



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

# **Städtebaukunst**

**Ehlgötz, Hermann**

**Leipzig, 1921**

A. Geschichtliche Entwicklung der Stadtbaupläne, Gartenstädte

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-79535](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-79535)

## A. Geschichtliche Entwicklung der Stadtbau- pläne, Gartenstädte.

Die Bauart der Städte ist das Ergebnis ihrer Geschichte und geographischen Lage, ihres Alters, ihrer Größe und des Sinnes ihrer Bürger. Mögen die Zeiten gewechselt, mögen die heidnischen Völker des Altertums durch die Christen des Mittelalters, diese von modernen Menschen abgelöst sein, fast immer werden wir, von Einzelheiten abgesehen, noch in der heutigen Stadt die Hauptlinien der ersten Stadtanlage vorfinden. Die Stadtbaupläne geben so ein beredtes Zeugnis von der geistigen Eigenart ihrer Zeit, und wir schließen aus diesem Ausdruckswerte architektonischer Kultur auf die allgemeinen Kulturzustände überhaupt.

Die Stadtpläne treten uns hauptsächlich in zwei Typen entgegen: die unregelmäßige allmählich gewordene Stadt, und die regelmäßige, durch obrigkeitlichen Entschluß und durch einen Akt nach einem Willen geschaffene Stadt. Die wesentlichsten Merkmale für jene sind: Anpassung der Straßen an das Gelände, gekrümmte Straßen, Bildung der Plätze durch Erweiterung der Straßen und Straßenkreuzungen, verschiedene Größen der Baublöcke, Errichtung der öffentlichen Gebäude an den Platzrändern; für diese: rechteckige Aufteilung, gerade Straßen, Bildung der Plätze durch Aussparung eines Baublocks, annähernd gleich große Baublocks.

Mit der Geschichte der Stadtbaupläne beginnt man sich erst in den letzten Jahrzehnten eingehender zu beschäftigen. Für den praktischen Städtebauer bildet die Geschichte des Städtebaues ein wertvolles Bildungselement, die Geschichtsforscher erkennen in den Stadtplänen ungemein wichtige Urkunden, die bisher noch nicht in genügendem Umfang nutzbar gemacht sind, und die Rechts- und Wirtschafts-Historiker erwarten aus den Stadtplänen wertvolle Aufschlüsse über die Entstehung des Rechtsbegriffes der Stadt. So verlohnt es sich wohl, den Werdegang der Stadtbildung zu verfolgen, zuzuschauen, wie die Menschen in den verschiedensten Zeiten ihre Siedelungen anlegten.

Beginnen wir mit dem ältesten Kulturlande, mit Ägypten. Die Städte lagen entsprechend der Bedeutung des Nils in der



Ebene, nahe am Nil, aber zum Schutze gegen Überschwemmungen auf künstliche Erhöhungen gestellt. Durch Zwang der Könige gegründet und meist gewaltsam bevölkert, hielten sich die Städte aber meist nur so lange lebensfähig, als der zugehörige Staat bestand. Von den Residenzen der Pharaonen hat sich nur Memphis, die Vorläuferin des heutigen Kairo, dank der günstigen geographischen Lage an der Wurzel des Nildeltas, länger erhalten. Alle anderen sind nach dem Tode ihrer Gründer wieder verfallen. Von Ägypten ist uns der Stadtplan von Kahun (Abb. 1)

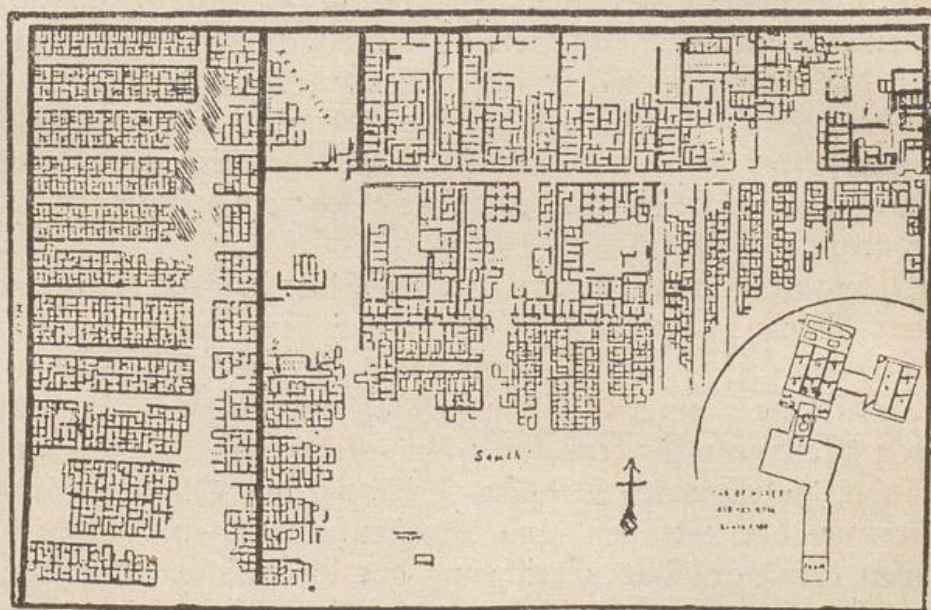


Abb. 1. Kahun.

überkommen, ungefähr 3000 v. Chr. zur Unterbringung der beim Bau der Pyramide von Illahun beschäftigten Arbeiter erbaut. Der Stadtplan zeigt geradlinige Straßen, die sich rechtwinklig schneiden und auf die Tore zulaufen. Das Schloß oder die Burg des Königs erhebt sich auf einem erhöhten, durch Stufen zugänglich gemachten Rechteck; daran anstoßend liegen längs der Nordmauer die Wohnungen der Großen, in anderen Vierteln nach Süden und Osten hatten die Arbeiter ihre Häuser. Für uns ist beachtenswert, daß wir hier die älteste Stadt haben, die nach einem bestimmten Plan angelegt wurde.

Ähnlich den ägyptischen Städten waren jene des Landstrichs zwischen Euphrat und Tigris, von Mesopotamien. Die beiden mesopotamischen Städte, Babylon und Ninive, lagen in der



Ebene, aber nicht am Flusse, sondern Babylon schräg vom Euphrat durchschnitten, Ninive mit zwei Ecken an den Tigris angelehnt. Babylon bildete nach Herodot ein ungeheures Viereck, dessen Seiten je 22 km lang und von einer doppelten Mauer umfaßt waren. Die Straßen waren nach dem Rechteck in den Himmelsrichtungen angelegt, sie endigten an den sagenhaften 100 Toren und sollen mit drei- bis vierstöckigen Häusern besetzt gewesen sein. Vermutlich war keine zusammenhängende Bebauung vorhanden, sondern es waren lockere Häusergruppen mit geräumigen Feldern, Gärten und Weiden, die im Kriegsfall der gesamten umwohnenden Bevölkerung mit ihrem Vieh Raum gewährten, während die Größe der Stadt, die feindliche Einschließung erschwerte. Auf künstlichen Hügeln erhoben sich die Königsburg und das Hauptheiligtum, der Turm.

Einer jüngeren Epoche des assyrischen Reiches gehört Chorsobad, das alte Hissir-Sargon, im 8. Jahrhundert v. Chr. entstanden, an. Die Stadt bildet mit der Mauer ein Rechteck, der Grundriß zeigt sieben Tore. Auf der Nordwestseite ist die gewaltige Palastanlage, bei welcher sich um 31 Höfe etwa 210 nachgewiesene Räume gruppieren, in die Mauer eingefügt. Die Palastanlage bildet mit ihrer stärkeren Befestigung gewissermaßen einen Teil des Mauerringes.

Ein anderes Bild assyrischer Stadtanlagen bietet uns Sendschirli; die Stadt zeigt eine freisörmige Ummauerung von 720 m Durchmesser, in dessen Mitte die stark befestigte Burg auf einem Hügel liegt. Die Mauer wird durch drei Tore unterbrochen.

Diese Städte sind der beredte Ausdruck der Kultur ihrer Zeit. Im Königtum ging alles auf; Tempel und Königspalast sind eins. Es gab nur Herrscher und Sklaven. Diesem Grundsatz ordnet sich alles unter; er findet Ausdruck in den planmäßig gegründeten Städten von scharf begrenzter geometrischer Form, sie sind das Bild des auf seine Macht gestützten absoluten Herrscherswillens.

Aus dem Griechenland der Vorzeit haben uns Ausgrabungen die alten Herrscheritze am Ägäischen Meere: Troja, Mykene und Tiryns aufgedeckt. Das am besten erforschte Troja teilt sich in die Burg und die Stadt. Die Mauern sind in einer Länge von mindestens 3 km um den Hügel zu verfolgen. Die höchste Erhebung dieses Hügels trug die Herrscherburg mit den Heilig-



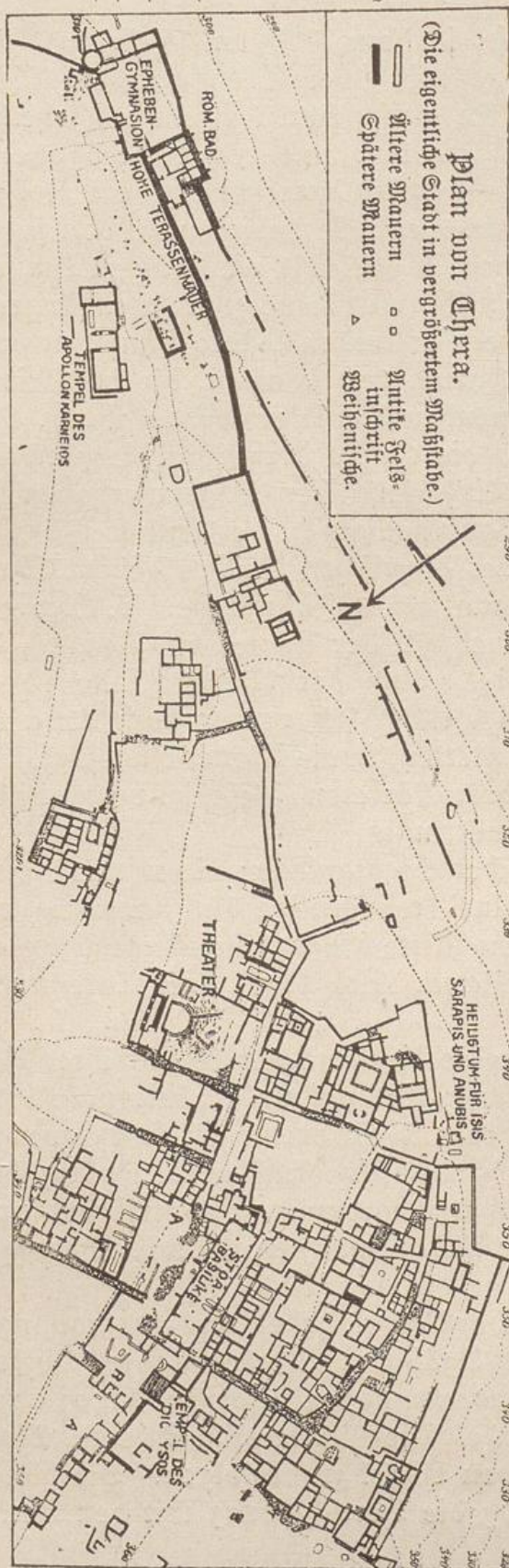


Abb. 2. Ohera.

tümern. In Mykene und Tiryns erhoben sich einst Königsburgen, deren mächtige Umfassungsmauern teilweise noch erhalten sind.

Zum kunstvollen hellenischen Städtebau leiten Jerusalem und die phönizischen Ansiedelungen über. Die Städte im alten Griechenland waren die Mittelpunkte der Kleinstaaten, der Begriff Stadt deckte sich mehr oder weniger mit dem des Staates, und der merkwürdige Prozeß der Zusammensetzung, des Synözismus, ist durch die griechischen Koloniegründungen, die in der ferne das getreue Abbild der Heimat wiederholten, über das ganze Mittelmeerbecken verbreitet worden.

In Griechenland haben wir zum ersten Male eine klare geschichtliche Entwicklung des Städtebaues vor uns. Wir können drei Zeitabschnitte unterscheiden; im ersten Abschnitt war der Schutz gegen feindlichen Angriff, im zweiten die Verkehrstüchtigkeit, im dritten die künstlerische Vollendung das maßgebende Ziel. Die hellenische Stadt erwächst aus



der Burg und wendet sich von ihr mehr der Ebene und dem Meere zu.

Dem Meere abgewandt werden zuerst die Städte auf Erhebungen angelegt: unter dem Schutze der Burg entsteht und wächst die Stadt allmählich. Eng und winklig sind die Straßen. Die um die Stadt gezogene Mauer folgte allen Hebungen und Senkungen des Bodens. Aus den natürlichen Bodenverhältnissen entwickelt sich die ganze Stadtanlage. Einen Eindruck gewinnen wir aus den Überresten von Thera (Abb. 2) auf

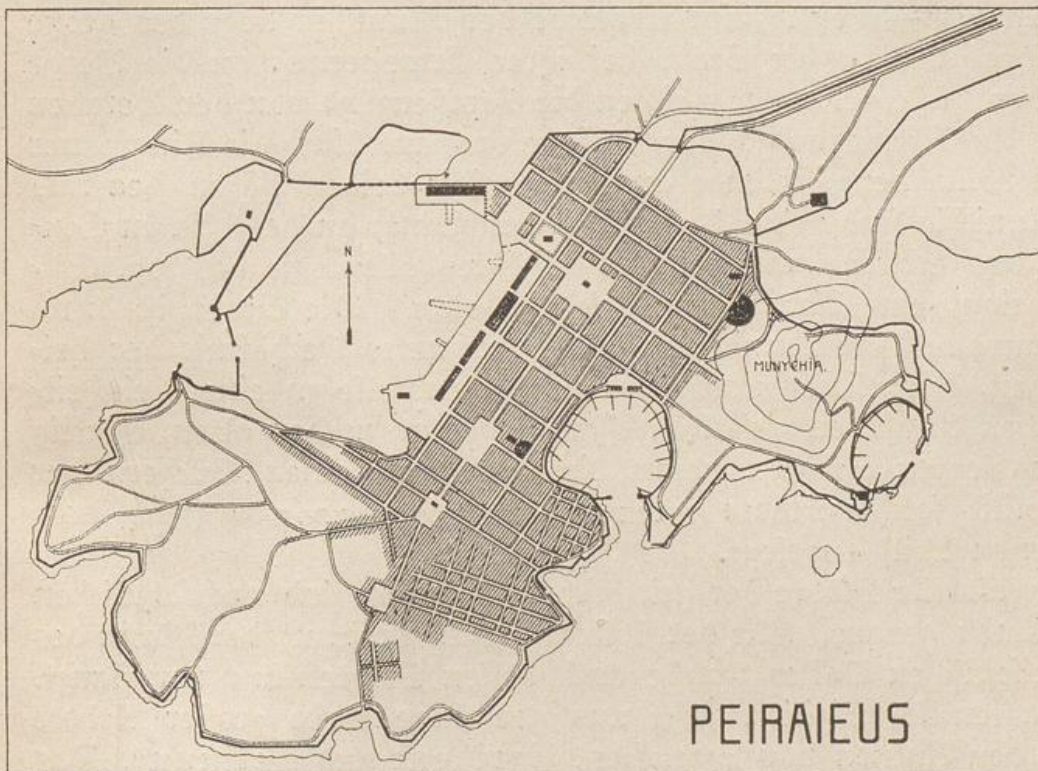


Abb. 3. Piraeus.

der heute Santorin genannten Insel (gegründet 9.—8. Jahrh. v. Chr.), und von Theben an dem Vorgebirge Mykale in Kleinasien (gegründet 7. Jahrh. v. Chr.).

Auch Athen, im Altertum vorübergehend in politischer, stets in kulturgeschichtlicher Hinsicht Haupt- und Mittelpunkt des hellenischen Lebens, war in älterer Zeit eine eng und winklig angelegte Stadt. Andere griechische Städte zeigen die gleiche Form, wie Korinth, Plataä, Kritsa u. a. m.

Das Streben nach Handel und Verkehr veranlaßte dann den Bau von Städten in Flußtälern und am Meere, in der Heimat



wie in der Fremde. Der Erstellung der einzelnen Bauwerke geht die planmäßige Aufteilung des Grund und Bodens voraus. Der Bau einer Hafenstadt für Athen wurde von Perikles aufgenommen und so entstand nach den Plänen von Hippodamos die Hafenstadt Piraeus (Abb. 3). Den Mittelpunkt der Stadt bildete die hallenumgebene Agora, ein viereckiger Platz, auf den die Hauptstraßen der Stadt rechtwinklig zulaufen. Auf den Plätzen standen die Tempel in diagonaler Richtung, sei es aus Gründen künstlerischer oder malerischer Wirkung, sei es aus sakralen Gründen (Ost—West). Am Abhänge der Munichia liegt das große Theater. Wo die Stadt bei ihrer Erweiterung an die Berge oder Küste gelangte, weichen die Straßenzüge von der Geraden ab und schmiegen sich der Geländeform an. Auch die Ringmauer ist völlig dem Gelände angepasst. Die beiden Häfen Zea und Munichia sind mit Schiffshäusern umbaut; an dem Hafen Cantharos erblickt man vier große Säulenhallen, die das sog. Emporion, eine Art Warenbörse, bildeten. Die Stadt ist durch sinnvolle Verbindung und wohlberechnetes Verhältnis der heiligen, öffentlichen und privaten Bestandteile zu einem einheitlichen Kunstwerk gestaltet. Im Gegensatz zu den alten, winklig angelegten Städten nennt Aristoteles in seinen Büchern der Politik solche Städte *κατά τὸν νεώτερον τρόπον* (nach dem neuen Stil) angelegt.

Fast alle Städte der griechischen Kolonien sind nach ähnlichen Plänen gebaut. Mit der kolonialen Ausbreitung der Macht des hellenischen Volkes wurde auch dessen Städtkultur verpflanzt. Namentlich Sizilien zeigt uns gewaltige Reste großer Städte in den Ruinen von Syrakus, Agrigent und Selinunt. Das im Jahre 628 v. Chr. gegründete Selinunt (Abb. 4) wurde schon im ersten punischen Kriege (250 v. Chr.) ganz zerstört. Selinunt bestand aus der regelmäßig angelegten und mit einer Mauer umgebenen Akropolis, sowie einer viel größeren äußeren Stadt auf der Landseite. Die älteste Ansiedelung liegt auf dem westlichen, steil gegen das Meer abfallenden Felsen, und wurde der Länge nach durch eine 7 m breite Hauptstraße geteilt, die von Norden nach Süden lief, und der Breite nach durch sieben oder acht Querstraßen, welche die erstere im rechten Winkel kreuzten und die Stadt in fast gleich große Quadrate einteilten. Den Himmelsrichtungen entspricht auch die Stellung der Tempel. Die Ringmauer schmiegt sich in freier Linie der Felskante des Hügels an.



