



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

# Universitätsbibliothek Paderborn

## Norddeutschland

**Wolf, Gustav**

**München, 1913**

Stadtgrundrisse

[urn:nbn:de:hbz:466:1-49536](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-49536)

## Stadtgrundrisse

Der einfachste Hausgrundriß ist ein Rechteck; mehrere Häuser, zum Baublock zusammengeschoben, ergeben wieder ein Rechteck, und zwischen so strengen Baublöcken bleiben geradlinige Straßen und rechteckige Plätze. Wenn die Frage der *b e q u e m s t e n B a u = p l ä t z e* allein berücksichtigt wird, so entsteht dies Schema. Indessen sahen die ersten Gründer deutscher Städte — Grundherren geistlichen oder weltlichen Standes — die Hauptfrage der Stadtanlage zunächst in der Verteidigung.

Das römische Heer — Söldner unter geregelterm Befehl — schlägt sein Zeltlager in kunstvoller Ordnung nach dem Schachbrett-schema auf; diesem Lagergrundriß folgt der Stadtgrundriß der Römerstädte, auch derer auf deutschem Boden. Im deutschen Heergefolge aber bewahren die freien unter ihrem Führer große Selbständigkeit. Die Ordnung ist zwanglos; das Lager kennt keine Schachbretteinteilung. Es schließt sich ringsförmig (wie die Wagnsburg), wie die erhaltenen Wälle bezeugen. Diese Ringform ist auch geometrisch nachweisbar die sicherste Verteidigungsstellung bei geringstem Aufwand von Mannschaft. Sie wird beibehalten in den Burgen, Kirchenburgen, in der als ‚slawische Rundlinge‘ bezeichneten Gruppe von Dorfanlagen und in der befestigten Anlage vieler Städte.

Verteidigungsgrundsatz ist es, die Zahl der Tore möglichst zu beschränken. Nicht jede größere Gasse hat ein eigenes. Zwei oder drei nebeneinanderlaufende Straßen müssen sich zum gemeinsamen Tor spitzwinklig zusammenbiegen. — Wenn aber ja der Feind eindringt, dann soll er nicht geradeaus in die Stadt stürmen können, sondern er soll auf Häuser stoßen, im Schlund gekrümmter Gassen Geschossen ausgesetzt sein; die Straßenmündung wird eigens so angelegt, und bisweilen mag das schroffe Vorspringen einzelner Häuser vor die Straßenflucht auch darauf berechnet sein. Hier sind schon drei Gründe für Abweichung vom starren Schema.

Erst die zweite Hauptfrage ist der *V e r k e h r*. Die früheste Stadt gewährt der Landstraße mit ihren zweifelhaften Passanten keinen freien Durchgang, sondern führt den Weg außen um sich herum. Auch der Markt wird vor die Stadtmauer verwiesen. Er schmiegt sich wohl ihrer Rundung an, ihm folgen äußere Stadt-



107. Parchim: Lange Straße mit Herbergszeichen

viertel. Das Ganze wird wieder befestigt, es steckt so in der größeren die kleine Stadt, wie die Vorburg der deutschen Burganlage mit weitem Mauerring den engeren der Hauptburg einschließt.

Diesen befestigten Stadtkern bildet sehr oft die kirchliche Niederlassung, denn mit ihr dringt Kultur und Stadtwesen in reines Nomaden- oder Bauernland vor. Doch man findet nicht nur Städte, wo die Kirche, als erstes, um sich herum eine Stadt anzieht — sondern auch solche, die umgekehrt in ihrem erstgezogenen Straßennetz der Kirche einen Platz anweisen, die von einem Markt ihren Ausgangspunkt nehmen. Diese besitzen auch Durchgangslinien, sie öffnen ihre Tore den Landstraßen.

Die fünf deutschen Hauptströme sind im Norden zu breit für den noch unentwickelten Brückenbau, daher legt sich mit der Landstraße meist auch die Stadt, parallel zum Fluß, nur an eines seiner Ufer. Manchmal teilt sich der Hauptverkehr in zwei Straßen, eine für die lange Reihe der Marktstände, die andere als entlastenden Wagenhalteplatz. Andererseits zieht der Strom mit seinem Schiffsverkehr viele gleichwertige kurze Straßen rechtswinklig zu sich heran; so entsteht gerade in der Uferstadt leicht aus Längs- und Querwegen das einfache Baublockschema.

Die deutschen Stadterbauer bewahrten sich dabei sichtlich meist ein offenes Auge für das *Gelände*. Haben sie auch ein Schema der Anlage klar im Sinne, so gleicht es doch einem Netz von Drähten, die vielleicht genau geometrisch verflochten sind, die sich aber, bei ihrer Niederlassung auf das Gelände, schmiegen und biegen: das Netz behält seine Maschen, nicht aber die geometrische Strenge. Wo ein ‚starres‘ Straßennetz, um mit Reißbrettgenauigkeit dem Boden aufzuliegen, Hügel abhobeln und Täler zuschütten müßte, da werden viele Schwierigkeiten mühelos überwunden vom ‚elastischen Schema‘.

Dies vor Augen, kommt man zu gerechter Würdigung alter Stadtschönheit. Die Phrasen von der „so reizvollen Unregelmäßigkeit“ und den „vom Zufall gefügten malerischen Winkeln“ führen irre. Wird ein festes Ziel mit Ueberlegung erstrebt und unmittelbar verfolgt, so hat die Stadt Ordnung, auch wenn die Mittel merkwürdig und nicht vollkommen durchsichtig sind. Der Ordnung geschieht kein Abbruch, wenn im einzelnen der Weg diese und jene leise Wendung nimmt. In den lebendigen Straßenzügen der Altstädte wird oft durch alle zwanglose Unregelmäßigkeit hindurch der einheitliche Wille erkennbar, der sich mit natürlicher Sicherheit zum Ziele hintastet.

\*

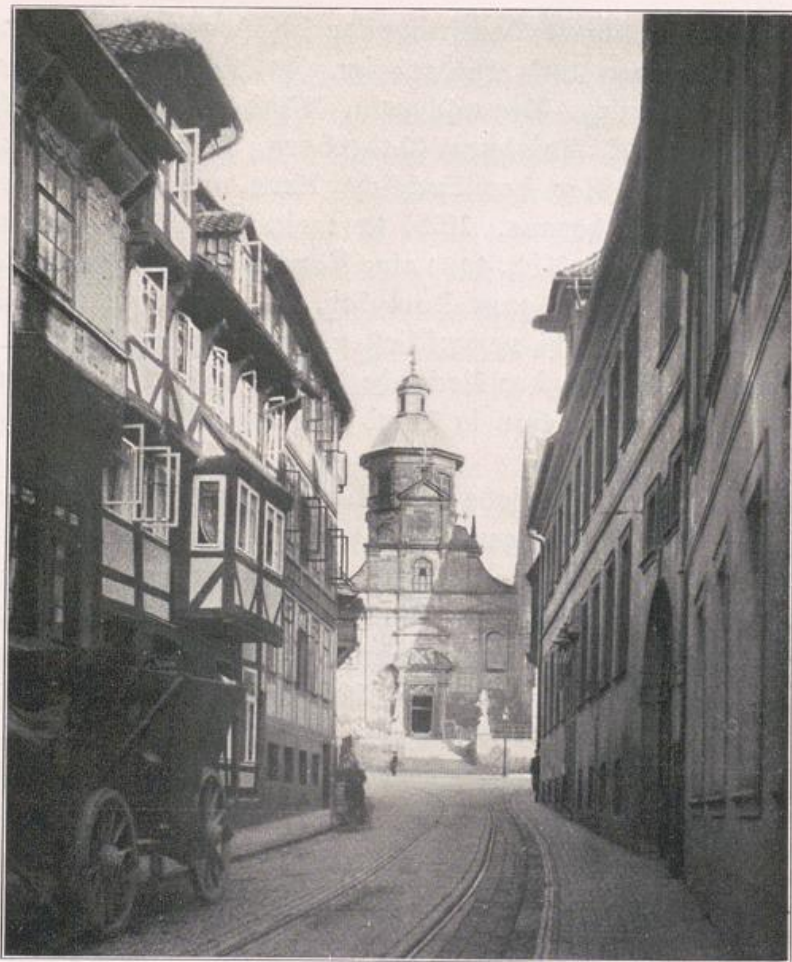
Münster zeigt deutlich den Kern der Kirchenburg. Der Bischof Luidger, von Karl dem Großen eingesetzt, baute und beherrschte um 800 eine durch vier Tore — drei davon zugleich Kapellen — verschlossene kleine Stadt, die Domsfreiheit. Entlang der Mauer biegen sich der Prinzipal- und der Roggenmarkt, die äußern Stadtteile gliedern sich mit Radialstraßen an: Abb. 112.

Ähnlich ummauerte Domfreiheiten besaßen unter ihren ersten Bischöfen Bremen und Hildesheim. In Schwerin, Schleswig, Parchim, Lüneburg, Braunschweig, Minden, Berlin (Nikolaiskirche), Osnabrück, Duisburg, Paderborn, Aachen, Kempen und Lennep löst sich klar der kirchliche Kern aus der Schale der andern Stadtteile heraus. Abb. 121: ein Einblick in das Innere solcher Kirchfreiheit. Abb. 118: eine Kapelle verschließt als starker Torbau den Eingang zum Domplatz. — Der Plan von Soest, wo aus dem vielleicht verzwicktesten, lockersten Gassenetz aller norddeutschen Städte der kirchliche Kern gleichfalls gut herauszuschälen ist, wurde schon in Band Mitteldeutschland vergleichsweise herangezogen.

Mit besonderer Vorliebe haben diese frühen, stadtbildenden kirchlichen Niederlassungen Orte gewählt, wo ihnen schon gegebene Wasserläufe eine annähernd ringsförmige Umwehrung boten. Dies bezeugen deutlich die Dominseln von Breslau, Brandenburg, Posen; ferner mit großer Eindringlichkeit die Dome der beiden wundervoll in Seelandschaft eingelagerten Städtchen Rakeburg und Mölln des alten Herzogtums Lauenburg. (Abb. 126.) Die Lage der Nikolaiskirche in Hamburg (neu am Platz der alten) erklärt sich ebenso.

In manchem Fall wird nur die Ortsgeschichte nachweisen können, um welchen der zwei obengenannten Vorgänge es sich handelt: ob die Kirchenburg erst alleiniges Stadtganzen war, das sich später mit breiterer Stadt ummantelte — oder ob sie schon von Anfang an als Teil des größeren befestigten Ganzen angelegt wurde. Das letztere läßt der Stadtplan bestimmt annehmen für die Andreaskirche in Hildesheim, für St. Nikolai und St. Marien in Stralsund, für den Dom in Stendal, die Stephanskirche in Tangermünde und die in Bremen, ferner die Marienkirche in Berlin. Man wird dazu besonders auch alle Kirchplätze rechnen, deren Umbauung nicht aus wallförmig eng zusammenrückenden Häusern und Häuschen, sondern aus scharf geschnittenem Quarré besteht, wie in den Kolonialstädten, für die ja diese Frage ohne weiteres beantwortet ist.

