



Der Städtebau

Stübben, Josef

Stuttgart, 1907

3. Kap. Erweiterung und Umbau der Städte

[urn:nbn:de:hbz:466:1-79373](#)

Die bisher veröffentlichten Musterpläne für Gartenstadtansiedelungen leiden an geometrischer Einförmigkeit und entsprechen kaum den Bedürfnissen des verschiedenartigen Anbaues und des praktischen Lebens. Indes liegt kein Hindernis vor, bessere Pläne aufzustellen, wie dies in England bereits geschehen ist. Mit den aus unseren Beanstandungen sich ergebenden Änderungen ihres Programms wird die Gartenstadtbewegung ihr Ziel mit größerer Wahrscheinlichkeit erreichen. Jeder, dem die Verbesserung des Wohnungswesens am Herzen liegt, wird diesen Erfolg lebhaft wünschen.

3. Kapitel.

Erweiterung und Umbau der Städte.

a) Ursachen der Stadterweiterung.

Die Hauptursachen, aus welchen das Bedürfnis der Stadterweiterung entspringt, sind die Zunahme der Bevölkerung, das Wachstum der Industrie, das Steigen des Wohlstandes, die verbesserte öffentliche Gesundheitspflege, die soziale Fürsorge und endlich die Abnahme der Bevölkerung im Stadtzentrum. Diese Ursachen sind nicht voneinander unabhängig.

369.
Bevölkerungs-
zunahme.

Die Zunahme der Bevölkerung entsteht aus dem Überschuss der Geburten über die Sterbefälle und aus dem Überschuss des Zuzuges über den Abzug. Der Geburtenüberschuss ist bei den verschiedenen Völkern sehr verschieden; er ist bei den Slawen stärker als bei den Deutschen, bei diesen stärker als bei den lateinischen Nationen. Der jährliche Geburtenüberschuss beläuft sich im Deutschen Reich auf etwa 1 Vomhundert der Einwohnerzahl, d. h. auf etwa 60000 Seelen, in Frankreich nur auf etwa $\frac{1}{6}$ Vomhundert, d. h. auf ungefähr 60000 Seelen. Aber diese Volksvermehrung verteilt sich nicht gleichmäßig auf Städte und Dörfer. In den ersten übertrifft der Zuzug den Abzug; in den letzteren ist es umgekehrt. So kommt es, dass die deutschen Städte durchschnittlich um mehr als 1 Vomhundert im Jahre wachsen, während die ländliche Bevölkerung annähernd stehen geblieben ist. Während um die Mitte des vorigen Jahrhunderts von 35 Mill. Deutschen ungefähr 26 Mill. auf dem Lande und 9 Mill. in Städten wohnten, verteilen sich heute 60 Mill. Deutscher auf ungefähr 26 Mill. Land- und 34 Mill. Stadtbewohner. Die Zahl der letzteren hat sich also fast vervierfacht, und an Stadterweiterungen hat infolgedessen etwa dreimal so viel beschafft werden müssen, als um 1850 überhaupt an Städten vorhanden war! Auch in Frankreich wandert der Zuwachs der Bevölkerung in die Städte; aber er ist absolut und relativ bedeutend geringer; das französische platten Land hat in manchen Gegenden an Bewohnern abgenommen, eine Erscheinung, die in geringerem Grade auch in einzelnen ländlichen Bezirken Deutschlands wahrgenommen wurde.

Unter den Städten selbst ist die Bevölkerungszunahme mehr den Großstädten zu gute gekommen als den mittleren und kleinen Städten; von letzteren teilen manche das Schicksal des platten Landes. Das jährliche Wachstum der meisten Großstädte kann auf 2 bis 5 Vomhundert geschätzt werden; eine Verdoppelung findet also, gleichmäßige Entwicklung vorausgesetzt, in 35 bis 14 Jahren statt. 25 Jahre sind eine mittlere Verdoppelungsfrist für deutsche Großstädte; einzelne,

370.
Großstädte.

z. B. Berlin, Düsseldorf, Effen, Gelsenkirchen, wachsen noch schneller. Erleichterter Erwerb und erhöhter oder verfeinerter Lebensgenuss bilden die Anziehungskraft der Städte; in der Stärkung dieser beiden Momente äusert sich der gegenseitige Wettbewerb.

371.
Industrie.

Das Wachstum der Industrie verlangt immer mehr Baugelände und immer mehr Arbeitskräfte; die geräumigen Gelände für industrielle Betriebe steigern die Erweiterung der Stadt umso stärker, je mehr aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Annehmlichkeit Wert darauf gelegt wird, dass großgewerbliche Niederlassungen und lästige Gewerbe überhaupt einen gewissen Abstand von den Wohnvierteln beobachten. So ist z. B. der westfälische Landkreis Gelsenkirchen fast eine zusammenhängende Stadt geworden.

372.
Wohlstand
und soziale
Fürsorge.

Das Steigen des Wohlstandes ruft ein besseres, weiträumigeres Wohnen hervor, wie das Sinken des Erwerbes in Zeiten industriellen Rückganges Einschränkungen im Wohnen zur Folge hat, die den Bedarf an Neubauten, also an Stadterweiterung, ermässigen.

Die öffentliche Gesundheitspflege und die soziale Fürsorge befördern das Verlassen schlechter und unzureichender Wohnungen in den bestehenden Stadtteilen und den Ersatz durch neue Wohnungen. Oft weit vor der Stadt sehen wir aus gemeinnützigen Bestrebungen oder aus dem Interesse des Arbeitgebers neue, gefundene, weiträumigere Ansiedlungen entstehen.

373.
Entvölkerung
des
Stadtcores.

Schliesslich drängt die Vermehrung der Geschäftsräume im Inneren der Stadt und das steigende Verkehrsgeräusch die Bewohner nach außen. Wenn ganze Häuser, ja Riesengebäude und ganze Straßen nur noch Geschäftsräume, Verkaufsläden und Bureaus enthalten, entvölkert sich der Stadtcore. Die Wohnbevölkerung der City von London ist fast auf ein Drittel der ehemaligen Einwohnerzahl zurückgegangen; ähnlich, wenn auch geringeren Grades, ist die Erscheinung in Berlin, Leipzig, Köln. Dadurch wird der Wohnungsbedarf im neuen Stadtteil gesteigert, das Entstehen von Vororten und Landhausbezirken gefördert.

374.
Grad
des
Bedürfnisses.

Entspringt aus diesen Ursachen das Bedürfnis der Stadterweiterung, so ist der Grad dieses Bedürfnisses selbstredend in jeder Stadt verschieden. Diesen Grad festzustellen und sonach den räumlichen Bedarf an Stadterweiterungsgelände zu ermitteln, ist die erste Aufgabe, die der Städtebau den Gemeindeverwaltungen stellt. Wie es ein Unding ist, für eine stillstehende oder langsam sich entwickelnde Stadt einen weit ausgedehnten Bebauungsplan für neue Stadtteile feststellen zu wollen, so bedarf einer in 20 Jahren voraussichtlich sich verdoppelnde Stadt einer planmässigen Behandlung ihrer Stadterweiterung in einer Ausdehnung, die die bestehende Größe der Stadt unter Umständen erheblich übertrifft. Was im ersten Fall als eine unnütze Bevormundung zukünftiger Geschlechter erscheint, ist im letzteren Fall ein Gebot der Notwendigkeit für die Interessen der Gegenwart und der nahen Zukunft. Zeit der Planaufstellung und Ausdehnung des Planes haben sich also den örtlichen Vorbildungen anzupassen.

b) Zeit der Planaufstellung.