Unter Alexander dem Großen und den Diadochen wurde der Bau neuer Städte eine häufige Aufgabe; aber allmählich schwand der monumentale Inhalt, während die regelmäßigen Linien blieben. Bei seinem Zuge zur Eroberung des Perser-

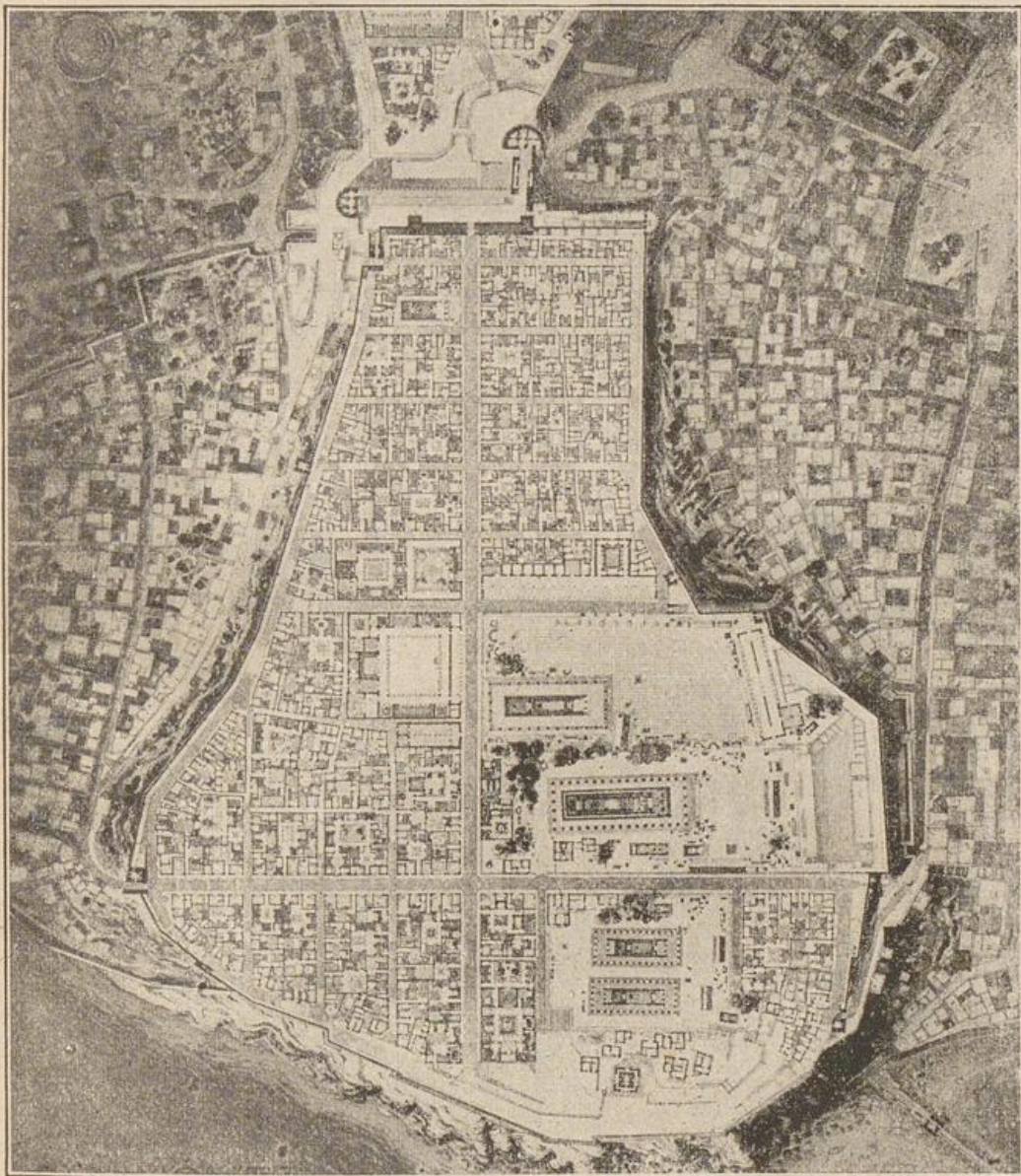
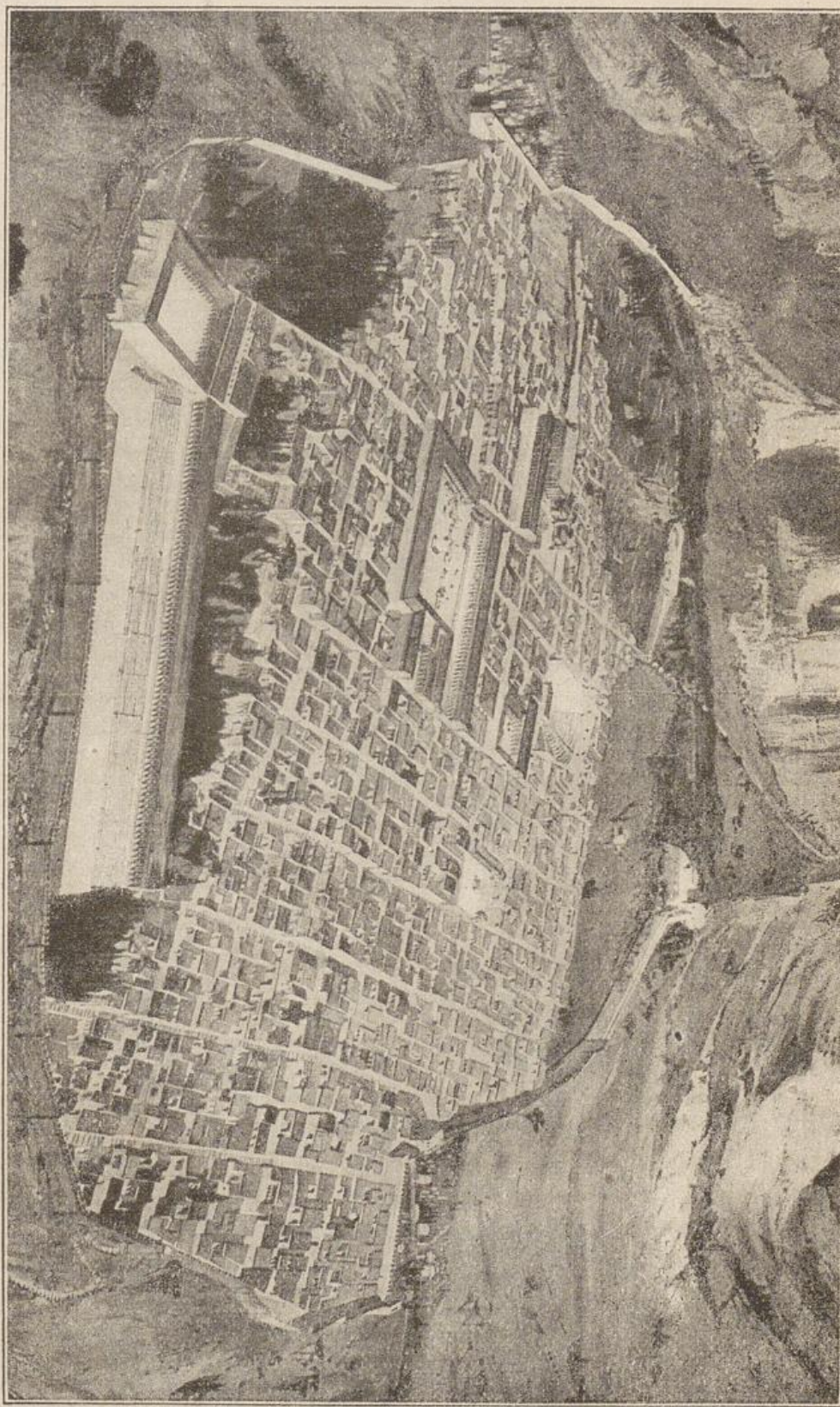


Abb. 4. Selinunt.

reiches zog Alexander der Große durch Palästina nach Ägypten; hier gründete er 332 v. Chr. an einer der Nilmündungen Alexandria. Die Stadt zeigt ein rechteckiges geradliniges Straßennetz, aber eine unregelmäßige Gestalt der Stadtmauer, die sich wohl





216b. 5. Priene.



den verzweigten Wasserläufen der Nilmündungen anpaßte. Im Zusammenhang mit dem Hafen betrachtet, der mit großem Aufwande durch den Bau eines langen Verbindungsdammes zwischen der Insel Pharos und dem Festlande in einen östlichen und einen westlichen zerlegt wurde, entbehrt der Stadtplan des höheren städtebaukünstlerischen Wertes.

Eine weitere Anlage aus der Zeit der Diadochen ist uns in Priene (Abb. 5) überliefert, einer griechischen Kolonialstadt in Kleinasien; der Stadtplan zeigt, wie das für die Ebene erdachte Planschema dem steilen Berge aufgezwingt wurde. Das Straßennetz ist nach den Himmelsrichtungen orientiert, das ganze Stadtgebiet ist mit 8 ost-westlichen ebenen und 16 nord-südlichen steilen Straßen durchzogen; die achte Steilstraße bildet genau die Mittelachse der Stadt, die vierte flache Straße kreuzt sich mit ihr auf der Mitte des Marktes. Die Agora nahm mit den beträchtlichen Abmessungen von 130 auf 95 m fast ein Fünftel der Stadtfläche ein. Die Steilstraßen mußten vielfach mit Treppentufen ausgestattet werden; sie hatten eine Durchschnittsbreite von  $3\frac{1}{2}$  m, waren also als Nebenstraßen behandelt, während die vom Westtor kommende flache Straße mit  $5\frac{1}{2}$  m Breite als eine Hauptstraße charakterisiert ist. Die Einhaltung des Straßenschemas war den Gründern nicht leicht gemacht; es mußten große Felsmassen gesprengt werden, um die gerade Linie durchzusetzen. Weitere Beispiele von solcher Regelmäßigkeit sind Nicaea in Bithynien, Magnesia am Maeander, Kyrene.

Die Diadochenreiche haben den vordringenden Römern nicht widerstehen können. Nach Mazedonien, Griechenland sind auch Kleinasien, Syrien und Ägypten Provinzen dieses Weltreiches geworden.

Die Städte der Latiner und Etrusker sind uns im wesentlichen nur dem Namen nach bekannt; nach Angaben in alten Schriften müssen wir uns ihre Anlage wie die der Stadt der hellenischen Vorzeit denken. Auch die Stadt Rom ging aus einer befestigten Ansiedelung der Latiner hervor. Da aber die Stadt durch die vielen Überbauungen sich stetig geändert hat, so läßt sich der älteste Zustand nur schwer feststellen. Die ursprüngliche Anlage umfaßte nur den Palatin, in etwas späterer Zeit das viereckige Rom — Roma quadrata. Die allmähliche Ausbreitung über die sieben Hügel entstand durch Vorstädte. Die servianische Mauer



umschloß auch den Kapitolin, den Quirinal, den Viminal, das Esquilin, den Caelius und den Aventin. Mit der wachsenden Machtstellung Roms wuchs die Stadt, es folgte der innere Ausbau und die Bebauung des gegenüberliegenden Tiberufers. Damit wurde Rom schon damals zur Großstadt. Die Entstehung dieses Groß-Roms stand in engstem Zusammenhange mit der Hegemonie in Latium. Das alte Rom ist ein in langen Zeiträumen allmählich aus Bedürfnis und freiem Willen Stück um Stück angelegtes und ausgebautes Stadtgebilde; aus einem solchen Werdegang erklärt sich der Grundriß des alten Rom, der uns an Athen erinnert.

Die Geschichte der Stadt Rom hat sich mit der Ausdehnung der römischen Macht zu jener des Landes Italien, diese zu der des Mittelmeeres erweitert. Durch Kolonisation und Straßenbau gingen die Römer darauf aus, sich das Errungene zu sichern. Bei ihrem Straßen- und Städtebau bewiesen die Römer einen derart weiten Blick, daß die von ihnen gewählten Knotenpunkte des Verkehrs noch heute nach 2000 Jahren nahezu dieselben sind. Bei ihren Feldzügen errichteten die Römer Marschlager, an anderen Stellen feste Lager. Diese befestigten Feldlager sind als Ausgangspunkte einer größeren Anzahl von Städten zu betrachten. Die Form des Lagers entspringt der Truppeneinteilung; hieraus entsteht der Bebauungsplan. Die quadratische, später rechteckige Fläche wird durch ein Linienkreuz — *Cardo* und *Decumanus* —, das in vier Tore verläuft, geteilt; im Schnittpunkt liegt das *Prätorium* mit dem *Fahnenheiligtum*. Den Hauptstraßen (*Cardo maximus* und *Via principalis*) parallel verlaufen mehrere Nebenlinien (*decumani* und *Via quintana*), die weitere Unterteilung erfolgt durch die *Vicinalgassen* (*vicinariae*). Das grundlegende Kreuz, ursprünglich rechtwinklig und nach den Himmelsrichtungen verlaufend, findet sich später unter dem Einfluß von bergigem Gelände, von Wasserläufen, von feindlicher Angriffsseite u. dergl. auch schiefwinklig und gegen die Himmelsrichtungen verdreht. Mit der Ausbildung der stehenden Heere entwickelten sich in der Kaiserzeit viele solche Standlager zu wirklichen Festungen, andere wurden von Anfang an als solche angelegt. Und wenn diese Festungen auch nicht wie befestigte Städte und unsere Festungen zugleich eine städtische Einwohnerschaft umschlossen, so wurden sie doch öfters bei älteren Ortschaften angelegt, und Niederlassungen von Marktetendern,



Handel- und Gewerbetreibenden, auch ausgedienten Soldaten schlossen sich an die Standlager an. Aus dem Feldlager wird ein Kastell, aus ihm die römische Lagerstadt.

Nicht immer sind die römischen Städte aus der allmählichen Umwandlung des Lagers entstanden. Auch bei der planmäßig gegründeten Stadt finden wir den *Cardo* und *Decumanus*; aber die Regelmäßigkeit wird nicht zum Schema; Geländegestaltung, Wasserläufe beeinträchtigen die Regelmäßigkeit. Als Beispiel einer römischen Stadtanlage betrachten wir Pompeji (Abb. 6), das

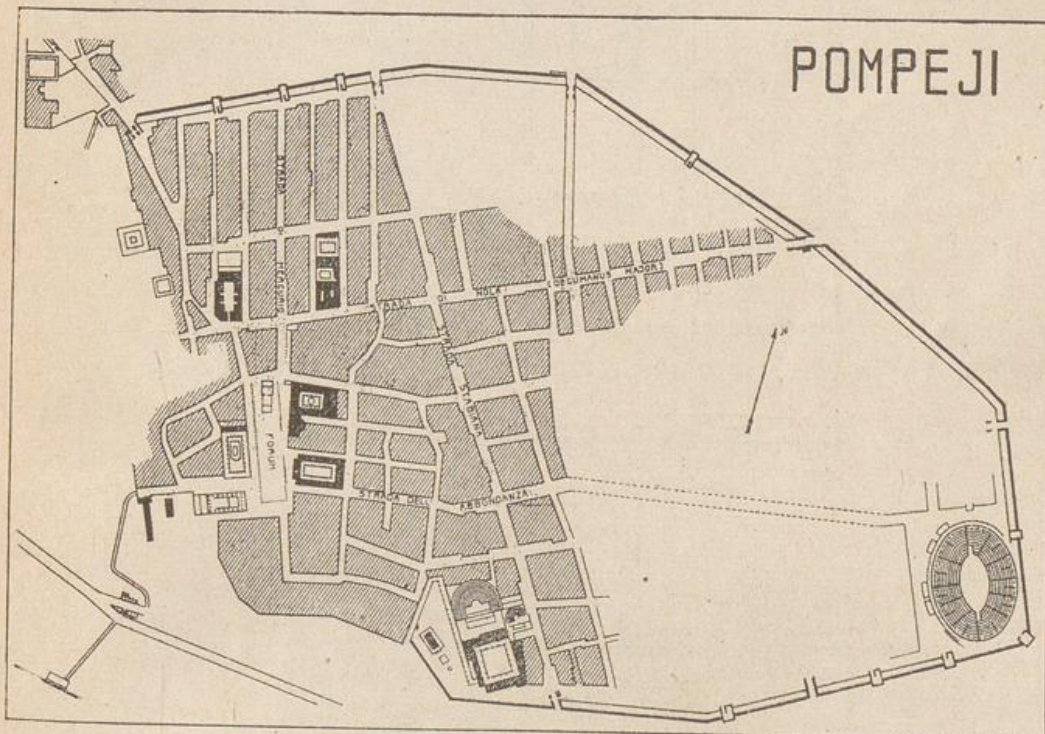


Abb. 6. Pompeji.

nach den Ausgrabungen ziemlich vollständig vor uns liegt. Hier haben wir offenbar zwei Bauperioden anzunehmen. Die älteste Anlage scheint der um das Forum gelegene Teil zu sein. Die Mercuriusstraße bildet hier den *Cardo*, die Strada dell' Abbondanza den *Decumanus maximus*. Später wurde die Stadt bedeutend erweitert. Die Strada Stabiana wurde jetzt der *Cardo*, die Strada Nolana der *Decumanus*. Die Strada Stabiana ist dabei einer natürlichen Bodensenkung folgend nicht streng nach der Himmelsrichtung angelegt. Es wurden auf diese Weise vier Viertel gebildet, die verschieden bebaut waren. Das südwestliche Viertel war die *Regio sacra*, in ihr lagen die Tempel, das Forum



und alle öffentlichen Gebäude. Nach der Festlegung des durch den *Cardo* und *Decumanus* gebildeten Kreuzes erfolgte die weitere Einteilung der Stadt durch Parallelstraßen, dreißig von Nord nach Süd und fünfzehn rechtwinklig dazu. Die Straßen selbst waren eng, ihre größte Breite 7 m, eine Anzahl war nur  $2\frac{1}{2}$  bis 3 m breit.

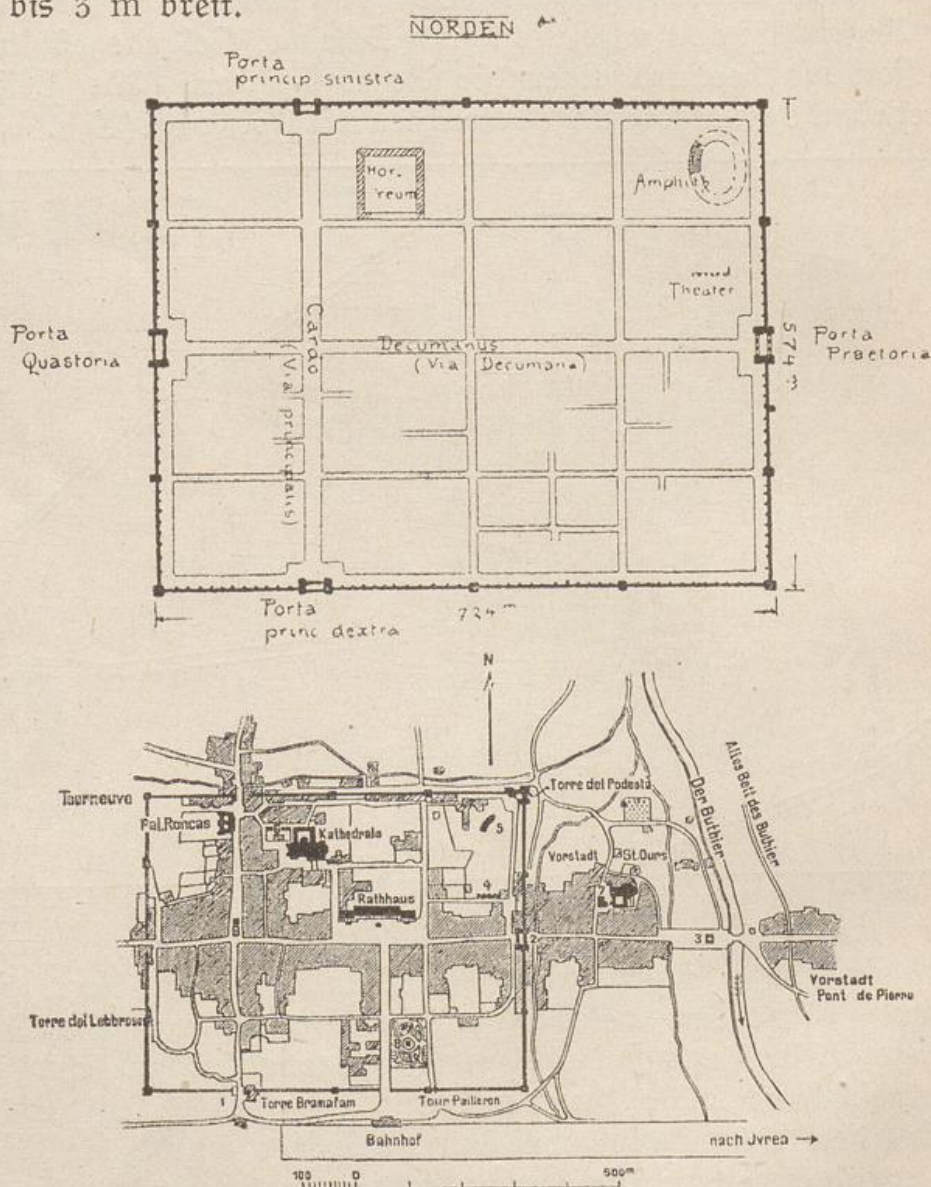


Abb. 7. Nosta, Plan des römischen Kastells.  
Heutiger Stadtplan.