Noch ist ein dritter Vorgang möglich: der freie Kirchplatz wird aus Raummangel nachträglich noch am Rande bebaut. Das ist aber sicherlich sehr selten. Umgekehrt geschieht es öfter, daß



108. Hildesheim: Kreuzkirche und -Straße

statt der Randbebauung doppelte Reihen gleicher Bäume das Quarré bilden; nicht als eine ‚gärtnerische Schmuckanlage‘, sondern als Teil der architektonischen Komposition, eine gepflanzte Mauer an Stelle der steinernen (Neubrandenburg, Pasewalk, Malchin, Boizenburg, Heide, Hufum). —

Die rein praktische Maßnahme der Verteidigungsstellung der Kirche, im ummauerten Ringfriedhof, im Gürtel der Wasserfläche, im Quarré der Häuserzeilen, später abgelöst von der künstlerischen Maßnahme der Umpflanzung in strenger Form, entwickelte Baugruppen von besonderer Schönheit. Neben der Ruhe und räumlichen Geschlossenheit dieser verkehrsfreien Plätze genießen wir vor allem die glücklichen Maßstabbeziehungen zwischen



109. Teterow: Gasse längs der Mauer am Treptower Tor

niedriger Umgebung und hoher Kirche. Es ist hier schon im Abschnitt Stralsund davon gesprochen worden, und ausführlicher im Band „Mitteldeutschland“. Die Ueberlegung, daß Bauten, die in dieser eigentümlichen räumlichen Lagerung entstanden sind, in ihr oder doch in einer gleichwertigen neuen auch zu erhalten sind, während Kirchen auf offenem Platz schon von Grund auf anders geformt sein müssen — wie die beiden gleichen Dome am Gendarmenmarkt in Berlin —, ist allmählich wohl in so weite Kreise gedrungen, daß weitere Worte gegen den berüchtigt gewordenen Freilegungswahn sich erübrigen. Gerade die bedeutendsten Dome Norddeutschlands bringen zum Bewußtsein, daß ihre beherrschende Wucht mit auf dem Verhältnis zur nächsten Umgebung beruht.

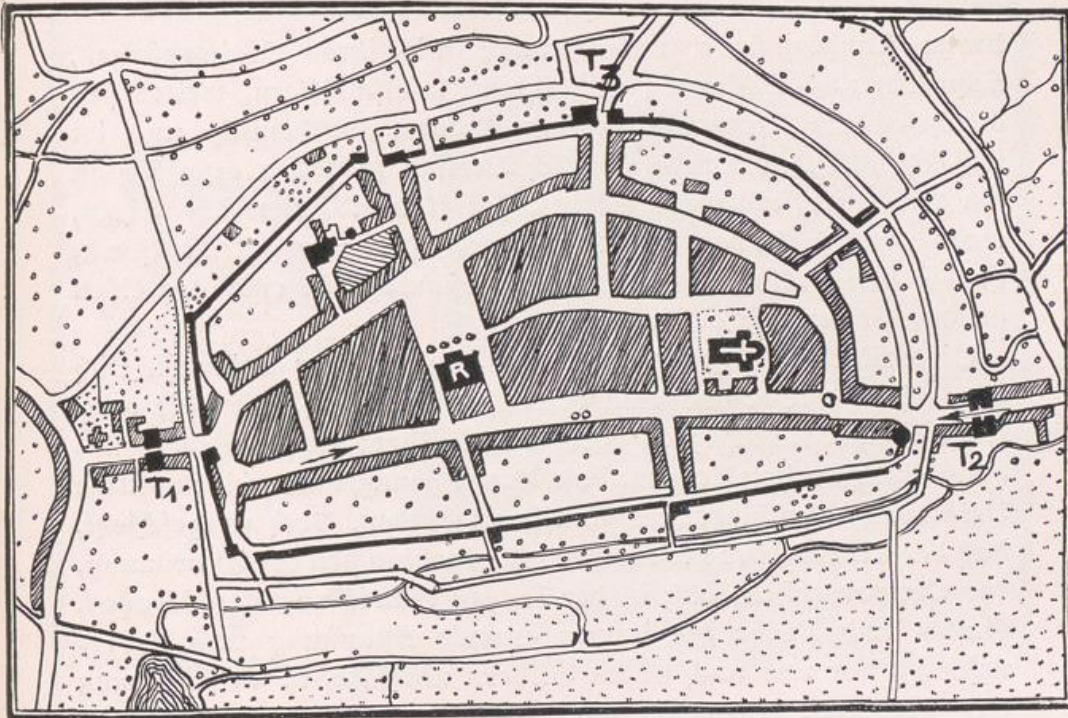


110. Jüterbog: Pferdestraße

Eine Stunde Bahnfahrt versetzt aus dem Lärmkoloß Berlin nach Jüterbog. Der unvermittelte Gegensatz macht den Begriff ‚Kleinstadt‘ deutlich: ein Leierkastenmann zieht durch die Stadt, da scheinen die stillen Gassen gleich ausgefüllt von dem klagenden Getöse. In so engbegrenztem, friedlichem Ort gewinnt man am ehesten eine deutliche Vorstellung vom Grundriß und seiner Bedeutung.

Abb. 111: Man beachte die Verteidigungsrücksichten. Wer das eigentliche Tor passiert hat, muß bei 1 und 2 noch fünfzig und mehr Meter gehen bis zum eigentlichen Eintritt durch die Öffnung der Stadtmauer — dann ist noch bei 1 eine gekrümmte, bei 2 und 3 eine verengte Straßenstrecke zu durchschreiten, ehe die weiträumigen inneren Straßen erreicht sind. Quergassen, senkrecht zur Stadtmauer, stoßen genau auf Wehrtürme. Die Mauer umzieht innen ein vollständiger Umgang. Diese Straßenführung — mit zweckentsprechend verschieden bemessenen Breiten — der klare Zuschnitt des Marktplatzes ohne querenden Verkehrszug, die Stellung des Rathauses, das sich fest behauptet, die Lage der Kirche im Schutz von Baublöcken, dies alles sind Züge verständiger Pla-





111. Jüterbog: Grundriß im Maßstab 1 : 10 000  
Der Pfeil verweist auf Bild 110

nung. Sie sind es, die das Wesentliche vom Unwesentlichen trennen und so Raumbilder schaffen, die uns durch klare Schönheit anziehen. — Abb. 110 zeigt den südlichen Hauptstraßenzug; Länge und Breite stehen in gutem Verhältnis zueinander; die leichte Biegung, gleichviel, ob Zufall oder Absicht, ist dem Aufsteigen der Kirchtürme über der Dächerzeile günstig.

Ähnlich ist der Grundriß von Wittenberg, nur der Größe gemäß mehr gegliedert. In beiden Städten findet sich auch die gleiche Kirchturmform — es ist begreiflich, da sie nur 25 Kilometer auseinanderliegen. Weit im Norden zeigen ein gleiches Zweistraßenschema Calcar und Goch, besonders in Lage und Form des Marktraums auffällig.

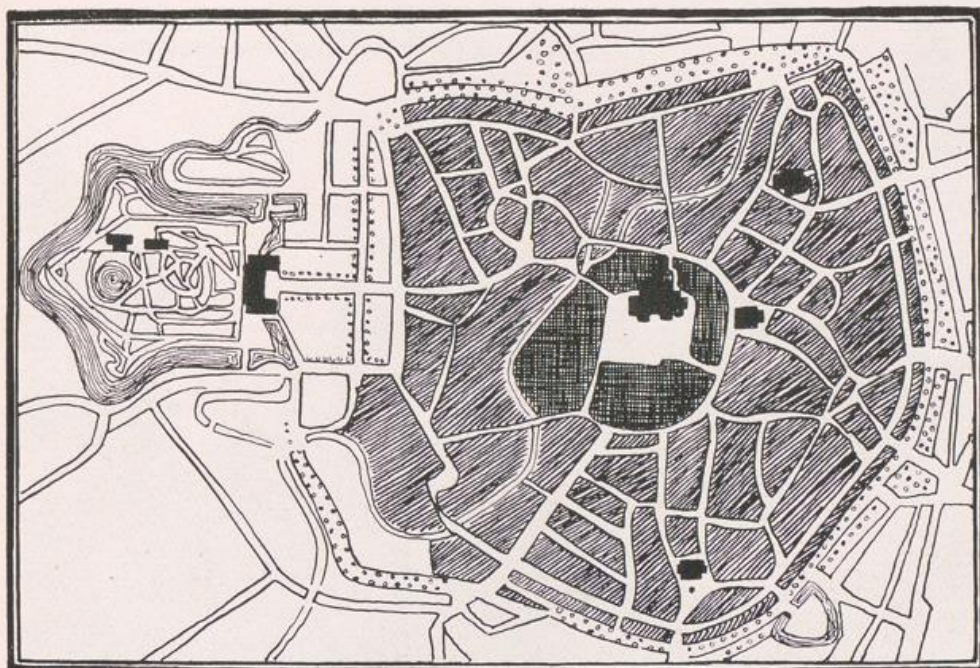
Schließt sich die Stadt an ein altes Schloß an, so steht dies am am Rand, am äußersten Ende — wie die Hauptburg meist im Endzipfel der Vorburg steht: zur einen Seite die Stadt, zur andern freies Land. Charakteristisch dafür sind Wittenberg, Dessau, Celle, Wolfenbüttel, Detmold, Güstrow, Kiel, Olden-

burg; Tangermünde und Goslar mit ihren Kaiserpfalzen, Schwerin und Schleswig mit ihren Inselchlössern, weiter fast durchweg die Stadtanlagen des Ordens, im deutsch- und im russisch-baltischen Lande, endlich Berlin: 1443 das erste Schloß am Spreeufer, am Ende Cöllns. Im kleinen Zons am Rhein, einer erzbischöflichen Gründung von strengster Rechteckform, ist die gleichfalls rechtwinklige Schloßanlage in eine der Ecken an der Stromseite geschoben.

Eine Stadt von geringem Umfang wird selten unübersichtlich sein. In mancher größeren betrachtet man wohl gern die „malerische Unregelmäßigkeit“ der Einzelbilder; sie gibt den Eindruck eines breiten Lebens, das Raum genug hatte, eigenwillige Betätigung verschiedenster Kräfte zu dulden. Doch es geschieht, daß der Eindruck der Lebendigkeit übergeht in den der Unordnung, der Verworrenheit, daß in der langen Abwicklung der Straßen, Gassen und Plätze die immer erneute Spannung und Ueber- raschung vor und nach neuen Bildern nachläßt, in Verstimmung und Müdigkeit übergeht. Zuletzt sehnt man sich wohl geradezu nach einer entscheidend durchschneidenden Linie, die im Gewirr Anhalt und Uebersicht brächte. Man kann das z. B. in Soest, Aachen, Hildesheim, Braunschweig und Hamburg erleben.