375.
Anbau an
die äusseren
Radialstraßen.

Jede Stadterweiterung, sei es, dass sie sich im Laufe der Zeit allmählich vollzieht, sei es, dass eine sprungweise Ausdehnung nach jeweiliger Beseitigung von Hindernissen (Aufhebung von Festungswällen, Verlegung von Flussläufen u. f. w.)

vorgenommen wird, nicht minder der Wiederaufbau einer Stadt oder eines Stadtteiles nach einem zerstörenden Naturereignis, setzt sich an die radialen Wegelinien an, welche aus dem alten Stadt kern in das Land hinausführen, weil auf diesen Radialen der grösste Verkehr des städtischen Bebauungsgebietes stattfindet und weil dieselben als zuerst fertige Straßen dem Anbau die geringsten Schwierigkeiten bieten. Besonders die offenen Städte strecken infolgedessen lange Strahlen in das Land hinaus (Frankfurt, Aachen, Leipzig). Selbst da, wo ein Fluss oder Festungswerke hindernd im Wege liegen, ist die strahlenförmige Ausdehnung jenseits des Hindernisses deutlich zu beobachten (Straßburg, Köln, Antwerpen). So entsteht oft kilometerweit vor der Stadt an den Landstraßen »Bauterrain«, während in den Kreisektoren zwischen den äusseren Radialen die Ländereien von den unberührten Feldwegen her als Aecker bewirtschaftet werden. Einige Gärten und Landhäuser vermögen den landwirtschaftlichen Charakter der Sektorflächen nicht wesentlich zu ändern.

Dieser Zustand ist ein normaler und unbedenklich bis zu dem Zeitpunkte, wo die Entfernung der unbebauten Grundstücke an den Landstraßen so gross wird, dass die Spekulation und die Baulust sich auf die Aecker und Gärten in den Sektorflächen zu werfen sucht, sei es durch Errichtung einzelner Bauanlagen (Fabriken und dergl.), sei es durch Auslegung ganzer Straßen und Straßenviertel. Sowohl das eine als das andere kann bedenkliche Folgen haben: das eine, weil ein planloser Anbau herbeigeführt wird, das andere, weil das Interesse der Spekulation und dasjenige der Allgemeinheit selten übereinstimmen. Die bloße beaufftigende, gelegentlich berichtigende Tätigkeit der Gemeinde oder des Staates genügt gegenüber diesen dem Bedürfnis entspringenden Bestrebungen nicht mehr; sondern es ist der Zeitpunkt gekommen, wo die politische Gemeinde, welche durch die neuere Gesetzgebung fast überall zur Trägerin des Städtebauwesens geworden ist, selbst plangestaltend auftreten muss.

Oft genug wird dieser Zeitpunkt aus Mangel an Sachkenntnis oder aus Scheu vor Verantwortung und Kosten verpasst. Sieht aber später die Gemeinde ihr Versäumnis ein, so bemerkt sie zugleich, dass sich nunmehr der zweckmässigen Plangestaltung Hindernisse schwierigster Art entgegenstellen, die erst kürzlich erwachsen sind. Diese Schwierigkeiten bestehen darin, dass an den bebauten Radialen nicht mehr die geeigneten Lücken zur Anordnung peripherischer und diagonaler Straßen vorhanden sind und dass der Entwurf der für die Stadtstraßen zweckmässigsten Lage, Höhe und Entwässerung nicht mehr durchführbar ist, weil er mit den an den bisherigen Landwegen stellenweise entstandenen Baulichkeiten nicht in Einklang gebracht werden kann. Das zu späte Aufstellen des Stadtbauplanes ist daher nicht bloß mit erheblichen Unkosten verknüpft, die bei rechtzeitiger Arbeit hätten vermieden werden können, sondern auch das Ergebnis der verspäteten Arbeit: die Beschaffenheit des Planes, wird eine mangelhafte.

Allerdings kann auch die zu frühe Aufstellung des Planes infofern zur Unvollkommenheit führen, als die zukünftigen Bedürfnisse nicht hinreichend haben übersehen werden können. Nachträgliche Änderungen des Entwurfs sind aber nicht ausgeschlossen und jedenfalls leichter als die Änderung ausgeführter Baulichkeiten.

Die Wahl des Zeitpunktes für die Planaufstellung ist hiernach eine wichtige Obliegenheit der Gemeindebehörde. Ohne dass eine bauliche Entwicklung sich

376.
Bebauung
der Sektoren.

377.
Verpätete
Plan-
feststellung.

378.
Zu frühe
Aufstellung
des Planes.

379.
Wahl des
Zeitpunktes.

angebahnt oder das Bedürfnis derselben sich deutlich bemerkbar gemacht hat, einen Bebauungsplan festzustellen, dies wäre unnütz und schädlich. Noch schädlicher aber ist das Auffchieben der Planbearbeitung trotz der vorschreitenden Entwicklung.

^{380.}
Altfädtischer
Verbeffungs-
plan.

Was für das Stadterweiterungsfeld gilt, ist in beschränktem Mafse auch für die Verbeffung der altfädtischen Bebauungsverhältnisse zutreffend. Es wäre töricht, für eine alte Stadt mit geringer Bautätigkeit umfassende Fluchlinienpläne, Verkehrsverbesserungen und Straßendurchlegungen zu entwerfen; fehlerhafter aber ist es, in einer alten Stadt, deren Gebäude lebhaft in der Erneuerung begriffen sind, der Neugestaltung planlos zuzuschauen oder nur gelegentlich das Zurücksetzen von Neubauten vorzuschreiben. Hier ist vielmehr im Inneren, wie im Aeußerem eine systematische Bearbeitung und Fefsetzung der Bebauungslinien vorzunehmen.

^{381.}
Leitsatz.

»Jede in der Entwicklung begriffene Stadt,« fo lautet die erste Stadterweiterungsthese des »Deutschen Vereines für öffentliche Gesundheitspflege« (siehe Anhang), »bedarf für die äußere Erweiterung und die innere Verbeffung eines einheitlichen umfassenden Stadtbauplanes.«

c) Ausdehnung des Planes.

^{382.}
Leitsatz.

In dem vorhin genannten Leitsatze wird vom Stadtbauplane verlangt, daß er »umfassend« fein soll. Dem entspricht die erste der Stadterweiterungsthesen, welche auf Anregung von *Baumeister* der »Verband deutscher Architekten- und Ingenieurvereine« im Jahre 1874 beschlossen hat. Sie lautet: »Die Projektierung von Stadterweiterungen besteht wesentlich (besser wohl »vorab«) in der Feststellung der Grundzüge aller Verkehrsmittel: Straßen, Pferdebahnen, Dampfbahnen, Kanäle, die systematisch und deshalb in einer beträchtlichen Ausdehnung zu behandeln sind.« In diesem Satze liegt zugleich seine Begründung. Man kann keinen durchdachten, einheitlichen Plan schaffen, welcher nicht über ein im Verhältnis zur bestehenden Stadt »beträchtliches« Gelände sich erstreckt. Wie diese Forderung auf die einzelne Stadt anzuwenden ist, das muß, wie unter a entwickelt, der fachkundigen Beurteilung auf Grund des örtlichen Bedarfes unterliegen.

^{383.}
Bedürfnis
der nächsten
Zukunft.

Die bloße Berücksichtigung des unmittelbaren Bedürfnisses, des gelegentlichen Anstoßes von Baulustigen vermag keinesfalls einen fachgemäßen Plan hervorzurufen. Der im preußischen Fluchliniengesetz vom 2. Juli 1875 gewählte Ausdruck, daß die Bebauungspläne »nach dem voraussichtlichen Bedürfnis der nächsten Zukunft« aufzustellen sind, kann als zutreffend bezeichnet werden, wenn man unter der »nächsten Zukunft« nicht einige Jahre, sondern etwa zwei Jahrzehnte, unter Umständen einen noch längeren Zeitraum, begreift.

^{384.}
Einflusß
von Verkehrs-
und Gewerbe-
anlagen.

Aus der Entwicklung der Stadt in der Vergangenheit, sowie aus dem Einfluß neuer Verkehrs- oder Gewerbeanlagen muß nach Möglichkeit auf die Entwicklung der Zukunft geschlossen werden. Die feithige prozentuale Gröfse des jährlichen Bevölkerungszuwachses, die Ausführung oder das Bevorstehen neuer Eisenbahnen, Bahnhöfe, Häfen und Schiffahrtskanäle, der Fortfall von Festungswerken und dergl. sind für die örtliche Beurteilung grundlegend.

^{385.}
Einflusß
der
Bevölkerungs-
zunahme.