Einen Stadtgrundriß, der auf ein römisches Lager zurückzuführen ist, finden wir in dem italienischen Städtchen Nosta (Abb. 7). Unter Augustus 25 v. Chr. gegründet, bildet Nosta den Schlüssel



zu den beiden wichtigen Alpenstraßen des Großen und Kleinen St. Bernhard. Die Stadt bildet ein Rechteck von 725 auf 570 m. In der Mitte der Schmalseiten liegen die beiden Tore, Porta praetoria und Porta quaestoria, die noch heute wie die Mauern mit ihren Türmen in beträchtlicher Höhe vorhanden sind. Auch die Fundamente der Porta sinistra und dextra sind freigelegt, die ganz entsprechend der normalen Einteilung des römischen Lagers der Rückseite des Lagerrechtecks sich nähern. Die heutigen Straßen zeigen im wesentlichen die Richtungen der altrömischen, insbesondere der Via decumana und der Via principalis entsprechend, die die gegenüberliegenden Tore verbinden; andere Straßen entsprechen der Via quintana, den Decumani oder einzelnen Vicinalstraßen.

Ein Beispiel einer späteren regelmäßigen Anlage läßt sich aus dem Stadtplan von Rimini ableiten. Der Decumanus wird hier von der Via Flamina gebildet und entspricht genau der heutigen Hauptstraße. Der Cardo läuft von dem erhaltenen Südtor aus und schneidet den Decumanus auf dem Hauptplatz der Stadt (Piazza di Giulio Cesare), in dem man jedenfalls das alte Forum zu erblicken hat.

Auch in anderen italienischen Städten wie Bologna, Faenza, Florenz, Modena, Turin u. a. ist die römische Lagerstadteinteilung noch zu erkennen.

Soweit die Macht des römischen Weltreiches reichte, überall tritt uns die römische Kultur entgegen. Die Römer übertragen ihre Bauweise nicht minder wie ihre heimische Art in die fernsten Kolonien; so ist es erklärlich, daß wir in vielen Orten außerhalb Italiens ähnliche Grundrißformen der Städte finden.

Von der großen Anzahl römischer Siedelungen seien einige angeführt, auf englischem Boden: Chester, Colchester, Gloucester, London, Silchester, Wrocester (das alte Viroconium); in Frankreich: Arles, Bordeaux, Boulogne, Lyon, Nîmes, Paris, Toulon; in Spanien: Cordova, Cartagena, Pampelona, Toledo, Saragossa.

Von den Römerstädten auf deutschem Boden seien genannt: Wien, Regensburg, Augsburg, Straßburg, Worms, Mainz, Bonn, Köln.

Bevor wir die Römerstädte Deutschlands einer Betrachtung unterziehen, möge die Siedelungsgeschichte in Germanien kurz gestreift werden. Die großen Landflächen Mitteleuropas zwischen



Rhein und Weichsel — im Süden von den Alpen begrenzt, im Norden weit hineinragend in die skandinavischen Gebiete — treten in das hellere Licht der Geschichte, als sie den Römern bekannt werden. Caesar, später Plinius und Tacitus haben eingehende Schilderungen von Germanien hinterlassen. Mit einem gewissen Mitleid spricht Tacitus im ersten Jahrhundert unserer Zeitrechnung von dem alten Germanien, dessen dunkle Wälder, reißende Ströme, Kälte und Stürme ihm und seinen Zeitgenossen wenig verlockend erscheinen. Die Volksstämme sind vermutlich aus Skandinavien eingewandert, sind im zweiten Jahrhundert vor Christus bis zum Rhein vorgedrungen, ja, haben ihn schon überschritten, vermischen sich mit den Kelten, die zum Teil über die Nordsee gedrängt werden. Hundert Jahre später hat sich die Volksmenge der Germanen auf dem fruchtbaren Boden schon stark vermehrt; sie drängen weiter in Gruppen von vielen Tausenden an die Grenze des römischen Reiches, besiegen römische Heere, um dann selber besiegt zu werden. Eine erste Mahnung an das Römerreich, sich nach Norden zu schützen. Die Römer haben die Gefahr erkannt, schicken ihre Heere über die Alpen und beginnen ein gewaltiges Verteidigungswerk aufzuführen. Marschlager und feste Lager der Oberkommandierenden werden aufgeschlagen. An der Donau werden neue Provinzen, Raetia und Noricum (15 v. Chr.), mit höheren Verwaltungsbeamten und Offizieren besetzt. In deren Gefolge zieht eine große Schar von Gehilfen und Unterbeamten, Gesinde, freie und Unfreie aus römischen Ländern ein. Drusus übernimmt den Befehl über die am Rhein stehenden Legionen. Wo der Main in den Rhein fließt, legt Drusus ein Kastell an; in der Nähe entsteht eine Lagerstadt, das spätere Mainz. Hier war das Standquartier der XXII. Legion, in deren Schutz mehrere kleinere Ansiedelungen dicht nebeneinander entstanden sind. Von Mainz aus sind viele Siedelungen, rheinab- und rheinaufwärts in Form von festen Lagern gegründet und durch Wege miteinander verbunden worden. Unter Vespasian und Domitian werden die Grenzen des römischen Reiches weiter ausgedehnt und Straßen über den Schwarzwald nach dem Donautal gebaut. Unter römischem Schutze siedelte sich abenteuerndes Volk aus Gallien in dem Lande an. Das neubesetzte Gebiet hieß Decumatenäcker (Zehntland); es umfaßte beinahe ganz Baden und große Teile von Württemberg und Hessen. Zum Schutze gegen



räuberische Überfälle ließ Domitian einen breiten Heeresweg über die Höhen und Halden des Taunus führen und schützte die Anlagen durch ein System von Befestigungen; eine Grenzstraße wurde geschaffen (Limes), die zugleich als Schutzwehr gegen feindliche Angriffe diente. Auf einer Einsattelung des Kammes entstand ein Kastell, das mehrmals umgebaut ist, die heutige Saalburg. Nachher waren Trajan und Hadrian für den Ausbau der Grenzwehr tätig. Der Taunus und die Wetterau werden mit Wall und Graben umgeben, dann der Main als Grenzwehr benutzt und von Wörth, später von Miltenberg fast schnurgerade der Limes über den Odenwald und das Neckarhügelland bis nach Lorch geführt, wo der rhätische Limes einsetzte, der bis zur Einmündung der Altmühl in die Donau reichte. Diese Schutzkonstruktionen des Limes mit ihren Wachttürmen und die Formen der Kastelle sind von großem Einfluß auf den späteren Städtebau. Im Schutze dieser Verteidigungswerke entstehen in den ersten vier Jahrhunderten unserer Zeitrechnung eine große Anzahl von Niederlassungen, meist in unmittelbarer Nähe und oft in Verbindung mit den befestigten Sitzen der römischen Befehlshaber und Verwaltungsbeamten. Zwei römische Provinzen erheischen unser besonderes Interesse, Germania prima und Germania secunda. In Obergermanien sind die Hauptstädte Moguntiacum (Mainz) und Argentoratum (Straßburg); von Kastellen seien genannt Worms, Speyer, Bingen, Koblenz, Boppard, Andernach. In Untergermanien ist Köln die Hauptstadt, die Metropolis (Colonia Agrippinensis). Trier wird aufgeführt, Augsburg und Regensburg.

Das römische Köln (Abb. 8) soll uns einen Einblick in die Städteskultur Deutschlands in den ersten christlichen Jahrhunderten geben. Infolge der Bundesgenossenschaft mit den Ubiern, die neben den römischen Bürgern angesiedelt wurden, haben wir es mit der Verdoppelung des ursprünglichen Lagers zu tun, woraus sich eine mehr quadratische Form des Grundrisses ergibt. Wenn die beiden Portae praetoriae ausnahmsweise nicht der Wasserseite zugewendet sind, so erklärt sich dies daraus, daß der Rheinstrom selbst von den Römern beherrscht wurde und die Westseite die Angriffsseite darstellt. Die Via principalis, die heutige Hohe Straße, nähert sich dementsprechend der Rheinseite. Einen lebendigen Eindruck des römischen Köln gibt uns das Modell im Wallraf-Richartz-Museum zur Zeit Constantins. Überblickt



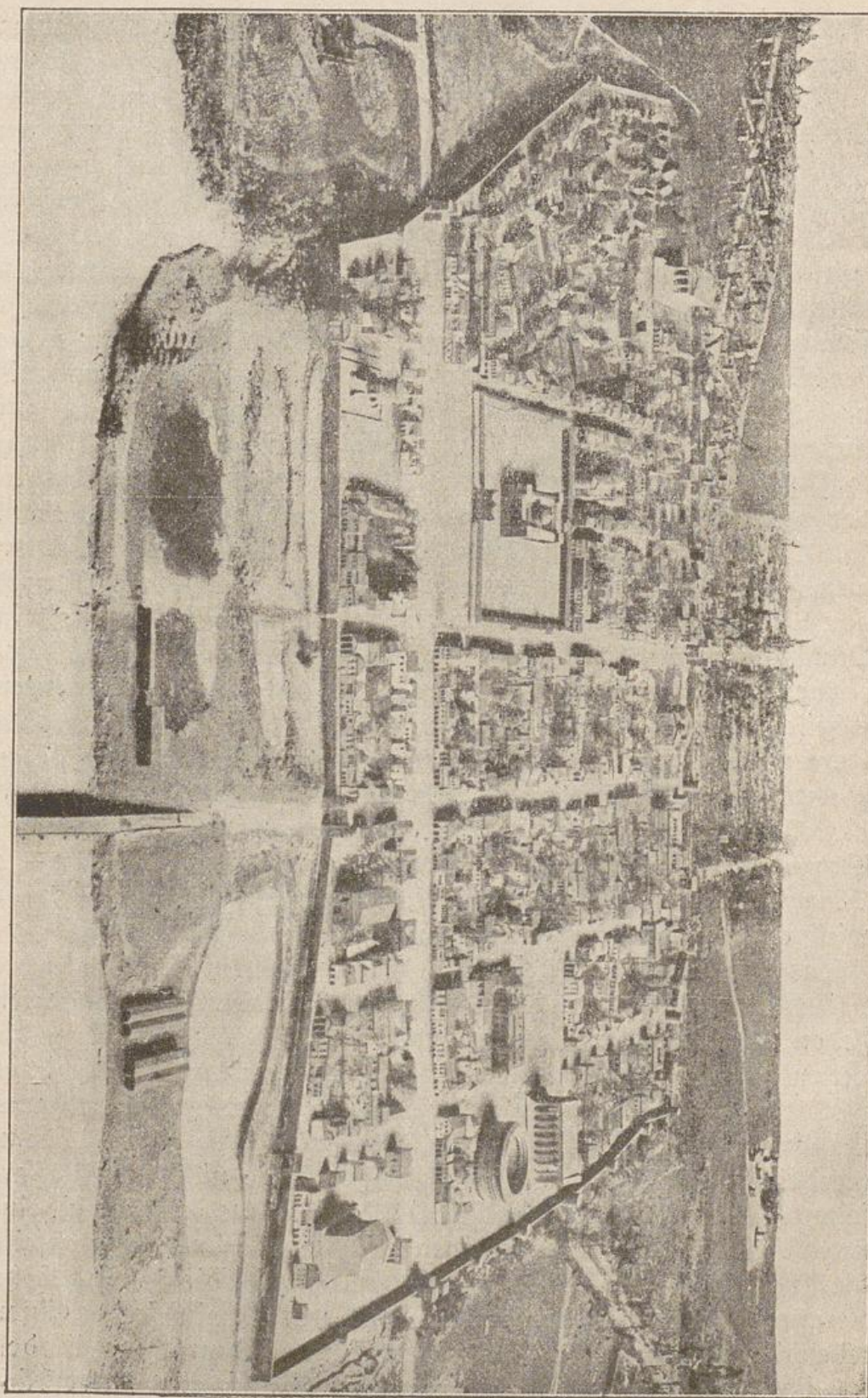


Abb. 8. Römischer Garten.



man das Gesamtbild des Modells, „so künden die in der kolonialen Stadt begründeten Gebäude mit heraldischer Prägnanz die einzelnen Elemente an, welche sie zusammensetzen: die Ara als Begründung des Kaiserkults der Germanen, der Kaiserpalast als Merkzeichen der Hoheit des römischen Statthalters, der Tempel des keltischen Jupiter als Verehrungsstätte des höchsten Gottes in nordischer Form, der Merkurtempel, das Heiligtum des Gottes, zu dem die Händler und das hinter dem Heere ziehende fahrende Volk beten, — wir gedenken des Wortes Caesars: *deorum omnium maxime Mercurium colunt* — der Tempel des Dolichenus, des Gottes der orientalischen Legionäre, das *Conventiculum christianum* als früheste Begründung der gerade in den Kolonien alsbald siegreichen, von Orientalen und Griechen getragenen Religion. Malerisch ergibt sich ein Stadtbild, nach welchem der Palast wie eine zentral gelegene Burg nach Art antiker und mittelalterlicher Städte im ungefähren Mittelpunkt liegt, während sich die Hauptgebäude auf den äußeren Ring des Ganzen verteilen.“

Neben diesen römischen Städten kannten die Germanen keine Städte, sie wohnten in Blockhäusern, die der einzelne sich selbst erbaute. Dörfer pflegten sich bei den westlichen Stämmen weit auszudehnen. Auch über diese Siedelungsweise berichtet uns Tacitus. „Hier und da zerstreut haufen die Germanen weit voneinander, wie ihnen gerade eine Quelle, ein Feld, eine Waldung behagt. Dörfer legen sie nicht in unserer Weise an, daß die Gebäude aneinanderstoßen und zusammenhängen, jeder umgibt sein Haus ringsum mit einem freien Plage, entweder zum Schutze gegen Feuersgefahr oder vielleicht, weil sie des Bauens unfundig sind.“ Diese Beschreibung paßt ebensowohl auf die Einzelhöfe, als auch auf die Haufendörfer. Das Dorf ist also im ersten nachchristlichen Jahrhundert bereits vorhanden. Nach den Berichten legte der Deutsche sein weitschichtiges Dorf mit den zerstreuten Hütten auf trockenem Boden an, im Gegensatz zum Slawen, der mehr Sumpfbewohner ist. Je nach den örtlichen Verhältnissen rückten die Hütten auch enger aneinander, ohne sich zu regelmäßigen Straßen zu gestalten, mitunter doch so dicht, daß römische Augenzeugen von einer stadähnlichen Anlage reden konnten. Auch über die Flur, welche der äußeren Gestalt unserer Dörfer ein so ausdrucksvolles Element gibt, finden wir nachfolgende Schilderung bei Tacitus: „Die Ländereien werden



nach der Zahl der Bebauer von der Gesamtzahl abwechselnd in Gebrauch genommen und dann unter die einzelnen nach dem Range verteilt. — Alljährlich wechselt man mit dem Ackerlande, und es bleibt immer noch ein Teil liegen.“ Das sind allbekannte Grundsätze unseres Dorflebens, die in dem Wechsel zwischen Anbau und Brache ein wirtschaftliches Steigerungselement erkannten. Auf ihren Wanderungen lernten die germanischen Stämme eine andere Siedelung bei den Kelten kennen, die von ihnen unterworfen oder verdrängt wurden. Auf dem eroberten Boden werden dann Dörfer nach heimischer Art angelegt, die alte Dorfverfassung und Flureinteilung wird beibehalten.

In dieses Siedelungsbild kam mit der Völkerwanderung Unruhe und Bewegung. Es ist ein gewaltiges Drängen und Bewegen durch die großen Wald- und Sumpfgebiete Germaniens, auch durch die westlich anstoßenden Länder, durch die flachtäler und über die vielen Gebirgszüge hinüber. In den wilden Kämpfen, die mit den Kriegszügen verbunden sind, fällt die Römerherrschaft am Rhein. Die germanischen Stämme durchbrechen den Wall am Rhein, werfen die Heere und den Staat nieder. Dieses Vorwärtsdrängen nach Süden und Westen hat weiter eine für die deutsche Kultur, wie besonders für den Städtebau, sehr wichtige Folge. Die nordwestlichen Landstrecken sind allmählich von Menschen leer geworden; die Slawen ziehen nach und werden die östlichen Nachbarn der Germanen; für die Geschichte Deutschlands ein bedeutsamer Vorgang. Die Elbe ist eine wichtige Grenzlinie geworden. Die Bezeichnung „Ostelbien“ ist in jener Zeit entstanden.

In Westgermanien ist die blühende Städteskultur in Schutt gesunken. Das römische Imperium, die Staaten, die civitates und die municipia der Städte sind verschwunden; es gibt keine Städte mehr und es muß vieles — wenn auch nicht alles — wieder neu erstehen. Vom Rhein her und von der Donau erblüht neues Leben. Es wachsen sich auf dem deutschen Boden diejenigen Institutionen aus, die von neuem zu einem Städtewesen führen. Wenn wir die Entwicklung des Städtewesens bis zu seiner Wurzel verfolgen wollen, so müssen wir zusehen, wie die Verhältnisse der Siedelung im 5. Jahrhundert lagen, und da müssen wir an den deutschen Bauer denken. Das Städtewesen hat seine Wurzel in der Landwirtschaft, den Begriff weiter gefaßt: in der Nutzung der Bodenschätze. In demselben Grade,



in dem der Wert des Geldes durch die Zerstörung der von den Römern in Deutschland geschaffenen Wirtschaftsverhältnisse sank, in demselben Grade stieg der Wert des Bodens. Der deutsche Wald mußte allmählich der Pflugschar weichen und wurde vom Anfang des 6. Jahrhunderts bis etwa 1300 durch die Anlage neuer Ansiedelungen erobert. Die Besiedelung fand in der Hauptsache durch Einzelhöfe und Dörfer statt. Das Wort Dorf bezeichnet im Germanischen eine Zusammenfügung, Häufung, Reihung. Das Land wird besiedelt durch Erbauung von Einzelwohnstätten inmitten einer urbar gemachten Fläche. Der Einzelhof entsteht umgeben von Land, das unter Kultur genommen ist. In den Formen unserer Dörfer können wir unterscheiden Haufendörfer, Weiler, Reihen-, Straßen- und Ungerdörfer, die zum Teil wieder mit der Verteilung der Feldflur in Beziehung stehen. Im allgemeinen ging die Entwicklung dahin, die Höfe näher aneinander zu reihen und dadurch erst den Ort von der Landschaft zu sondern. Sowie diese Bewegung durch politische Ereignisse verstärkt wurde und zur Anlage eines äußeren Befestigungsringes führte, kristallisierte sie sich zur Schaffung eines neuen Typs: der Stadt. Diese ist also vielfach aus dem Dorfe hervorgegangen, was an dem System der Altstadtstraßen oft genug noch deutlich erkennbar ist. Aber mit der räumlichen Beengung durch Wall und Graben sind dann ganz neue Verhältnisse entstanden, die die städtische Entwicklung von der dörflichen lösten. Es ist nicht schwer, den Typ der Hofgruppe, des Haufen-, Straßen- und Ungerdorfes in den ältesten Teilen mancher Städte wieder zu erkennen. Aus der Wörthenanlage, der sich hinter den Häusern entlang ziehenden Gartenzone, entwickeln sich rückliegende Parallelstraßen und aus der Gewanneinteilung oder der sich ans Haus anschließenden Hufenform entstehen typische Straßenbildungen ohne planmäßige Bestimmung auf natürliche Art, wobei die möglichst rechteckigen, aber gegeneinander häufig verschobenen Parzellen viele Unregelmäßigkeiten in der Straßenführung erklären.

