeführten Paradedstellung möchte ich hier noch aufmerksam machen. Betrachtet man das Schauob-

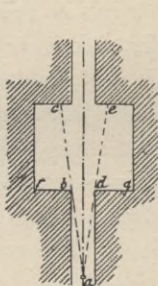


Abbild. 7.

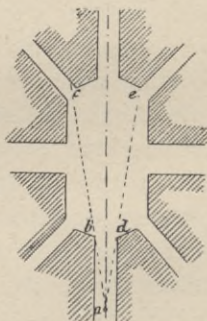
jekt *B* von irgend einem Punkte der Strasse *A*, in deren Axe das Bauwerk schön aufgepflanzt ist (z. B. vom Punkte *a* aus), dann entziehen sich dem Blicke die Teile *cf* und *eg* der zwischenliegenden Wandungen. Die Stelle *c* scheint sich der Ecke *b* und *e* der Ecke *d* anzuschliessen.

Das Objekt *B* wird dadurch scheinbar dem Auge genähert und daher in seiner Grössenwirkung herabgedrückt.

Aehnliches findet statt, wenn man gerade Strassen mitten durch Plätze hindurch führt (Abbild. 8 u. 9). Erst wenn man den Platzraum betreten hat, erkennt man, dass der Weg viel länger ist, als er vorher erschien. Man fühlt sich enttäuscht und das



Abbild. 8.



Abbild. 9.

wirkt ermüdend und entmutigend auf die Empfindung. Solche Enttäuschungen werden vermieden, wenn man die „Points de vue“ nicht so frei dahin stellt, wenn man für Leitlinien sorgt, welche den Blick bis zu ihnen hinführen, oder wenn man

sie teilweise verdeckt hält, bis man den Standpunkt zu bestem Gesamteindruck erreicht hat. Ferner, wenn man die Strassen seitlich an den Plätzen entlang führt, oder wenn man ihre Einmündungen gegen einander versetzt.

Der Planleger sollte sich mit grösster Bescheidenheit und Selbst-Beschränkung ausrüsten, denn er hat nur zu kleinem Teile die Aufgabe, selbständig schönes zu schaffen. Sein Augenmerk hat sich vielmehr darauf zu richten, Unschönheiten in der zu erwartenden Bebauung vorzubeugen und zu einer charaktervollen architektonischen Weitergestaltung einzuladen.

Auf diesem Wege könnten auch heute noch Strassenbilder entstehen, wie sie in Abbild. 4—6 vorgeführt sind, Bilder, welche den Eindruck nicht des Gemachten, sondern des Gewordenen hervorrufen.

Indem ich nunmehr an Einzelheiten heran trete, habe ich dem Vorhergesagten entsprechend mit den Bebauungsflächen zu beginnen:

Ich halte das längliche rechtwinklige Viereck für die normal günstigste Planfigur eines Baublocks.

Die Gestrecktheit der Figur und die Ecken im rechten Winkel machen dabei die Hauptsache aus (Abbild. 10, 11 u. 12), während die Parallelität der Seiten, die Geradheit oder Krümmung derselben erst in zweiter Reihe Bedeutung für die Bebauung haben. Der rechte Eckwinkel ist den schiefen, namentlich den spitzen Winkeln vorzuziehen, weil er die brauchbarsten Eckbaugrundstücke liefert.

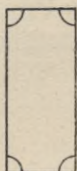


Abbildung.10.

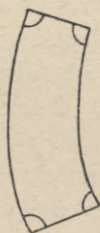


Abbildung. 11.

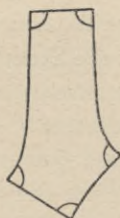


Abbildung. 12.

Die spitzen Ecken bieten bei gleicher Fassadenlänge geringeren Flächenraum dar, und die Zahl der nicht ausgewachsenen, der Ecke sich anschliessenden Grundstücke ist grösser als bei rechtwinkligen Ecken. Schiefe Ecken der Baublöcke decken sich mit schiefwinkligen Einmündungen und Kreuzungen der Strassen, und es ist immer eine lästige Sache, um eine spitze Ecke herum fahren oder gehen zu müssen; sie sind also für die Hälfte der Verkehrswendungen ungünstig. Die stumpfen Ecken erschweren ebenfalls in der Regel eine befriedigende Raumteilung der auf ihnen zu errichtenden Hochbauten, und was schliesslich die Architektur anlangt, so lässt die rechte Ecke die Entfaltung ebenso vieler Reize, eine mindestens gleich grosse Mannigfaltigkeit der Lösungen zu, wie die schiefen Ecken, ohne dabei zur Befriedigung des Auges aussergewöhnliche und kostspielige Mittel zu verlangen.

Den gestreckten Figuren der Baublöcke ist gedrungenen Figuren gegenüber der Vorzug einzuräumen, weil sie die verhältnismässig geringere Anzahl von

Eckplätzen mit sich bringen, weil bei ihnen die Tiefen der Baugrundstücke sich leichter je nach Bedarf regulieren lassen, und weil die Summe der Baufrontlängen eine relativ grössere ist, als bei dem Quadrat oder sonstigen gedrungenen Figuren.

Es dürfte damit des Guten auf der einen und des Misslichen auf der andern Seite genug hervorgehoben sein, um die Anstrengung länglicher Baublockfiguren mit rechtwinkligen Ecken und die tunlichste Vermeidung gedrungener Figuren und solcher mit schiefwinkligen Ecken als Grundsatz aufstellen zu dürfen.

Nun ist aber noch der Verkehr zu berücksichtigen. Er verlangt auch Strassen in Quer- und Diagonal-Richtungen und es ergeben sich alsdann Stellen, an welchen auf das Allerbeste von Baublockfiguren verzichtet werden muss.

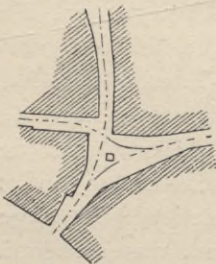
Aber man wird doch wohl abwägen dürfen, ob nicht durch kleine Aenderungen oder Verschiebungen der idealen, Punkt mit Punkt kürzesten Weges verbindenden Verkehrslinien Grosses für die Bebauung zu gewinnen sei! Und gerade diese Abwägungen, diese gleichzeitige Berücksichtigung des Verkehrs-Interesses auf der einen und des Bauungs-Interesses auf der andern Seite führt zu jenen Abweichungen von dem Schema der parallelen und schnurgeraden oder dem Zirkelschlage folgenden Strassenflucht-Linien und zu jenen individuellen, überall verschiedenen Lösungen, welche meines Erachtens geeignet sind, ausserordentlich viel zu der Bereicherung der Städtebilder beizutragen,

und welche vornehmlich den Reiz der alten Städte bewirkt haben.

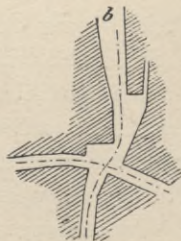
Diese Abweichungen müssen nur so gemacht werden, dass sie dem Verkehr nicht fühlbar schaden und dass sie nicht als Effekthaschereien auftreten. Sie müssen vielmehr natürlich wirken und in der Ausführung zu dem Eindruck wohltuender Ruhe und Ordnung führen.

Es wird vielleicht nicht zu verhindern sein, dass sie für manches Auge auf dem Papiere als hässliche Unregelmässigkeiten in die Erscheinung treten, aber ich glaube, dass das nicht in Frage kommen darf.

An Abbild. 13–18 sind einige Strassenkreuzungen (z. T. aus Aachen) dargestellt, welche ausser Zweifel lassen, dass die Erzeugung rechtwinkliger Ecken ihrer interessanten Bildung hauptsächlich zu Grunde lag. Unzählige Beispiele ähnlicher Art bieten die Pläne alter Städte fast ausnahmslos dar, aus welchen allen hervorgeht, dass man die schiefwinkligen Kreuzungen und Einmündungen der Strassen vermied und dass man es als verkehrsbeschwerlich und unschön ansah,



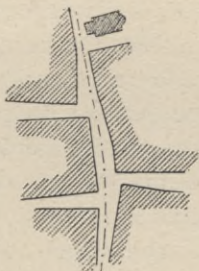
Abbild. 13.



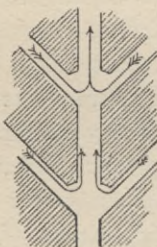
Abbild. 14.



Abbild. 15.



Abbild. 16.



Abbild. 17.



Abbild. 18.

die Wendepunkte der Verkehrsrichtungen, wie in Abbild. 17, mit den Kreuzungsstellen zusammen fallen zu lassen, dass man dagegen vorzog, die Richtungsänderungen in den Verlauf der ununterbrochenen Strecken zu bringen, wie solches schematisch in Abbild. 18 dargestellt ist. Damit sorgt man für den Verkehr und bringt zugleich schöne, geschlossene Strassenbilder zu Wege.

Jenen Abwägungen zwischen dem Guten auf der einen und der andern Seite hilft das Folgende auf den Weg:

Es wird sich in den meisten Fällen unschwer erkennen lassen, wo die wichtigsten Verkehrs-Mittelpunkte liegen, welche unbedingt schlankesten Weges mit einander zu verbinden sind. Oder es sind die Verkehrs-Mittelpunkte neu zu schaffen und dann hat es der Planleger in der Hand, dieselben so anzuordnen — mit kleinen Verschiebungen ist dabei oft viel zu erreichen — dass Verkehr und Bebauung mindestens gleichwertige Berücksichtigung finden. Jeden-

falls wird sich herausstellen, dass gewisse Richtungen und Linien für Verkehrsadern ersten Ranges voraus zu bestimmen sind, und dass an andere dieselben Punkte verbindende Linien geringere Anforderungen bezüglich des schlanken Verkehrsflusses gestellt werden können. Mit geeigneten Breiten-Bemessungen der Strassen wird man dem weiter gerecht werden.

Was dann übrig bleibt, sind Verbindungs- und Nebenlinien, — stille Gewässer, welche von den Strömungen des Verkehrs unberührt bleiben und zu behaglicher Wohnungsansiedelung einladen.

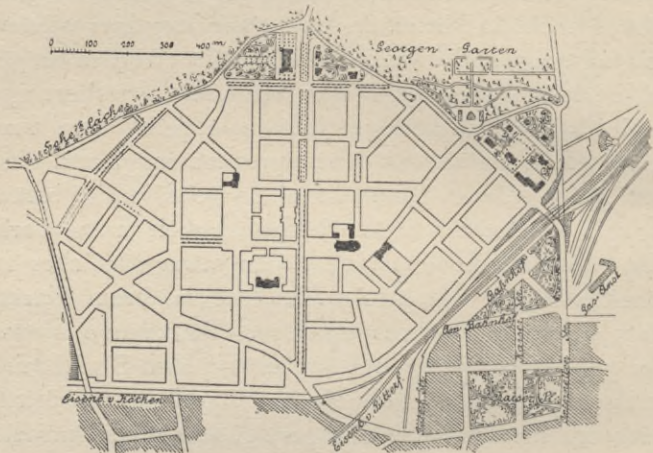
Auch Ringstrassen sind meist als Nebenlinien anzusehen, und werden wahrscheinlich nur ausnahms- und streckenweise zu Trägern durchgehenden Geschäfts-Verkehrs werden. Sie eignen sich in den meisten Fällen besonders gut zu Promenaden-Anlagen, weil sie, rundgehend, wechselvolle Bilder und Eindrücke mit sich bringen. Solche Promenaden-Ringstrassen werden vornehmlich von Leuten beschritten oder befahren, welche viel Zeit haben. Was schadet's, wenn sie hier und da von Radialstrassen durchschnitten werden? In der Regel wechselt hier die Frequenz auf den beiden sich kreuzenden Linien. An den Werktagen überwiegt der Erwerbs-Verkehr auf den Radialen, an den Sonn- und Feiertagen der Promenaden-Verkehr auf den Ringen. So mag denn je nach Tagen und Tageszeiten ein Verkehrsstrom dem andern den Vortritt einräumen.

Hier sind also Fälle zu verzeichnen, bei denen Kreuzungen schwer ganz zu vermeiden, aber gleichzeitig wohl erträglich sind.

Um den verschiedenen Teilen der Erweiterung namentlich grösserer Städte ein charakteristisches Gepräge zu verleihen und dadurch in hervorragender Weise den Individualismus im Städtebau zu betätigen, gibt es noch ein Mittel, dessen Anwendung hier wiederholt angeregt und wärmstens empfohlen werden möge. Es besteht darin, dass man das Stadterweiterungsgebiet in Bezirke zerlegt, von denen jeder dem Umfange einer kleinen Stadt entsprechen mag, und dass man jeden dieser Teile mit einer gewissen Selbständigkeit ausrüstet. Diese Selbständigkeit muss darin zum Ausdruck kommen, dass man etwas ähnliches zu schaffen sucht, wie es die Altstädte in ihrem Marktplatz mit dem Rathaus besitzen. Plätze und Monumentalgebäude gehören zusammen, jeder Stadtbezirk bedarf des einen wie des andern, an beides ist gleichzeitig zu denken. Ein einziger schöner Platz, umstellt mit ansehnlichen Gebäuden, vermag schon eine Stadt sehenswert und berühmt zu machen, und wie leicht könnte man auf diese Weise der gewohnten Monotonie der neueren Vorstädte abhelfen — wenn man nur wollte!

Die im Vorhergegangenen ausgeführten Gedanken lagen meinem Konkurrenz-Entwurf der nordwestlichen Stadterweiterung von Dessau zu Grunde. (Vergl. Abbild. 19.) Der Entwurf ist z. Z. sehr rasch entstanden und zwar unter dem frischen Eindrucke der Offenbarungen, welche für mich das Buch Sitte's erbracht hatte. Heute würde ich nach gründlichen Lokalstudien wahrscheinlich noch manche kleine Aen-

derungen vornehmen; immerhin wird jedoch die Zeichnung dazu beitragen können, den von mir eingeschlagenen Weg zu beleuchten.



Abbild. 19. Konkurrenzentwurf zu der nordwestlichen Stadterweiterung von Dessau.

Von K. Henrici, Aachen.

Ausserdem bin ich in der Lage, den für die Ausführung bestimmten Bebauungsplan des südlichen Stadtteiles von Hannover hier vorzuführen (Abbild. 20), der deshalb wohl als ein treffendstes Beispiel moderner Städtebaukunst anzusehen ist, weil zu seiner Entstehung alle Mittel in Anwendung gebracht sind, welche, um das Beste zu erreichen, heutigen Tages zu Gebote stehen. Zunächst wurde der Weg einer sorgfältig vorbereiteten Konkurrenz betreten. So-

dann wurde auf Grund der preisgekrönten und durch Ankauf ausgezeichneten Entwürfe die weitere Ausarbeitung gewiegten Kräften anvertraut, und eine grössere Kommission hat über den Arbeiten zu Rate gesessen. Darnach ist doch wohl anzunehmen, dass der Plan auf der Höhe heutigen Könnens und Wollens steht.

Einer Kritik desselben kann ich mich enthalten, da ich im einzelnen nur wiederholen müsste, was ich gegen das „moderne System“ eingewendet habe, und da ich in meiner Planskizze (Abbild. 21) einen Versuch der Lösung in meinem Sinne vor Augen stelle. Die allgemeinen Gesichtspunkte, von denen ich mich leiten liess, sind etwa folgende:

Das ganze Bebauungsfeld hat seiner Länge nach die Richtung auf das Zentrum der Altstadt, nämlich auf den Zentralbahnhof. Es bildet gewissermassen einen radialen Ausschnitt des Weichbildes der Stadt, westlich zum Teil abgeschlossen durch einen ausgedehnten Friedhof, östlich durch den Südbahnhof. Bei dieser Lage schien mir die N.S.-Richtung für den Erwerbsverkehr die wichtigere, und demnach schlank durchzuführender Strassenlinien am bedürftigsten.

Da die Hildesheimer-Str. bereits zur Genüge lehrt, wie eine mehrere Kilometer lange, gerade Strasse aussieht, glaubte ich die mittlere Hauptstrasse der neuen Bebauung, welche als das Rückgrat im Organismus dieses Stadtteiles anzusehen ist, in bewegter Linie führen zu sollen, während ich einige der kürzeren Hauptquerstrassen zur Abwechslung gerade liess, wie sie in dem fertigen Plane (Abbild. 20) sich vorfanden. Die Alten-



Abbild. 21. Entwurf des südlichen Stadtteils von Hannover.

Studie von K. Henrici, Aachen.

bekener Bahn zerschneidet das Gelände in zwei Teile, deren jeder gross genug schien, um eine gewisse Selbstständigkeit zu beanspruchen. Leider fehlte jeder Anhalt für die voraussichtlich notwendigen öffentlichen Bauten, Anstalten, Plätze und Anlagen. Ich habe sie nach Gutdünken vermehrt und die wichtigeren derselben zu Gruppen vereinigt, um die Schwerpunkte der beiden Bezirke zu betonen und zu einigen hervorragenden Architekturbildern die Grundlage zu schaffen. Regelmässigen Bildungen ging ich nicht aus dem Wege, aber ich suchte sie auch nicht, wo keine Veranlassung zu solchen vorlag. Ich suchte mich in die Art des Werdens einer Stadt hinein zu denken und glaube dadurch mindestens erreicht zu haben, dass meinem Plane nicht der Charakter des Gemachten anhaftet.

Von Stübben und andrer gewiegter Seite wird mir entgegengehalten, ich unterschätze die Schwierigkeiten, welche sich in der Praxis der Ausführung meiner Absichten entgegenstellen würden. Ich müsste dieser Einwendung Recht geben, wenn mir nachgewiesen werden könnte, dass mit meinen Entwürfen dem Verkehr schlechter gedient sei, dass ich die Eigentumsgrenzen weniger berücksichtigt habe, oder dass die Ausführung kostspieliger werde, als bei Plänen nach moderner Art. Das Gesetz steht meinen Ausführungen jedenfalls nicht entgegen.

Wohl weiss ich, dass es meinen Entwürfen genau ebenso ergehen wird wie allen anderen, welche infolge der von der Bürgerschaft und von den zuständigen Behörden vielleicht zu erhebenden Einsprüche

abgeändert werden müssen. Wohl weiss ich, dass es unmöglich ist, mit einem Schlage alles zu erreichen, was man als erstrebenswertes Ziel sich vorgesetzt hat. Aber die Einsicht des Fachmanns wird, wenn dieselbe wohl begründet ist, auch die Einsicht des Publikums und der Behörden im Gefolge haben, und jedenfalls kann ich nimmermehr einen Standpunkt billigen, welcher dem schaffenden Techniker gar zu grosse Beschränkung seines besseren Könnens und Wollens auferlegt und ihn mit Aengstlichkeit zuerst erwägen lässt, ob auch wohl seine Vorschläge bei der herrschenden öffentlichen Meinung Beifall oder Erfolg haben werden. Die öffentliche Meinung, der Geschmack des Publikums sind wandelbare Dinge, zur Zeit im Städtebau vielfach irre geleitet durch die nüchterne Gedankenleere, welche die Stadterweiterungen dieses Jahrhunderts — einige wenige neuere ausgenommen — beherrscht.

Gelang es trotzdem, manche Neuerungen einzuführen und nach gewissen Richtungen Fortschritte zu machen, weshalb sollten nicht auch Vorschläge schliesslich Erfolg haben dürfen, die sich darauf richten, ausser dem bereits Errungenen auch noch andere Vorteile der Bebauung einzuführen, und welche vor allen Dingen die natürlichsten, einfachsten und wohlfeilsten Mittel an die Hand geben, um dem Verkehr gerecht zu werden, um ausschliesslich brauchbare Baugrundstücke heraus zu bekommen und um einer charaktervollen, hier streng monumentalen, dort malerisch gemüthlichen Architektur-Entfaltung den Boden zu bereiten.

Meine Vorschläge sind aus durchaus rationellen Erwägungen hervorgegangen, und so lange mir nicht nachgewiesen wird, dass sie unökonomisch, unpraktisch und weniger gut ausführbar seien als andere, nehme ich freudig für sie als *Vorzug* in Anspruch, dass sie von den Bedenken des „durch die Sorgen und Erfahrungen des wirklichen Stadtbauwesens beeinflussten Stadtbaukünstlers“ frei sind.





Langweilige und kurzweilige Strassen.

(Deutsche Bauzeitung, Juni 1893.)

Eine Strasse nenne ich langweilig, wenn auf ihr der Wanderer den Eindruck bekommt, als sei der Weg länger als er wirklich ist; kurzweilig nenne ich sie, wenn das Umgekehrte der Fall ist.

Wenn man nun nicht etwa mit der Anlage städtischer Strassen den Zweck verfolgt, das Leben durch eingeschobene Episoden der Langeweile für die Einbildung des Menschen zu verlängern, so sollte man vermeiden, langweilige Strassen anzulegen, man sollte dagegen alle Mittel anwenden, welche dazu führen können, die Strassen kurzweilig zu machen.

Zu untersuchen, wodurch Strassen langweilig werden, und wie schon in der Anlage dieser Fehler vermieden werden kann, ist der Zweck dieser kleinen Erörterung. —

Je weniger man in dem perspektivischen Strassenbilde von der Grundfläche und von den Wandungen zu sehen bekommt, um so kürzer wird die Strasse aussehen, aber um so langweiliger wird sie sein; je mehr man von der Grundfläche und den Wandungen zu sehen bekommt, um so länger wird sie aussehen, aber um so kurzweiliger wird ihre Durchwanderung ausfallen.

Das Ende der Strasse in perspektivischer Verkürzung immer vor sich zu haben und es erst später erreichen zu können, als man anzunehmen verführt wurde, wirkt ermüdend und entmutigend auf den Wanderer; wenn der Wanderer dagegen das Ende eher erreicht, als er glaubte annehmen zu können, so fühlt er sich überrascht und ermutigt, er ist durch die unterhaltende Abwechslung in den aufeinander folgenden Eindrücken in angeregte Stimmung versetzt und diese hilft bekanntlich am besten über die Ermüdung hinweg.

Man braucht sich nur zu vergegenwärtigen, wie viel langweiliger und ermüdender es ist, zwei Stunden in einer schnurgeraden durch die Ebene sich hinziehenden Pappelallee entlang zu pilgern, als zwei Stunden im Hochgebirge zu wandern.

In der Mitte zwischen kurzweiligen und langweiligen Strassen steht die Normalstrasse. Diese ist ganz gerade, ist wagerecht oder hat durchaus gleichmässige Steigung, und sie hat ununterbrochene, genau parallele Wandungen. Ich nenne solche Strassen normal, weil man über ihre Länge nicht getäuscht

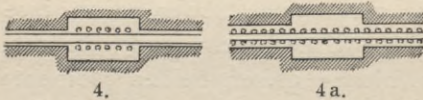
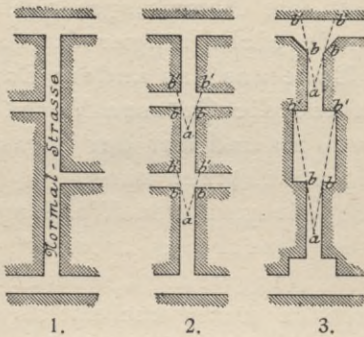
wird. Das Auge ermisst ihre Abmessungen richtig, vorausgesetzt, dass sie nicht länger ist, als dass man von einem Ende aus das andere Ende noch deutlich sehen und die Grössen-Verhältnisse alles dessen, was an und auf der Strasse sich befindet, richtig abschätzen kann.

Die gerade Strasse mit parallelen Wandungen hört aber sofort auf, die Bezeichnung „normal“ zu verdienen, sie wird sofort „langweilig“, sobald Momente eintreten, wodurch sie kürzer erscheint als sie ist. Dies geschieht, wenn in ihrer Grundfläche ein oder mehrere Buckel vorkommen, oder wenn ihre Wandungen beiderseitige Unterbrechungen erfahren.

Die gleiche Einwirkung dieser beiden Momente auf die Empfindung beruht auf ein und derselben Ursache. Es bilden sich in beiden Fällen Zwischenräume, die sich dem Blicke entziehen und erst erkannt werden, wenn man die Höhe des Buckels oder die Stelle der beiderseitigen Rücksprünge erreicht hat.

Die Täuschung über die wahre Länge der Strasse vollzieht sich also — wie ich schon auf Seite 70—71 auseinandergesetzt habe — dadurch, dass (vergl. Abbildung 2 und 3) für die in den Punkten aa befindlichen Beschauer die Punkte $b' b'$ sich den Punkten bb unmittelbar anzuschliessen scheinen, während die Längen bb' , bb' dem Wanderer erst zum Bewusstsein kommen und ihn verdriessen, wenn er bei den Punkten bb angelangt ist.

Schon die einfache Strassenkreuzung bewirkt solche Täuschung und mehrere aufeinander folgende



Kreuzungen ergeben (vergl. Abbildung 2) eine Summe von Täuschungen, welche ausreicht, die an sich normale Strasse „langweilig“ in vorausgeschicktem Sinne zu machen.

Es gibt jedoch Mittel, um auch gerade lange Strassen mit parallelen aber unterbrochenen

Wandungen von der Eigenschaft der Langweiligkeit zu befreien.

Das eine besteht in der Markierung der fortgesetzten Strassenflucht durch Allee-Bepflanzungen, Reihungen von Laternen oder dergl. (vergl. Abbildg. 4 und 4a). Das zweite Mittel besteht darin, dass man der Strassenfläche in ihrer Längsrichtung eine Wölbung in konkavem Sinne gibt. Die Strassenfläche erscheint dann dem Auge in geringerer perspektivischer Verkürzung, man sieht von ihr mehr als bei gleichmässigem Gefälle und die missliebigen, durch die seitlichen Rücksprünge bewirkten scheinbaren Verkürzungen können dadurch bis zu gewissem Grade aufgewogen werden.

Ratsam ist es, tunlichst die die Fahrstrasse be-

grenzenden Linien (Kanten der Bürgersteige) in geraden oder wenigstens nicht gebrochenen Linien durchzuführen, damit das Auge die Leitlinien nicht verliere. Solche als Leitlinien wirkende Bestandteile der Strassen und ihrer Wandungen können einseitige Unterbrechungen wohl enthalten, ohne zu jener Täuschung zu führen, weil schon ihre Kontinuität auf einer Seite genügt, um die Ausdehnung des Rücksprunges oder der Unterbrechung auf der anderen Seite ermessen zu lassen. Einseitige Strasseneinmündungen oder Strassenerweiterungen (vergl. Abbildg. 1) wirken also nicht in dem Sinne ungünstig, wie Strassenkreuzungen und beiderseitig schroff eintretende Strassen-Erweiterungen.

Ebenso wie die konkave Krümmung der Strassenfläche hilft die konkave Krümmung der Wandungen dazu, Langweiligkeit zu vermeiden, auch ohne die Anwendung von Baumpflanzungen und sonstigen kostspieligen Hilfsmitteln.

Krumme Strassen einzuführen nur ihrer selbst wegen, nur um neben geraden Strassen auch krumme zu haben, ist jedoch eben so einfältig, als wenn man sich, um beides zu haben, den einen Frackschoss geradlinig, den anderen abgerundet zuschneiden lassen wollte.

Auch die gekrümmte Strasse wird erst kurzweilig, wenn man sie nicht schematisch mit parallelen Wandungen herstellt, sondern wenn man sie so krümmt, dass in ihrem Verlaufe die zu erstrebende unterhaltende und anregende Abwechslung hervorgebracht wird.

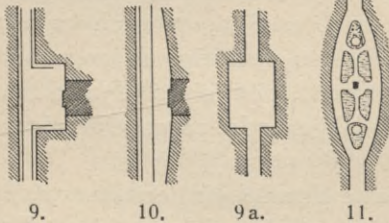
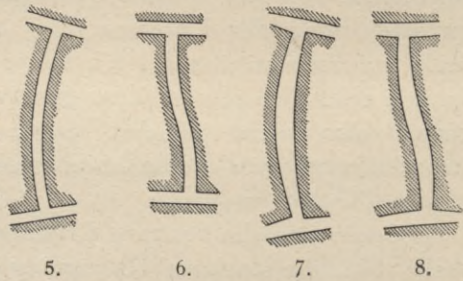
Die konkave Wandung zeigt sich dem Auge in grös-
serer Ausdehnung als die gerade und konvexe Wan-
dung, sie führt zur Kurzweiligkeit. Die konvexe Seite
ist nur auf kurze Strecken und in verstärkter Ver-
kürzung zu sehen, sie bewirkt also das Gegenteil und
hebt die Wohltat der Konkaven auf, wenn sie parallel,
also gleichwertig mit jener gekrümmt ist. Ziemlich

gleichgültig las-
sen demnach die

indifferenten
Krümmungen in
Abbildg. 5 u. 6,
wohingegen die
verhältnismässig
stärker ge-

krümmten Kon-
kaven in Abbil-

dung 7 und 8 entschieden günstige Wirkungen ver-
sprechen.



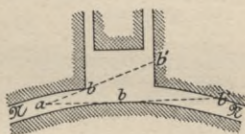
An sich schon
wird nach dem Vor-
stehenden eine sinn-
voll gekrümmte
Strasse weniger
langweilig sein als
die geradlinige, und
es ist leicht einzu-

sehen, dass eine Strassenausweitung nach Abbildg. 10
den Vorzug verdient vor derjenigen in Abbildg. 9.
Unsere modernen Schematiker bestreiten merkwürdiger-

weise, dass sich die Ausbauchung in Abbildg. 10 gesetzlich durchführen liesse wegen ihrer „willkürlichen“ Zurücksetzung der Baufluchtlinie, während sie zugeben, die Form der Erweiterung in Abbildg. 9, die doch mindestens ebenso willkürlich ist, überall unbeanstandet machen zu dürfen. Ja, noch weiter gehend, begegnen sie keinem Widerspruch und glauben eine künstlerische Tat zu vollbringen, wenn sie den Einschnitt auf beiden Seiten herstellen (Abbildg. 9 a), oder wenn sie sich zu der schön symmetrischen Platzfigur 11 aufschwingen; denn dieser Figur sieht man ja auf den ersten Blick jenen „grossartigen“ Zug an, wie er in einer zukünftigen Grosstadt mittels bedeutender Perspektiven, grosser Plätze, interessanter Strassenbilder und maleischer Gebäudegruppen erscheinen muss.“



12.



13.

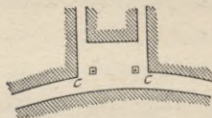
Gegen eine Platzanordnung, wie sie Abbildg. 12 zeigt, ist für die Strasse NN. nach vorstehenden Erörterungen nichts einzuwenden, da es ihr nicht an einer einseitig durchgehenden Leitlinie fehlt. Wenn dagegen die Strasse NN. wie in Abbildg. 13 gekrümmt ist, dann wird solche Platzerweiterung an der Konkavseite schon bedenklich und bewirkt die scheinbare Verkürzung des Weges, weil die konvexe Seite aus dem Bilde verschwindet und sich hier wiederum

die entfernteren Punkte b^1b^1 dem näheren Punkte bb anzusetzen scheinen.

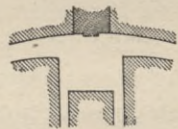
Die Anordnung in Abbildg. 13 ist demnach auch als ein Missgriff zu bezeichnen, der nur dadurch einigermaßen gut zu machen ist, dass man die fortgefallene Strassenwandung cc (vergl. Abbildg. 13 a und 13 b) durch Baumbepflanzung oder durch richtig aufzustellende Monumente usw. ersetzt.



13a.



13b.



14.

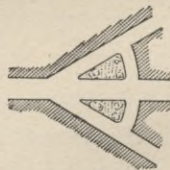
An sich richtiger würde es sein, den Platz oder die Strassen-Erweiterung an die konvexe Seite der Strasse wie in Abbildg. 14 zu verlegen, wenn auch selbstredend mit dieser Abbildung kein Musterschema eines städtischen Platzes gegeben sein soll.



15.



16.



17.



18.

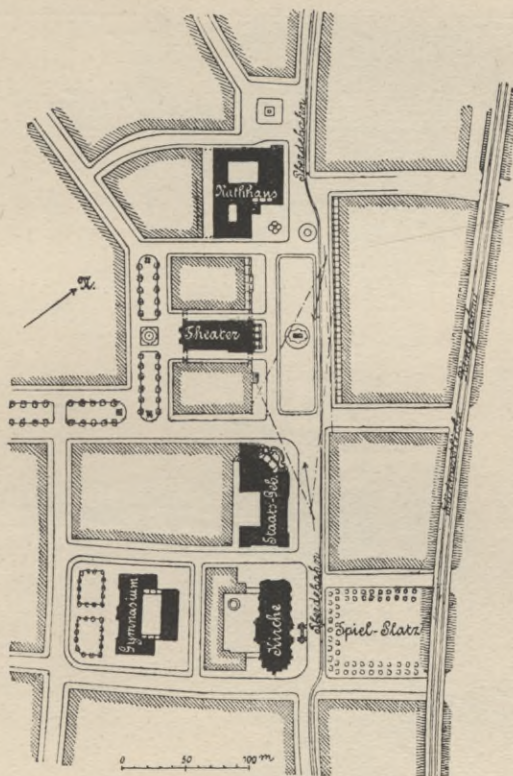


19.



20.

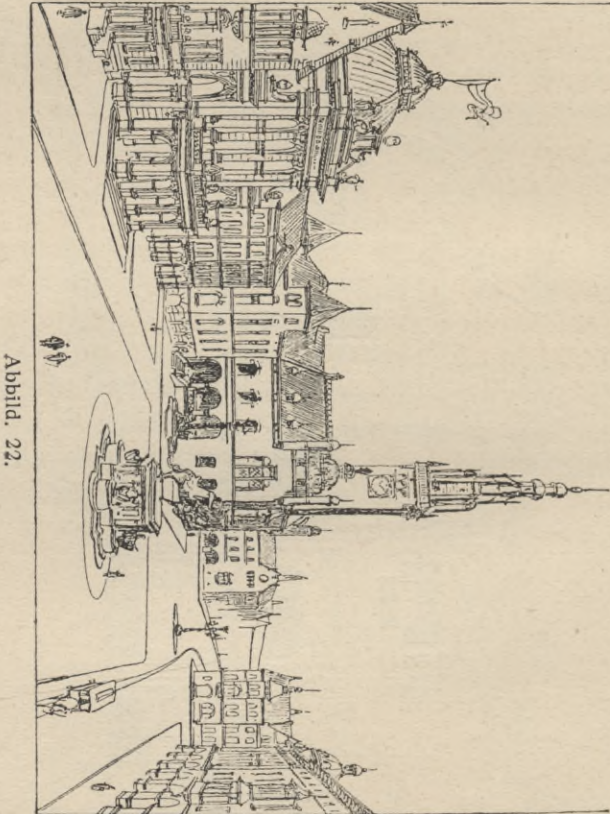
Abbildg. 15 bis 20 stellen Strassenkreuzungen und Platzformen dar, von denen alle neueren Stadt-



Abbild. 21.

erweiterungen und Stadterweiterungs-Pläne wimmeln. Sie alle taugen weder für den Verkehr, noch für die Bebauung, noch tragen sie irgend welchen künstle-

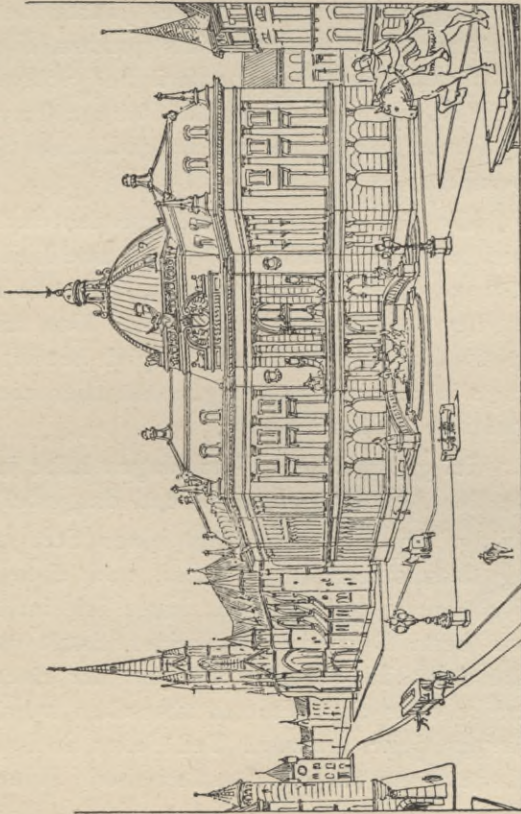
rischen Wert an sich, und wenn man dazu die vorstehend entwickelten Grundsätze als richtig und an-



Abbild. 22.

wendbar anerkennen will, so muss man alle diese Platzformen verwerfen.

Im allgemeinen befinden wir uns für den Städtebau in einer viel günstigeren, wenn auch verantwor-



Abbild. 23.

tungsvolleren Lage, als die Städtebauer irgend einer vergangenen Zeit. Wir müssen Stadterweiterungen in

so grossem Umfange planen, dass auf Jahrhunderte hinaus dem Spiel des Zufalles wenig überlassen bleibt. Nach meiner Meinung nun hat der Zufall — noch mehr allerdings die Willkür unseres Jahrhunderts — in den Städten mehr verdorben als genutzt, oder wo ihm wirklich die Entstehung malerischer Schönheiten zu danken ist, da sind doch die Pointen herauszufinden und herausgefunden, auf welchen diese Schönheiten beruhen.

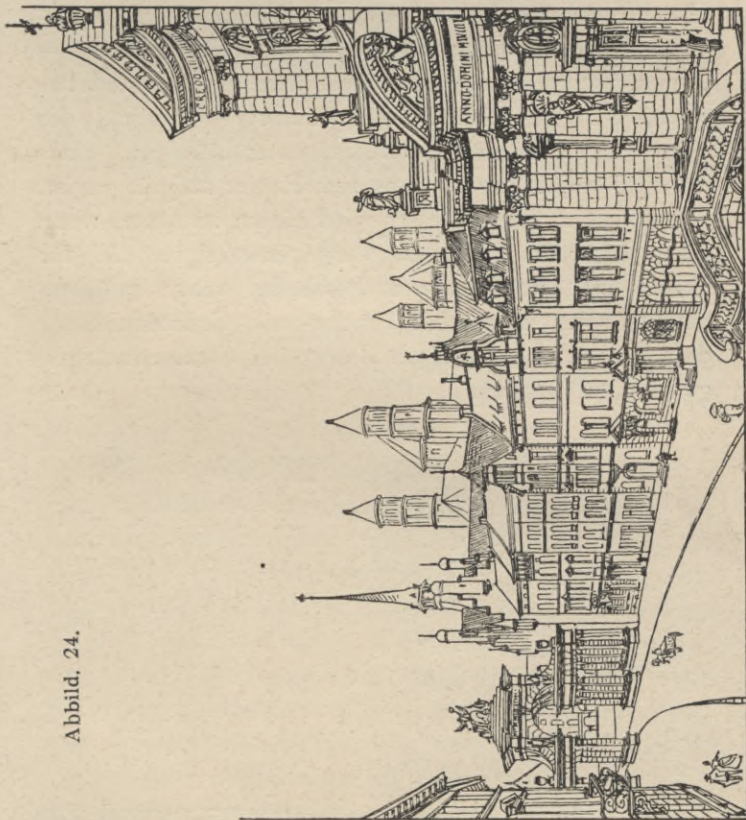
Ich habe in meinem Konkurrenzentwurf zur Stadterweiterung von München*) durch eine Reihe von Detailblättern nachzuweisen versucht, dass die Befolgung solcher Grundsätze sich lohnt. Das hier in Abbildg. 21 bis 23 gegebene Beispiel betrifft eine Platzanlage in einem vom jetzigen München ziemlich weit entfernten Bezirkszentrum.

Sehr viel grossartigere Platzanlagen habe ich für die Nähe der Altstadt entworfen und dargestellt.

