



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Norddeutschland

Wolf, Gustav

München, 1913

Ostelbische Kolonialstädte; Danzig. Berlin, Potsdam. Aufgaben der
Stadtbehörde in der Gegenwart

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

Einheitliche Stadtgestaltung.

Gewisse Gesetzmäßigkeit der Anlage beobachtet man schon in ältesten Dorfgrundrissen. So groß die Freiheit der Linienführung im einzelnen ist, kann im Ganzen nicht durchaus von Planlosigkeit gesprochen werden. Vom Dorf übernahm eine Stadt wie der um 800 gebaute Bischofsitz Münster die gesetzmäßig wiederkehrende Form eines Befestigungsringes, der sich an einer Seite nach Art des Schneckenhauses spiralförmig öffnet. Darin eingeschlossen ist ein fast regelmäßig rechteckiger Platz: Abb. 112. Noch vor 1100 legt, wie erwähnt, ein Dompropst in Hildesheim die Neustadt in streng regelmäßigen Formen an. Bei aller Abhängigkeit des Stadtgrundrisses von Verteidigungsrücksichten tritt also doch früh und immer bestimmter werdend das Bemühen auf, durch gerade Straßen bequeme Baublöcke und klare Plätze zuzuschneiden, überhaupt die Stadt regelmäßig zu gestalten.

Dieses Bemühen fand ein Feld für ungehinderte Betätigung im 15. Jahrhundert, als die Eroberung des Ostens, auf ihrem Höhepunkt anlangend, das Anlegen vollständig neuer Städte zur täglichen politischen Aufgabe machte. Was im innern Lande längst versucht und begonnen war, wird hier, im neuen Land und auf ebenem Boden, also unter günstigsten Vorbedingungen, ganz entschieden und restlos durchgeführt: bei den ostelbischen Kolonialstädten.

Künstlerische Absicht ist hier nicht zu suchen, nur ein vernünftiges Streben nach Ordnung. Dies geht wohl bisweilen so weit, daß z. B. der Marktplatz der auf großpolnischem Boden von Deutschen 1255 angelegten Neustadt Posen auf jeder Seite 16 gleiche Baustellen hatte und die Straßen, genau von den Ecken und Seitenmitten ausgehend, Baublöcke von je acht Hausbreiten abteilen. Von gedankenlos schematischer Durchführung gleichbreiter gerader Straßen dagegen kann bei den Kolonialstädten kaum die Rede sein. Dieselbe Vernunft, die auf dem neuen Boden nicht weiter von der geraden Linie und dem rechten Winkel abwich, als es der Mauerring oder ein anderer ernster Grund forderte, hütete sich auch, verschieden Geartetes über einen Leisten zu zwingen.

Und solche vernünftige Unterscheidungen nach Lage und Zweck sind es, durch die sich die Grundrisse der Kolonialstädte an Wert sehr über die langweiligen und unzweckmäßigen Schachbrettpläne der bekannten Stadterweiterungen der letzten vierzig Jahre erheben.

Es ist eine unrichtige Behauptung, wenn geschrieben wird: Genau dieselbe Form der Anlage kehrt überall wieder, wo deutsche Ansiedler in der Fremde Städte gründeten. Im Zuschnitt des Hauptraums der Stadt unterscheiden sich allein schon drei Gruppen: der einfache freie Marktplatz, der sich dem Quadrat nähert: Templin, Neubrandenburg, Teterow, Rostock, Bromberg, Stargard, Pasewalk, Boizenburg; der größere, mit einem Mittelblock von Rathaus und Kaufhäusern behaute ‚Ring‘, den außer schlesischen Städten Prenzlau, Posen, Thorn, Mewe, Güstrow haben; und die Marktstraße: Marienburg, Danzig, Elbing, Königsberg, Memel, Dorpat, Mitau. — Die meisten der am Wasserlauf gelagerten Städte legen parallel zum Wasser wenige, aber breite und verkehrsreiche Hauptstraßen: Tangermünde, Rostock, Greifswald, Elbing, Königsberg — wobei dann meist zahlreichere aber schmälere Gassen senkrecht zum Fluß gehen. Bisweilen bilden zwei Hauptstraßenzüge ein kreuzförmiges Rückgrat: Frankfurt an der Oder, Memel, Tilsit. Das einzige Danzig aber läßt alle Hauptstraßen senkrecht zur Mottau verlaufen und nur ganz unbedeutende Gassen parallel zum Wasser.

Wenn die Frage nach dem charakteristischen Ausdruck, nach dem Gehalt an räumlicher Stimmung der Kolonialstadt gestellt wird, so können für die Betrachtung zunächst nur solche Städte gewählt werden, deren Aufriß seine Form unter gleichen Bedingungen wie der Grundriß gefunden hat.

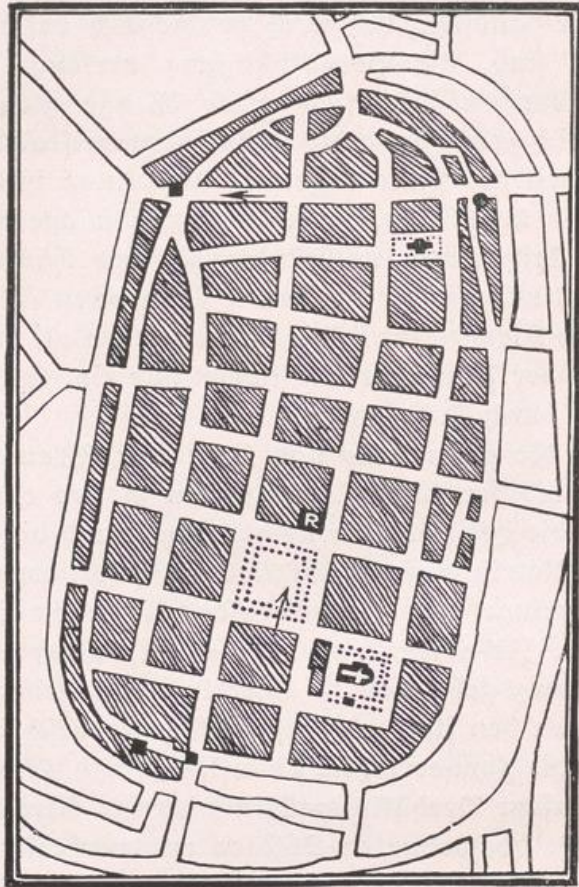
Entscheidend an diesen Bedingungen ist ungefähr folgendes: Zu einer Zeit, wo das Heimatland schon mit blühender Kultur erfüllt ist, wo auf dem vielformigen Boden Mittel- und Süddeutschlands schon manche Stadt in unvorhergesehener Entwicklung ihre alte Umwallung entweder überschreiten oder mit hohen Häusern gedrängt ausfüllen muß, wo ihre Bewohnerschaft schon in eine lange Stufenleiter von arm und reich, gering und vornehm gegliedert ist — zu dieser Zeit wird die Kolonialstadt begründet und ausgebaut auf einem Boden, dem in den meisten

fällen weder landschaftlich noch geschichtlich besondere Linien aufgezeichnet sind, die Berücksichtigung verlangt hätten. Auf unbeschriebenem Gelände sind einer Menge gleichberechtigter Ansiedler gleich große und gute Anteile zuzuweisen. Nur natürlich sind Einfachheit der Linienführung, Aufteilung in gleichwertige Baublöcke und Baustellen, dazu eine ganz nüchterne Bebauung mit ganzen Reihen von vollständig gleichen Häusern. Bei der bedeutenden Ausdehnung der neuen Ländereien sind die Städte geräumig, die Straßen breit, die Häuser stehen oft mit der vollen Breitseite an der Bauflucht und haben nur ein, zwei Stockwerke. So bleibt es durch Jahrhunderte.

Wer durch die alten Teile von Hamburg, Braunschweig oder Stralsund geht, der fühlt sich auf dem Boden eines Straßenraumes, den die hohen Häuserwände schwer und dicht zusammendrücken; der Umriß dieser Häuserwände ist oft unruhig bewegt, auf- und abspringend. Ganz anders das Aussehen einer typischen Kolonialstadt. In Greifswald, Pasewalk, Templin, Prenzlau, Neubrandenburg geht man in einer luftigen, gedehnten Räumlichkeit, die von den flachen Häuserzeilen nur bescheiden begrenzt wird, in der die Fensterreihen, Trauflinien und Giebel fast gleichmäßig hinlaufen. Verhältnismäßig niedrige Kirchen und Rathäuser, die in hochbebauten Städten wie versunken und erstickt im Innern stecken würden, heben sich aus diesen flachräumigen noch frei und mit aufsteigender Wirkung heraus: Abb. 37, 50. Der Verlauf der Straßen, vom Anfang bis zum Ende meist mit einem Blicke übersehbar, bietet keine Ueberraschungen.