Das deutsche Volk blieb bis zum 9. Jahrhundert, fast ausschließlich Ackerbau und Viehzucht treibend, auf dem Lande in Dörfern ansässig. Von nun aber ist ein Umschwung zu verzeichnen, der im Laufe der Zeit zur Stadtbildung führte. Seit Karl dem Großen wird zwar von Stadtgründungen gesprochen; doch handelt es sich hier um Gründung fester Orte als Stützpunkte zur



Verteidigung des Landes. Durch Rietschels Untersuchungen wissen wir, daß in ganz Deutschland bis in den Anfang des 12. Jahrhunderts fast nur da von eigentlichen Städten die Rede sein kann, wo der Römer bereits solche gekannt hat. Waren es zunächst auch ländliche Gemeinwesen, die nach der Vertreibung und dem Eindringen der Germanen entstanden, so blühte hier doch nach wie vor der kaufmännische Handel und die gewerbliche Tätigkeit. Vergleichen wir den mittelalterlichen Stadtplan dieser Städte mit den darunterliegenden, durch archäologische Forschung festgestellten römischen, so ist fast übereinstimmend zu beobachten, daß die römische Wallinie in ihr folgenden Straßenzügen des heutigen Stadtplanes sich erhalten hat, und daß die römischen Torbauten den Ausgangspunkt zu bilden pflegen für mit den Römerstraßen sich mehr oder weniger deckende Straßenzüge. Wo aber keine positiven römischen Anhaltspunkte mehr erhalten sind, weicht das Straßennetz regelmäßig im mittelalterlichen Sinne vom römischen ab. Als Gesamteindruck kann lediglich von einem Durchschimmern des römischen Stadtplanes durch den mittelalterlichen gesprochen werden, nicht aber von einem verständnisvollen Erfassen der römischen Gesamtanlage.

Wenn wir Städte wie Würzburg, Hamburg und Magdeburg außer Betracht lassen, weil hier besondere Handelsverhältnisse schon früh zu ähnlichen Stadtbildungen führten, so kennt der Deutsche bis in das 12. Jahrhundert hinein nur Marktansiedelungen, die namentlich an den Sitzen der geistlichen Fürsten und bei den Königspfalzen gegründet wurden und ausschließlich kaufmännische und gewerbliche Bevölkerung aufnehmen. Die Marktansiedelungen, die meist als villae, Marktdörfer, bezeichnet werden, haben ihren eigenen Markt, ihre eigene Münzstätte, ihr besonderes Recht, eine Marktkirche, ja hie und da auch eine ausreichende Befestigung; aber sie unterscheiden sich insofern von den Städten, als diese gleich den alten civitates auf römischer Grundlage hinter Mauer und Graben eine gemischte Bevölkerung bergen, auf die die ehemals kaufmännischen Vorrechte übergehen.

Dann setzt das 12. Jahrhundert mit den planmäßigen Städtegründungen ein. Den Reigen eröffnet Freiburg i. Br., die Gründung des Herzogs Berthold von Zähringen aus dem Jahre 1120. War vielleicht zunächst auch hier nur erst eine Marktansiedelung beabsichtigt, so muß die Neuanlage doch sehr früh



den Charakter einer Stadt mit Mauer, festem Umriß und gemischter Bevölkerung erhalten haben; an Freiburg schließen sich im Verlauf des 12. Jahrhunderts weitere Gründungen an, zu denen besonders Freiburg i. N. (1178) und Bern (1191) gehören. In dem Gebiete, das die deutschen Fürsten den Wenden abgenommen und mit Deutschen besiedelten, entstehen nicht nur zahlreiche Dörfer, sondern auch die Städte Lübeck (1143), Stendal (1151), Schwerin (1164); ihnen reiht sich weiter südlich Leipzig (1160), im Norden Hamburg-Neustadt (1186) an. Dann aber erweitert sich in derselben Zeit unter Anwendung einer planmäßigen Grundrißbildung eine große Anzahl älterer Marktansiedelungen zu Städten. Mit dem 13. Jahrhundert, ja in Thüringen schon in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts, beginnt eine geradezu massenhafte Gründung von fürstlichen Landstädten. Besonders wichtig ist, daß sich hieran nicht bloß die großen Fürsten beteiligten, sondern auch die kleinen Dynastien; ein jeder von diesen will seine Stadt mit Marktverkehr und eigener Münzstätte haben.

Den Ausgangspunkt für die Städte des Mittelalters und ihre Plangestaltung bilden einerseits die Niederlassungen im Schutzgebiet der Burgen, festen Bischofssitzen und Kaiserpfalzen (Rothenburg o. T., Worms, Speyer), die Angliederung an Klöster (Münster), Handelsplätze, Zollstellen an Heeresstraßen und Flüssen (Magdeburg, Halle), ferner der schon genannte Ausbau bäuerlicher Ansiedelungen, der Dörfer (Lennep, Soest). Diese verschiedenen Ausgangspunkte, beeinflusst von der topographischen Lage, dem Vorhandensein und der Lage sowie der Form der Heerstraßen haben die verschiedenartigen Stadtgrundrisse erzeugt. Im Gegensatz zu den Plänen der Römerstädte weisen sie im allgemeinen mehr unregelmäßige Gestalt und vielfach zentrische Formen auf. Häufig ist die Form des Grundplanes völlig durch die Verkehrswege beeinflusst (Miltenberg a. M., Goslar).

Auf die Grundrißgestaltung der Städte üben Verteidigungsrücksichten, besonders in der ersten Zeit, starken Einfluß aus; denn im Leben dahingegangener Generationen nehmen Krieg und Kriegsgefahr einen breiten Raum ein. Als Grundform germanischer Verteidigungsanlagen finden wir den Ringwall, gleichzeitig als Vorstufe des Burgenbaues. Diese Ringsform ist die sicherste Verteidigungsstellung bei geringstem Aufwand an Mann-



schaft; sie wird beibehalten in den Burgen, den Kirchenburgen und in der befestigten Anlage vieler Städte. Verteidigungsgrundsatz ist es, die Zahl der Tore möglichst zu beschränken. Zwei oder drei nebeneinander laufende 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 wird das schroffe Vorspringen einzelner Häuser vor die Straßenflucht darauf berechnet. Mit zunehmendem Handel gewinnt der Verkehr auf die Gestaltung Einfluß. Die früheste Stadt gewährt der Landstraße mit ihren zweifelhaften Passanten keinen freien Durchgang, sondern führt den Weg außen um sie herum. Auch der Markt wird vor die Stadtmauer verwiesen. Der Kaufmann, der ausschließlich wirtschaftlich tätig ist, vertritt die verkehrstechnischen Gesichtspunkte gegenüber der kriegstechnischen Auffassung. Liegt der Stadtgründung die Absicht zugrunde, die Stadt selbst zu einem Handelspunkte zu erheben, so ist die technische Folgerung hierfür, die Durchgangsverkehrsstraßen achsial

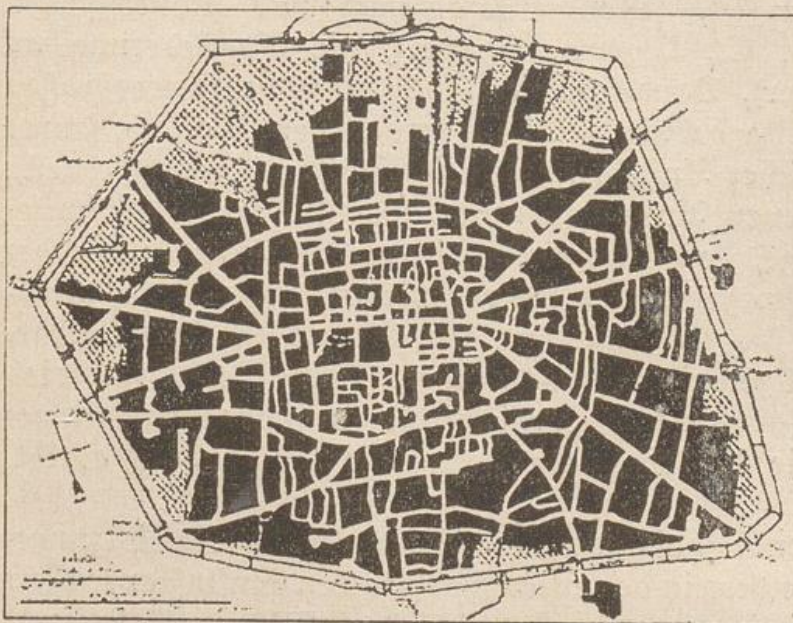


Abb. 9. Bologna.

dem Stadtmit-  
telpunkte zu-  
zuleiten, ohne  
Rücksichtnah-  
me auf die  
ungehindert  
geradlinige  
Führung des  
Durchgangs-  
verkehrs durch  
die Stadt. Die  
besondere Be-  
tonung des  
Verkehrs im  
mittelalter-  
lichen Städte-  
bau findet

einen Beleg durch die Diagonalstraße, was dem römischen Städtebau ein unbekannter Begriff gewesen sein muß, da er mit dem Cardo und Decumanus die Verkehrsfrage für gelöst hielt.



Der Gegensatz zwischen römischer und mittelalterlicher Grundrissgestaltung läßt sich sehr schön in dem Stadtplan von Bologna (Abb. 9) verfolgen, der in seinem Kern unverkennbar die römische Art der Straßensführung zeigt und zugleich in hochinteressanter Weise die Fortbildung dieses Grundrisses infolge der mittelalterlichen Erweiterung dartut. Von den alten römischen Hauptstraßen aus, die das Quadrat in etwa gleich große Vierecke zerlegen, gehen die mittelalterlichen Radialstraßen nach den Haupttoren der erweiterten Umfassungsmauern.

Bei der Gestaltung des Straßennetzes und der Umwallung ist auf die örtlichen physikalischen Verhältnisse Rücksicht ge-

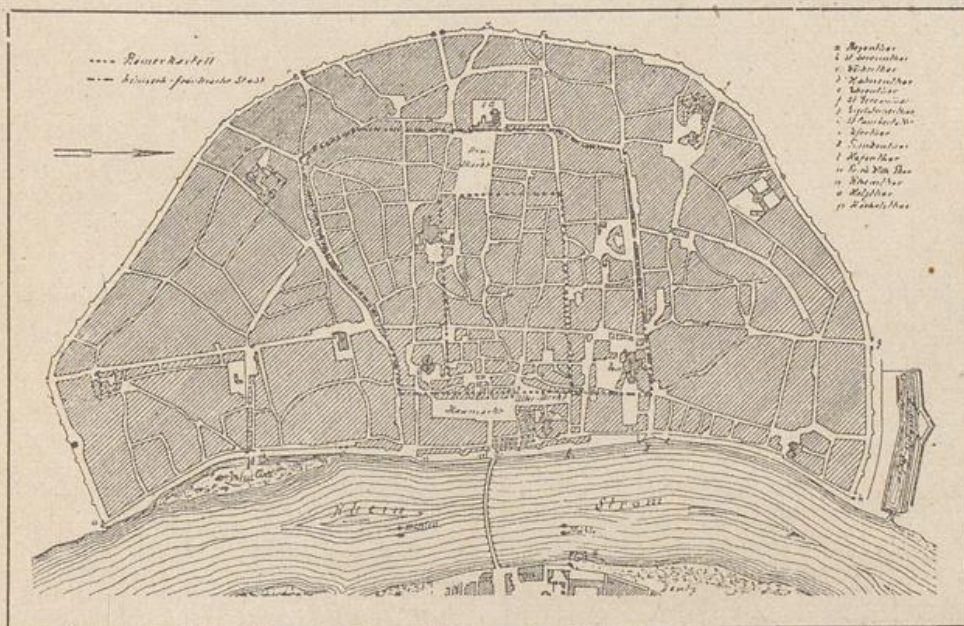


Abb. 10. Cöln a. Rh., Stadtplan von 1857.

nommen. Kein Wesenszug ist in Fluß und Felsen, der nicht ein Echo gefunden hätte in Wegführung, Bauart und Befestigung der Siedelung. Die Hemmnisse im Gelände sind nicht mit roher Gewalt erstickt und beseitigt, sondern in geduldiger, schmiegsamer Klugheit umgangen worden.

Einige Beispiele mögen die Verschiedenartigkeit der mittelalterlichen Stadtgestaltung erläutern.

Beginnen wir mit den Römerstädten Cöln und Straßburg. Der Kern von Cöln (Abb. 10) läßt das Lagerrechteck noch erkennen. Die Via principalis, die heutige Hohe Straße, nähert sich dem Rhein. Der Decumanus, der die beiden Lagerhälften trennt, ist nur noch in kurzen Straßenstücken erhalten, während die Haupt-Decu-



mani jeder Lagerhälfte in der Schildergasse und der Breiten Straße noch wohl erkennbar sind. Im Stadtplan von Straßburg umfaßt das Lagerrechteck mit dem rechteckigen Straßennetz den Stadtteil um das Münster herum. Wenn auch hier, wie in Köln, die Straßen sich seitlich zu ihrer ursprünglichen Lage verschoben haben oder in schräger Richtung abgelenkt sind, so ist die Einteilung des römischen Lagerrechtecks doch an einer ganzen

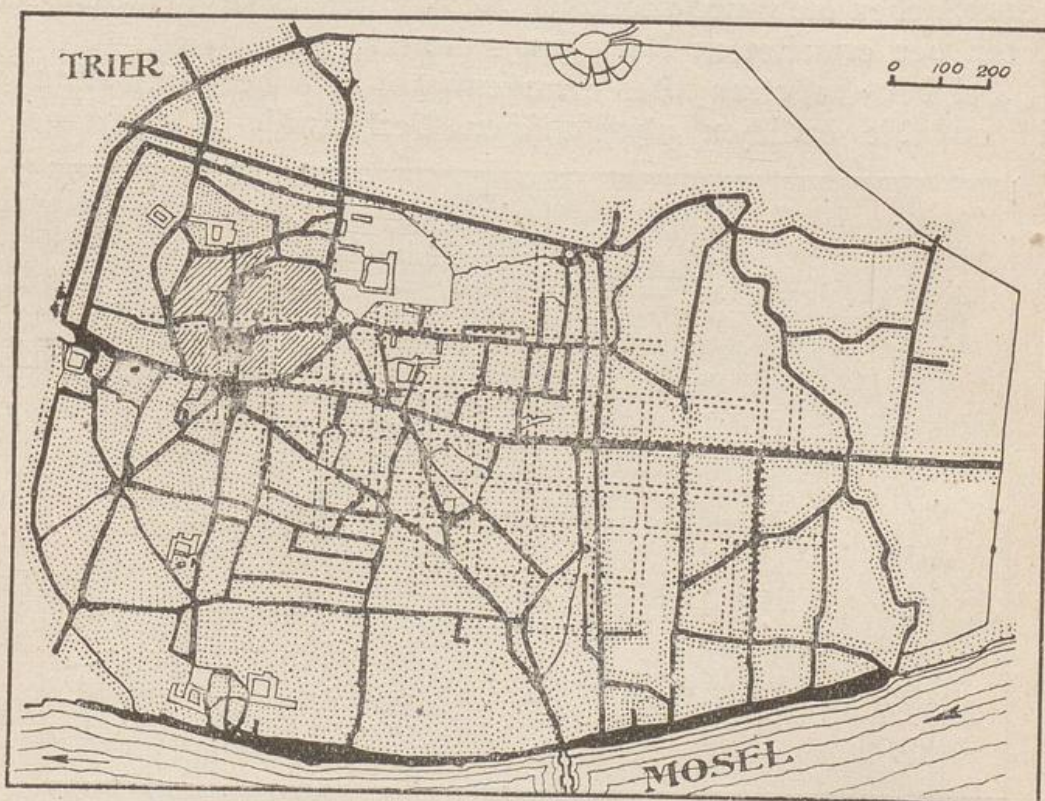


Abb. 11. Trier.

Reihe von Straßenzügen und kürzeren Straßenstrecken noch zu erkennen. Die Rosenbad- und Münstergasse sind als Via principalis zu deuten. In der Richtung der Krämer- und Bruderhofgasse, in deren Kreuzung mit der Münstergasse der Vierungsraum des Münsters liegt, ist demnach der Decumanus maximus zu suchen.

Den Gegensatz des römischen Municipium zu der deutschen Siedelung lernen wir eindringlich kennen durch einen Vergleich des römischen mit dem deutschen, dem fränkischen Trier (Abb. 11). Durch eine Reihe archäologischer Forschungen war es möglich, die Straßenzüge der älteren römischen Stadt mit einiger Sicherheit



festzulegen. Trier ist danach in gleichmäßige, rechteckig begrenzte Baublöcke eingeteilt gewesen. Als Trier im 5. Jahrhundert in die Hände der Franken gefallen war, hatte die Einteilung wohl kaum eine wesentliche Änderung erfahren bis zum Jahre 451, in dem sie durch die Hunnen von Grund auf zerstört wurde. Was die Franken an der alten Stätte schufen, stellt sich



Abb. 12. Rothenburg o. T.

Ehlgöth, Städtebaukunst.



als ein ganz neues Gebilde dar, das ohne Rücksicht auf die überschütteten Straßenzüge der alten Augusta Trevirorum in Straßen, Plätze und Baublöcke aufgeteilt wurde. Beiden Straßensystemen liegen die ehemaligen Verkehrsknotenpunkte Porta nigra und römische Moselbrücke zu Grunde. Das Mittelalter schuf die diagonale Verbindung als das naturgemäß Nächstliegende. Die Wiederbesiedelung Triers erfolgte sehr frühzeitig, so daß die römischen Straßenzüge als erkennbar angenommen werden müssen. Die Abweichung erfolgte in bewußter Erfassung der verkehrstechnisch richtigen Straßenführung.

Zu einem sehr unregelmäßigen Grundriß hat die physikalische Beschaffenheit der Baustelle bei Rothenburg o. T. (Abb. 12) geführt; es handelt sich hier um eine Anlage im Schutze der im Westen gelegenen Burg. Die tief in das Gelände eingeschnittene Tauber umzieht in großer Kurve den gegen den Fluß steil abfallenden Burghügel. Hier bot sich am Flusse kein genügender Raum für eine Stadt; sie siedelte sich deshalb auf der hinter der Burg anschließenden Hochebene an. Zunächst wurde die Herrenstadt im 12. Jahrhundert angelegt, deren Umfang am Verlauf der einen Ring bildenden Straßen Alter Stadtgraben bis Judengasse noch erkennbar ist. Mit dem Ende des 12. Jahrhunderts war das Gelände ausgebaut, und bereits 1204 wurde zur Anlage der ersten Stadterweiterung geschritten, die der Herrenstadt in weitem Bogen im Norden und Westen und in der Ecke des Südens bis zum Spitaltor vorgelagert ist: die sog. Handwerkerstadt. Während des 14. Jahrhunderts erfolgte die zweite Stadterweiterung, die den südlichen Zipfel einschließlich des Spitalhofes einbezog. Bemerkenswert ist die geradlinige Anlage der Hauptverkehrsstraßen; das Straßengerüst hat die Form eines Kreuzes. Herren- und Handwerkerstadt haben verschiedenen Charakter. Die Herrenstadt enthält die hochgiebeligen Herrenhäuser, die stets im Besitze der ratsfähigen Geschlechter waren; nur zwei Nebengassen tragen hier die Namen von Handwerkern. In der Handwerkerstadt dagegen ist nirgends der großartige Baustil zu sehen; hier finden sich Gewerbe und Landwirtschaft.