Abbildg. 24 zeigt das Bild einer Strassenausbauchung desselben Planes. Dabei, und ebenso bei der Linienführung der Strassen, hatte ich im Auge, dass man beim Durchwandern einer Stadt niemals das ganze Stadtbild, sondern jedesmal nur einen Teil einer Strasse oder eines Platzes übersehen kann, und dass demnach jeder einzelne Teil jeder Strasse und jeden Platzes wert sei, in künstlerischem Sinne und kurzweilig ausgebildet zu werden.

*) Preisgekrönter Konkurrenz-Entwurf zu der Stadterweiterung Münchens von Karl Henrici. München 1893. L. Werner.

Die Planzeichnung verliert bei solchem Vorgehen naturgemäss denjenigen Charakter der Uebersicht-



Abbild. 24.

lichkeit, der den schematischen Strassennetzen unserer modernen Stadterweiterungen eigen zu sein scheint.

Wer jedoch eine Planzeichnung mit den Augen so zu durchwandern vermag, als ob er in der fertig aufgebauten Stadt einherginge, den erfasst schon das Grauen der Langenweile, wenn er in einem Stadtplane jenen — als Schlagwort so gern gebrauchten — „grossartigen Zug“ und jene „innige Durchdringung von Technik und Kunst“ gewahrt, die eben nur mit Zirkel und Lineal unter Befolgung eines einseitigen linearen Systems dem Papier aufgelogen ist.

Noch schlimmer aber wird einem zu Mute, wenn man sich die Millionen vergegenwärtigt, die für Prunk- und Protzbauten aufgewendet werden müssen, um mit rein äusserlicher Pracht- und Glanzentfaltung dem sogen. „grossartigen Zuge“ der Strassenanlagen gerecht zu werden.





Einiges zur Beachtung bei Anlage von Strassen, Plätzen und Gebäuden auf unebenem Gelände.

(Deutsche Bauzeitung, Oktober 1894.)

Berge und Täler gelten für städtische Strassen im allgemeinen als unerwünschte Dinge. Man beseitigt sie gern, indem man die Berge abträgt und die Täler mit ihnen ausfüllt und so ein möglichst wagerechtes Planum schafft, auf dem man nach Belieben die Strassenlinien ziehen kann. Mit dem Ausgleich der von Natur gegebenen Höhenunterschiede sollte man jedoch nicht weiter gehen, als es die Notwendigkeit dringend erheischt; denn man beseitigt damit die natürliche Veranlassung zu bewegten Strassenlinien, mit denen man, meist ohne nennenswerte Verlängerung des Weges, die Anhöhen umgehen könnte. Man vollzieht damit einen Akt der Willkür, der den anderen Akt der Willkür, bestehend in der Herstellung von

schnurgeraden oder gezirkelten Strassen und Plätzen, leicht nach sich zieht.

Der Wirkung vieler — namentlich öffentlicher Gebäude — kommt eine etwas erhöhte Lage sehr zustatten, und für die künstlerische Schaffenslust der Architekten wird in Unebenheiten des Geländes immer eine willkommene Bereicherung des Bauprogrammes zu finden sein. Man darf auch sicher auf Anerkennung rechnen, wenn man unter Ersparung der Kosten für Erdabtrag eine natürlich bewegte Geländeformation zu eigenartigen Anlagen ausgenutzt hat.

I. Bei der Anlage von Strassen besteht dabei die Kunst ebenso sehr darin, Hässlichkeiten zu vermeiden, als absolute oder ideale Schönheiten zu erzeugen; denn ohne ihre Wandungen betrachtet, können Strassen überhaupt nur in geringem Masse auf absolute Schönheit Anspruch machen, sie verdienen erst dann als künstlerisch gelungen bezeichnet zu werden, wenn sie in sich keine auffallenden Unschönheiten enthalten, und wenn sie die Gewähr bieten, dass alles, was sich an ihren Wandungen erheben soll, zu bestmöglicher Geltung kommen kann.

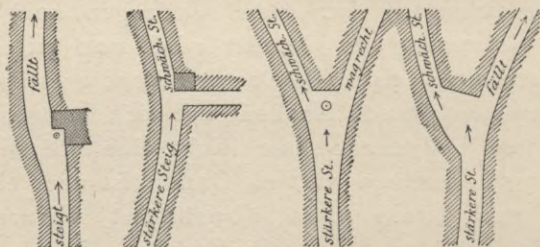
Es mögen zunächst einige Grundsätze Erwähnung finden, die wohl schon häufig hervorgehoben und begründet sind, an die jedoch immer und immer wieder erinnert werden muss, weil sie immer und immer wieder in Vergessenheit zu geraten scheinen.

Jede Strasse bedarf für den Wasserablauf eines Gefälles, und auf völlig wagerechtem Gelände muss dasselbe durch Auf- oder Abtrag künstlich erzeugt

werden. Für die Ausführung nun ist es bequem, die Gefälle auf tunlichst lange Strecken ganz gleich zu machen, für den Anblick dagegen ist es viel wohlthuender, wenn das Gefälle eine konkave Krümmung zeigt. Bei gekrümmten Strassenlinien ist eine solche Krümmung im Gefälle weniger von Bedarf, als bei geraden Strassenlinien, weil die Teilstrecken gekrümmter steigender Linien im perspektivischen Aufblick schon an sich konkav erscheinen, auch wenn die Steigung ganz gleichmässig ist. Dem Verlangen nach konkaver Krümmung des Gefälles wird man mit Recht entgegenhalten, dass dieselbe bei stark ansteigenden Strassen den grossen Nachteil mit sich bringe, dass der obere Teil der Strasse leicht eine übertriebene Steigung bekommen würde. Daraus ist aber einfach zu folgern, dass man überhaupt vermeiden sollte, stark ansteigende Strassen in geraden Linien anzulegen, und dass hier jedesmal die natürliche Veranlassung zu Strassenkrümmungen gegeben ist, mit denen man die Strecke verlängert, das Gefälle vermindert und den Anblick gefälliger und lebensvoller macht. — Es ist ausserdem hervorzuheben, dass die konkaven Krümmungen des Gefälles in geraden Strassen nur sehr gering zu sein brauchen, um doch schon die gewünschte Wirkung hervorzubringen. Trägt schon ein gleichmässiges Gefälle in gerader Strasse etwas Steriles, Totes, Langweiliges an sich, so ist dasselbe doch immer noch der konvexen Krümmung, die für das Auge als Buckel zur Erscheinung kommt, vorzuziehen. Als

Buckel wirkt aber schon, wenn in einer geraden steigenden Strasse auf eine stärkere Steigung eine schwächere folgt.

Solcher Wechsel im Gefälle ist häufig nicht zu vermeiden, aber in der Regel wird sich die hässliche Erscheinung des Buckels umgehen lassen, wenn man im Plane an der Uebergangsstelle der einen in die andere Steigung eine Wendung oder eine Gabelung der Strasse vornimmt, so dass von jeder Seite her

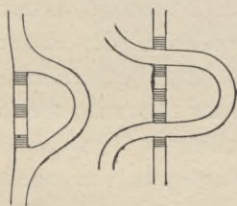


Abbild. 1—4.

gesehen an dieser Stelle das Bild sich schliesst und man den Buckel nicht mehr gewahr wird. (Vergl. Abbildg. 1—4). Solche Stellen können sogar mit besonderem Reize ausgestattet werden, wenn man z. B. wie in Abbildg. 1 u. 2 angedeutet), durch kleine Strassen-Erweiterungen an dem Kulminationspunkte des Gefälles einzelne Gebäude zum Vorspringen bringt und damit Schluss- und Ruhepunkte für das Auge schafft, die von der Beachtung des Strassenbuckels ablenken.

Für den bequemen Verkehr in steigenden Strassen ist noch anderes in betracht zu ziehen. Es gibt für

den Menschen kaum etwas Ermüdenderes, als andauernd in immer gleicher Steigung bergan wandern zu müssen, und es ist weniger ermüdend, wenn zur Erreichung derselben Höhe in dem Wege strammere Steigungen mit wagerechten oder schwach geneigten Strecken abwechseln. Es ist wohl kaum anzunehmen, dass unsere Haustiere hierin anders empfinden als wir Menschen, und wenn auch beim Lastenziehen im allgemeinen der längere Weg mit schwächerem Gefälle dem kürzeren stärker steigenden vorzuziehen ist, so bleibt doch bestehen, dass bei langen Steigungen ein Wechsel im Gefälle und damit ein Wechsel in der Anspannung der Kräfte für Tiere und Menschen nur wohltuend wirken kann. Für zusammenhängende Strassenzüge, die zu einer Höhe hinaufführen, durchgehend gleiche Steigung zu konstruieren, darf deshalb nicht etwa als ein besonderes Verdienst angesehen werden. Der Fuhrverkehr wird nun immer den längeren, sanfter steigenden oder fallenden Weg suchen, der Fussverkehr dagegen mit Vorliebe den



Abbildg. 5 u. 6.

steileren Richteweg, und wenn man Gelegenheit und Veranlassung hat, solche Richtewege für Fussverkehr anzulegen, und diese mit Ruhepunkten unterbricht, dann ergibt sich, wie in Abbildg. 5 u. 6 schematisch angedeutet, eine

Durchdringung oder Nebeneinanderstellung der Treppen- oder Terrassenform mit der Serpentine. Das Vorbild dafür liefert jede Fahr-

strasse, die in grossen Windungen zu einer Berghöhe hinaufführt, mit dem Fusspfade, der sie in kurzer Linie durchkreuzt. Viele Auffahrten und Aufstiege zu hochliegenden Villenbauten usw. sind mit bestem Erfolge in diesem Sinne angelegt, und beim Entwerfen der Wege in Gärten und Parks, welche an Bergabhängen liegen, führt die Sorge für kurze steilere neben langgestreckten bequemen Anstiegen zu den dankbarsten Lösungen. Bei solchen offenen Anlagen ist es für den Eindruck von Bedeutung, dass man die beiden Motive, das der Serpentine und das der steilen Rampen-, Treppen- oder Terrassenbildung, in ihrem Zusammenhange erkennt; da ergeben sich belebende Ueberschneidungen der verschiedenartigen Linien, und durch einzufügende Architekturstücke, durch bildnerischen und gärtnerischen Schmuck lässt sich die Wirkung auf das Höchste steigern.

Bei städtischen, beiderseitig bebauten und sich in ähnlichem Sinne kreuzenden Strassen und Aufstiegen kommt diese Uebersicht in Fortfall und bezüglich ihrer schönheitlichen Ausbildung sind beide gesondert ins Auge zu fassen. Aus der Serpentine der sanft ansteigenden Hauptstrasse werden stets erfreuliche wechselvolle und geschlossene Bilder hervorgehen; ein schnurstracks in die Höhe geführter Rampen-, Treppen- oder Terrassenweg wird dagegen, von oben wie von unten gesehen, immer einen beängstigenden Rutschbahn- oder Leiter-ähnlichen Anblick darbieten. Da muss denn die Aufgabe als eine rein baukünstlerische aufgefasst werden, und man wird durch Ver-

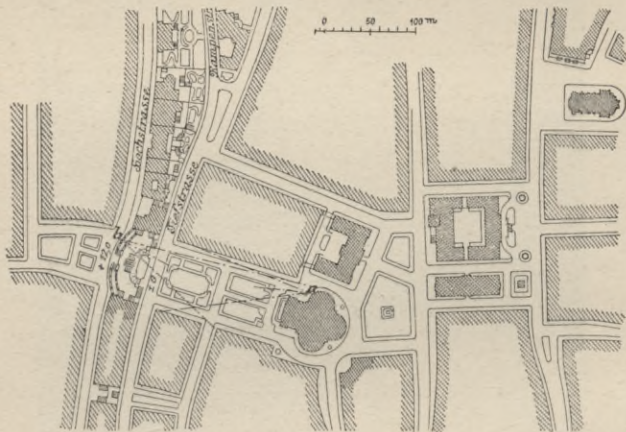
setzungen im Aufstiege, durch Wendungen, welche Profilansichten der Rampe oder Treppe mit sich bringen, sowie durch Ruhepunkte, die geeignet sind, den Blick von der Axenrichtung des mühsamen Weges zeitweilig abzulenken, dafür zu sorgen haben, dass



Abbildg. 7. Spanische Treppe und St. Trinità dei monti in Rom. der Aufstieg wechsellvoll und unterhaltend werde und den Charakter der Rutschbahn oder der Trittleiter verliere.

Häufig aber wird man in der Lage sein, Programm-Gegenstände für den Stadtplan herauszufinden,

die geeignet sind, Höhenunterschiede zu vermitteln, oder denen die Stellung am steilen Abhänge oder auf der Höhe desselben zugute kommen kann. Kleinere Fontainen, Denksäulen usw. werden oft bei reicheren Anlagen in Verbindung mit solchen steilen Richtwegen besonders geeignete Stellen finden können, und wenn die Verhältnisse dazu einladen, sollte man nicht ver-



Abbildg. 8.

gessen, z. B. an die spanische Treppe in Rom zu denken (vergl. Abbildg. 7) und an andere monumentale Denkmals-Anlagen, die mit Treppen und Rampen den Fussverkehr zwischen zwei in verschiedenen Höhen liegenden Strassen vermitteln. Zur Illustration solcher Denkmals-Anlage von sehr bedeutenden Abmessungen mögen die Abbildgn. 8—10 aus dem Ent-

wurf des Verfassers zur Stadterweiterung Münchens dienen.

II. Die Anlage von städtischen Plätzen auf unebenem Gelände ist häufig nicht zu um-

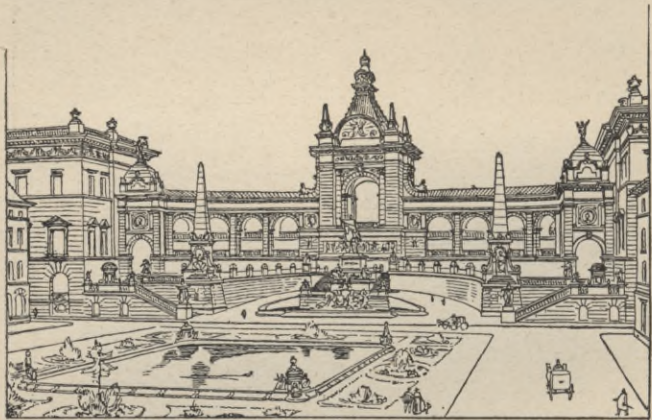


Abbildg. 9.

gehen, aber auch keineswegs als etwas Missliebiges zu betrachten. Auch hier gilt es wieder, in erster Linie Hässlichkeiten zu vermeiden und ferner die

Platzfigur so zu gestalten, dass die Unebenheit des Geländes der Wirkung der in den Wandungen zu errichtenden Gebäude zugute komme.

Wenn nun schon der Anblick eines Buckels in der Längsrichtung einer Strasse als unerfreulich bezeichnet werden muss, so ist das auf Plätzen noch



Abbildg. 10.

mehr der Fall, wo ja neben der Längsabmessung auch die Breitenabmessung mehr als bei den Strassen in Betracht kommt. Man wird da weder eine Erhöhung in der Mitte der Platzfläche, die nach allen Seiten hin abfällt, vertragen können, noch eine konvexe Krümmung, die einen nach zwei Seiten abfallenden Rücken bildet. Eine leise konkave Wölbung, die bei gedrungenen Platzfiguren unter Umständen schalenförmig sein kann, die bei gestreckten Platz-

figuren wahrscheinlich besser nur eine Axe, und zwar die Längsaxe betrifft, wird dagegen immer günstig wirken, weil sie den Ueberblick über alles, was auf dem Platze sich befindet oder dort vor sich geht, erleichtert, und weil sie den Platz grösser erscheinen lässt, als wenn er ganz eben wäre. Auch die Grössenwirkung alles dessen, was den Platz umgibt, wird durch solche Aushöhlung unbedingt gesteigert. Selbstverständlich darf man keine Löcher oder Abgründe graben, was, um Missverständnissen vorzubeugen, besonders hervorgehoben sein mag.

Wenn schon auf wagerechter Ebene die Wahl ganz regelmässiger symmetrischer Platzfiguren in allen den Fällen sehr bedenklich, mindestens willkürlich und zwecklos ist, in denen man es nicht in der Hand hat, die Wandungen dem Grundriss entsprechend symmetrisch aufzubauen, so sollte man bei Plätzen auf ansteigendem oder unebenem Gelände damit noch vorsichtiger und zurückhaltender sein und jedenfalls nur dann regelmässige Figuren in Anwendung bringen, wenn die Symmetrieaxe derselben genau in die Richtung der Flächensteigung gelegt werden kann. Geschieht das nicht, so wird von vornherein jede in den Plan gezeichnete Symmetrie zu einer grossen Täuschung in der Ausführung, wie das auf der Hand liegt.

Die Platzfigur ist so zu wählen und so zu legen, dass Steigung und Unebenheiten nicht nur nicht stören, sondern dass sie zu wirkungsvollen Eigentümlichkeiten in der Umbauung des Platzes führen.

Schon aus der Formation der Bodenfläche muss sich ergeben, ob die Stelle sich zur Hervorbringung eines möglichst einheitlichen und grossartigen oder eines mehr gemütlichen, mannigfaltiger gruppierten Platzbildes eignet.

Bei solchen Erwägungen würde man nun allerdings völlig im Dunkeln tappen oder ganz vergeblich sich anstrengen, wenn man die Umbauung des Platzes gänzlich dem Zufall überliesse. In alten Städten, die uns durch ihre malerischen Reize gefangen nehmen, wird man selten finden, dass Plätze angelegt worden sind, ohne dass hervorragende öffentliche Gebäude dazu die Veranlassung gegeben hätten. Die Plätze bildeten Verkehrszentren und mussten Gebäude, Anstalten oder Einrichtungen in ihren Wandungen enthalten, die dem Verkehre dienten, die ihm Nahrung darboten, oder denen der Verkehr die Nahrung zuführte. Plätze ohne Wandungen, wie die modernen Sternplätze, können diese Aufgabe nicht erfüllen. Ein Platz ohne Besetzung mit hervorragenden, namentlich öffentlichen Gebäuden hat also seinen Zweck verfehlt, es sei denn, dass er lediglich als Luftreservoir und zum Promenieren in Erholungsstunden dienen soll. Solche Plätze, die man bestens zu Parks oder öffentlichen Gärten macht, stehen aber ausserhalb dieser Betrachtung; bei ihnen kann ja jede beliebige oder zufällige Erhebung zu reizvoller Landschaftsgärtnerei, zur Aufstellung von Pavillons, Monumenten usw. ausgenutzt werden. Zu einem städtischen Platze in dem hier behandelten Sinne gehört mindestens ein öffent-

liches Gebäude, welches ihn beherrscht, womöglich ein Turmgebäude, und da man mindestens eben so viele Monumental-Gebäude wie Plätze zu einer Stadterweiterung nötig hat, so sollte man niemals anders als gleichzeitig an Plätze und öffentliche Monumental-Gebäude denken.

Die Platzfigur muss, wenn sie voll befriedigen soll, dem Gebäude, welches demnächst den Platz zu beherrschen hat, auf den Leib geschnitten erscheinen. Man pflegt das heute umgekehrt zu machen: man schneidet mit Zirkel und Lineal die Platzfigur aus, feilt sie gegen jeden Ein- oder Uebergriff durch das Gesetz und überlässt dem Zufall, was nachher in die Gewandung hineinschlupfen mag. Sind die Gegenstände zu gross, dann sieht der Platz zu klein aus. Ist der Gegenstand zu klein, es hilft ihm nichts, die gesetzliche Baufluchtlinie muss inne gehalten werden, ob sich für ihn auch der Platz als ein scheinbar auf Zuwachs berechnetes schlotterndes Gewand erweisen sollte.

Vorausgesetzt nun, man habe unter den einen ansteigenden Platz umgebenden Grundstücken zur Errichtung eines hervorragenden öffentlichen Gebäudes freie Wahl, so ergibt sich auf den ersten Blick, dass es drei ganz verschiedene Grundbedingungen sind, die sich an die verschiedenen Wandungen knüpfen. Der Platz wird ein ganz anderes Gesicht bekommen, je nachdem man das ihn beherrschende Gebäude an der höchstgelegenen oder tiefstgelegenen Seite, oder in einer der seitlichen Wandungen sich erheben lässt;

und umgekehrt, die Architektur des Gebäudes wird je nach Stellung desselben zur Steigung des Platzes eine andere werden müssen.

Um dem Gebäude schon durch seine Lage die Herrschaft im Platzbilde zu sichern, ist an sich die höchste Stelle zu bevorzugen; denn es bedarf der Aufwendung verhältnismässig geringster architektonischer Mittel, um hier das Gebäude als Krönung der Platzwandungen auftreten zu lassen. Die Steigung der Platzfläche treibt schon an sich den Blick aufwärts und in einer frei zum Firmament aufstrahlenden Architektur werden hier Folgerichtigkeit und Natürlichkeit in der besten Weise ihren Ausdruck finden.

Der Eindruck ist noch wesentlich dadurch zu steigern, dass man die seitlichen Wandungen des Platzes nach oben zu konvergieren lässt, denn dadurch wächst scheinbar die betreffende Platzabmessung und mit ihr die relative Grössenabmessung des Gebäudes. Alle Mittel und Mittelchen, die Bernini angewandt hat, um die Fassade und Kuppel der Peterskirche in Rom in ihrer Grössenwirkung zu steigern, kommen nicht zur Geltung wegen des einen Fehlers, den er beging, indem er die der Fassade sich anschliessenden Kolonnadenflügel nach dieser zu divergieren liess. Die Tiefe des von ihnen flankierten ansteigenden Vorplatzes erscheint dadurch verringert, und eine grosse Enttäuschung erfährt jeder, der sich eine den absoluten Massen entsprechende überwältigende Wirkung von dem Anblicke dieses gewaltigsten aller Dome beim Betreten des Platzes versprochen hatte.

Die Lage an tiefster Stelle fordert mehr zu einer ruhigen Massenlagerung, zum Vorwiegen des Horizontalen in der Architektur heraus. Fundamental muss hier der Eindruck werden, wenn er der Eigentümlichkeit der Lage entsprechen soll. Ganz besonders dringend empfiehlt es sich, hier eine konkave Krümmung der Platzfläche anzuwenden, und die Steigung nicht unmittelbar am Fusse des Gebäudes beginnen zu lassen, damit man, von oben her sehend, doch immer den Eindruck gewinne, als erhebe sich die untere Seite des Platzbodens wieder etwas, um den Sockel des Bauwerks aufzunehmen. Als beachtenswertes Beispiel dieser Art sei die Piazza del Campo in Siena angeführt. Dieser Platz macht, obgleich er im Plane die Figur eines unregelmässigen Vierecks zeigt, den Eindruck, als sei er genau halbkreisförmig. Er senkt sich nach der Mitte zu erheblich, so dass er einem antiken Theater gleicht. Auf dem Durchmesser des Halbkreises, an Stelle der Skena, erhebt sich dominierend der Palazzo Publico, dessen schlanker Turm in kontrastierender Wirkung die Massenlagerung des Gebäudes nur um so wuchtiger zur Geltung bringt. Eine verwandte Gestaltung besitzt auch der Römerplatz in Frankfurt a/M.

Wenn schliesslich das den Platz beherrschende Gebäude in eine der Seitenwandungen zu stehen kommen muss, so leuchtet wohl von vornherein ein, dass es eine grobe künstlerische Taktlosigkeit ist, wenn man an solchen Stellen langgestreckte Fassaden mit betonter symmetrischer Teilung errichtet. Geradezu

abscheulich, gedankenarm und mit sich selbst im Widerspruch stehend wirken solche Reissbrettfrüchte. Aber leider ist nicht zu verschweigen, dass derartige Geschmacklosigkeiten heutigen Tages massenhaft produziert werden und dass sich dafür namentlich unter den staatlichen und städtischen (natürlich symmetrischen) Normalbauten eine grosse Zahl abschreckender Beispiele anführen liessen.

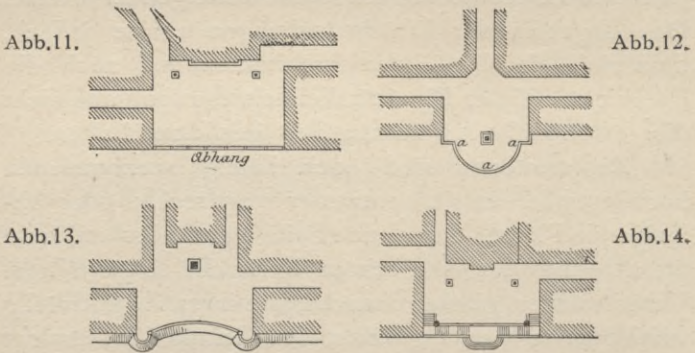
Die Steigung eines Platzes oder einer Strasse verlangt unbedingt Berücksichtigung bei der Gestaltung der dem Gefälle unterworfenen Gebäude und es wird in jedem einzelnen Falle zu prüfen und zu entscheiden sein, in welcher Art diese Rücksicht zu betätigen ist. Man kann erstens mit der Schauseite des Gebäudes einen Ausgleich in den Konturen der Wandung herbeiführen, indem man die höheren Teile an die untere Seite verlegt, oder man kann zweitens behufs einer möglichst ruhigen Wirkung der Steigung der Fusslinie mit den oberen Begrenzungslinien allmählich folgen, oder man kann drittens den Schwerpunkt der Schauseite und die höchste Erhebung derselben auf die höher liegende Seite verlegen. Das letzte bezeichnet unzweifelhaft den Weg, um mit geringsten Mitteln die grösste Wirkung zu erzielen; denn diese wird dabei durch die Steigung des Fussbodens unmittelbar unterstützt. Erwägungen, die sich an den Charakter des Gebäudes und an sonstige vorhandene oder zu bewirkende Eigentümlichkeiten des Platzbildes knüpfen, werden für das eine oder andere den Ausschlag geben

müssen; sie werden auch unter Umständen die seitliche Wandung für die Aufstellung des betreffenden Gebäudes überhaupt ungeeignet erscheinen lassen.

Zu Erwägungen dieser Art gaben beispielsweise die Rathaus-Konkurrenzen für Pforzheim und Elberfeld Veranlassung. In beiden Fällen lagen die Bauplätze in Seitenwandungen stark ansteigender Plätze. Das Ergebnis der Wettbewerben zeigte jedoch, dass viele der beteiligten Architekten und auch die Preisrichter dieser Eigentümlichkeit der Aufgabe nicht die gebührende Aufmerksamkeit gewidmet hatten.

Zu erwähnen sind noch häufig vorkommende hochliegende, in sich entweder wagerechte oder ansteigende Plätze, deren eine Seite ganz oder teilweise offen bleibt, um eine schöne Fernsicht zu gewähren. Unter solchen gibt es manche, die ihren Zweck völlig verfehlen, weil man glaubte, den Genuss der Aussicht durch bastionenartigen Ausbau des offenen Platzrandes noch steigern zu sollen. Allerdings gewinnt man durch solchen Vorsprung einige Punkte (*aa* *Abbildg.12*), welche die Fernsicht zu einer halben Rundschau erweitern, übrigens wird dadurch ebensowohl die Aussicht von dem Platze und den denselben umgebenden Gebäuden aus, als auch der Anblick der Gebäude von aussen und unten gesehen, verkümmert. Günstige Aussicht von einer Stelle aus und günstiger Anblick dieser Stelle bedingen sich aber naturgemäss gegenseitig, und es verrät eine grosse Kurzsichtigkeit, wenn gegebenen Falles nicht beides ins Auge gefasst wird.

Die gerade Brüstung (Abbildg. 11) bezeichnet eine einfache normale Anordnung eines solchen Platzes, die herausgebauchte Brüstung (Abbildg. 12) kommt nur einzelnen Punkten *a*, und dieses noch in zweifelhafter Weise, zugute. In den Abbildg. 13 und 14 sind Lösungen der Aufgabe angedeutet, bei denen die



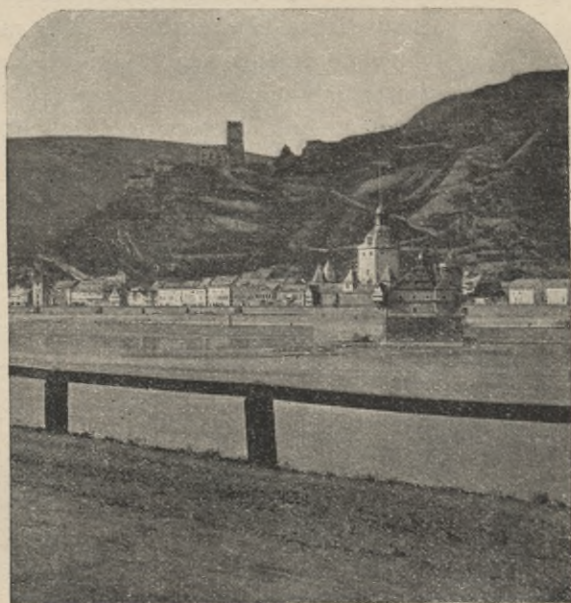
Abbildg. 11—14.

Aussicht vom Platze aus, sowie der Anblick der im Hintergrunde des Platzes stehenden Gebäude in vorstehendem Sinne gewinnen und gehoben werden würde. Auch hier ist es wieder die Konkave, welche den Bildungen zugrunde liegt, und welche für alle Punkte an der Brüstung entlang noch den Vorteil bringt, dass das Aussichts-bild eingerahmt erscheint. Die Amphitheater der alten Griechen und Römer sind in ihrer Idee für viele solche Aufgaben, Terrassenanlagen, Schlosshöfe, Aussichtsplätze in der Landschaft oder in Gärten und Parks usw. als Vorbild zu

nehmen, nicht aber die Bastionen von Festungen, die mehr zum Schildwachestehen und Schiessen, als zum vergnüglichen Ausschauen und Geniessen da sind.

III. Die Anlage von freistehenden Gebäuden auf unebenem Gelände. Otte macht in seiner Geschichte der Deutschen Baukunst S. 257 bis 260 besonders darauf aufmerksam, dass der Bergfried der alten Burgen, der höchste und mächtigste Teil derselben, sich immer an höchster Stelle befindet, und zwar im Mittelpunkt der Anlage, wenn sich die Burg auf einem Bergkegel erhebt, dagegen an der Bergseite, wenn die Burg auf dem Vorsprunge eines Bergabhanges oder auf dem unteren Ende eines ansteigenden Felsengrates errichtet ist. Zweier Bergfriede bedurfte man, wenn die Burg einen isolierten gestreckten Bergrücken einnahm. Dies hatte seinen praktischen Zweck, denn der Bergfried diente als Warte und als Haupt-Verteidigungsbollwerk und musste auf der Seite stehen, von welcher Angriffe erwartet wurden. Im ersten Falle konnten dieselben von allen Seiten kommen, und man hatte dann in erster Linie darauf Bedacht zu nehmen, von den Zinnen des Turmes nach allen Seiten hin ausschauen zu können. Vergegenwärtige man sich das Bild der alten Burgruinen und man wird finden, dass auch für den Anblick die Anordnung nicht glücklicher hätte gewählt werden können (vergl. Abbildg. 15). Wahrhaft monumental, wie aus den Felsen herausgewachsen, und doch so ruhig und behäbig türmen sich da die Massen auf; ihr Schwerpunkt ruht auf ge-

sicherter Basis, an höchster Stelle des Bodens erfährt die Baumasse ihre grösste Erhebung, Vorgelagertes bekrönend und überbietend. Der Grundsatz lautet



Abbildg. 15. Ansicht von Caub a. Rh. mit der Ruine Gutenfels.

demnach: „man möge mit den Baumassen steigend der Steigung des Erdbodens folgen“.

Ein Blick in die Natur lehrt uns, dass sie mit ihren Höhenbildungen dazu das Vorbild liefert. Die höchste Erhebung der Wasserscheide zwischen zwei Flussgebieten, namentlich in bergiger Gegend, wird

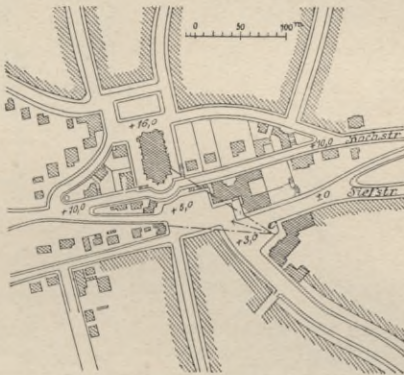
immer in der Nähe des Schwerpunktes der Fläche zu suchen sein, deren Figur durch die Flusslinien bestimmt ist. Selbstredend sind solche Gesetze nicht so streng aufzufassen, dass nicht auch Ausnahmen von ihnen gemacht werden könnten und dürften. Künstlerische Individualität, oder andere Veranlassungen können sehr wohl zuweilen harte Kontraste verlangen, ebenso wie auch die Natur manche abnorme Bildungen zeigt, die durch gewaltige Katastrophen entstanden sind, und in ihrer wild romantischen Absonderlichkeit das Gemüt mit Schauern und Grauen erfüllen. Man sucht solche Stellen auf, um sich von der krass vor Augen gestellten Grösse der Schöpfung erschüttern zu lassen, aber man möchte nicht immer an solchen finsternen unheimlichen Abgründen wohnen, wo sich der Alpdruck auf die Brust wirft. Deshalb möge man sich solche Ungewöhnlichkeiten der Natur auch nur ausnahmsweise für seine Kunstschöpfungen zum Vorbilde nehmen und sich vor allen Dingen hüten, derartigen Kontrasten lediglich aus Effekthascherei nachzujagen; denn man läuft dabei Gefahr, nicht Erhabenes, sondern nur Lächerliches zu erzeugen.

Um die Befolgung der vorstehend empfohlenen Regel auf ihre Wirkung zu prüfen, bieten sich besonders eine grosse Zahl mittelalterlicher Kirchen dar, die in ihrer bei weitem grösseren Mehrzahl ein ungewein sicheres Gefühl für die Wahl einer schönen Stellung und für wirkungsvolle Massengliederung vertragen. Man denke nur an den Dom zu Limburg an der Lahn, sowie an die linksrheinischen Kirchen, die

meist dem Tale die Chorseite zuwenden und bei deren Turmstellungen doch sicher auf den Anblick vom Rhein her bewusste Rücksicht genommen worden ist. Nicht die absolute, sondern die relative Höhe kommt bei allen solchen gruppierten Anlagen in Betracht und für diese sucht und findet das Auge den Massstab im Vergleich mit Vorliegendem. Lässt man dagegen den Turm oder höchsten Gebäudeteil unvermittelt aus tiefster Stelle herauswachsen und stellt ihn in die dem Abhange zugewendete Schauseite, so verdeckt und unterdrückt er das dahinter liegende und erweckt leicht den Eindruck eines unverschämten Sichvordrängens, was den Wert der absoluten Grösse stets herabzusetzen geeignet ist.

Der vorstehend aufgestellte Grundsatz wird niemals im Stiche lassen, wo es sich darum handelt, die ganze Körpermasse eines Gebäudes oder einer Gebäudegruppe für den Anblick von verschiedenen Seiten und namentlich für entferntere Standpunkte in schönster Weise zur Geltung zu bringen. Anders kann es sein, wenn der Anblick des Objektes für nur einen Standpunkt zu berechnen ist und wenn es dabei im wesentlichen nur auf die Ausbildung und den Effekt einer Schauseite in gerader geometrischer Ansicht ankommt. (Vergl. wiederum Abbildg. 15). In Abbildg. 16 u. 17 führt der Verfasser eine gruppierte, stark ansteigende Platzanlage mit offener Umbauung aus seinem Entwurf zur Stadterweiterung Münchens vor, in welcher der geneigte Beschauer eine sorgsame Betätigung der in dem Vorstehenden entwickelten Anschauungen er-

kennen wird. Ausführungen solcher Art, für welche unsere alten deutschen Städte die schönsten Vorbilder in ungemessener Zahl liefern, hat die Neuzeit leider nur in sehr geringer Zahl aufzuweisen. Sie hat sogar einen von schweren Folgen begleiteten Vernichtungskampf gegen jene Zeugen des natürlichen Schönheitssinnes unserer Vorfahren geführt. Wandere man



Abbildg. 16.

z. B. am Rhein entlang von Ort zu Ort und prüfe dort eingehend die Werke des Neuen und des Alten, und man wird in diesem Ausspruch nicht ein leeres Scheltwort finden.

Es genügt nicht, einzelne wertvolle Baudenkmale zu erhalten, sie vor gänzlichem Verfall zu schützen oder sie zu restaurieren; man tut ihnen schon das schlimmste Leid an, wenn man sie bloss stellt, wo sie früher züchtig verhüllt erschienen, oder wenn man

ihnen Nachbarn aufdrängt, mit denen sie sich nicht vertragen können, oder wenn man schliesslich den natürlichen Boden, aus dem sie herausgewachsen sind, zu einem polierten Präsentierbrett umwandelt.



Abbildg. 17.

Manches giebt es jedoch noch zu retten und wieder gut zu machen, und die Gelegenheit, Neues zu schaffen, welches ebenso urwüchsig, wahr und witzig aussieht wie das Alte, bietet sich überall.

Nur darf man dabei die Stellung der tonangebenden Bauwerke, namentlich der Turmgebäude, nicht dem Zufall überlassen und nicht von ledernen, in kurz-sichtiger Uebereilung festgestellten Baufluchtlinien sklavisch abhängig sein.

Möchten die vorstehenden Erörterungen dazu beitragen, dass allgemein dieses Joch bald abgeschüttelt werde.





Der Erlass von Baupolizei-Vorschriften für die Umgebungen und Vororte von Grosstädten.

(Deutsche Bauzeitung, Februar 1892.)

Die genannte, z. Z. auf der Tagesordnung stehende Frage verdient in weitesten Kreisen beachtet und behandelt zu werden. Berührt wird durch sie jeder Stadtbewohner und Stadtbesucher, und der Techniker hat ihr gegenüber nicht nur als Fachmann, sondern auch als Bürger Stellung zu nehmen.

Es handelt sich bei dieser Frage um Befugnisse, die den Behörden ein erweitertes Bestimmungsrecht über die Bebauungsformen gewähren sollen, oder um Vorschriften, die geeignet sind, der Willkür des bauenden Publikums und besonders der Machtsphäre der Bauspekulation Schranken zu setzen.

Es ist gewiss nicht zu bezweifeln, dass manches besser werden würde, wenn man den weisen Räten der Städte und ihren Technikern die Mittel in die

Hand gäbe, die von ihnen gewünschten und ersonnenen Bebauungsformen durchzusetzen, denn jedenfalls würden in der Regel die grösseren Vollmachten nach bestem Wissen und Willen im allgemeinen Wohlfahrtsinteresse gehandhabt werden.

Die Sache hat jedoch ihre zwei Seiten. Mit der Vermehrung der Befugnisse wächst auch die Verantwortlichkeit, und diese knüpft sich zum Teil an Persönlichkeiten, die nur zeitweise am Ruder sitzen und die deshalb verführt sind, die Verantwortung zu leicht zu nehmen. Auch wird der Interessenwirtschaft im Schosse der Behörden — diesem nirgends ganz zu hindernden Ausfluss menschlicher Schwäche — Vorschub geleistet mit jedem neuen Verfügungsrechte über den Besitz des einzelnen Bürgers.

Der Bürger aber ist viel empfindlicher gegen die Härten und die harte Handhabung des Gesetzes, als gegen die Unbill, die ihm von seinem Nebenmenschen widerfährt, so lange er von diesem nicht böswillig geschädigt wird.

Vielleicht ist das ein ganz verkehrter Standpunkt, aber er wird nun einmal von dem Normalmenschen eingenommen werden, solange ihm die persönliche Freiheit als eines der höchsten und begehrenswertesten irdischen Güter gilt.

Wir sprachen an anderer Stelle gelegentlich die Ansicht aus, dass die Tyrannenherrschaft der Bauspekulation, unter der fast ausnahmslos die Stadtbewohner zu leiden haben, viel erniedrigender und tiefgreifender sei, als strenge Polizeigesetze. Das halten

wir auch heute aufrecht, fügen jedoch hinzu, dass trotzdem das Publikum jenen indirekten Druck niemals so empfinden wird, wie den direkten Druck, der auf Grund von Gesetzesparagrafen, Polizeivorschriften und Baureglements durch die Behörden ausgeübt wird.