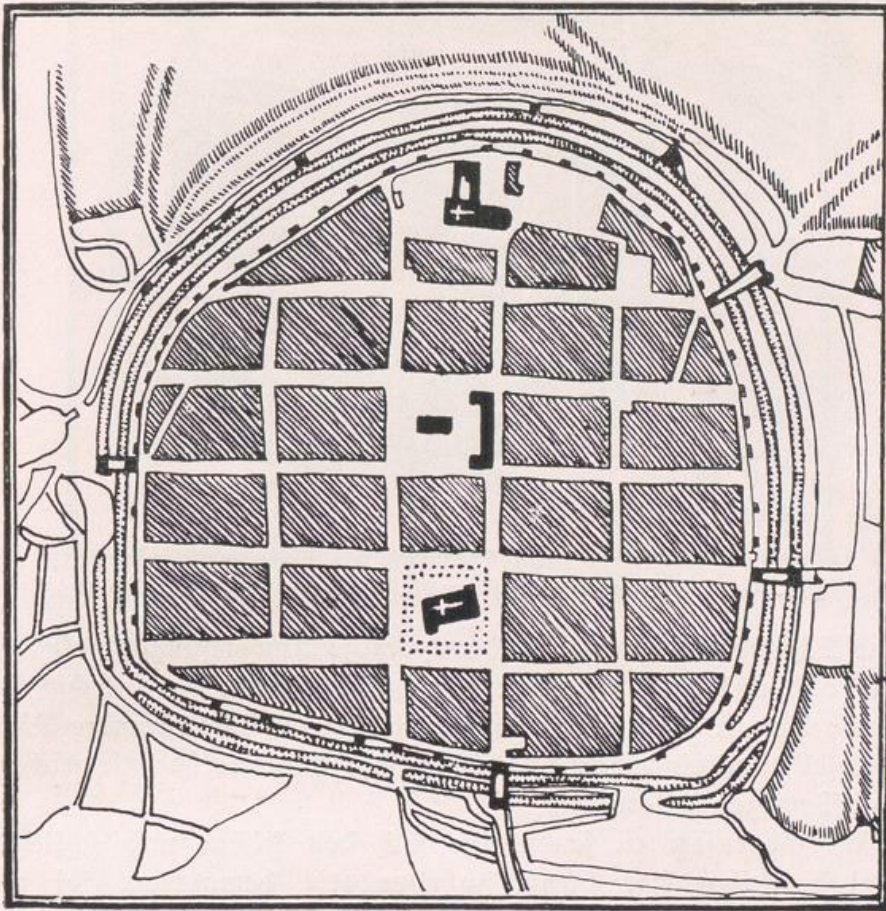
Klarheit, Ordnung, Folgerichtigkeit, Ruhe, Weite — das ist der Gesamteindruck. Der Grundriß von Pasewalk ist typisch; Abb. 181. Er erscheint zunächst, ohne Anschauung der Wirklichkeit, gleichgültig, langweilig, ist es aber nicht. Von Norden nach Süden gehen die Längsstraßen; von Norden gegen Süden steigt das Gelände an und erreicht mit der höheren Lage auch die räumlichen und baulichen Höhepunkte in Markt und Kirchplatz. Abb. 195.

Man darf hier allerdings nicht mit dem Maßstab einer reichen Stadt messen. Bescheidene Häuser, stille Straßen: wer von ihnen her den Marktplatz betritt, dem öffnet sich der große, niedrig umbaute, baumumsäumte Raum mit nachhaltigem Eindruck.



181. Pasewalk: Grundriß im Maßstab 1: 10 000
Die Pfeile verweisen auf Abb. 57 und 195

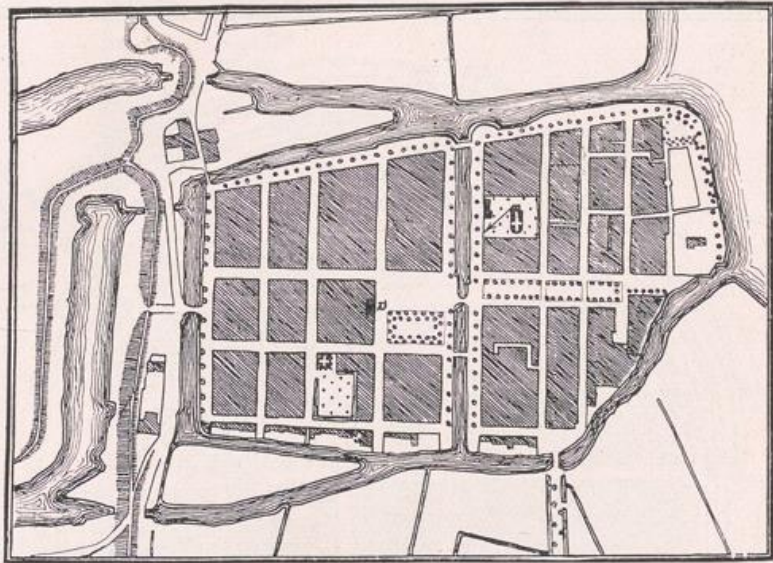
Abb. 182: an einer von West nach Ost verlaufenden Handelsstraße legte ein Ritter im Auftrag des Markgrafen von Brandenburg im Jahre 1248 auf ebener Sandsholle die Stadt Neubrandenburg an. Er betonte alle West-Ost-Straßen: sie sind zahlreicher und breiter als die Süd-Nord-Wege. Von letzteren sind nur die beiden breiter, die an den zwei freien Plätzen hingehen. — Eine der Hauptstraßen erhält abkürzende, das Rechteckschema schräg durchbrechende, Gassen zu zwei Toren hin. — Vernünftig begründet ist auch eine spätere Maßnahme, nicht ganz belanglos für das Straßenbild: es sind in mehreren West-Ost-Straßen Baumreihen gepflanzt, jedoch immer nur eine Reihe an der besonnten Nordseite. Abb. 194. Der Marktplatz hat zunächst, ein unbebautes Feld zwischen Straßen, nur die schlichte Wirkung wie



182. Neubrandenburg: Grundriß im Maßstab 1:10 000

in Pasewalk; das täppisch in die Mitte gestellte Rathaus macht ihn nicht ausdrucksvoller. Wie aber das Palais (Abb. 165) eine geschickt gewählte Stellung einnahm, gewann der Platz eine einseitig zielende Richtung, einen lebendigen räumlichen Ausdruck. Nach solchem Beispiel möchte man sagen: Der Grundriß der Kolonialstadt ist ein schlechthin vernünftiges Rückgrat, nicht gut noch böse, sondern bereit, aus seiner ruhigen Klarheit feinere räumliche Wirkungen erst entwickeln zu lassen.

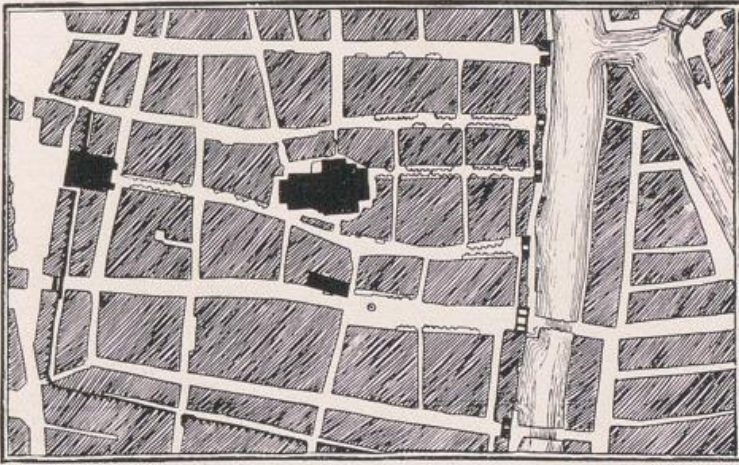
Die schon oben besprochene Anlage von Friedrichstadt (Seite 151) ist 400 Jahre später geschaffen als die ostelbischen Städte, unter ganz verwandten Bedingungen, aber schon von Grund auf mit dem feineren Gefühl, das in jene erst später modellierend eingriff.



183. Friedrichstadt: Grundriß im Maßstab 1 : 10 000. Vgl. Abb. 206

Das Schachbrettschema wird durch einige Abweichungen gelockert, die sogleich kräftig und belebend heraustreten: der durchschneidende Kanal, die dreifach breite Straße, der weiträumige Platz, Wechsel von einfacher und doppelter Baumreihe mit dichter, blockförmiger Pflanzung.

Im Gegensatz zu jenen, die sich den stillen und schlichten Siedlungscharakter durch Jahrhunderte bewahrten, sei nun noch eine Kolonialstadt betrachtet, die sich frühzeitig weit von allen übrigen entfernte: Danzig. Hier ist wieder eine ganze Gruppe von Städten zusammengesmolzen: die Fischer-siedlung Hafelwerk, die halb slawische Altstadt, die deutsche Rechtstadt, die Vorstadt, die Speicherinsel und Langgarten. Die Rechtstadt ist nach 1300 vom Deutschen Ritterorden angelegt. Hier kann man vom ‚elastischen Schema‘ sprechen, so streng im Gedanken und dabei so verbogen in der Ausführung ist das Straßennetz. Zur Mottlau, der Basis des Ganzen, führen stracks fünf lange Hauptwege. Diese einfache Anordnung wird zwiefach unterbrochen: die Langgasse wird auf die Hälfte ihres Laufes zu doppelter Breite, zum Langen Markt ausgedehnt; der Kolof der Marienkirche preßt zwei Gassen auseinander, die dann geschwungen zum Wasser hingehen und zwischen sich noch die kurze Frauengasse nehmen. Abb. 184.



184. Danzig: Grundriß der Rechtstadt im Maßstab 1:10 000

Auf dem gotischen Grundriß erhebt sich bis heute eine stolze Renaissancestadt. Auf schmalen, tiefen Baustellen, durchschnittlich nur acht Meter Front, stehen Häuser von fünf bis zu neun Geschossen Höhe. Auf eine Straßenlänge, die anderswo zehn Häuser hat, kommen hier fünfzehn. Außerordentlich lebhaft ist der Eindruck der rasch einander ablösenden schlanken Giebelhäuser.