Der Anschluß des Stadtbauplanes an die genannten öffentlichen Bauten ist eine Notwendigkeit; der allgemeine Entwurf der Stadterweiterung für eine 20jährige Zukunft, also bei 4prozentigem Bevölkerungszuwachs für ein Gelände, welches mehr als das Doppelte, bei 2prozentiger Vermehrung für ein Gelände, das etwa das

$1\frac{1}{2}$ fache der bisher bebauten Stadtfläche beträgt, ist in keinem Falle übertrieben⁵⁷⁾. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Bebauung des neuen Geländes zunächst mit Lücken und auch endgültig in der Regel lockerer erfolgt als die Bebauung der Altstadt.

Allerdings kann niemand mit Sicherheit in die Zukunft sehen, und besonders die Entwicklung der Bahnen und Wasserwege entzieht sich der sicheren Voraussicht. Auch der beste Stadterweiterungsplan wird deshalb schon vor Ablauf des Zeitraumes, für welchen seine Ausführung gedacht war, Unvollkommenheiten und Fehlgriffe aufweisen. Dieser Umstand ist aber umso weniger geeignet, die Feststellung eines ausgedehnten Planes entbehrlieblich erscheinen zu lassen, als die zweckentsprechende Abänderung und Umgestaltung unausgeführt er Planeteile jederzeit möglich und in ihren Folgen zu übersehen ist. Die Stadterweiterung ohne umfassenden Plan würde dagegen ein unzweckmäßiges Ganze hervorrufen.

Ist, wie oben erwähnt, die Festsetzung der Baufluchlinien an den äusseren Torstraßen, und zwar zu einer Zeit, wo der Anbau sich noch auf der Anfangsstufe der Entwicklung befindet, der naturgemäß erste Schritt der Planarbeit, so ist Gegenstand der zweiten Festsetzung, des eigentlichen Bebauungsplanes: die Lage und Höhe der die radialen Torstraßen verbindenden Ringstraßen, die Einschiebung neuer Radialen, die Anordnung diagonaler Straßen zur Verteilung des Verkehrs von den äusseren Radialen nach den verschiedenen Stadtteilen und umgekehrt. Beherrscht wird diese Planarbeit von den Verkehrsanlagen der Dampfbahnen und Wasserwege, infofern sie schon bestehen, entworfen sind und gleichzeitig mit der Stadterweiterung geplant werden (Mainz, Frankfurt, Köln, Metz); umgeändert oder umgestossen wird der Stadtbauplan durch solche Verkehrsanlagen, welche erst später entworfen werden und eingefügt werden sollen (Berlin, Hamburg, Düsseldorf).

Die Grenze, wie weit die Planbearbeitung sich nach aussen erstreckt, ist, abgesehen von der Berücksichtigung des Einwohnerzuwachses und der übrigen aufgeführten Erweiterungsursachen, in den meisten Fällen durch die Ortsbeschaffenheit vorgeschrieben oder vorbereitet. Ein Park, eine Eisenbahn, ein Wasserlauf, ein Deich, eine Anhöhe, eine Gemeindegrenze bilden die natürliche Schranke. Bei weiter fortschreitender Entwicklung werden Parks, Bahnhöfe, Häfen von der städtischen Bebauung umfasst. Eisenbahnlinien werden verändert, verlegt oder durch neue Straßen-Unter- und -Überführungen gekreuzt. Kleine Wasserläufe werden überwölbt oder verlegt, grössere überbrückt; selbst an grossen Flüssen, wie Rhein und Donau, Rhône und Po, pflanzt die wachsende Stadt ihre Bebauung auch auf das andere Ufer fort. An Stelle der Deiche treten städtische Uferbauten; Berglehnen und Anhöhen werden schliesslich trotz der Schwierigkeiten vom Anbau erklommen (z. B. Stuttgart, Zürich, Hâvre). Allerdings bleiben breite Flüsse und steile Bodenerhebungen dauernd von beschränkendem oder ablenkendem Einfluss auf Bebauung und Verkehr.

Gemeindegrenzen sind infofern eine Schranke, als sie die einheitliche Aufstellung und Ausführung des Stadtbauplanes behindern; die Beseitigung des Hindernisses geschieht am einfachsten durch rechtzeitige Aufnahme der kleineren Gemeinde in die grosse Stadtgemeinde. Die Städte Wien, München, Dresden, Leipzig, Köln,

386.
Unsicherheit.

387.
Erster und
zweiter Schritt
der Plan-
feststellung.

388.
Grenze
der Plan-
feststellung.

389.
Ein-
gemeindung.

57) Von den sieben grössten deutschen Städten ist im Laufe des vorigen Jahrhunderts die Einwohnerzahl in Berlin auf das 6fache, in Hamburg auf das 6fache, in München auf das 8fache, in Dresden auf das 7fache, in Leipzig auf das 10fache, in Breslau auf das 6fache, in Köln auf das 9fache gestiegen; die Vororte sind dabei mitberücksichtigt.

Magdeburg und Posen haben die meisten ihrer Vororte »eingemeindet«. Wo dies zur rechten Zeit versäumt wurde, wachsen die Schwierigkeiten der Vereinigung zum Schaden des Allgemeinen mitunter in das Unbesiegliche. In London, Brüssel, Berlin ist die Vereinigung mit den Außen-, bezw. Nachbargebieten anscheinend ausichtslos.

390.
Auffchieben
der
Unterteilung.

Es ist nicht notwendig und zuweilen schädlich, das ganze zwischen den Hauptradialen und der Plangrenze zukünftig mögliche Straßennetz von vornherein endgültig festzustellen, weil man dadurch leicht einer Entwicklung vorgreifen kann, deren Grundbedingungen noch nicht bekannt sind, weil man beispielsweise Unternehmungen von größerem Landbedarf erschweren, in der Wahl der Bebauungsarten und Blockabmessungen sich irren, auch eine unter Umständen wünschenswerte, individuelle Parzellierungstätigkeit vereiteln kann. Umso hinderlicher kann die vorzeitige Detaillierung wirken, wenn der Plan weniger bestrebt ist, den örtlich gegebenen Voraussetzungen sich so eng wie möglich anzuschließen, als vielmehr ein »jeder vernünftigen Anforderung leicht sich anschmiegendes Schema« zu sein.

391.
Leitsatz.

Deshalb lautet ein Satz des »Deutschen Vereines für öffentliche Gesundheitspflege«: »Die Festsetzung und Offenlegung des Planes hat in der Regel nur für seine Hauptstraßen und, dem Bedürfnisse folgend, für diejenigen Unterteilungen zu erfolgen, deren Bebauung für die nächste Zukunft zu erwarten steht.« Große Bedeutung hat der mitgeteilte Satz für weitgebaute, offene Städte, deren Wachstum oft sehr zerstreut vor sich geht; die Unterteilungen werden dort zweckmäßig nur entworfen, aber nicht öffentlich festgestellt. Erst wenn ein baulicher Anlaß vorliegt, nimmt man die Feststellung der Baulinien nach nochmaliger Prüfung des Entwurfes auf Grund der inzwischen eingetretenen Verhältnisse vor. Dagegen ist bei kleineren Städten und in solchen Fällen, wo für größere Städte nur ein beschränktes Feld der Ausdehnung gegeben ist, wie in Festungen, die Planfeststellung oft sofort bis in die letzte Einzelheit notwendig.

d) Allgemeine Anforderungen.

392.
Verkehrs-
anlagen und
Verkehrs-
einrichtungen.

Die Grundzüge des Bebauungsplanes werden von den Verkehrsanlagen und Verkehrsrichtungen gebildet; ihr Studium, sowohl bezüglich der bestehenden als der durch den Ausbau der Stadterweiterung und die fortschreitende Entwicklung überhaupt entstehenden Verhältnisse ist deshalb die erste Aufgabe desjenigen, der einen Stadterweiterungsplan entwerfen will. Oft ist die vorherige Feststellung über zu verändernde oder neue Eisenbahnanlagen notwendig, um die Linien des Straßenverkehrs demgemäß bestimmen zu können; die Erfüllung dieser Forderung ist mitunter deshalb schwierig, weil die Arbeit des Entwerfens in der Hand verschiedener Behörden mit verschiedenen Interessen liegt. Gemeinsames Entwerfen ist in vielen Fällen unentbehrlich, wenn ein gutes Gesamtergebnis erzielt werden soll.