Ziellosigkeit im Werden und Wachsen des großen Gebildes mag da und dort Schuld daran haben. Doch muß gesagt werden, daß oft ein Blick in die Stadtgeschichte das Chaos in eine Gruppe von Teilen zerlegt, die, einzeln betrachtet, leicht faßlich sind.

So Münster und Soest: Kern der ringförmigen Domfreiheit, Marktgürtel, Außenviertel mit Radialstraßen. — Hildesheim hat eine Altstadt am Hang der Innerste, deren wesentlichster Ausbau schon vor 1100 vollendet war. Ein Kern darin die Domfreiheit, an den Ecken vorgeschoben Michaelis-, Godehardi-, Andreaskirche. Straßennamen mit „Hagen“ bezeichnen die früheste Einfriedigung durch Dorngehege. Bald wird vom Andreasplatz Gasse um Gasse vorgeschoben: erster, zweiter, dritter Rosenhagen — noch tastend und unsicher — bis nach 1200 schon ein neues Rathhaus dort steht. Auf einer hohen ebenen Fläche wird aber eine „Neustadt“ vom Dompropst, angeblich schon um 1080, in strengregelmäßiger Form, rechtwinklig mit Diagonalausgängen, errichtet.



112. Münster: Grundriß im Maßstab ca. 1 : 20 000

Stralsunds erste, ringförmige Anlage umschließt den Alten Markt, St. Nikolai (im Häuser-Quarré), am Rand Kirche und Kloster St. Johannis. Die zweite, wieder ringförmig, den Neuen Markt, St. Marien (im Häuser-Quarré), am Rand Kirche und Kloster St. Katharinen. Sie ist wenig jünger, und bald folgt schon der dritte Teil, ein bequemes Baublockschema mit straffen Längs- und kurzen Querstraßen: die Frankenvorstadt „Mattenhagen“, am Rand Kirche und Kloster zum Heiligen Geist. Abb. 75.

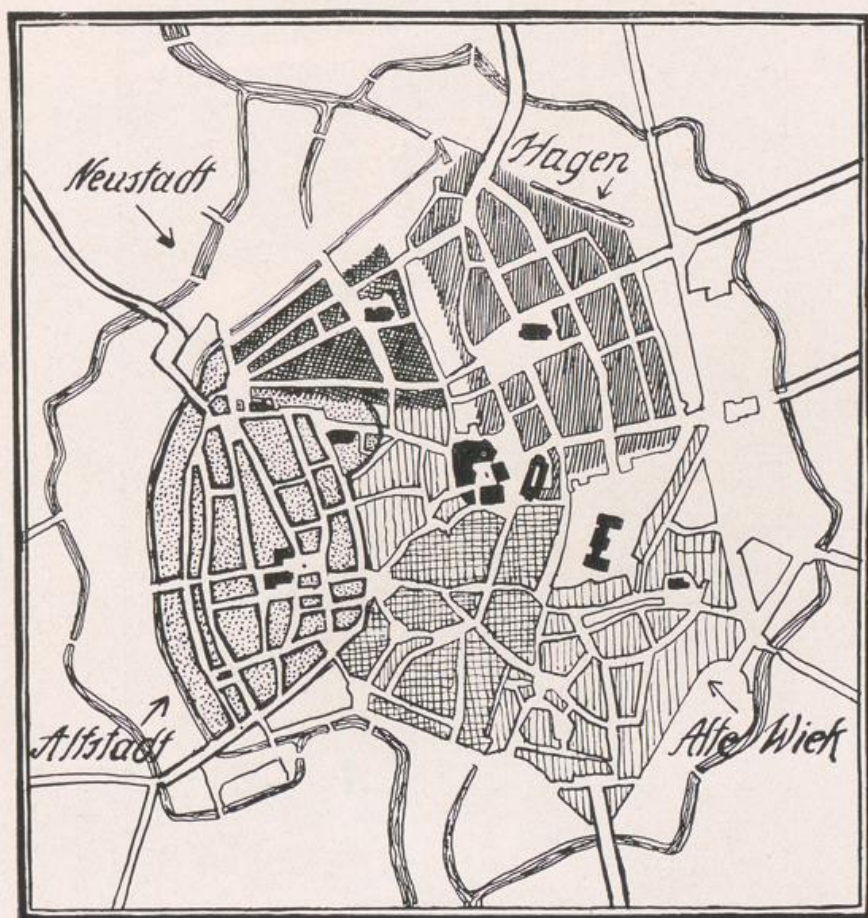
Braunschweig beginnt als Marktniederlassung mit dem Kohlmarkt, neben einem alten Dorf, und mit dem Burgring von Dankwarderode. Daneben stellten sich Baugruppen um das Megidienkloster und um die Magnikirche, und zu Füßen der Burg der Sacl. Dies alles zusammen ist ein schwer entwirrbares Neben- und Durcheinander, zumal die Erklärung mancher Krümmung an Hand der früheren Wasserläufe heute nicht mehr gut möglich ist. Heinrich der Löwe legt zwischen 1100 und 1200 nacheinander drei neue Städte an. Zuerst die Altstadt mit Altstädter Markt und Martinikirche, auf die Straße zum ältesten Markttort gestützt. Dann vor der Burg den Hagen, mit Hagenmarkt und Katharinen-



115. Parchim: Lange Straße mit Turm der Kirche

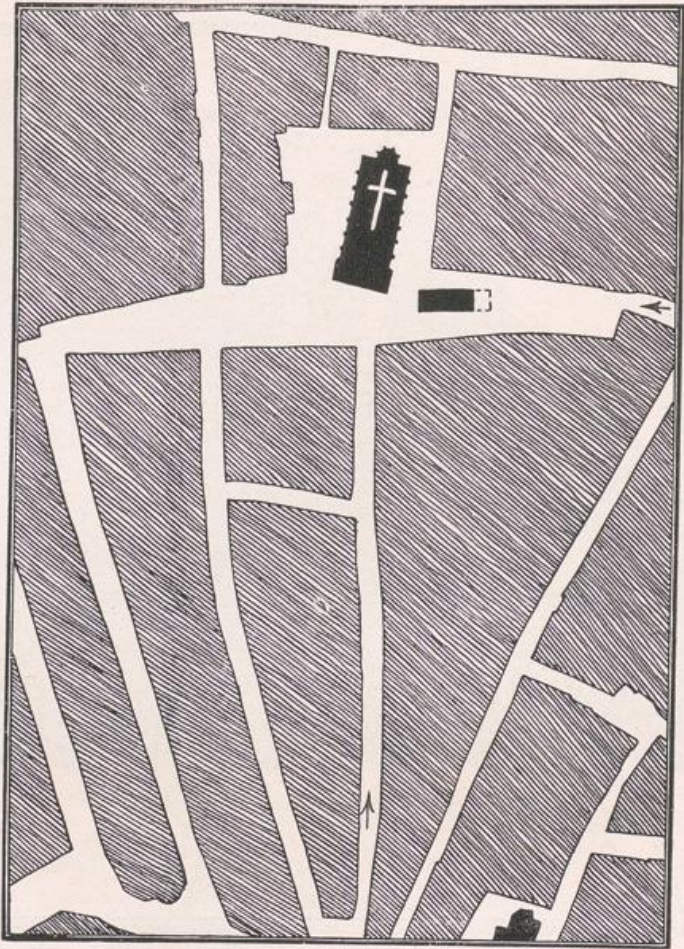
kirche, am Zuge der Frankfurt-Hamburger Landstraße. Zuletzt als Zwickel zwischen beiden die Neustadt, ein Dreieck, von dessen breiter Basis, dem Wollmarkt, die Straßen spitz zum Petritor zusammenlaufen, um ebenso wie das Straßenbündel der Altstadt in die Celler Straße zu münden. (Abb. 114.)

Diese geschichtliche Gliederung wird beim Durchschreiten der Stadt mit ganz eigentümlichem Genuß empfunden, sobald man nur erst die Teile in ihrem Umriß herausgefunden hat. Ueber die große Bodenfläche sind Mittelpunkte des Lebens in solchen Abständen verteilt, daß keine tote Längen entstehen. Der Verlauf der Straßen von ihrem Tor bis zu ihrem Endziel ist straff und wohl bemessen; wo das Marktleben den Verkehr steigert, da findet auch die bauliche Steigerung statt. Wie organisch hier ein Stadtteil in sich wirkt, sei am Beispiel der Neustadt erörtert. Der erste, überraschende Eindruck der Weberstraße ist der einer großen Länge. Die Kirche erscheint zunächst nur als eine Ver-



114. Braunschweig: Grundriß im Maßstab 1 : 20 000

sicherung, daß da in der Tiefe des Raumes das wichtige Ziel erreicht sei. Auf dem weiteren Wege unterhält man sich mit der Betrachtung der verschiedenartigen Fachwerkhäuser. Am Ende aber wächst die Kirche gebieterisch auf, scheint alles aus diesem langen Raume hinziehen zu wollen an ihr Tor. Wenn man das wundervolle Aufsteigen ihrer Wand genug betrachtet hat, aufsteigend bis zu der schön ausklingenden Haube des Turms, wenn man schon zu nahe gekommen ist, um noch weiter hinaufzuschauen — so öffnet sich nun quer der Wollmarkt, ein gut begrenzter neuer Raum. Grundriß und Aufriß stehen hier im besten Einklang. — Abb. 115 und 116.



115. Braunschweig: Grundriß der Neustadt im Maßstab 1 : 4000  
Die Pfeile verweisen auf Abb. 100 und 116

Ueberhaupt veranschaulicht die Neustadt von Braunschweig gut, wie zielbewußt schon um 1100 die Anlage einer Stadt geschah. Gewiß ist sie nur in wenigen Punkten zu ihren so nahen Nachbarstädten in organische Beziehung gesetzt. Diese kehren sich alle noch gleichsam unliebenswürdig gegenseitig den Rücken zu. Es ist ja aus der Geschichte bekannt, z. B. für Berlin-Cölln, wie heftig oft Zwillingstädte miteinander in Streit lagen. Merkwürdig ist die Geschichte der Stadtteile von Danzig, wo der Ritterorden, als die von ihm selbst gegründete Rechtstadt ihm über den Kopf zu wachsen drohte, einfach eine Konkurrenzstadt gründete. — Mit großer Deutlichkeit unterscheidet man die drei Städte Kostocks,



116. Braunschweig, Neustadt: Weberstraße, Andreaskirche

die sehr rasch nacheinander entstanden und auch frühzeitig — 1262 — vollständig vereinigt wurden. Und es wäre Unrecht, die zuerst vielleicht befremdende Anlage scharf gesonderter Stadtteile nur als Zeichen von Uneinigkeit aufzufassen. Sie hat auch ihre gute Seite: die Stadt ist kein Gebäudehaufen, dem man