Aus überbauten Kellerhälsen entstanden die Beischläge. Abb. 186. Es reiht sich Beischlag an Beischlag, den Verkehrsraum der Straße verengend. Wie sie alle, die Brüstungen plastisch geschmückt, ihre Stufen vorstrecken, ihre eisernen Handlaufstangen, kokett verschlungen geschmiedeten Geländegitter zur Straße senken, mit steinernen Riesenfugeln die erste Stufe flankieren, wie noch zwischen den Treppen Bäume aufwachsen, das macht den ganzen Gassenraum bewegt und festlich. Abb. 209.

Jeden Straßenausgang zum Wasser schließt ein Tor. Aber auch später, als es Verteidigungszwecke nicht mehr verlangen, werden Tore errichtet, einzig in der Absicht, die Straße zum Raum zu schließen. (Langgasser Tor.) Je mehr die Turmform verlassen wird, das Tor sich als breites Haus quer vor die schmale Gasse legt, desto stärker die raumbildende Wirkung. (Grünes Tor.) Die einzelnen Räume aber verbinden sich zu einer großartigen Raumfolge, deren Hauptstück sich wie folgt abwickelt.

Am Stadteingang das Hohe Tor. Darauf, mächtiger, der Stockturm. Nun erst die eigentliche Stirn und Pforte der Haupt-



185. Danzig: Marienkirche vom Damm aus

straße, das Langgasser Tor. Man tritt in eine leise geschwungene Giebelgasse, und geht fort, bis aus der Tiefe der Straße ein Turm aufwächst, so sehnig schlank und stolz über die Giebelreihe sich erhebend, wie bei einem Fest ein hochfahrender Fanfarenklang das Geräusch der Menge hell durchbricht; das ist der Rathhausturm. Unbeschreiblich ist die zwingende Beendigung der Straßenschwungung durch diesen Turm, dessen feiner Spieß bei näherer Betrachtung sich in ein reiches Spiel von Durchsichten, Hauben, Zwiebeln und Spitze auflöst. Darauf öffnet sich ein neuer Raum, der Lange Markt.

Hier springt in die Oeffnung zu Füßen des Rathhauses der zierliche Neptunbrunnen vor. Man beachte die Anordnung im Stadt-



186. Danzig: Beischlag in der Jopengasse

grundriß: Dem Brunnen ausweichend, macht der Verkehr eine Biegung, die ihn an die Südseite des Langmarktes führt. Der breite Abstand von der Nordseite wird empfunden, der Platz behauptet sich gegen die vorangegangene Straße. Das Grüne Tor stellt einen Hintergrund. Man betrachtet nun die schönen Bauten dieses Platzes, der in seiner Geschlossenheit zum Verweilen einladet (leider heute durch Schaufenster, Schilder u. a. m. sehr entstellt).

Verläßt man den Langmarkt durch das Grüne Tor, so wendet sich das Interesse. Nicht längs, sondern quer öffnet sich ein weiter Raum über dem Wasserspiegel der Mottlau. Links die geräuschvolle Uferstraße, mit sachtem Bogen hinführend bis zum hoch

übers Wasser hängenden Krantor. Rechts die derben Giebel der Speicherinsel. Abb. 129.

In gleicher Schönheit wirkt die Raumfolge umgekehrt: an der Mottlaubrücke mit festlicher Haltung das Grüne Tor, darauf der gestreckte Lange Markt. Großartig bringt die einfach rechteckige, strebend gegliederte Rathauswand die Bewegung zum Abschluß, mit der letzten, äußersten Steigerung im Turme. Abb. 187. Der scharfe Gegensatz dieses triumphierend schlanken Turmes gegen den trohigen Felsen des Turmes von St. Marien wird zum Kennzeichen der Stadtsilhouette. —

Wenn man die Pracht einer solchen Raumfolge genießt, darf über dem hervorragenden Aufbau der Wände nicht vergessen werden, welchen Anteil an der folgerichtigen Abwicklung der Grundriß hat, den vor 600 Jahren die Ordensritter am flachen Ufer der Mottlau absteckten.

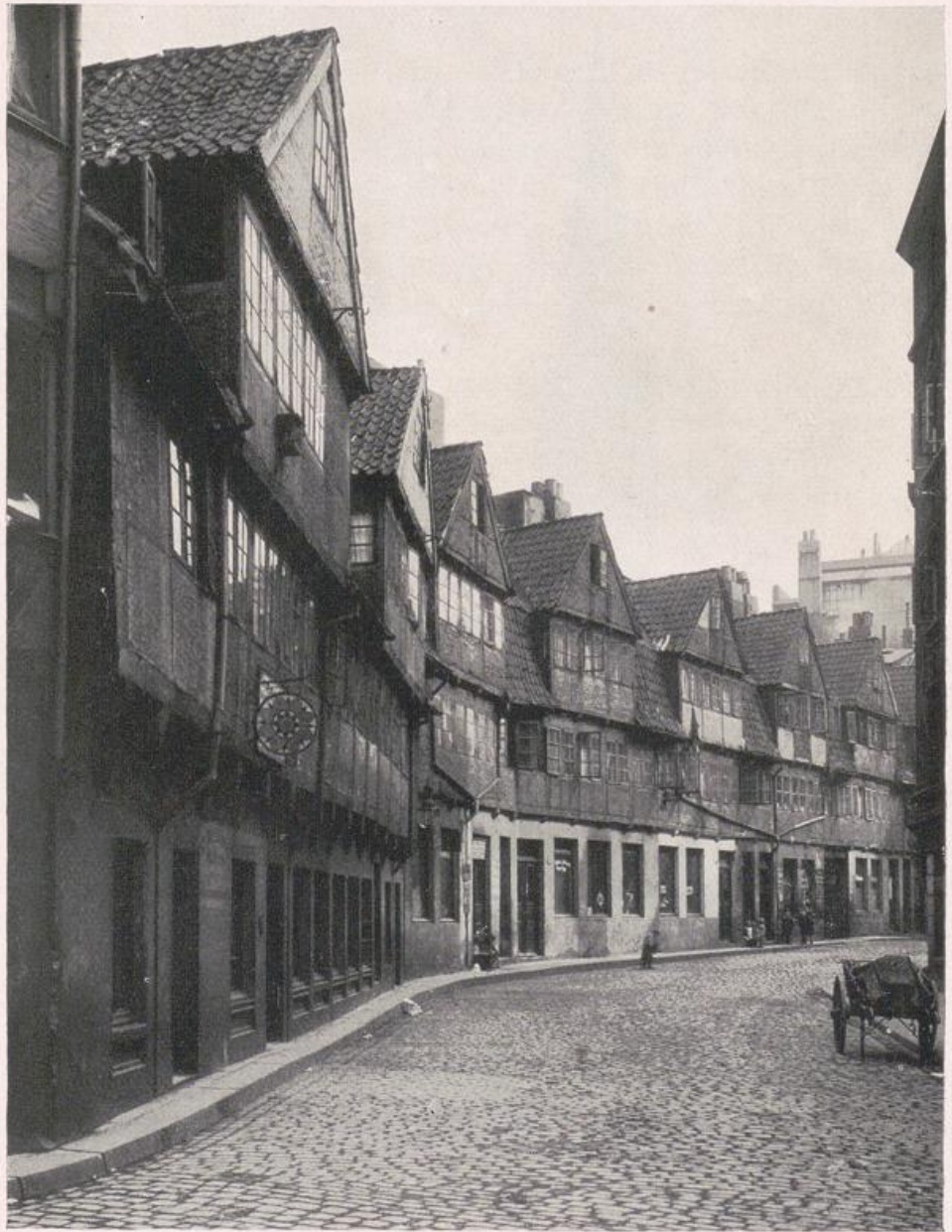
*

Als die preußischen Herrscher ihr Land zu neuer Bedeutung hoben, entstand eine Bautätigkeit, die öfters ähnliche Vorbedingungen hatte, wie einst die Anlage und der Ausbau der Kolonialstädte. In beiden Fällen war nicht der ungebundene Volkswille allein tätig, sondern herrschende Persönlichkeiten planten, regten an und befahlen; dort Markgrafen, Hanseatenführer, Ordensritter — hier der Große Kurfürst, Friedrich I., Friedrich Wilhelm I., Friedrich II., selbst noch Friedrich Wilhelm II.

Berlin war der Ausgangspunkt. Was der Große Kurfürst hier baute, ist meist verschwunden, doch eine große Anlage blieb: die Straße Unter den Linden. Die Idee einer Straße von so repräsentativ-diktatorischer Form wäre aus dem Volkstum kaum je gekommen, sie wurde aus Vorbildern romanischer Kultur übernommen. Aber mit voller Berechtigung, denn sie entsprach dem unbeugsamen Machtwillen des Großen Kurfürsten. Von der alten Burg der Hohenzollern am Spreeufer in Cölln fast 1500 Meter lang bis zum kurfürstlichen Jagdrevier, dem Tiergarten, wurde die geradlinige vierreihige Lindenallee gepflanzt, herrisch gegen die Straßen der mittelalterlichen Zwillingstadt Berlin=Cölln schräg anschneidend, schräg auch gegen die Schloßfront. Damit war eine bedeutende Grundlinie des neuzeitlichen



187. Danzig, Rechtstadt: Rathaus und Neptun,
an der Einmündung der Langgasse in den Langen Markt



188. Hamburg: Häuserzeile der Speckgasse

Berlin gezogen, an deren architektonischer Fassung eine ganze Reihe von Geschlechtern Aufgaben fand.