Nürnberg (Abb. 13) gibt uns ebenfalls ein Bild der Stadtgrundrißbildung im Schutze einer Burg. Die Stadt legt sich einseitig an den Burgberg. Deutlich zeichnen sich die drei mittelalterlichen Entwicklungsperioden durch die verschiedenen Befestigungsanlagen im Grundriß ab. Der älteste Mauerring reicht von



der Burg bis zur Pegnitz; die zweite Mauer umschließt zugleich einen kleineren Stadtteil am linken Pegnitzufer; die dritte Umwallung umzieht in größerem Kreise auf beiden Ufern die wesentlich erweiterte Stadt, aber immer bildet die Burg einen Teil des Mauer ringes.



Abb. 13. Nürnberg.

Auf steilem Hügel liegt am Ostrande des Harzes der alte Bischofssitz Halberstadt. Deutlich umgrenzt hebt sich noch heute die Bischofsburg mit den großen Kirchen aus dem übrigen Stadtplan heraus. Rings werden im Gebiete der alten Bauernschaft neue Kirchen errichtet, die Chorherrnstifte St. Johannes, St. Paul, St. Moritz. Nachdem König Otto III. im Jahre 989 dem Bischof Hilward das Marktrecht verliehen hat, entwickelt sich die Marktsiedelung um die Martinikirche. Aber noch Jahrhunderte bleiben die bischöfliche Immunität, die Gebiete der Kollegialstifte und die Marktsiedelung getrennt. Schon 1020 erhält der Bischofssitz eine starke Befestigung; erst zwei Jahrhunderte später, etwa 1203, wird auch die Marktsiedelung zusammen mit dem übrigen bewohnten Gebiet durch Mauern und Gräben umwehrt.

Münster (Abb. 14) zeigt deutlich den Kern der Kirchenburg. Der Bischof Luidger, von Karl dem Großen eingesetzt, baute und beherrschte um 800 eine durch vier Tore verschlossene kleine Stadt, die Domsfreiheit. Entlang der Mauer biegen sich der Prinzipal- und der Roggenmarkt, die äußeren Stadtteile gliedern sich mit Radialstraßen (ähnlich Domsfreiheit von Bremen, Hildesheim) an.



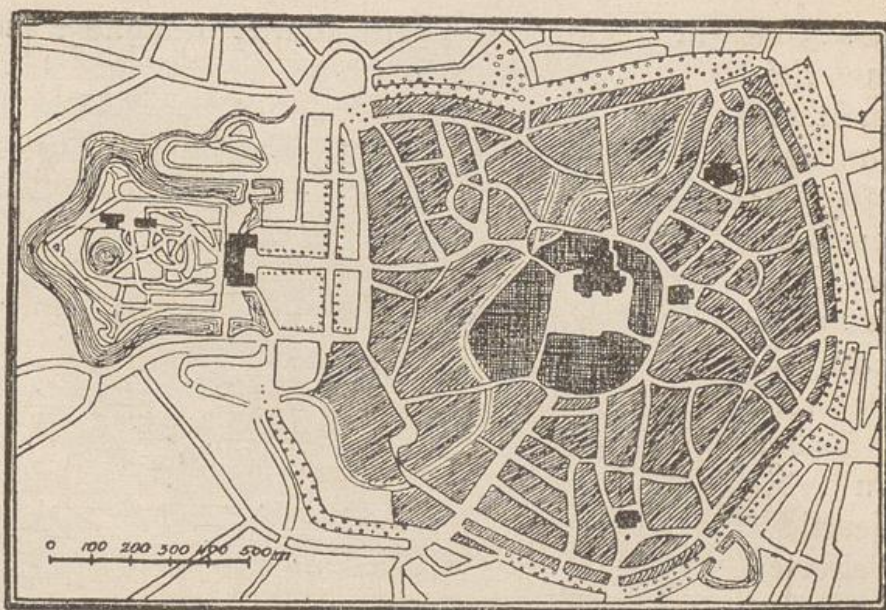


Abb. 14. Münster i. W.

Einen wohldurchdachten und überlegten Stadtplan von für mittelalterlichen Verkehrsbegriff höchster Vollendung haben wir in Lübeck (Abb. 15). Aus der Lage und Geschichte des alten Ortes rechnete sein Gründer, Heinrich der Löwe, auf bedeutende wirtschaftliche Entwicklung. Hiernach ist der Grundriß so groß bemessen, daß er einen mächtigen Aufriß tragen konnte, daß er für Jahrhunderte ausreichte. Lübecks Straßengerippe ist von vollendeter Klarheit. An einem Ende des Hügels die Burg, am ande-

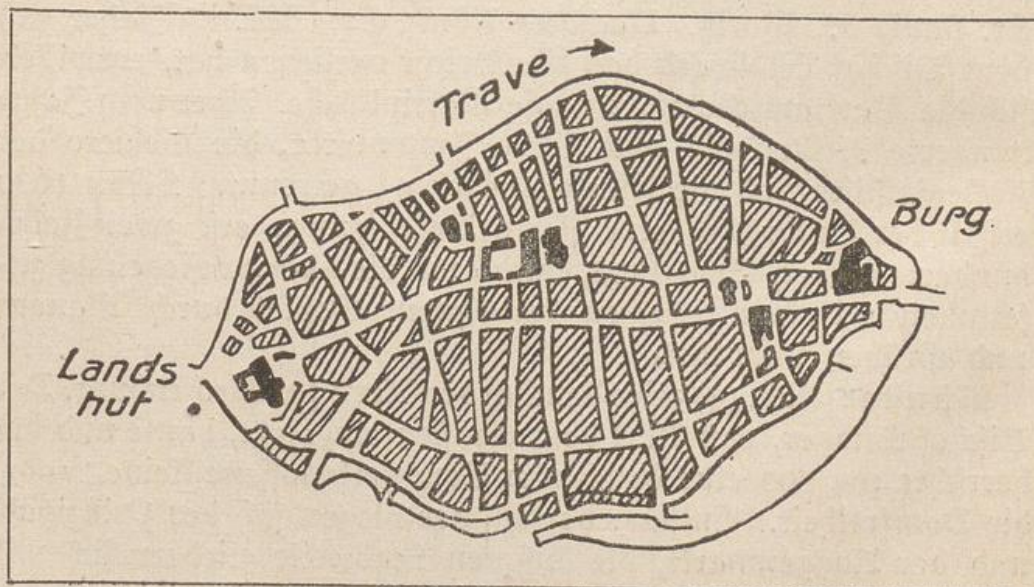


Abb. 15. Lübeck.



ren der Dom. Von Burg zu Dom der lange Hauptstraßenzug. Zwei Parallelstraßen: Breite und König=Straße, gegen die Tore zu in der Großen Burg= und der Mühlenstraße vereinigt: das ist das Rückgrat. Die Königstraße ist die Durchgangsstraße, im Gegensatz hierzu dient die Breite Straße ausschließlich dem Hauptverkehr der Stadt selbst. Von diesem Rückgrat herab senkt sich die eine Stadthälfte zum Traveufer, und diese 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 durch die Wucht des Holstentores hervorgehoben wurde, die heutige Bahnhofstraße. In der ersten Gruppe lebte der mächtige Handel der Schifffahrt treibenden Stadt, hier stehen die schönen Bürgerhäuser. Die zweite Gruppe geht vom Holstentor bis zum Dom: das Wohnviertel der kleinen Bürger. Die andere Stadthälfte ist ruhiger, hier liegen die Schulen, Spitäler, Klöster und der Mauer entlang wieder die Menge der Kleinbürgerhäuser.

Der Stadtplan von Ohsenfurt a. M. ist durch die Durchführung der wichtigen Heerstraßen beeinflusst. Die Stadt zeigt die in Franken häufig angewandte rechteckige Grundform. Die Einführung der Heerstraße in der südwestlichen Ecke ist durch die Geländeverhältnisse, die Hinausleitung im Norden durch den Mainübergang gegeben.

Von den Städten, welche weder im Anschluß an ein Bistum, noch an ein Kloster, noch an eine Königspfalz entstanden sind, ist eine der ältesten Braunschweig (Abb. 16), das aus fünf örtlich getrennten Einzelgemeinden hervorgegangen ist, die ihrerseits zeitlich verschiedenen Marktgründungen Entstehen und den Aufschwung verdanken. Braunschweig beginnt als Marktniederlassung mit dem Kohlmarkt, neben einem alten Dorf und mit dem Burgring von Dank=



Abb. 16. Braunschweig.



warderode. Daneben stellten sich Baugruppen um das Megidienkloster und um die Magnifikirche, und zu Füßen der Burg der Sack. Dies alles zusammen ist ein schwer entwirrbares Neben- und Durcheinander, zumal die Erklärung mancher Krümmung an Hand der früheren Wasserläufe heute nicht gut möglich ist. Heinrich der Löwe legte zwischen 1100 bis 1200 nacheinander drei neue Städte an. Zuerst die Altstadt mit Altstädter Markt und Martinikirche, auf die Straße zum ältesten Marktdorf gestützt. Dann vor der Burg den Hagen mit Hagenmarkt und Katharinenkirche, 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 der Zeller Straße zu münden. Gerade die Neustadt von Braunschweig veranschaulicht gut, wie zielbewußt schon um 1100 die Anlage einer Stadt geschah. Gewiß ist sie nur an wenigen Stellen zu ihren so nahen Nachbarstädten in organische Beziehung gesetzt; diese kehren sich alle noch gleichsam unliebenswürdig den Rücken zu. Es ist ja aus der Geschichte bekannt, wie heftig oft Zwillingsstädte miteinander in Streit lagen (z. B. Berlin—Köln).

Völlig der Geländegestaltung schmiegt sich die Stadt Miltenberg a. M. zwischen den steilen Sandsteinfelsen und der stark gekrümmten Uferlinie des Mains an. Unter dem Einfluß der physikalischen Lage und des Verkehrs steht auch der Grundriß von Goslar. Ehe Goslar etwa im zweiten Viertel des 12. Jahrhunderts eine Stadt wurde, bestand hier die königliche Pfalz mit dem Dom, die frankenberger Ansiedelung der Bergleute, die Ansiedelung der Bergbauunternehmer im Bergdorf und die kaufmännische Marktniederlassung, jede dieser vier gegen die andere örtlich abgegrenzt und rechtlich geschieden, aber wirtschaftlich alle aufeinander angewiesen. Holz und Erze wurden aus dem Gebirge zur Ebene gebracht; daraus entstanden eine Anzahl durchlaufender Straßenlinien in dieser Richtung, d. i. vom Frankenberg zum Breiten Tor, während in der verkehrslosen Querrichtung keine durchgehende Straße vorhanden ist.

Im Stadtplan von Soest (Abb. 17) ist die Entstehung aus dem Dorf noch klar zu verfolgen. Sieben Bauernschaften haben sich einst hier in der fruchtbaren westfälischen Ebene, der Börde, weitläufig ausgebreitet und zum Stadtwesen zusammengetan. Acht



Hauptstraßen streben vom Land herkommend der Stadtmitte zu. Dort stoßen sie auf eine Art Ringstraße, die den wichtigsten Kern der großen Plätze und bedeutendsten Bauten einschließt. Hier erscheint im Grundplane jedes Viertel als ein Hausendorf mit seinen regellos durcheinander gewirrten Straßen, die sich vereinzelt zu einem willkürlich geformten Platz erweitern. Fast wie ein Zwang mutet die alte Ringmauer an, die energisch das große Dorf von der Ausstrahlung auf die Flur abwehrte.

Ganz anders steht es mit den Stadtgründungen östlich von Elbe und Saale in den ehemals deutschen Gebieten, die nach der

Völkerwanderung von slawischen Stämmen in Besitz genommen waren. Der ungeheure Aufschwung der wirtschaftlichen und kulturellen Ver-

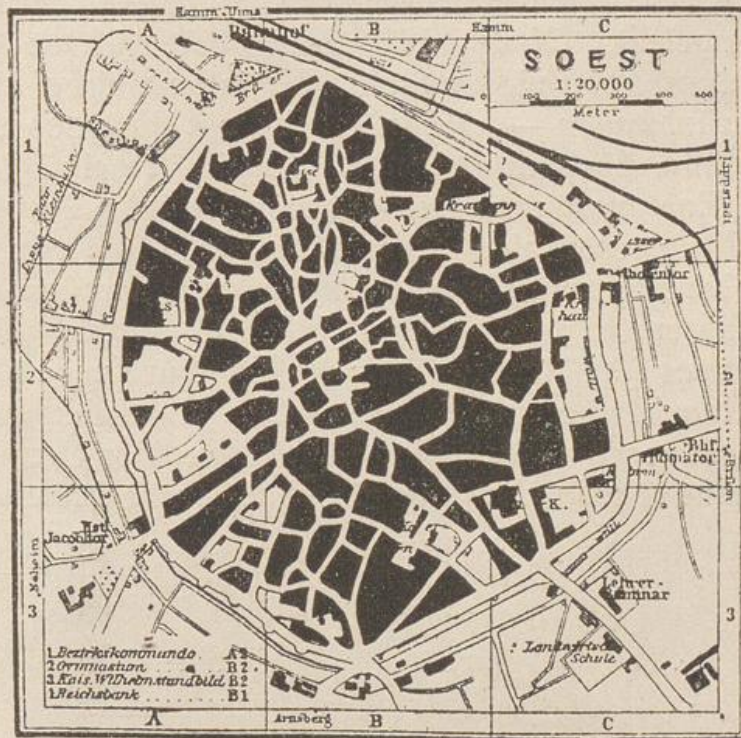


Abb. 17. Soest.

hältnisse im 12. Jahrhundert drängt zur Wiederbesiedelung der slawischen Gebiete. Die Wiederbesiedelung vollzieht sich in jener Art, die an die Stadtgründungen griechischer Stämme in Kleinasien erinnert. Die Fürsten der Ostmark, die Markgrafen von Brandenburg, die Herzöge von Schlesien verleihen einer oder zwei, als locatores bezeichneten Personen, die Vollmacht, mit deutschen Einwanderern eine Stadt nach deutschem Recht einzurichten. Die Stelle der Stadt, die Größe des Stadtgebietes wird festgelegt. Ein völlig ausgebildetes Stadtrecht, meist das Magdeburgische oder Lübeckische Recht, wird den neuen Ansiedelungen verliehen. Die locatores gewinnen Ansiedler aller Art: Kaufleute, Gewerbetreibende, Ackerbauer, Vieh-



händler, Fischer usw. Sie ziehen hinaus zur verliehenen Stelle, stecken Markt und Straßen ab und verteilen die Bauplätze gegen geringen Zins. Die Orte, die für diese Neugründungen gewählt werden, sind vielfach ganz unabhängig von älteren Siedelungen. Verkehr, Handel, Gewerbe müssen neu geschaffen werden. Meist sucht man für die Niederlassungen geschützte Stellen aus. Der Osten Deutschlands ist eben, die Lage an Flüssen ist das Gegebene. Oft werden die Orte am Zusammenfluß zweier Ströme angelegt. Auch durch Seen oder Sümpfe geschützte Stellen nimmt man nicht ungern. Auffallend ist bei allen diesen Stadtgründungen — es handelt sich um über 300 Städte — die fast völlig übereinstimmende, gänzlich regelmäßige Planordnung. „Eine annähernd kreis- oder oval-runde Baufläche zeigt in der Mitte einen vier- oder rechteckigen Platz, von dessen vier Ecken oder Seitenmitten gerade meist breite Straßen an die Umwallung führen. Diese Straßen sind wieder durch ebenso gerade, oft etwas schmälere, sie rechtwinklig schneidende Querstraßen untereinander verbunden, so daß das ganze Baugelände in eine Anzahl regelmäßiger, vier- oder rechteckiger Baublöcke zerlegt wird. Eine oder streckenweise zwei mit den Stadtmauern gleichlaufende

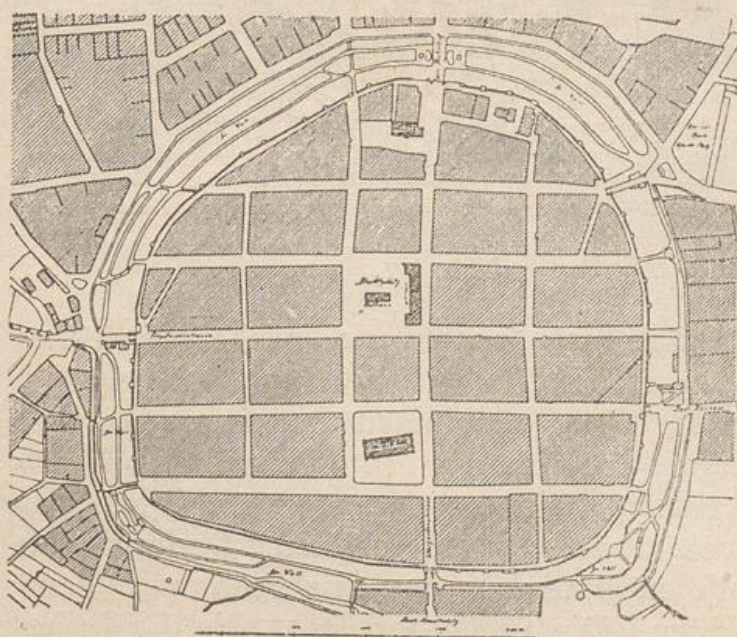


Abb. 18. Neubrandenburg.

dem Stadtgrundriß nicht zu suchen, nur ein vernünftiges Streben nach Ordnung. Dies geht zuweilen so weit, daß z. B. der

Ringstraßen verbinden die Mündungen aller jener Haupt- und Querstraßen auf die Mauer.“ Auf dem Marktplatz steht das Rathaus und die Kirche, oft kommt es auch vor, daß letztere auf einem gleichgroßen Platz in unmittelbarer Nähe des Marktes erbaut wird.