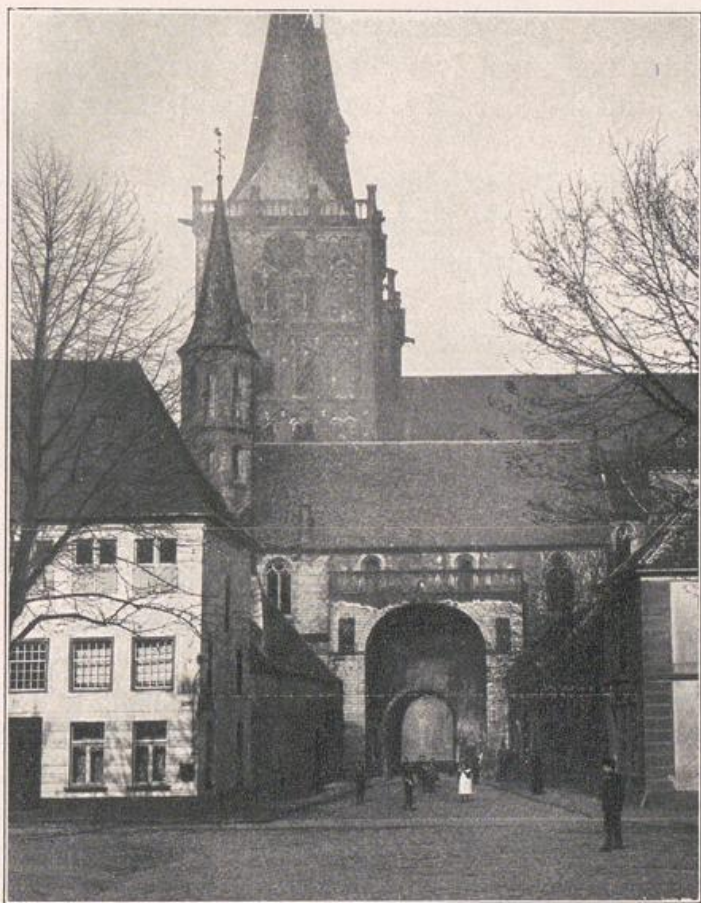
9\*



117. Emden: Kleine Brückstraße

beliebig noch ein Stück anfließt. Das mag in der ersten kindlichen Stadtentwicklung vorkommen, wo man noch keine Erfahrungen hatte und die Häuser einfach an die Landstraße nacheinander anreihete. Stadtgründer wie jener Dompropst von Hildesheim und Heinrich der Löwe von Braunschweig aber hätten das sicher Pfuscherei genannt. Ihnen stand der Begriff „Stadt“ vor Augen als ein Kunstwerk, das man in bestimmter Größe und nach bestimmten Gesetzen geschlossen hinstellt. Reicht es nicht aus, so gestaltet man ein zweites. Denn an ein Kunstwerk darf man nichts anstückeln.





118. Xanten, Zugang zum Dom mit der Michaeliskapelle

Schon aus verwaltungsmäßig, aber auch aus städtebautechnischen Gründen war die Stadt in ihrer begrenzten Größe abgeschlossen. Die neue stellte sich daneben und es entstand so eine Gruppe von Städten, nicht eine Großstadt im modernen Sinn. Man vergleiche mit diesem planmäßigen Vorgehen die Entwicklung einer „amerikanischen“ Großstadt: auf einem Grundriß, der einer Mittelstadt gut entsprechen würde, baut sich ein Wesen oder auch Anwesen von so riesigem Ausmaß auf, daß das größte Mißverhältnis entsteht, eine furchtbare bauliche Ueberlastung des Bodens, verbunden mit Preisüberlastung, ein krankhaft geschwollener Verkehr, ein verwaltungstechnisch kaum übersehbar gedrängter Betrieb. Viele unserer großen Städte leiden an diesem fieberhaften Zustande, dieser Hypertrophie des Herzens, mit der regelmäßig

die größte Oede der äußeren Stadtteile Hand in Hand geht, da für sie nichts mehr von dem Leben übrig bleibt, das sich in dem beliebten ‚Zentrum‘, der City, bis zur Ungenießbarkeit zusammendrängt und staut.

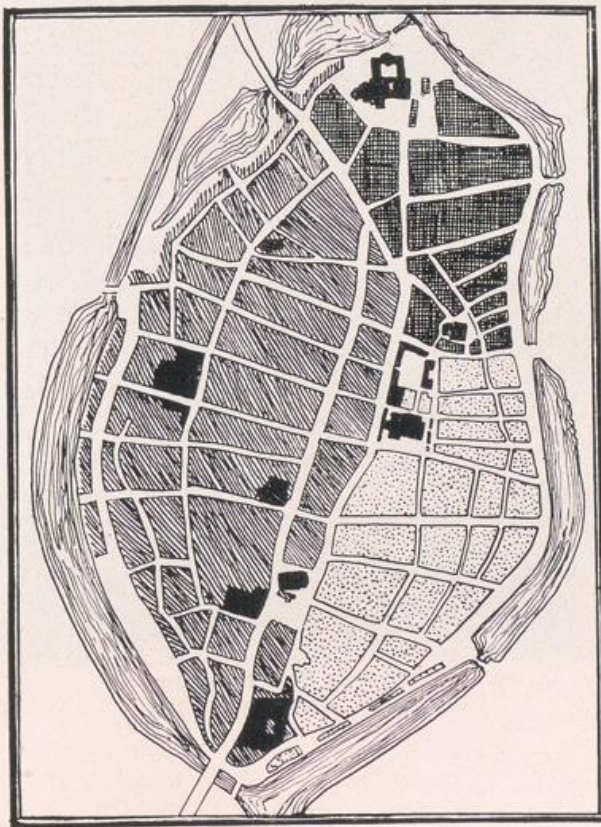
So unmäßige Ueberlastung eines kleinen Stadtgrundrisses wäre wohl zu vermeiden, wenn man die plötzliche Steigerung des Lebens rechtzeitig voraussehen könnte. Dann würde man vielleicht durch Anlage einer selbständigen Nebenstadt abzulenken versuchen und so also eine Stadtgruppe schaffen. Wenn uns nun die lebendige, tätige Zeit des frühen Mittelalters einerseits für solche Stadtgruppe Beispiele gibt, so hat sie andererseits aber auch vereinzelt einfache Städte von ganz bedeutenden Abmessungen geschaffen.

Wie im zweiten Abschnitt dieses Buches schon erwähnt, war Heinrich der Löwe auch der Begründer des heutigen Lübeck. Aus der Lage und Geschichte des alten Ortes rechnete er auf eine bedeutende wirtschaftliche Entwicklung. Nach dieser Berechnung ist der Grundriß Lübecks entstanden, so weit und groß bemessen, daß er einen mächtigen Aufriß tragen konnte, daß er für Jahrhunderte ausreichte. Lübeck ist eine mittelalterliche Großstadt im ehrendsten Sinne des Wortes. — Sie bedeckt wie ein wundervoll getriebenes Schmuckwerk den flachen Schildkrötenrücken des alten Hügels Buhu, von Wasser umschlossen. (Abb. 33, 119.) Ihr Straßengerippe ist von großer Klarheit. Am einen Ende des Hügels die Burg, am andern Ende der Dom. Von Burg zu Dom der lange Hauptstraßenzug. Zwei Parallelstraßen: Breite und Königstraße, gegen die Tore zu in der großen Burg- und der Mühlenstraße vereinigt: das ist das Rückgrat. Von diesem Rückgrat herab senkt sich nun die eine Stadthälfte mit ziemlich starkem Gefälle zum Trave-Ufer, und diese — auf Abb. 119 rechter Hand — zerfällt eigentlich wieder in zwei Gruppen, in deren Mitte der Markt, das Rathaus und St. Marien liegen. Die Grenzlinie zwischen beiden Gruppen stellt jene Zugangsstraße dar, die schon einst durch die Wucht des Holstentores hervorgehoben wurde, und die heute auch „Bahnhofstraße“ ist.

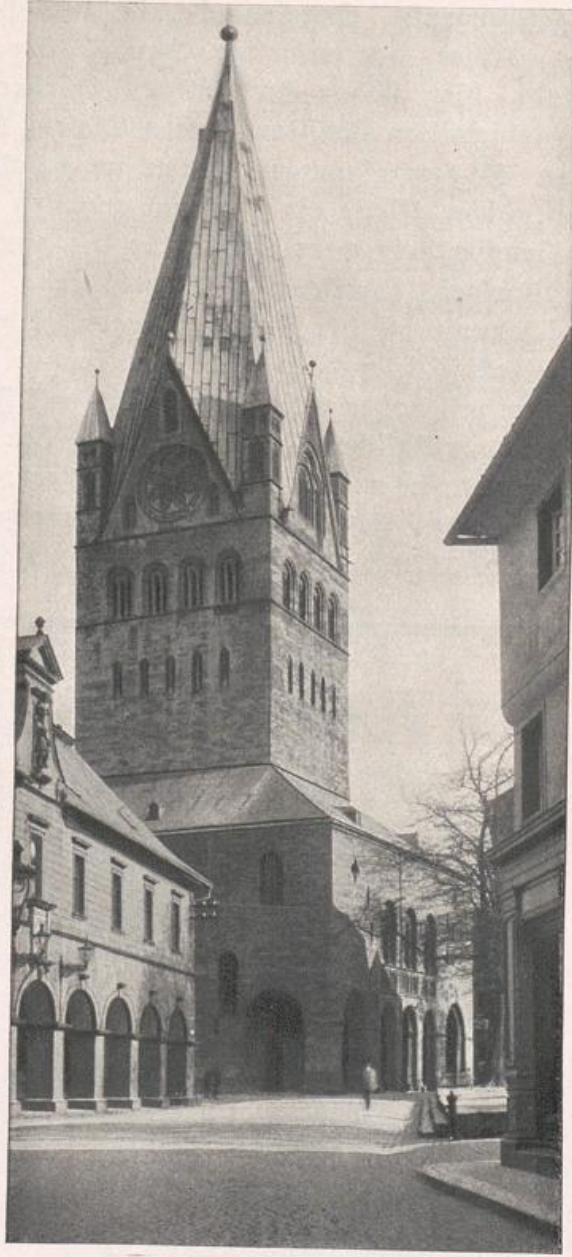
Die erste Gruppe geht vom Holstentor bis zum Burgtor an die breite Untertrave. Hier lebte, in der Fischstraße, der Alfstraße,

Beckergrube, Fischergrube, Engelsgrube, in der Großen und Kleinen Alten Fähre der mächtige Handel der schiffahrtstreibenden Stadt, hier stehen die schönen Bürgerhäuser mit ihren großen, vielgeteilten Fenstern, weiten Dielen, Höfen, diese fürstlich schönen Bürgerwohnungen, denen im Schabbelhaus in feiner und lebendiger Weise ein Denkmal erhalten ist.

Die zweite Gruppe geht vom Holstentor bis zum Dom: die Petersgrube, Marles-, Dankwarts-, Hartengrube, der Kleine Bauhof, das Wohnviertel der kleinen Bürger. (Abb. 143.) Die Zweiteilung erstreckt sich auch auf die Uferstraße: an der Unteren Trave stehen mit hohen Giebeln Speicher und Zollgebäude, darunter einige vorzügliche Neubauten, an der schmaleren Oberen Trave reihen sich mit geschlossener Dächerfolge niedrige Wohnbauten — beides sehr einheitliche Hausreihen, wie der Vergleich von Abb. 33 mit 136 zeigt.