An verschiedenen Punkten der Stadt wurden im Auftrag des Großen Kurfürsten an Stelle durcheinander gewürfelter und dürftiger Häuser große, aus einem Guß geformte Baugruppen errichtet, so wurden am Mühlendamm statt schlechter Verkaufsbuden massive Ladenreihen mit fortlaufenden Laubengängen, an der Stechbahn Häuserzeilen mit durchgehender Gliederung gebaut.

Nördlich entstand die Dorotheenstadt. Südlich, unter dem spätern König Friedrich I., die Friedrichstadt. Die Absichten waren groß: ein einheitlicher Plan sollte einheitliche Bebauung finden, unter Leitung der kurfürstlichen Oberbaudirektion. Die Ausführung blieb hinter diesen Zielen zurück. Die Bebauung geschah nicht im erhofften Tempo, und späterhin ohne die nötige Einheitlichkeit. Auch wurde das Straßennetz ermüdend und unübersichtlich, weil Unterscheidungen fehlen und das Verkehrsrißgrat, ein Kreuz aus Leipziger- und Friedrichsstraße, nicht genügend herausgehoben ist. Aber für das Zeughaus und den Schloßumbau fand sich in rechter Stunde Andreas Schlüter. Er beweist, was auf der ersten Seite dieses Buches gesagt wurde; er besaß die Kraft des Zusammengestaltens, die Fähigkeit, das Einzelne aus der Umgebung zu entwickeln. Das zeigen der Umbau des Schlosses und die Art, wie er nahebei auf der Langen Brücke den großartig stürmenden Umriß des Kurfürsten-Reiterbildes gegen die feierliche Ruhe des Schloßplatzes stellte. Abb. 204. Dieser Schloßplatz sollte nach einer Idee der Schlüterzeit noch zu einem einheitlich umbauten festen Raume werden, dessen Eingang dann die Lange Brücke, dessen erhöhte Schlußwand ein Dom gebildet hätte.

Wie man damals die Aufgabe erfaßte, Baugruppen, die zu gleicher Zeit errichtet und zusammen gesehen werden, auch zusammen zu gestalten, erkennt man an dem Wiederaufbau der 1708 abgebrannten Stadt Krossen an der Oder: Abb. 208, für den der König außerordentliche Geldsummen und Erleichterungen bewilligte. Die Stadt wurde ganz planmäßig modelliert: für die schmalen Gassen der äußersten Viertel waren eingeschossige, für Hauptstraßen zweigeschossige, für den weiten Marktplatz dreigeschossige Häuser vorgeschrieben.



189. Wismar: Wohn- und Lagerhäuser an der Lübschen Straße



190. Wismar: Lübsche Straße, Turm der Marienkirche



191. Königsberg i. Pr.: An der Lastadie



192. Celle: Schuhstraße



193. Potsdam: Drei Häuser



194. Neubrandenburg: Große Wollenweberstraße



195. Paderborn: Marktplatz mit Rathaus



196. Emden: Der Neue Markt



197. Apenrade: Schloßstraße



198. Gnesen: Domstraße



199. Teterow in Mecklenburg: Gasse längs der Stadtmauer



200. Elbing: Spieringstraße, Beischläge

Unter Friedrich Wilhelm I. wurde drei bedeutenden Straßen Berlins der räumliche Ausklang gegeben, der ihnen noch fehlte. Jede erhielt an ihrem Ende eine platzförmige Erweiterung, jede nach anderem Grundriß. Die Straße Unter den Linden mündete aus in das ‚Quarré‘ (jetzt Pariser Platz), die Leipziger Straße in das ‚Achteck‘ (jetzt Leipziger Platz), die Friedrichstraße in das ‚Rondeel‘ (Belle=Alliance=Platz). Der König wollte solche Grundrisse schnell bebaut haben; der Magistrat sollte jährlich 200 Häuser errichten. — In dieser Zeit entstanden verschiedene vorzüglich gestaltete vornehme Häuser, übereinstimmend in ruhigen Grundformen; man kann zwei Typen unterscheiden: breite zweigeschossige Häuser mit Mansarddach, deren Mitte eine Rampe oder Freitreppe bezeichnete (Kammergericht, Prinzessinnenpalais) — große, einen vorn offenen Hof umfassende Paläste, von denen zwei als Reichskanzlerpalais und Ministerium des Kgl. Hauses erhalten sind (interessant im Vergleich mit den Adelshöfen und Kurien in Münster und Halberstadt). Auch Potsdam wurde jetzt weiter ausgebaut. Hier war schon, wie in Berlin, eine am Wasser gelegene mittelalterliche Burg zum Königsschloß umgeformt worden. Jetzt wurde die Garnisonkirche errichtet, das Holländische Viertel angelegt. Abb. 201, 202. Wie sich die königliche Fürsorge auch anderen Städten zuwandte, zeigt die Baugeschichte des Prenzlauer Rathauses.

Friedrich der Große führte die Gestaltung von Berlin und Potsdam energisch fort. Das Ergebnis war besonders glücklich, solange noch ein Baumeister wie Knobelsdorff die eigensinnigen Weisungen des großen Feldherrn, der auch die Kunst befehligen wollte, ausführte und zum Guten wendete. Knobelsdorffs Arbeit erhob das Potsdamer Stadtschloß und den zugehörigen Exerzierplatz zu rhythmischer Schönheit. Es entstand hier eine schöne Raumfolge: vom kolonnadenumfaßten Schloßplatz geht die Breite Straße aus, findet im Turm der Garnisonkirche eine Erhebung, überschreitet mit der Breiten Brücke den Langen Kanal und setzt ihren Schlußpunkt durch das Obeliskenspaar des Neustädter Tores. Knobelsdorff baute auch das Opernhaus in Berlin; er dachte es sich als die eine Wandung eines Forum fredericianum, eines großen stattlichen Raumes, der gleich hinter der Schloßbrücke die Straße Unter den Linden eröffnen,

als Querplatz sich gegen ihre Länge setzen sollte. Er konnte den Plan nicht verwirklichen. Indessen besaß Boumann, der Architekt des Holländischen Viertels in Potsdam, soviel Takt und Feingefühl, den Absichten Knobelsdorffs zu folgen, als auf der gegenüberliegenden Seite der Linden die jetzige Universität gebaut wurde: er gestaltete sie so, daß ihr Ehrenhof als Teil des Opernhausplatzes aufzufassen ist und schloß sich auch im Maßstab dem Opernhaus an. — Unter Gontard wurde der große Hauptplatz der Friedrichstadt, der Gendarmenmarkt, einheitlich mit dreigeschossigen Häusern bebaut, diese gaben die Fassung ab für die beiden hochgetürmten, gleichgeformten Kirchenbauten des Platzes, die Französische und die Neue Kirche. Wie Friedrich Wilhelm I. drei Straßen eine Endigung gab, so erhielten jetzt drei Punkte, wo Straßen sich mit alten Festungsgräben kreuzten, architektonische Auszeichnung durch Kolonnadenbauten: die Leipziger Straße an der Spittelbrücke, die Königsstraße an der Königsbrücke (Brücke und Kolonnaden leiteten den Straßenzug prachtvoll ein, in der Langen Brücke endigte er) und später die Mohrenstraße. In jeder dieser Kolonnaden wurde die Aufgabe, der Straße einen Einschnitt, einen Ruhepunkt in der Flucht der Häuser zu geben, anders gelöst; dennoch hielten diese und manche andere bewußt geschene Eingriffe das Stadtbild Berlin zur Einheit zusammen. Die Kolonnaden der Mohrenstraße wurden erst unter Friedrich Wilhelm II. erbaut durch Johann Gotthard Langhans.