Künstlerisches Streben ist in



Marktplatz der 1253 gegründeten 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. Aus der Fülle der Beispiele sei Neubrandenburg (Abb. 18) in Mecklenburg-Strelitz erwähnt, bei dem die ursprüngliche Anlage sich bis heute in fast völliger Reinheit erhalten hat. Als weiteres Beispiel sei Demmin angeführt; die durch den Ort führende Landstraße bildet die Achse des eiförmig gestalteten und von einer Mauer umzogenen Stadtgebietes, das teils parallel zur Achse, teils senkrecht dazu verlaufende Straßen aufweist. Ein

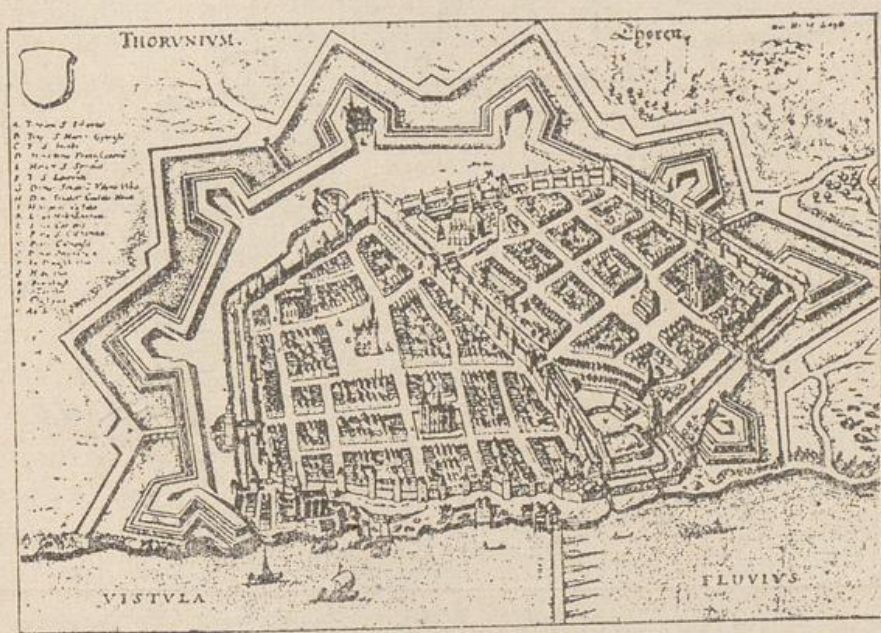


Abb. 19. Thorn.

wenig abweichend hiervon ist der Grundriß von Hirschberg i. Schl., wo zwar das Rechteck-Schema beibehalten, aber die Straßen in der Richtung der geringeren Ausdehnung der Stadt gegeneinander versetzt sind. Besonders interessant gestaltet sich die Anordnung, wenn das dem Locator überwiesene Gebiet mit Ansiedlern gefüllt ist und hart neben der ersten Ansiedlung eine zweite entsteht. So sind z. B. in Thorn (Abb. 19) noch heute der Altstädter und Neustadt-Markt in gleicher Art und Größe als Mittelpunkt der zweifachen Gründung klar erkennbar. Im Grundriß von Rostock (Abb. 20) kommt das einfache Planschema sogar dreimal vor. Auch dem Namen nach unterscheidet man dort: Altstadt, Mittelstadt, Neustadt, die in der kurzen Zeit von 1190 bis 1252 nach-



einander entstanden sind und bereits 1262 vereinigt wurden. Freilich haben sich diese ostdeutschen Anlagen nicht durchweg so getreulich nach dem Schema der Gründungsform entwickelt. Der Einfluß der Bischöfe z. B. in Posen, Gnesen, Breslau; der Einfluß vorhandener oder entstehender Burgen, z. B. in Königsberg, Dresden; das Fortbestehen altslawischer Ansiedelungen, z. B. in Kölln an der Spree (Berlin), Stettin sind für die Plangestaltung wesentlich.

Ähnliche Formen finden sich weiter im Osten, wo die Kolonisierung durch die deutschen Ordensritter wirkte (z. B. Krakau,

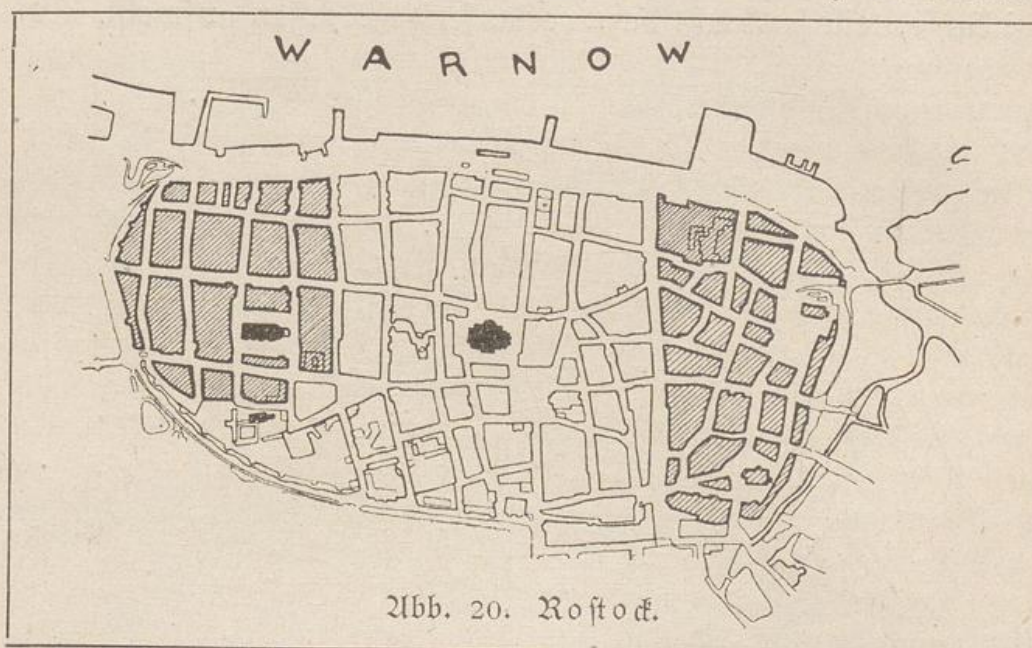


Abb. 20. Rostock.

Lemberg, Belgrad, Kronstadt). Auch die Grundrisse der Städtegründungen der Jähringer in Baden weisen regelmäßige Gestaltung auf; aus der großen Zahl sei Villingen hier aufgeführt; ferner seien Neuenburg, Waldshut, Lahr, Neustadt, Oberkirch, Oppenau und Steinbach genannt. In der Schweiz sind u. a. Bern, im Rheinland Hülchrath und Jons zu nennen, in Frankreich das im Jahre 1246 von Ludwig dem Heiligen gegründete und von seinem Sohne Philipp dem Kühnen befestigte Nîmes-Mortes.

In Westdeutschland finden sich Städte, die neben älteren Stadtteilen, Erweiterungen nach dem regelmäßigen Schema aufweisen. In Kassel sehen wir an der Fulda den ältesten Stadtteil; an ihn legt sich die bedeutende Stadterweiterung des späteren Mittelalters in der Gestalt des ostdeutschen Kolonialgrundrisses und an diesen wiederum schließt sich die Oberneu-



stadt (um 1700) an, die das strenge Linienschema des Klassizismus aufweist.

Erwähnenswert sind noch die aus mehreren konzentrischen Ringen gebildeten slawischen Städte (Moskau), ferner das planlose Gassengewirr orientalischer Städte (Konstantinopel) und schließlich die auffallende Regelmäßigkeit der Grundplanbildung in Ostasien (Peking).

Im 14. Jahrhundert läßt die Entwicklung neuer Städte in Deutschland langsam nach. Diese Epoche der Blüte des Bürgertums ist mehr dem inneren Ausbau, sowohl dem architektonischen wie dem politischen, der bestehenden Städte gewidmet, die nun den Umfang und die Verfassung erhalten, die sie bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts bewahren.

Im Laufe des 15. und 16. Jahrhunderts haben die Bürger für die Ausgestaltung der Städte Staunenswertes geleistet. Aber nach dem unseligen Dreißigjährigen Kriege ist die Kraft des Bürgertums gebrochen. Schneller erholt sich die fürstliche Macht von den Einwirkungen des Krieges. So kommt es, daß die Fürsten, geistliche wie weltliche, nunmehr ihrerseits für einen tatkräftigen Ausbau und Neubau der deutschen Städte eintreten.

Der Umschwung in der Gestaltung des Stadtbildes bereitet sich schon im 15. Jahrhundert vor und zwar zunächst auf literarischem Gebiete; er nimmt seinen Ausgang von Italien und von den Schriften des Leo Baptista Alberti. Den mittelalterlichen und für das Römertum begeisterten Architekten war es jedoch nicht vergönnt, den neuen Zeitabschnitt des Städtebaues heraufzuführen. Die Aufgabe fiel vielmehr einer völlig verschieden geschulten Richtung der Baukunst zu; es ist die des Festungsbauwes. Die Ursache ist eine doppelte; sie liegt einmal in der neuen Gestaltung der Feuerwaffen und Befestigungstechnik, die das System der Stadtanlage und Stadterweiterung gänzlich veränderte; ferner in der Ausbildung der neuzeitlichen Staats- und Verfassungsformen, die eine völlige Verschiebung der Rechtsgrundlagen im Städtebau brachten.

Völlige Regelmäßigkeit in Bebauungsplänen begegnen wir zur Zeit der Renaissance in den idealen Entwürfen des Vasari il Giovane (1598) und des Scamozzi (1615); die Stadtanlagen gehen von zentralen Plazanlagen aus, bilden ein rechteckiges oder strahlenförmiges Netz mit Nebenplätzen und sind von gleichmäßig achteckigen oder sternförmigen Umwallungen umgeben.



Die Renaissance fand eine große Zahl von Städten vor. Es blieb ihr deshalb nur selten Gelegenheit, völlig neu zu schaffen, aber in einigen Beispielen sehen wir diesen Grundgedanken doch verwirklicht, so in der Festungsstadt Palma Nova (Abb. 21), die im Jahre 1593 von den Venezianern in ihrem Grenzgebiet gegen die Türken angelegt wurde. Hier ist aus der Bestimmung der Stadt, die Grenze zu schützen, der überwiegende Einfluß der Wehreinrichtungen ohne weiteres erklärlich. In der Mitte erhob sich ein starker Turm, der das Kernwerk der Befestigung bildete, von

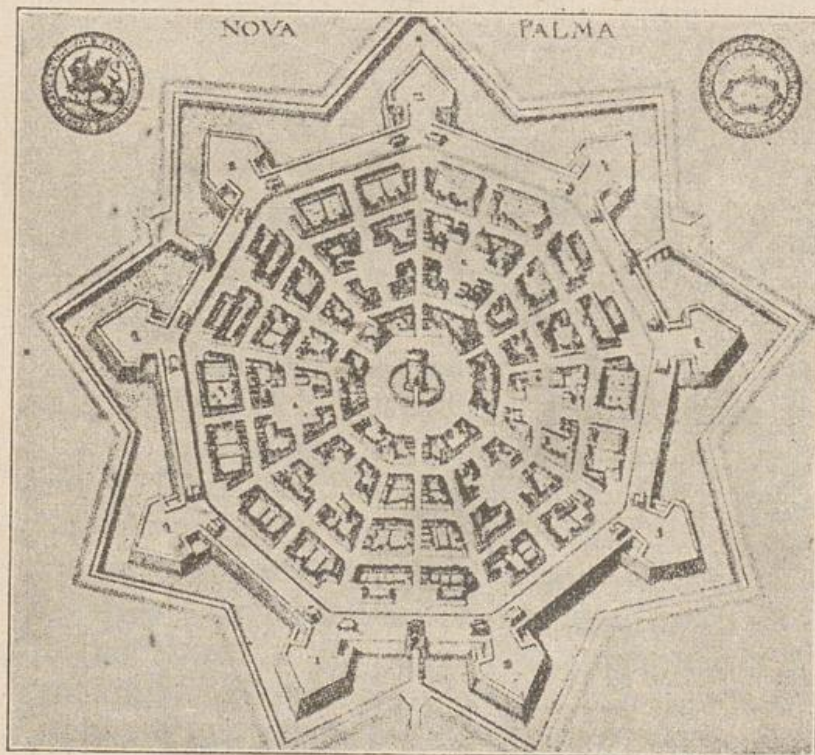


Abb. 21. Palma Nova.

mäßigkeit wird noch vermehrt dadurch, daß auch die Querstraßen sämtlich parallel den viereckigen Außenmauern laufen. Zu nennen wäre dann noch das im letzten Drittel des 16. Jahrhunderts gegründete Livorno.

Im übrigen griff die Renaissance oft hart mit Einzelanlagen, hauptsächlich Plazanlagen, in den alten Stadtkörper ein, solche Plätze bilden jedoch nur Einzelteile des Bebauungsplanes der betreffenden Stadt.

Ein neues künstlerisches Moment führt die Barockkunst in den Städtebau ein. Sie begnügt sich nicht mehr an der ge-

ihm aus zie-  
hen sich Ra-  
dialstraßen  
nach den 9  
Haupt-  
bastionen  
der Stadt.

Zwischen  
diesen Haupt-  
straßen ist je  
eine kleine  
gerade Stra-  
ße angeord-  
net. So  
nimmt die  
ganze Stadt  
genau die  
regelmäßige  
form eines  
Sternes ein.

Die Regel-

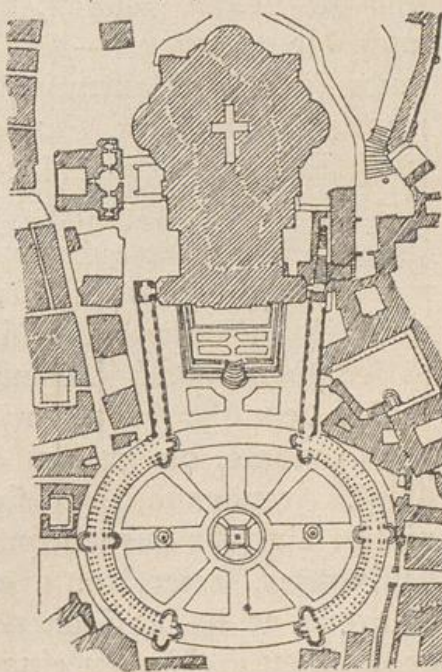


schlossenen ruhigen Zentralform des Renaissanceplatzes; sie verlangt Entwicklung und Bewegung. Der Barockzeit dankt der Städtebau auch die künstlerische Gestaltung von Anlagen innerhalb des Straßen- und Platzraumes. Namentlich Rom wurde zur Zeit des Barocks gründlich umgestaltet. Die reife Frucht dieser



Abb. 22. Petersplatz in Rom, Ansicht.

Periode ist die Piazza San Pietro (Petersplatz in Rom; Abb. 22), eine Platzsymphonie von unvergleichlicher Schönheit. Sie beginnt mit der Piazza Rusticucci, deren Seitenfronten in den Verjüngungslinien liegen, die im Borgo vecchio und nuovo ihre Fortsetzung finden. Der zweite Raum — der Hauptteil — ist die von den Kolonnaden umzogene Piazza oblonga in einer Größe von 196 zu 142 m. An der tiefsten Senkung des ganzen Prospektes stehen in diesem Oval der Obelisk und die Fontänen. Ansteigend und rückwärts sich erweiternd folgt die Piazza retta mit



Grundriß.



der großen Freitreppe, die von der 45 m hohen Kirchenfassade abgeschlossen wird. Aber der Blick gleitet, von der herrlichen Kuppel Michel Angelos gelockt, darüber hinaus und verliert sich ins Weite. Der Widerschein dieser italienischen Kunst zeigt sich auch im Norden, wo namentlich Paris manche Verschönerung und Erweiterung erfährt, ferner in Spanien, z. B. in Madrid und Salamanca. Auch in Deutschland entstehen zu jener Zeit wie in Frankreich Plätze und große breite Straßenzüge im Anschluß an die Schloßbauten.

Einen wesentlichen stilistischen Einfluß auf die Stadtbildung gewinnt in der Reihe der Kunstepochen sodann noch der Klassizismus, der etwa mit der Mitte des 18. Jahrhunderts einsetzt. Die nüchterne Verstandesarbeit, die auch für die Architektur zur Richtschnur wird, äußert sich in klarer Regelmäßigkeit der Stadtanlage. Gerade Straßenzüge mit absoluter Parallelität, durchaus rechtwinklige Kreuzung, gleichmäßige Höhe der Gebäude mit durchgeführtem einheitlichem Hauptgesims und nichtbebaute Baublöcke als Plätze bilden die typische Erscheinung.

Die deutschen Fürsten unterliegen weit mehr als die deutschen Bürger dem von Frankreich kommenden Einflusse der neuen Zeit. Die sichtbare Entfaltung fürstlicher Macht, die großzügige, einheitliche Beherrschung umfassender Baugestaltungen, das sind die neuen Zeichen, unter denen die deutschen Fürsten — auch die kleinsten — die baulichen Aufgaben erfüllen. Die landesfürstliche Baukunst läßt sich in Deutschland in zwei Gruppen trennen. Die eine Gruppe umfaßt jene Anlagen, die einzig fürstlicher Schöpferlaune ihre Entstehung verdanken; ihr Vorbild war Versailles, ihr Aufwachsen bedurfte künstlicher Pflege. Die andere Gruppe umfaßt alle die Anlagen, die einer mit wirtschaftlichem Nutzen rechnenden Bevölkerungs- politik entsprangen. Die Grenze zwischen beiden Gruppen ist selbstverständlich fließend.

Von dem Ort Freudenstadt i. Schw., den Herzog Friedrich I. 1599 anlegte, bis zu den größten Neuanlagen herrscht derselbe Geist. Freudenstadt hat die Form eines Mühlbrettes; die Mitte nimmt ein sehr ausgedehnter, ursprünglich für einen Schloßbau bestimmter, freier Raum ein, dessen eine Ecke als Markt dient, während er im übrigen von Gärten, Wegeflächen und untergeordneten Gebäuden eingenommen ist. Die Quadratecken sind zum Teil geschlossen, so daß die Gebäude im rechten Winkel



zusammenstoßen; selbst die Kirche, die eine Ecke einnimmt, besteht aus zwei im rechten Winkel aneinander gesetzten Schiffen. Ein Blick auf den Plan von Mannheim (Abb. 23) läßt uns die großzügige Gesamtanordnung erkennen. Mannheim wurde 1607 aus fortifikatorischen Absichten nahe Heidelberg erstellt, sein neuer

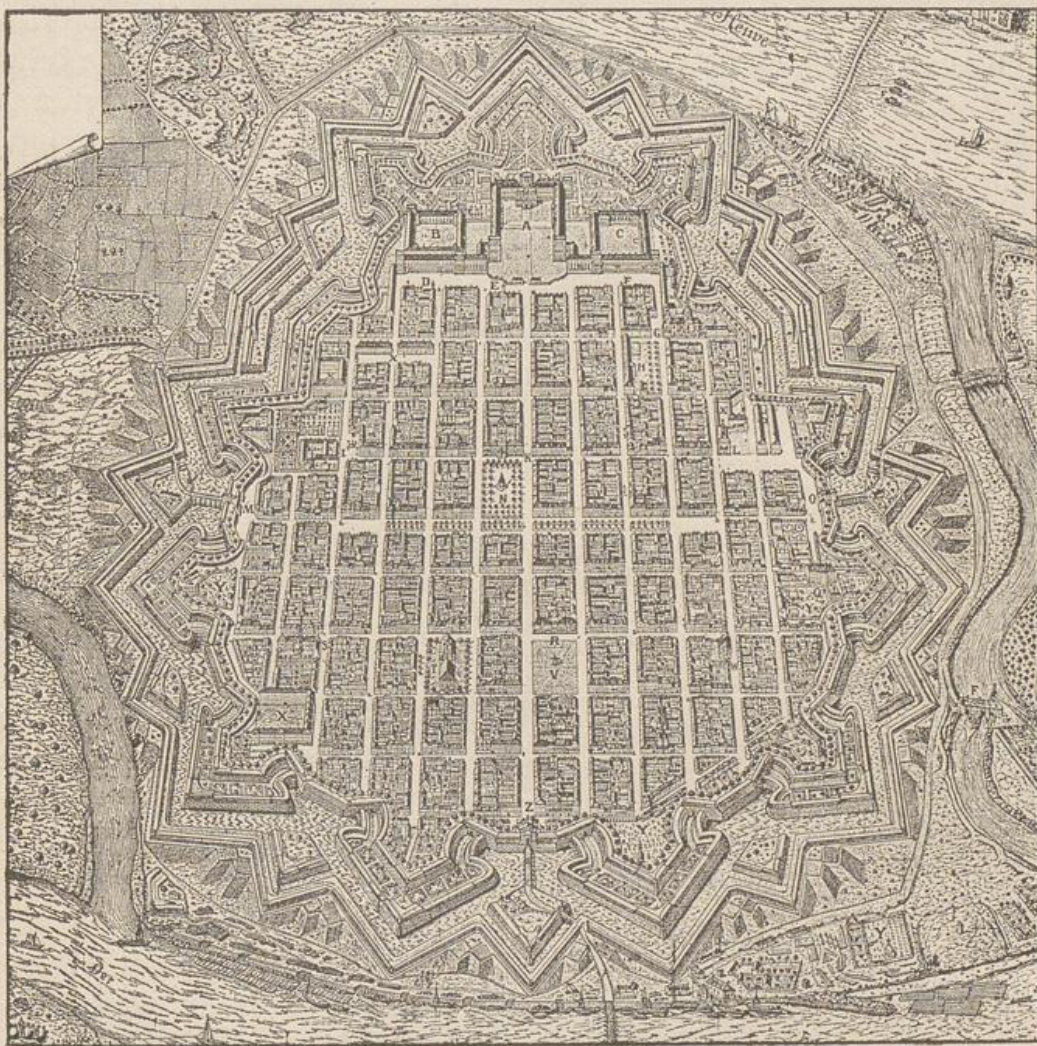


Abb. 23. Mannheim.