393.
Verkehrstraßen
und
Wohnstraßen.

Nicht alle Straßen sollen Verkehrstraßen sein. Zwischen den schlank durchzuführenden Hauptstraßen bleiben Felder von größerer oder geringerer Ausdehnung übrig, deren Aufteilung durch Straßen zweiter Ordnung, sog. Wohnstraßen, erfolgen soll. Während jene Hauptstraßen eine ansehnliche Breite besitzen müssen, die, dem zu erwartenden Verkehr entsprechend, abzustufen ist (etwa von 15 m bis zu 40 m und mehr), genügt für die Breite der Wohnstraßen das zur Belichtung der Häuser

erforderliche Maß; d. h. die Straßenbreite soll der Haushöhe etwa gleichkommen. Nun braucht aber nicht die ganze hiernach anzugeordnende Breite (z. B. 20 bis 12 m) als Verkehrsraum zu dienen; sie kann vielmehr zum Teil durch Vorgärten oder selbständige Gartenanlagen in Anspruch genommen werden. Die Verkehrsfläche kann hierdurch auf 12 m (Fahrdamm 7,00 m, Bürgersteige 2,50 m) bis 7,00 m (Fahrdamm 4,80 m, Bürgersteige 1,10 m) eingeschränkt werden.

Der Anordnung der freien Plätze ist sodann grosse Sorgfalt zuzuwenden; ihre praktische Bestimmung und künstlerische Behandlung (nach Abschn. 2, Kap. 6 u. 7) müssen dem Planverfasser vorschweben von Anfang an: Verkehrsplätze am Zusammenfluss von Verkehrsrichtungen; Architektur- und Gartenplätze neben den Hauptstraßen oder innerhalb der Wohnviertel, jedenfalls aber so, daß die Platzfläche nicht vom Verkehr zerschnitten wird; Doppelplätze und Platzgruppen je nach dem Bedarf der Oertlichkeit.

Bauplätze für öffentliche Gebäude sind nicht dem Zufall zu überlassen, sondern nach Möglichkeit bei der Planung des Straßennetzes festzulegen. Der voraussichtliche Bedarf an derartigen Bauten ist deshalb nach Möglichkeit vorher zu ermitteln. Verhältnismäßig sicher ist der Bedarf an Kirchen zu bestimmen, was umso wichtiger ist, als gerade sie eine besondere Berücksichtigung in der Straßeführung und Platzgestaltung beanspruchen. Und die Gemeinde sollte es mit der bloßen Projektierung derartiger Bauplätze nicht bewenden lassen, sondern sie auch frühzeitig zu erwerben suchen, bevor der vorgeschrittene Anbau die Preise gesteigert hat.

Für die Schaffung und Anordnung der Baugrundstücke zum Zwecke der privaten Bautätigkeit, also für die Bemessung und Teilung der Baublöcke, ist die ortsübliche oder die beabsichtigte Bauweise in erster Linie maßgebend. Je nachdem grosse oder kleine Miethäuser, oder Einfamilienhäuser, geschlossene Reihen oder offene Gruppen, Arbeiterwohnungen oder Fabriken erbaut werden sollen, wird sich eine andere Unterteilung der zwischen den Verkehrsadern verbleibenden Baugelände ergeben. Auch die Führung der Verkehrstraßen an sich ist von der Rücksichtnahme auf Gestalt und Größe nicht unabhängig. Während aber doch für sie die Bedürfnisse des Verkehrs in erster Linie bestimmend sind, richten sich die Neben- oder Wohnstraßen fast allein nach den Bedürfnissen des Anbaues. Ihre Aufgabe ist ja, das Baugelände in Blöcke zu parzellieren, damit diese wieder in Baustellen parzelliert werden können.

Die gesundheitlichen Rücksichten erheischen Reinhaltung des Bodens und der Gewässer durch Feststellung und Vorbereitung bestmöglicher Entwässerung und Reinigung der neuen Stadtteile; ferner Schutz vor Überschwemmungen und ausreichende Versorgung mit Licht und Luft durch Anordnung von angemessenen Straßenbreiten, freien Plätzen, Vorgärten, Gartenplätzen und Parkanlagen; endlich die Vermeidung faulnisfähiger Stoffe bei Auffüllung der Straßenkörper und Baugelände. Von manchen Hygienikern wird auch Gewicht gelegt auf die Wahl solcher Straßenrichtungen, daß die Belastung der Gebäude möglichst gesichert werde. Bei offener Bauweise verliert diese Erwägung, da die Sonnenstellung bei jedem Gebäude berücksichtigt werden kann, ihre wesentliche Bedeutung. Für geschlossenen Reihenbau ist nach *Vogt* die günstigste Straßenrichtung die meridionale, weniger gut die äquatoriale, d. h. die Westostrichtung, am ungünstigsten eine zu den Himmelsrichtungen diagonal gelegte Straße. Dagegen gehen die Schlussfazte

394.
Öffentliche
Plätze.

395.
Bauplätze
für öffentliche
Gebäude.

396.
Bedürfnisse
des
Anbaues.

397.
Gesundheitliche
Rücksichten.

der eingehenden Untersuchung *F. v. Gruber's*⁵⁸⁾ dahin, dass Westoststraßen und insbesondere Wohnfronten gegen Norden möglichst zu vermeiden, im übrigen aber die Südwest-Nordost- und die Südost-Nordweststraßen zu bevorzugen sind. Auf die Richtung eigentlicher Verkehrstraßen können diese Erwägungen naturgemäß nur in geringem Grade einwirken; sie sind aber wichtig für Wohnstraßen und sonstige Nebenstraßen.

398.
Soziale
Rücksichten.

Die sozialen Rücksichten werden erfüllt durch die Befolgung der gesundheitlichen Anforderungen, durch die Erleichterung des Baues kleiner Häuser und Mittelstandshäuser an Straßen und in Blöcken von passenden Abmessungen in geeigneter Lage, durch Fürsorge von Spiel- und Erholungsplätzen, auch Promenaden und Parkgärten.

399.
Künstlerische
Gestaltung.

Die Anforderungen der Schönheit stehen nicht für sich selbstständig da. Mehr noch als bei anderen Schöpfungen ist bei einem Städteplan Schönheit vollkommene Zweckmäßigkeit. Die fachlich begründete Mannigfaltigkeit, die individuelle Gestaltung jeder Straße und jedes Platzes, der Gegensatz des Offenen und des Geschlossenen, der Wechsel des Fernblickes mit dem malerischen Kleinbilde, die Vermeidung des Konvexen in Bauflucht und Straßennivellement, gute Platzwahl monumentalier Gebäude, Maßhalten in allen Verhältnissen, bildnerischer und gärtnerischer Schmuck, und in allem eine gewisse einheitliche künstlerische Auffassung — dies alles verbürgt die schöne moderne Stadtanlage. Eine neue Stadt muss anders aussehen wie eine alte; denn die Voraussetzungen sind andere. Dennoch aber sind die Städte des Mittelalters und der Barockzeit für uns Fundgruben von Motiven und Vorbildern.

400.
Hauptteile
einer Stadt.

e) Verschiedenartige Stadtteile.

Eine Großstadt besteht in der Regel aus folgenden Teilen:

- 1) die Innenstadt oder Altstadt, deren Mitte als Stadtkern bezeichnet zu werden pflegt;
- 2) die neueren Stadtviertel, auch Neustadt genannt;
- 3) die sich daran ansetzenden, im Bau begriffenen äußeren Stadtteile, auch Außenstadt oder Stadterweiterung genannt;
- 4) die Vororte, teils alte Dörfer, teils neue industrielle und Wohnansiedlungen, letztere besonders aus Landhausvierteln und Arbeiterkolonien bestehend.