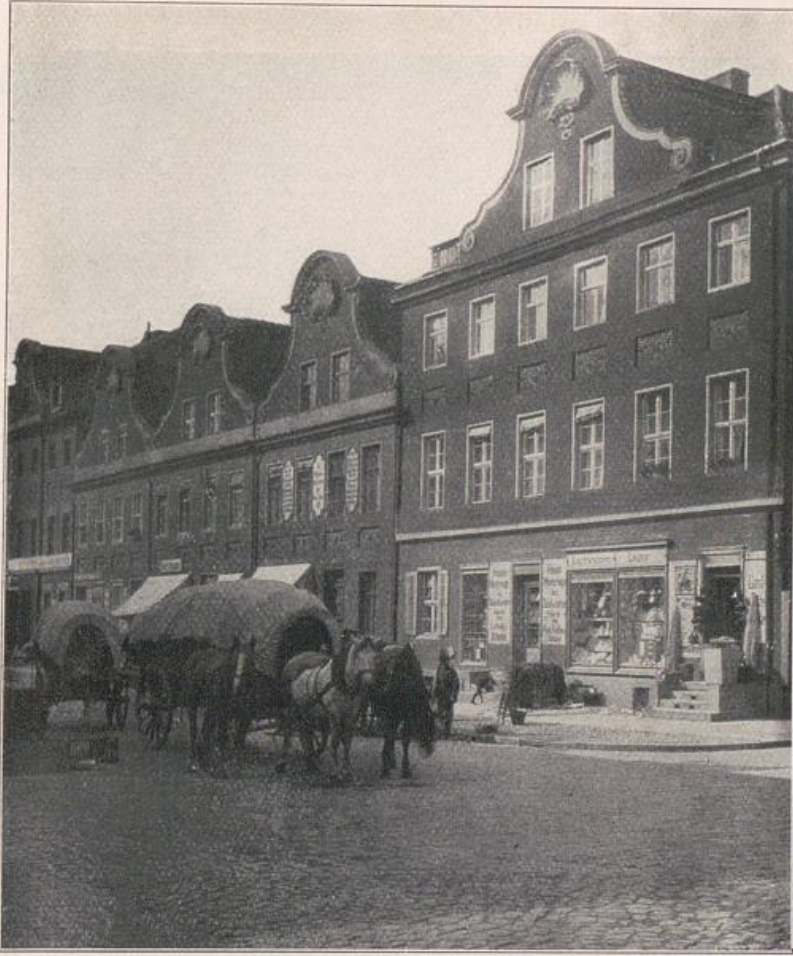
Sogleich nach dem Regierungsantritt Friedrich Wilhelm II., 1787, gab es wieder, wie in Krossen an der Oder, eine niedergebrannte Stadt neu aufzubauen: Neu-Ruppin. Wieder werden bedeutende Geldunterstützungen gewährt, bis zu vier Fünftel der Baukosten, und wieder knüpft sich daran die Bedingung, nach dem von königlicher Seite beschafften einheitlichen Plane einheitlich zu bauen. Das einfache Baublockschema des Grundrisses von Neu-Ruppin wurde, unter Beibehaltung der vom Brand verschonten Teile, in einen neuen Plan mit sehr glücklichen Raumverhältnissen umgewandelt.

Um 1790 erhielt Langhans die Aufgabe, der Straße Unter den Linden, die am Tiergarten mit einem schlichten Tor endigte, ein größeres Portal zu erbauen. Es entstand das Brandenburger Tor. Groß war die Bewunderung der Antike, groß aber



201. Potsdam: Mammonstraße, Garnisonkirche

auch der Geist, der sie empfand: alle eigene norddeutsche, preußische, berlinische Herbheit und Strammheit wuchs mit in das Werk. Selbständig war die Empfindung, und der Blick offen für das Gegebene, für die Vorbedingungen der Wirkung. Das Tor sollte der Abschluß der Hauptstraße Berlins, der Zufahrt zum Schloß der Könige von Preußen sein. Die Parkfreiheit des Tiergartens war abzusperren, der Pariser Platz zuzuschließen. Die Gäste Berlins kommen bei ihrer Einfahrt hier aus dem grünen Park an die Pforte der Stadt. Ehe die Fahrt in die Stadt hineingeht, hält sie hier zum Willkommen; der Gast sammelt sich. — Dieser Stimmung entspricht schon der Raum des Pariser Platzes: er tut sich breit auf, er legt sich q u e r, ehe die Ehren-



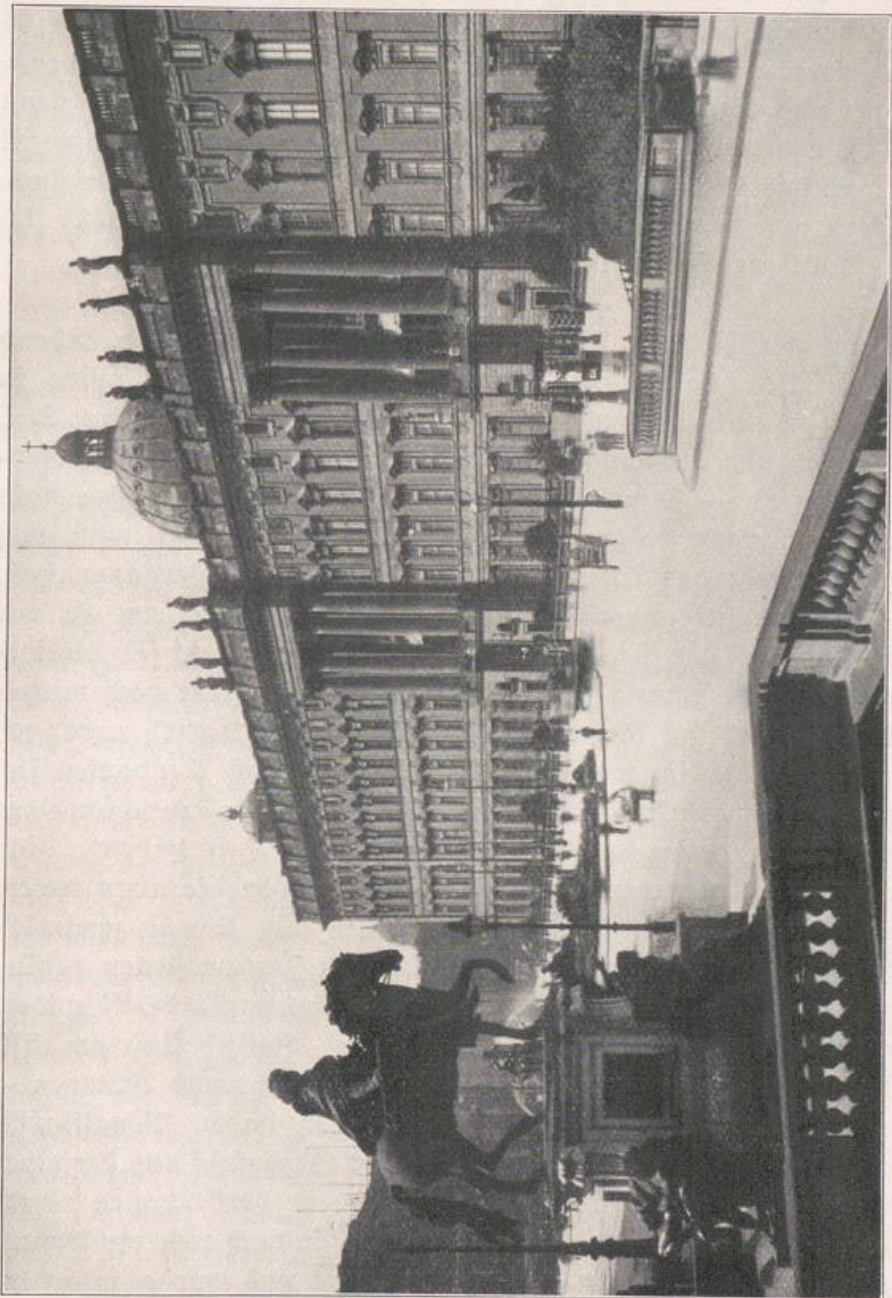
202. Potsdam: Im Holländischen Viertel

straße mit fausender Perspektive l a n g hinzielt zur Schloßbrücke. So ist auch das Tor in seiner Form entwickelt, breit und ernsthaft hingestellt; Seitenflügel greifen nach innen vor und wiederholen damit den Ausdruck, den der ganze Platz hat: geschlossen gegen den Tiergarten, öffnet sich der Raum gegen die Linden hin.

Die Gefahr, daß diese folgerechte Krönung des Straßenzuges durch Freilegung des Brandenburger Tores zerstört wird, scheint noch immer vorhanden. Diese Tatsache bringt uns, als ein Beispiel für viele, ernüchternd zum Bewußtsein, wie sehr in der Gegenwart das Verständnis oder die Empfindung für das restlose Aufgehen eines Rechenexempels in der Baukunst fehlt. Man glaubt, einfach einzelne Faktoren ausschalten zu können,



205. Berlin: Brandenburger Tor vom Quarré (Pariser Platz) gesehen



204. Berlin: Königliches Schloß; Denkmal des Großen Kurfürsten auf der Langen Brücke

weil dann die anderen Faktoren an sich unverändert bleiben — man vergißt, wie sich damit die Endsumme ändert. Aber das ist doch gerade das Wesentliche. Und alle Betrachtung der lebensvollen und eigenartigen alten Stadtbilder bleibt wertlos, wenn sie nicht mit dazu hilft, die drängenden Fragen der Gegenwart zu beantworten: Wie schließt sich die Menge der einzelnen Bauten zum harmonischen Ganzen zusammen? Wie gestaltet sich die Stadt zur Einheit?