Aufbau nach der Zerstörung durch Vauban erfolgte um die Wende des 17. Jahrhunderts. Das Schloß wirkt als Kernpunkt, von dem die Hauptstraßen ausgehen; für die Gesamtfläche bildet der Markt den Mittelpunkt. Noch schärfer ist in Karlsruhe i. B. die Richtung des Stadtplanes auf das Schloß zum Ausdruck gebracht; der Grundriß zeigt eine strahlenförmige Anlage, von



der die Hälfte die ursprüngliche Stadt umfaßt, während die andere Hälfte im Walde liegt. Der Turm des Schlosses bildet den Mittelpunkt. Karlsruhe wurde 1715 von Markgraf Karl Wilhelm gegründet. Andere Beispiele sind: Ludwigsburg bei Stuttgart (1705), Neustrelitz (1726), Ludwigslust u. a.

Nach dem Muster der gleichnamigen badischen Stadt gründete Herzog Carl Erdmann von Württemberg im Jahre 1747 Carlsruhe in Oberschlesien. Das weite ebene Waldgelände setzte keine Schranken, ein achtstrahliger Straßenstern wurde angelegt und das Schloß als Zentralbau, mit vier Ecktürmen und Kuppel, zum beherrschenden Mittelpunkt des Ganzen gemacht; acht

gleichförmige vornehme Kavalleriehäuser stehen im Kreise herum. Im Park, einem der entstandenen acht Abschnitte, ist die Regelmäßigkeit mit großem Geschick allmählich in landschaftliche Ungebundenheit aufgelöst.

Häufiger noch als die gänzliche Neu-

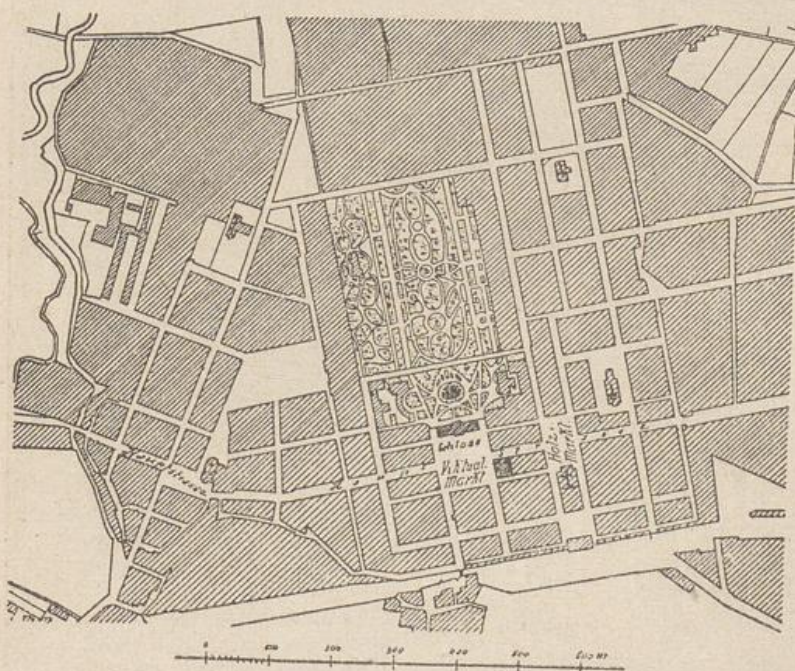


Abb. 24. Erlangen.

anlage von Städten ist die Anlage neuer Stadtteile neben bestehenden älteren Städten. Es ist ein richtiges Wettstreiten im 17. und 18. Jahrhundert, die Städte durch Anlage einheitlicher Viertel zu erweitern und zu verschönern. Es kommt hinzu, daß die aus Frankreich und Österreich um ihres Glaubens willen Vertriebenen bei den deutschen Fürsten gastliche Aufnahme finden. Krefeld, Düsseldorf, Koblenz, Hanau, Kassel, Bonn, Erlangen, in Brandenburg Berlin und Potsdam seien genannt. Als Muster dieser Stadterweiterungen sei auf Erlangen und Berlin hingewiesen. Erlangen (Abb. 24) verdankt seine Ver-



größerung dem tatkräftigen Eingreifen des Markgrafen Christian Ernst von Brandenburg-Bayreuth. In die Hauptstraße der Altstadt, die später ebenfalls umgebaut wird, schließt sich in gerader Verlängerung die neue Hauptstraße an. Das Schloß mit gewaltigem Park bildet eine Querachse. Am Schnittpunkt beider Achsen liegt der Hauptmarkt.

Ein interessantes Bild der Entwicklung des Stadtgrundrisses sehen wir in Berlin (Abb. 25), besonders in dem westlich und

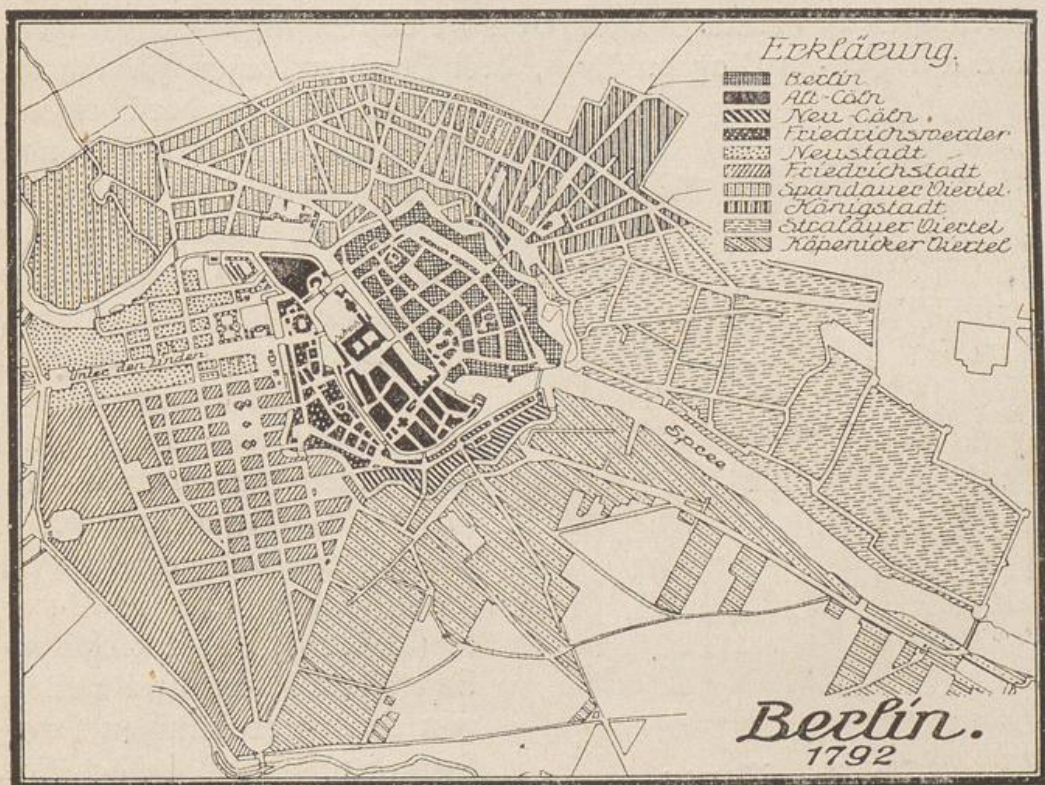


Abb. 25. Berlin.

südwestlich vom mittelalterlichen Kern gelegenen Stadtteil. Vier Bauperioden lassen sich in der Hauptsache unterscheiden. Die etwa halbkreisförmig begrenzte mittelalterliche Stadt erhielt eine erstmalige Erweiterung unter dem Großen Kurfürsten, der nach dem Frieden von Oliva mit der planmäßigen Besiedelung des Werder (Friedrichswerder) begann, dem 1673 die Gründung der Dorotheenstadt und 1680 die von Neu-Kölln folgte. Bevor noch diese Stadtteile ausgebaut waren, entschloß sich Friedrich III. sofort beim Antritt seiner Regierung zur Anlage der Friedrichstadt und zum Ausbau der Dorotheen-Neustadt bis an die Spree. Um 1789 entstand eine nochmalige Er-



weiterung, die den ringförmigen Streifen zwischen Mauerstraße und Königgräzerstraße umfaßt. Hier macht sich das Streben nach architektonischer Gestaltung stärker bemerkbar, was namentlich in den drei Torplätzen: Pariser Platz mit dem Brandenburger Tor, Leipziger Platz mit dem Potsdamer Tor und Belle-Allianceplatz mit dem Halleschen Tor seinen Ausdruck fand.

Aus Frankreich seien zwei Beispiele angeführt. Versailles ist als Schöpfung des Sonnenkönigs bekannt. Der Einfluß des Gartenstils ist deutlich. Vom Vorhofe des Schlosses entspringen, wie am Popolo-Platz zu Rom, drei Strahlenstraßen fächerartig

als Hauptstraßen der übrigens stillen Stadt. Marstallgebäude füllen sehr geschickt die spitzen Winkel der Strahlenstraßen. Links und rechts regelmäßige Stadtteile in Stil der Zeit, links um einen Quadratplatz auf der Straßenkreuzung, rechts um einen Oktogonplatz und einen Quadratplatz in gleicher Lage angeordnet.

Die Perle des französischen Barock-Städtebaues ist Nancy (Abb. 26). Der mittelalterliche Kern ist auf drei Seiten von einem geradlinigen Straßennetz umgeben, in das sich besonders schöne Plazanlagen

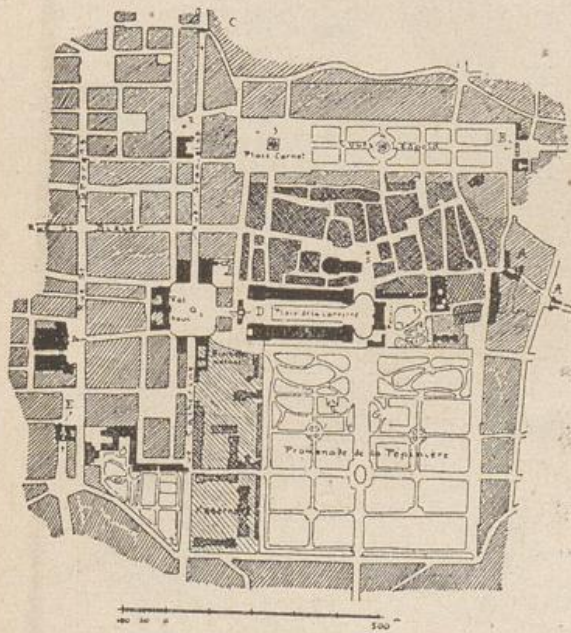


Abb. 26. Nancy.

einfügen, die sich zu einer rhythmischen Folge binden, in der das Nächste sich immer aus dem Vorhergehenden entwickelt, fortsetzt und abschließt. Den Mittelpunkt der Stadt bildet der Stanislaus-Platz; die Längsachse bildet die Hauptstraße der Stadt, Rue Cathérine und Rue Stanislas genannt und mit Triumphbögen abgeschlossen. Die Querachse stößt einerseits auf das Rathaus, andererseits auf den zwischen zwei niedrigen Bauten sich erstreckenden Triumphbogen Porte Royale und verlängert sich von da als Place de la Carrière, um in der von Kolonnaden umgebenen elliptischen Place Royale vor dem Palais du Gouvernement zu endigen. Jenseits des mittelalterlichen Stadtteils ist der Cours Léopold schon vor Stanislaus' Zeit angeordnet



worden; gleichfalls mit einem Triumphbogen abgeschlossen und heute auf seinem inneren Teile mit dem hohen Säulendenkmal für Carnot geschmückt. Auch die hübsche rechteckige Place d'Alliance mit einheitlicher Umbauung und reizendem Springbrunnen ist zu beachten.

Ganz regelmäßige schematische Stadtpläne weisen amerikanische Städte auf. Ein Bild solcher Gestaltung gibt uns der Grundriß von New-York, dessen Plan, außer dem mehrere Stadterweiterungen kleineren Umfanges verratenden Teil auf der südlichen Spitze von Manhattan, ganz gerade und parallel verlaufende Hauptstraßen, bis 20 km lang, und rechtwinklig dazu verlaufende Straßenzüge zeigt. Andere amerikanische Städte, wie Washington, enthalten neben ähnlichen Rechtecklinien auch Diagonalen, womit dem Verkehrsbedürfnis besser Rechnung getragen wird. Gleiche Gestaltung findet sich in den Städten anderer Kolonialländer, wie Australien, Indien, Südafrika und Südamerika.

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts verflachte die Planbildung immer mehr. An Stelle überlegter Straßenzüge und architektonischer Platzgestaltung entsteht eine gedankenlose Linienführung. Inzwischen gaben die Umgestaltungen von Paris, die nach dem Plane Haußmanns (1850) stattfanden, dem Städtebau neuen Ansporn. Den Plan kennzeichnen gerade Linienführung, strenge und geometrische Muster. Viele Straßen werden nach wichtigen Punkten zusammengeführt; gewöhnlich sind diese Punkte so gewählt, daß man in jeder dieser Straßen den freien Ausblick auf irgendein Denkmal oder öffentliches Gebäude hat. Die Knotenpunkte sind als mehr oder minder regelmäßige Halbkreise, Kreise, Achtecke, Rechtecke usw. gebildet. Die großen geraden Straßenzüge und die Sternplätze bestanden mehrfach bereits als Alleen und deren Kreuzungspunkte und rühren von den nach italienischen Vorbildern im Gartenstil des 18. Jahrhunderts hergestellten Parkanlagen her. Paris ist sodann fast bis zum Ausgang des vorigen Jahrhunderts oft in recht mißverständener Weise vorbildlich für viele Stadterweiterungen geworden. Dabei wirkten auch Reminiscenzen an die Stadtgrundrisse des Klassizismus zu Ende des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts mit. Eine starke Anlehnung zeigt u. a. der nach dem deutsch-französischen Kriege entstandene Stadterweiterungsplan von Straßburg i. Elß. (Abb. 27). Der Plan erstreckt sich im wesent-



lichen auf den Norden und Osten, wo zwischen der Altstadt und einer neuen Umwallungslinie eine die Größe des alten Stadtgebietes übertreffende Fläche als Neustadt vorgesehen ist. fächerförmig ausstrahlende Straßen, Sternplätze, große gerade „Avenuen“ und „Boulevards“, die Einbeziehung der älteren Parkanlagen, ferner Uferstraßen an der Ill und dergl. erinnern an Pariser Vorbilder. Das französische Diagonalsystem läßt sich weiter zeigen an verschiedenen belgischen Plänen (Lüttich, Antwerpen,



Abb. 27. Straßburg i. Elz.

Brüssel). In Deutschland ist der in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts entstandene Bebauungsplan für die Stadterweiterung der Stadt Cöln a. Rh. durch Stübben am konsequentesten in der aus dem Pariser Vorbild abgeleiteten Art durchgebildet. Die ringförmige Gestalt der alten Umwallung und des vorliegenden Festungsgeländes bot willkommenen Anlaß zu einer um die Stadt auf der Landseite, von Rheinufer bis Rheinufer durchgeführten, der Boulevardbildung etwa entsprechenden großen Ringstraße, wie sie auch Wien bereits aufwies. Unter Benutzung alter Bäume, von Resten der Stadtmauer, Angliederung der Torburgen, ist dieser großartige Straßenzug in wechselnder Breite angelegt, in den auch Parkstreifen einge-



schaltet sind. Den großen geradlinigen Perspektiven hat sich jedoch die damals herrschende, nach malerischen Motiven haschende Architekturrichtung nicht recht anzupassen verstanden.

In Österreich ist besonders der Bebauungsplan der Stadterweiterung von Wien hervorzuheben, der in den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts entstanden ist. Auch hier ist an Stelle der beseitigten Festungswerke eine um die ganze Stadt auf der Landseite von Ufer zu Ufer des Donaukanals laufende Ringstraße gelegt. An diese Ringstraße legen sich eine Anzahl bedeutender Plätze mit großartigen Monumentalbauten. Neben einigen, den alten Landstraßen nach außen folgenden großen Radialstraßen ist im wesentlichen die Rechteckaufteilung bevorzugt.

Aber die Anlehnung an Paris hat nicht immer gute Ergebnisse erzeugt, namentlich in kleineren Orten, wo das Wesen der Planbildung nicht genügend erkannt und nur die geraden Linien, spitzen Ecken und großen Straßenbreiten nachgeahmt wurden; es entstanden namentlich unter dem Einfluß einer minderwertigen Bauweise recht unerfreuliche Städtebilder. Man projektierte, ohne genaueres Studium der Örtlichkeit, planmäßig, nicht raummäßig, man beurteilte die Bebauungspläne nicht im Hinblick auf die dadurch geschaffenen Straßen- und Platzräume und deren Wirkungen, man beschaute die Entwürfe von außen, nicht von innen heraus. Man glaubte das notwendige gute Aussehen und die Übersichtlichkeit eines Planes mit der Lösung der Aufgabe erreichen zu können, schöne und regelmäßige, oder doch systematisch erscheinende Planbilder herzustellen.

Da war es Camillo Sitte, der das, was in künstlerischer Hinsicht dem Städtebau not tat, in seinem 1889 erschienenen Werke „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“ zum kraftvollen Ausdruck brachte. Camillo Sitte war durch sorgfältiges Studium der Pläne mittelalterlicher Städte zu der Überzeugung gelangt, daß diese in Straßenzügen angelegt waren, welche nicht nur den Erfordernissen des Verkehrs vollkommen gerecht wurden, sondern auch mit den künstlerischen Grundsätzen, auf denen die Schönheit von Städten beruht, im Einklang standen. Es entstand eine Bewegung zu Gunsten der künstlerischen Gestaltung unserer Neustädte, die eine erhebliche Änderung in die Art der Bebauungspläne brachte. Praktisch wurden die Anschauungen in der Planbildung durch Wett-



bewerbe immer mehr entwickelt: Stadterweiterung von Dessau (1890) und München (Henrici), Generalregulierungsplan der Stadt Wien (1893), Grundplan für Groß-Berlin (1910), Bebauungsplan für Düsseldorf (1912) u. a. m. Von größtem Einfluß auf die Gestaltung der Bebauungspläne ist nicht zuletzt die Herausgabe der Zeitschrift: Der Städtebau, begründet von Camillo Sitte und Theodor Goedicke, geworden.