Die Machtsphäre der Bauspekulation zu beschränken tut dringend not, ob aber mit den im Kölner und Berliner Verein angeregten gesetzgeberischen Mitteln das Rechte getroffen werden würde, bezweifeln wir sehr.

Alle entbehrlichen Gesetzesparagrafen sind nur da, um von „dem Schlaun“ ausgebeutet oder umgangen zu werden, oder, wie der Berliner sagt, „zum Kujenieren“. Mit jeder die Freiheit des Einzelnen beschränkenden Verfügung rüstet man den bürokratischen Kontrollmensen mit einer neuen Handhabe zur Wahrung seiner unfehlbaren Machtvollkommenheit aus.

Wir meinen deshalb, dass es besser sein würde, dahin zu wirken, dass die Fluchtliniengesetze und Baupolizeivorschriften tunlichst verallgemeinert würden, als dass man durch eine Vermehrung der vielen entbehrlichen Einzelbestimmungen die Schablonenzüchtung im Bauwesen noch immer weiter triebe.

Wo das Normieren anfängt, da hört die Kunst auf! Soll denn der Kunst aller Boden im Städtebau entzogen werden, oder bleibt der Städtebau noch eine Kunst, wenn ihm eine bestimmte Anzahl von Schematen vorgeschrieben wird, auf die alle Lagen und Verhältnisse zugeschnitten werden müssen?

Da wird vorgeschlagen, man solle so und so viele Arten von Bebauungsrechten zonenweise begrenzen! Das gäbe allerdings die willkommene Veranlassung zu schönen neuen Zirkelschlägen, aber wir meinen, man könnte mit ebenso gutem Grunde vorschreiben, dass alle grösseren Gutsbezirke in aneinanderschliessende konzentrische Ringe geteilt werden müssten, ohne Rücksicht auf die Bodenbeschaffenheit. Der erste Ring wäre dann zum Gartenbau, der zweite zum Feldbau, der dritte für Wiesen, der vierte für Wald herzurichten, nachdem vorher tabula rasa gemacht worden wäre.

Das würde für die Bewirtschaftung gewiss recht bequem werden, auch eine leichte Arbeit für den Verkoppelungs-Geometer abgeben, ob aber der Boden für diese Massregelung sich dankbar erweisen würde, ist eine andre Frage!

Da wird ferner vorgeschlagen, dass Strassen nach vierfacher Art geschaffen werden sollen, für welche die Höhe der Bebauung sowie die Grösse der bebaubaren Fläche verschieden ist.

Wir sehen schon die Fabrik entstehen, welche dazu die vier verschiedenen Kategorien von Reissfedern liefern wird, so dass man mit einem einzigen Zuge am Lineal die Strassen in richtiger Breite und mit der geeigneten Bezeichnung der vorzuschreibenden Bebauungsart auf dem Papiere darstellen kann!

Ein dritter Vorschlag geht darauf hinaus, den städtischen Behörden grössere Befugnisse über die Parzellierung der geplanten Baublöcke einzuräumen,

damit nicht an der Hartnäckigkeit einzelner Grundbesitzer die so schön erdachte Teilung der vielen schiefeckigen Bebauungsflächen scheitern müsse.

Wäre es aber nicht viel richtiger, jene unliebsamen Schwierigkeiten dadurch zu umgehen, dass man bessere Baublockfiguren schaffte und mit den Strassenzügen mehr Rücksicht auf die jeweiligen Besitzgrenzen nähme?

Es ist unrichtig, zu behaupten, dass unter einer weitgehenden Rücksichtnahme auf die bestehenden Besitzgrenzen und mit der Individualisierung der Strassen und Plätze, je nach ihrer Lage und den sich vorfindenden Gelände-Verhältnissen, die für Verkehr, Gesundheit und Wohnbedürfnisse gebotenen Rücksichten auch nur im mindesten vernachlässigt zu werden brauchen; aber in jedem modernen Bebauungsplan, welcher über diese und andere „kleinlichen Dinge“ kühn hinweggeht, spricht sich diese Behauptung aus.

Gewiss, Strassenkrümmungen und Unregelmässigkeiten in den Platzfiguren sind bei solcher Individualisierung häufig nicht zu vermeiden, aber sie dürfen füglich nur willkommen geheissen werden, „wenn Häuser, Strassen und Menschen zusammenpassen sollen“, denn mit der Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit der Menschen, für welche allerdings die uniformierte gerade Strassenlinie den besten Ausdruck darbietet, hat es — Gott sei Dank — noch weite Wege.

Die gute Absicht, welche den erwähnten Gesetzesvorschlägen mit zu Grunde liegt und welche gegen

die Auswüchse der Grundstücks- und Bauspekulation gerichtet ist, soll nicht verkannt werden, aber sie greift das Uebel nicht bei der Wurzel an; denn sie verhindert den Planleger nicht, nach wie vor Bau-blockfiguren zu konstruieren, die schlechterdings nur für eine spekulative Bebauung mit Mietskasernen und dergl., nimmermehr aber für eine behagliche bürgerliche Niederlassung sich eignen.

So lange unsere Städte sich an die in den letzten Jahrzehnten aufgestellten Bebauungspläne, welche fast ausnahmslos jene Rücksichtslosigkeit dem bestehenden Grundbesitz gegenüber an den Tag legen, gebunden halten, wird allerdings an den Stellen, wo nicht schon die Spekulation sich der verschnittenen oder zerfetzten Grundstücke bemächtigt hat, die erstrebte Befugnis der Grenzumlegungen manche guten Dienste leisten können. Wirksamer aber wird das Spekulationsfieber bekämpft und der unvernünftigen Steigerung der Bodenpreise vorgebeugt werden, wenn man sich entschliesst, die Bebauungspläne von vornherein so einzurichten oder dahin abzuändern, dass die Grundbesitzer möglichst wenig beunruhigt werden und es ihnen leicht gemacht wird, entweder ihren Fleck zu behalten und selbst zu bebauen, oder ihn doch wenigstens unmittelbar an den zu verkaufen, der da selbst bauen und wohnen will. Der Planleger muss allerdings die Kunst verstehen, der Schwierigkeiten Herr zu werden, welche die zu schonenden Besitzgrenzen und Gelände-Ungleichheiten mit sich bringen und er darf eine grössere Mühe nicht scheuen, die ihm aus

dem Verzicht auf die gehobelten und gezirkelten Strassen- und Platzideale erwächst.

Dass in Grosstädten unter Umständen und stellenweise die Verkehrs-Anforderungen so überwiegend sind, dass alles andere dagegen zurücktreten muss, wird kein vernünftiger Mensch bestreiten wollen. Aber auch mittlere und kleinere Städte, die bisher von der Spekulation noch leidlich unberührt geblieben sind, haben sich mit Erweiterungsplänen auszurüsten und sie gehen einen unheilvollen Weg, wenn sie denen folgen, die sie mit den üblichen Grossstadt-Ideen und -Idealen beglücken möchten.

Schon in den Grosstädten selbst sollte in nicht zu grosser Entfernung vom Mittelpunkt der Stadt das grosstädtische Wesen aufhören und zwischen den notwendigen, vornehmlich radialen Hauptverkehrsadern eine Verzweigung der Strassen und eine Bemessung der Plätze angestrebt werden, wie sie für mittlere und kleinere Städte, wo der einzelne Bürger noch sein eigenes Haus bewohnen will und kann, angemessen ist. Vorschriften über die Bebauungsform, die doch immer eine Beschränkung des Verfügungsrechtes über den Besitz in sich schliessen und unter Umständen dem einzelnen ganz ungebührliche Opfer für das allgemeine Wohl auferlegen, sind dagegen häufig mit dem gesunden Rechtsgefühl nicht in Einklang zu bringen und nur da zu billigen, wo das betreffende Gelände sich im Besitz der Stadt befindet oder von ihr erworben werden kann.

Verfasser erblickt daher in den zur Verhandlung

stehenden Gesetzesvorschlägen nur einen Notbehelf, der dazu dienen soll, die in Einseitigkeit verfahrenere Art des modernen Städtebaues aus allerhand unausbleiblichen Konflikten herauszuziehen und hofft, dass durch eine Reform des Städtebaues, die auf einen gesunden Individualismus gerichtet ist, diese Gesetze in der einen Richtung bald als überflüssig, in der anderen als erweiterungsbedürftig erkannt werden möchten.

Was nach unserer Ansicht not tut, ist in kurzen Sätzen zusammengefasst folgendes:

1. Den Stadterweiterungen ist regelmässig ein von weitesten Gesichtspunkten ausgehendes Programm zu Grunde zu legen. Dieses soll nicht den Zweck haben, Normalien für die Strassenbreiten u. dergl. aufzustellen, darf sich auch nicht darauf beschränken, einige Verkehrsbedürfnisse darzulegen, sondern es muss sich erstrecken über die Bedürfnisse an öffentlichen Gebäuden und Anstalten aller Art, und muss sich stützen auf die Ergebnisse weitgehender Voruntersuchungen.

Zu Stadterweiterungen liegt nicht eher die Veranlassung vor, als bis man in der Lage ist, dafür die Bedürfnisse zu erkennen und anzugeben. Nirgends empfiehlt es sich mehr, der guten alten Lebensregel zu folgen, welche heisst: „erst wägen, dann wagen!“ als hier.

2. Die Kunst, die Strassen und Plätze bildnerisch schön zu gestalten und für die malerische Gestaltung der Strassen- und Platzwandungen schon im Lageplan die Grundlage zu schaffen, ist nicht als ein ent-

behrlicher Luxus anzusehen, sondern im Gegenteil als das unentbehrlichste Mittel, um das Ansehen der Städte zu heben und die idealen Interessen der Bevölkerung zu pflegen und zu fördern.

3. Um die Ausführbarkeit der in Aussicht zu nehmenden öffentlichen Anlagen und aller dazu gehörigen und sonstigen aus rein künstlerischen Beweggründen zu planenden Anordnungen zu sichern, sind die Expropriationsrechte der Städte auf das höchste nur irgend erreichbare Mass zu steigern. Diese Expropriationsrechte brauchen sich jedoch nicht auf die Grundstücke zu erstrecken, welche ausschliesslich der Privatbautätigkeit überlassen werden sollen.

4. Aus den Bauordnungen und baupolizeilichen Vorschriften sind alle nur irgend entbehrlichen, den freien Willen des bauenden Bürgers beschränkenden Bestimmungen zu entfernen, soweit es sich nicht um Konstruktionssicherheit, Feuersicherheit, Gesundheitsvorschriften und Verhinderung der Schädigung sonstiger privater und öffentlicher Interessen handelt.

5. Von der Ausübung der Baupolizei ist mehr Weisheit und Wohlwollen zu verlangen, als ein einzelner Beamter leisten kann. Es sind dafür Körperschaften einzusetzen, die aus Vertretern der Städte und Vertretern des Staates zusammengesetzt sind, und diese Körperschaften sind mit einer Autorität auszurüsten, welche sie befähigt, jeder ausartenden Willkür des bauenden Publikums wirksam entgegen zu treten.





Über billige Wohnungen, kleine Häuser, Mietskasernen, Staffelbauordnungen u. dgl.

(Centralblatt der Bauverwaltung, Februar 1902.)

Zu Anfang der neuzeitlichen Völkerwanderung vom Lande in die Städte fand man sich vor eine Aufgabe gestellt, zu deren Lösung es an Vorbildern und an jeglicher Erfahrung fehlte, und es erscheint als ein ganz natürlicher Vorgang, dass sehr grosse Fehler begangen wurden, dass zunächst der spekulative Sinn der städtischen Bevölkerungen zur Betätigung kam und aus der heranströmenden Flut von Menschenmassen Nutzen zu ziehen suchte, und dass dabei Anlagen entstanden, die zu den allerbedenklichsten Zuständen führten. An keiner Stelle dürfte das Mittelalter Beispiele aufzuweisen haben, die mit den zu Anfang des vorigen Jahrhunderts zur Höhe des Bodenwuchers ausgewachsenen Gängevierteln unserer Welt-

städte auch nur im entferntesten zu vergleichen wären; im Gegenteil liefern uns gerade die von späteren Umwälzungen unberührt gebliebenen städtebaulichen Ueberlieferungen aus alter Zeit noch immer eine Fülle des Lehrreichen und der Anregung, besonders dadurch, dass ein staunenswertes Anpassungsvermögen an die gegebenen Verhältnisse und herrschenden Bedürfnisse, sowie eine von gesundem Sinn getragene künstlerische Gestaltungskraft fast überall hervorleuchtet. Das Bild der mittelalterlichen Städteanlagen ist nur meist entstellt und verzerrt dadurch, dass an die Stelle der zu den engen Strassen passenden kleinen und niedrigen Häuser mit der Zeit viel zu hohe Häuser getreten sind, ohne dass zugleich die Strassen eine angemessene Erbreiterung erfahren hätten, und dadurch, dass Strassen, Plätze und Gebäude mittlerweile einer ganz anderen Benutzungsweise unterworfen sind als der, zu der sie ursprünglich bestimmt waren.

Bei aller Anerkennung, die der Einrichtung der alten Städte zu zollen ist, wäre es jedoch grundverkehrt, wieder mittelalterliche Zustände einführen zu wollen. Solches Beginnen würde geradezu im Gegensatz stehen zu dem, was die alten Städte meist auszeichnet, nämlich zu der Anpassung an die gegebenen zeitlichen und örtlichen Verhältnisse. Die Lebensformen und Lebensansprüche sind andere geworden, folglich müssen auch die dem Leben dienenden Einrichtungen andere werden.

Ich gehe von der Voraussetzung aus, dass alle, die sich theoretisch oder praktisch an der Lösung

der Wohnungsfrage beteiligen, ohne dabei ein eigenes materielles Interesse zu verfolgen, doch nur das eine gemeinsame ideale Ziel verfolgen: die Lage unserer unbemittelten Mitmenschen zu verbessern und dadurch den allgemeinen Kulturzustand zu heben. Alle wollen bauen helfen, nur gehen die Meinungen darüber noch auseinander, wie das am besten zu machen sei. Dabei ist es gewiss förderlich, wenn gleichzeitig nebeneinander ganz verschiedenartige Versuche gemacht werden, sich dem gemeinsamen Ziele zu nähern; so lange aber Erfahrung und Wissenschaft noch nicht zu abschliessenden Urteilen gelangt sind, muss es als sehr gefährlich angesehen werden, wenn Vertreter einer bestimmt ausgeprägten Richtung für sich den allein-seligmachenden Glauben mit Erfolg in Anspruch nehmen.

Hiervon sind, wie ich glaube, die Männer nicht ganz freizusprechen, welche — zweifellos von den besten und menschenfreundlichsten Absichten ausgehend — u. a. in dem Verein für öffentliche Gesundheitspflege schon seit Jahren die Führung übernommen haben. Dabei mag zugegeben werden, dass sie sich in dem guten Glauben ihrer Unfehlbarkeit wiegen durften, weil sie mit ihren Anschauungen in weitesten Kreisen Zustimmung, Anerkennung und viele tatkräftige Freunde fanden, während ihnen, besonders in Fragen des Wohnwesens, nirgend ein Widerspruch entgegnetrat, der in gleicher Weise wie ihr Vorgehen seinen Rückhalt in einem grossen Vereine gefunden hätte.

Dass nunmehr von Männern dieser Gruppe selbst die Anregung zu einer allgemeinen Erörterung der

Wohnungsfrage ausgegangen ist, ist ihnen als grosses Verdienst anzurechnen, welches aber nur dadurch sicheren Wert erlangen kann, dass diese Erörterung ohne jede Voreingenommenheit vor sich geht. Dies wird um so leichter durchzuführen sein, je mehr sich alle Beteiligten in der Verfolgung ein und desselben Zieles auf gleichem Boden stehend fühlen, und je weniger die anzuwendenden Mittel selbst als Ziele angesehen werden.

Die gemeinsamen Ziele lassen sich etwa in den folgenden Sätzen zusammenfassen:

1. Es muss dafür gesorgt werden, dass dem Wohnbedarf der verschiedenen, namentlich der unbemittelten Bevölkerungsklassen genügt werde;

2. diese Sorge hat sich darauf zu richten, dass überall in ausreichender Zahl billige und zugleich gesunde Wohnungen beschafft werden;

3. nur die Billigkeit und ausreichendes Angebot von Wohnungen schützt vor Ueberfüllung derselben;

4. in der Ueberfüllung der einzelnen Wohnungen sind die grössten Gefahren für die Uebertragung von Krankheiten und für die sittliche Lebensführung der Insassen zu erblicken;

5. allen Unternehmungen, welche darauf hinausgehen, die Wohnungsnot wucherisch auszubeuten, ist entgegenzuarbeiten;

6. es ist aber keineswegs ratsam, billige und gesunde Wohnungen der arbeitenden Bevölkerung als Almosen darzubieten, sondern es verdient die solide, normal sich verzinsende Bauunternehmung und sonstige

Darbietung zur Deckung des Wohnungsbedarfs im allgemeinen den Vorzug;

7. Gesetzgebungen, die in bündiger Form sich auf möglichst alle Fälle in Anwendung bringen lassen, verdienen den Vorzug gegenüber solchen, die mit ungezählten Paragraphen und Sonderbestimmungen jeden einzelnen Fall zu treffen suchen.

Indem ich mich anschicke, auf die vorstehenden Punkte und deren Verwirklichung etwas näher einzugehen, bin ich mir wohlbewusst, kaum irgendwelche Ansichten oder Vermerke hervorbringen zu können, die nicht schon irgendwo und -wann von anderen Leuten ausgesprochen wären; da ich mich jedoch nicht mit Personen, sondern lediglich mit der Sache zu befassen beabsichtige, bitte ich den Leser freundlichst zu entschuldigen, wenn ich es unterlasse, jedesmal die Gewährsmänner oder die Quellen meiner Anschauungen aufzuführen. Besonders widerstrebt es mir, mich auf eigene frühere Auslassungen zu berufen.

Zu 1 bis 5. Deckung des Wohnbedarfs.

Um einen Bedarf decken zu können, muss man ihn vor allen Dingen genau kennen, und da wird sich bezüglich des Wohnungsbedarfs herausstellen, dass es in der Welt keine zwei Orte gibt, an denen er völlig gleich wäre. Die Ungleichheit des Bedarfs beschränkt sich dabei keineswegs auf die Verhältniszahlen, nach welchen mit Wohnungen für die verschiedenen Gesellschaftsklassen gesorgt werden muss, sondern sie erstreckt sich auch auf die Art der Lebensgewohn-

heiten und Bedürfnisse, und so ergibt sich beim Näherzuschauen, dass mit der Aufstellung von Wohnungsidealen, die allgemein als Normen dienen könnten, erst in zweiter oder dritter Reihe der Lösung der Aufgabe gedient werden kann.

Zuerst kommt es auf das Programm an, das für jeden einzelnen Ort gesondert, und zwar auf Grund sorgfältig bearbeiteter Statistik, aufgestellt werden muss, und ferner auf das Studium der menschlichen Neigungen und Gewohnheiten, die — mögen sie berechtigt und unterstützungswert sein oder nicht — doch immer Faktoren sind, die den Erfolg wesentlich beeinflussen. Ich halte es für einen Irrtum, zu glauben, dass man den gewöhnlichen Arbeiter beglücken und ihm wahrhaft helfen könne mit Wohnungseinrichtungen, die über das für seine Lebenshaltung Notwendige hinausgehen, oder die zu seinen Lebensgewohnheiten nicht passen. Der zu enge Hut taugt nicht, weil er Kopfschmerzen bereitet, der zu weite Hut taugt ebensowenig, weil er beim leisesten Wind vom Kopfe fliegt.

Ich bin ein ausgesprochener Freund des Einfamilienhauses und gönne es jedem Menschen von Herzen. Aber mit Entsetzen sehe ich, was aus dem sogenannten kleinen Hause — z. B. dem Aachener Dreifensterhause — wird, wenn sich die doppelte oder eine vielfache Zahl von Familien, als die, für die es hergerichtet war, darin teilen müssen.

Man halte nicht dagegen, dass solchem Missbrauch ja durch geeignete Wohngesetze und Polizei-

kontrolle vorgebeugt werden solle. Ich behaupte, dass das gar nicht möglich ist, solange nicht in ausreichendem Umfange für das zahlenmässig Notwendigste an Obdach gesorgt ist, und mein Satz lautet deshalb:

Zuerst schaffe man in genügender Zahl kleinste, billigste und gesunde Wohnungen, einerlei, ob in grossen oder kleinen, ein- oder sechsstöckigen Häusern, und nachdem alle armen Leute trocken, warm und gesund und nicht zu dicht untergebracht sind, ver helfe man denen, die sich leisten können und wollen, auch zu idealeren Wohnverhältnissen, zum eigenen Haus mit Hof und Garten, zu Schwein, Ziege und Kuh.

Mit dem „zuerst“ und „nachher“ soll selbstredend nicht gesagt sein, dass nicht gleichzeitig an der Verbesserung aller möglichen Wohnweisen gearbeitet werden dürfe; ich will damit nur bezeichnen, was ich als die Hauptsache betrachte. Von diesem Gesichtspunkte aus scheinen mir z. B. Gesellschaftsbestrebungen, die darauf gerichtet sind, mietbare Räumlichkeiten in vorhandenen Gebäuden zu Zimmergruppen für Familienwohnungen herzurichten und in Verwaltung zu übernehmen, ganz besonders verdienstlich. Ein sehr grosser Teil der Arbeiter und armen Leute ist so vollkommen unerfahren und unselbständig, dass er gar nicht als dafür reif angesehen werden kann, Eigenhäuser zu bewohnen und im Stande zu erhalten. Er befindet sich in der traurigsten Abhängigkeit vom Wohnungswucher und bezahlt ent-

weder das Wohnloch gar nicht und wird jedes Quartal vor die Tür gesetzt, oder er bezahlt es viel zu teuer. Das schlechteste Haus mit möglichst vielen kleinen Zimmerchen ist für den Wohnungsspekulanten bekanntlich das einträglichste.

Aber was hilft es, solche, wenn auch noch so schlechte Wohn- und Schlafgelegenheiten einfach zu beseitigen, oder das Wohnen in solchen Spelunken zu verbieten, ehe man weiss, wie und wo die an die Luft Gesetzten ein besseres Obdach finden können?

Allerdings, die Arbeit, die ich im Sinne habe, ist eine mühe- und opfervolle, sie muss sich mehr oder weniger in der Stille vollziehen, und ihre Ergebnisse sind nicht geeignet, augenfällig zu wirken und Ausstellungen zu schmücken.

Um diesen letzteren Zwecken zu dienen, die Teilnahme des grossen Publikums an der Wohnungsfrage anzuregen und den Wohltätigkeitssinn in eine zugleich angenehme Bewegung zu setzen, taugt zweifellos die Darstellung von Idealeinrichtungen der Arbeiterwohnungen besser. Auch sie möge also betrieben werden und ihre Früchte tragen. Jedoch verschliesse man seine Augen nicht gegen die Gefahr, die darin liegt, dass man dem armen Mann das trockne Brot noch härter macht, indem man ihm zeigt und schildert, wie es mit Butter bestrichen und schön belegt aussehen und schmecken würde.

Es wird genügen, durch die Aufzählung einiger Gruppen von Wohnbedürftigen an die Verschiedenartigkeit der Wohnbedürfnisse zu erinnern.

1. Kleine Lohnarbeiter, ohne bestimmte gewerbliche Beschäftigung. Meist bedürftig und aus der Hand in den Mund lebend, jedoch zugleich an den Wohnort gebunden, wo sie mit den Verhältnissen vertraut sind.

2. Städtische Fabrikarbeiter, auch unselbständige Handwerker, die, in der Stadt geboren und aufgewachsen, an das Zusammenwohnen mit vielen anderen gewöhnt sind, und für die es von Vorteil ist, möglichst nahe bei ihrer Arbeitsstätte zu wohnen.

3. Arbeiter, die durch ihre Beschäftigung nicht an einen Ort gebunden sind, die vom Rechte der Freizügigkeit weitgehenden Gebrauch machen müssen, für die also die Sesshaftigkeit ausgeschlossen ist.

4. Kleine selbständige Handwerker, auch Beamte, Angestellte, sowie Witwen, alte und arbeitsunfähige Leute, die sich mit kleinen und kleinsten Mietwohnungen bescheiden müssen.

5. Schliesslich Arbeiter und kleine Leute, die so glücklich sind, sich in den Besitz eines eigenen Heimwesens zu setzen, wenn solches in geeigneter Lage zu beschaffen ist.

Dabei ist noch nicht unterschieden zwischen Verheirateten und Unverheirateten, zwischen Familien mit vielen und wenigen Kindern, zwischen Land, kleiner und grosser Stadt.

Wenn es richtig ist, dass vor allem not tut, in ausreichendem Umfange für eine menschenwürdige Unterkunft aller dafür Bedürftigen zu sorgen, und wenn feststeht, dass diese allererste Bedingung noch

lange nicht erfüllt ist und auch nicht im Handumdrehen erfüllt werden kann, dann fragt es sich, ob das bevorzugte Streben nach Beschaffung von Idealwohnungen und namentlich ein scharfes Anziehen der Massregeln gegen die Benutzung unzureichender Wohngehalte nicht auch die Folge haben könnte, dass unter Umständen die Obdachlosigkeit noch gesteigert werde und erst recht eine Ueberfüllung der übrigbleibenden Behausungen eintreten wird. Ich möchte die Ansicht vertreten — ohne allerdings deren Durchführbarkeit beweisen zu können —, dass die Gesetzgebung damit beginnen müsste, ganz direkt dem Wohnungsvermietwesen zu Leibe zu gehen und dieses in dem Sinne zu regeln, dass obrigkeitlich in jedem einzelnen Falle die Maximalhöhe der Wohnungsmiete festgesetzt würde.

Ich sollte denken, dass sich derartiges durchführen liesse, weil erstens in der Einkommen- und Gebäudesteuer eine Kontrolle besteht über das Mietwesen, weil ferner der normale Mietwert jeden Raumes unschwer zu bestimmen ist, und weil es sich drittens hierbei um eine Angelegenheit der allgemeinen und öffentlichen Wohlfahrt handelt, für welche doch vorwiegend die Gesetze gemacht werden.

Gibt es Gesetze gegen den Geldwucher, weshalb nicht auch solche gegen den Wohnungswucher? Das Problem, technisch möglichst billig gute Wohnungen herzustellen, ist bereits mit so vielen vortrefflichen Beispielen gelöst worden und ist eine so einseitig fachmännische Angelegenheit, dass es

angesichts der überall verfügbaren tüchtigen Kräfte im Baufach kaum mehr nötig erscheint, gar zu viel Aufhebens davon zu machen. Die Bedürfnisse klar zu legen und das Programm aufzustellen, ist aber Sache der Volkswirtschaft und setzt eine Ausbildung in dieser Wissenschaft voraus, die von „Bautechnikern und Baupolizeibeamten“ allgemein nicht verlangt werden kann. Den höheren Baubeamten und akademischen Berufsleuten ist dagegen meines Wissens an allen technischen Hochschulen Gelegenheit gegeben, Sozialwissenschaft und Wirtschaftslehre zu studieren, und nach den neueren Prüfungsbestimmungen ist auch genügend Raum und Zeit gewährt.

Zu 6. Wohnungsangebot gegen normales Entgelt oder Almosen?

Will man den Arbeiterstand und die bedürftigen Mitmenschen wahrhaft heben, so suche man ihnen die Möglichkeit zu verschaffen: zu wohnen, sich zu nähren und zu kleiden, ohne dabei auf Almosen angewiesen zu sein. Unverschuldet Verarmten und arbeitsunfähigen Armen durch Almosen aufzuhelfen, ist eine Sache für sich, die hier nicht zur Sprache gebracht werden soll. Auch sind patriarchalische Verhältnisse zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer, wie sie noch vielfach vorkommen und sich mit Erfolg aufrecht erhalten lassen, hier ausser Betracht zu stellen, weil sie nicht eigentlich den öffentlichen allgemeinen Wohlfahrtsangelegenheiten zuzurechnen sind.

Unser heutiger Arbeiterstand ist von dem vorangestellten Grundsatz durchdrungen, und auf der Anerkennung und Befolgung desselben beruht zum Teil der Erfolg, welchen die Sozialdemokratie zu verzeichnen hat.

Die moderne Arbeiterschaft will keine Almosen empfangen, und alles was ihr in der Form der Gnadengabe oder der Wohltätigkeit dargeboten wird, betrachtet sie mit Misstrauen und wehrt sie ab, wenigstens möchte und sollte sie das tun. Im grossen Durchschnitt ist sie auch in der Lage, das Notwendigste für den Lebensunterhalt zu bestreiten, sogar besser als ein grosser Teil des kleinen Beamtenstandes, für den mit billigem und passendem Wohnungsangebot zu sorgen als mindestens ebenso wichtig und notwendig angesehen werden sollte wie für den Arbeiterstand.

Den bei weitem grössten Umfang und Erfolg wird voraussichtlich stets die private Unternehmung, die aus dem Vermieten ein Geschäft macht, haben, wobei das Aftermietwesen eine sehr grosse Rolle spielt. Dieses gibt namentlich den kleinen Beamtenfamilien Gelegenheit, scheinbar „nobel“ und doch billig zu wohnen. Ueber das „Wie“ schweigt aber besser des Sängers Höflichkeit.

Der allgemeine Sturmlauf gegen das sogen. Mietkasernensystem mit gesetzlichen, bau- und gesundheitspolizeilichen und sonstigen Massnahmen, dazu der fast überall zu grossartige Zuschnitt der Bebauungspläne in schlichten Wohnvierteln dürften schon

jetzt den Erfolg gehabt haben, dass die reelle Bauunternehmung — mehr als gut — sich davon zurückzieht, Kleinwohnungen herzurichten, denn sonst würde die Not an kleinsten Wohnungen nicht so gross sein. Diese wird aber nie aufhören, wenn grundsätzlich darauf hingearbeitet wird, die Mietkasernen durch das kleine, verhältnismässig teurere und weniger einträgliche Haus zu verdrängen und dadurch der privaten soliden Bauunternehmung die Lust, sich mit der Herstellung kleiner und kleinster Wohnungen zu befassen, noch immer mehr ausgetrieben wird. Nirgend ist nachgewiesen, dass das Zusammenwohnen vieler Menschen in grossen Häusern — eine genügende Trennung und die nötigen sanitären Einrichtungen vorausgesetzt — ungesund wäre, im Gegenteil gibt es z. B. in England solche Mietkasernen in grosser Ausdehnung, in denen die Sterblichkeitsziffer auffallend gering ist. Nirgend ist ferner nachgewiesen, dass in vielstöckigen Häusern die oberen Geschosse, ausgenommen Dachwohnungen, ungesunder als die unteren seien. Die Sterblichkeit wird sich in ihnen nur dann verhältnismässig grösser herausstellen, wenn sie, wie das in grossen Städten vielfach der Fall ist, dichter und von ärmeren Leuten bewohnt sind, als die unteren Geschosse. Wäre jene Annahme richtig, dann müssten die amerikanischen „Wolkenkratzer“ ja wahre Massenmordkisten sein, während meines Wissens von deren gesundheitsschädlichen Eigenschaften noch niemals die Rede gewesen ist.

Wenn somit der Kampf gegen die Mietkaserne mit dem gesundheitlichen Interesse der Bevölkerung

nicht zu begründen ist, so noch weniger mit dem wirtschaftlichen.

Wirtschaftlich ist zu verlangen, dass jede Unternehmung einen gewissen Ertrag bringt und dass jeder Besitz, und ganz besonders der Grund und Boden, ergiebig ausgenutzt werde. Es gibt aber keine ergiebigere Ausnutzung des Grund und Bodens, als die des Anbaues zu Wohn- und gewerblichen Zwecken, und deshalb ist und bleibt eine Bebauung, die mit ihrer Weitläufigkeit über die Grenzen des für die Gesundheit, für den Verkehr und für das Wohlbefinden der Bevölkerung erforderliche weit hinausgeht, unwirtschaftlich.

Unwirtschaftlich sind auch alle Gesellschaftsunternehmungen, die darauf abzielen, durch Schenkungen u. dgl. den Preis der kleinen Wohnungen unter ihren reellen Wert herabzudrücken und damit der soliden privaten Bauunternehmung einen vernichtenden Wettbewerb zu machen. Die wichtigste Aufgabe der Gesellschaftsunternehmungen erblicke ich deshalb darin, dass durch sie mustergültige Anlagen und Einrichtungen geschaffen werden, die auch die Privatunternehmung zur Nachahmung reizen. Dieses Ziel verfehlen sie aber, wenn nicht einmal eine mässige Verzinsung des Anlagekapitals dabei herauskommt.

Tue man also alles, was dazu beitragen kann, aus der Herstellung gesunder kleiner und kleinster Wohnungen ein solides Geschäft zu machen, dann wird der Bedarf rascher gedeckt werden, als auf irgend einem anderen Wege.

7. Gesetzgebung, Staffelbauordnungen u. dgl.

Indem ich den Satz Nr. 7 (vergl. S.137) in der Reihe derer aufstelle, die das gemeinsam zu verfolgende Ziel kennzeichnen, rufe ich einfach den gesunden Menschenverstand an und frage, ob irgend jemand etwas gegen ihn einzuwenden hat? Das Vergnügen am Satzungen- und Gesetzemachen liegt ja allerdings wohl im Blute des Deutschen und es mag sich daraus erklären, dass sogar manche Techniker, die eifrig bemüht sind, die Interessen ihres Standes gegenüber dem der Juristen zu vertreten, ein besonderes Vergnügen darin finden, den Juristen zu spielen.

Als nichts anderes kann ich die Aufstellung und Befürwortung der Spezifizierung aller einzelnen Fälle und Möglichkeiten in den Bauordnungen und auch die sogenannten Staffelbauordnungen ansehen. Unsere Bauordnungen sind fast ausnahmslos noch voll von Bestimmungen, die über das Mass dessen, was für die Konstruktions- und Feuersicherheit, für Annehmlichkeit und Gesundheit der Bevölkerung Not tut, weit hinausgehen; ich kenne aber keine durch die Wissenschaft und durch die Erfahrung wahrhaft begründeten Regeln in allen diesen Richtungen, die sich nicht überall anwenden liessen und die verlangten, für jeden einzelnen Fall besonders zugeschnitten zu werden. Die Bauordnungen haben nach meiner Ansicht die Aufgabe, das Mindestmass von Konstruktions- und Feuersicherheit, so wie es für die einfachsten und billigsten Bauausführungen, also auch für Arbeiterwohnungen, unerlässlich ist, festzustellen, und die

Polizei hat darüber zu wachen, dass nirgend die Grenzen dieses Mindestmasses nach unten überschritten werden. Dabei ist gar nicht zu befürchten, dass die Beschränkung solcher Bestimmungen auf das allgemein Notwendigste ein beklagenswertes Herabsinken der Aufgaben und Leistungen in der Baukunst zur Folge haben könnten, denn niemand ist ja gezwungen, sich mit jenem Mindestmass an Mauerstärken, an Flur- und Treppenbreiten, an Zimmerhöhen, an Isolierung, an Feuersicherheit usw. zu begnügen, und wird es auch nicht tun, wenn ihm seine Mittel erlauben, sich üppiger und besser einzurichten, als es für arme Leute gerade ausreicht. Dass es selbstredend nicht an Vorschriften fehlen darf, welche sich z. B. auf Abgeschlossenheit und sonstigen Zubehör der einzelnen Wohnungen, namentlich in sogenannten Mietskasernen beziehen, erwähne ich nur, um nicht in den Verdacht zu kommen, ich wolle allgemeines Belieben walten lassen, und glaube, dass die Fortschritte im Wohnungswesen ganz von selbst eintreten würden. Ich habe nur ein ausgeprägtes Verlangen nach gleichem Recht und gleichen Pflichten für alle. Recht und Pflicht sollen sich auf Grundlage ganz allgemeiner Grundsätze und nach den Vermögensverhältnissen, aber nicht nach Sonderbestimmungen abstufen. Diesem Verlangen widerspricht es, wenn den Bodenbesitzern in dieser Strasse oder Stadtgegend bezüglich des Anbaues andere Rechte eingeräumt oder andere Pflichten auferlegt werden als in jener.

Wohl gebietet das allgemeine Wohlfahrtsinteresse

die Fernhaltung industrieller oder sonstiger Anlagen, die für die Nachbarn Belästigungen und Gefährdungen der Gesundheit mit sich bringen, aus diesen und jenen Stadtbezirken, und wohl gebührt den Stadtverwaltungen eine Einflussnahme auf die Art des Anbaues, zu Gunsten des Gemeinwohls. Dafür bieten sich aber bessere Mittel dar, als die Bevormundung mit Staffeldbauordnungen, Sondervorschriften und Sonderbeschränkungen; sie sind vielmehr zu suchen in der Freiheit, welche die Städte bei Aufstellung ihrer Bebauungspläne besitzen, selbst unter den in mancher Beziehung noch sehr revisions- und verbesserungsbedürftigen zur Zeit herrschenden Baufluchtgesetzen.

Der Planleger einer Stadterweiterung hat es in der Hand, durch geeignete Breitebemessung der Strassen, durch ihre Lage und Linienführung sie von vorn herein für die eine oder andere Art des Anbaues geeignet zu machen und eine unerwünschte Art des Anbaues auszuschliessen oder mindestens zu erschweren. Und wenn dies, unter sorgsamer Berücksichtigung der topographischen Verhältnisse, des wirtschaftlichen Wertes und der sonstigen Qualitäten der verschiedenen Liegenschaften geschieht, so kommt damit gleichzeitig der wirtschaftliche Grundsatz zur Geltung, nach welchem alle Kräfte und aller Besitz des städtischen Gemeinwesens zu der Betätigung und zu der Verwertung gelangen müssen, für welche sie sich am besten eignen. Wird aber durch Zonenteilungen und Staffeldbauordnungen der Stadt auf alle Zeiten eine Zwangsjacke angelegt, so wird ihr damit

die Möglichkeit genommen, sich naturgemäss und den sich wandelnden Bedürfnissen der Zeiten entsprechend zu entwickeln. Um nun aber den Planleger zu der individualisierenden Behandlung der einzelnen Strassen und Bezirke zu befähigen, bedarf es wiederum allgemein anzuwendender Grundsätze, die nirgends im Stiche lassen.

Diese sind nach meiner Ansicht in den besonders von Nussbaum vertretenen und begründeten Vorschlägen zu finden, nach welchen die Gebäudehöhen und Hausabstände festzusetzen sind nach einem bestimmten Lichteinfallswinkel, welcher für alle dem Aufenthalte der Menschen dienenden Räume gesichert werden muss, ferner in dem Grundsatz, dass im Innern der Baublöcke grosse zusammenhängende Räume verbleiben müssen, welche einen ausreichenden Luftwechsel gewährleisten. Letzteres ist bestens zu erreichen mit Einführung der sogenannten inneren Bauwiche.

Durch die Befolgung dieser Grundsätze treten die Strassenbreiten, Häuserhöhen, Baublocktiefen, seitliche und rückseitige Hausabstände zu einander in Wechselbeziehung, eines bestimmt sich aus dem andern, und es bedarf nur ganz weniger Einzelbestimmungen, um allein mit zweckentsprechenden Strassenbreiten und Baublocktiefen alles das zu erreichen, was überhaupt für die gedeihliche bauliche Entwicklung der Stadt in wirtschaftlicher, gesundheitlicher und schönheitlicher Beziehung zu wünschen und zu verlangen ist.

Die von vielen Leuten bevorzugte offene Bebau-

ung wird dabei allerdings manche Einschränkung erfahren, jedoch nur im Interesse des städtischen Gemeinwesens, da es nach meiner Ansicht diesem nicht entspricht, wenn die offene Bauweise an Stellen des Weichbildes der Stadt, die eine intensivere Ausnutzung des Grund und Bodens gestatten, erzwungen wird.