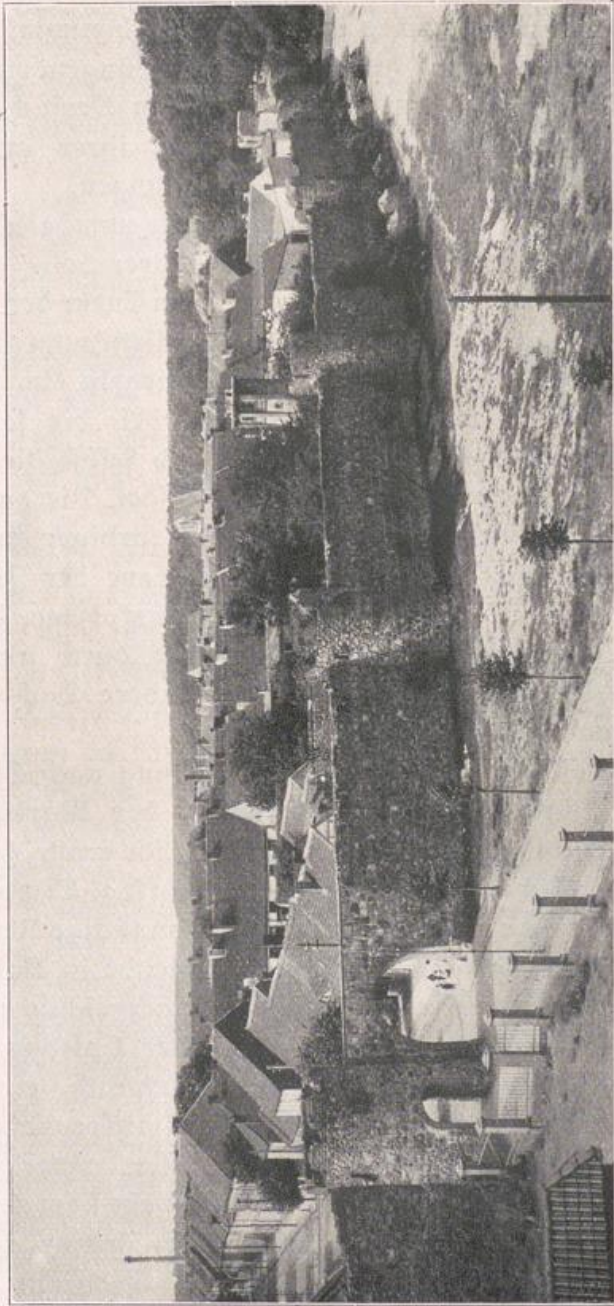
*

Sehr verschiedene Mittel können im Stadtbild verbindend wirken. Von Laien wird empfohlen, einheitlich zu bauen in einer zeitlichen Formensprache, in einem Stil. So gewiß nun aus einem Zeitgeist heraus leicht einheitlich empfunden wird — so gewiß können zwei verschiedene Zeiten nicht in einer Sprache reden, zeichnen, bauen. Wer A sagt, muß auch B sagen: wer das Alte schätzt als Ausdruck der Vergangenheit, wie kann er sich anmaßen, das Neue anders zu bauen, als mit dem Ausdruck der Gegenwart? Aber man entschließt sich vielfach nicht, diese Folgerung zu ziehen, man glaubt, heute noch mittelalterlich bauen zu können. So fordert das Ortsgesetz von 1908 zum Schutz der innern Stadt Hildesheim, „daß Neubauten sich an die bis zu Anfang des 17. Jahrhunderts in Deutschland zur Verbreitung gelangten Bauformen anzuschließen haben“. Man meint: die Neubauten sollen harmonisch neben die alten treten, aber man befiehlt: sie sollen ihnen ähnlich sein. Das ist zweierlei. Solche wohlwollenden, oberflächlichen, in Irrtum stecken gebliebenen Gesetze sind eine Gefahr. Jedes gute alte Stadtbild widerspricht ihrer Auffassung. Man betrachte: Gotisch sind am Altstädter Markt in Braunschweig Kirche, Rathaus und Brunnen — die ringsum stehenden Burghäuser aber haben Renaissancecharakter, und das Ergebnis ist gut. Ein Gegenstück aus derselben Stadt: Burg Dankwarderode, vor 1200 in herb-schönen romanischen Formen gebaut, wurde durch Umbau nach 1600 ein Barockschloß von guter Haltung, brannte 1873 ab und wurde im ‚wahrscheinlichen frühesten ehemaligen Zustande wiederhergestellt‘ — ist nun heut weder romanisch, noch barock, noch modern echt. — In Hildesheim selbst stehen dichtgedrängt Bauten der verschiedensten Zeitsprachen zusammen, so z. B. die Häuser am Markt,

Abb. 73, so am Vorderen Brühl die barocke Kreuzkirche, ein gotisches und ein romanisches Haus, und doch nimmt man von diesen Baugruppen einen guten, zusammenhängenden Eindruck mit. Dagegen sieht man am Hohen Weg den Versuch, moderne Bauten durch vorgelebte alte Stilformen ihrer guten alten Nachbarschaft anzupassen, vollständig mißlungen.

Besser als die hier so widersinnig erstrebte unmögliche Einheit der Zeitsprache dient der Sache die von anderer Seite geforderte Einheit d e r B a u s t o f f e. Blickt man vom Turm der Andreaskirche in Hildesheim auf die Stadt herab, so sieht man alle älteren Dächer gleichmäßig mit kräftigen Pfannenziegeln eingedeckt, mit gleichen Pfannen aber auch die Brandgiebel, die sonst grelle störende Unterbrechungen sein könnten, und selbst die höheren, dem Wetter ausgesetzten Wandflächen bekleidet. Die ganze obere Schicht des Stadtbildes ist so zu geschlossen farbiger Erscheinung zusammengefaßt. Aus dem ruhigen Grundtone der Ziegelfarbe lösen sich um so schöner die Umrisse der Hausformen, die Linien der Straßen. Nur bedeutende Bauten sind durch abweichende Baustoffe — andere Wandbehandlung, andere Dachdeckung — um so wirksamer ausgezeichnet. Abb. 211.

Vor Uebertreibung wird sich die Forderung nach Einheit der Baustoffe zu hüten haben. Nochmals sei der Marktplatz von Hildesheim als Beispiel angeführt. Abb. 73. Die ernste, fast düstere Haltung des gotischen Bürgermeisterhauses (sog. Tempelhaus, links) wird ohne Schaden gelockert durch die anmutige Renaissance-Auslucht; diese bringt ebenso wie das folgende in Holz erbaute Wedekindhaus ein zunehmendes Bedürfnis nach reichlichen Fensteranlagen zur Erscheinung; es folgte, als der Holzbau den neuzeitlichen Anschauungen (von 1700) widersprach, ein barocker Putzbau als drittes Haus; am vierten ist im Treppengiebel die gotische Grundlage vorzüglich klar erhalten, unterhalb eines trennenden Gesimses aber ganz unbefangen ein barocker Ausbau vorgenommen. — Man sieht, auf Einheit der Zeitsprache und der Bauformen ist verzichtet zugunsten eines wahrhaften Ausdrucks der geschichtlichen Wandlungen. Allerdings: grelle, entstellende Gegensätze wurden vermieden. Einen Verblendsteinbau, wie er jetzt die Nordwestecke dieses Platzes entstellt, hätte keine frühere Zeit hergeseht.



205. Templin: Die Stadtmauer mit dem Schütze



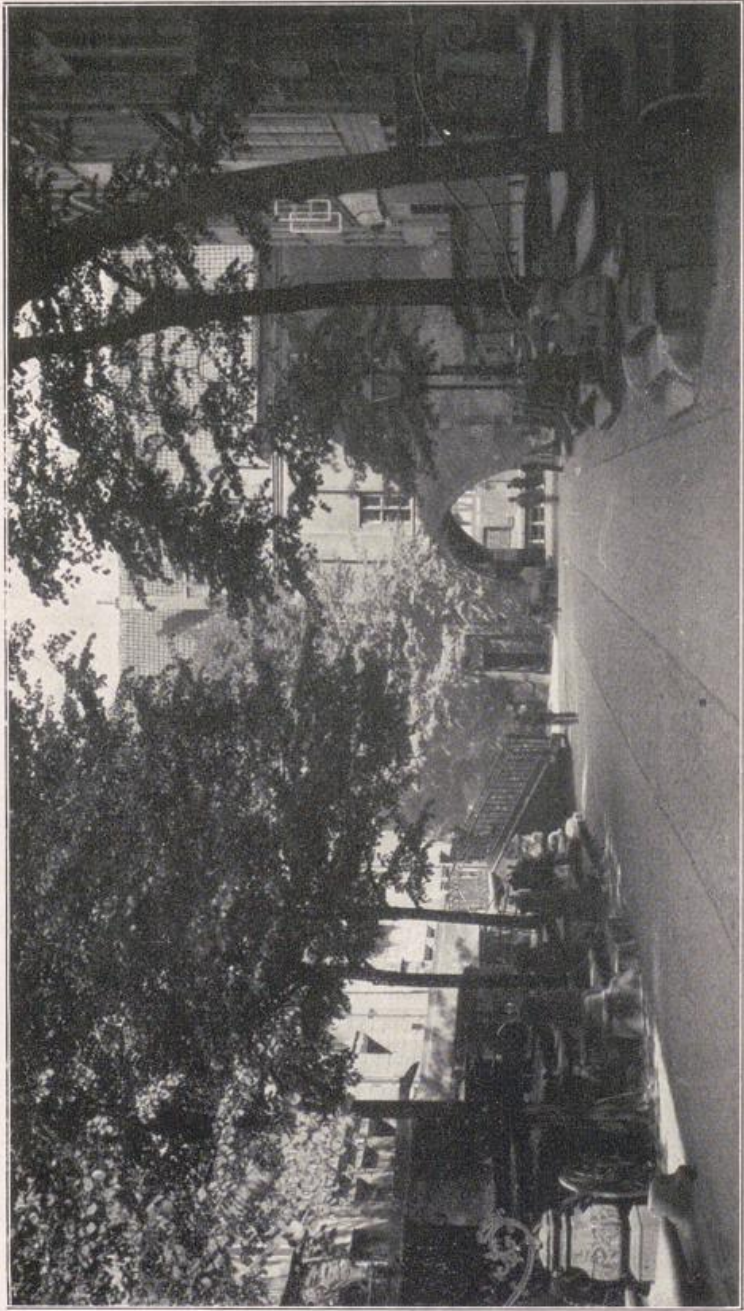
206. Friedrichstadt an der Eider: Blick auf Mittelburgwall und Marktplatz