119. Lübeck: Grundriß im Maßstab 1 : 20 000



120. Soest: Patrofli-Dom



121. Neuß: Quirinskirche



122. Güstrow: Burgstraße

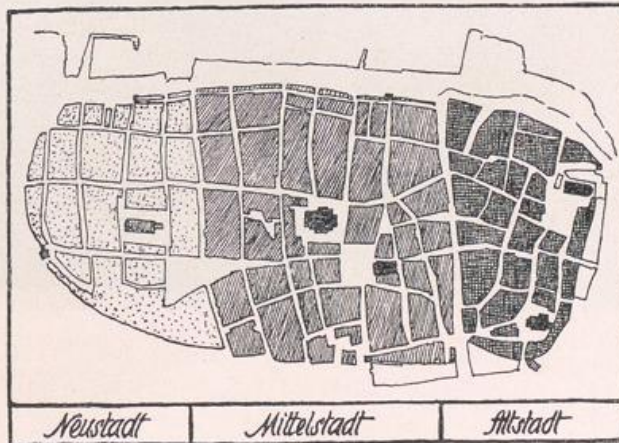
Die andere Stadthälfte ist stiller; hier liegen die Schulen, Spitäler und Klöster und der Mauer entlang wieder die Menge der Kleinbürgerhäuser. Die Planskizze gibt ein Schema dieser Stadteinteilung, die in Wirklichkeit natürlich nicht in solcher Schärfe besteht.

Das Verständnis für den logischen Zusammenhang von Grundriß und Aufriß der Stadt würde wesentlich gefördert werden durch Verbreitung besserer Stadtpläne. Verzerrte und unschöne Darstellungen wie die neuerdings so beliebten Pharus-Pläne sollte man vermeiden. Am besten könnten die Magistrate auf Grund der in ihren Archiven vorhandenen älteren Darstellungen Pläne ausarbeiten lassen, in denen auch die geschichtliche Entwicklung des Weichbildes zeichnerisch klar dargestellt wäre. Wertvoll würden diese Grundrisse besonders, wenn sie in sämtlichen Städten eines Landstriches in gleichem Maßstab und gleicher Art aufgenommen würden. So hat der Rheinische Verein für Denkmalpflege und Heimatschutz eine vorzügliche Sammlung einheitlicher Stadtpläne veröffentlicht.



125. Bückeburg: Die Lange Straße

Gute Stadtgrundrisse gehören aber vor allem in die Reiseumfänger der einzelnen Städte. Diese kleinen Hefte könnten überhaupt weit ernsthaftere Arbeit verrichten, als sie gewöhnlich tun. Die deutschen Vereine zur Hebung des Fremdenverkehrs sollten sich die Aufgabe stellen, Führer herauszugeben, die Geschichte, Gestalt und gegenwärtiges Leben der Stadt lebendig darstellen.