Unter allen Sonderbestimmungen in den Bauordnungen halte ich die am bedenklichsten, die mit absoluten Masszahlen irgend welche Grenzen festlegen. Sie werden bei der unendlichen Zahl der verschiedenartigen Verhältnisse und Vorkommnisse ewig lückenhaft bleiben, und sie bedeuten meist eine willkürliche Verhinderung der freien Architekturentwicklung und damit eine Vergewaltigung der Kunst.





Das landhausmässige Wohnen.

(Deutsche Bauhütte, Mai 1903.)

Ein eigenes Haus, von Garten rings umgeben, gilt bei sehr vielen Menschen mit Recht als das Ideal der Wohnform, und seitdem die Wälle und Mauern der Städte durchbrochen oder ganz geschleift sind und keine Torsperre mehr den Ein- und Austritt behindert, ist der Villenbau in fast allen namhaften deutschen Städten in Blüte gekommen und hat ihnen ein ganz neues Gesicht gegeben. Es ist erstaunlich, welche Ausdehnung er bereits gewonnen hat, obwohl erst nach der Mitte des vorigen Jahrhunderts die Bewegung anfang, in grösserem Umfange Platz zu greifen.

Für die Architektur ist mit dem Villenbau ein ganz neues Reich erschlossen, und wohl auf keinem Gebiete hat sie in den letzten 60 Jahren Erfreulicheres und Verdienstlicheres geleistet und errungen, als auf diesem. Mehr als das eingebaute städtische Wohn-

haus mit nur einer Hauptschauseite wird das freistehende zu einem selbständigen unabhängigen Individuum, und es nähert sich in seinem Wesen dadurch den idealsten Aufgaben, die überhaupt der Baukunst gestellt werden können. Es hiesse die Architektur eines ihrer gesündesten Glieder berauben und von dem Gewächs des modernen Städtegebildes die fast einzigen duftigen Blüten abschütteln, wollte man dem Villenbau den Garaus machen.

Aber trotz alledem verlangt bei der jetzt auf der grossen Welttagesordnung stehenden Wohnfrage auch diese, bisher — wie eine Prinzessin — nur mit allem Zuvorkommen und nur mit Sammetpfötchen behandelte Wohnform, auf ihren wahren Wert ernsthaft geprüft und davor gehütet zu werden, dass sie als Modeblume ausarte und anderen gesunden Pflanzen den Boden raube.

Es wird niemand bestreiten können, dass der landhausmässige Wohnungsanbau innerhalb solcher Gelände, die sehr wohl einen dichteren Anbau zulassen und als Bauland hoch zu bewerten sind, im Widerspruch steht mit einem haushälterischen Verfahren mit dem Grund und Boden, und dass an solchen Stellen aus noch vielen anderen Gründen das Villenbewohnen im Durchschnitt teurer wird, als das Wohnen in Etagen und eingebauten Einzelhäusern. Dabei dürfen natürlich die Fälle nicht in Betracht gezogen werden, in denen durch irgend welche Konjunkturen oder Ereignisse Villen ihren Kauf- und Mietwert verloren haben und unter Wert zu erwerben oder zu

mieten sind. Diese Fälle kommen allerdings sehr häufig vor, aber sie liefern nur einen schlagenden Beweis für die Behauptung, die jetzt aufgestellt und den weiteren Betrachtungen zu Grunde gelegt werden soll.

Diese Behauptung lautet: Das Villenbewohnen ist ein Luxus, und der Wert desselben ist zum wesentlichen ein Liebhaberwert.

Diese Behauptung ist vorweg zu ergänzen mit der Erklärung, dass der Verfasser dieser Zeilen durchaus kein Feind vom Luxus und von Liebhaberwerten ist, und dass er den in Frage stehenden für einen der edelsten und empfehlenswertesten hält. — Auch gibt er zu, dass manches von den Vorzügen des Villenbewohnens nicht allein den Insassen, sondern auch der Allgemeinheit zugute kommt durch die Augenweide, die mit ihrer Anmut diese Besiedelungsart darbietet und durch die Bereicherung der Luft mit aromatischen, von Blumen, Sträuchern und Bäumen ausgeatmeten Düften. Auch kommt es vor, dass reizvolle Naturszenarien in der Nähe der Städte durch Villenbauten noch gehoben, ja vielleicht geradezu erzeugt werden können, und es ist unbestreitbar, dass damit dem allgemeinen öffentlichen Interesse gedient wird. Aber ebenso häufig wird es vorkommen, dass schöne, zum Wohnen begehrensweite Lagen auch durch geschlossene Bebauung nicht verunziert werden würden, und dass diese dann der offenen vorzuziehen ist, weil mit ihr einer grösseren Zahl von Einwohnern die schöne Wohnlage zugute kommt.

Für die offene Bebauung wird neuerdings noch aus einem wirtschaftlichen Grunde Propaganda gemacht. Man glaubt nämlich, in ihrer zwangsweisen Durchführung ein Mittel zu besitzen, um der übertriebenen Steigerung der Bodenpreise wirksam entgegenzutreten, was ja auch unzweifelhaft für den Einheitspreis der mit dem gesetzlichen Zwange der offenen Bebauung behafteten Gelände bis zu gewissem Grade erreicht werden kann. Diese Rechnung stimmt jedoch nicht für alle übrigen Gelände, die dann wahrscheinlich einer um so grösseren Preistreiberei unterworfen sein werden.

Die offene und dadurch weitläufigere Bebauung bedingt eine raschere Ausdehnung der Stadt und macht es nötig, dass in grösserem Umfange und in rascherem Tempo Baugelände durch Auslegung von Strassen erschlossen werden, als die geschlossene Bebauung, die auf kleinerer Fläche eine grössere Zahl von Einwohnern aufzunehmen vermag. Sie verlangt also ein reichlicheres Angebot von zur Besiedelung fertigem Bauland. Wenn es sich nun mit dem Geschäft des Bodenhandels ebenso verhielte wie mit dem Handel mit anderen Artikeln, so müsste ja allerdings dieses reichliche Angebot eine allgemeine Bodenpreisdrückung zur Folge haben.

Dem ist aber nicht so, und der rühmlichst bekannte Sozialpolitiker Dr. Rud. Eberstadt stellt in seiner kürzlich erschienenen Schrift „Rheinische Wohnverhältnisse und ihre Bedeutung für das Wohnwesen in Deutschland“ (Jena 1903 bei Fischer) die Tatsache fest, dass gerade das Gegenteil zutrifft.

Diese „scheinbare Beugung eines natürlichen Gesetzes“ führt Eberstadt auf die Bodenspekulation zurück, „deren Marschroute von aussen nach innen gerichtet ist, und die lediglich an der Preisänderung der gehandelten Sache, ohne Rücksicht auf die Substanzänderung, einen Geldgewinn erzielen will. Die Bodenspekulation ist der natürlichen Preisbildung entgegengesetzt; ihr Interesse besteht darin, eine künstliche Preisbildung hervorzubringen.“

Nun ist zu unterscheiden zwischen einer einfach offenen Bebauung, bei der die einzelnen Häuser in mässigen, durch die Bauordnungen geregelten Abständen voneinander errichtet werden, und einer völlig landhausmässigen Bebauung, bei der mehr oder weniger regellos die Häuser nur einzelne feste Punkte innerhalb grösserer Gartenkomplexe ausmachen. Diese letztere Art des Anbaues findet sachgemäss in von der Stadt entfernt liegenden Villenkolonien ihren Ausdruck, die auf grössere Gesellschaftsunternehmungen sich zu gründen pflegen, und die vielen Menschen zum Segen reichen können, solange der Grund und Boden nicht durch spekulative Preistreibereien für den minderbegüterten Teil der Bevölkerung unerschwinglich gemacht wird. Gute Verkehrsverbindungen mit der Stadt sind für die gedeihliche Entwicklung solcher Villenkolonien erste Vorbedingung; im übrigen sind alle Mittel anzuwenden, um dort den Charakter der Ländlichkeit, der in einer gewissen Zwanglosigkeit besteht, aufrecht zu erhalten und dazu ist es vor allem wichtig, nur solche Gelände zur An-

lage von Villenkolonien zu wählen, die ihrer Lage und Beschaffenheit nach voraussichtlich niemals in die Gefahr kommen können, von dem Geschäfts- und Erwerbsverkehr der wachsenden Stadt verschlungen und umgemodelt zu werden.

Villenkolonien an Stellen, wo wirtschaftliche Erwägungen eine dichtere Besiedelung oder eine Ausnutzung des Terrains zu gewerblichen und Geschäftszwecken empfehlenswert erscheinen lassen, werden keinen dauernden Bestand haben und werden nur dazu beitragen, die Bodenpreise in der Richtung auf das Innere der Stadt gewaltsam zu steigern, wenn auch vielleicht in ihnen selbst der Preis der Flächeneinheit zeitweise künstlich herabgedrückt bleibt.

Unter den deutschen Grosstädten hat sich Hamburg zuerst hervorgetan mit der berühmten Villenkolonie Uhlenhorst; dem Beispiele sind alle anderen Grosstädte gefolgt und wetteifern mit ihr und untereinander um die Ehre, das Meiste und Schönste von derartigen Anlagen zu besitzen. Nicht genug, dass es dem Einzelnen oder Gesellschaftsunternehmungen überlassen bleibt, den landhausmässigen Anbau zu pflegen, sondern auch die Stadtverwaltungen machen mit Vorliebe von dem ihnen gesetzlich eingeräumten Verfügungsrecht Gebrauch und schreiben den Villenbau für ausgedehnte Zonen vor, häufig ohne vorher gründlich erwogen zu haben, in welchem Grade ein Bedürfnis dafür vorliegt. Es dürfte aber kaum einen Ort in der Welt geben, wo der Mangel an Villenbauten als gleichbedeutend mit „Wohnungsnot“ auf-

träte, oder wo man eine tatsächliche Wohnungsnot mit Villenbauten decken könnte! Die bei weitem grössere Zahl der städtischen Einwohner aller Gesellschaftsklassen pflegt gar nicht für das landhausmässige Wohnen angetan zu sein, und da dürfte doch wohl die Frage am Platze sein, ob Grund genug vorliegt, obrigkeitlich einen solchen tiefgreifenden Zwang in ausgedehnter Weise auszuüben.

Vom wirtschaftlichen Standpunkte kann diese Frage jedenfalls nur in den einzelnen recht selten vorkommenden Fällen bejaht werden, bei denen es sich darum handelt, im allgemeinen öffentlichen Interesse landschaftliche Schönheitswerte, die durch jede andere Bebauungsform vernichtet werden würden, zu erhalten.

Und selbst dann noch, und ganz abgesehen von der Unmöglichkeit, derartige Entscheidungen auf Grund von unumstösslichem Beweismaterial zu treffen, bleibt zu untersuchen, ob nicht etwa mit jenem Zwang den Grundbesitzern Opfer auferlegt werden, die unbillig sind, weil sie erzwungen der Allgemeinheit dargebracht werden, ohne dass diese ein Aequivalent dafür bietet. So kann es doch leicht vorkommen, dass Gelände, die nahe bei der Stadt liegen, und deren Erschliessung zum gewöhnlichen Wohnungsbau zu wünschen ist, damit die Stadt sich nicht ungebührlich ausdehne, lange Zeit unbebaut liegen bleiben, weil sie mit der Bestimmung der offenen Bebauung belastet sind, für die ein Bedarf nicht vorliegt. Anders liegt es natürlich, wenn die betreffenden Grundbesitzer sich zu entsprechenden Vereinbarungen

bereit finden lassen oder selbst aus freien Stücken an den Verkauf und die Bebauung ihrer Liegenschaften die Bedingung des villenartigen Anbaues knüpfen wollen, sei es aus spekulativen, sei es aus rein ethischen Gründen. Wenn dies aber nicht zutrifft, und wenn trotzdem die Stadtverwaltung im allgemeinen öffentlichen Interesse für geboten hält, von gewissen Geländen eine engere Bebauung auszuschliessen, dann müsste sie diese Gelände und damit das Verfügungsrecht über dieselben erwerben; es würde damit, wie recht und billig, auch von der Allgemeinheit das Risiko übernommen und das etwaige Opfer gebracht werden, wo nur sie es ist, zu deren Wohl die offene Bebauung dienen soll.

Es gibt Orte, in denen die sogenannte offene Bebauung oder das Bebauen nach dem Wichsystem allgemein eingeführt ist, und zwar in derart abgestufter Weise, dass sich um den inneren Stadtkern ringförmig Zonen legen, von denen jede entferntere mit grösseren Baubeschränkungen, d. h. mit dem Gebot grösserer Gebäudeabstände, belegt ist.

Man ist jedoch zu der Einsicht gelangt, dass bei einer derartigen schematischen Behandlung einer Stadterweiterung nichts Vernünftiges herauskommen kann, und das jetzige einsichtige Stuttgarter Stadtschultheissenamt hat es unternommen, energisch mit diesem System zu brechen.

Der Kampf, der darob entbrannt ist, ist in der vorzüglichen Veröffentlichung „Die Stuttgarter Stadterweiterung mit volkswirtschaftlichem, hygienischem

und künstlerischem Gutachten. Herausgegeben vom Stadtschultheissenamt Stuttgart“ niedergelegt; und es ist damit ein höchst wertvoller Beitrag zur Förderung der Städtebaukunst geliefert worden.

Von besonderem Interesse ist darin das vom Professor H. Chr. Nussbaum in Hannover erstattete hygienische Gutachten, in dem der Verfasser den Nachweis führt, dass die der offenen Bebauung zugeschriebenen gesundheitlichen Vorzüge auf nur sehr schwachen Füßen stehen, dass vielmehr eine wohlgeordnete geschlossene Bauweise, bei der das Hinterterrain nicht verbaut ist, und im Inneren des Baublockes ein grosser zusammenhängender von Zugwind und Strassenstaub geschützter Luftraum verbleibt, der Gesundheit und dem behaglichen Wohnen bessere Dienste leistet als das sogen. Wichsystem.

Auch in schönheitlicher Beziehung sind der offenen Bebauung erst dann vielleicht Vorzüge nachzurühmen, wenn bei ihr eine gewisse Zwanglosigkeit herrscht, und wenn die Zwischenräume zwischen den benachbarten Häusern so gross sind, dass sie einen reichlichen Pflanzenwuchs aufzunehmen vermögen, oder dass jedes Haus in seiner ganzen Körperlichkeit isoliert genossen werden kann.

Damit steigern sich aber zugleich die Ansprüche an das gefällige Aeussere der einzelnen Häuser, während das Auge über eine misslungene Fassade in geschlossener Reihe schon eher ungekränkt hinweggleitet.

Aus allen diesen Betrachtungen ist der Schluss zu ziehen, dass die grösste Vorsicht geboten erscheint

bei Aufstellung von Vorschriften über die Art der Bebauung, insbesondere bei der Bestimmung und Begrenzung von Zonen für die offene oder villenartige Bebauung.

Möge man zu dieser Art des Anbaues einladen und ihr an den dafür geeigneten Stellen allen Vorschub leisten, sie aber gegen Wunsch und Willen der Grundeigentümer durch Polizeigebot erzwingen wollen, gemahnt an byzantinische Verhältnisse.

Es gibt jedoch ein loyales Mittel, um ohne willkürlich gegriffene Baubeschränkungen und sonstige baupolizeiliche Massnahmen das bauende Publikum auf die Bauweise hinzuführen, die der Eigenart des betreffenden Baugeländes am besten entspricht, und zwar besteht dieses Mittel in einem den örtlichen Verhältnissen und der Art des Anbaues, zu dem eingeladen werden soll, angepassten Bebauungsplan.

Für die charakteristischen Merkmale des Bebauungsplanes von Villenvierteln lassen sich allerdings nicht leicht Rezepte geben, sie würden auch zu einem Schematismus führen, der gerade hier möglichst ausgeschlossen bleiben sollte. Jedoch wird man unschwer das Richtige treffen, wenn man nur klar den unterschiedlichen Bedürfnissen Rechnung trägt, die sich an die verschiedenen Arten des Anbaues und deren wirtschaftliche Bedeutung knüpfen.

Wird man in Geschäftslagen dem Verkehr, der heute mit unzählbar verschiedenen Werkzeugen arbeitet und in ebensoviel verschiedenen Geschwindigkeiten sich bewegt, Raum zu ungehemmter Zirkulation und

Gelegenheit zum Ausstrahlen und Einströmen in den verschiedensten Richtungen geben, sind hier also verhältnismässig grosse Strassenbreiten vonnöten und ein Organismus im Strassennetz, der womöglich jede Strasse zu einem Teil einer durchgehenden Verkehrslinie macht, so ist in einem ausgesprochenen Wohnviertel gerade das Gegenteil am Platze.

Dort bedeutet jede Haus- und Lادتür eine Zweigader oder ein Wurzelende des Verkehrs, der von Haus zu Haus, von Strasse zu Strasse, von aussen herein und von innen nach aussen seine Nahrung bringt und sucht; hier soll es fein still sein, hier will die liebe Seele Ruhe finden vor dem nervenaufreibenden Geräusch des Geschäfts- und Erwerbsbetriebes und will in möglichst staubfreier Luft Erholung finden und ausruhen von des Tages Last und Hitze. Verhältnismässig spärlich ist hier die Bevölkerung gesät und gering sind ihre Ansprüche an die Dienstbarkeit einer ununterbrochen arbeitenden Verkehrsmaschinerie. Je weniger hier gefahren wird, um so besser, je unberührter vom Gerumpel und Staub des Lastfuhrwesens, um so angenehmer.

Fahrbahnbreiten, die es gestatten, dass zwei Wagen bequem aneinander vorbeifahren können, werden meistens genügen, für Wendepätze mag nach Bedarf zwischendurch und an den Strassen-Kreuzungen und -Eimündungen gesorgt werden.

Keineswegs aber ist es vonnöten, hier einen besonderen Wert auf gewundene oder sonstwie unregelmässig gestaltete Strassenlinien zu legen, denn hier

tritt als ewig wechselvolles Element das Naturgrün ein, das in einer schnurgeraden Allee ebenso belebend wirkt wie in einer gekrümmten.

Ganz besonders aber ist zu betonen, dass Villenstrassen oder die einzelnen Wohnstrassen in Villenvierteln ausdrücklich nicht durchgehende Verkehrslinien oder Teile von solchen bilden sollen, sondern dass nur für einen bequemen Anschluss an die eine oder andere Verkehrsader zu sorgen ist, damit aus der Ruhe und Einsamkeit des ländlichen Wohnens nicht eine völlige Vereinsamung und Abgeschiedenheit vom städtischen Leben werde.

Während bei der geschlossenen Bauweise grosser Wert auf eine solche Gestaltung der Baublockfiguren zu legen ist, welche sichert, dass überall genügend grosse zusammenhängende unverbaute Innenräume verbleiben können, und während aus diesem Grunde dort schmale und spitz zulaufende Baublockfiguren tunlichst zu vermeiden sind, so belässt der landhausmässige Anbau in dieser Hinsicht eine grössere Bewegungsfreiheit, da es hier die Gärten sind, die sich dem Zuschnitt der Baublockfiguren einzufügen haben.

So möge der Villenbau und das landhausmässige Wohnen weiter blühen und gedeihen, aber nicht als eine den städtischen Einwohnern auferlegte Pflicht oder ein aufgezwungenes, unter Umständen sehr teures Vergnügen, sondern als eine einen kulturellen Fortschritt kündende, aus innerem Drange und innerer Notwendigkeit hervorgegangene Blüte menschenwürdigen Wohnwesens.



Woran ist zu denken bei Aufstellung eines städtischen Bebauungsplanes?

(Zentralblatt der Bauverwaltung, Februar 1903.)

Die Kunst des Städtebaues oder Stadtplanmachens besteht nicht in der Herstellung eines an sich fertigen Kunstgegenstandes, dessen Anblick den Zweck hat, Genuss zu gewähren, sondern sie besteht darin, eine geeignete Unterlage zu schaffen, auf welcher namentlich die Werke der Architektur in bester Weise zur Geltung zu kommen vermögen. Der Stadtplan ist der Grundriss zu einem vielgliedrigen Aufbau, und wenn er den Anspruch auf künstlerische Eigenschaften erheben soll, so muss er gewährleisten, dass in Strassen und Plätzen schöne und charakteristische Raumwirkungen zustande kommen, mag der Hochbau ausfallen wie er wolle. Schöne Hausfassaden und Türme u. dergl. vermögen allein ebenso wenig eine Stadt schön zu machen, wie der feinste Kleiderputz es vermag, einen Krüppel zum Adonis umzugestalten. Je besser

die Grundanlage, um so geringere künstliche Mittel werden nötig, umso weniger Aufwand ist erforderlich, um das Ganze zur Vollendung in der Gesamterscheinung zu bringen.

Nun besteht die Aufgabe des Städtebaues nicht allein darin, ein künstlerisches Gesamtergebnis herbeizuführen, sondern es gibt noch unzählige andere Dinge, die zugleich berücksichtigt werden wollen, und die zum Teil noch viel gebieterischer auftreten, oder aufzutreten scheinen, als die künstlerischen zu verfolgenden Ziele. Der Verkehr mit allem, was daran hängt, die Volkswohlfahrt bezüglich des gesunden Wohnens, und die Volkswirtschaft bezüglich der notwendigen Unterstützung und Erleichterung des Erwerbslebens, sowie bezgl. der Möglichkeit einer tunlichst wohlfeilen Lebensführung — sie alle stellen Anforderungen, von denen jede der andern gleich wert zu erachten ist, und die demnach alle zu gleicher Zeit in Betracht zu ziehen sind; und wenn man von einer Kunst des Städtebauens reden will, so besteht diese darin, allen Anforderungen gerecht zu werden, sie alle unter einen Hut zu bringen, und sie so einzukleiden, dass auch der Anblick des Gebildes im ganzen und im einzelnen das Auge zu befriedigen und das Herz zu erfreuen vermag. Die vollendete Schönheit einer Stadtanlage kann überhaupt nur dadurch erzeugt werden, dass man ihr durch und durch das Gepräge der Zweckmässigkeit aufdrückt. Die Stadtanlage mit ihren Strassen und Plätzen ist im höchsten Sinne des Wortes ein Gebrauchsgegenstand, und keinen solchen

gibt es, der zugleich unpraktisch und schön sein könnte.

Die vollendete Zweckerfüllung macht jeden Gebrauchsgegenstand auch zugleich schön, und die Schönheit in vollendeter Zweckerfüllung ist als das Ziel der Kunst des Städtebaues zu bezeichnen. Sie darf die Ansicht gar nicht aufkommen lassen, als beständen irgendwelche Gegensätzlichkeiten zwischen den verschiedenartigen Anforderungen, die an einen guten Stadtplan zu stellen sind, und sie hat einfach die Rolle des ehrlichen Maklers zu übernehmen, dessen Aufgabe es ist, alle Interessen der verschiedenen Parteien gegeneinander abzuwägen und einen Kompromiss zustande zu bringen, bei welchem jeder zu seinem Rechte kommt. Mit vorgefassten Meinungen und Neigungen, die dazu führen könnten, das eine dem anderen Interesse vorzuziehen, wird kein Makler seines Amtes ehrlich walten können, und so gibt es auch im Städtebau keine Normen, die als unumstösslich richtig, keine Systeme, die als die durchaus besten, keine Rezepte, die als unfehlbare Heilmittel hinzustellen wären. Es beruht alles auf Relationen, und unter den gegebenen Verhältnissen das relativ beste und schönste zu schaffen, ist das überhaupt nur erreichbare Ziel des Städtebaues.

Wenn der eine Stadtplanmacher sagt: „Ich bin ein Vertreter der geraden Strassen“, und der andere: „Ich bin ein Vertreter der krummen Strassen“; so sage ich: „Ihr habt alle beide gar keine Ahnung, worauf es ankommt!“ Am wenigsten lassen sich im voraus bestimmte Regeln für die Schönheitsgestaltung von

Strassen und Plätzen aufstellen, nur muss der Städtebauer die Mittel und Wege kennen, mit welchen diese und jene Schönheitswirkungen zu erzielen sind, und muss sie als Handwerkszeug stets zur Hand haben. Er muss das Vermögen besitzen, sich alle räumlichen Wirkungen, die aus seinem Plane hervorgehen werden, vorzustellen, ebenso wie nur der Architekt imstande sein wird, einen tadellosen Grundriss zu entwerfen, der sich gleichzeitig aller Folgerungen im Aufbau bewusst ist.

Ebenso wie beim Hausbau handelt es sich beim Städtebau in allererster Linie um Aufstellung eines umfassenden und stichhaltigen Programmes. Ohne ein solches schwebt der ganze Plan in der Luft, und zwar verlangt ein jeder Stadtteil, je nach seiner Lage und seiner Bodenbeschaffenheit, sein besonderes Programm, denn das wirtschaftliche Interesse verlangt, dass alle Kräfte und alles Gut, über die das städtische Gemeinwesen zu verfügen hat, jedes nach seiner Art und nach seinen Eigenschaften, zu wirksamer Betätigung und einträglicher Benutzung gelange, und dem entspricht es, wenn man in weitestgehendem Sinne nach einer individualistischen Behandlung der verschiedenen Liegenschaften strebt, und jedes Stück Land derjenigen Benutzungsweise zuzuführen sucht, für welche es seiner Lage und seiner Beschaffenheit nach am besten geeignet erscheint. Die weitestgehende Berücksichtigung verlangt im Sinne einer vernünftigen Wirtschaftspolitik das Erwerbsleben, denn auch hier gilt das

Wort: „Zuerst die Arbeit, dann das Vergnügen.“

Liegenschaften, die sich für eine Benutzung in geschlossener Bauweise, für den Geschäftsverkehr und für gewerbliche Zwecke, oder auch für die Ansiedelung mit billigen Kleinwohnungen eignen, sollte man deshalb diesen Zwecken nicht entziehen dadurch, dass man sie etwa zu vornehmen Villenvierteln vorausbestimmt. Aber vor allem muss die Bedürfnisfrage aufgerollt und beantwortet werden.

Es ist unwirtschaftlich, Liegenschaften zum Anbau zu erschliessen und dafür beliebig breite Strassen anzulegen, ohne sich vorher darüber vollkommen klar zu sein, ob damit ein nächstliegendes Bedürfnis befriedigt wird, und wie die Aufteilung vorgenommen werden muss, um dem ganz bestimmten Zweck am besten gerecht zu werden.

Es ist unwirtschaftlich, die Strassen erheblich breiter zu machen, als sie der zu gewärtigende Verkehr in dem betreffenden Stadtviertel verlangt;

es ist unwirtschaftlich, bei Bemessung der Baublocktiefen weit über das Mass hinauszugehen, welches der für den betreffenden Stadtteil in Aussicht zu nehmende Charakter des Anbaues verlangt;

es ist ferner unwirtschaftlich, die Baugelände durch die Strassen so zu zerschneiden, dass Baublockfiguren entstehen, die für die Bebauung unvorteilhaft zu verwerten sind;

es ist unwirtschaftlich, auf unebenem Gelände durch die Lage der Strassen irgendwie vermeidbare

Erdbewegungen — durch Auf- und Abtrag — zu veranlassen;

es ist überhaupt Alles unwirtschaftlich, was zu Kosten führt, die vermieden werden können, ganz einerlei, ob diese Kosten dem Stadtsäckel oder mittel- oder unmittelbar den Einwohnern zur Last fallen.

Dabei möchte ich jedoch nicht in den Verdacht kommen, als wollte ich einem kleinlichen, gar zu ängstlichen Vorgehen das Wort reden. Will man Grosses ernten, so muss auch die Aussaat dementsprechend sein; man muss eben damit rechnen, dass die Städte sich vergrössern und die Anforderungen — namentlich des Verkehres — sich entsprechend steigern werden. Es wäre also grundverkehrt, wenn man die Einrichtungen just nur den Verhältnissen anpassen wollte, welche zur Zeit der Planaufstellung herrschen; man wird mindestens den Masstab anlegen müssen, der sich aus der Bevölkerungszunahme ergibt, die nach Ausführung des Erweiterungsplanes und völliger Besiedelung des Projektgebietes voraussichtlich eingetreten sein wird. Dies zu berechnen wird um so weniger schwierig, je mehr man den Plan in seinen einzelnen Teilen individualisiert und so einrichtet, dass auf die Art der Besiedelung ein gewisser Zwang ausgeübt wird, der gar nicht drückend zu werden braucht, wenn sorgsamst darauf Bedacht genommen wird, dass Lage und Beschaffenheit der Baugelände die Art des Anbaues begünstigen, zu welchem man einladen will. Der baulustige Bürger darf gar nicht darüber im

Zweifel gelassen werden, in welcher Gegend oder an welchen Strassen er das für ihn passende Baugrundstück zu suchen hat.

Bei solcher Bearbeitung des Bebauungsplanes ist auch gar nicht zu befürchten, dass jemals grosse Wandlungen in den Verkehrs- und sonstigen Bedürfnissen eintreten werden; sie entspricht einer weisen Masshaltung und einem sachlichen Vorgehen, nach welchem der verständige Landwirt auf dürrem ungedüngten Sandboden keine Zuckerrüben pflanzen und keinen Weizen säen wird, und nach welchem der sorgsame Hausvater mit seiner Familie nicht den Keller oder den Dachboden beziehen wird, um im ersten Geschoss zu kochen, zu waschen und zu bügeln.

Neben den wirtschaftlichen Forderungen und denen des Verkehrs sind es die der Gesundheitspflege, des Wohlbehagens und des Schönheitsempfindens, sind es die Bedürfnisse an öffentlichen Gebäuden und Anlagen, die mit jeder Vergrösserung der Stadt und Vermehrung der Einwohnerzahl eintreten, die mit voller Gleichberechtigung von vornherein berücksichtigt werden wollen.

Wenn ich sage „von vornherein“, so kann sich das natürlich nur auf Stadtteile beziehen, die ganz neu angelegt werden müssen. Aber jede Stadtvergrösserung und die damit verbundene Vermehrung der Einwohnerzahl übt auch ihre Rückwirkung auf die Altstadt aus und macht hier unter Umständen grosse Regulierungen und Veränderungen notwendig. Hier wird die Verkehrszunahme am lebhaftesten fühl-

bar, hier tritt am entschiedensten die Notwendigkeit der Raumerweiterung der Strassen ein, hier sammelt sich das Geschäftsleben, die Verwaltung und das, was zur städtischen Repräsentation gehört, und mit dem behaglichen Wohnen in stiller Zurückgezogenheit hört es hier mehr und mehr auf. Dieser Vorgang ist naturgemäss und es wäre verkehrt, ihn hemmen zu wollen, man wird im Gegenteil gut tun, rechtzeitig dafür zu sorgen, dass er sich geordnet, allmählich und in angemessenen Bahnen vollzieht. Geschieht dies nicht, so wird eine Verödung und Entwertung der Altstadt die unausbleibliche Folge sein, wofür u. a. Wien und Frankfurt lebhaft sprechende Beispiele liefern. Es werden dann Gewaltmassregeln nötig, um das Versäumte nachzuholen.

Aber auch darauf ist zu denken, dass die Zentralisation des städtischen Lebens im alten Stadtkern nicht derartige Ausdehnung annehme und nicht derartig zu einem unentwirrbaren Knäuel anwachse, dass schliesslich alles, was da sich befindet an Zeugen aus der Vergangenheit umgemodelt werden müsste. Das Mittel dafür ist, wie schon mehrfach ausgeführt, darin zu suchen, dass man in dem zu erweiternden ganzen Stadtbilde eine Gliederung einführt, die darin besteht, dass man jedes der neuen Stadtviertel mit einer gewissen Selbständigkeit ausrüstet durch die Schaffung von Neben-Mittelpunkten (Märkten usw.), die den innern Verkehr jedes solchen Stadtteiles tunlichst zusammenhalten. Ist es doch für unser deutsches Reich gewiss als die Quelle reichsten Segens anzusehen,

dass es ein Bundesstaat ist mit so und so vielen Hauptstädten, die jede ihre Anziehungskraft besitzt, einen Kulturmittelpunkt bildet und reiches geistiges Leben ausstrahlt. Ich halte diesen Zustand für glücklicher als den in Frankreich, wo Paris schliesslich alles ist.

Es mag nun aber kommen wie es wolle, immer werden für alle neuen Stadtteile die Beziehungen zur Altstadt die für den Verkehr bedeutungsvollsten sein, also die radialen Beziehungen, und die Strassenzüge, die diese radialen Beziehungen zum Ausdruck bringen, sind die geborenen Verkehrs- und Geschäftsstrassen in den neuen Stadtteilen. Wenn man also eine Zonenteilung, mit abgestuften Bauvorschriften, vornehmen will, wie das ja modern beliebt ist, so ist es — meistens wenigstens — grundverkehrt, diese Zonenteilung und Abstufung ringförmig vorzunehmen; grundsätzlich ist es besser, die Anordnung so zu treffen, dass sich die Zonen für landhausmässige weitläufige Wohnviertel zwischen die radial ausstrahlenden Verkehrszonen legen. Selbstredend darf das nicht als unumstössliches Gesetz angesehen werden, dem schematisch gefolgt werden müsste, denn es gibt in keiner Stadt auf Gottes Erdboden verschiedene Teile, die sich in ihrem Urzustande vollständig gleichen und für die Bebauung die ganz gleichen Vorbedingungen in sich trügen. Schon allein die Lage nach den Himmelsrichtungen bringt eine wesentliche Unterscheidung mit sich. Viele recht lästige und meist durchaus willkürliche Baubeschränkungen und sonstige baupolizeiliche Bestim-

mungen, die sich an jene Zonenteilungen zu knüpfen pflegen, könnten nach meiner Ueberzeugung gespart werden, wenn man nur dafür sorgen wollte, dass aus dem Bebauungsplan ohne Legende der Charakter und die naturgemässe Benutzungsweise der verschiedenen Strassen herauszulesen wäre. In den Grundrissen der alten Städte ist das fast ausnahmslos der Fall, und wer die weisliche Ueberlegung, die dort gewaltet hat, nicht aus dem noch vorhandenen Bestande an Bauwerken herauszuerkennen vermag, der lese die Strassennamen, soweit sie noch von Alters her erhalten geblieben sind, da findet er dafür auch das geschriebene Dokument. Möchte man doch allgemach von der Fabel der durch Zufall so zweckmässig und malerisch „gewordenen“ alten Städte zur Tagesordnung übergehen, welche vorschreibt: von den Alten lernen, wie sie es gemacht haben, das davon noch Brauchbare verwerten und das Neue, wenn man's vermag, noch besser machen!

Noch einige sehr wichtige Gesichtspunkte habe ich hier zu berühren. Man begegnet sehr häufig dem Wahne, dass, je weiter nach aussen, umso weiträumiger der Anbau und umso breiter die Strassen werden müssten. Das erstere — der weiträumigere Anbau — ergibt sich allerdings in den äussern Stadtteilen meist ganz von selbst, weil dort die Grundwerte geringer zu sein pflegen und dem Anbauenden gestatten, sich räumlich mehr auszudehnen als im Innern der Stadt. Aber was die Strassenbreiten anbelangt, die man aus wirtschaftlichen und hygienischen Grün-

den in keinem Falle grösser als nötig annehmen sollte, da ist das Gegenteil von dem richtig, was soeben als Wahn bezeichnet wurde. Je weiter nach aussen und je weitläufiger der Anbau, umsomehr verringert sich der Verkehr und das Bedürfnis für grosse Strassenbreiten, und nur in Ausnahmefällen, wo es sich etwa um Strassen handelt, die vom Mittelpunkt der Stadt zu grossen Erholungsanlagen führen, in denen sich an Feiertagen ein Massenpublikum ansammelt, oder zu sonstigen bedeutungsvollen Anziehungspunkten, tritt die Notwendigkeit auf, für ein Uebriges an Wegbreiten zu sorgen.

Ferner: Ringstrassen, die an Stelle der Umwallungen den alten Stadtkern umkränzen, sind das Schönste und Beste, was man sich im Bilde einer Stadt denken kann. Sobald man sich aber mehr als 3 bis 4 Kilometer vom Mittelpunkt der Stadt entfernt, haben durchgeführte Ringstrassen gar keinen Zweck und Sinn mehr. Mag man dafür sorgen, dass in genügender Zahl Querverbindungen zwischen den Radialen entstehen, so dass man immerhin sich peripheral um den Mittelpunkt der Stadt herum bewegen kann. Es dürfte aber nur wenig Menschen geben, denen es ein besonderes Vergnügen machte, oder deren geschäftliches Interesse es ihnen wünschenswert erscheinen liesse, nicht anders als so im Kreise um die Stadt herumzuwandern. Teilt man das äussere Stadtgebiet in Viertel mit bedeutenden Verkehrsmittelpunkten und verbindet diese in angemessener Weise untereinander, so ergibt sich das Nötige von Ringen von selbst.

Mit den zu gross bemessenen Strassenbreiten wird gleichzeitig ein anderer grosser wirtschaftlicher Fehler begangen. Man räumt damit den Anwohnern das Recht ein, sehr hoch zu bauen und damit ihr Bauland zu höchster Rente zu bringen. Die unmittelbare Folge davon ist ein ungebührliches Hinauf-treiben der Bodenpreise und eine Verteuerung des Wohnens, der man mit der weiträumigen Bauweise vorbeugen wollte. Einer ungesunden Bauspekulation, die es im Rheinlande z. B. liebt, vielgeschossige Dreifensterhäuser zu bauen und daraus Mietskasernen zu machen, wird damit in die Hand gearbeitet. Oder soll man den Anwohnern Baubeschränkungen auferlegen und ihnen verbieten, an den breiten Strassen — die sie nebenbei bezahlen müssen — höher als zwei- oder dreigeschossig zu bauen? Das widerspricht n. m. A. dem berechtigten Anspruch auf gleiches Recht für alle und ist bedenklich, weil man nicht weiss, ob sich solche Beschränkung auf die Dauer wird aufrecht erhalten lassen. Wird aber später einmal solche Beschränkung aufgehoben oder gemässigt, dann erregt das naturgemäss Unzufriedenheit bei denen, die früher unter ihr zu leiden hatten.

Schliesslich möchte ich noch einmal auf die den Bedürfnissen anzupassenden Baublocktiefen zurückkommen. Wählt man sie zu gross, dann wird schwer zu verhindern sein, dass das Hinterland in ungeordneter Weise mit Hintergebäuden verbaut wird, derart, dass an den Rückseiten der Vorderhäuser in vielleicht noch bedenklicherem Grade, als bei Baublöcken mit

zu gering bemessener Tiefe, Licht- und Luftmangel eintritt. Wohl empfiehlt es sich, an geeigneten Stellen Baublöcke zu belassen, deren Abmessungen so gross anzunehmen sind, dass entweder eine spätere Aufteilung durch Nebenstrassen mit noch genügender Tiefe der einzelnen Teilblöcke möglich bleibt, oder dass ein Innenraum entsteht, der zu öffentlichen gärtnerischen Anlagen (Kinderspielflächen, Milchwirtschaften u. dergl.), oder zu Lagerplätzen, oder zur Errichtung von Schulen oder von Hinterflügeln öffentlicher Gebäude, deren Hauptfronten in die Strassenflucht zu rücken sind, sich eignet (vergl. auch S. 194). Solche Einrichtungen machen zur Voraussetzung, dass auch für das Blockinnere Baugrenzen gezogen werden müssen, und dass die Stadt den so begrenzten Innenraum erwirbt, oder sich das Verfügungsrecht über ihn vorbehält. Sie mag ihn dann selbst einstweilen als Lagerplatz für Baustoffe oder dergl. in Benutzung nehmen, oder ihn zu ähnlichen Zwecken verpachten, wobei in Grossstädten z. B. auch an den Eislauf und sonstigen Sport zu denken ist. Aber das alles lässt doch nicht ganz beliebige Tiefen und Längen der Baublöcke zu, und um nicht fehlzugreifen oder ins Dunkle zu tappen, müssen auch diese Einzelheiten im voraus erwogen und muss der Plan bis in den letzten Winkel durchdacht werden mit allen Folgerungen, die sich aus ihm ergeben. So kann z. B. ein an ungünstiger Stelle vorgenommener Strassendurchbruch die schöne geschlossene Raumwirkung eines Platzes völlig vernichten, und dem ist nur dadurch vorzubeugen,

dass man auf die etwa eintretende Notwendigkeit einer Wanddurchbrechung rechnet und dieser für alle Zukunft die richtige Stelle anweist.