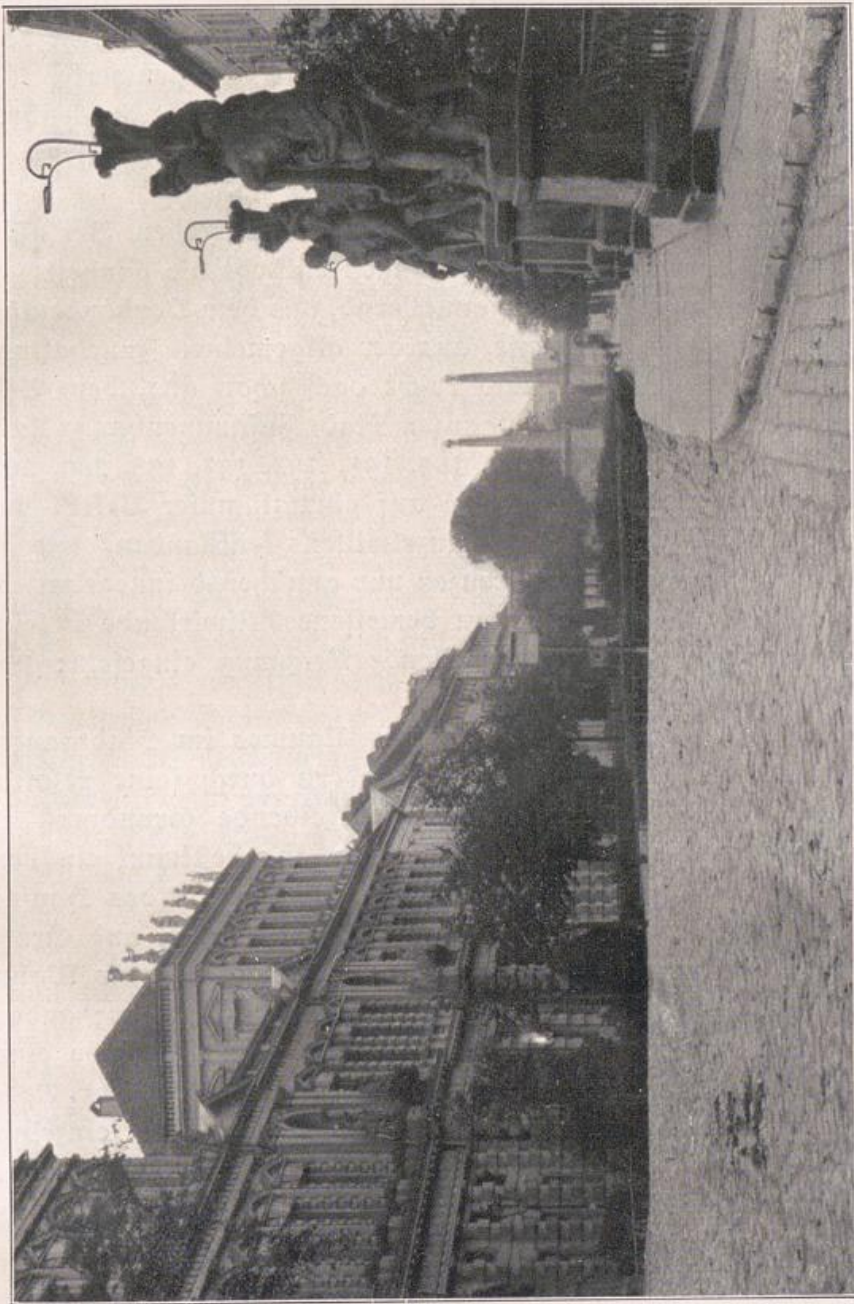
207. Hildesheim, Neustadt: Marktplatz (der einfache alte Brunnen jetzt durch neuen schlechten ersetzt)



208. Krossen an der Oder: Marktplatz



209. Danzig: Brodbänfengasse und -Tor



210. Potsdam: Breite Straße mit Neufädler Tor, mit den 'Puppen' der Breiten Brücke

Aber das Wesentliche, was die Teile eines solchen Stadtbildes zum harmonischen Ganzen zusammenbindet, das sind zuletzt doch die eigentlich architektonischen Mittel, die Größenwerte. Die Einigung der zeitlich verschiedenen Bauten geschieht durch ihren guten Maßstab. Man kann das an den Bildern nachprüfen, die am Schluß dieses Buches zusammengestellt sind.

Unter ihnen wird man zwei Gruppen unterscheiden. Bei allen vollstümlich erwachsenen Gestaltungen entsteht die Einheit des Maßstabs nur zwanglos, nur annähernd, aus dem Vorhandensein einer überlieferten Bauweise, aus der allgemeinen Innehaltung gewisser Größengrenzen, und reicht doch schon aus, dem Bild der Straße, des Platzes, der ganzen Stadt Zusammenhang, Ruhe und Klarheit zu geben. Abb. 189, 191, 192, 197, 198, 200, 207.

Anders die Gestaltungen, die auf einmal, unter Befehl und Leitung eines herrschenden Einzelwillens entstanden, wie in Potsdam. Hier sind nicht Grenzen nur annähernd innegehalten; hier sind alle Teile als genau bemessene Mitwirkende in eine architektonische, eine raumgestaltende Rechnung eingesetzt: 188, 195, 201, und 202.

Der Wert eines Baues oder eines Raumes im Stadtganzen wird nicht durch seine absolute, sondern durch seine relative Art und Größe bestimmt. Das entscheidende Grundmaß ist immer die menschliche Gestalt. Von ihr aus bestimmt ein vernünftiges Maß der Stockwerkhöhe die Proportion des Hauses. Die Art und Größe des Verkehrs bestimmt die Art und Größe des Straßenraumes. — Es kann eine mäßige Gasse als Wohnstätte einer kleinen Gruppe Menschen sehr befriedigen; andere Straßen haben, wenn sie nicht genügend vom Geschiebe einer tätigen Menge ausgefüllt sind, die Stimmung tödlicher Wende. Niedere Stuben, Laubengänge, Hallen bringen den einzelnen Menschen groß und nachdrücklich zur Geltung. Hochgedehnte gotische Domhallen, vielgestaltig weite Barockkirchen zeigen ihn winzig und unbedeutend. — Solange solche einfachen Verhältnisswirkungen nicht immer und ohne weiteres, instinktiv oder bewußt, in Rechnung gezogen werden, muß auf sie hingewiesen werden. Die Grundlagen des Städtebaues, das A-b-c des Maßstabes, müssen uns wieder in Fleisch und Blut übergegangen sein, ehe wir mit Pathos von seinen künstlerischen Zielen reden dürfen.

Das Bewußtwerden der Notwendigkeit guten Maßstabes führt folgerecht zum Verlangen nach einheitlichem Maßstab. Wenn in einem Raume das eine von zwei gleich großen Fenstern zwei, das andere acht Scheiben hat, widerspricht eins dem andern; wenn in einer Straße das eine Haus in zwölf Meter Höhe vier Stockwerke unterbringt, das Nachbarhaus nur drei, entsteht Unruhe und Unsicherheit der Wirkung, es sei denn, daß die Berechtigung des Unterschiedes nachgewiesen werde, indem z. B. bei gleichem Scheibenmaß das eine Stockwerk durch Fensterflügel von fünf Scheiben Höhe, das niedere durch solche von vier Scheiben Höhe erklärt wird. Die Durchführung gleicher Grundmaße sichert nach innen wie nach außen, körperlich wie räumlich, Klarheit, sie erleichtert die Größen- und Formbewertung und hält ganze Städte zu bildlicher Einheit zusammen. Dazu können dienen: Fensterscheiben, Gesims- und Stockwerkshöhe, Traufhöhe und Dachneigung, Schaufenster und Firmenschilder. Die Baupraxis würde hierdurch technisch und kaufmännisch nur erleichtert werden.

Das Bauen mit solchen Grundmaßen, mit „Typen“, erscheint bei der Ausgedehntheit der neuen Städte, bei der Massenhaftigkeit gleichgearteter Bedürfnisse, bei dem unnatürlich gesteigerten Konkurrenzkampf der Neußerlichkeiten geradezu als der gebotene und natürliche Weg. Die Miethausreihen werden massenhaft gebaut, massenhaft bewohnt, sind also auch als Gesamtmasse zu formen. Der Begriff ‚Miethaus‘ schon schließt das Recht der „individuellen Note“ aus, das so anspruchsvoll gefordert wird. Wenn schon Zeit und Geld fehlen, für jedes dieser zahllosen Häuser von neuem einen guten Entwurf gründlich auszuarbeiten, ist es nicht das Rechte, jedesmal einen flüchtigen schlechten hinzuwerfen, zugunsten einer scheinbaren „Mannigfaltigkeit“. Vielmehr sollte eine Lösung von so einwandfreier Güte gesucht werden, daß sie, einmal gefunden, vielfach wiederholt werden kann, als Maßeinheit, aus deren Aneinanderreihung eine klar gegliederte große Baumasse entsteht. Wenigstens aber sollte man sich entweder durch örtliche Bauvorschriften oder freiwillig entschließen, gewisse Grenzen innezuhalten, Gesims- und Dachhöhen gleichmäßig durchzuführen, das Haus als Glied des Baublockes, die Blockfront als Wand der Straße, Straße und Platz als Teile der städtischen Raumfolge, den Block als Baustein des Gesamtstadt-

bildes zu behandeln. Dabei braucht die Anwendung einheitlichen Maßstabes nicht zu Schema und Uniform zu führen. Nur was als Ganzes auf einmal erblickt werden wird, ist auch einheitlich zu formen. Von Fall zu Fall verschiedene Einheiten würden den Besonderheiten verschiedener Bezirke gerecht. Dadurch wäre Beweglichkeit und Vielgestaltigkeit gesichert und ein Rahmen gefügt, in dem der Ungeschickte nicht zu viel Anheil stiften, der Begabte sich noch persönlich genug äußern könnte.