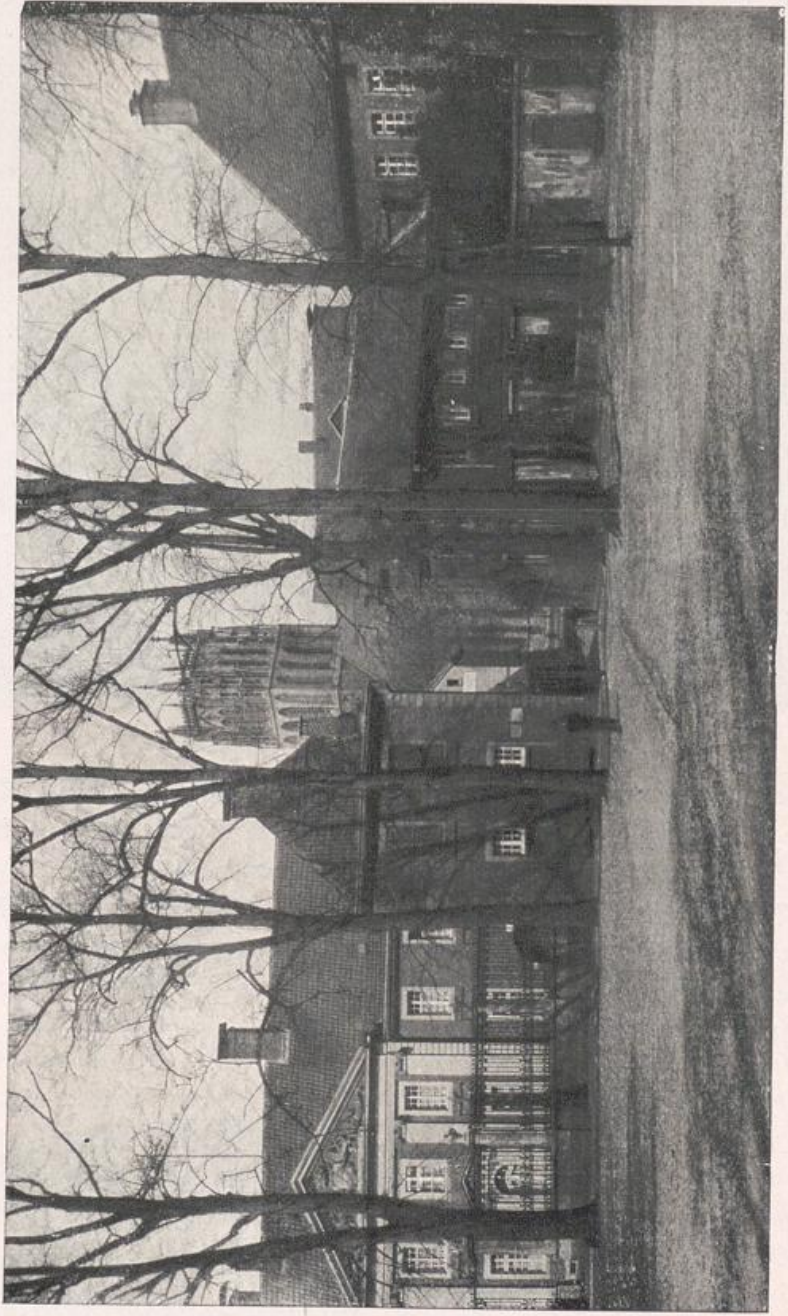


Grundriß von Klostod

Neustadt

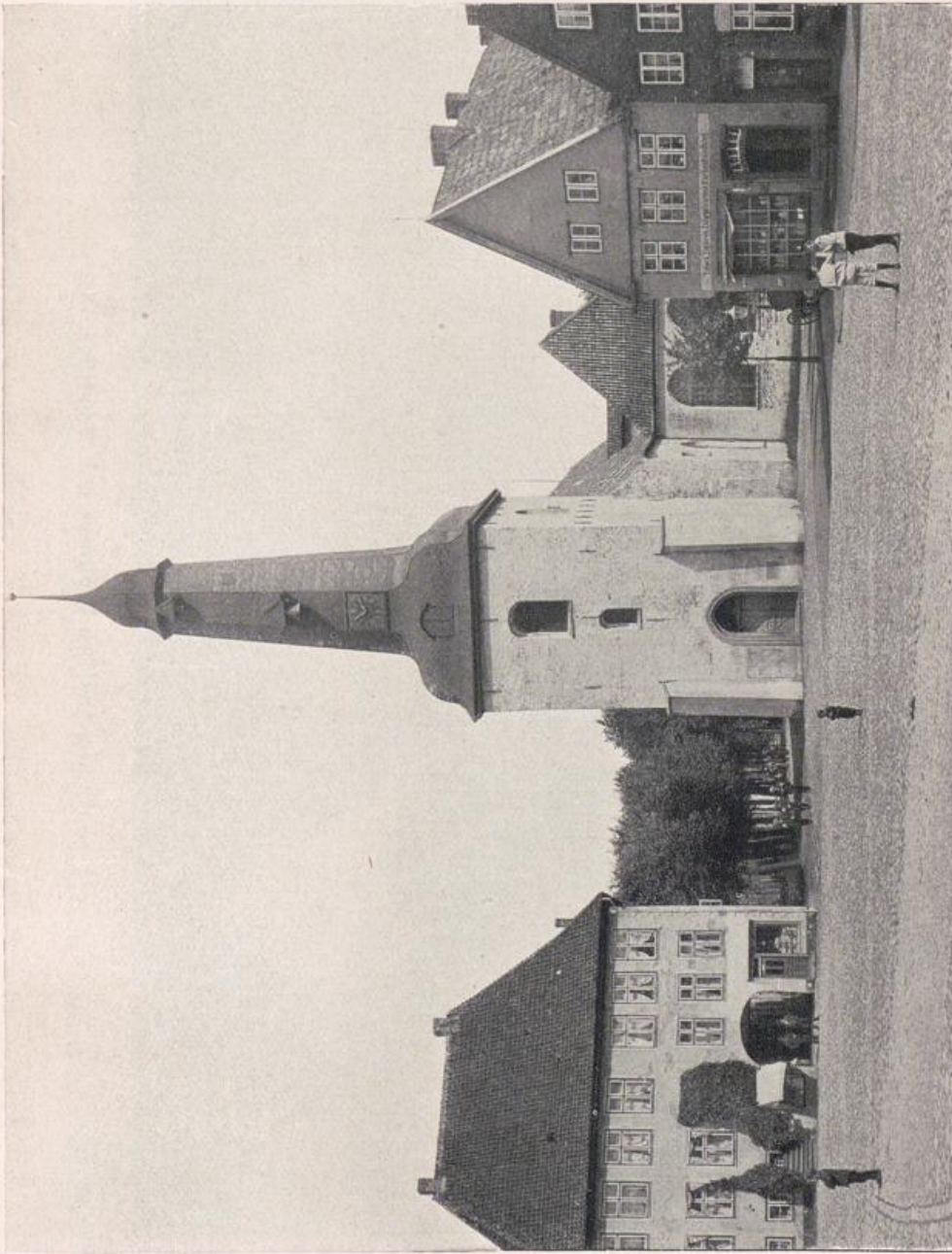
Mittelstadt

Altstadt

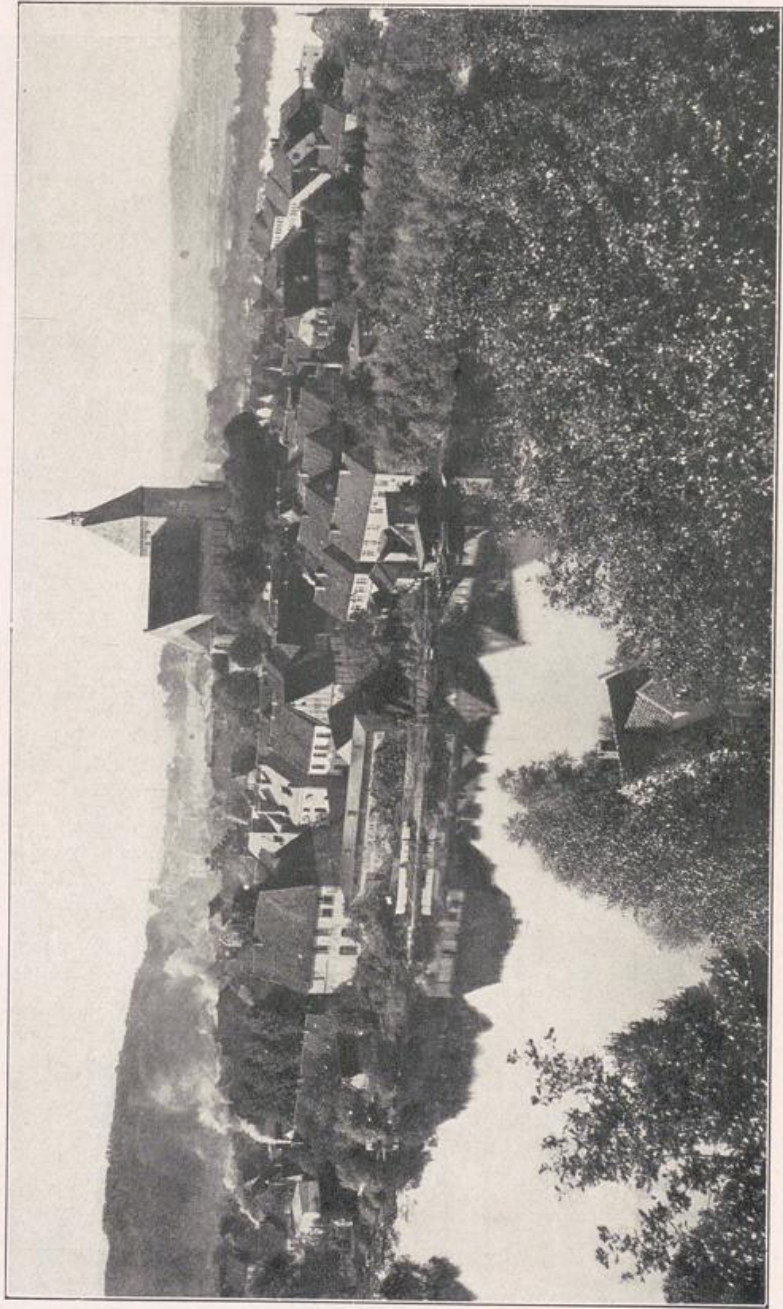


124. Münster: Platz in der Domfreiheit; Ausblick zum Turm der Heberwasserkirche

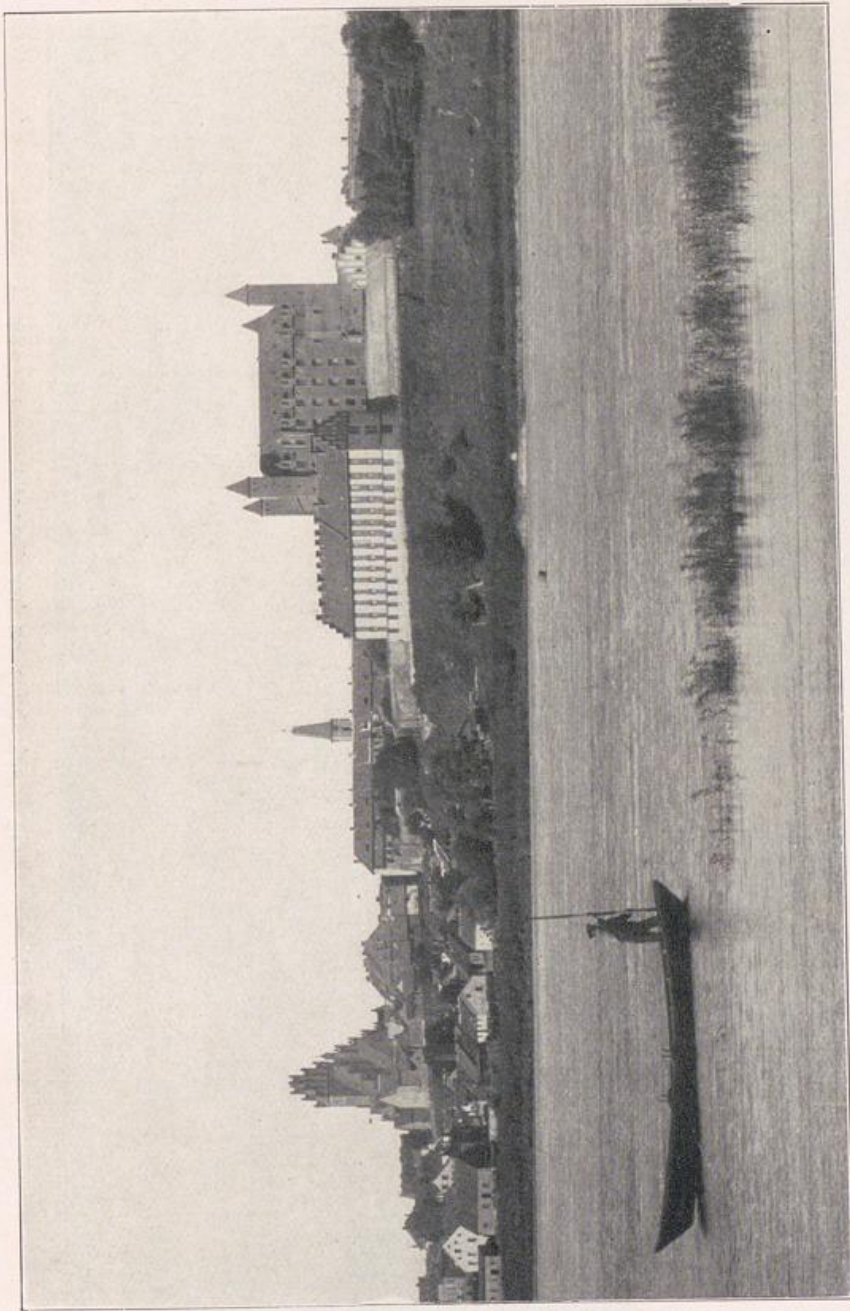




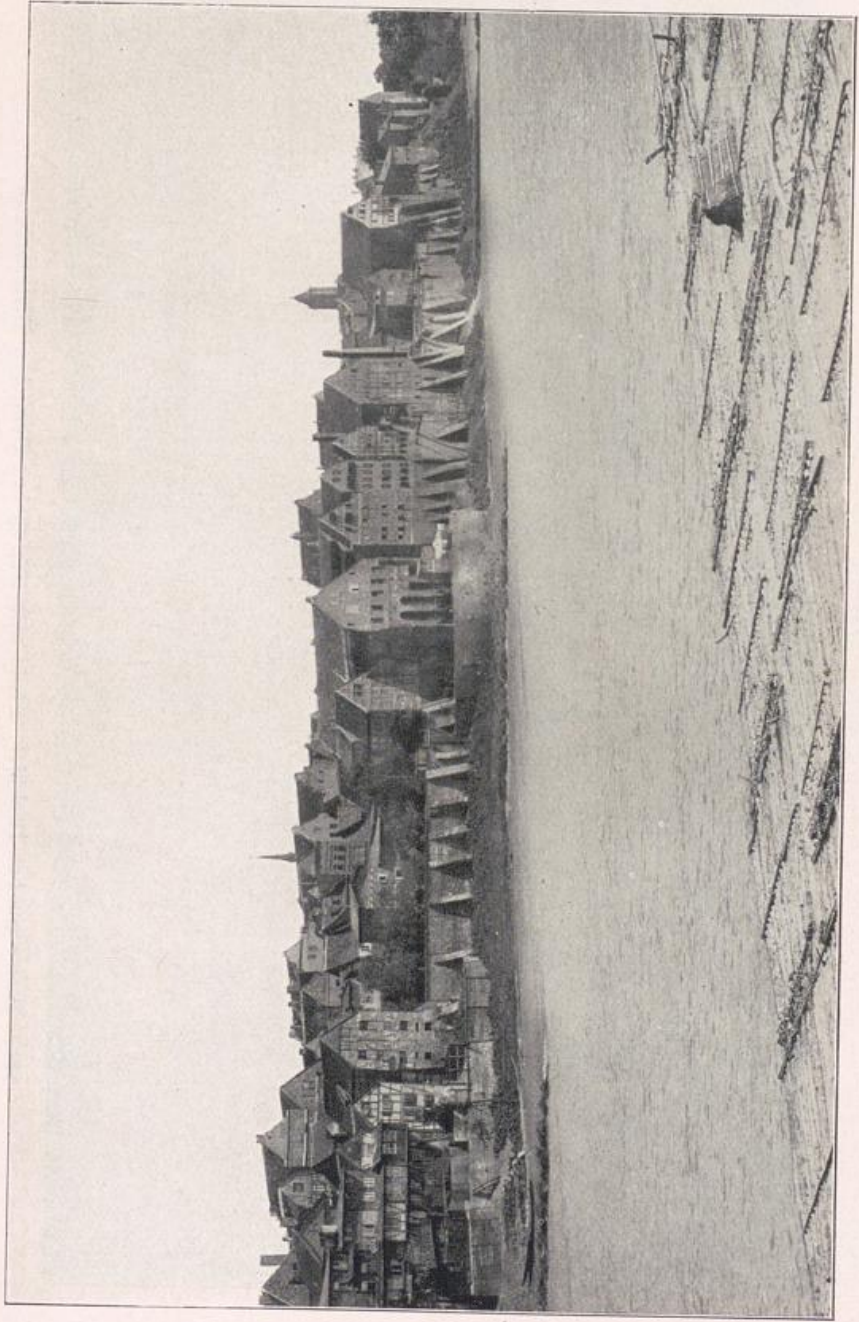
125. Glückstadt: Kirche am Marktplatz



126. Mölln, zwischen Möllner- und Schulsee



127. Mene an der Weichsel: Stadt und Schloß des Deutschen Ritterordens



128. Marienburg an der Nogat



129. Dänzig an der Motfflau: links die Reichstadt mit dem Krahntor, rechts die Speicherinsel

Ein kurzer Blick über die Grundrisse norddeutscher Städte zeigt den großen Anteil des Wassers am Stadtbilde. — Die Wasserfläche setzt der Bebauung ein Schlußziel. Stracks gehen alle Quergassen hierher und münden aus; man sieht von innen her an ihrem Ende weit und hell Wasser und Himmel. An diesem Stadtrand sammelt sich alle lebendige Tätigkeit um die Kähne, die Schiffe, die Zollhäuser, die Lagerplätze. Aus der Beschränktheit der Gassen wendet man sich her, man wird die Stockwerke, die Dächer, die über unserm Kopfe drohten, los, man kommt über die schwanke Schiffsbrücke, auf der flachen Mole in freien Raum und die Stadt läßt nun die Masse ihrer Einzelbauten zusammenschrumpfen hinter die Stirnwand der Uferhäuser. Man gewinnt Abstand von dieser Stirnwand und sieht in sie zusammengefaßt die Gesamterscheinung der Stadt, wie über den Dächern, über den Schiffen und Giebeln rein und fest die Türme sich erheben.