401.
Rücksicht
auf zukünftige
Benutzung.

Bei mittleren und kleineren Städten fehlen von diesen verschiedenartigen Orts(teilen) bald diese bald jene, oder sie sind nur bruchstückweise vorhanden; sie bilden oder ergänzen sich beim Wachstum der Bevölkerung. Und auch innerhalb der vier Hauptteile oder Hauptabschnitte der Stadt findet vielfach eine Gruppierung der Bevölkerung nach Wohlhabenheit oder Beschäftigung statt. In letzterer Beziehung sind namentlich zu unterscheiden: α) Großgewerbe und Großhandel, β) die Arbeiterbevölkerung, γ) Ladengeschäfte, δ) die Handwerke, ε) derjenige Teil der Bürgerschaft, der innerhalb der Wohnung eine besondere Berufstätigkeit nicht ausübt (Rentner, Industrielle, Kaufleute, Beamte u. s. w.).

So schwierig und unsicher es ist, die Art der Entwicklung einer Stadt und die Gruppierung der Zukunftsbevölkerung vorhersehen zu wollen, so ist es doch unerlässlich, bei Aufstellung des Stadterweiterungsplanes für die verschiedenen Teile

⁵⁸⁾ Siehe: Die Versorgung der Gebäude mit Sonnenwärme und Sonnenlicht. Wochschr. des öst. Ing.- u. Arch.-Ver. 1888, S. 261, 269, 277, 285.

des Erweiterungsfeldes eine mehr oder weniger bestimmte Art der zukünftigen Be- nutzung und Bewohnung in das Auge zu fassen. Ohne eine solche Rücksichtnahme würde der Stadtplan Gefahr laufen, ein willkürliches Liniennetz, eine baupolizei- liche Anordnung ohne ausreichende Begründung zu werden. Der vom »Verbande Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine« in dieser Beziehung beschlossene Satz lautet: »Die Gruppierung verschiedenartiger Stadtteile soll durch geeignete Wahl der Situation und sonstiger charakteristischer Merkmale herbeigeführt werden, zwangs- weise nur durch sanitärische Vorschriften über Gewerbe.« Anstatt der Worte »Wahl der Situation« dürfte es besser heißen: »Berücksichtigung der Lage«; denn in Wirklichkeit pflegt es sich beim Entwerfen des Bebauungsplanes weniger um die Frage zu handeln, wo diese oder jene Bevölkerungsklasse der Zukunft unter- zu bringen sei, sondern um die Untersuchung, für welche Art der baulichen Aus- nutzung ein gegebenes Baufeld sich nach Maßgabe seiner Lage und sonstigen Merkmale am besten eigne.

Die Lage an Eisenbahnen und Wasserwegen, der geringe Bodenwert (wegen Entlegenheit und reizloser Umgebung), endlich das Vorhandensein geräumiger, aus- dehnungsfähiger, wenig parzellierter Grundflächen — dies sind Merkmale für ein Bauland, welches zum Anbau von Fabriken und Handelsniederlagen sich eignen soll. Großgewerbetreibende und Großkaufleute sind nicht, wie ihre kleineren Berufs- genossen, genötigt, ihre Wohnung mit den Geschäfts-, Lager- und Fabrikräumen zu vereinigen.

Die Wohnstätten der Arbeiterbevölkerung werden mit Vorliebe die Nähe des Großgewerbes und Großhandels, und, ebenso wie jene, besonders billige Baugründe auffinden. Uebrigens ist, wenn auch lagenweise die Bildung kleiner Arbeiterviertel oder Arbeiterstraßen durchaus natürlich erscheint, die Ansammlung der Arbeiterfamilien auf einem Punkt, die Absonderung derselben von der wohlhabenderen Bürgerschaft keineswegs erwünscht. Sowohl aus sozialpolitischen, wie aus gesundheitlichen und wirtschaftlichen Gründen ist die Durchdringung der verschiedenen Bevölkerungs- klassen zu begünstigen. Die freiere Bauart und geräumigere Wohnungsart der Wohl- habenderen kommt dann den Aermeren wenigstens mittelbar in etwas zu gute; die Ernährung der Arbeiterfamilie wird durch die Möglichkeit, dass die einzelnen Familienglieder in der Nähe auf die verschiedenste Weise einen Broterwerb finden, wesentlich erleichtert.

Für Ladengeschäfte eignen sich die Hauptverkehrslinien, also die Torstraßen und mehr noch die Radialstraßen der inneren Stadt. Der stets lebhafte und wechselnde Verkehr ist für Ladengeschäfte Vorbedingung. Den Toren zunächst finden die Geschäfte, welche mit den Landbewohnern verkehren, die beste Stelle; mehr im Inneren liegen die Läden für anspruchsvollere Käufer. Den Stadtkern pflegen die Ladengeschäfte nach allen Richtungen einzunehmen und zuweilen ganze Geschäfts- viertel auszufüllen.

Im Mittelalter nahmen oft auch die Handwerke ganze Straßen oder Viertel ein, und zwar pflegten gleichartige Handwerke sich örtlich zusammenzulegen. Alte Straßennamen wie »Löhergraben«, »Kupfergasse«, »Unter Hutmacher« u. s. w. erinnern an diese Absonderung der Gewerbe und Stände, welche in der Neuzeit nicht mehr üblich ist. Heute sind die Handwerksbetriebe fast in der ganzen Stadt unter die übrigen Bewohner zerstreut. Die verkehrsreichen Tor- und Radialstraßen sind zwar für die Handwerke die beste Lage; sie folgen aber auch den Bevölkerungs-

402.
Fabriken
und
Handels-
niederlagen.

403.
Arbeiter-
viertel.

404.
Laden-
geschäfte.

405.
Handwerker.

klassen, für welche sie arbeiten, von denen sie leben, in entlegener Teile der Stadt, sowohl in die Fabrik- und Arbeiterviertel als in die vornehmen Wohngegenden. Sind auch Promenaden- und Luxusstraßen für die Ansiedelung von Handwerkern, wegen der Höhe des Bodenpreises und der Miete, ungeeignet, so ist doch in den großen Miethäusern das Zusammenwohnen des Handwerksmeisters im Erd- oder Kellergeschoß mit dem Reichen in den oberen Stockwerken nichts Ungewöhnliches. Nicht weniger oft findet man in den Städten mit kleineren Häusern, dass vornehme Wohnstraßen mit untergeordneten Parallel- und Nebenstraßen abwechseln, welche dem Handwerkerstande die zweckmäßigste Ansiedelung gestatten.

^{406.}
Wohnviertel.

Für die letzte Gruppe der Bevölkerung, welche die geschäftslosen Wohnungs- viertel auffüllt, auch für Künstler, Gelehrte u. f. w., eignen sich die durch Wohn- straßen aufgeschlossenen Geländeteile zwischen den Verkehrstraßen, sowie solche an der Außenseite der Stadt liegende Teile, die durch Annehmlichkeit der Um- gebung, Freiheit von lästigen Gewerbebetrieben, Nähe von Erholungsanstalten und Spaziergängen bei guten Verbindungen zur inneren Stadt sich auszeichnen.

^{407.}
Durchdringung
der
Gruppen.

Scharf auschließend kann und soll nach dem Gesagten die Gruppentrennung niemals sein; stets wird ein gewisses Durchdringen der Bevölkerungsgruppen untereinander, sowie der Bevölkerungsgruppen und Stadtteile stattfinden. Die lebhaften Torstraßen werden beispielsweise in allen Stadtteilen immer die Geschäfte und Wirtshäuser anlocken; die Hauptringlinien werden in der Regel die besten und vornehmsten Wohnstraßen bilden; die Vorortbezirke dienen wie für Fabriken so auch für Landhausansiedelungen je nach der Eigenart ihrer Lage.

^{408.}
Anforderungen
der
verschiedenen
Gruppen.

Der Stadtplan kann nicht blos, er muss die Eigentümlichkeiten der genannten Gruppen berücksichtigen. Die Fabrikgegend verlangt Vermeidung kleiner Blöcke, ein regelmäßiges Straßennetz ohne Luxus in der Ausstattung und ohne übermäßige Breiten. Ein Arbeiterviertel erfordert kleine Blöcke, bescheidene Straßen, besondere Pflege aller gesundheitlichen Anlagen, namentlich freie Spielplätze und Baumpflanzungen. Dem Geschäftsviertel sind eine überlegte, mäsig große Baustellen- teilung, sowie zahlreiche direkte Verkehrslinien, besonders auch Diagonalstraßen, dienlich. Die stille Wohngegend erhält Alleen, Vorgärten, öffentliche Pflanzungen aller Art, und beim Vorwalten des Einfamilienhauses und Bürgerhauses Baublöcke mit geräumigen inneren Gartenflächen.