Das letzte vergangene halbe Jahrhundert liegt uns noch zu nahe, als daß wir schon mit unbefangener Würdigung über seine städtebaulichen Leistungen urteilen könnten. Es hat in der Baukunst alle Stile seit den Hellenen abgerollt und sich im Städtebau aus vollständiger Verflachung durch eine geometrische Planung hindurch, die in ihren geraden Linien der Barockzeit ähnelt, aber in ihrem Wesen grundverschieden ist, zu einer freien Linienführung entwickelt, die neben den neuzeitlichen Anforderungen die Schönheitsätze vergangener Epochen zurückzugewinnen sucht. Aber so viel scheint feststehend: Wollen wir aus der maßlosen Bauverwilderung unserer Städte herauskommen, dann brauchen wir als Richtpunkt die Vorstellung von äußerster Klarheit und Schönheit, die Idee eines aus einem einzigen Willen geformten Stadtganzen. Und dafür ist in den streng rhythmisch bemessenen Fürstenschöpfungen die überzeugendste Verwirklichung gefunden.

Diesem Abschnitte sei angegliedert die Erörterung der Gartenstädte.

Der Name Gartenstadt gehört zu jenen Worten, die schon durch ihren Klang einen Zauber auf uns ausüben; das unserer Zeit eigentümliche Sehnen nach der Natur und nach besseren Wohnverhältnissen drückt sich in ihm aus.

Die Anfänge der deutschen Gartenstadtbewegung stehen im engsten Zusammenhang mit der englischen. Zwar hat bereits im Jahre 1896 der Deutsche Theodor Fritsch in seiner Schrift: „Die Stadt der Zukunft“ die Ziele der deutschen Gartenstadtbewegung größtenteils gezeichnet. Es wird darin der planmäßige Aufbau von Städten nach einem System gelehrt, das mit den gesundheitlichen und schönheitlichen Interessen auch allerlei praktische und technische Vorteile verbindet. Die eigentliche Stadt ist in Zonen gegliedert, deren jede einzelne bestimmten wirtschaftlichen Aufgaben dient; vor allem aber sind über das Ganze Gärten und Parks reichlich verteilt, so daß den gesundheitlichen Ansprüchen voll Genüge geleistet wird. Aber erst das zwei



Jahre später erschienene Buch des Engländers Howard: „Garden Cities of To-morrow“ (Gartenstädte in Sicht) gab den Anstoß für die praktische Gartenstadtbewegung, wobei die Entwicklung der englischen Wohnkultur der Gartenstadt einen günstigeren Boden bereitet hatte als in Deutschland. Der Verfasser legte überzeugend dar, daß vernünftige Wohnverhältnisse für die weniger bemittelten Klassen nur auf zwei Grundlagen geschaffen werden könnten: einer gesunden Bodenreform und einer planmäßigen, allen Verkehrs- und Betriebsverhältnissen Rechnung tragenden Anlage. Das Problem der Gartenstadt ist also gleichzeitig eine bodenreformerische und eine städtebauliche Frage. Howards Buch wirkte in England so stark, daß sich bald eine Gesellschaft bildete, die dessen Gedanken in die Tat umzusetzen begann. Es entstand die Gartenstadt Letchworth, die heute bereits eine ansehnliche Ausdehnung gewonnen hat. Weitere Gartenstädte, so vor allem die Gartenstadt Hampstead bei London, sind in raschem Aufblühen begriffen. Die anmutigen Anlagen verfehlten nicht, auf den in England Reisenden ihren bestrickenden Reiz auszuüben. Besonders überraschten die innige Verbindung zwischen Natur und Menschenwerk und die gute Architektur der Häuser. Diese war allerdings nur möglich infolge der jahrzehntelangen Tradition in gutem Hausbau, durch den sich England von anderen Ländern unterscheidet. Schon vor Gründung der Gartenstädte waren reizende Arbeiteransiedlungen in Port Sunlight und Bournville entstanden, welche durch ihr Bekanntwerden in Deutschland auch unseren Kleinhäusbau aufs glücklichste beeinflusst haben.

Den Gedanken der Gartenstadt in Deutschland zu verbreiten, hat sich vor allem die im Jahre 1902 gegründete Deutsche Gartenstadtgesellschaft zur Aufgabe gemacht, die durch literarische Propaganda in der eindringlichsten Weise für ihn eintritt. Die Gesellschaft verfolgte ursprünglich das Ziel, der Übervölkerung der bestehenden Städte durch Gründung in sich abgeschlossener Siedlungen auf wohlfeilem Gelände, das zur Verhinderung jeder Bodenspekulation dauernd im Obereigentum der Gemeinschaft erhalten wird, entgegenzuwirken. Sie bezweckte also eine Dezentralisation der in den Großstädten mit übermäßiger Grundrente, mit Produktions- und Transportschwierigkeiten belasteten Industrie, sowie ihre gleichmäßige Verteilung auf das platte Land, daneben aber die Sicherung



eines großen Teils des zu erschließenden Geländes für den Garten- und Ackerbau. Dieser Gedanke leidet jedoch an manchen Schwächen. Ganz neue Orte zu gründen und in die Höhe zu bringen, stößt auf sehr große Schwierigkeiten. Seine Verwirklichung ist auch vor allem in unseren hochkultivierten, dichtbevölkerten und industriereichen Gegenden kaum ein Bedürfnis, es sei denn, daß es sich um eine neu entstehende Hafenanlage, wie Rheinau bei Mannheim, um Wasserkraftwerke wie Badisch-Rheinfelden usw. handle. Aber auch hier wird die Anlehnung an eine bestehende Siedelung das wirtschaftlich Vorteilhaftere sein. Es hat sich wohl aus diesen Gründen auch die Deutsche Gartenstadtgesellschaft im Laufe der Zeit zu der Ansicht durchgerungen, daß in Deutschland der Gartenstadtgedanke nur in der besonderen Form der von einem bestehenden Gemeinwesen politisch und wirtschaftlich abhängigen Gartenvorstadt zu verwirklichen sei. In dieser Gestalt ist denn auch die zeitlich früheste Gartenstadt Rüppurr bei Karlsruhe zur Ausführung gelangt. Ein zweites Beispiel ist die von einer lokalen Genossenschaft unter tiefeingreifender Mitwirkung der Stadt Straßburg i. E. geschaffene Gartenvorstadt Stockfeld. Auch die Gartenvorstädte Nürnberg und Hellerau (bei Dresden) gehören zum wirtschaftlichen Bannkreis der benachbarten Großstädte.

Mit dieser Einschränkung kann die praktische Betätigung der Gartenstadtbewegung in Deutschland begrüßt werden, als ein weiterer, vornehmlich in ethischer und ästhetischer Beziehung nicht hoch genug zu bewertender Bundesgenosse im Kampf gegen die Mietkaserne und für die weiträumige Ansiedelung des künftigen Zuwachses der Großstadtbevölkerung.

Die Gartenstadt kennzeichnet die Gesellschaft folgendermaßen: „Man versteht unter einer Gartenstadt oder einer Gartenvorstadt nicht eine beliebige Stadt oder Vorstadt mit ein paar Gärten in ihren Mauern. Sie hat auch nichts zu tun mit den Villenkolonien, die findige Terrainspekulanten mit dem Namen Gartenstadt schmücken, um die öffentliche Meinung für ihre nichts weniger als gemeinnützigen Gründungen zu gewinnen. Eine Gartenstadt ist eine planmäßig gestaltete Siedelung auf wohlfeilem Gelände, das dauernd im Obereigentum der Gemeinschaft (Staat, Gemeinde, Genossenschaft und dergl.) erhalten wird, derart, daß jede Spekulation mit dem Grund und Boden für immer ausgeschlossen und der Wertzuwachs der Gemein-



schaft gesichert bleibt. Diese soziale und wirtschaftliche Grundlage bringt und erhält der neuentstehenden Stadt auch den Garten — selbst für den Minderbemittelten — macht sie zur Gartenstadt.“

Übrigens scheinen die gemeinnützigen Gartenstadtunterneh-

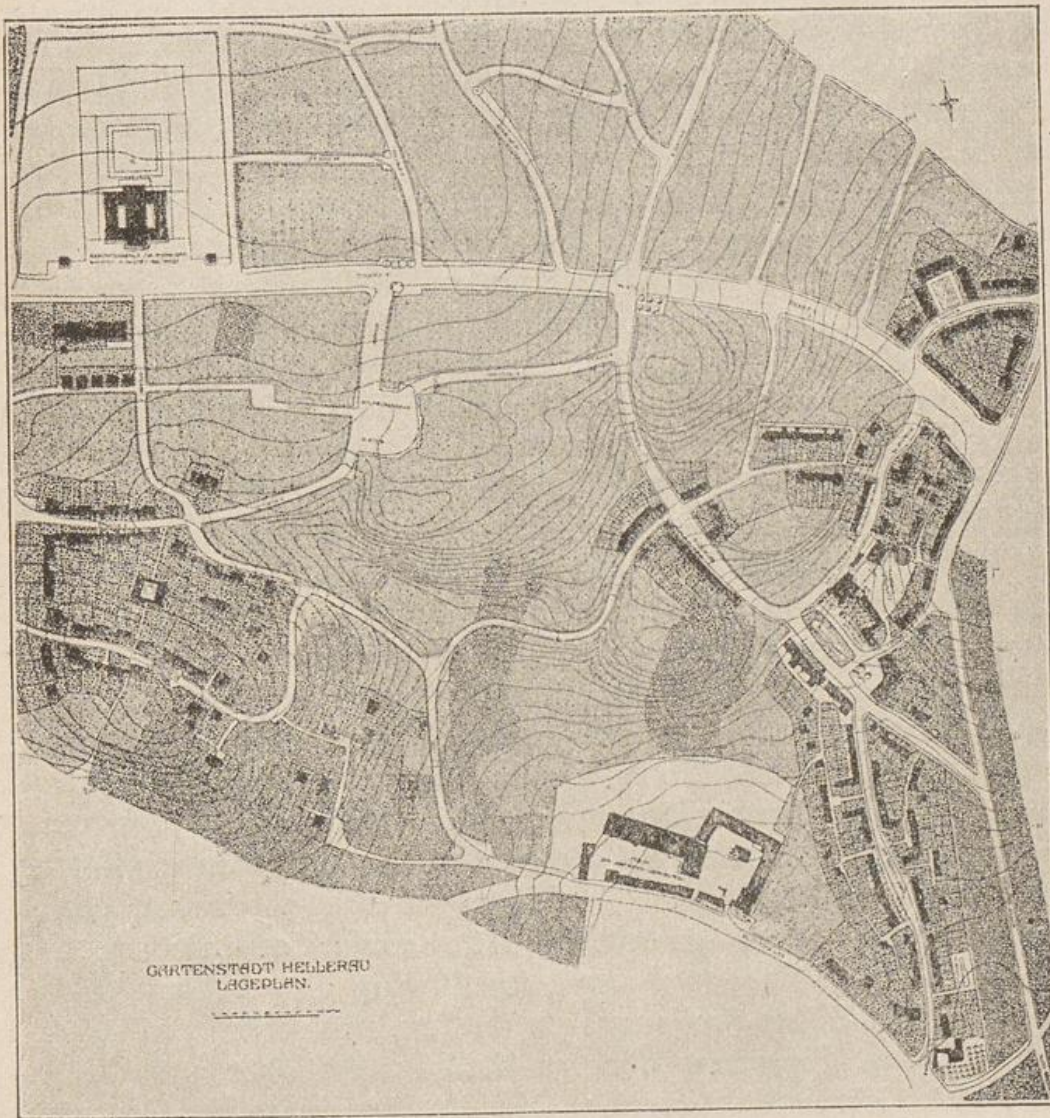


Abb. 28. Gartenstadt Hellerau bei Dresden.  
(Verfasser: R. Riemerschmidt in München.)

mungen selbst nicht mehr unbedingt an dem dauernden Ober-  
eigentum festzuhalten. Unbedingt nötig ist dies auch nicht,  
denn es steht durchaus nichts im Wege, wenn auch in einer  
solchen Anlage nach gewisser Zeit freie Eigentümer entstehen;  
denn Erhaltung der Anlage selbst in ihrem charakteristischen Zu-



stande kann durch die Vorschriften der Bauordnung und des Bebauungsplanes in ausreichender Weise gesichert werden.

An vielen Orten Deutschlands sind die Gedanken der Gartenstadt in die Wirklichkeit umgesetzt worden. Das hervorragendste, besonders in Bezug auf Organisation musterhafte Beispiel ist die Gartenstadt Hellerau (Abb. 28) bei Dresden, die sowohl die städtebaulichen Anforderungen, als die einer gesunden, auf Gemeinnützigkeit begründeten Bodenpolitik aufs beste erfüllt. Die Gartenstadt Hellerau ist ein in der Form einer Gesellschaft m. b. H. gegründetes Unternehmen, das von den deutschen Werkstätten für Handwerkskunst in Dresden ins Leben gerufen wurde. Die mehrere Hundert Arbeiter beschäftigende Firma hat ihre Betriebe aus der sächsischen Residenz heraus verlegt in einen weitab gelegenen Vorort. Das die Fabrik umgebende Terrain eignet sich infolge seiner Lage zur Anlage von Kleinsiedelungen, und die Fabrikleiter faßten daher den Entschluß, einen Versuch zur Ansiedelung ihrer eigenen Angestellten und Arbeiter zu unternehmen. Zu diesem Zwecke wurde die Gesellschaft „Gartenstadt Hellerau“ errichtet. Dieselbe hat sich die Aufgabe gestellt, die Errichtung von kleinen Wohnhäusern auf Erbbaurecht, sowie die Ermöglichung des allmählichen Erwerbes von Einzelwohnungen unter Bedingungen, welche die etwaige Wertsteigerung des Bodens möglichst der gesamten Bewohnerschaft von Hellerau und nicht dem einzelnen zugute kommen lassen. Um weitere Kreise der in Hellerau angesiedelten Personen mit dem Unternehmen in möglichst dauernde Verbindung zu bringen und sie an dem Gedeihen derselben zu interessieren, wurde noch eine Baugenossenschaft Hellerau gegründet, deren Zweck es ist, mittels gemeinschaftlichen Geschäftsbetriebes ihren Mitgliedern gesunde und auch zweckmäßig eingerichtete Wohnungen zu billigen Preisen zu verschaffen, und zwar durch Überlassung zum Eigentum oder zu Erbbaurecht oder zur Miete. Der Erbmietvertrag vereinigt die Rechte eines Mieters und eines Erbbauberechtigten in sehr annehmbarer Form. Der Mieter wird einerseits durch die Verpflichtung, die über 60 Prozent hinausgehende Summe der Herstellungskosten der Gesellschaft als Hypothekendarlehen zu überlassen, an dem Grundstück stark interessiert, andererseits hat er die Möglichkeit, sich dessen Benutzung auf lange Zeit hinaus zu sichern. Außerdem geht die Gesellschaft dazu über, die von ihr erstellten Häuser



mit Kaufanwartschaft zu vermieten; dem Kaufanwärter wird ein Anspruch auf Übertragung des Eigentums eingeräumt, sobald die 1. Hypothek bis auf Zweidrittel des Gesamtwertes amortisiert ist, was je nach Höhe der Anzahlung zwischen 20 und 50 Prozent etwa 15 bis 30 Jahre dauert. Wiederkaufsrecht und bauliche Beschränkungen sollen den Käufern auferlegt werden. Der Bebauungsplan für die Gartenstadt ist von Professor Riemerschmidt (München) entworfen. Die Straßen folgen der Bodenbewegung, sie sind je nach ihrer Verkehrslage breit oder schmal, und der Unterschied von Verkehrsstraßen und Wohnstraßen ist in dem Bebauungsplan klar durchgeführt. Für platzartige Erweiterungen ist reichlich gesorgt. Das Verhältnis von bebautem zu unbebautem Land ist ohne Berücksichtigung öffentlicher Straßen und Plätze bei den Kleinhäusern wie 1:5, bei den Villen wie 1:8. Die auf dem Gelände vorhandenen Waldteile bleiben fast durchweg erhalten.

Die Stadt Straßburg i. Els. beschloß im Jahre 1907, durch die Altstadt einen großen Straßendurchbruch herzustellen. In den anzukaufenden Häusern wohnten 914 Haushaltungen mit 3460 Bewohnern; hierunter befanden sich zum größten Teil die wirtschaftlich am schlechtesten gestellten Elemente der Bevölkerung. Die Stadt sorgte dafür, daß die aus ihren bisherigen Quartieren vertriebenen Bewohner neue, gute und gesunde Wohnungen erhielten; zu diesem Zwecke hat die Straßburger gemeinnützige Baugenossenschaft unter Garantie der Stadt ein Ledigenheim mit 200 Betten und die Gartenvorstadt Stodfeld errichtet. Von der Gemeinde wurde städtisches Gelände zum Preise von nur 60 Pfennig für das Quadratmeter an die Genossenschaft verkauft. Das Gelände liegt südwärts der Stadt und ist mit der Straßenbahn vom Zentrum der Stadt in nur 25 Minuten zu erreichen. Der Bebauungsplan trennt in vorbildlicher Weise Verkehrs- und Wohnstraßen voneinander und begnügt sich bei der Erstellung von Wohnstraßen mit 6,50 m Breite. Da in ihnen schon durch die ganze Anlage jeder Durchgangsverkehr ausgeschaltet ist, so konnte man auf die Anlage von besonderen Gehwegen verzichten. Die Selbstkosten der Genossenschaft für das Quadratmeter baureifen Geländes betrugen unter diesen Umständen nur 1,50 Mk. In der ersten Bauperiode wurden im ganzen 450 Wohnungen erstellt. Zum Inventar jeder Wohnung gehört der Herd mit Wasserschiff, zwei Öfen,



Küchenschäfte, Geschirrahmen und elektrische Einrichtung einschließlich Beleuchtungskörper. Gas wird nur für Heizzwecke geliefert. Die auf die Wohnung entfallende Grundstücksfläche beträgt durchschnittlich 250 qm.

Von den Wohnungen sind rund 170 als Einfamilienhäuser gebaut, die zu Doppelhäusern oder großen Gruppen zusammengeschlossen wurden. Die übrigen 280 sind zu je zweien übereinander gebaut. Der billigste Typus enthält eine Wohnküche mit kleinem Baderaum und zwei kleineren Zimmern mit einer Gesamtwohnfläche von 38,20 qm. Der Herstellungspreis beträgt 3050 Mk., die monatliche Miete 14,80 bis 15,50 Mk. Der nächst größere Typus enthält Wohnküche und Baderaum und drei Zimmer mit einer Wohnfläche von 48 qm. Der Herstellungspreis beträgt 3350 Mk., die monatliche Miete 18,50 bis 20,10 Mk. Eine etwas größere Dreizimmerwohnung (gleichfalls zwei Wohnungen übereinander geordnet) mit 57,10 qm Wohnfläche kostet 23,60 bis 24 Mk. Miete. Das kleinste Einfamilienhaus mit einer überbauten Fläche von 34,80 qm und einer Wohnfläche von 56,70 qm kostet in der Herstellung 4200 Mk. Die monatliche Miete beträgt 23,50 Mk. Die Gartenvorstadt Stockfeld dürfte das größte gemeinnützige Wohnungsunternehmen sein, das vor dem Kriege in Deutschland mit städtischer Hilfe entstanden ist.

Die Gartenstadtbewegung hat sich in Deutschland vielfach durchgesetzt. Gartenstädte von Bedeutung bestehen in folgenden Städten: Rüppurr bei Karlsruhe, Hellerau bei Dresden, Rathshof bei Königsberg i. Pr., Nürnberg, Hopfengarten und Reform bei Magdeburg, Hüttenau, Güstrow, Neumünster, Mannheim, Ludwigshafen, Wandsbeck, Hagen i. W., Hamburg, Würzburg, Siegnitz, München, Stuttgart, Berlin und anderen Orten.

## B. Einzelheiten des Stadtbauplanes.

### I. Gebäude.

Die klimatischen Verhältnisse bedingen es, daß wir den bei weitem größten Teil des Tages in geschlossenen Räumen und nicht im Freien zubringen. Die Häuser, welche die Arbeits-, Wohn- und Schlafräume enthalten, müssen derart eingerichtet