Das erlebt man schon im Binnenlande, doch stärker in den Seestädten. Mit mathematischer Folgerichtigkeit besiegelt eine regsame Stadt jeden Punkt, wo von außen her die See mit spitzer Junge tief ins Land hineinlangt, oder wo ein ausmündender Strom von innen her mit plötzlicher Verbreiterung der See eine Vorbucht reißt. Emden, Bremen, Hamburg, Flensburg, Schleswig, Eckernförde, Kiel und Lübeck, Wismar, Rostock, Greifswald, Stettin, Danzig, Königsberg und Memel — spielend leicht würde die Schulgeographie uns die lebendigste Vorstellung dieser Kette deutscher Küstenstädte geben, wenn statt überhäufeter bunter Karten nur die eine Küstenlinie mit dieser gesetzmäßigen Stempelung der geschützten Meereseingänge durch die Städte aufgezeichnet wäre.

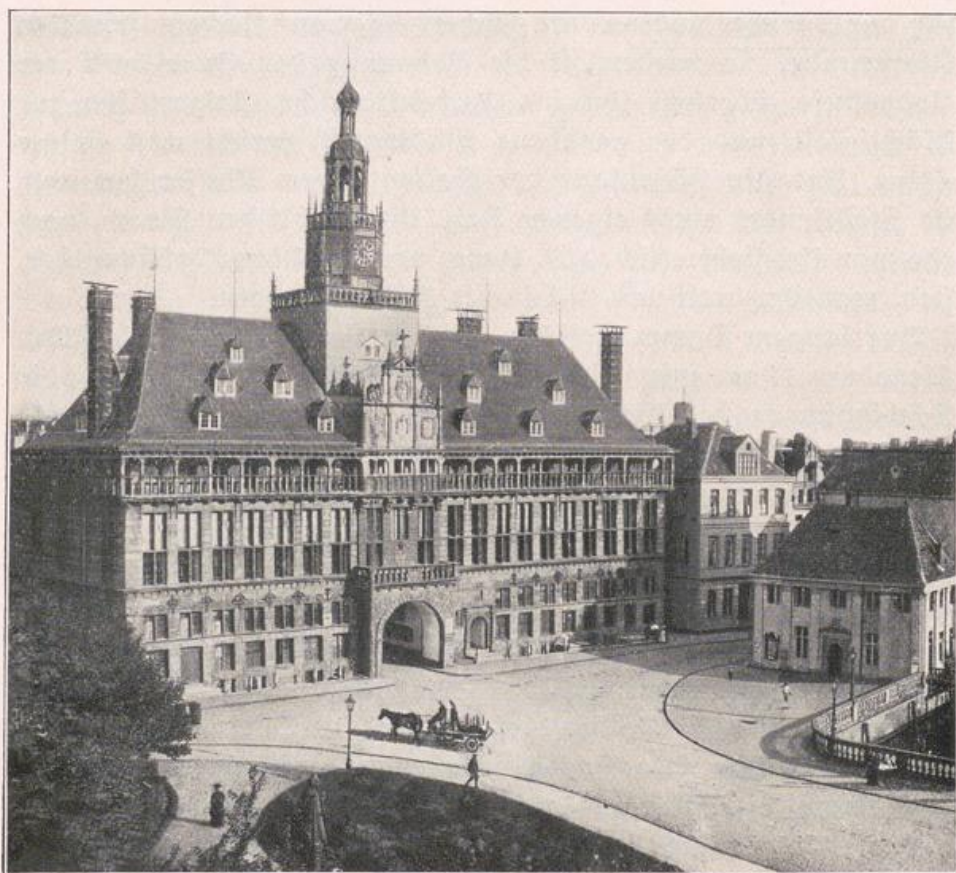
Für die Städtchen der mecklenburgischen, holsteinisch-lauenburgischen und märkischen Seen war wohl — wenn nicht die geschützte Insellage — der Fischreichtum, für die an Rhein, Weser, Elbe, Oder und Weichsel der Schiffsverkehr eine Grundlage der Daseinsmöglichkeit. Lauenburg, Havelberg, Tangermünde, Neuenburg, Mewe, Marienwerder und Graudenz benutzen erhöhten Uferrand. Wo der Abhang so steil ist, daß er nicht bebaut wird, entstehen zwei gegensätzliche Baugruppen, scharf geschieden: Die Dome erheben sich an höchster Stelle und um sie die bedeutendsten Teile der Stadt — in langer Reihe lagern

sich nur Speicher und niedere Fischerhäuser auf flachem, schmalen Uferstrande. So wiederholt die Bebauung den Querschnitt der Bodenstufe, überseht ihn ins Architektonische, steigert ihn zur Mächtigkeit, und der gehobene Stadtumriß spricht weit in die ferne. Und die Höhenlage der Gassen überm Wasser hat auch im Stadttinnern einen eigenen Reiz. Man fühlt den Strom, noch ehe man ihn sieht: Abb. 157. Dann, von der Mauerbrüstung her, sieht man ihn breit und still in die ferne wandern.

Auf langem Damm zwischen großen Seen erstreckt sich Plön. Flensburg hat zum Rückgrat eine lange Hauptstraße, die Schwingungen des Geländes elegant begleitend; mit der einheitlichen, zackigen Silhouette der Giebel muß sie früher, im breiten Nordertor stramm abgeschlossen, sehr eindrucksvoll gewesen sein. Sie geht (heut charakterlos verbaut) parallel am Westufer der Förde hin, in jüngerer Entwicklung die Bucht hufeisenförmig umgreifend, und dann ältere Straßen wie Rippen hinab ans Wasser, neuere hinauf zu den Höhen schickend. In gleicher Lage befindet sich Kiel, nachdem der flache Raum der Altstadt erfüllt ist. Wollen diese Städte den Vorzug ihrer landschaftlichen Lage folgerichtig benutzen, so müßten sie, nachdem doch einmal die Bebauung auf die Höhen steigt, die Abhänge frei halten und auf die Hochfläche öffentliche Gebäude stellen, die stark genug sind, mit ihren Massen die unentschiedene Modellierung des Abhangs in eine architektonisch gesteigerte umzusetzen. Die Stadtverwaltungen Schleswig-Holsteins sollten sich der Pflege ihrer schon sehr entstellten Städte doch endlich energisch zuwenden, nachdem der Landrat von Tondern und das Kanalamt in Kiel mit vorzüglichen Ziegelbauten im einzelnen so vorbildlich vorangegangen sind.

Eine plastische Steigerung des Stadtbildes wirkt bei ihrer Seltenheit in der niederdeutschen Tiefebene doppelt stark.

Auch Rostock gewinnt seine lebendigsten Ansichten aus hügeliger Lage am Wasser, wie die Abbildungen 7 und 11 zeigen. Mit breitem Dächerheer lagert es auf einem Abhang, die Basis bildet der Hafenplatz der Warnow entlang. Es ist eine sehr wichtige Frage, ob nicht etwa die geplante Umgestaltung und Bebauung dieser Hafengegend das ganze Stadtbild verdeckt und verdirbt. Am stärksten plastisch herausgearbeitet ist aber das Gesamt-

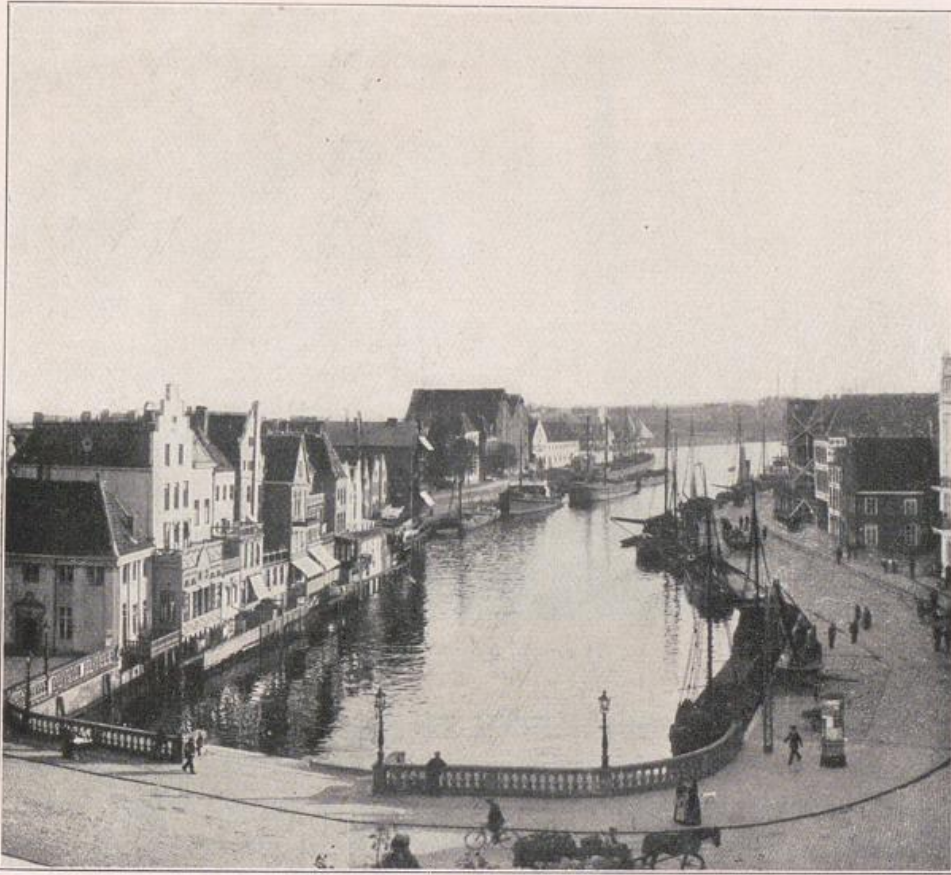


130. Emden: Das Rathaus am Eingang zur Kleinen Brückstraße. Vgl. Abb. 118

bild des alten stolzen Hansahauptes Lübeck. Es bestehen noch einige gute Gesamtansichten dieser im Innern und Einzelnen vielgestaltigsten, reichsten, schönsten und eigentümlichsten aller norddeutschen Städte, obwohl der einfache Umriß ihres alten Weichbildes jetzt von manchen Vorstädten überschritten und dadurch undeutlicher geworden ist.