Es ist hiernach unerlässlich, dass der den Stadtbauplan entwerfende Architekt sich so weit als möglich aus gegebenen Verhältnissen ein Bild über die Art der Bebauung und Bewohnung abzuleiten sucht, welche für die Projektstraßen zu erwarten steht; es ist weniger schlimm, wenn im einzelnen unvermeidliche Irrtümer vorkommen, die ja nicht immer unverbesserlich sind, als wenn der Mangel der erforderlichen Rücksichtnahme sich beim wirklichen Fortschreiten des Anbaues in zahlreichen »vermeidbar gewesenen« Schwierigkeiten rächt.

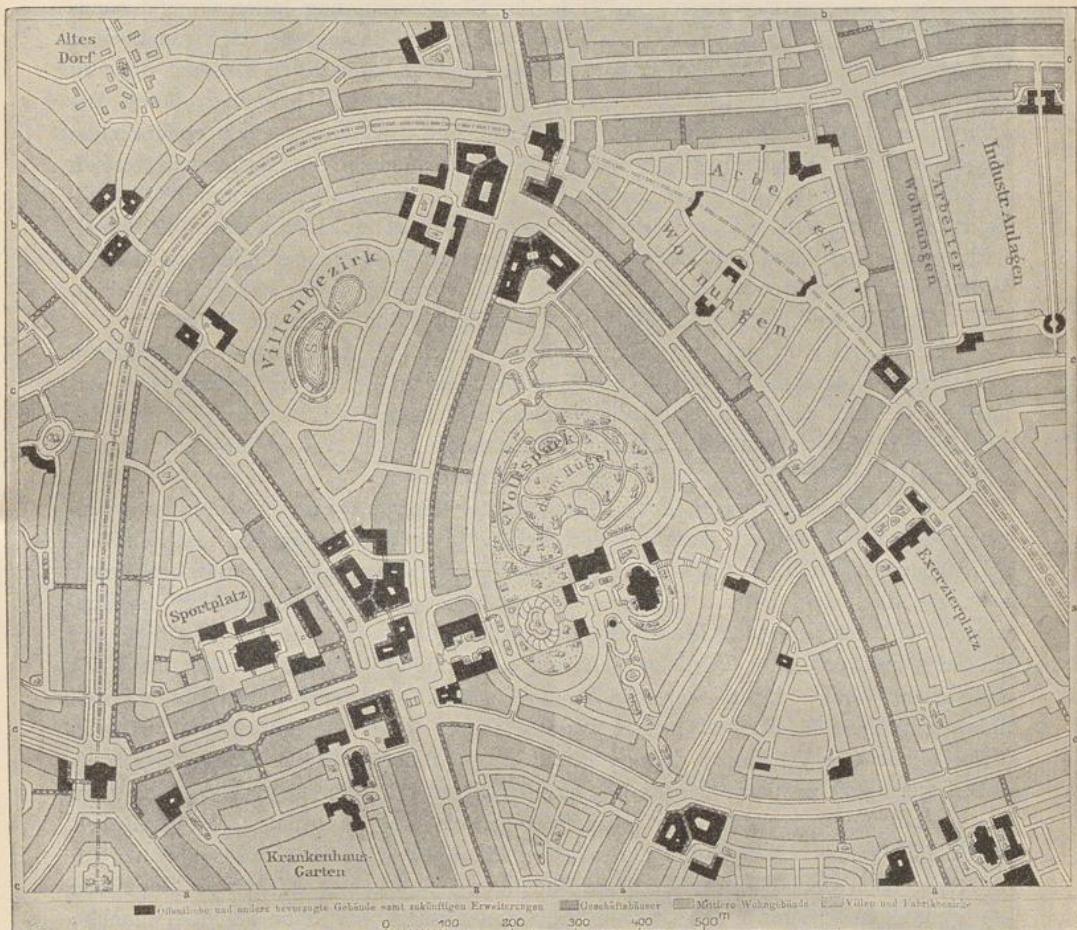
^{409.}
Hercher's
Vorschläge.

Einen sehr anziehenden Vorschlag zur Gruppierung der verschiedenen Stadt- teile und Bevölkerungsklassen hat Ludwig Hercher in seiner Schrift »Großstadt- erweiterungen« (Göttingen 1904) dargestellt und begründet⁵⁹⁾. Nach Hercher können »unsere Innenstädte in ihrer jetzigen Umwandlung weder die berechtigten Wünsche für die Erhaltung des Alten erfüllen, noch zur Entfaltung des ganzen neustädtischen Wesens die geeigneten Stätten bilden«; Verkehr, Wohnwesen und Geschäftsleben können dort nicht nach Wunsch gefördert werden und die »schwin-

⁵⁹⁾ Siehe: Deutsche Bauz. 1905, S. 103.

delnde Steigerung der Bodenpreise im Stadtkern ist ein Hemmschuh der Entwicklung und des Fortschrittes«. Auch die neueren Stadtviertel und »die in den letzten Jahrzehnten entstandenen Außenbezirke der Großstädte entsprechen nicht den Anforderungen, welche die Neuzeit an ausreichende, gesunde Wohnungen für alle Bevölkerungsklassen und an die Entwicklung des öffentlichen und Geschäfts-

Fig. 592.

Großstadterweiterung nach Hercher⁶⁰⁾.

lebens stellen darf und stellen muss«. Die Vororte endlich entsprechen wegen ihrer für den Erwerb und den Lebensgenuss zu entfernten Lage und wegen ihrer vielfachen Durchkreuzung mit lautem, durchgehendem Verkehr nur einem einseitigen Bedürfnis des Wohnens, »aber auch dieses nicht in genügendem Umfange und nicht in zu ersterer Vollkommenheit«. Hercher schlägt deshalb eine ideelle Großstadterweiterung nach Fig. 592⁶⁰⁾ vor, welche folgende Hauptmerkmale besitzt:

⁶⁰⁾ Aus: Deutsche Bauz. 1904, S. 648.

1) die Anlage vieler auf wenigen Stellen vereinigter Platzgruppen mit zahlreichen daranliegenden öffentlichen Gebäuden, sog. »Stadtzentren«;

2) die Verbindung dieser Zentren untereinander durch wenige leichtgekrümmte, ununterbrochene, »auffallend breite Hauptstraßen«;

3) das Verbleiben großer Bezirke zwischen diesen Hauptstraßen und ihre Unterteilung durch zahlreiche kürzere, ungezwungen verlaufende schmale Nebenstraßen.

Diese drei verschiedenartigen Teile der Stadterweiterung sollen ungefähr entsprechen der die öffentlichen Gebäude aufnehmenden Innenstadt, der von breiten Straßen durchzogenen Neu- und Außenstadt und den zum stillen Wohnen oder zu Industriezwecken dienenden Vororten. Dagegen bilden sie gegenüber diesen Bestandteilen der heutigen Großstadt nach Lage und Ausbildung einen wesentlichen Gegensatz. Die Abbildung zeigt, wie die Felder zwischen den Hauptverkehrstraßen zu Bürgerhäusern, Landhäusern, Arbeiterwohnungen, auch Parkanlagen und Industriebauten benutzt werden sollen, wie sogar ein altes Dorf in einem solchen Zwischenfelde weiterleben kann, und wie die Vorteile des weiträumigen, gesunden und ruhigen Wohnens sich mit der unmittelbaren Nähe der Arbeitsstätten, der Kaufgelegenheiten, des Verkehrs und aller großstädtischer Errungenchaften verbinden lassen.

Der Verwirklichung der *Hercher'schen* Vorschläge stehen zwar beträchtliche praktische Schwierigkeiten im Wege; sie sind aber an sich so wohlgedacht und anziehend, und der ihnen zu Grunde liegende Gesamtgedanke ist so gesund, dass sie nicht bloß grundätzliche Zustimmung, sondern auch Anwendung im Rahmen der wirklichen Verhältnisse und Möglichkeiten verdienen.