Diese Ausführungen mögen dazu dienen, den vielfach vertretenen Grundsatz, nach welchem umfangreichere Bebauungspläne sich auf das Entwerfen der Hauptstrassenzüge beschränken und die weitere Aufteilung der Zukunft, je nach ihren wechselnden Bedürfnissen, überlassen sollen, zu Falle zu bringen. Dieser Grundsatz ist nicht stichhaltig und ist besser dadurch zu ersetzen, dass man mit der endgültigen gesetzlichen Festlegung der Einzelheiten der Erweiterungspläne nur schrittweise — je nach Bedarf — vorgeht, wobei der Gesamtplan selbstredend als allgemeine Richtschnur soviel wie möglich zu gelten hat.

Es gibt noch vieles mehr, woran bei Aufstellung eines städtischen Bebauungsplanes gedacht werden muss, wenn ihm nicht Mängel der Kurzsichtigkeit und Willkür anhaften sollen, die niemals wieder gut zu machen sind. Aber die aufgeführten Gesichtspunkte genügen schon, um zu zeigen, dass allgemein die Kunst des Städtebaues noch recht im Argen liegt und dass in leider noch sehr vielen Orten Leute mit dieser so wichtigen Aufgabe betraut werden, die nicht weit über das Reissbrett hinauszuschauen vermögen, und die in der sauber ausgeführten Zeichnung und deren möglichst widerspruchlosen behördlichen Genehmigung und Festsetzung das Hauptziel aller Bestrebungen erblicken. Die Schwere der Verantwortung den kommenden Geschlechtern und Jahrhunderten gegenüber

wird meist nicht genügend gewürdigt und empfunden, obwohl es doch selbst dem Laienverstande einleuchten muss, dass es kaum eine Art von Bauplänen gibt, die solchen Einfluss und solche Bedeutung für das zukünftige Bild einer Stadt und für das Wohlbefinden ihrer Einwohnerschaft besitzt, wie ein Bebauungsplan.





Grossstadtgrün.

(Deutsche Bauhütte Juni 1901.)

Unter gleicher Ueberschrift hat Camillo Sitte vor kurzem im Lotsen wieder einen äusserst dankenswerten Beitrag zum künstlerischen Städtebau geliefert, mit dem er die Anregung gibt, in einer ganz anderen als der bisher üblichen Weise den Pflanzenwuchs zum Schmuck der Strassen- und Platzbilder zu verwerten und dessen wohltätigen Einfluss auf die Gesundheit und auf das Gemüt zu erhöhen.

Er hat damit eine Lücke ausgefüllt, die von jedem empfunden sein wird, dem der Städtebau als eine des Schweisses der Edlen werthe Angelegenheit am Herzen liegt, und er hat, wie ich meine, in diese Lücke einen Edelstein hineingesetzt, der von jedem, der's versteht, geschliffen und gefasst werden mag, je nachdem, wie das Licht fällt, und je nachdem es sich um eine Wirkung im grossen oder kleinen handelt.

Ich könnte mich damit begnügen, auf jene Schrift hinzuweisen und sie der Beachtung warm zu empfehlen, da ich weder Widersprüche zu erheben, noch Erhebliches hinzuzufügen habe; aber man weiss ja, wie es mit solchen Empfehlungen geht, und dass von denen, die nicht zufällig Abonnenten des Lotsen sind, wahrscheinlich nur wenige dazu kommen werden, den Originalartikel sich zu verschaffen. Es sei mir daher gestattet, in Kürze die Sitteschen Gedanken mit eigenen Worten wiederzugeben, und mich etwas in deren Anwendung zu vertiefen.

Die Art, wie heute der Naturgenuss geradezu sportmässig gepflegt wird, ist unzweifelhaft eine Reaktion auf das einseitig entwickelte grossstädtische Leben. In diesem Sport tut's keiner dem Grossstädter zuvor, und bei seinem Vordringen an möglichst einsame Orte wird die stille Ländlichkeit in einer Weise erschlossen, wie das wohl nie zuvor der Fall war — ob zum Wohl oder zum Wehe der stillen Landbewohner, soll hier nicht untersucht werden, und ebensowenig will ich die Frage beantworten, ob die von Urzeiten her im Deutschen schlummernde Naturliebe diesem Drange zu Grunde liegen. Charakteristisch ist jedenfalls das sportmässige Naturkneipen des Grossstädters, und diese Neigung spiegelt sich auch in der Art, wie die Natur in die Stadt hineingezogen wird. Das lehren z. B. die über ein vernünftiges Mass ausgedehnten Villenviertel mancher grosser Städte.

Auch die villenartige Bebauung, so reizvoll sie an und für sich sein kann, wird ermüdend, wenn gar

keine Unterbrechung dabei ist. Solche Unterbrechung oder Durchsetzung mit Partien einfach städtischer, geschlossener Bebauung zur Unterbringung von Haushaltungsgeschäften und von Gewerbebetrieben, die ihr Hauptverdienst bei den Villenbewohnern finden, gebietet aber schon die Praxis des Verkehrs und des geschäftlichen Lebens. Noch mehr aber bekundet sich jene Uebertreibung in der Sucht, möglichst aus jeder Strasse eine Alleestrasse, aus jedem Platz und Plätzchen eine Gartenanlage zu machen. Sport und Mode sind Geschwister, und hier kann man wirklich von einer Mode reden, und zwar von einer sehr kostspieligen Luxusmode. Nicht nur, dass diese Zieranlagen nur selten künstlerischen Wert an sich besitzen, sondern auch, dass durch sie sehr häufig vorhandene Raumschönheiten in Strassen und Plätzen gänzlich verhüllt werden.

Das Grün in der Grosstadt hat seinen Wert in zwei Richtungen, nämlich in ästhetischer und gesundheitlicher Richtung. Man braucht der Wirkung des Pflanzenwuchses als Sauerstofferzeuger einen nicht zu grossen Wert beizulegen — wie man das früher in übertriebener Weise getan hat — um doch den Pflanzen inmitten der Städte einen äusserst wohlthätigen Einfluss auf die Gesundheit einräumen zu müssen. Welche Wohltat gewähren nicht allein der Schatten, den sie spenden, und der Duft, den sie ausatmen? Ein reichlicher Pflanzenwuchs bildet ferner einen Filter für die Luft und setzt dem Zugwinde einen wirkungsvollen Widerstand entgegen. Ruhe-

plätze unter dem Schutz und Schatten von Bäumen haben einen ganz anderen Wert als die in freiem Luftraume.

Aber noch höher ist die Wirkung des Pflanzengrüns in sanitärer Beziehung als „Sympthiemittel“ anzuschlagen. „Der Grosstadtmelancholiker ist eines teils eingebildeter, teils wirklich Kranker; er leidet an der Sehnsucht, am Heimweh nach der Natur. Nicht der vermehrte Sauerstoff- und Ozongehalt der Luft, sondern der Anblick eines Stückchens Natur gewährt ihm Linderung und wird ihm zu wirksamen Heilmittel.“

Dazu bedarf es aber keiner plumpen Massenwirkungen, keiner Teppichbeete und sonstiger gartenkünstlerischer Spielformen,

„es genügt die blosse Vorstellung, der blosse Anblick von grünem Laubwerk, wenn auch nur eines einzelnen Baumes, der über eine Gartenmauer mit mächtigem Astwerk überhängt und eine ganze Gasse belebt, oder der mächtigen Linde in einer abgeschiedenen lauschigen Platzecke oder vor den verkehrlosen Seitenflügeln eines hochragenden Monumentalgebäudes.“

Aber eins ist Bedingung dabei: in voller Gesundheit und Naturkraft muss sich der Pflanzenwuchs zeigen, soll er die gewünschte Wirkung ausüben: denn gerade das Gegenteil, nämlich eine Nahrung melancholischer Regungen bewirkt der Baum, der verfrüht und müde seine kranken Blätter fallen lässt, bewirkt

das Blumenbeet, dem jeden Augenblick eine Staubwolke die Frische der Farben rauben kann.

Mit unermüdlich reichlichem Wassersprengen weiss man ja allerdings der traurigen Existenz solcher Strassengärtnerereien leidlich aufzuhelfen, aber welche Mühen und Kosten könnte man sparen, wenn man von Grund aus mit solchen Anlagen einen andern Weg einschläge! Und diesen Weg gibt Sitte an, indem er der Verwertung des Einzelbaumes und der Einzelbaumgruppe anstatt der Alleen das Wort redet, und indem er die Anlage der modern beliebten Squares, die, von allen Seiten mit Strassen umgeben, weder Schutz vor Staub noch vor dem Strassenlärm darbieten, bekämpft, und sie ersetzen will durch Gartenanlagen an geschützter Stelle.

Reden wir zunächst von den Alleebeplantungen der Strassen.

Viele Strassen werden von vornherein als Alleenstrassen geplant, und man muss ihnen zu lediglich diesem Zwecke erheblich grössere Breiten geben, als für den Verkehr und die Gesundheit nötig wäre.

Es entfallen also lange Streifen wertvollen Terrains in die Strassenfläche, die sonst den Hof- und Gartenanlagen vor und hinter den Häusern zu gute kommen würden. Die Alleeebäume werden in durchschnittlich 7 bis 8 m Entfernung von einander, meist auf beiden Strassen-seiten in genau gleichen Abständen gepflanzt. Eine solche Alleestrasse von 1 km Länge erfordert also

$\frac{1000 \cdot 2}{7,5} = \text{ca. } 260 \text{ Bäume.}$ Nehmen wir ferner an,

dass für je eine Baumreihe die Strasse um mindestens 1,5 m, im ganzen also um 3,0 m zu verbreitern war, und rechnen wir den Terrainwert auf nur 12 Mark per qm, so ergibt sich die Summe von $1000 \times 3 \cdot 20 = 60,000$ Mk. Dazu die Kosten der Pflanzung eines Baumes mit allem, was dazu gehört, zu je 20 Mk. angenommen, ergibt $260 \times 20 = 5200$ Mark. **Zusammen 65,200 Mk.** Nun das Bild der Alleestrasse!

Wenn es überhaupt gelingt, die Bäume aufzupäppeln und am Leben zu erhalten, was namentlich zwischen hart an der Strassengrenze sich erhebenden geschlossenen Häuserreihen recht schwer und kostspielig ist, so werden solche Alleen doch nur selten zu solchem Gedeihen gelangen, dass sie einen wirklich erfreuenden Anblick gewähren. Man darf die Bäume nicht einmal auswachsen lassen, weil sie sonst den Anwohnern zu viel Licht und Luft rauben würden. Sie sind den Anwohnern häufig ein Gräuel und werden von ihnen vielfach böswillig mit Gift ausgerottet.

Da ist ausserdem die Frage am Platze, ob es berechtigt ist, lediglich zu Gunsten der Passanten, die vielleicht je ein- oder zweimal, vielleicht nur einmal im Jahre oder im Leben, die Strasse durchwandern, die grossen Kosten anzulegen, und nicht die grössere Rücksicht auf die Anwohner zu nehmen, die tagaus tagein von den Wohltaten oder Nachteilen solcher Strasseneinrichtungen berührt werden. Dieselbe Frage ist jedesmal zu stellen, wo es sich um die Entfernung von ehrwürdigen Baumbeständen handelt, die man vielleicht durch kleine Modifikationen im Stadtplan

sehr wohl erhalten könnte, ohne das Verkehrsinteresse zu kurz kommen zu lassen.

Es ist nicht der Schaden gut gemacht, wenn man alten ehrwürdigen Baumbestand durch neue Anpflanzungen zu ersetzen sucht. Mit dem alten Baume reisst man ein Stück bewährten Lebens aus der Ortsgeschichte, entfernt man ein Grosses, um ein Kleines dafür an die Stelle zu setzen. Selten wird zwischen den Mauern der Stadthäuser das junge Kleine zu der Kraft und Grösse des Alten gedeihen, oder wenigstens bedarf es dazu eines Menschenalters. Es ist lobenswert, mit junger Pflanzung für die kommenden Generationen zu sorgen, aber es ist kein Verdienst, wenn wir uns dabei selbst dessen berauben, was wir als ein schönes Vermächtnis werten können.

Gewährt die junge Pflanze das hoffnungsreiche Bild der heranwachsenden Jugend, so der grosse Baum das erhebende Bild der Würde des ausgereiften Alters. Beides gehört zusammen, wenn das Leben nicht in Pietätlosigkeit zerfliessen soll.

Nun soll nicht geleugnet werden, dass namentlich in langgestreckten schnurgeraden Strassen eine auch junge Baumallee besser ist als garnichts, was Schatten geben könnte, und wo solche Strassen in übertriebener Breite uns überliefert sind, da mag es als ein verzeihlicher Akt der Verzweiflung gelten, sie mit Baumreihen zu bepflanzen. Es unterliegt keinem Zweifel, dass Baumalleen, wenn überhaupt, so nirgend besser am Platze sind als in schnurgeraden Strassen. Aber dann möge man auch die Vorbedingungen für ihr Ge-

deihen erfüllen und ihnen von allen Seiten ein genügendes Quantum von Licht und Luft sichern. Dies ist auf zweierlei Weise zu erreichen, entweder dadurch, dass man bei seitlicher Stellung der Bäume gleichzeitig die Anlage von Vorgärten vorsieht, wodurch man verhindert, dass die Bäume, auch wenn sie gross werden, den Häuserfronten zu nahe kommen, oder dass man die Baumallee in die Mitte des Strassenraumes verlegt und sie beiderseits von Fahrbahnen begleiten lässt.

Beide Anordnungen haben aber für den Verkehr ihre Nachteile. Bei der ersten Anordnung müssen die Bürgersteige, um die Bäume aufnehmen zu können, über Bedarf breit gemacht werden, so dass der Fahrdamm ungebührlich weit von den Hausfronten abgerückt wird, wodurch das Ein- und Ausbringen von Waren, und auch der Zutritt zu den Häusern für das fahrende Publikum erschwert wird. Bei der zweiten Anordnung werden die beiden Häuserreihen so voneinander getrennt, dass sie kaum noch als an einem gemeinsamen Verkehrswege gelegen angesehen werden können. Besonders für die ungezählten Haushaltungslieferanten, die doch auch ihr Anrecht auf Verkehrsbequemlichkeit haben, wird solche Mittelallee zu einer sehr lästigen Erschwerung ihres Geschäftsbetriebes. In vielen Orten — meines Wissens auch in Hannover — hat man deshalb die Anlage von Mittelalleen fast ganz fallen gelassen.

Prüft man die ästhetischen Wirkungen, so kommt man bei beiden Anordnungen zu gleich verneinenden

Ergebnissen. Stehen die Bäume seitlich, so verdecken sie die Hausfassaden, was allerdings häufig als Wohltat zu bezeichnen, in den Fällen aber zu bedauern ist, wo künstlerisch wertvolle Architekturen dem Anblick entzogen oder in ihrer Wirkung arg beeinträchtigt werden. Ebenso werden die Anwohner — namentlich wenn keine Vorgärten vorhanden sind —, des Genusses eines freien Ausblickes aus ihren Fenstern beraubt.

Diese Uebelstände treten weniger bei der Anlage einer Mittelallee hervor. Solche gewährt den Fussgängern, die sie benutzen, eine geschützte Bahn, von der aus sie in leidlich angemessener Entfernung die Architektur der Häuserreihen betrachten und ev. bewundern können; jedoch vernichtet die Mittelallee den einheitlichen Raumeindruck der Strasse selbst und vermindert dadurch die doch auch für den Verkehr erwünschte Uebersichtlichkeit über das, was auf der Strasse vorgeht.

Aus diesen Betrachtungen ist zu folgern, dass Strassen, die ihrer Lage und Richtung nach prädestiniert erscheinen, vorwiegend dem Geschäftsverkehr zu dienen und auf beiden Seiten einen entsprechenden Anbau zu erfahren, sich weder für Alleen noch für Vorgartenanlagen eignen, und dass gerade sie es sind, auf deren rein architektonische Schönheitwirkung Bedacht zu nehmen ist.

Diese ist auf mannigfache Weise zu erzeugen, und zwar meist durch Abweichungen von der Regel-

mässigkeit. Leise Bewegungen und Wendungen in der Strassenlinie, sowie Abweichungen von der Parallelität der Wandungen führen Wechsel von Licht- und Schattenflächen herbei, ermöglichen es, ausserhalb der Strassenachse sich erhebende Türme in das Strassenbild hineinzubringen, und erlauben einen Wechsel in den Höhen der Gebäude, so dass lebhaft gegliederte Silhouetten und Gruppenbildungen entstehen; hier wird schliesslich die Befolgung der von Sitte gegebenen Anregung, „Einzelbäume und Baumgruppen künstlerisch im Stadtplan zu verwerten“, zu den überraschendsten Erfolgen und zu schlechthin wundertätigen Wirkungen führen können. Die Gelegenheit und Veranlassung wird sich dazu häufig darbieten, z. B. bei Strassenerweiterungen, die bei der Einmündung oder Kreuzung anderer Strassen auch für den Verkehr vorteilhaft einzuführen sind, ferner an Stellen, wo die Krümmung der Strasse zu einer forcierten Ausbauchung der Konkavseite der Strassenwandungen herausfordert und dadurch eine ausreichende Breite des Bürgersteiges sich ergibt. Hier und da, je nachdem man das Bedürfnis empfindet, einmal wieder einen Baum in den Strassenraum hineinragen zu sehen, lasse man die Zurücksetzung der Front eines oder mehrerer Häuser zu, so dass ein paar Bäume — etwa ein Einfahrtstor flankierend, oder einen Wirtschaftsgarten beschattend — dicht an die Strasse gesetzt werden können. Droschkenhalteplätze, kleine Erfrischungs- und Wartehallen werden von Zeit zu Zeit erwünscht sein;

schaffe man durch Ausweitungen der Strasse an geeigneten Stellen Platz für solche Dinge und setze ein paar Bäume dazu, dann gibt's lebensvolle abwechslungsreiche Bilder.

Zwar wird es einige Kämpfe kosten, solchen Ideen Eingang zu verschaffen; denn „wat de Buer nich kennt, dat mag hei nich“.

Der Luxus der Alleestrasse ist dem Grosstädter zur Gewohnheit geworden, und auch der gewissenhafteste Stadtvater glaubt, ohne irgend welches Bedenken, dafür den Stadtsäckel offen halten zu dürfen, während er jene einzelne Zutaten, wie sie eben namhaft gemacht wurden, in einer sonst baumlosen Strasse als kostspielige Extravaganzen verwerfen wird: Wird ihm aber klar, dass er mit Fortlassung der Allee 65 200 Mk. sparen kann, und dass er für die Hälfte dieser Summe viel Zweckmässigeres und viel Wirkungsvolleres eintauschen könnte, so wird er schon für den guten Rat zu gewinnen sein. Es kommt nur darauf an, dass der zum Stadtplanmachen Berufene selbst daran glaubt und es will!

Abzuraten ist von der Anlage von Vorgärten und der Pflanzung von Baumreihen an der Schattenseite von Strassen, die von West nach Ost gerichtet sind. Man sollte bei dieser Strassenrichtung ev. nur die Sonnenseite mit gärtnerischem Schmuck bedenken.

Ein fast noch grösserer Wert für den rationellen und schönen Städtebau als der angeregten Verwertung einzelner Bäume und Baumgruppen, ist der von Sitte an den beliebten Squares geübten Kritik und seinen

Ratschlägen für eine richtigere Behandlung der notwendigen Erholungsplätze beizumessen. Er stellt die Forderung, dass sie durchaus geschützt liegen sollen.

Die übliche Anordnung solcher Erholungsplätze ist die, dass man einen oder mehrere Baublöcke fortlässt und an deren Stelle eine gärtnerische Anlage setzt, oder dass man bei Strassenkreuzungen oder Gabelungen grössere Räume schafft, deren Mitte mit Gartenschmuck ausgefüllt wird. Das Charakteristische ist dabei, dass die gärtnerische Anlage rings von Strassen umgeben ist. Bei kleineren Dimensionen pflegt man nur Zierbeete, die nicht betreten werden dürfen, aus den betreffenden Flächen zu machen, die dann etwa gleichzeitig zur Aufnahme von Kandelabern oder Normaluhren oder dergl. dienen. Das mag, wenn geschickt gemacht, zuweilen recht niedlich aussehen, ist aber im Grunde doch ein entbehrlicher Luxus, der in den meisten Fällen noch dazu einen Platz beansprucht, der besser dem Publikum zum Betreten und Begehen zur Verfügung bliebe, und der lieber mit rein architektonischem Schmuck ausgestattet werden sollte. Sollen aber solche Squareanlagen einen Ort der Erholung darbieten mit staubfreien schattigen Wegen, geschützten Spielplätzen und stillen Ruhesitzen etc., dann müssten sie schon, wenn rings von Strassen umgeben, die Dimensionen von grösseren Parks haben, von denen hier aber nicht die Rede ist. Auch bei den Squares wird niemand leugnen können, dass sie „grosse Anlagesummen verschlingen ohne den gewünschten Erfolg zu erreichen“.

Man wende nicht dagegen ein, dass der Grundstückwert, der für solche Squareanlage geopfert wird, dadurch wieder einkomme, dass die an den umgebenden Strassen belegenen Baugrundstücke einen um so höheren Wert gewinnen. Einmal ist dies nicht in dem Masse der Fall, wie man annehmen möchte, da in der Regel weniger der Geschäftswert als der Liebhaberwert der an Squares belegenen Grundstücke gesteigert wird, und da der erstere viel mehr in die Wagschale fällt, als der letztere. Aber wenn auch in beiden Richtungen eine solche Wertsteigerung einträte, so wäre das als gar kein besonders rühmenswürdiger Erfolg im Sinne eines rationellen Städtebaues anzusehen, weil eine jede künstliche Steigerung des Wertes der Flächeneinheit, sobald sie ein reelles natürliches Mass überschreitet, ungesund ist und in das Gebiet des Wuchers entfällt. Dem schlichten Bürger wird es dadurch erschwert, in den Besitz eignen Grund und Bodens und eines eignen Heimwesens zu gelangen, und es werden daraus imaginäre Werte erzeugt, die in schlechten Zeiten oder bei veränderten Verkehrsverhältnissen im Handumdrehen verloren gehen können.

Fragt man sich zum zweiten, welchen Genuss solches auf staubigem Präsentierbrett dargebotene Naturgericht darbietet, so wird man mindestens zu der Antwort kommen, dass es ein sehr kostspieliger ist.

Ich gehe nun nicht soweit, zu verlangen, dass man ausschliesslich das Innere von rings herum bebauten Baublocks zu solchen Zwecken benutzen solle;

ich möchte das Grün solcher Anlagen dem Strassenbilde nicht entzogen sehen, und halte für ausreichend, wenn man nur an dem Grundsatzte festhält, dass rings von Strassen umgebene, also nach allen Seiten offene derartige gärtnerische Anlagen zu verwerfen sind.

Die Lösung der Aufgabe wird darin zu suchen sein, dass man die Anlage nicht als eine selbständige Planfigur behandelt, sondern sie aus einem Baublock herauschneidet, und sie eventl. mit einer oder mehrerer ihrer Seiten nach den, den Baublock umgebenden Strassen hin öffnet. Der Bebauungsplan muss darauf selbstredend von vornherein zugeschnitten werden, denn nicht jede Baublockfigur wird eine zweckmässig gestaltete Innenanlage abgeben. Doch liegt es auf der Hand, dass neben dem gewonnenen Schutz der Anlage dabei ein zweifacher pekuniärer Gewinn herauschaut: einmal durch die Verminderung der Strassen, und sodann durch den geringeren Kaufwert des für die Anlage benutzten Grund und Bodens. Man wende gegen solche Vorschläge nicht ein, dass unter Fortfall der offenen Squares ein Reiz verloren gehe, der darin bestehe, dass sich im Verlaufe der Strassen von Zeit zu Zeit grössere Räume öffnen, in denen das Auge an dem Anblick schön gepflegten lebendigen Wachstums sich laben könne, eine Wohltat, deren jedermann, ebensowohl der Passant, wie der Anwohner teilhaftig werde. Bezüglich der Passanten kommt vorwiegend doch nur das gehende Publikum in Betracht, dem durch den Einbau der Gartenanlage nichts entzogen

wird, und für die Anwohner wird der Luftraum und der öffentliche Garten hinter dem Hause zu einer wahrscheinlich grösseren Wohltat werden, als das bestaubte Grünviertel vor demselben.

Kleine Hintergärten, die innerhalb knapp bemessener Baublöcke nur die Rolle von Fangnäpfen für die neugierigen indiskreten Blicke aus den Fenstern der umgebenden Häuser spielen und in denen kein Strauch, kein Baum und keine Blume gedeiht, ferner Veranden, Loggien, Gallerien und dergl. an den Rückseiten der Häuser bekommen durch die unmittelbare Nachbarschaft der öffentlichen Anlage erst Zweck und Wert.

Es muss auch wiederholt betont werden, dass es unter Verminderung der Strassenalleen und unter dem Ausscheiden der offenen Squares, womit gleichzeitig die Beschränkung der Strassenbreiten auf das für bequemen Verkehr und die Normalhöhe des Anbaues entsprechende Mass einzutreten hat, natürlich nicht bei der üblichen Zirkel- und Schnurgerechtigkeit in der Raumbehandlung der Strassen und Plätze verbleiben darf. Unterschiedlich von den alten Griechen und Römern sind wir seit dem Erblühen der mittelalterlichen Kunst daran gewöhnt, auch unsere Strassen gewissermassen als Gesellschaftsräume zu behandeln und unsere Wohnräume mit ihnen in Beziehung zu bringen.

Wird darin des Guten auch mehr als zuviel getan, so hiesse es doch die Welt auf den Kopf stellen, wollte man mit dieser Art städtischen Wohnens und Architekturtreibens gänzlich aufräumen. Es liegt dazu

umsoweniger Veranlassung vor, als bei uns die klimatischen Verhältnisse mehr das Bedürfnis nach Licht und Sonne wachrufen, als sie uns zwingen durch Enge der Strassen, weite Dachüberstände u. dergl., Schutz vor Blendung und Hitze zu suchen und zu bewirken.

Lassen wir es also bei der Freude an hübschem Fassadenschmuck, bei der Geselligkeit unseres Strassenlebens, und suchen wir nur der übertriebenen Veräusserlichung unseres bürgerlichen Wohnwesens und Wohnhausbaues entgegenzuarbeiten, indem wir den Sinn des Volkes auf die Poesie des Einfachen und Natürlichen zu lenken und das Verständnis dafür zu wecken suchen. Viel billiger können unsere Strassen- und Platzeinrichtungen, viel einfacher dürfen unsere Hausfassaden werden, um doch ein unendliches Mehr an Poesie und an intimen Reizen darzubieten, als sie es in der modernen Stadt tun, und es unterliegt keinem Zweifel, dass die Verwertung des „Grünes“ in dem von Sitte angeregten Sinne dazu viele dankbare Mittel an die Hand gibt.

Ich möchte nun noch einmal auf die *Innensquares* zurückkommen, ein Gedanke, der an sich nicht neu und auch hier und da wohl schon verwirklicht ist. Die in Hamburg bereits eingeführte sogen. „innere Bauflucht“ zeigt den Weg zu einer weitergehenden Ausbeutung des Motivs; danach wird es tunlich, je nach Umständen in einem grösseren Bebauungsplan eine gewisse Anzahl von Baublöcken so gross zu machen, dass bei einer normal anzunehmenden zweckmässigen Tiefe der Baustellen ein von pri-

vater Bebauung auszuschliessender grösserer Innenraum verbleibt. Die Stadt hätte dann das grösste Interesse, sich in den Besitz solcher verhältnismässig billig zu erwerbender Hinterterrains zu setzen, um sie für solche öffentliche Zwecke zu verwerten, für welche die abgeschlossene stille Lage besonders günstig ist. Dahin gehören in erster Reihe Kinderspielplätze, Sportplätze und gärtnerische Anlagen zur Erholung und zum Ausruhen des Publikums. Aber auch Schulen würden kaum eine bessere Lage finden können als auf solchen Hinterterrains — wie man damit ja in verschiedenen grösseren Städten schon den Anfang gemacht hat, — ferner Feuerwehrcasernen, Turnhallen Volksbäder und dergl, Anstalten, die, wenn an Strassen oder auf öffentlichen Plätzen errichtet, zu einem grösseren architektonischen Aufwande herausfordern als nötig ist. Bei kleineren Abmessungen würden sich solche Hinterterrains auch zu Lagerplätzen, die verpachtet oder von der Stadt selbst — etwa für Baumaterialien — zu benutzen wären, besonders gut eignen. Kurz eine Hülle und Fülle der Möglichkeiten zweckmässiger Verwendung solcher Terrains bietet sich dar, und keine Art derselben schliesst es aus, mit charakteristisch auszubildenden Portalanlagen, die einen Einblick in die betreffende Anlage gewähren mögen, die Strassenfluchten der umgebenden Häuser in künstlerisch wirkungsvoller Weise zu unterbrechen und zu beleben, bei keiner braucht es am „Grün“ zu fehlen zur Augenweide der Umwohnenden.

Den Städten kann aus derartigem Zuschnitte des

Bebauungsplanes ein grosser materieller Vorteil erwachsen, sofern erstens weniger Strassen hergestellt und unterhalten zu werden brauchen, und sofern zweitens für die erwähnten unentbehrlichen öffentlichen Anlagen verhältnismässig wohlfeile Terrains zur Verfügung kommen. Häufig wird es sich auch empfehlen, solche Liegenschaften einfach nur aufzubewahren für ausgedehntere öffentliche Bauausführungen, für die das Bedürfnis erst einzutreten pflegt, nachdem die Bebauung vollendet ist und sich schon über die Grenzen des betreffenden Bezirkes ausgedehnt hat. Man braucht dann nicht ganze Häuserviertel für ungemessene Summen zu erwerben und niederzureissen, sondern kommt mit einigen wenigen Vorderhäusern davon und gewinnt den Vorteil, die Monumentalgebäude nur mit je einer stattlichen Strassenfront versehen zu müssen und untergeordnete Räume derselben in einfacher gehaltene nur dem Zwecke entsprechende Hinterflügel verlegen zu können.

Das Bedürfnis nach grösseren frei zu haltenden Plätzen hat sich in der Neuzeit nach Verlegung der Märkte in Markthallen und nach Einschränkung der Jahrmärkte wesentlich vermindert. Streicht man auch die offenen Squares, so bleiben nur selten Veranlassungen zur Anlage grosser freier Plätze übrig. Das müsste dann aber dazu führen, die Zahl der kleinen intimen Plätze und Platzgruppen sowohl zum Zwecke des Verkehrsausgleiches und zur Aufnahme von Einrichtungen, deren der Verkehr benötigt — z. B. Wagenhalteplätze, Wartehallen, Erfrischungs-

buden, Zeitungskioske, Anschlagsäulen etc. etc. — als auch zum Zwecke der Steigerung architektonischer Werte, entsprechend zu vermehren. In der letzteren Beziehung handelt es sich besonders darum, der Denkmalskunst Stätten darzubieten, an denen sie zu urwüchsiger gesunder Kraft erblühen kann. Es muss aufhören, dass man nach Stellen suchen muss, wo die Bildnisse unserer Helden, Denker und Wohltäter dem Verkehr nicht im Wege stehen, und wo der vom Künstler in das Erz umgegossene Geist der Unsterblichen zum Volke reden kann, ohne vom Gewirre und Getöse des Verkehrsgetriebes angeödet und übertönt zu werden, Stellen, zu denen trotzdem aber nicht der Bädeler hinführt oder sentimentale Blumenbeete den Zugang bezeichnen, sondern wo jene gelebt und gewirkt haben, mitten im Volke und doch an eigens ihrem Andenken gewidmeten weihevollen Orten. Solche Orte, auch für Brunnen und sonstige bildnerische Kunstwerke, müssen die kleinen Plätze und die eingebauten Erholungsanlagen hergeben, und von der Poesie der Umgebung angeregt, werden unsere Bildhauer für die Bildnisse der grossen Männer und Frauen auch andere als die üblichen Gastrollen equilibristischer und sonstiger Art ausfindig machen und es werden ihnen Gedanken zu sinnigen, kernigen und frohmütigen Bildwerken aller Art wiederkommen, die sie in den endlosen Alleen und zwischen den Salonbeeten der Squares verloren hatten.

Das Volk wird schon mittun, sobald ihm nur das Licht dafür aufgesteckt ist.



Städtebauliches.

(Deutsche Welt Dezember 1901.)

In der Königlichen Residenzstadt Stuttgart hat sich jüngst ein Kampf um die Stadterweiterungsfrage abgewickelt, der in der dortigen Bürgerschaft und in technischen Kreisen lebhafteste Teilnahme erregt hat, der aber auch ganz allgemeines Interesse verdient. Dieses zu befriedigen, und um das sachlich Errungene auch der Allgemeinheit zugute kommen zu lassen, hat das Stuttgarter Schultheissenamt ein vortreffliches Buch, betitelt: „Die Stuttgarter Stadterweiterung“ (Druck und Verlag bei W. Kohlhammer, Stuttgart) herausgegeben, in welchem die wichtigsten in jenem Kampfe verfassten Schriftstücke offengelegt und einige wertvolle andere, den Städtebau betreffende Abhandlungen als Anhang zugefügt sind. Das Buch beginnt mit einer Einleitung vom Oberbürgermeister Gauss, die gewissermassen einen zusammenfassenden, ausführlichen und kritischen Bericht über das Ergebnis des

Kampfes darstellt, und von der man wünschen möchte, dass sie als selbständige kleine Broschüre einem recht grossen Leserkreise zugeführt würde.

Ich habe nicht die Absicht, mit diesen Zeilen in eine Besprechung des Buchinhaltes einzutreten, weil dabei manches Persönliche und manches von rein lokalem Interesse mindestens berührt werden müsste. Es würde das besonders deshalb für die Allgemeinheit wenig Wert haben, weil die Lage von Stuttgart so eigentümlich und eigenartig ist, dass Vieles, was für Stuttgart passt, in seiner Anwendung auf andere Orte fehlerhaft sein würde.

Aber doch geht das, was ich hier zu sagen habe, aus der Belehrung hervor, die ich aus dem Buche geschöpft habe, und zwar sind es namentlich 1. die Schriften des Gemeinderats Dr. Rettig: „Die Stadterweiterung unter volkswirtschaftlichem Gesichtspunkt“ und 2. das hygienische Gutachten von Prof. H. Ch. Nussbaum in Hannover, die mir die Anregung zu diesen Mitteilungen geben. Die Herren werden mir hoffentlich nicht übel nehmen, wenn ich ihre Aufstellungen weidlich verwerte, ohne jedesmal dabei ihren Namen anzuführen. —

Rettig nennt es den geschichtlichen Beruf der Grossstädte, Zentren zu bilden von Handel, Gewerbe und Industrie, und um diese und viele andere hohe Kulturaufgaben erfüllen zu können, muss in ihnen die Volksvermehrung eine möglichst lebendige sein, muss in ihnen der Reichtum wachsen.

Die im Interesse jedes Staates liegende Leistungs-

fähigkeit der grossen Städte für die höheren Zwecke der Menschheit, für Bildung und Kultur, haben deren grösseren Reichtum gegenüber dem platten Lande zur Voraussetzung, und dieser geht ursprünglich hervor aus der intensiveren Ausnutzung von Grund und Boden, und aus den Wertüberschüssen, welche die in den Städten erzeugten Produkte gegenüber den Erzeugnissen der ländlichen Arbeit abwerfen.

„Die Ertragsfähigkeit dieser spezifischen Quellen des städtischen Wohlstandes zu erhalten und zu vermehren, muss die vornehmste Aufgabe jeder grossstädtischen Gemeindepolitik bilden.“

Ich bin meinem Empfinden nach kein Freund der Millionenstädte und der Zentralisation in ihnen, namentlich des geistigen Lebens und der Mittel und Kräfte, die als Faktoren des Kulturfortschrittes zu wirken haben; mir kommen die grossen Städte wie Riesenabsorptionsgefässe vor, denen alles zufliesst, die das ganze Land aussaugen, und massenhaft verschlingen und von der Oberfläche verschwinden lassen, was auf dem Lande und an kleinem Orte sich erfreuen dürfte, etwas zu sein und zu bedeuten. Eine unbestimmte Angst erfüllt mich bei dem Gedanken an die Folgen und das Ende dieser Völkerwanderungen vom Lande in die Städte. Aber doch lehrt mich der Augenschein, dass unerbittlich und naturnotwendig diese grosse Bewegung vor sich geht, dass man mit ihr rechnen muss, und dass in der gedeihlichen Entwicklung der Grossstädte, und in ihrer Anfüllung mit Reichtum, Bildung und Gesundheit auch

wiederum die Gewähr der Rückstrahlung all' des in ihnen angehäuften Segens auf das flache Land zu suchen ist. Und ganz zweifellos ist es mir, dass für das Reich und das Volk das Entstehen oder Sichbilden einer möglichst grossen Zahl von Grossstädten als verstreuten Kulturzentren nur erspriesslich sein kann. Ich glaube ferner, dass es dem Bauern darum nicht schlechter gehen wird, wenn's dem Städter gut geht. Wenn ich auch das Wachstum und die Bereicherung der Stadt nur so lange gutheissen kann, als sie nicht auf Kosten des Landes geschieht, so stimme ich dem Volkswirtschaftler doch darin rückhaltlos zu, dass bei jedweden Unternehmungen der Stadt, und namentlich bei ihren baulichen Erweiterungen, die volkswirtschaftlichen und sozialen Interessen mindestens gleichberechtigt mit den hygienischen und schönheitlichen zu behandeln und zu berücksichtigen sind.

Dabei ist übrigens ausdrücklich hervorzuheben, dass Volkswirtschaft, Hygiene und Sozialpolitik gar nicht von einander zu trennen sind, und dass zwischen ihnen also auch gar keine Gegensätzlichkeit bestehen kann; höchstens können Meinungsverschiedenheiten zwischen Spezialisten des einen und andern Faches vorkommen.

Trotz der Eigenart der Stuttgarter örtlichen Verhältnisse werden in volkswirtschaftlicher und sozialer Hinsicht in fast allen grossen, im starken Wachstum begriffenen Städten die Bedürfnisse ganz ähnlich liegen: Ueberall Mangel an kleineren und kleinsten Wohnungen!

Der Volkswirt sagt nun — und zwar gewiss mit Recht — „Das Obdach ist das gesetzliche Minimalerfordernis dauernden Verweilens am Wohnorte“ und er verlangt ferner, dass die arbeitende Bevölkerung möglichst nahe an der Stätte ihrer Arbeit Unterkunft finde. Selbst die billigsten und besten Verkehrsmittel vermögen einen auf die Wege entfallenden Zeitverlust nicht gänzlich aufzuheben und veranlassen Kosten, die beim Nahewohnen gespart werden können. Er verlangt daher eine möglichst ergiebige Ausnutzung des städtischen Grund und Bodens und verwirft eine Bauweise, die dem nicht gerecht wird. Ebenso verwirft er gesetzliche Baubeschränkungen, die das bauende Publikum daran hindern, den Grundbesitz für ausgiebigen Anbau gehörig zu verwerten.

Damit tritt er jedoch vielen der modernen Hygieniker, Stadtplanmacher und Baupolizeimänner, die das Heil aller Stadterweiterungen in möglichst weitläufiger Bebauung und weitgehendsten Bauvorschriften und Baubeschränkungen erblicken, auf die allerbesten Hühneraugen, und als der Vertreter der Volkswirtschaft in Stuttgart in vorstehendem Sinne das Wort ergriffen hatte, tönte ihm, wie zu erwarten, ein vielstimmiges Auweh-Geschrei entgegen, und man versuchte, ihn als einen unberufenen und verständnislosen Eindringling zu brandmarken.