Klare Vorstellung von der Bedeutung des Wassers im Stadtbilde muß dazu führen, die Uferstirn der Stadt mit Sorgfalt zur einheitlichen Zeile — zur ‚Blockfront‘, aber hier nicht für den einzelnen Häuserblock allein, sondern für den ganzen ‚Stadtblock‘ zu gestalten. Die bekannte Reihe der Speicher in Ziegelbau an der Holstenbrücke in Lübeck und eine Baugruppe wie Abb. 191 sie zeigt, geben Beispiele; an modernen fehlt es noch. Von da muß





151. Emden: Ratsdelst (Fortsetzung von Abb. 150)

aber die Entwicklung noch einen Schritt weiter tun zur architektonischen Fassung des Wassers. In barocken Park- und Schloßanlagen ist dieser Schritt getan, im Stadtbau suchen wir vergebens danach. Nur bescheidene Ansätze zur dekorativen Verwertung des Wasserspiegels finden sich, und diese danken wir der Anregung des wasserreichen Hollands. Emden verdient hier Beachtung. Das Wasser greift weit in die Stadt ein, zerlegt sie in ihre Teile, umschließt den ältesten Kern. Am Rats- und am Falterndelst anker die Schiffe zum Ausladen. Dicht umstehen hohe schlanke Giebelhäuser die Landeplätze. Der Ratsdelst trifft in den Lebensmittelpunkt der Stadt, senkrecht auf den Hauptstraßenzug Große Straße, Kleine und Große Brückstraße. Diese Kreuzung der wichtigsten Land- mit der wichtigsten Wasserstraße,



152. Riga in Rußland

den bedeutendsten Ort der Stadt, bezeichnet prachtvoll das Rathaus in seiner Breite und hohen Stattlichkeit. Die Straße ist überbaut, durch ein Tor hindurchgeleitet. Nicht in der Mitte der Front, sondern als genau berechneter Zielpunkt im Straßenbild (Abb. 118) erhebt sich der Turm, in ausgezeichneter Ueberleitung von der Ruhe des Dachstuhls zur Zierlichkeit der Laterne; ein Umgang verstärkt die Vorkragung des Daches. Das quergestellte kleine Wachgebäude ist für den Raumeindruck des Rathausvorplatzes wertvoll. Die Gesamtanlage erinnert an den wundervollen Hafenplatz vorm Rathaus in Carlshafen an der Weser. (Abbildung und Plan im Band Mittelddeutschland.) Leider ist der zweite Teil des Ratsdelftes zugeschüttet und mit unbedeutenden Anlagen und Denkmälern in einen „Stadtgarten“ verwandelt, so daß man heute nicht mehr ohne weiteres begreift, wie vorzüglich die Lagerung des Rathauses ist und warum es nicht als Abschluß der jetzt beendeten Wasserbahn steht.

Der Große Kurfürst, der in Holland aufgewachsen war und das Holland benachbarte Emden bei seiner Begründung der ersten Kolonie und Flotte Deutschlands zu einem wichtigen Ausgangspunkt machte, zog holländische Baumeister auch nach Berlin.

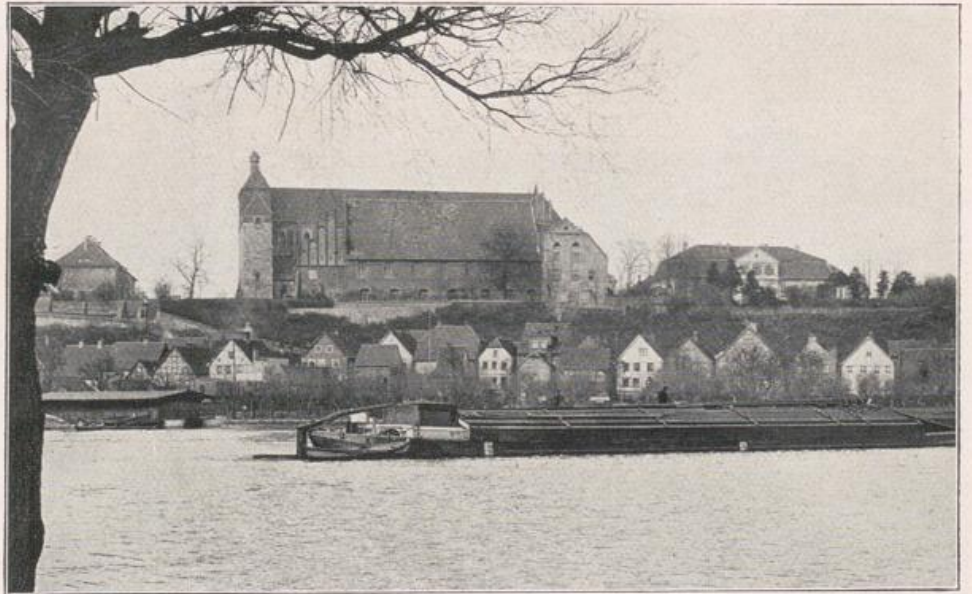


135. Reval in Rußland

Diese nutzten die Stadtlage am Wasser; die ‚Friedrichsgracht‘ muß um 1700 ein gutes Beispiel dafür gewesen sein.

Das ungetrübte Bild einer kleinen Stadt, der Kanäle Begrenzung und Gliederung geben, bietet Friedrichstadt an der Eider, von Holländern 1621 angelegt. (Abb. 185 und 206.)

Die Kanäle stellen die Ueberleitung von der Treene her zur Eider und dem aus ihr abgezweigten Hafen. Die längliche Grundfläche der Stadt ist so von allen Seiten vom Wasser umfaßt und gewinnt durch den Mittelburggraben noch eine kräftige und Uebersicht schaffende Querteilung. Die Aufteilung in Baublöcke ist ganz regelmäßig; die Längsstraße, schon in einem Abschnitt auf dreifache Breite gebracht, erweitert sich in der Mitte zum Marktplatz. Durch einen dicht gepflanzten förmlichen Block von Lindenbäumen ist diesem Platz, der auf seinem quadratischen Grundriß sonst unentschieden wirken müßte, eine Querrichtung gegen den Graben gegeben. In den flachen Boden des Städtchens schneiden die tiefliegenden Wassergräben ihre grünbewachsenen Böschungen ein; Lindenreihen sorgen am Westersielzug und am südlichen Graben dafür, daß die anspruchslos hinlaufenden Straßen sich trotz ihrer sehr großen Breite nicht allzu offen, nicht



134. Havelberg mit dem Dom



135. Lübeck: Kleinbürgerhäuser am Trave-Ufer



156. Lübeck: An der Obertrave



157. Tangermünde: Straße über der Elbmauer, am Puttinen-Tor



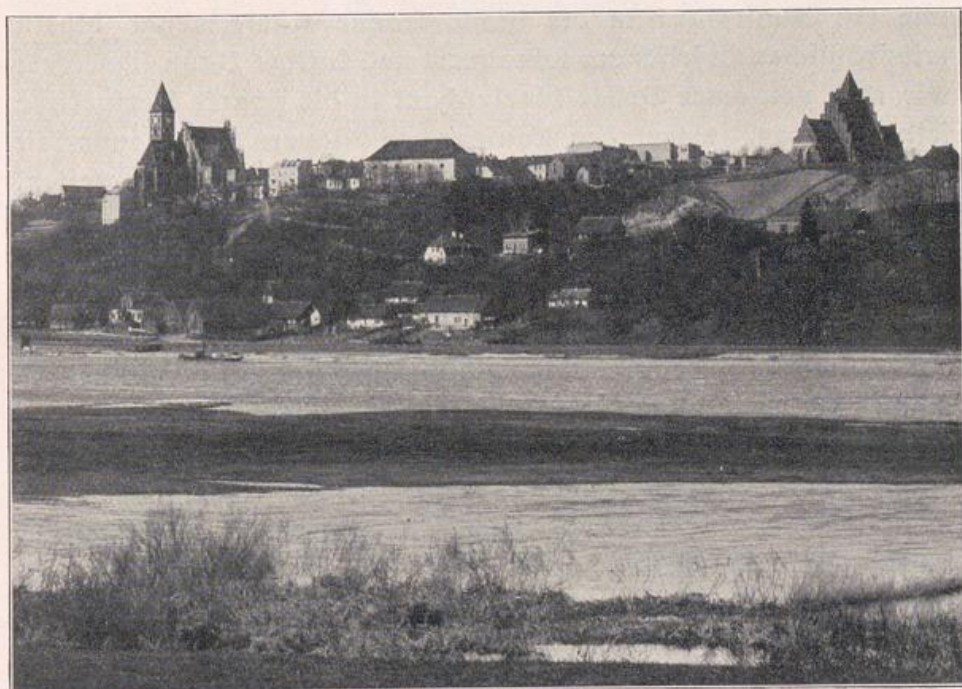
138. Graudenz an der Weichsel



139. Tangermünde an der Elbe



140. Glückstadt: Binnenhafen



141. Neuenburg an der Weichsel

zu nüchtern abgerissen in das feuchte und ebene Marschenland hinein verlieren. Rathaus und Kirchen wirken durch die nebensächliche Einordnung im Baublock nicht sehr stark. Der Grundriß ist der treffende Ausdruck einer Gemeinschaft friedlicher Bürger, deren Leben ohne lauten, geschweige denn häßlichen Wettbewerb mäßig und harmonisch hingeht, und in dieser Einheitlichkeit liegt das Wohltuende des friedlichen Stadtbildes. — Gleichen Ausdruck muß das holländische Viertel gehabt haben, das Friedrich Wilhelm I. in Potsdam anlegte: durchzogen von Wassergräben, mündend auf einen weiten Platz mit stattlichen Bassins, aus deren Mitte das seltsame Häuschen seines bekannten, ja auch echt holländischen Tabakskollegiums auftauchte. Der Reiz dieser Anlage gründete sich auf die architektonische Gliederung durch die strengen Wasserläufe, die in dieser an Seen so reichen Landschaft nahe lag. Man hat das Wasser beseitigt und der Reiz ist dahin. Der Lange Kanal, der aber einem andern Viertel Potsdams angehört, gibt noch einen Begriff vom Gewesenen.

Nur bruchstückweise lassen Berlin und Potsdam überhaupt noch ahnen, was hier war und noch hätte werden können: wie ein Wasserlauf in die dichte trockne Häusermenge hinein mit fröhlicher Erfrischung seine freie und lustige Bahn schneidet; wie man von einer Brücke hineinschaut in die scharfe Perspektive seines langen, spiegelnden Laufes, den Mauern mit Sauberkeit begrenzen, den beiderseits geordnete Baumreihen begleiten, und der an seinem Ende vielleicht abgelöst wird von einem großen weiten Becken, das den malerischsten Luft- und Wasserbildern Raum schafft.

Die Binnenalster in Hamburg gibt eine schwache Andeutung davon, wie ein weiter Wasserspiegel im Stadtbild nutzbar gemacht werden könnte. Den malerischen Reiz besitzt sie; Max Liebermanns wundervolle farbige Skizzen in Alfred Lichtwarfs Hamburger Kunsthalle zeigen es. Aber bei den riesengroßen Abmessungen, bis zu 600 Meter Abstand zwischen den Uferhäusern, schrumpfen die einrahmenden Bauten am Jungfernstieg und Alsterdamm zu sehr zusammen, als daß ein gesammeltes Stadtbild entstehen könnte; dazu kommt noch die mangelhafte, in nichts einheitliche Durchbildung der Häuserfronten: die architektonischen Möglichkeiten bleiben ungenutzt.