410.
Zwang und
Freiheit.

Die verschiedenenartigen Teile einer Stadterweiterung werden durch den Bebauungsplan und die Bauordnung vorbereitet. Der Bebauungsplan und die ihm angepasste Bauordnung üben naturgemäß einen Zwang aus, der nützlich, aber auch schädlich sein kann. Letzteres namentlich, wenn die Voraussicht des Entwurfers und der Behörden sich in der Folgezeit als irrig erweist. Daraus folgt, wie einerseits mit äußerster Vorsicht Plan und Bauordnung festzustellen sind, und wie andererseits der — nicht ganz von Bedenken freie — Zwang soweit als möglich durch eine gewisse Freiheit ersetzt werden sollte. Von der Bauordnung wird in dieser Hinsicht in Abschn. 4, Kap. 7 die Rede sein; bezüglich des Bebauungsplanes haben wir schon erwähnt, wie es sich empfiehlt, gewisse Planteile zwar zu entwerfen, die gesetzliche Feststellung aber aufzuschieben, bis die unmittelbare Notwendigkeit durch die Baulust herbeigeführt und alsdann der Entwurf nochmals überprüft worden ist. Aber auch dem Grundbesitzer und Bauenden selbst kann, obwohl die Gemeinde die gesetzliche Trägerin des ganzen Fluchlinienwesens ist, ohne Nachteil manche Freiheit gelassen werden. Weniger bezüglich der Hauptstraßenzüge, wohl aber in der Unterteilung. Lässt eine Gemeinde einer Bodengesellschaft, einer Baugesellschaft oder einer grundbesitzenden Körperschaft oder Privatperson die Möglichkeit und Freiheit, auch ihrerseits Bebauungsplantenwürfe aufzustellen, selbst Bauordnungsvorschläge zu machen, so kann, je nach der künstlerischen oder technischen Kraft der tätigen Persönlichkeiten, das Ganze nur an Eigenart und Mannigfaltigkeit gewinnen.

411.
Freiflächen;
Wald- und
Wiegengürtel.

Es versteht sich von selbst, dass die allgemeinen Gesichtspunkte nur von der Gemeinde und den ihr vorgesetzten Staatsbehörden wahrgenommen werden können. Ein wesentlicher Punkt dieser Art ist die Frage, ob überhaupt ein bestimmtes

Gelände bebaut werden soll oder ob es zum öffentlichen Wohle freizuhalten ist, sei es für die Ableitung von Hochwassern, sei es als Parkanlage, Wiese und Wald. Die Freihaltung von Hochwasserprofilen pflegt durch die Gesetzgebung geregelt zu sein; die Freihaltungen anderer Art bedürfen der Ueberleitung der in Betracht kommenden Gelände in kommunalen oder staatlichen Besitz durch Ankauf oder Enteignung. Je mehr die Städte sich ausdehnen, umso wichtiger werden die Freiflächen in der Stadt und außerhalb derselben. Zu rühmen sind die Gemeinden⁶¹⁾, die es sich deshalb angelegen sein lassen, Wälder in ihrer Umgebung anzukaufen, als Erholungsorte ihrer Bevölkerung einzurichten und der Bebauung zu entziehen. Und ein hoffentlich auch für andere Großstädte bahnbrechender Gedanke ist der Beschluss der Stadt Wien, mit einem Aufwande von 50 Mill. Kronen rings um die Vororte einen »Wald- und Wiesengürtel« von 4400 ha Ausdehnung unter Schonung der vorhandenen Bestände teils zu erhalten, teils neu anzulegen⁶²⁾, bestehend aus Wald-, Wiesen- und Parkflächen, die durch breite Gartenstraßen in Verbindung gesetzt sind. Innerhalb dieses Gürtels soll eine »Höhenstraße« angelegt werden, die prächtige Ausichten über die Stadt und das Donautal gewährt.

f) Umbau der Altstadt.

Mit der Zunahme der Bevölkerung und der Stadt wächst unaufhaltsam der Verkehr. Die Stadtanlagen des späteren Mittelalters und besonders diejenigen der Barockzeit sind zum Teil so weiträumig und wohlgedacht, dass sie auch den Verkehrsanforderungen der Gegenwart noch gewachsen sind oder doch nur weniger Verbesserungen bedürfen. Anders die Städte des frühen Mittelalters oder die Industriedörfer und neueren Kleinstädte, die zur Großstadt allmählich angewachsen sind oder doch diesem Ziele entgegenwachsen. Hier sind Erweiterungen, Höhenverbesserungen, Durchbrüche an der Tagesordnung.

Mit dem Entwurf des Stadterweiterungsplanes ist deshalb in der Regel der Baulinienentwurf für die Altstadt verknüpft. Wie aber für ein stillstehendes oder nur langsam sich entwickelndes Städtchen kein größerer Stadterweiterungsentwurf nötig ist, so ist dort auch die Feststellung eines allgemeinen Baulinienplanes der alten Straßen entbehrlich, ja nachteilig. Es ist besser, bei den selten vorkommenden Neubauten von Fall zu Fall die Frage der Baulinien zu prüfen und unter Wahrung der Eigenart des Ortes festzusetzen.

Wachsen jedoch die Verkehrsanforderungen und setzen sich drausen immer neue Stadtteile an, so hört die Möglichkeit und Zweckmäßigkeit der Entschließung von Fall zu Fall auf. Es bedarf alsdann einer Prüfung der ganzen alten Stadtanlage in Bezug auf die Bedürfnisse der Zukunft und der Feststellung eines einheitlichen, allgemeinen Baulinienplanes, damit nach ihm die fortwährenden Neu- und Umbauten an alten Straßen sich richten und die Gelegenheit zu notwendigen Höhenverbesserungen und Durchbrüchen nicht versäumt wird. Wie im Stadterweiterungsplane, so kann man indes auch im Baulinienplan der Altstadt für solche Teile, wo keine Dringlichkeit vorliegt, sich auf den bloßen wohlgedachten Entwurf vorläufig beschränken, um die gesetzliche Festlegung erst beim unmittelbaren Bedürfnis auf Grund erneuter Prüfung vorzunehmen.

412.
Ursache
des
Umbaues.

413.
Baulinien-
entwurf für die
Altstadt.

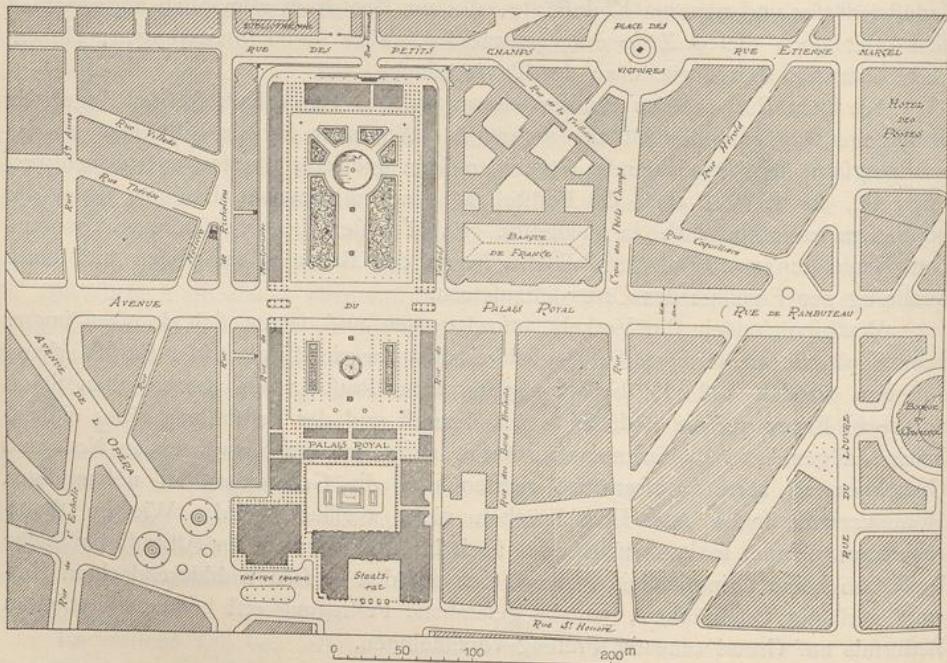
⁶¹⁾ Z. B. Elberfeld, Barmen, Duisburg.
⁶²⁾ Siehe: Techn. Gemeindebl. 1906, Nr. 19.