Die Wohnungsfrage, die bei allen Stadterweiterungen in erster Reihe beantwortet werden sollte, ist vom sozialpolitischen, gesundheitlichen und bautechnischen Standpunkt vielfach behandelt worden, und

die Aufzählung der Schriften und Abhandlungen, die sich mit der Verbesserung des Wohnwesens befassen, würde ein ganzes Buch füllen. Unter den Verbänden und Kreisen, die im Laufe der letzten Jahrzehnte sich an den Reformbestrebungen auf dem Gebiete des Stadtbaues und der Wohnungsfrage lebhaft und tatkräftig beteiligt haben, nimmt der Deutsche Verein für öffentliche Gesundheitspflege eine der ersten und führenden Stellen ein. Niemandem, der die Tätigkeit dieses Vereins verfolgt hat, wird es jedoch entgangen sein, dass es schliesslich nur wenige Männer gewesen sind, die in ihm den Ton angeben und ihre Ansichten zur Geltung gebracht haben, und es darf nicht Wunder nehmen, dass, bei der Folgebereitschaft der Mitglieder, die Resolutionen und sonstigen Aeusserungen des Vereines in eine ganz bestimmte einseitige Richtung hineingeraten sind. Das Drängen nach weiträumiger Bebauung und die zur Erzielung derselben einzuführende Zonenteilung des Geländes für engere und weitläufigere Bebauung mit je streng normierten Vorschriften über die Grenzen, bis zu welchen die Grundfläche überbaut, und bis zu welchen die Höhe der Gebäude reichen darf, bezeichnen die Richtung der Vereinsbestrebungen. Besonders leuchtet dabei der Grundsatz hervor, nach aussen hin die städtische Bebauung stufenweise lockerer werden und sich schliesslich in das Wohlgefallen einer landhausmässigen Bauweise auflösen zu lassen.

Derartige Grundsätze sind vielfach — man kann sagen fast überall — als aus den Forderungen der

Hygiene hervorgehend und als auf unbestreitbarer Wahrheit beruhende Axiome angesehen und befolgt worden; so auch in ausgeprägtester und völlig schematischer Weise bei dem Stadterweiterungsplan für Stuttgart, wo die Formation des Bodens nicht im geringsten dazu einladet, und wo sich die Natur geradezu eine Vergewaltigung gefallen lassen muss, um in eine schematische Bebauung eingespannt zu werden.

Die berufenen Männer der Volkswirtschaft dorten sind nun mit scharfer Kritik und mit einer Fülle wissenschaftlichen Beweismateriales jenen Grundsätzen zu Leibe gegangen und haben sowohl von seiten des Berufshygienikers, als auch einer zur Begutachtung des Bebauungsplanes berufenen Künstlerkommission in allen wesentlichen Punkten ihres Angriffes kräftige Unterstützung gefunden.

Meines Wissens ist dies der erste Fall, in welchem Vertreter der Volkswirtschaft unmittelbar handelnd bei der Ausführung einer Stadterweiterung aufgetreten sind, und zwar mit Grundsätzen und Forderungen, die in die sanfte Flut der in breitem Bett und in meist gleicher Strömung sich bewegenden andern Wohlfahrtsergüsse hineinpeitschen, wie eine Böe aus entgegengesetzter Richtung, zugleich mit dem erregten Wellenschlage die Untiefen des Gewässers blosslegend.

Wer Stuttgart kennt, weiss, dass dort in den neueren Stadtteilen fast ausschliesslich die offene Bauweise — das sog. Wichsystem, nach welchem zwischen je zwei benachbarten Häusern ein Zwischenraum von je drei Meter verbleiben muss — herrscht, und dass auf diese

Erfindung, die nebenbei nicht gesundheitlichen oder ästhetischen, sondern Rücksichten auf die Feuersicherheit ihre Einführung verdankt, der Stuttgarter Bürger bisher sehr stolz war und sie für unübertrefflich in gesundheitlicher Hinsicht betrachtete. Der dort typische Wohnhausgrundriss und damit die ganze Wohnweise ist auf das Wichsystem zugeschnitten, und es wird wohl nicht ganz leicht sein, mit der Gewohnheit gänzlich zu brechen.

Die Freude an der vermeintlichen Errungenschaft hat ansteckend gewirkt, und es gibt viele grössere und kleinere Städte, in denen das Wichsystem Freunde und Boden gewonnen hat.

Gerade deshalb ist es von allgemeinem Interesse, den wahren Wert dieser Bauart klar gestellt zu sehen. Es bedarf wohl keines Beweises, dass der Bauwisch einen Platz beansprucht, der entweder von dem verfügbaren Raum abgezogen oder dem für den Hausbau nötigen Raum zugesetzt werden muss, der in den meisten Fällen entbehrlich ist und überbaut werden könnte, wo es sich nur um eine Durchfahrt oder einen Durchgang handelt. Und ebenso liegt es auf der Hand, dass diese Zwischenräume eine notwendige Verlängerung der Strassen mit sich bringen, oder dass an einer bestimmten Strassenlänge nur eine geringere Zahl von Häusern mit gleichem Rauminhalt und gleich tiefem Hinterterrain gebaut werden kann. Der Wich entspricht also nicht einer haushälterischen Ausnutzung des Grund und Bodens und veranlasst Mehrkosten, die sich zusammensetzen aus der Herstellung der freien seit-

lichen Aussenwände, aus dem Bodenwert der Strassenverlängerung und aus den Strassenbaukosten, und diese Mehrkosten bedeuten nichts anderes als eine Verteuerung des Wohnens, eine Belastung des Stadtsäckels und damit eine Vermehrung der Gemeindesteuerlast, in Summa also eine Erschwerung der Sorge für ausreichende Wohngelegenheit der Bevölkerung.

Man hat nun geglaubt, dass diese Nachteile aufgewogen würden durch den einen grossen Vorteil der besseren Durchlüftung des hinter den Häusern verbleibenden Raumes und einer damit verbundenen Verbesserung der gesundheitlichen Verhältnisse, und in diesem Glauben hat man — besonders in Stuttgart — eine weitgehende Verbauung der Hinterterrains mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen für zulässig gehalten. Dabei ging man von der irrigen Voraussetzung aus, dass die Luftbewegung vornehmlich in horizontalem Sinne vor sich gehe, und dass der ausreichende Luftwechsel durch die Wiche gewährleistet sei.

Die in dieser Auffassung enthaltenen Irrtümer hat nun der Hygieniker Nussbaum aufgedeckt. Er behauptet, dass die Luft sich wellenförmig bewegt und ungehindert in jeden oben offenen Raum hinabfällt, wenn dieser nur genügend gross ist. Er stellt ferner fest, dass auch bei geschlossener Bauweise bezüglich des Gehaltes der Luft an schädlichen Gasen kaum je irgend welche Unterschiede zwischen der Luft vor und hinter geschlossenen Häuserreihen nachweisbar sind, und ferner, dass überhaupt weniger der Gehalt an Gasen, als der an Staub die Luft für die Gesund-

heit und das Wohlbefinden unzutraglich macht. Der Staub entwickelt sich aber vornehmlich auf den Strassen, und durch viele Versuche ist erhärtet, was schon der gesunde Menschenverstand sagen muss, dass die Wiche die üble Eigenschaft besitzen, den Zutritt des Strassenstaubes in den Räumen hinter den Häusern zu vermitteln und dadurch zur Verschlechterung der Luft in diesen Innenräumen beizutragen. Ferner hat sich durch viele Messungen ergeben, dass gemeinschaftliche oder unmittelbar aneinanderstossende Nachbarwände völlig trocken zu sein pflegen, während die freistehenden Aussenwände eines Hauses bei nassem Wetter, auch wenn sie nicht direkt vom Regen getroffen werden, eine erkleckliche Menge Wassers in sich aufnehmen.

Da nun schliesslich auch in schönheitlicher Beziehung nichts anzuführen ist, womit sich Vorzüge dieser Bauweise begründen liessen, so dürfte somit nach allen Richtungen über das Wichsystem der Stab zu brechen sein.

Die Stuttgarter Volkswirtschaftler bekämpfen aber nicht allein das Wichsystem, sondern sie wollen auch die gesetzlichen Baubeschränkungen bezüglich der zulässigen Höhe der Wohnhäuser, wenn auch nicht gänzlich beseitigen, so doch auf die durch die Hygiene zu ziehenden Grenzen zurückführen. Der Hygieniker zieht diese Grenzen nun in einer höchst einfachen und auf alle Fälle anzuwendenden Weise. Er will die gesetzlich zulässige Höhe der Gebäude nach den Entfernungen der Häuser von einander, sei es von Front zu

Front oder von Rückseite zu Rückseite, geregelt sehen, und als Massstab dient ihm dafür der Lichteinfallwinkel zu den Maueröffnungen der Räume, die zum Aufenthalte der Menschen dienen. Dieser Winkel soll nach den örtlichen klimatischen Verhältnissen sich richten, und in Gegenden, wo jeder Sonnenstrahl als Wohltat empfunden wird, grösser angenommen werden, als da, wo die Sonne mehr und kräftiger strahlt, und wo man Veranlassung hat, sich vor ihr zu schützen.

Er legt auch Wert auf Schatten, und erlaubt demnach in trockenem Klima und in heiss sonnig gelegenen Orten eine relativ engere und höhere Bebauung, als dort, wo Nebel zu Hause sind und die Sonne nicht so hoch steigt.

Es sind dies Dinge, die in gesellschaftlicher Unterhaltung allerdings selten besprochen zu werden pflegen, die aber im Leben eines jeden eine grosse Rolle spielen, und die es deshalb verdienen, dass man sich in weitesten Kreisen mit ihnen beschäftigt. Schon für den, der sich eine Mietwohnung sucht, ist es wichtig, zu wissen, dass eine breite, elegante Strasse und grosse prunkvoll eingerahmte Fenster keine Gewähr für beste Luft leisten, und dass ein grosser, geschützter Luftraum hinter dem Hause in der Regel die bessere Quelle oder das bessere Reservoir für reine Luft darbietet. Es gehören nicht einmal technische Kenntnisse dazu, um z. B. einzusehen, dass die grossen Blockhäuser mit Etagenwohnungen in Paris und Wien, und wo sie sonst vorkommen, die rings von breiten Strassen eingeschlossen sind, übrigens aber nur enge

unlüftbare Lichthöfe einschliessen, den berechtigten Anforderungen an Gesundheit ebensowenig entsprechen können, wie Einfamilienhäuser, die auf zu klein bemessenen Baublöcken mit ihren Rückseiten fast aneinander stossen, und kaum für ein winziges Höfchen, geschweige für ein Gärtchen Platz übrig lassen. Ueberall tritt dieser Notstand auch ein, wo man ohne Rücksicht auf die zur Bebauung mit Wohnhäusern verbleibenden Baugrundflächen die Strassen im spitzen Winkel sich durchkreuzen lässt, so dass die Häuser an den spitzwinkligen Ecken sich ausnehmen wie Kullisenkanten ohne Rauminhalt.

Folgt man den angeführten Grundsätzen, die unmittelbar dazu führen, dass auch innerhalb der von geschlossenen Häuserzellen eingefassten Baublöcke grössere zusammenhängende Lufträume verbleiben, so möge man ohne Schaden für die Gesundheit den Häusern noch ein oder zwei Stockwerke mehr aufbauen, als sie im Durchschnitt von den Bauordnungen gestattet sind. Zu verhindern, dass die „Häuser“ trotzdem nicht in den Himmel wachsen, und dass überall vernünftige Grenzen innegehalten werden, hat dabei der Verfasser des Bebauungsplanes in der Hand, so lange an dem einen Grundsatz festgehalten wird, dass die Höhe der Häuser sich nach dem Breitenmass der Strasse zu richten hat, und dass auch für Hinterräume der Lichteinfallwinkel gesichert bleibt. Es kommt also weniger auf die absoluten Grössen, als auf die relativen Grössen an, und es ist deshalb an sich fehlerhaft, wenn durch die Bauordnungen in dem Sinne dem

bauenden Publikum Beschränkungen auferlegt werden, dass die Grundfläche nur bis zu einem gewissen Teile überbaut werden darf. Viel richtiger erscheint es, wie es an verschiedenen Orten bereits eingeführt ist, für jeden Baublock innere Grenzen festzustellen, über die mit der Bebauung nicht hinausgegangen werden darf, und dabei eine Tiefe des verbleibenden baufreien Luftraumes von mindestens Strassenbreite zu sichern. Daraus ergibt sich eine rationelle Beschränkung der Haushöhen ganz von selbst. Beschränkungen dagegen, die dem bauenden Publikum in der Ueberbauung der Grundflächen ohne Rücksicht auf die Höhe der Gebäude auferlegt werden, und umgekehrt, Beschränkungen in der Höhe der Gebäude ohne Rücksicht auf die Breite der Strassen und Tiefe des Luftraumes hinter dem Hause, bedeuten meist nichts anderes als ganz willkürlich normierte Eingriffe in das Nutzungsrecht der Eigentümer von Grund und Boden.

Mit den Zonenteilungen für verschiedenartige Bauungsarten gehen dann in der Regel noch Sonderbestimmungen für jede Lage und Zone Hand in Hand, die um so mehr das berechtigte Verlangen nach „gleichem Recht für alle“ unbefriedigt lassen, als sie im allgemeinen mehr dem besser als dem schlechter gestellten Teile der Bevölkerung zu gute kommen.

Man ist bei alledem von den besten Absichten ausgegangen und hat geglaubt, mit der weiträumigeren Bebauung der Bodenteuerung, den Auswüchsen der Bauspekulation, dem Mietskasernensystem und anderen Misständen wirksam entgegenzutreten zu können. Die

Männer in Stuttgart haben aber den unumstösslichen Beweis geführt, dass man sich dabei auf dem Holzwege befand und gerade das Gegenteil von dem Erstrehten erreichte.

Mit der weiträumigeren Bebauung wird zwar der Einheitspreis für das Quadratmeter Baugelände herabgedrückt, aber das Bauen trotzdem nicht verbilligt, weil ein entsprechendes mehr an Grund und Boden erforderlich wird, und weil die Strassenkosten usw. sich um ein Erhebliches mehren. Die Auswüchse der Bauspekulation haben an sich mit der engeren oder weiträumigeren Bauweise nichts zu tun, denn selbstredend ist einer übertriebenen Ausschlichtung des Bauterrains und liederlichen Bauausführungen, — Sünden, die nicht nur von Bauspekulanten begangen werden, — unter allen Umständen gesetzlich vorzubeugen. Die der weiträumigen Bebauung geltenden Baubeschränkungen treffen deshalb weniger das unheilvolle Bauspekulantentum, als die solide Bauunternehmung, der sie die Erfüllung ihrer Aufgabe „durch Wohnungsangebot mit der Wohnungsnachfrage Schritt zu halten“ erschweren.

Eine äusserst bedenkliche Wirkung der übertrieben weiträumigen Bebauung ist aber darin zu erblicken, dass sie der Bodenspekulation allen Vorschub leistet. Diese bemächtigt sich erfahrungsgemäss mit Vorliebe der ausserhalb des städtischen Projektgebietes liegenden und an dieses angrenzenden Gebiete, und treibt dann dort in Gemeinschaft mit der Bauspekulation in gefährlichster Weise ihr Unwesen. Dort be-

finden sie sich beide ausserhalb der städtischen Bau-beschränkungen, rechnen erfolgreich mit der künstlich beschleunigten räumlichen Ausdehnung der Stadt, die bis an ihren Besitz heran die schönsten Verkehrswege anlegt, und lassen Vororte entstehen, die nur in Ausnahmefällen der Stadt zur Zierde gereichen, wenn sie demnächst zur Eingemeindung gelangen.

Und wie steht es mit dem Mietskasernensystem, in dem man eine der Hauptursachen gesundheitlicher und sozialer Misstände erblickt, und das man mit der weiträumigen Bebauung aus der Welt schaffen möchte?

Man mag noch so sehr — wie ich es z. B. tue — dem Einfamilienhaus gegenüber den Mietwohnungen in Etagenhäusern den Vorzug geben, so wird man doch zugeben müssen, dass das Einfamilienhaus zum Bewohnen das verhältnismässig teurere ist. Die Volkswirtschaft verlangt aber mit Recht ein reichliches Angebot von billigen Wohnungen, und sie beweist statistisch, dass die Menschen sich in den Wohnungen um so dichter zusammendrängen, je teurer diese sind; und dazu beweist der Hygieniker, dass die an sich best und gesundest eingerichtete Wohnung durch Ueberfüllung mit Menschen ungesund wird, da die Wissenschaft nicht mehr darüber im Zweifel lässt, dass die meisten Krankheitsübertragungen durch unmittelbare Berührung veranlasst werden. Ferner ist nirgends der Beweis erbracht, dass das Wohnen in einem vier- oder noch mehrstöckigem Hause ungesunder sei, als in einem zwei- oder dreistöckigen; und wenn

die Sterblichkeitsziffer unter den Bewohnern der oberen Geschosse in grossen Städten höher ist, als unter denen der unteren Geschosse, so ist das einfach darauf zurückzuführen, dass oben die ärmeren Leute zu wohnen pflegen und dazu gedrängter als unten.

Aber in Amerika wohnen doch auch gescheite Leute, von denen wir schon viel gelernt haben und noch viel lernen können, und die, welche jene Haustürme erfunden und gebaut haben, gehören gewiss nicht zu den Dümmlern. Das gibt doch zu denken und legt die Frage nahe, ob es, um den Verkehr zu bewältigen, um Handel und Gewerbe zu stützen und zu begünstigen und um den Wohnungsbedarf zu decken, richtig ist, gerade das Gegenteil von dem zu tun, was jene Bewohner der neuen Welt als zweckmässig erprobt haben? Keineswegs soll für deutsche Städte der Nachahmung der amerikanischen sogenannten „Wolkenkratzer“ das Wort geredet sein, und noch viel weniger liegt bei irgendwelchem vernünftigen Menschen die Absicht vor, eine Engigkeit der Bebauung wieder einzuführen, wie sie zu Anfang des vorigen Jahrhunderts fast ausnahmslos in den grossen Städten mit ihren Höfen und Gängevierteln platzgegriffen hatte. Dem sogen. Mietskasernensystem völlig den Garaus machen zu wollen, ist sicher ein ebenso törichtes wie fruchtloses Beginnen. Die Aufgabe kann nur darin gesucht werden, das Miethaus möglichst ideal zu gestalten, und das Unerfreuliche, was ihm als solchem anhaftet, möglichst wenig fühlbar werden zu lassen.

Dafür aber leisten die von Nussbaum aufgestellten

allgemeinen Grundsätze volle Gewähr, und wenn die Bebauungspläne auf denselben Grundsätzen fussen, so ist bestimmt zu erwarten, dass auch ohne drückende Vorschriften und Beschränkungen der Baupolizeiordnung eine gesundheitswidrige Bebauung, oder Uebertreibungen in der Ausnutzung des Bauterrains ausgeschlossen bleiben.

Ich gehe noch weiter und behaupte, dass alles, was im Laufe der letzten Jahrzehnte an lästigen, das Nutzungsrecht des Bodenbesitzes beschränkenden und damit die Bodenrente herabdrückenden, zugleich auch die Architekturentwicklung hemmenden Sonderbestimmungen in den Bauordnungen aufgenommen ist, sich fast lediglich gründet auf die Unzulänglichkeit der Bebauungspläne. Jene Bestimmungen bilden gewissermassen die notwendige Ergänzung zu diesen, um sie — ebenso wenig zu verbessern, wie es dem geschicktesten Schneider gelingen kann, mit allen seinen Künsten den missgestalteten Menschen anders als äusserlich und oberflächlich zu einer erträglichen Erscheinung zu verhelfen.

Den Vorwurf der Unzulänglichkeit der Bebauungspläne trifft nun aber keineswegs deren Verfasser allein, sondern in gleich hohem Grade die Leute, welche berufen sind, über der Volkswohlfahrt zu wachen und die Interessen der städtischen Volksgemeinschaft wahrzunehmen.

Vom idealen Standpunkt betrachtet, ist davon eigentlich niemand auszuschliessen, jedoch kann es sich hier natürlich nur um die verantwortlichen Vertreter

der Städte handeln, denen die Frage obliegt, die volkswirtschaftlichen Bedürfnisse der wachsenden Stadt zu ergründen und daraus ein stichhaltiges Programm für den Erweiterungsplan zu entwerfen. Damit ist nun von den Männern in Stuttgart ein höchst verdienstlicher und nachahmungswerter Anfang gemacht. Allerdings nur erst ein Anfang, denn zu einem erschöpfenden Programm für eine Stadterweiterung gehört noch mehr, als nur die Klarlegung der Wohnbedürfnisse, dazu gehört auch die Erwägung des Bedürfnisses an Schulen, Kirchen, Krankenhäusern und sonstigen kommunalen und staatlichen Bauanlagen, an Märkten und Erholungsplätzen, Verkehrsanstalten und dergl. mehr, alles Sachen, bei denen eine weite Voraussicht zu walten hat, mit der nicht nur die jeweiligen, sondern die Verhältnisse in Erwägung zu ziehen sind, die voraussichtlich eintreten werden, wenn die betreffende Stadt die Ausdehnung des Projektgebietes erreicht haben wird. Alle solche Fragen kann weder der Techniker, noch der Spezialhygieniker allein beantworten, hier ist es vielmehr der Volkswirt, dessen Handwerkzeug die Statistik liefert, und der recht eigentlich in die Rolle der Bauherrschaft einzutreten hat, um so besser jedoch, je mehr von vorn herein ein Zusammengehen und Zusammenarbeiten aller beteiligten Faktoren, und zwar nicht in letzter Linie der künstlerischen, stattfindet. Es wird sich dabei herausstellen, dass, wenn alle Faktoren sich auf realen Boden stellen, von unlösbaren Widersprüchen gar nicht die Rede zu sein braucht; solche entstehen nur, wenn

jeder Spezialist für sein Pferdchen eine eigene Reitbahn beansprucht, der Eine, um darin Karriere reiten, der Andere, um nur Kunststücke der hohen Schule üben zu können, während es sich hier doch um eine gemeinsame grosse Arena handelt, in der zu grosser Massenwirkung sich alle Reiter zu vereinigen haben. —

Möchten diese Auslassungen dazu beitragen, dem anfangs erwähnten Buche des Stuttgarter Stadtschultheissenamtes eine möglichst weite Verbreitung und Beachtung zu verschaffen.





Stadt- und Strassenbild im Mittelalter und in der Neuzeit.

(Kunstwart 1903. Heft 22.)

Irrtümlich wird noch immer das, was wir an malerischer Schönheit in den mittelalterlichen Städteanlagen bewundern, von vielen Leuten dem Zufall zugeschrieben, dem „Niederschlage der Jahrhunderte“, der im allmählichen Werdegang der Städte die wechselvollen Merkmale der aufeinander folgenden Zeiten und Geschlechter in bunter Reihe unbewusst aneinander gefügt haben soll. Irrtümlich wird auch von vielen das Malerische in der Architektur ausschliesslich in einer Verstärkung der Kontraste, in der Vermeidung einförmiger, gedehnter gleichartiger Formen, und in dem Wechsel und der lebhaften Bewegung der Umrisse gesucht, also in Eigenschaften, die in der mittelalterlichen Baukunst besonders lebhaft hervortraten.

Aber ebenso wie das Auge die Natur zu ver-

schiedenen Zeiten und bei verschiedenen Völkern un-
gemein verschieden zu sehen und zu genießen verstand,
ist auch die Auffassung malerischer Architektur dem
Wechsel unterworfen gewesen, ohne dass man sagen
könnte, die eine Auffassung habe mehr Berechtigung
als die andere.

Das breitgelagerte Gebirgshaus mit seinem stein-
belasteten flachen Dache dünkt uns ebenso malerisch
wie das spitzgiebelige schmale Haus in der Strasse
einer mittelalterlichen Stadt; beide würden aber diese
Eigenschaften verlieren, wenn man das eine an die
Stelle des andern setzte. Jedes von ihnen steht am
richtigen Ort, erfüllt seinen Zweck und lässt in seiner
Erscheinung die Zweckerfüllung erkennen. Die Be-
friedigung, die wir beim Anblick solcher Erscheinung
empfinden, deckt sich zum grossen Teil mit dem, was
wir malerisch nennen, überall aber wird dieser wohl-
tuende Eindruck beeinträchtigt werden, wo sich Un-
geschick und Mangel an Vorbedacht bemerkbar
macht. Malerisch wird ein unpassend gestaltetes Men-
schenwerk höchstens dann erst, wenn es durch die
liebepoll korrigierende Hand der Natur zur Ruine ge-
macht, oder mit irgend welcher deckenden Patina
überzogen, also mit der Landschaft gleichsam zusam-
mengestimmt worden ist. Die mittelalterlichen Strassen-
bilder bedürfen dieser Nachhilfe nicht, sie überraschen
uns vielmehr mit kaum gehauener Herrlichkeit, wo es
gelingt, durch geschickte Restaurationen den ursprüng-
lichen Bestand treu wieder vor Augen zu führen.

Die Unhaltbarkeit der Annahme des „zufälligen

Entstehens oder Werdens“ der alten Städte hat durch die Untersuchungen des rühmlichst bekannten Sozialpolitikers Dr. Rudolf Eberstadt eine neue beweiskräftige Beleuchtung erfahren. In seiner jüngst erschienenen, sehr lesenswerten und lehrreichen Abhandlung: „Rheinische Wohnverhältnisse und ihre Bedeutung für das Wohnungswesen in Deutschland“ (Jena 1903) sagt er folgendes: „Was wir an dem Städtebau des Mittelalters zu lernen haben, ist vor allem die schlechthin vorbildliche Art der Aufteilung des städtischen Bodens. Die mittelalterliche Stadtanlage mit ihrer bewussten Scheidung der Hausformen und Strassen nach Zweck und Bedürfnis, mit ihrer trefflichen Abmessung der einzelnen Grundstücke, ist nur zu verstehen, wenn wir sie als eine Art Bodenparzellierung auffassen“.

Wer einigermaßen sich in die mittelalterlichen Lebensformen zurückzusetzen und in den alten Stadtplänen zu lesen vermag, wird diesen Satz auf Schritt und Tritt bestätigt finden. Und wenn man sich dazu vergegenwärtigt, dass ein Stadtgebilde im höchsten Sinne des Wortes einen Gebrauchsgegenstand darstellt, und dass es keinen solchen gibt, der unzweckmässig und zugleich schön sein könnte, so findet man die Schönheit der mittelalterlichen Stadtanlage schon allein in ihrer nachweisbar bewussten Zweckmässigkeit begründet. Natürlich darf man bei solchen Betrachtungen nicht an Droschken, Zweiräder und elektrische Bahnen denken, auch nicht an Water-Closets und Spiegelglasscheiben. Man darf auch nicht

vergessen, dass früher das Horn-, Borsten- und Feder-
vieh noch mit in der Stadt wohnte, und dass auch für
diese Art von Mitbürgern gesorgt werden musste mit
Tränken, Dungstätten und Schwemmen.

So gewannen die alten Städte dadurch ihren
Zauber, dass sie auf die Bedürfnisse zugeschnitten
waren, dass in ihnen eines zum andern passte, das
Rathaus zum Marktplatz, der Ratsbrunnen zum Rat-
haus, der Erker zur gekrümmten Strasse — denn da
war's noch der Mühe wert, hinauszuschauen — der
Giebel mit seinen Luken und Winden zu den Speicher-
böden, die dahinter lagen, die trutzigen Torburgen
zur Wehrhaftigkeit der Bürgerschaft.

Man studiere die alten Strassennamen, die leider
immer mehr ausgelöscht werden, und man wird finden,
dass jedem Gewerbe und jedem Zweig des Gemeinde-
lebens ein passender Ort zugewiesen war. An nichts
fehlte es dort, um die Menschen, mit ihren noch be-
scheidenen Ansprüchen an Verkehr und Bequemlich-
keit, zu befriedigen und glücklich zu machen.

Die Zeiten haben sich geändert, Spinnrocken und
Webstuhl sind aus den Häusern, das Vieh ist aus der
Strasse verschwunden, der Zapfhahn im Hause ersetzt
den Laufbrunnen der Strasse, die Feuermeldestelle
mit elektrischer Schelle den Tutwächter auf hohem
Turm. Die Nacht ist zum Tage gewandelt, denn
anstelle der schwalchenden Unschlittkerze und Rüb-
öllampe strahlen sonnenhelle Bogenlampen und Glüh-
lichter, und das laute Leben erlischt noch lange nicht,
nachdem die Abendglocken ausgeläutet haben.

Ganz natürlich muss deshalb eine neue Stadt einen andern Körperbau, ein anderes Gesicht und ein anderes Gewand bekommen, und alles dies muss zusammenpassen, wenn sie ebenbürtig der alten an die Seite treten soll.

Das ist aber leider noch nicht erreicht, weil die Wandlung zu rasch vor sich gegangen ist. Hastig mussten die Strassenschläuche mit langen graden Nähten maschinenmässig hergestellt werden, um all das Verkehrsgerät zu fassen und laufen zu lassen, und zur Einkleidung des Wohnwesens musste vorhandenes Zeug dienen, das man hernahm, wo man es fand.

Aber ein Ereignis trat dazwischen, das diesem Treiben eine andere Richtung zu geben begann. Es wurden neue Stoffe in die Bauschneiderei eingeführt, unter denen das Eisen einen geradezu gewaltigen Umschwung verursachte. Mit ihm wurden der Technik die Mittel zur Lösung ganz neuer grossartiger Probleme zugeführt. Die Raum- und Körperbildungen blieben nicht mehr an die alten Regeln der Baukunst gebunden, und mit dem neuen technischen Vermögen bereicherte sich auch die Phantasie und schuf Neues, was aus der Zeit erwachsen und noch nicht dagesewen war.

Doch soll es nicht die Aufgabe dieser Abhandlung sein, auf Baustoff und Stilfragen näher einzugehen. Das Eisen als Baustoff verdiente nur Erwähnung, weil es zu einem mächtigen Anreger zum Sichbesinnen auf die Aufgaben, welche die Neuzeit an die Baukunst stellt, geworden ist.

Viel wichtiger für das neustädtische Strassenbild und für die Fassadenausbildung der Stadthäuser ist das, was die Neuzeit an Forderungen für den Verkehr und für die Gesundheit aufstellt, Forderungen, denen nicht auszuweichen ist, weil sie als durchaus berechtigt anerkannt werden müssen. Wer wollte es z. B. unternehmen oder empfehlen, dem Vorwärtsdrängen in der Vervollkommnung der Verkehrsmittel Einhalt zu tun, oder ihm Schwierigkeiten entgegenzusetzen durch Strassenanlagen, die zwar malerisch reizvoll, aber so eng und winkelig sind, dass nur eine ganz langsame Bewegung auf ihnen möglich bleibt!

Die meisten Strassen von irgend welcher Verkehrsbedeutung müssen notgedrungen breiter und in schlankeren Linien angelegt werden, als dies im Mittelalter erwünscht und üblich war, und das gemütliche Wesen und die lauschige Stimmung, die dort herrschten, sind mit keinen Mitteln der Welt wieder hervorzuzaubern, wenigstens nicht in grösseren Städten, die im Aufschwung begriffen sind. Mit Einführung der Gewerbefreiheit und der Freizügigkeit entfiel den Stadtverwaltungen die Befugnis, auf die Lokalisierung der verschiedenen Gewerbe u. dergl. irgend welchen Einfluss auszuüben. Die Grenzringe, welche wenigstens äusserlich mit Torsperren und Zollerhebungen das Gemeindewesen noch zu einem abgeschlossenen Ganzen zusammengehalten hatten, wurden gesprengt, und ungehemmt dehnte sich der städtische Anbau in die Weite und Breite aus. Vielerorts, namentlich in

Festungsstädten, vollzog und vollzieht sich dieser Prozess in geradezu explosiver Art.

Der raschen Ausdehnung der Städte diene in erster Reihe die Ingenieurkunst, welche beim Eisenbahnbau das „Trassieren“ der schlanken Verkehrslinien gelernt hatte, und die Tiefbaukunst erstarkte an den grossen, ihr gestellten Aufgaben. Zuletzt erst kam die Frage auf die Tagesordnung, ob denn nicht auch die Architektur ein Wörtlein mitzusprechen habe. Ihr fällt nun die Aufgabe zu, sich in den neugefügten Verhältnissen zurecht zu finden, sie als vollendete Tatsache hinzunehmen und sich ebenfalls neu zu beflügeln.

Im Katzenjammer der Selbsterkenntnis hat sie denn auch schon angefangen, allerhand, zum Teil recht possierliche Sprünge zu machen. In der Uniformierung der neuen Strassen- und Platzbildungen fand sie Anregung zu um so wechsellvollerer Behandlung der einzelnen Häuser, die sie, jedes als ein Ding für sich, mit Erkern und Türmen und sonstigen Zieraten in allen möglichen und unmöglichen Stilarten ausstattete. Eines sollte das andere überbieten und überschreien —, bis schliesslich nur ein übeltönendes Getöse von unentwirrbarem Formengeklimper daraus hervorging. Dies gilt namentlich von den Hauptstrassen der deutschen Mittelstädte, die einer Orchestermusik gleichen, in welcher jedes Instrument Solo spielen will, und keines mit dem andern auf einen gemeinsamen Kammerton eingestimmt ist.

Man mag die Pariser Strassen langweiliger nennen,

als die der deutschen Grossstädte, weil in ihnen die einzelnen Häuser sich nicht so vordrängen, wie es hier beliebt ist; aber man muss den französischen Architekten nachrühmen, dass sie mehr Taktgefühl an den Tag gelegt haben, als die deutschen, indem sie den Grundton der breiten geraden Strassen mit ihren „points de vue“ in der ruhigen Fassadenbehandlung der Häuser weiter klingen liessen, anstatt die Wucht des Akkordes durch das Herausspringen der einzelnen Stimmen abzuschwächen.

Ein anderes kommt hinzu und ist in Deutschland noch in bedenklicher Steigerung seines verwirrenden Einflusses begriffen. Es ist die Anbetung des „Historischen“, in welcher sich mehr Bildungsbeflissenheit als wahre Pietät äussert. Nicht nur, dass man die altehrwürdigen Baudenkmale erhalten will, sondern auch das Neue soll dem Alten stilecht sich anreihen und zwischenschieben. Darüber spricht sich Professor Dr. P. Weber in einem auf der Generalversammlung des Thüringischen Städteverbandes im Juni vorigen Jahres gehaltenen Vortrag sehr treffend aus, indem er die neuzeitlich beliebten Konkurrenzen zur Erlangung von Fassadenentwürfen für Strassen und Plätze in alten Städten, deren altertümliche Erscheinung möglichst erhalten werden soll, kritisiert und auf ihren recht zweifelhaften Wert herabsetzt. Er verlangt zu gunsten der Erhaltung des ehrwürdigen Charakters der alten Strassenbilder nur, „dass die neuen Bauten neben den alten bescheiden auftreten, wie es dem jungen Manne gebührt, sich be-

scheiden zu verhalten, wenn er in eine Gesellschaft ehrwürdiger alter Herren eintritt“.

Damit ist, auch nach meiner Ansicht, das Richtige getroffen. Und für ganz und gar verkehrt oder gar verwerflich halte ich es, wenn man nicht nur die Erhaltung noch bestehender historisch und künstlerisch wertvoller alter Strassen- und Platzbilder anstrebt, sondern wenn man die alte Tracht auch den neuen Stadtteilen anziehen will, die gar nicht den Körperbau dazu haben.

Ich sagte vorhin, dass die Architektur vor einer vollendeten Tatsache stehe, mit der sie sich abzufinden habe. Verkehrstechnik, Wirtschaftspolitik, Gesetzgebung und Gesundheitslehre haben neue Zustände geschaffen, der Fahrstrom zur Rückkehr ist verschüttet, also heisst es jetzt: Alle Mann an Bord, die Segel hissen und die Kunst mit ans Steuerruder setzen! Schon zum Fahrplanmachen muss sie mit heran!

Auch im Mittelalter sass die Kunst mit am Steuerruder. Die führenden Geister waren mit höchsten Idealen angefüllt und waren mit künstlerischem Empfinden begnadet. Sie konnten gar nicht anders, als in allen ihren Werken sich zugleich künstlerisch betätigen. Gegensätze zwischen Ingenieurwesen und Architektur gab es noch nicht, es war selbstverständlich, dass alles Augenfällige auch fürs Auge gefällig werden musste. Und wenn unsern Vorfahren auch noch viele Hilfsmittel fehlten, die heute dem Techniker zur Verfügung stehen, so waren sie umso mehr

befähigt, räumlich zu denken und die Kräftewirkungen zu beobachten und mit ihnen zu wirtschaften. Mit dem bewundernswerten Konstruktionssystem ihrer Dome haben sie dafür den glänzendsten Beweis erbracht.

So wurden aus ihren Städtegebilden nicht nur Meisterstücke der Parzellierungskunst, sondern gleichzeitig Erzeugnisse eines entwickelten Schönheitssinnes, in denen nicht nur die einzelnen Glieder, die Kirche, das Rathaus, die Torburgen, die Brücken und einzelne Häuser unsere Bewunderung erregen, sondern in denen alles wie zu einer in sich geschlossenen, abgerundeten symphonischen Dichtung zusammentritt. In der Erscheinung der mittelalterlichen Stadt spiegelt sich treu die geschlossene Organisation des Bürgerthumes der damaligen Zeit. Aussen fest umgürtet, zu trutziger Abwehr bereit, innen im Schutz der Wälle und Mauern voll von Poesie und warmer Behaglichkeit eines grossen vielgliedrigen Familienlebens.

Heute geht jeder seine eigenen Wege, baut sich an, wo er Lust hat, und sucht seinen Verkehr, wo es ihm beliebt. Die grossen Maschinen der staatlichen und kommunalen Verwaltungen brauchen nur mit Steuern gut geheizt und geölt zu werden, um geräuschlos zu laufen, den Einzelnen aller Sorgen um seine Sicherheit zu überheben und ihm alles zugänglich zu machen, dessen er zum Leben, zur Erfüllung seines Berufes und zur Befriedigung seiner sonstigen Wünsche bedarf. Auch die Sorge um seine Gesundheit haben die Verwaltungen übernommen, und zwar ist dies eine Aeus-

serung des heutigen Verwaltungswesens, die besonders tief in das bürgerliche Bauwesen eingreift.

In den alten, gewundenen Strassen und geschlossenen Plätzen fand der Wind keinen freien Zutritt, er wurde gebrochen und verlor die Kraft, den Staub so aufzuwirbeln, wie in unsern modernen, breiten, geraden Strassen und auf unsern neuen offenen Plätzen. Auch sausten nicht so viele Vehikel, Staub erregend, über das Pflaster. Da war es nicht bedenklich, wenn mit vorspringenden Teilen der Häuser, mit Portalen, Freitreppen, Beischlägen, Erkervorbauten u. s. w. Ecken und Winkel sich bildeten, und das Relief, welches durch sie die Hausfassaden erhielten, wurde zu einem höchst bedeutsamen Ausdrucksmittel in der Architektur. Die heutige Architektur muss sich notgedrungen eine grosse Beschränkung in der Anwendung dieses Mittels gefallen lassen, denn die Hausvorsprünge erzeugen Ecken und Winkel, in denen sich Staub, Schmutz, Papier — und was sonst zur Aesthetik der Strassenbahn gehört -- mit Vorliebe nach einigen Wirbelbewegungen ablagert, um bei wechselndem Winde von neuem umherzutanzten. Die Vorsprünge erschweren die Reinhaltung der Strasse, diese wird aber als eine der wichtigsten Massregeln für die Gesundheit streng gefordert. Die Innehaltung der Baufluchtlinien, so hart und hemmend sie auch dem formfröhlichen Architekten ankommen mag, ist als ein weises Gesetz anzuerkennen, dem Folge zu geben die Vernunft und das Bedürfnis für gute reine Luft gebieten.