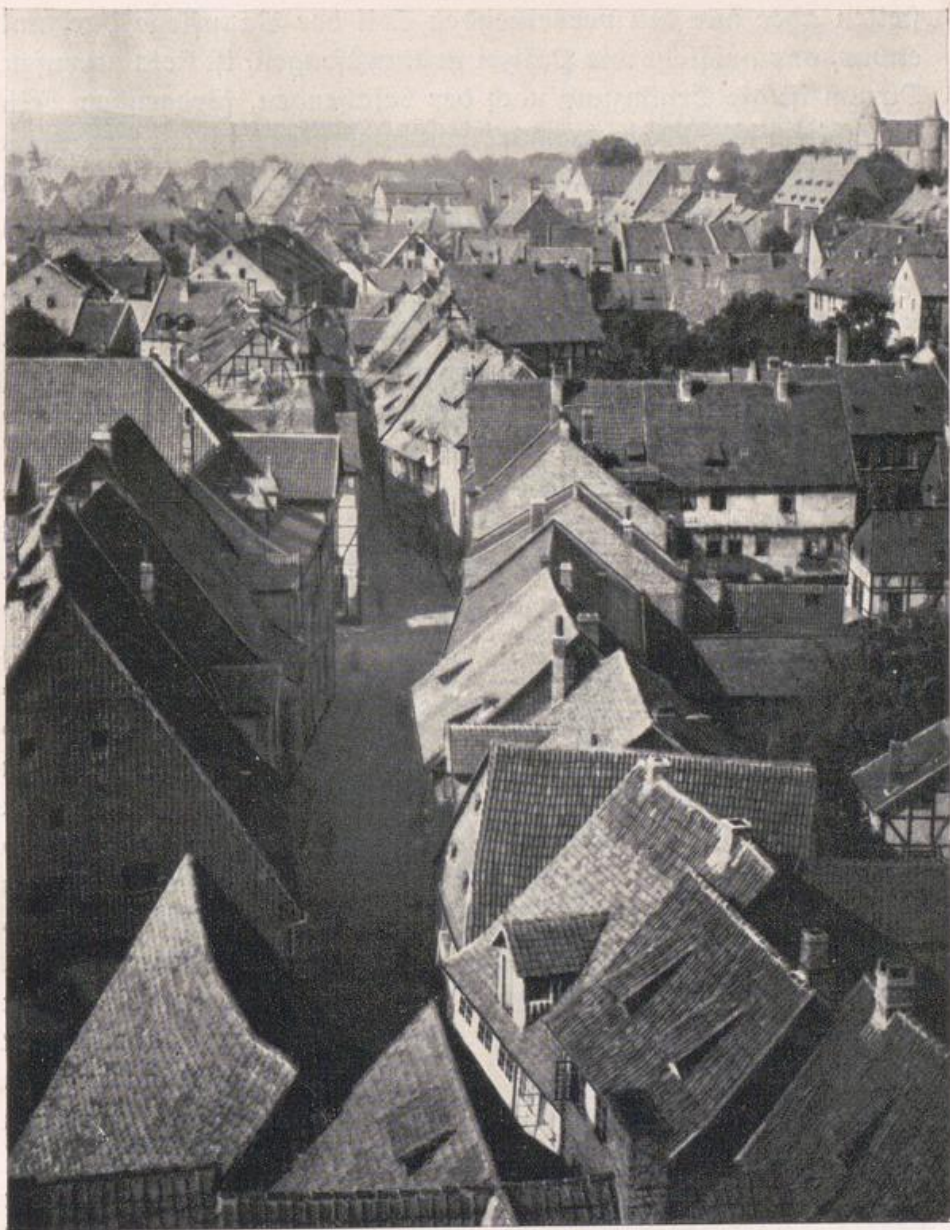
Allerdings ist uns mit guten Hausformen allein noch nicht geholfen.

Einheit des Straßenbildes ist nicht erreichbar, solange das Riesenschau fenster des gleichgültigsten Warenlagers, die Meterbuchstaben eines Firmenschildes Harmonie und Rhythmus zerhacken dürfen. Diese Äußerungen brutalen Geschäftsgeistes, die sich gegenseitig nutzlos in die Höhe schrauben und heken, verlangen als Sondergebiet ganz besondere strenge Eindämmung.

Es ist ein unerhörter, widerrechtlicher Zustand, daß eine kleine Sondergruppe in unserm Gesellschaftsleben: die sogenannten Reklame-Interessenten — die gesamte Oberfläche der belebten Stadtteile einfach für sich in Anspruch nehmen darf. Unsere großen Verkehrsplätze haben gar kein architektonisches Gesicht mehr, ihre Wände stellen den vergrößerten Inseratenteil einer Zeitung dar.

Die Allgemeinheit hat das volle Recht, die Beseitigung eines solchen Zustandes auf gesetzlichem Wege zu erzwingen.

Es ist zwar schämenswert, daß die Rücksicht auf die Interessen der Allgemeinheit, Einordnung in das rechte Maß eines Stadtganzen nicht bei jedem Bau selbstverständlich geschieht. Aber man muß es sich rückhaltlos eingestehen: wir brauchen dringend eine bewußte und zwingende Lenkung der städtischen Bauentwicklung, weil die überlieferten eigentümlichen Bauweisen der verschiedenen Landstriche nicht mehr lebendig sind. An die Stelle des verlorenen, allgemeinen natürlichen Empfindens müssen wir eine mäßige Führung setzen, bis neue Ueberlieferungen sich bilden. Das Eiltempo der Entwicklung verlangt es. Diese Aufgabe fällt den Stadtverwaltungen zu. Die besten Architekten, auch wenn sie nicht die besten Beamten scheinen, müßten ihnen gerade gut genug sein, einmal, um die eigenen Bauaufgaben der Behörden



211. Hildesheim: Die Dächer der Eckemeckerstraße

in vorbildlicher Weise zu lösen, dann aber auch, um eine allgemeine Baupflege einzuleiten. Eine durchdachte Bauordnung, eine gerechte Baupolizei, auch ein Ortsgesetz auf Grund des preussischen Gesetzes vom 15. Juli 1907, sind gewiß gut. Sie

stellen aber nur den verneinenden Teil der Baupflege dar, und etwas, das aussieht wie Polizei in Kunstfragen, ist stets verrufen. Darum ist die Ergänzung nach der bejahenden, fördernden Seite hin notwendig. Wenn der Bebauungsplan nicht mehr als Sache des Tiefbauers allein, sondern in erster Reihe als architektonische Aufgabe behandelt und wenn Bau-Beratung eingeführt wird, so ist auch das gut. Aber diese Maßnahmen werden noch zu einzeln ergriffen. Zwischen dem Grundriß und dem Aufriß der Stadt ein reines Verhältnis herzustellen, das ist die wichtige neue Aufgabe; Bauordnung, Bebauungsplan, Bauberatung und Schutz gegen Verunstaltung müssen zusammenhängend der einheitlichen Gestaltung dienen.

Wir müssen uns zwar bewußt sein, daß wir eine Stadt nur in den seltensten Fällen im strengsten Sinne einheitlich formen können, etwa so, wie Karlshafen an der Weser, Erlangen, Karlsruhe in Baden und in Oberschlesien, wie Friedrichstadt, Potsdam und das Berlin der ersten Könige gedacht und begonnen waren. Durch die Wandelbarkeit der Städte, durch die Menge und Verschiedenartigkeit der mitwirkenden Kräfte ist die Stadt als Kunstwerk unmöglich gemacht, denn der Begriff des Kunstwerkes schließt den des vollkommenen Fertigseins, der Unwandelbarkeit in sich ein. Unsere nächsten und drängendsten Aufgaben liegen auch gar nicht in dieser Richtung. Ehe die Städte sich zur Kunstform entwickeln können, müssen sie erst wieder dem natürlichen Empfinden, das heute auf Schritt und Tritt verletzt wird, gerecht werden, wie ihm die ‚zwanglos einheitliche‘ deutsche Stadt der Vergangenheit gerecht wurde. Der Begriff der Einheitlichkeit braucht und darf also nicht mißverstanden und eingeengt zu werden, er deckt sich nicht mit dem der Regelmäßigkeit, er kann auch in biegsamen ungebundenen Formen erreicht werden.

Wollen wir aber aus der maßlosen Bauverwilderung unserer Städte jemals herauskommen, dann brauchen wir als Richtpunkt die Vorstellung von äußerster Klarheit und Schönheit, die Idee eines aus einem einzigen Willen heraus geformten Stadtganzen. Und dafür ist in den streng rhythmisch bemessenen Fürstenschöpfungen die überzeugendste Verwirklichung gefunden.

*