Fig. 593.



Straßendurchbruch durch das *Palais Royal*.

Fig. 594.



Straßendurchbrüche von West nach Ost und von Süd nach Nord

Hénard's Vorschläge für Straßendurchbrüche zu Paris⁶³

Kaum eine grösere Stadt Deutschlands ist von der Aufgabe, ihre alten Straßen — wenigstens bei Errichtung von Neubauten — zu verbreitern und zu verbessern, auch neue Verkehrstraßen durch alte Stadtteile durchzubrechen, ganz verschont geblieben. Vielfach ist dabei, wie die Erfahrung bewiesen hat, im prakt-

414.

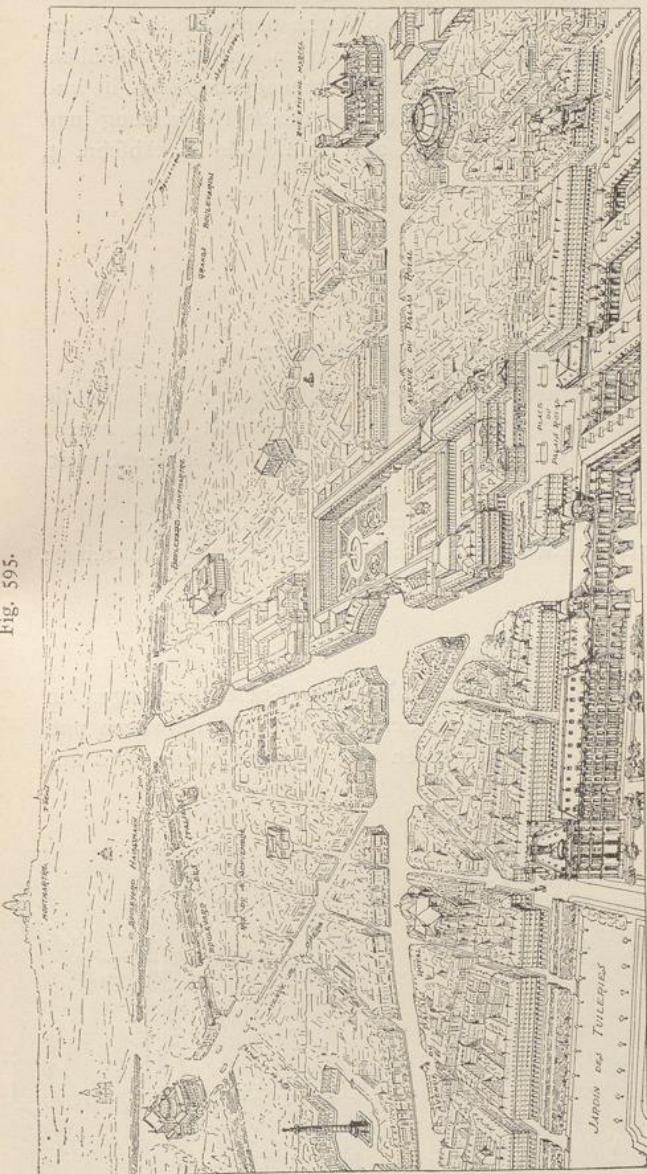


Fig. 595.

Vogelschaubild zu Fig. 593 u. 594⁶³).

g bewiesen hat, im praktischen und künstlerischen Sinne gesündigt worden. Die heute allgemein anerkannten Grundsätze für die Veränderung alter Straßens, Plätze und Stadtteile haben wir bereits in Kap. 8 des vorigen Abschnittes besprochen.

Am meisten haben wohl in Straßendurchbrüchen die Städte Paris, London, Brüssel, Budapest, Neapel und Rom geleistet, nicht immer im vorbildlichen Sinne. An der Spitze dieser Tätigkeit steht die Stadt Paris, die, nachdem sie unter *Napoleon III.* und unter der zweiten Republik Veränderungen ihres Innern von ungewöhnlich grossem Umfange erfahren hat, gegenwärtig anscheinend einer dritten Umbauperiode entgegengeht, nicht als ob die früheren Anlagen sich nicht bewährt hätten, sondern weil auch sie dem wachsenden Verkehr der Weltstadt an der Seine immer noch nicht genügen. Der Entwurf des Architekten *E. Hénard* für ein durch den Stadtkern durchzubre-

chendes Kreuz neuer Hauptstraßen von 35 und 40 m Breite ist in Fig. 593 bis 595⁶³⁾ dargestellt. Die auch in diesen Abbildungen zu erkennende Zusammenführung der Verkehrslinien auf bestimmte Knotenpunkte, sowie die geringe Scheu-

⁶³⁾ Aus: Deutsche Bauz. 1904, S. 596.
Handbuch der Architektur. IV. 9. (2. Aufl.)

vor spitzwinkeligen und ganz kleinen Baublöcken ist, wie bereits früher hervorgehoben, eine Eigenart des modernen französischen Städtebaues.

Die zweite Ursache des Umbaues alter Stadtteile ist die öffentliche Gesundheitspflege. Wenn ein enges, lichtloses Gassengewirr mit dichter, alter Bebauung außerhalb des Verkehrs liegt, wenn deshalb zu freiwilligen Neu- und Verbesserungsbauten der wirtschaftliche Anlass fehlt, so bilden sich oft so starke und dauernde Wohnmisstände, dass nur ein gewaltsamer Eingriff Hilfe zu bringen vermag. Aehnlich, wenn ein alter Stadtteil der wiederkehrenden Ueberschwemmung ausgesetzt ist und nur eine allgemeine Hebung des Geländes die Ursache dieser Erscheinung und deren üble Folgen beseitigen kann. Wir werden auf diese Fälle in Abschn. 4, Kap. 3 näher eingehen.

4. Kapitel.

Moderne Beispiele neuer Stadtteile.

Die Besprechung einiger moderner Ausführungen und Entwürfe wird uns die heutige Entwicklung des Städtebaus veranschaulichen. Zunächst seien neuere Stadtteile, dann Bebauungspläne grösseren Umfanges vorgeführt. Unter den Stadtteilen wollen wir unterscheiden:

- die Bauanlagen auf dem Gelände ehemaliger Festungswälle;
- Stadtteile, die im wesentlichen eine geschlossene Bebauung aufweisen;
- Landhausviertel, und
- Fabrikviertel.

a) Umwallungen.

Leider kann heute bei der Umwandlung bisheriger Stadtmumwallungen in Bauviertel nicht mehr das Landschaftliche durch Schaffung von Spazierwegen und Parkanlagen in so grossem Umfange gepflegt werden wie ehedem. Heute wird aus

Fig. 596.

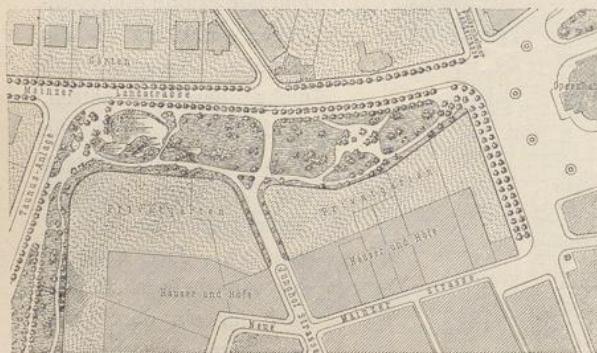
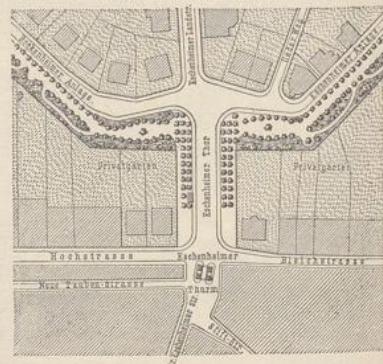


Fig. 597.



Teil der Ringstrasse zu Frankfurt a. M.
zwischen Taunus- und Eschenheimer Tor.

beim Eschenheimer Tor.

1:5000
0 100 200 300 400m