Wenn sich nun aber die Architektur nach dieser Richtung eine drückende Beschränkung gefallen lassen und aus dem Strassenbilde die hoch reizvollen Motive der Freitreppen, Portalvorbauten u. s. w. streichen muss, so ist das Verlangen berechtigt, dass für diese abgeschnittenen Zierglieder ein Ersatz geschaffen werde. Er ist zu suchen und zu finden in einem Wechsel der Raumbildung der Strassen, der gleich in den Bebauungsplan hineinzulegen ist.

Es ist zu allgemeiner Gewohnheit geworden, die Strassen auf ihre ganze Länge in genau gleicher Breite anzulegen, sodass überall parallele Baufluchten, und unter Ausnutzung der zulässigen Höhenmasse, lauter gleich hohe Häuser entstehen. Die Höhenbegrenzung der Häuser pflegt sich nach der Breite der Strassen zu richten, und so ergeben sich lauter ganz gleiche Raumformen, die sich nur durch ihre Grössenabmessungen voneinander unterscheiden.

Glücklicherweise ist aber die Parallelität der Baufluchten noch nirgend zum Gesetz erhoben, und hier verbleibt noch ein sehr erfreulicher Spielraum, um der tötenden Einförmigkeit entgegen zu wirken. Durch Ausweitungen der Strassen an geeigneten Stellen wird eine wenn auch nur ganz leise Schrägstellung der Häuserfronten bewirkt, wodurch diese sofort viel günstiger in das Gesichtsfeld hineingerückt werden. Es bedarf dann gar nicht mehr des starken Reliefs, um sie augenfällig und interessant zu machen, und allein die künstlerische Behandlung ihrer Fläche in Farbe und feinfühligter Abwägung der Durchbrechungen im

Verhältnis zu den verbleibenden Mauermassen vermag zu einer voll befriedigenden Wirkung zu führen. Aber auch die Reliefbildung ist nicht ausgeschlossen, nur ist sie mehr durch zurückspringende, als durch in den Strassenraum vorspringende Fassadenteile zu erzeugen, und fernerhin wird beim Hinaufrücken der Höhengrenzen an den erweiterten Strassenstellen Spielraum für eine lebhaftere Silhouettierung der Strassenwandungen gewonnen. In diesem Sinne die Strassenarchitektur als raumbildende Kunst aufzufassen und auszuüben, wobei das Prinzip des Konkaven den Ton anzugeben hat, darf als mindestens ebenso dankbar und verdienstlich angesehen werden, wie die Bevorzugung des Konvexen mit plastischen Körperformen. Dabei wird zugestanden werden müssen, dass solche Zurückhaltung in den Baumassen, die den Luftraum vor dem Hause vergrössert, mehr einer wahren Vornehmheit entspricht, als die Aufdringlichkeit protzig vorspringender Bauteile, die den Luftraum verringern und die Aussicht versperren.

Merkwürdig ist es, aber bezeichnend für den Mangel an höheren und weiteren Gesichtspunkten, an welchem die bürgerliche Baukunst der Neuzeit krankt, dass die Erker- und Turmepidemie womöglich gerade da am ärgsten zu wüten pflegt, wo sie im Strassenbild den grössten Schaden anrichtet, und wo für die Bewohner wenig oder gar nichts mit diesen Extremitäten gewonnen wird. Man denke nur an die zahlreichen turmbekrönten Eckerker, die den Einblick in die Strassen versperren, und vergleiche mit ihnen das

besonders in München mehrfach mit schönstem Erfolge verwertete Motiv der raumerweiternden einspringenden Ecke.

Es liegt auf der Hand, dass freistehende Gebäude, um die man herumgehen muss, um sie zu betrachten und in ihrer Körperlichkeit zu geniessen, ganz andern Bildungsgesetzen zu unterworfen sind, als die Gebäude, welche die Wandungen eines Raumes ausmachen, innerhalb dessen der Beschauer von ein und derselben Stelle aus Rundschau abhalten kann, oder in dem er sich bewegt im Gefühl des Schutzes und des Geborgenseins.

Es sei diese Gelegenheit benutzt, um auf einen vorzüglichen Aufsatz des Professors Hocheder in München aufmerksam zu machen, der von konvexen und konkaven Formen der Baukunst handelt und sich in der „Süddeutschen Bauzeitung“ (1902, 4—6) abgedruckt findet.

Von der Münchener Architektenschaft ist neuerdings angeregt worden, in den Bauordnungen Paragraphen aufzunehmen, in welchen die Zulassung des Zurücktretens hinter die stadtbauplanmässige Baufluchtlinie, auch in geschlossenen Häuserzeilen, ausgesprochen wird. Unter gewissen Bedingungen, durch welche die Vermeidung von Schmutzwinkeln sicher zu stellen ist, verdient diese Anregung gewiss volle Beachtung.

Die sezessionistische, besonders von der Schule Otto Wagners in Wien ausgehende Bewegung der Architektur führt manche auf die Flächenkunst gerichtete gute Absichten mit sich, die auch der Ver-

wirklichung der hier zum Ausdruck gebrachten Gedanken sehr wohl zugute kommen könnten. Nur ist merkwürdig, dass O. Wagner selbst von bewegten Strassenlinien und vom Vertikalismus in der Architektur, welches beides zur Erzeugung charakteristischer Raumgebilde und wechsellvoller, auch malerischer Stadtbilder unentbehrlich erscheint, nichts wissen will.

Fassen wir in einem Vergleich noch einmal zusammen, was die äussere und innere Erscheinung einer neuen Stadt gegenüber der mittelalterlichen zu besagen hat. Bei der letzteren fanden wir eine abgeschlossene, in sich gekehrte Familienhaushaltung, die ganz auf eigenen Füßen steht, und in sich fasst und schafft, was dazu gehört, um zu leben und das Dasein glücklich zu gestalten. Jetzt dagegen hat sich das Haus geöffnet und erweitert, rascher wechseln die Bewohner, und es hat mehr den Charakter eines Gasthauses angenommen. Der Verkehr strömt ein und aus, und keine Abwehr störender Eingriffe von aussen wird mehr geübt. Dabei muss manches von dem alten intimen Wesen und von traulicher Heimlichkeit geopfert werden, aber dafür strömt frisches Leben von aussen herein und strahlt wieder ins Land hinaus.

Einer so veränderten Haushaltung ist in der Erscheinung der neuen Stadt künstlerischer Ausdruck zu geben, aber es ist dafür zu sorgen, dass es auch der neuen Behausung nicht an Poesie und an Räumen der Ruhe fehle, in denen Gäste wie Wirt sich heimisch fühlen und wohliges Behagen finden können.



Die Grundlagen der Stadterweiterungen.

(Deutsche Welt. April 1903.)

Die lebhafte Bevölkerungszunahme, von der die meisten deutschen Städte betroffen werden, zwingt zu der Aufstellung von Stadterweiterungsplänen, die den Zweck haben, die räumliche Ausdehnung der Stadt, die mit der Vermehrung der Einwohnerzahl gleichen Schritt halten muss, in geordnete Wege zu leiten, und den Übelständen vorzubeugen, die aus einem planlosen Vorgehen beim fortschreitenden Anbau fast ausnahmslos einzutreffen pflegen.

Wenige Aufgaben dürfte es geben, an deren Lösung sich eine grössere Verantwortung knüpfte und bei denen eine weitere Voraussicht zur Pflicht wird, als die, einen Bebauungsplan für eine werdende oder wachsende Stadt festzulegen.

Heute sind wir in der Lage, mit einiger Sicherheit den Blick in die Zukunft werfen zu können, und nicht

auf blosses Experimentieren angewiesen zu sein, denn in ungezählten und ungemessenen neuen Stadtanlagen, die im Laufe der letzten 50 Jahre entstanden sind, liegt eine solche gewaltige Summe von Erfahrungen aufgespeichert, dass man nur die Augen aufzumachen braucht, um die Grundlage zu den notwendigsten und zu auch sicheren Schlussfolgerungen zu finden.

Jene Erfahrungen beziehen sich nicht allein auf rein technische und wissenschaftliche Errungenschaften, kraft deren es bereits gelungen ist, in manchen Orten die Sterblichkeitsziffer von 30—40 auf 18—20 vom Tausend, also um 40—50 v. H. — herabzudrücken. Ein guter Bebauungsplan muss die Möglichkeit darbieten, dass alle diese Errungenschaften auch zur Verwertung gelangen können, und diese Verwertung hat in fortgeschrittenen Städten als selbstverständliche Voraussetzung zu gelten. Jene Erfahrungen beziehen sich aber auch auf noch viele andere Dinge, die noch nicht solche Selbstverständlichkeit erlangt haben, die aber für das Zukunftsbild einer Stadt noch viel bedeutungsvoller sind als jene Errungenschaften, weil ein Mangel ihrer Berücksichtigung zu Schäden führt, die niemals wieder gut zu machen sind. Mit Wasserleitungen und Kanalisation, gutem Pflaster usw. lassen sich auch alte Städte nachträglich versehen, ein ausgeführter Strassenplan aber bindet die kommenden Jahrhunderte an das, was Gutes oder Schlechtes, Schönes oder Hässliches in ihn hineingelegt ist.

Einige Beobachtungen und daraus sich ergebende Schlussfolgerungen für das, woran man bei Stadt-

erweiterungen zu denken hat, sollen hier herausgehoben und entwickelt werden, wobei jedoch zu bemerken ist, dass aus den bei weitem meisten neueren Stadterweiterungen mehr zu lernen ist, wie man's nicht machen soll, als wie man's machen soll.

Jeder Zuwachs der Bevölkerung bringt eine Verkehrsmehrung mit sich, und diese äussert sich — abgesehen von den Bahnhöfen und sonstigen Orten von besonderer Anziehungskraft — vornehmlich im Stadtkern, d. h. im Schwerpunkt der Bebauungsfläche der Stadt. Geht die Stadterweiterung nach allen Seiten ziemlich gleichmässig vor sich, so verbleibt der Schwerpunkt in der Altstadt, er verschiebt sich jedoch, wenn die Vergrösserung der Stadt ungleichmässig sich vollzieht.

Im allgemeinen darf es wohl als das Natürliche und Wünschenswerte gelten, dass die Altstadt das Herz der Stadt bleibt, von welchem der Pulsschlag des inneren städtischen Verkehres ausgeht, und welchem die grösste Anziehungskraft auch für den äusseren Verkehr gewahrt bleibt, und das ist namentlich überall da der Fall, wo es angeht, die altherwürdigen Rathäuser als solche in Benutzung zu erhalten, wo also die städtische Verwaltung und Repräsentation an den Ort geknüpft bleiben kann, welcher pietätvolle Erinnerungen an glanzvolle Zeiten des alten Bürgertums wachzurufen geeignet ist.

Dass das heute vielfach noch möglich ist, und dass auch heute die Marktplätze und Hauptstrassen meist dem gewaltig gesteigerten Verkehr noch zu

genügen vermögen, liefert einen glänzenden Beweis dafür, dass die alten Städtebauer durchaus nicht kleinlich waren, dass sie mit sehr weiter Voraussicht die Hauptplätze und Hauptstrassen auf Zuwachs berechneten und sie weiträumiger und prächtiger zu gestalten wagten, als für den augenblicklichen Bedarf notwendig gewesen wäre.

Neben dem Verkehr, welcher sich an die Verwaltung und Repräsentation knüpft, ist es der Geschäftsverkehr, der sich in der wachsenden Stadt immer intensiver um den Schwerpunkt derselben zusammenzieht. Hier entstehen die grössten und elegantesten Kaufläden, hier finden die Banken und Börsen ihre Stelle, hier errichten die Grosskaufleute, Weltgeschäfte und Industrie-Gesellschaften ihre Kontore und Bureaus, und hier hört es mit dem behaglichen stillen Wohnen mehr und mehr auf. Das Familienleben trennt sich vom Erwerbsleben mehr und mehr ab und siedelt sich ausserhalb der alten Wälle an. Aber auch dort ist's des ungestörten Verbleibens nur so lange sicher, als die gewählte Lage von den unermüdlich sich ausstreckenden Fangarmen des Erwerbslebens unberührt bleibt, was mit Sicherheit nur dann zu erwarten ist, wenn der Ansiedler sich eine Stelle ausgesucht hat, die zur Niederlassung geschäftlicher und gewerblicher Unternehmungen durchaus ungeeignet ist.

Wie rasch sich oft der Wandel von Wohnvierteln zu Geschäftsvierteln vollzieht, dafür liefert u. a. Köln ein beachtenswertes Beispiel. Die grosse Stadterwei-

terung begann dort vor kaum 20 Jahren, und an den Ringstrassen, die anstelle der alten Befestigung traten, entstanden Wohnhäuser und Wohnpaläste eines neben dem andern. Die Ringe waren als elegante Promenadenstrassen gedacht, zum Wohnen für die vornehme Welt. Schon heute aber nach kaum 10—15jährigem Bestehen wandeln sich die Untergeschosse der Wohnhäuser zu Schauläden um, und mit der vornehmen Ruhe ist's schon jetzt dort vorbei.

Gewöhnlich sind es allerdings nicht Ringstrassen, an denen sich Geschäfte mit Vorliebe einzurichten pflegen, — in Köln sprechen dafür besondere Verhältnisse mit, — in den bei weiten häufigeren Fällen knüpft sich der Geschäfts- und Erwerbsverkehr an die zum Mittelpunkt der Stadt radial gerichteten Strassenzüge, wie das z. B. in Wien und Frankfurt, eigentlich überall, sehr deutlich zu erkennen ist. Man kann dies sogar als ganz naturgemässe Regel hinstellen, und es wäre töricht, wenn man solchem natürlichem und deshalb gesundem Vorgange künstlich entgegenwirken wollte. Man benutze ihn im Gegenteil zu sachgemässer Einteilung der Bebauungsgelände, man mache die Radialstrassen von vorn herein geeignet für den Geschäfts- und Erwerbsverkehr und richte die dazwischen und daneben verbleibenden Liegenschaften fürs Wohnen und für die Lebensbetätigungen ein, die nach Stille und Ruhe verlangen.

Wie das machen? Nun das ist ganz einfach:
Im Geschäfts- und Erwerbsleben gilt das Sprich-

wort: Zeit ist Geld, Kraft ist Vermögen. Mit Umwegen verschwendet man Zeit, mit kurzen Wendungen und starken Steigungen vergeudet man Kraft. Demnach sind die Hauptverkehrsadern in schlanken Linien und in langen Strecken ununterbrochen durchzuführen. Starke Steigungen dürfen in ihnen nicht vorkommen; Kreuzungen mit anderen Hauptverkehrsstrassen sind durch Raumerweiterungen derart zu vermitteln, dass Verkehrsstockungen strengstens vermieden bleiben. Gärtnerische Anlagen und Baumalleen, sowie Vorgärten u. dergl. sind in Geschäftsstrassen vom Uebel, und daraus ergibt sich, dass die schönheitliche Wirkung von Hauptverkehrs- und Geschäftsstrassen in deren Raumbildung und in dem Anblick der Schauseiten der Häuser zu suchen ist. Mit schnurgeraden Strassen mit parallelen Baufluchten, welche in der Regel gleiche Fassadenhöhen der Häuser mit sich bringen, wird man schöne Raumwirkungen und malerische Architekturbilder nicht erzielen, und demnach sind weiche Krümmungen und sonstige Unregelmässigkeiten im Grundriss, die selbstredend nicht übertrieben werden dürfen, so dass sie irgend welche Unbequemlichkeiten in den Verkehrsbewegungen oder Schwierigkeiten in den Einrichtungen der Strasse veranlassen könnten, gerade für die Hauptgeschäfts- und Verkehrsstrassen nur erwünscht.

Veranlassungen zu Abweichungen von der Regelmässigkeit bieten sich aus rein praktischen Verkehrsrücksichten auf Schritt und Tritt; z. B. bei Einmündungen und Kreuzungen anderer Strassen, die

immer eine Verdichtung oder Verstärkung des Verkehrsstromes mit sich bringen, oder zur Gewinnung von Wagenhalteplätzen, oder von Raum für Aufstellung von Anschlagsäulen, Erfrischungsbuden, Wartehallen u. dergl.

In den Geschäfts- und Verkehrsstrassen hat man ferner verhältnismässig grosse Fahrbahnbreiten nötig, um den vielen in verschiedenen Geschwindigkeiten sich bewegenden Fahrzeugen die Möglichkeit zum Ausweichen zu geben.

Wirklich gute Geschäftslagen sind in den äusseren Stadtbezirken nur an Radialstrassen (denen meist auch die Bahnhofstrassen zuzurechnen sind) und in unmittelbarem Anschluss an dieselben zu suchen, und es ist zu verlangen, dass sie in ausreichender Zahl und Ausdehnung zu finden sind, und dass dadurch dem Erwerbsleben, so weit es am Bebauungsplan liegt, jede nur mögliche Erleichterung und Förderung zuteil werde.

Dieser in wirtschaftlicher Hinsicht so ausserordentlich wichtige Gesichtspunkt macht es ratsam, die Planung einer Stadterweiterung mit der Festlegung der Hauptverkehrsstrassen zu beginnen, und aus ihnen gewissermassen das Skelet oder das Rückgrat der ganzen Anlage werden zu lassen. Sie verdienen diese Bevorzugung, weil sie Werkstätten sind, in denen berufsmässig an der Hebung des allgemeinen Wohlstandes gearbeitet wird, ohne welchen der Bevölkerung der Genuss vieler — auch idealer — Lebensgüter versagt bleibt.

Neben und zwischen den Radialen, die sich wie gesagt ganz naturgemäss auch selbst bei mangelhafter Einrichtung zu Verkehrs- und Geschäftszonen herausbilden werden, ist dann für stillere Orte und Strassen zu sorgen, wo ungestört vom geräuschvollen Getriebe des Geschäftslebens die stille Geistesarbeit, das bürgerliche Handwerk und das Familienleben ihre Heimstätte finden mögen. Hierher gehören auch die Kirchen, Schulen und sonstige Erziehungsanstalten, Kinderspielplätze, Promenaden und öffentliche Gartenanlagen sowie Denkmäler und alles, was sonst zu seelischer Erhebung und zu geistiger und körperlicher Erfrischung und Erholung gereichen mag. Recht viel Naturgrün und Blumenschmuck sind dabei in erste Reihe zu stellen.

Mit einer offenen villenartigen Bebauung möge man jedoch nicht zu früh anfangen und sie nicht da erzwingen wollen, wo wirtschaftliche Erwägungen das betreffende Gelände für geschlossene Bauweise besonders gut geeignet erscheinen lassen. Der Anlage von Vorgärten in reichlicher Ausdehnung ist in vielen Fällen der Vorzug zu geben. Eine übertriebene Weitläufigkeit der Bebauung widerspricht der einträglichen Verwertung des Grund und Bodens, sie bringt eine entsprechend grosse Ausdehnung der Strassen mit sich, die, ausser dem Wert der Bodenfläche, welche sie einnehmen, mit ihren Befestigungen, Kanälen, Leitungen und Unterhaltungen gewaltige Summen verschlingen. Bei allen auf Gesundheit und Schönheit der Stadtanlagen gerichteten Bestrebungen darf es

doch nie an einer gewissenhaft geübten Wirtschaftspolitik fehlen, welche gebietet, mit allem Grundbesitz streng haushälterisch umzugehen.

Von grossem Belang ist es nun, dafür zu sorgen, dass die Wohnviertel auch dauernd solche bleiben können und von der Umwandlung zu Geschäftsvierteln verschont bleiben, denn jede solche Wandlung ist mit Verlusten verknüpft und mit Beunruhigungen der Einwohner, deren Behagen und Wohlbefinden dabei auf dem Spiele steht. Man beliebt neuzeitlich solchen Wandlungen durch allerhand Baubeschränkungen und Vorschriften in den Baupolizei-Ordnungen vorzubeugen, aber der Beispiele gibt es schon jetzt viele, welche erwiesen haben, dass sich solche meist willkürlich aufgestellte Vorschriften und Zonenbegrenzungen dauernd nicht aufrecht erhalten lassen; sie werden bald unhaltbar, wenn sie nicht auf natürlicher Grundlage beruhen; d. h. wenn nicht die natürlichen Eigenschaften des Grund und Bodens, seiner Lage und Oberflächengestaltung nach, zu ihnen die Veranlassung gaben, und wenn nicht der Bebauungsplan auf die von dem Geschäftsverkehr unterschiedlichen Zwecke zugeschnitten war.

Also schon im Entwurf, in der Zeichnung auf dem Papier, muss sich das Wohnviertel, die Wohnstrasse, von dem Geschäftsviertel und der Verkehrsstrasse unterscheiden, und dies ist wohl möglich, wenn man nur die verschiedenartigen Anforderungen mit entsprechenden Anordnungen im Plane zu erfüllen sucht.

Für Wohnviertel ist es nicht gut, alle Strassenzüge zu durchgehenden Verkehrslinien zu machen, es genügt, wenn man von ihnen aus ohne fühlbare Umwege den Anschluss an die Hauptverkehrsadern findet. Die Fahrbahnbreite bleibt in den Wohnstrassen bestens auf das notwendige Mindestmass beschränkt, und wo auch keine Veranlassung zu sehr breiten Trottoirs vorliegt, da möge man zur Gewinnung ausreichenden Luftraumes ausgiebigen Gebrauch von der Anlage von Vorgärten machen. Die Verminderung der Strassenbaukosten, die dabei herauschaut, kommt sowohl dem Stadtsäckel als den Anwohnern zugute, und nicht gering ist dabei die Verminderung des Strassenstaubes für die Gesundheit anzuschlagen.

Meist begegnet man der Ansicht, dass die Verkehrsstrassen möglichst in schnurgeraden Linien angelegt werden müssten, während die Wohnstrassen durch Krümmungen und sonstige Unregelmässigkeiten zu charakterisieren seien. Aber nach dem vorstehend Entwickelten wird kaum ein Zweifel übrig bleiben, dass diese Auffassung höchst irrtümlich ist, und dass eher mit dem geraden Gegenteil das Richtige getroffen wird.

Fasst alle die Veranlassungen, die in Haupt-Geschäfts- und Verkehrsstrassen zu Abweichungen von der Regelmässigkeit sich vorfinden, fallen in den Wohnstrassen fort, wenn sie so angelegt sind, dass sie vom durchgehenden Verkehr frei bleiben.

Hier tritt als belebendes und ewig wechselvolles

Element das Naturgrün ein, hier gewährt der Einblick in die Gärten Unterhaltung und Genuss, oder spendet das Laubgewölbe der Allee Schatten. Alleestrassen brauchen gar nicht krumm zu laufen, um selbst dem Naturschwärmer Genüge zu tun. Wer möchte sich dem Eindruck der Vornehmheit verschliessen, den eine schnurgerade Allee von ehrwürdigen alten Bäumen hervorzurufen vermag!

Selbstredend brauchen Wohnstrassen nicht extra gerade angelegt zu werden, und wenn die Anschmiegun an die von Natur gegebenen Bodenverhältnisse bewegte Linien erheischt, um so besser.

Nur soll hiermit festgestellt sein, dass gekrümmte oder gebrochene Strassenlinien nicht etwa als berechnigte Eigentümlichkeit von Wohnstrassen angesehen werden dürfen.

Auch im Zuschnitt der Baublockfiguren kann und sollte sich ein Unterschied zwischen Wohn- und Geschäftsquartieren bemerkbar machen. Namentlich wo es sich um geschlossene Bebauung mit Kleinwohnungen oder überhaupt um Etagenwohnungen handelt, ist es sehr zu empfehlen, die Baublocktiefen gerade auf eine angemessene Tiefe zuzuschneiden, darüber aber nicht hinauszugehen, damit die Anfüllung des Blockinnern mit Hintergebäuden von selbst ausgeschlossen werde. Auch selbst in bescheideneren Villenvierteln bedarf man nicht übergrosser Baublocktiefen, und nur in Gegenden, die zu herrschaftlichem völlig landhausmässigem Anbau einladen, möge man freigebiger mit dem Grund und Boden vorgehen, ohne jedoch

den Bedarf an solchen Wohnungsanlagen zu überschätzen.

Im allgemeinen richtet sich die Höhe der Häuser nach der Breite der Strassen. Hohe Häuser bedingen eine entsprechende Tiefe des Baugrundstückes, damit hinter ihnen ein genügender Licht- und Luftraum verbleibt. Die Tiefe der Baublöcke, die Höhe der Häuser und die Breiten der Strassen stehen also zueinander in Wechselbeziehung, woraus unmittelbar die Folgerung zu ziehen ist, dass die Baublöcke neben und zwischen breiteren Strassen grössere Tiefen verlangen, als die Baublöcke neben und zwischen schmaleren Strassen. Danach werden sich neben den breiteren Verkehrsstrassen im Durchschnitt grössere Baublocktiefen als neben den schmaleren Wohnstrassen ergeben.

Der unterschiedlichen Anforderungen, die sich an Wohn- und Geschäftsviertel knüpfen, würden noch manche aufzufinden sein, und wenn der Plan ihnen gerecht werden soll, so muss er auch ohne besondere Hinweise erkennen lassen, wo die geeigneten Lagen für die verschiedenen Wohn- und Erwerbs- und sonstigen Lebenszwecke zu suchen und zu finden sind.

Mit der Kennzeichnung der den verschiedenen Benutzungsweisen zuzuführenden Bezirke einer Stadt steht in naher Beziehung die rechtzeitige Auswahl geeigneter Bauplätze für öffentliche Gebäude — Schulen, Kirchen, Krankenhäuser, Volksbäder, Theater, Konzerthallen und Gesellschaftshäuser, Feuerwehrekasernen, städtische und staatliche Verwaltungsge-

bäude, Volks-Bibliotheken, Kinder-Bewahranstalten, Museen, Gerichtsgebäude, Friedhöfe u. dergl. — ganz abgesehen von Bahnhöfen und sonstigen Hauptverkehrsanstalten. An alle und jede dieser Anlagen und Gebäude knüpfen sich Bedingungen besonderer Art, die erfüllt werden müssen, wenn ein befriedigender Grad von Zweckmässigkeit der Stadt-Einrichtung erzielt werden soll.

In leider den meisten der neueren Bebauungspläne ist auf nichts von alledem im voraus Bedacht genommen, und es ist kaum zu begreifen, dass sich die Welt den Schaden, der aus dieser Unterlassung erwächst, wie etwas selbstverständliches gefallen lässt. Aber man mache nun die Augen auf und überzeuge sich von den traurigen Folgen solcher Unvorbedachtsamkeit; man zähle die Summen, die verschwendet werden müssen, um durch Niederreissen bereits bestehender Häuser Bauplätze für öffentliche Gebäude zu gewinnen, man sehe an andern Stellen, wie jämmerlich so manche kostspielige Monumentalbauten dastehen, weil man gezwungen war, sie auf Baugrundstücken zu errichten, die übrig geblieben und billig zu erwerben waren, weil sie für nichts Anderes taugten.

Wie aber soll eine Stadt schön werden, wenn man es sich entgehen lässt, die dazu gegebenen Mittel zu benutzen? Nicht minder schlimm, ja geradezu verhängnisvoll kann es werden, wenn ausgedehnte städtische Anlagen, die nur Nützlichkeitszwecken dienen, die fabrikähnlichen Charakter haben und die keinen Anspruch auf reichere Architektur zu erheben

brauchen, z. B. Schlachthausanlagen, Gasanstalten, Elektrizitätswerke und dergleichen unvorbedacht auf Stellen errichtet werden, die von Natur für den Wohnungsanbau prädestiniert erscheinen, und wo sie der Durchführung eines sinn- und sachgemässen Organismus des Strassennetzes im Wege stehen.

Die Alten waren in dieser Hinsicht glücklicher daran als wir, weil sich die städtische Bebauung meist an vorhandene Monumentalbauten — Burgen, Kirchen, Klöster, Herrensitze u. s. w. — anzugliedern pflegte, und weil sie bei ihren Stadterweiterungen mit der Errichtung der neuen Festungsringe und deren Torburgen beginnen mussten.

Eine weite Voraussicht, Bürgerstolz und lebendiger Schönheitssinn sprechen sich darin aus, dass sie diese Torburgen zu Kunstschöpfungen ersten Ranges werden liessen, mit denen die wichtigsten Strassen ihren wirkungsvollen ganz natürlichen Abschluss erhielten.

Bis zu recht weit ausgedehntem Grade können wir aber auch jetzt mit leidlicher Bestimmtheit voraussehen und voraussagen, welche Bedürfnisse an öffentlichen Anlagen, Anstalten und Gebäuden eintreten werden, wenn die Einwohnerzahl sich um so und so viel Tausend Seelen vermehrt haben wird. Für Schulen und Kirchen z. B. ist solches Rechenexempel sehr leicht anzustellen, und für vieles Andere wird ein Vergleich mit anderen Städten ebenfalls zu ziemlich sicheren Schlüssen führen.

Viele der öffentlichen Gebäude sind geeignet, ein

von stolzem Bürgersinn getragenes Gemeinwesen zu repräsentieren, und verdienen dementsprechend würdig ausgestattet zu werden. Was will aber das schönste Gebäude besagen, wenn es an einer Stelle sich befindet, an der es nicht zur Geltung kommt? Jedenfalls nicht mehr als der beste Witz, wenn er zu ungeschickter Zeit oder so schlecht vorgetragen wird, dass man seine Pointe nicht versteht.

Wenn dagegen schon im Grundriss der Strassen und Plätze die Grundlage zu schönen Raumwirkungen und zur wirkungsvollen Aufstellung wichtiger Gebäude gegeben ist, dann bedarf es nur verhältnismässig geringer äusserlicher Mittel, um ein Höchstes von malerischer Schönheit zu erzeugen.

Es ist geradezu verblüffend, wie bescheiden die einzelnen Gegenstände sind, aus denen sich z. B. in der berühmten alten Stadt Rothenburg a. T. der überwältigende Reichtum an reizvollen und auch vornehmen Stadtbildern zusammensetzt, während in den überbreiten langen schnurgeraden Strassen unserer modernen Grosstädte die Millionen, die auf glänzende, überladene Hausfassaden verwandt werden, nicht mehr hervorzubringen vermögen, als das Spiegelbild eines inwendig hohlen Protzentumes und Parvenüwesens. Und wo nun heutigen Tages viele Privat- und Geschäftshäuser von erdrückender Grösse und Pracht gebaut werden, da ist es um so mehr geboten, den öffentlichen Gebäuden wenigstens eine Stellung anzuweisen, die ihren Rang im Gemeindeleben bezeichnet

und ihrer Würde entspricht. Keineswegs bedarf es dazu immer ihrer Freistellung auf grossen freien Plätzen oder glänzender Avenuen, wie sie in Paris beliebt sind. Die Bevorzugung der Stellung kann auch auf ganz intime Wirkungen begründet werden, je nach den Massverhältnissen, welche für das betreffende Gebäude oder Monument passend zu wählen sind. Ein Turm ist ein Ausrufungszeichen, welches von weither gesehen und beachtet werden will, und es ist danach zu trachten, dass er von weither, anderes überragend, zur Erscheinung komme. Er wird dadurch auch zum Orientierungsmal für den Strassenwanderer. Baudenkmale und Monumente von geringen Abmessungen und namentlich von geringer Höhe, an denen vorwiegend die Einzelheiten das Interesse in Anspruch nehmen, verlieren ihre Reize auf zu grosse Entfernung, sie werden aber um so überraschender und erfreuender wirken, wenn der Beschauer sie gerade dann zu Gesicht bekommt, sobald er sich ihnen gegenüber auf dem vorteilhaftesten Standpunkt befindet.

Jeder Stadtteil bedarf ebensowohl öffentlicher Gebäude, wie öffentlicher Platzanlagen, und zwar der ersteren meistens in grösserer Zahl als der letzteren. Oeffentliche Gebäude gehören auf oder an öffentliche Plätze, und deshalb sollte man stets an beide gleichzeitig denken, und dafür sorgen, dass sie auch zusammenkommen. Auch den Schmuck von Denkmälern aller Art kann keine anständige Stadt entbehren; aber welche Not tritt jedesmal in unsern neuangelegten Stadtteilen ein, wenn es sich um die Wahl

eines geeigneten Platzes für solchen Schmuck handelt! Es ist ein wahres Elend damit, welches nimmer schwinden wird, solange man nicht den nackten Körperbau der Stadt so gestaltet, dass die zu besonderem Schmuck geeigneten Teile und Stellen sich von selbst darbieten. So eine moderne Reissbrettstadt steht dem alten naturwüchsigen Stadtgebilde gegenüber wie ein scharfkantig abgehobelter Pfahl einer schönen Frauengestalt gegenüber steht. Es dürfte kaum nötig sein, diesen Vergleich weiter auszuführen.

Es darf zum Glück behauptet werden, dass alle besseren Bebauungspläne der Neuzeit in weitgehendem Sinne auf den Bedarf an öffentlichen Gebäuden und auf deren vorteilhafte Stellung Rücksicht nehmen. Der Verwirklichung eines Idealplanes, wie er im Vorstehenden in grossen Zügen zu schildern versucht wurde, stehen jedoch immer noch manche Schwierigkeiten entgegen, die in der ganzen Lebensweise und Lebensauffassung der modernen Welt begründet liegen. Ein Jeder nimmt für sich das Recht in Anspruch, auf seinem Grund und Boden innerhalb der Gesetzesgrenzen tun und lassen zu dürfen, was er will, also z. B. ein Wohnhaus dort hinzusetzen, wo richtiger und besser ein Geschäftshaus stände, oder Mietskasernen zu errichten, wo die Lage ganz besonders zu Einfamilienhäusern sich eignet. Die Einsicht sehr vieler Bürger reicht nicht viel weiter als die des Bauern, der nur dem allernächstliegenden Vorteil nachzugehen pflegt, und der eher auf den Gewinn eines Talers verzichtet, als dass er sich den Ver-

lust eines Pfennigs gefallen liesse. Und noch eine recht unrühmliche Eigenschaft sehr vieler guter Deutscher kommt erschwerend hinzu, die darin besteht, dass der Eine eine Schädigung darin erblickt, wenn bei irgend welchem Handel oder Geschäft der Andere einen grösseren Vorteil zieht als er selbst, mag sein eigener Gewinn so gross sein wie er wolle. An solcher üblen Denkungsweise scheitern oft die für das Gemeinwohl besten Unternehmungen, und ihretwegen wird es häufig zu einem recht undankbaren Geschäft, den ehrlichen Makler zu spielen, der dafür sorgen möchte, dass niemand zu Schaden komme, wenn es auch nicht im Bereich seiner Macht liegt, die Glücksgüter vollkommen gleichmässig unter seine Klienten zu verteilen.

Hier kann nur eine mit allem Eifer geweckte Einsicht helfen, welche den Einzelnen erkennen lässt, dass es ihm zum Vorteil gereicht, wenn er sich der für das Gemeinwohl aufgestellten höheren Ordnung gutwillig fügt, und dass er selbst Schaden leidet, wenn er durch eigensinniges Verhalten die gesunde Entwicklung gemeinnütziger Unternehmungen — zu denen auch die Erschliessung von Baugeländen und deren zweckmässige Ausnutzung nach sorgfältig erwogenen Plänen gehört — hemmt.

Es ist, mit anderen Worten, ein freundwilliges Entgegenkommen vonnöten, namentlich da, wo die Verhältnisse es unmöglich machen, mit den Strassenlinien so die Besitzgrenzen zu schneiden oder zu berühren, dass jedes Feldgrundstück ohne weiteres als Baugrundstück sich verwerten lässt. Zwar wird ein

guter Bebauungsplan soviel wie möglich auf die bestehenden Besitzgrenzen Rücksicht nehmen, um Beunruhigungen der Besitzer möglichst zu vermeiden. Das hat aber seine Grenzen, und wenig Fälle gibt es, bei denen nicht kleine Grenzverschiebungen durch billigen Austausch zu viel besseren Gestaltungen jedes einzelnen Baugrundstückes führten. Solche Grenzumlagen haben überall, wo sie durchgeführt sind, ausgezeichneten Erfolg gehabt, und es ist zu erhoffen, dass sie, auch ohne zum Gesetz erhoben zu werden, als segensreiche Einrichtung bald von aller Welt erkannt und angewandt werden. Das Vertrauen zu ihnen wird aber nur geweckt und gefestigt werden können, wenn die Bebauungspläne von aller Willkür freibleiben, und wenn sie dadurch überzeugend wirken, dass sie auf jedes Meter Länge das Bestreben nach Sachlichkeit, Wirtschaftlichkeit, Gesundheit und Schönheit erkennen lassen. —

Der freundliche Leser möge noch eine Schlussbetrachtung sich gefallen lassen, mit der auf eine grosse Bewegung eingegangen werden soll, von der die gebildete Welt endlich und allgemein ergriffen worden ist, und welche die Pflege und Erhaltung alter malerischer Stadtbilder betrifft.

Herr Professor Dr. Paul Weber in Jena hat dieses Thema im Juni vorigen Jahres gelegentlich der Generalversammlung des Thüringischen Städteverbandes in Mühlhausen unter dem Titel: „Was können die Stadtverwaltungen für die Erhaltung des hi-

storischen Charakters ihrer Städte tun?“ in einem vortrefflichen Vortrage behandelt, der so sehr den Ansichten des Verfassers dieser Zeilen entspricht, dass ein Hinweis auf jenen Vortrag, der in dem gedruckten Protokoll jener Versammlung aufgenommen ist, genügen könnte.

Ich kann nur bestätigen, dass die Pilgerfahrten in die Städte, die noch alte malerische Teile besitzen, von Jahr zu Jahr sich mehren, und für viele, ja für fast alle solche Orte zu ganz erheblichen Einnahmequellen geworden sind; ich kann die Steigerung des Verständnisses und Interesses des grossen Publikums für den „künstlerischen Abstand zwischen den alten und neuen Stadtanlagen“ noch durch ein weiteres Beispiel als das, welches Weber mit der Theaterdekoration anführt, belegen, indem ich hinweise auf die Postkarten-Industrie, in welcher nunmehr auch Künstler ersten Ranges sich betätigen und in Tausenden von reizvollen Bildern die Aufmerksamkeit auf die alten malerischen Objekte, und fast ausschliesslich nur auf diese, lenken. Kurz, es gehört bereits zum guten Ton und zur besseren Bildung, ein warmes Herz für die Erhaltung des historischen und malerischen „Alten“ an den Tag zu legen, und wohl keine allgemeine Geistesströmung ist freudiger zu begrüssen als diese.

Der Städtebaupraktiker, der mitten im Leben steht, und dessen Aufgabe nicht nur darin besteht, Schönheitsidealen nachzujagen, sondern der auch den berechtigten wirtschaftlichen Anforderungen seiner Zeit und den Forderungen der Gesundheitslehre gerecht zu

werden bestrebt sein muss, der darf sich jedoch nicht allein von sentimentalischen Regungen beherrschen lassen und wird manchmal in die Lage kommen, ein Stück Altertum dem gesunden neuen Leben opfern zu müssen. Ihm tritt täglich die peinliche Frage entgegen: möchtest Du auch selbst wohnen in jenen alten Gemäuern, in jenen dünnwandigen Fachwerkhäusern und in jenen engen winklichen, so überaus malerischen Gässchen? Und wo er ehrlich diese Fragen mit „Nein“ beantworten muss, da darf er auch nicht verlangen, dass andre Leute sie mit „Ja“ beantworten sollen.

Es ist nun einmal so in der Welt, dass jede Zeit und jedes Individuum, sobald sie zu voller Selbständigkeit herangereift sind, das Recht besitzen, auch für sich nach eigenem Bedarf, Gefallen und Geschmack zu sorgen. Aber dabei ist für unsere Jetztzeit wohl zu beachten, dass sie in künstlerischen Dingen, und ganz besonders in der Architektur, noch nicht zu der Selbstständigkeit herangereift ist, wie sie die alten Kunstepochen besaßen, die jede ihren „eigenen Stil“ zeitigten! Wir stecken noch vom vorigen Jahrhundert her tief drin in dem epigonenhaften Nachplappern alter Formendichtungen, und erst seit wenigen Jahren rührt sich — allerdings mit grosser Aussicht auf Erfolg — der Drang, für den modernen Zeitgeist auch in der Architektur einen modernen Ausdruck zu finden. Das ist hoch erfreulich, aber es ist nur erst der Anfang zu einer neuen Aera in der Architektur gemacht, und es sind nur erst wenige unter den Baukünstlern und

unter den Kunstgelehrten, die schon jetzt es wagen dürften, ihre neuen Ideen und Ideale als ewig stichhaltige Offenbarungen hinzustellen und dem Volke aufzudrängen. Es ist auch ein Glück, dass neben jenen Neuerern viele konservative Geister an dem bewährten Alten festhalten und nicht eher davon ablassen wollen, als bis die Ueberzeugung eines wirklich Besseren über sie gekommen ist. Und dieser konservative Sinn muss auch leitend und massgebend sein bei allen Bauunternehmungen, durch welche alte Bestände von historischem Werte berührt werden.

Lasse man sie bestehen, so lange es geht, so lange nicht zwingendste Gründe vorliegen, sie zu schädigen oder zu vernichten, und so lange man nicht mit dem ganz sichern Bewusstsein vorzugehen vermag, an ihre Stelle etwas Zweckmässigeres und mindestens ebenso Schönes setzen zu können. Frevel ist es, einfach zu vernichten, was man nicht durch Gleichwertiges zu ersetzen vermag. Aber, wenn bei raschem Anwachsen sich der Wandel in den Städten so vollzieht, wie er zu Anfang geschildert wurde, und wenn man, zu ihrem und ihrer Bewohner Gunsten, die alten Stadtkerne als die pulsierenden Herzen des gesamten Verkehrs bestehen lassen will, dann muss frühzeitig daran gedacht werden, sie dem anzupassen und in Strassen und Plätzen für den konzentrierten Verkehr Raum zu schaffen. Strassendurchbrüche und -Verbreiterungen müssen gemacht und durchgeführt werden, weil gerade hier der Bedarf an Weiträumigkeit am grössten wird. Aber wenn schon in den äusseren Stadtgebieten

für lange schnurgerade Strassen selten das Bedürfnis vorliegt, so werden solche in alten Stadtteilen geradezu fürchterlich, und es wird aller Pietät für das Alte Hohn gesprochen, wenn man sie dort zwangsmässig, nur um der geraden Linie willen, durchführt. Auch hier kann dagegen die vorsichtige, sinn- und sachgemässe Raumerweiterung zu den überraschendsten Ergebnissen und zu einer Bereicherung der Architektur-bilder führen, die nicht nur keine Schädigung des historischen Charakters bedeutet, sondern richtig angefasst, eine Steigerung oder Betonung desselben; denn unschwer wird es in den meisten Fällen gelingen, hervorragende Baudenkmale erst recht dadurch zur Geltung zu bringen. Dafür liessen sich sehr viele glückliche Beispiele, u. a. aus Aachen, anführen. Mit den neuzeitlich beliebten sündhaften „Freilegungen“ alter Baudenkmale hat das übrigens nichts zu tun, was ausdrücklich betont sein mag.

Auf durchgehende Verkehrslinien und dergleichen kommt es in den alten Stadtkernen meist nicht an. Diese bilden in sich geschlossene Zonen, in denen es überhaupt keine grossen Entfernungen gibt, und die in ihrem ganzen Bestande das Ziel und den Ausgang des internen städtischen Verkehrs bilden. Es ist deshalb sehr zu raten, sie von solchen Verkehrsströmungen frei zu halten, die nur als Passantenströme zu bezeichnen sind, die dort im Zentrum keine Nahrung suchen und keine dorthin bringen. Von solchen Strömen, in denen gewöhnlich auch grosse Geschwindigkeiten der sich bewegenden Objekte verlangt wer-

den, halte man die alten Stadtkerne möglichst entlastet durch Strassenlinien, die an ihnen vorbeiführen. Dies bezieht sich z. B. auf den äussern Verkehr, der durch die Eisenbahnen vermittelt wird, der direkt vom Lande zu den Bahnhöfen hinführt, oder von ihnen aus ins Land sich verzweigt, ohne in der Stadt irgend etwas zu tun zu haben. Selbstverständlich können übrigens hierfür, ebensowenig wie für irgend welche andere städtische Anlagen, Rezepte gegeben werden, denn es gibt keine zwei Orte, an denen die Verhältnisse sich vollkommen gleichen, und selbst keine zwei Lagen in ein und derselben Stadt, welche für die Bebauung und sonstige Ausnutzung und Verwertung der Gelände gleiche Vorbedingungen darböten. Schon aus diesem Grunde ist die starre unbewegliche gerade Linie und die Symmetrie in Strassen und Plätzen nur selten am Platze. Solche grade Strassenlinien treten auf wie ein Gesetz, dem sich alles zu fügen hat, aber sie sollen kein Gesetz sein, sondern sollen sich den Umständen fügen und anschmiegen, und sollen zwischen sich Flächen belassen, auf denen sich gesund und glücklich wohnen und schön Hütten bauen lässt. Das Gesetz der geraden Linie ist das des Todes. Das Gesetz des Lebens ist das der Bewegung. Gerade Linien gibt es nur eine, die Zahl der bewegten Linien ist unendlich gross. Weshalb nun sich selbst, ohne irgend welchen äusseren Zwang, die Fesseln eines starren Gesetzes auferlegen und sich ihm beugen, und damit einer Gewohnheit huldigen, die keine Tugend ist?

Weshalb die erlaubte Freiheit der Bewegung nicht geniessen und nutzen, durch die allein das Leben lebenswert wird?

Nicht grosse Geister sind es gewesen, die das System der geraden Linien und das Gesetz der Symmetrie in die Stadtpläne eingeführt haben, sondern entweder waren es Willkürherrschaften, die sich ihrer bedienten, oder — was noch schlimmer, und was die Stadtplanmache der Neuzeit kennzeichnet — es sind Produkte ganz minderwertiger, gedankenloser und bequemer Reissbrettmache, für die die Verfasser nicht einmal verantwortlich zu machen sind, weil sie selbst keine Ahnung davon hatten, mit welch' verantwortungsvollem Geschäft sie betraut waren. Eine grosse Zahl von Städten könnte angeführt werden, die von der Völkerwanderung vom Lande in die Städte wie von einem Wolkenbruch überrascht und überflutet worden sind, zu einer Zeit, da man noch ohne Erfahrungen dastand und noch nicht die Mittel kannte, um sich zweckmässig für diesen Andrang einzurichten. Sie sind meist ihres historischen Charakters und aller ihrer Poesie beraubt und zu trivialen Rennplätzen geworden für die Wettjagden nach raschem Erwerb und mühelosem Gewinn. Viele andere Orte — namentlich in Industriegegenden — sind ganz neu entstanden und in wenigen Jahrzehnten zu grossen reichbevölkerten Städten geworden, sie übertreffen selbst die amerikanischen Städtegründungen an Hässlichkeit und unfrohem, unbehaglichem Wesen.

Heute, wo die Welt durch den Augenschein und

durch eine reichhaltige Literatur über alle diese Dinge belehrt ist, da ist es nicht mehr zu entschuldigen, wenn kurzsichtige Stadtverwaltungen noch in der alten Weise fortwursteln und Bebauungspläne zur Ausführung bringen, die zu Zeiten aufgestellt waren, in denen es noch an der nötigen Erfahrung mangelte, um einigermaßen sichern Blickes in die Zukunft schauen zu können, oder wenn gar von ihnen neue Bebauungspläne aufgestellt werden, welche verraten, dass kein Zeichen und kein Laut der neuen Bewegung an ihre Augen und Ohren herangedrungen sind.





Betrachtungen über die Pflege des Heimatlichen im ländlichen und städtischen Bauwesen.

(Deutsche Monatsschrift Januar 1904.)

Die Vorsehung hat es liebevoll so eingerichtet, dass frohe Erinnerungen im Gedächtnis des Menschen länger haften bleiben, als traurige, und dass die sorgen- und entsagungsvollen Zeiten, wenn bessere ihnen folgten, mit einem milden Schleier sich umgeben, der Wunden und dunkle Stellen sanft verhüllt, der aber das helle Licht glücklicher Stunden und Begebenheiten ungeschwächt, ja sogar verklärt durchstrahlen lässt.

Darauf ist es zurückzuführen, dass seit jeher von „guter alter Zeit“ die Rede war, und dass die Sehnsucht nach ihr nicht ausstirbt.

Ein goldenes Zeitalter, in welchem allgemein nur Glück und Zufriedenheit herrschten, wird es nie gegeben haben; im Leben der einzelnen Menschengruppen

wird es dagegen immer zu finden sein, so lange es eine sorglose, hoffnungsfrohe Jugend gibt.

Es ist auch berechtigt, von guten oder bessern alten Zeiten zu reden, wenn man einzelne Aeusserungen des Kulturlebens in Betracht zieht. Denn jede Zeit bringt ihre besonderen Aufgaben mit sich und fordert zu besondern Interessen heraus, und es ist ganz natürlich, dass daraus Schwankungen entstehen, und dass manche wichtige Lebensaufgaben jeweilig in den Hintergrund treten und der Vernachlässigung anheim fallen.

Dies geschieht meist unbewusst und währt so lange, bis man merkt, dass man auf den neu eingeschlagenen Wegen etwas wichtiges mitzunehmen vergessen hat, oder dass man sich gänzlich auf dem Holzwege befindet. Dann fragt es sich: soll man umkehren und das Zurückgelassene holen, ehe man weiterwandert, oder soll man sich behelfen und nach Ersatz für das Vergessene suchen? Und im andern Falle: soll man zum Ausgangspunkt zurückkehren und einen ganz andern Weg suchen, oder soll man nur die Richtung ändern, um kühn sich zum Ziele durchzuschlagen?

Der Entschluss zum einen oder andern hängt vom Temperament dessen ab, der sich zu entscheiden hat. Jede Zeit hat auch ihr eigenes Temperament, und wenn man die Jetztzeit auf das ihre prüft, so will es scheinen, als ob für sie die Möglichkeit eines Aufenthaltes oder gar einer Rückkehr, sei es auf welchem Gebiete es wolle, ausgeschlossen sei.

Hier soll von bautechnischen und baukünstlerischen

Dingen die Rede sein, und der vorstehende Vergleich lässt sich gut auf sie anwenden.

Zu Anfang des vorigen Jahrhunderts muss wohl das Empfinden geherrscht haben, dass man etwas mitzunehmen vergessen habe, vielleicht auch, dass man sich auf dem Holzwege befände, und das Temperament der damaligen Zeit liess es zu, dass man umkehrte, um das Liegengelassene zu holen. Das lag nun leider sehr weit zurück und sehr weit ab. Aber der Weg wurde nicht gescheut. Ohne Gepäck gings rasch zurück. Bei dem Wiedervorwärtsschreiten ward das Wandern aber mühsam. Denn nicht nur, dass man nach Griechenland, zur Antike zurückkehrte und sich mit ihr bepackte, sondern man fand, als man wieder vorwärts strebte, dass man bei der ersten Wanderung überall etwas hatte liegen lassen, was mitnehmenswert war, und das durfte doch zum zweiten Male nicht geschehen.

So wanderte man alte Schätze suchend im Eilschritt durch die Länder und durch die schon einmal früher zurückgelegten Jahrhunderte, und als man schliesslich kurz vor Schluss des Säkulums wieder an der Stelle angekommen war, an welcher man vor 70 Jahren den Entschluss zur Umkehr gefasst hatte, da war die Last von alle dem Wiederaufgelesenen schier zum Erdrücken angewachsen, so dass an ein Weiterkommen mit ihr nicht mehr zu denken war.

Die Jahrhundertwende bezeichnet nun wieder einen Zeitpunkt neuer Entscheidungen, aber diesmal erlaubt das Temperament der Zeit es nicht, den Weg

zum dritten Male zu machen. Sie ist des Schleppens müde, und sich der Last zu entringen und frohgemut mit möglichst wenig Gepäck eine neue Richtung einzuschlagen, ist ihre Aufgabe und ihr Entschluss. Es muss blind und taub sein, wer dies nicht zu sehen und zu hören vermag.

Als mit dem Ablauf des Mittelalters die Renaissance einsetzte, vollzog sich ein ähnlicher Prozess, wie der zu Anfang des XIX. Jahrhunderts, auf den oben hingewiesen wurde; die Absicht, die antike Kunst wieder aufleben zu lassen, war mindestens ebenso ehrlich gemeint und von ebenso hoher Begeisterung getragen, wie das letztere Mal.

Aber doch tritt der Wiederbelebungsversuch im XVI. Jahrhundert so ganz anders in die Erscheinung. Sind damals auch zuweilen die Einzelformen dem antiken Vorbild zum Verwechseln ähnlich geraten, so ging die Nachahmung doch nicht weit über Aeusserlichkeiten hinaus, und namentlich liess sich in Deutschland, trotz der vielfachen Hinzuziehung fremdländischer — namentlich italienischer — Künstler die mittelalterliche Tradition nicht sobald verdrängen und verwischen. Auch als im XVII. und XVIII. Jahrhundert hier und da mit den früheren Beständen recht unsanft verfahren wurde und ganz fremdartiges mit autokratischer Gewalt zur Einführung gelangte, behielt das Volk doch immer die Kraft, das Neue in seiner Art zu verarbeiten und ihm den entsprechenden *genius loci* einzuhauchen.

So haben sich ebenso das Barock wie das Rokoko zu durchaus echt deutschen Stilweisen entwickelt, und

bilden, in die bürgerliche Baukunst aufgenommen, unentbehrliche Steine in dem harmonisch wirkenden Gesamt-Mosaikbilde der alten Städte und Ortschaften. Das war noch gute alte Zeit!

Wie anders sieht's aus mit den baulichen Erzeugnissen des vorigen Jahrhunderts, von den dreissiger Jahren an gerechnet! Ueberall und fast ausnahmslos sind durch sie schreiende Missklänge in die Harmonie des früheren Bestandes hineingetragen und ist das meist mit erfreuender Bildwirkung gepaarte, individuelle Gepräge der alten Orte beeinträchtigt, wo nicht gänzlich verwischt oder vernichtet.

Man brauchte darüber nicht traurig zu sein, wenn an die Stelle des alten oder neben dasselbe etwas getreten wäre, das, wenn auch andersartig gestaltet, doch wiederum mit ihm eignen Reizen behaftet wäre, und wenn man dem neu Geschaffenen anmerkte, dass es für die bestimmte Stelle geschaffen sei, wo es sich befindet, und von jemandem erfunden, der zu dem Orte irgend welche heimatliche Beziehungen hatte. Man würde dann hoffen können, dass unter der Patina des Alters die gute friedliche Stimmung wiederhergestellt werden würde.

Aber dem ist leider nicht so: hier ein Haus, welches vielleicht die Holzmindener, dort eines, welches die Hildburghäuser Baugewerbeschule verrät, hier eine bessere Villa von einem Vertreter des gotischen Stiles, dort eine von einem Vertreter der italienischen Renaissance u. s. w. Mit der Gegend, mit der Geschichte und dem Empfinden der Bevölkerung haben

sie nichts zu tun, und auch in der Farbe passen sie nicht dahin, denn die Baumaterialien sind von weit her importiert.

Aber halt! Dort erhebt sich ja ein Turm, der ganz dem alten Kirchturm ähnelt, dem geliebten Wahrzeichen der Stadt, der schon seit Jahrhunderten dem Scheidenden den Abschiedsgruss, dem Heimkehrenden den Willkommensgruss spendete! Richtig! Es ist das Reichspostgebäude, welches ihn trägt, und welches ganz im Stil der lieben alten Kirche gebaut ist, oder auch das neue Rathaus. Und dort am Eck des neuen Strassendurchbruches, da wo früher an erweiterter Stelle der Strasse die alte Linde stand, mit dem Brunnen drunter, ein neues Kaufhaus mit Spiegelscheiben und reizenden Erkertürmchen, in genau denselben Formen, nur in kleinerem Massstab wie der Kirchturm! Ist es nicht eine Freude zu sehen, wie der alte hagestolze Kirchturm sich bekehrt hat, Familienvater geworden ist, und eine ganze Schar von Kindern um sich versammelt hat, die ihm alle aus dem Gesicht geschnitten sind? Ist das nicht erfreuende Heimatskunst? Zwar sind und werden die Kleinen niemals Kirchtürme, aber die Nachkommenschaft ist doch gesichert!

Und dort, wo die Strasse sich mehrfach krümmte, um bequemer den Berg hinanzukommen, wo sie an der steilen Stelle sich engte, um das Gefühl einer breiten Rutschbahn, der seitlich aller Halt fehlt, nicht aufkommen zu lassen, und wo sie sich an flacher Stelle ausweitete, um behäbigen Platz zu langsamerer Be-

wegung und zum Halten darzubieten, mit wie einfachen Mitteln hat man diese vermeintlich kunstlosen Unregelmässigkeiten beseitigt, indem man den Weg oben etwas abtrug, unten etwas aufhöhte und die Baufluchten nach der Schnur „regulierte“! Zwar steht nun das eine Haus zu tief und sieht aus, als ob es in die Erde versunken wäre, und das andre zu hoch, so dass die Kellermauern frei geworden sind, auf denen es nun aufgestellt erscheint. Der Neubau auf der einen Seite springt vor, der auf der andern Seite springt zurück, weil die neue Fluchtlinie das so vorschreibt. Und da, wo sich die neue Fluchtlinie mit der alten deckt, musste das Treppchen eingezogen und der gemütliche Sitzplatz vor der Haustür beseitigt werden. Das wurde nötig, weil die neuen Strassenfluchten doch genau parallel angelegt und sauber abgehobelt werden mussten. Das ist ein modernes Gesetz, ein Gesetz der Gewohnheit, welches sich zwar in keinem Gesetzbuch gedruckt findet, das aber trotzdem mit grösster Liebe und Gewissenhaftigkeit befolgt wird. Es gründet sich darauf, dass jetzt alles, was ins Baufach fällt, ganz genau vorher gezeichnet und berechnet werden muss. Wer aber nur eine Ahnung vom technischen Zeichnen und Berechnungswesen hat, der weiss, dass gerade und parallele Linien sich am Reissbrett mit der Reisschiene am bequemsten ziehen lassen, und dass die Berechnungen um so leichter anzustellen sind, je regelmässiger die Figuren und Körpergebilde sind, um deren Inhaltsbestimmung es sich handelt. Bei Befolgung des Gesetzes der geraden

Linie ist man auch aller weiteren mühsamen Gedankenarbeit überhoben. Sie ist der kürzeste Weg zwischen zwei Punkten, und das genügt, denn es leuchtet doch ein, dass jeder Mensch verrückt ist, der nicht stets den kürzesten Weg sucht, um von einer Stelle zur andern zu gelangen!

Dieser Gesichtspunkt verlangt noch etwas ausführlicher behandelt zu werden.

Wir wissen ja: „die Welt steht unter dem Zeichen des Verkehres.“ Der Verkehr, als Persönlichkeit aufgefasst, hat mit der Zeit, als mit einem der wichtigsten Faktoren seines Wesens zu rechnen, und in Zeitersparnis besteht ein Teil seiner Vervollkommnung. Ihm müssen folglich die kürzesten, also geraden Wege immer die liebsten sein.

Der Herr Verkehr, ein Zwillingbruder des Kapitalismus, und Hauptvertreter der Firma Materialismus, hat sich zu einer weltbeherrschenden Stellung aufgeschwungen, hat sich der Wissenschaft und Technik bemächtigt, hat sich Produktion und Verwaltung dienstbar gemacht, und ist vom Diener zum Herrn geworden. Sein Name braucht nur genannt zu werden, und alle Welt erstirbt in tiefster Devotion und macht ihm Platz, damit er ungehindert den von ihm beliebten kürzesten Weg einschlagen könne.

Und wie es in andern Verhältnissen auch zu gehen pflegt: in seinem protzigen Auftreten wird dieser Emporkömmling unterstützt durch alle, die sich seiner Gunst erfreuen möchten, und mit den Willfährigkeiten und Konzessionen, mit denen man ihm entgegenkommt,

verführt man ihn zu immer grösseren Rücksichtslosigkeiten und Anmassungen.

So ist es auch mit den geradlinigen Strassen und Wegen, die man für ihn anlegt, und bei denen man ganz vergisst, dass es auch noch andre Herrschaften gibt, als den Herrn Verkehr, Herrschaften, die zu vornehm, vielfach auch zu arm sind, um sich mit so lautem Geschrei vorzudrängen, wie er es tut, die aber zu leben und zu gedeihen ebenso berechtigt sind wie er.

Zu diesen Herrschaften gehören in erster Reihe das bürgerliche Wohnwesen und ferner die Kunst, welche mit diesem an einem Tische sitzt oder sitzen sollte; dazu gehört die Poesie des Lebens, die sich nicht schematisieren lässt, und der der Gesetzeszwang der geraden Linie ein Greuel ist.

Ausserdem muss man wissen, dass sehr häufig die gekrümmte Strassenlinie ebenso rasch und dabei viel bequemer zum Ziele führen kann und dem Verkehr viel besser zu dienen vermag, als die gerade. Dies ist der Fall, wenn es sich unter vielem andern z. B. um die Vermeidung scharfer Wendungen, oder um die Umgehung des Zusammenstosses vieler Verkehrsrichtungen, oder um die Ausnutzung und Bewältigung schwieriger Terrainverhältnisse handelt.

Eine Berücksichtigung und ein Entgegenkommen den letztgenannten Herrschaften gegenüber führt — ohne dass die Vernachlässigung des Herrn Verkehrs nötig wäre — dazu, dass bei jeder Linie, die mit Strassen- und Wegeanlagen in die Natur hineingezogen

werden muss, dem Gefühl Rechnung getragen werde, welches nach Harmonie in Formen und Farben verlangt, und dem es wehe tut, wenn der Wohlklang und Rhythmus natürlicher Tonfolge durch fremde Laute und gegen den Takt jäh unterbrochen wird.

Man verspricht sich vielleicht, dass die Harmonie wieder hergestellt sein würde, wenn erst alle von beschleunigter Altersschwäche heimgesuchten Häuser gefallen, und lauter neue in der Paradefront aufgestellt sein werden. O ja! Wer einen ewig sich gleichbleibenden lang gezogenen Ton Harmonie nennt, der wird mit solchem Glauben Recht behalten, und wer sich mit Vorliebe dem Winde und dem Staub aussetzt, und den Blick lieber in die leere Ferne schweifen lässt, als ihn und die Gedanken durch das, was am Wege steht, fesseln zu lassen, der wird in den langen geraden, überall gleich breiten Strassen für sein Behagen und sein Schönheitsempfinden volles Genüge finden.

Der Kummer über die im vorigen Jahrhunderte begangenen Herz- und Geschmacklosigkeiten lässt sich nicht beschwichtigen durch die Tatsache, dass mit der neueren Art, Architektur zu treiben und Land und Städte einzurichten, grosse Verbesserungen eingeführt sind bezüglich der Feuersicherheit, der Gesundheit und der Förderung des Erwerbslebens. Wer wollte leugnen, dass dies der Fall ist, namentlich, wenn man die Anlagen für Wasserversorgung, Entwässerung und Beleuchtung, deren Segnungen sich heute nicht nur alle grösseren, sondern auch die meisten kleineren

Orte zu erfreuen haben, mit hinzunimmt? Wer wollte nicht anerkennen, dass mit der Erschliessung entlegener Ortsgebiete durch gutgepflegte Strassen und durch die Regulierung von Bächen und Flüssen viel Segen gestiftet und viel Unheil abgewendet ist? Aber der Tadel soll sich ja auch nicht richten gegen die Taten an sich, sondern gegen die Art, wie sie im vorigen Jahrhundert vollbracht sind, nicht gegen das fleissige Bestreben, nach allen Richtungen hin eine fortschrittliche Bewegung zu veranlassen und zu unterstützen, sondern nur gegen den Mangel an Pietät und Schönheitssinn, mit dem meist auch heute noch gewirtschaftet wird, und ebenso die Natur, wie die uns überlieferten Bestände an menschlichen Einrichtungen ihrer Reize und Vorzüge beraubt werden. Denke man auch z. B. an unsere Forstwirtschaft, die zweifelsohne mit grösster Wissenschaftlichkeit und ausgezeichnetem materiellen Erfolge arbeitet, die aber doch sehr häufig, ohne zwingenden Grund und ohne damit einen nennenswerten Erlös zu erzielen, grosse Schönheitswerte vernichtet, die vielleicht mit der Schonung einiger weniger alter Bäume auf viele Jahrzehnte erhalten geblieben wären.

In jedem einzelnen Falle, wo Auge und Gemüt verletzt werden durch den Missklang, den das Neue in den alten Bestand hineingebracht hat, wird sich nachweisen lassen, dass es nur der Fähigkeit und des guten Willens bedurft hätte, um den Ton zu treffen, auf welchen durch Natur und Kunst die

Umgebung eingestimmt war, und damit im einzig wahren und besten Sinne des Wortes Heimatkunst zu betreiben. Es wird sich ferner in der Regel nachweisen lassen, dass dieser Vorzug des heimatlichen Wesens mit geringeren als den aufgewandten Mitteln zu erreichen gewesen wäre.

Die gute alte Zeit hatte es leicht, auf dem rechten Wege zu bleiben. In ihr waren die Menschen sesshafter als heute, und aller Fortschritt gründete sich zum wesentlichen auf Tradition, die die eine Generation auf die Schultern der andern stellte. Baukunst und Kunsthandwerk blieben dabei je in ihrer Art an je bestimmte Gegenden und Orte gebunden, und daraus wurde ganz von selbst Heimatkunst, nach der jetzt wieder die Sehnsucht erwacht ist. Mit der Tradition ist's aber aus, es hat überhaupt aufgehört, dass sich Orte und Gegenden allein aus sich und in sich selbst weiter entwickeln, oder auch nur auf einer früher erungenen Höhe halten könnten. Stillstand bedeutet Rückgang: dieser Spruch hat wohl zu keinen Zeiten so vielfache Bestätigung gefunden, wie in der unsrigen. Anschluss an den Weltverkehr, Beteiligung an der Industrie, die Einwanderung neuer steuerkräftiger Bürger, kurz: Zunahme, Wechsel und Bewegung sind zur Losung aller im Fortschritt befindlichen Orte geworden, und eben diese Orte sind es, über deren entstelltes Aeussere man so häufig sich entsetzen muss.

Der Beweis, dass trotz dieser höchst ungünstigen Umstände eine Wandlung zum Bessern möglich ist,

ist bereits erbracht. So versucht man hier und da mit bestem Erfolg ganz einfach wieder anzuknüpfen, wo früher die Marschroute abgebrochen war. Es ist dies z. B. in München der Fall, wo unter der Führung ausgezeichneter Architekten die Stimmung der südbayerischen Bauweise des 18. und des Anfanges des 19. Jahrhunderts wiedergefunden ist, die nun in solchem Grade die moderne Architektur beherrscht, dass von einem heimatlichen Wesen derselben wieder die Rede sein kann.

Die Stimmung, welche namentlich durch die Wahl, die Behandlung und die Farbe der zur Verwendung kommenden Baustoffe erzeugt wird, spielt dabei eine grössere Rolle, als die formalistische Behandlung der Einzelheiten, bei welcher in frischem Zuge auch ganz neu Erfundenes erfreuend zur Geltung kommt. Auch andern Ortes, wo man etwa in Form von Villenkolonien ganz neuen Niederlassungen begegnet, wird man häufig hohe, auch einheitlich und heimisch wirkende Reize entfaltet finden. Aber das gilt doch nur von einzelnen Städten und von Niederlassungen in bevorzugten Gegenden, wo vorwiegend geschulte tüchtige Architekten sich betätigen konnten. Der Blick auf die grosse Masse des in der Neuzeit Geschaffenen, und namentlich ins Land hinein, bestätigt überall den Mangel an Pietät und heimatlichem Wesen.

Freudig anzuerkennen ist, dass staatlich mit gesteigertem Interesse und wachsender Sachkenntnis viel zur Erhaltung und Pflege beachtenswerter Baudenkmale getan wird, und dass auch die Behörden mancher

Städte sich von dem guten Willen leiten lassen, dem nachzueifern. Hier und da begegnet man sogar schon warmer Begeisterung, mit der das Alte gepflegt, und das Neue dahin beeinflusst wird, dass es zu dem Alten passe. Vielfach droht jedoch diese Begeisterung in eine krankhafte Altertümelei, die nur von „historischem Stil“ etwas wissen will, auszuarten. Der Zwang, in alten Stilweisen sich zu ergehen, kann nie zu Gutem führen, denn die Vorbedingungen, aus denen jene entstanden sind, haben sich geändert, und es ist ganz unmöglich, lediglich auf dem Wege der Nachbildung ein dem Alten Gleichwertiges zu erzeugen. Die Frische der originalen Erfindung kann nie und nimmer selbst durch höchste Virtuosität in der Nachahmung ersetzt werden. Aber man braucht nicht zu befürchten, dass die vielfach doktrinäre Art des heutigen Mäzenatentums dem wuchtigen Andringen einer neuen Kunstära standhalten wird. Diese hat mit der Jahrhundertwende bereits festen Fuss gefasst und wird sich eine umso dauerndere Herrschaft erringen, mit je mehr Anstrengung sie um den Platz zu kämpfen hat.

Solche Anstrengung ist besonders nötig allem passiven Widerstande gegenüber.

Man denke nur daran, in welcher Rückständigkeit sich die meisten Städte noch mit ihren Bebauungsplänen befinden. Die Einsicht, dass diese die Grundlage bilden für die bauliche und schönheitliche Entwicklung der Stadt, und dass sich an ihre Aufstellung und Festlegung eine gar nicht hoch genug anzuschlagende Verantwortlichkeit knüpft, ist verhältnismässig

noch recht wenigen Stadtvorständen und Gemeinderäten gekommen. Es ist gar nicht zu glauben, mit welcher Leichtfertigkeit die Anfertigung solcher Pläne jedem beliebigen Techniker oder Vermessungsbeamten anvertraut wird, und mit welcher Naivität Leute sich dieser Aufgabe unterziehen, die gar keine Ahnung von alle dem haben, worauf es dabei ankommt, und die von der lebhaften reformatorischen Bewegung auf diesem Gebiete gänzlich unberührt geblieben sind.

Aber auch in dieser Beziehung lässt sich schon ein Fortschritt spüren. Das Grossherzogtum Hessen ist mit gutem Beispiel vorangegangen und hat eine staatliche Kontrolle über jedwede dieser Arbeiten eingeführt, in Bayern sind hervorragende Architekten zu einer Kommission berufen, die sich gutachtlich über Stadt- und Ortspläne zu äussern hat, und an einer Reihe von Hochschulen sind Lehrstühle für den Städtebau errichtet. So wird es hoffentlich bald dazu kommen, dass bei der Besetzung der Kommunalbaubeamtenstellen allgemein das Studium und die Befähigung auf diesem Gebiete zur Voraussetzung gemacht wird.

Je mehr dann wieder die Städte die Kräfte gewinnen, sich aus sich selbst heraus entwickeln zu können und sich von staatlicher Bevormundung frei zu machen, umso besser.

Auf dem Lande, wo die Bevölkerung gänzlich ihre Selbständigkeit in baulichen und künstlerischen Dingen verloren hat, und wo die private Bautätigkeit fast ausschliesslich in der Hand von Bauhandwerkern, Unternehmern und Bautechnikern liegt, die höchstens

ihre Ausbildung auf Baugewerbeschulen genossen haben, wird es allerdings auf noch lange Zeit hinaus der staatlichen Fürsorge bedürfen, um wieder Besserung herbeizuführen. Diese Fürsorge hat sich in erster Linie der Reformierung der Baugewerbeschulen zuzuwenden und sich darauf zu richten, dass ein höheres Architekturstudium von ihnen verbannt, und ihr Zweck ausschliesslich darin gesucht werde, tüchtige Handwerker und Bauunternehmer herauszubilden.

Nichts ist der ländlichen Baukunst schädlicher gewesen, als der unverstandene Formalismus, der von den Baugewerbeschulen grossgezogen ist, und durch den das Bauernhaus und die bescheidene bürgerliche Wohnung zu Karikaturen von Villen und Palästen geworden sind, wo sie nicht gar durch brutale Hässlichkeit in Form und Farbe als Zeugen gänzlichen Unvermögens auftreten. Es ist ferner zu verlangen, dass die Baubeamten der Landesbaupolizei und des Land- und Wegebaues ebenso wie die Stadtbaubeamten bis zu gewissem Grade künstlerisch vorgebildet seien.

Dazu bedarf es ebenfalls keines eigentlichen Architekturstudiums. Die künstlerische Vorbildung dieser Leute soll nur zu einem Verständnis für das urwüchsig Schöne führen, zu dem Unterscheidungsvermögen dessen, was der Erhaltung wert, und was es nicht ist, und zu der Fähigkeit, mit einfachsten Mitteln Wege, Brücken und kleine Gebäude so zu gestalten, dass sie zur Umgebung passen und wie aus dem Boden herausgewachsen erscheinen.

Es ist zu verlangen, dass die Bauschulen jeder

Art, ebensowohl die Hochschulen wie die Baugewerbeschulen, dieser Art der Lehre und des Studiums die allergrösste Aufmerksamkeit zuwenden.

Hiermit wird ein etwas heikles Thema berührt. Die Riesenfortschritte, die auf allen technischen, wie auch auf vielen anderen Gebieten in der Neuzeit gemacht sind, beruhen zum grossen Teil auf Arbeitsteilung und Spezialisierung der Berufsfächer. Diese Spezialisierung ist von der Technikerschaft selbst erstrebt und für die Schulen den Staatsbehörden gewissermassen abgerungen worden. Es würde einen Rückschritt bedeuten, wollte man die mit vieler Mühe erzielte Trennung zwischen dem Ingenieur- und Architektenfach nun wieder aufheben und wieder wie früher jeden Staatsbaubeamten durch das Staatsexamen auf alle Fächer aichen lassen. Aber eine grundsätzliche und vollkommen durchgeführte Scheidung schießt über das Ziel hinaus und unterbricht die Fühlung, in der doch immer die Ingenieure mit den Architekten stehen müssen. Mit andern Worten: die Gebiete des Ingenieurwesens und der Architektur werden ewig in einander übergreifen, und nichts ist verkehrter, als ein zünftiges sich gegeneinander Abschiessen. Es gibt viele Aufgaben, bei denen der Architekt sich als Ingenieur, und der Ingenieur als Architekt betätigen muss, und bei denen es höchst umständlich oder vielleicht gar unmöglich sein würde, dass der eine den andern zu Hilfe rief. Ebensowohl wie vom Architekten zu verlangen ist, dass er zweckmässig und schön einen kleinen Weg anlegen und eine kleine Brücke

bauen könne, muss der Ingenieur im stande sein, ein kleines Haus zu bauen, so dass es nicht einfällt, und auch nicht schlecht aussieht. Zu dem einen bedarf es keiner Rechenkunst, die der Ingenieur zur Lösung grosser und schwieriger Konstruktionsprobleme nötig hat, und zum andern keiner historischen Stilkenntnisse und keiner Verzierungskunst, die der Architekt bei monumentalen Bauausführungen nicht entbehren kann. Es gibt also ein Grenzgebiet, auf dem beide zu Hause sein müssen, und dieses Grenzgebiet recht fleissig zu beackern und dabei den angehenden Architekten und angehenden Ingenieur zu einem Gespann vor dem Pfluge zu vereinigen, ist als eine ebenso dankbare wie wichtige Aufgabe aller unserer Bauschulen anzusehen.

Noch auf eins mag schliesslich hingewiesen werden, was immerhin etwas dazu beitragen könnte, den pietätvollen Sinn und das Schönheitsempfinden der ländlichen Bevölkerung wieder zu wecken und zu heben.

Die reichen Schätze, die an alter Haus- und Heimatkunst auf dem Lande aufgespeichert waren, sind ausgeraubt und sind zum Wucherartikel geworden, wo sie nicht schon ihren Platz in Museen und Privatsammlungen gefunden haben. Dieser Raubzug wird munter fortgesetzt, wo noch etwas zu finden ist, und in billigen Erwerbungen, mit denen jedesmal die verarmte Kirchengemeinde oder der dupierte Bauer um ein wertvolles Erbstück ärmer wird, wetteifern die Museumsdirektoren mit den Althändlern und Privat-

sammlern. Belehre man lieber die Bauern und kleinen Leute über den Wert, den sie in ihrem von den Ur- eltern ererbten Hausrat besitzen, und wo sie diesen Besitz nicht halten können, da Sorge man wenigstens dafür, dass er am Orte verbleibe und seine Anziehungskraft ausübe zu Gunsten eben der Gemeinde, aus deren Schosse der Wertgegenstand hervorgegangen ist. Richte man zu dem Zwecke von Staats wegen Orts- oder Lokalmuseen ein, verbiete die Ausfuhr und setze Prämien aus für jede Förderung des Interesses an solchem heimatlichen Werke.

So zeigt es sich, dass es viele, zum Teil schon mit gutem Erfolg betretene Wege gibt, um für die verlorengegangene Tradition im Bauwesen und in der Heimatkunst einen Ersatz zu finden.

Die „alten guten Zeiten“ wieder heraufbeschwören zu wollen, gerade wie sie waren, wird auch dem begeistertsten Altertümler nicht einfallen; dem Glauben, dass es ein Heilserum gäbe, durch welches unsere Zeit mit einem Male von ihren krankhaften Zuständen befreit werden könnte, wird sich kein vernünftiger Mensch hingeben. Wollen wir die Stürme, Wogen und Wellen, in denen unser Kulturschiff steuert, meistern und uns nicht auf uferloses Meer hinaustreiben lassen, so muss nicht ein, sondern es müssen viele Ruder und Segel eingesetzt werden, zu glücklicher Fahrt in wieder gute neue Zeit hinein.



Inhalt.

	Seite
Vorwort	1
Die künstlerischen Aufgaben im Städtebau. Ein Vortrag, gehalten in der Technischen Hochschule zu Aachen am 5. März 1891	3
Das Malerische in der Architektur und im Städtebau. Ein Vortrag, gehalten in der gemeinnützigen Gesellschaft in Lübeck im Februar 1897	34
Der Individualismus im Städtebau. Deutsche Bauzeitung Juni 1891	58
Langweilige und kurzweilige Strassen. Deutsche Bauzeitung, Juni 1893	85
Einiges zur Beachtung bei Anlage von Strassen, Plätzen und Gebäuden auf unebenem Gelände. Deutsche Bauzeitung, Oktober 1894	99
Der Erlass von Baupolizei-Vorschriften für die Umgebungen und Vororte von Grosstädten. Deutsche Bauzeitung, Februar 1892	124
Ueber billige Wohnungen, kleine Häuser, Mietskasernen, Staffelbauordnungen u. dergl. Zentralbl. d. Bauverwaltung, Februar 1902	133
Das landhausmässige Wohnen. Deutsche Bauhütte, Mai 1903	152
Woran ist zu denken bei Aufstellung eines städtischen Bebauungsplanes. Zentralblatt der Bauverwaltung, Februar 1903	164
Grosstadtgrün. Deutsche Bauhütte, Juni 1901	179

	Seite
Städtebauliches. Deutsche Welt, Dezember 1901	198
Stadt- und Strassenbild im Mittelalter und in der Neuzeit. Kunstwart, November 1903	217
Die Grundlagen der Stadterweiterungen. Deutsche Welt, April 1903	232
Betrachtungen über die Pflege des Heimatlichen im ländlichen und städtischen Bauwesen. Deutsche Monatschrift, Januar 1904	258

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

6-96

S. 61

Von demselben Verfasser sind erschienen:

Konkurrenz-Entwurf zu der nordwestlichen Stadterweiterung von Dessau. (Ein Beitrag zur Lösung des Städtebauproblems.) Aachen 1890. C. Mayer.

Preisgekrönter Konkurrenz-Entwurf zu der Stadterweiterung Münchens. (Mit vielen Bildertafeln.) München 1893. L. Werner.

Von welchen Gedanken sollen wir uns beim Ausbau unserer deutschen Städte leiten lassen? (Vortrag, gehalten im Kunstgewerbeverein in Trier.) Trier 1894. Fr. Lintz.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000297593