



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Städtebaukunst

Ehlgötz, Hermann

Leipzig, 1921

B. Einzelheiten des Stadtbauplanes

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

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

sein, daß die durch die Lebensäußerung der Menschen wie der sie umgebenden Tiere, wie endlich die durch die Tätigkeit des Menschen entstehenden Veränderungen unserer Umgebung — Luft, Wasser, Boden — keinen für das Wohlbefinden der Menschen unangenehmen, für seine Gesundheit gefährlichen Grad erreichen. Namentlich muß auch die bescheidenste Wohnung ausreichenden Schutz gegen die Unbilden der Witterung bieten, einen die Gesundheit fördernden, Behagen hervorrufenden Aufenthalt gewähren.

Zweck und Benutzung der einzelnen Räume eines Gebäudes führen schon zur Scheidung in Privat- oder Wohnhäuser und in öffentliche Gebäude, je nachdem sie lediglich dem häuslichen oder Familienleben, also zum Wohnen im eigentlichen Sinne bestimmt sind oder der Allgemeinheit, für Verwaltung, Handel und Verkehr, der Geselligkeit und Kunst usw., also dem öffentlichen Leben dienen. Alle Stadthäuser, Landhäuser, Villen, Miethäuser, Schlösser usw. bilden die große Gruppe der Wohnhäuser, zu denen auch diejenigen städtischen Gebäude zu rechnen sind, die nur zum Teil für Geschäftszwecke, zu Kaufläden, Wirtschaften und dergl. benutzt werden. Zu der zweiten Gruppe, den öffentlichen Gebäuden, gehören Kirchen und Kapellen, niedere und höhere Unterrichtsanstalten, Gerichtsgebäude und mit diesen in Verbindung stehend Straf- und Gefangenenhäuser, Rathäuser, Kasernen, Gebäude für Handel und Verkehr, z. B. Markthallen und Börsen, weiter Krankenhäuser der verschiedensten Art, Gebäude zur Kunstpflege: als Theater, Konzerthäuser, Museen usw.

Der größte Teil unserer Bevölkerung, in Großstädten bis zu 90 Prozent der Gesamtbevölkerung, ist auf Kleinwohnungen bis zu drei Räumen angewiesen; es ist deshalb eine Hauptaufgabe des Wohnhausbaues, den Bau von Kleinwohnungen in der gesundheitlich besten, aber auch wirtschaftlichsten Weise zu pflegen. Auszugehen ist von der Form der Wohnungen, die die Neuzeit geschaffen hat: Mietskasernen, Mehrfamilienhaus und Einfamilienhaus. Unter Mietskasernen wird ein Haus verstanden, das eine größere Anzahl von Geschossen und auf jedem Geschos zwei und mehr Wohnungen kleiner und kleinster Art hat. Diese Wohnform muß nicht nur aus gesundheitlichen, sondern auch aus sozialen und ethischen Gründen mit allen Mitteln bekämpft werden, und ein Hauptziel beim Ausbau unserer Städte muß

die Beseitigung dieser Wohnform sein. Andererseits soll die Erbauung von Einfamilienhäusern, soweit sie für die einzelnen Klassen der Bevölkerung geeignet erscheinen, mit allen Mitteln gefördert werden. Da es aber als ausgeschlossen zu betrachten ist, das Einfamilienhaus zur herrschenden Wohnungsform zu machen, viele Menschen sogar die Wohnung im Mehrfamilienhaus vorziehen, wird dieses als Normaltyp für die Unterbringung des Bevölkerungszuwachses unserer Städte, vorläufig wenigstens, angesehen werden müssen. Es ist demnach Vorsorge zu treffen, daß die Ausbildung des Mehrfamilienhauses den Regeln der Gesundheit und des Wohlbefindens entsprechend erfolgt.

Das Einfamilienhaus kann freistehend, angebaut oder eingebaut sein. In den Städten sieht man sich wegen der hohen Bodenpreise und auch wegen der geschlossenen Bauweise und der beschränkten Bauplätze gar oft genötigt, von der völlig freistehenden Anlage Abstand zu nehmen und selbst für einzelne familien eingebaute Häuser aufzuführen, in denen sich die verschiedenen Räume auf zwei und auch mehrere Stockwerke verteilen, was von vielen gerade nicht als Bequemlichkeit empfunden wird, Zeitverlust und größere Ansprüche an die Bedienung verursacht. Daß das städtische eingebaute Einfamilienhaus bei weitem nicht die gleichen Annehmlichkeiten bietet wie das freistehende Landhaus, braucht nicht erst erörtert zu werden,

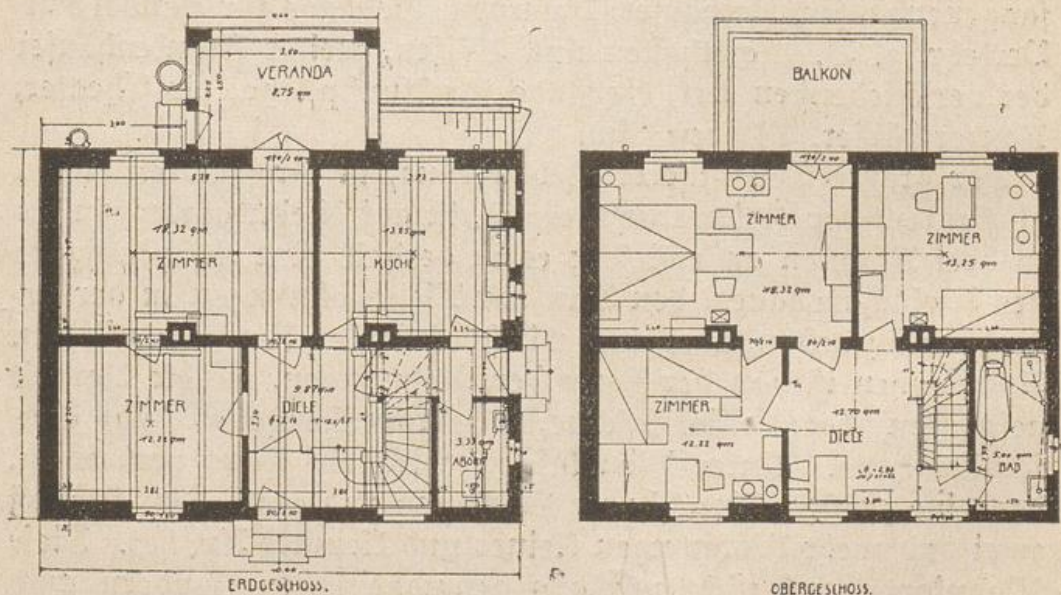


Abb. 29. Freistehendes Einfamilienhaus.
(Verfasser: H. Ehlgöth in Essen.)

daß es aber dem Mehrfamilienhaus gegenüber den Vorzug verdient, leuchtet sofort ein. Das angebaute Einfamilienhaus hat den Vorzug, von drei Seiten Licht und Luft in das Innere zu

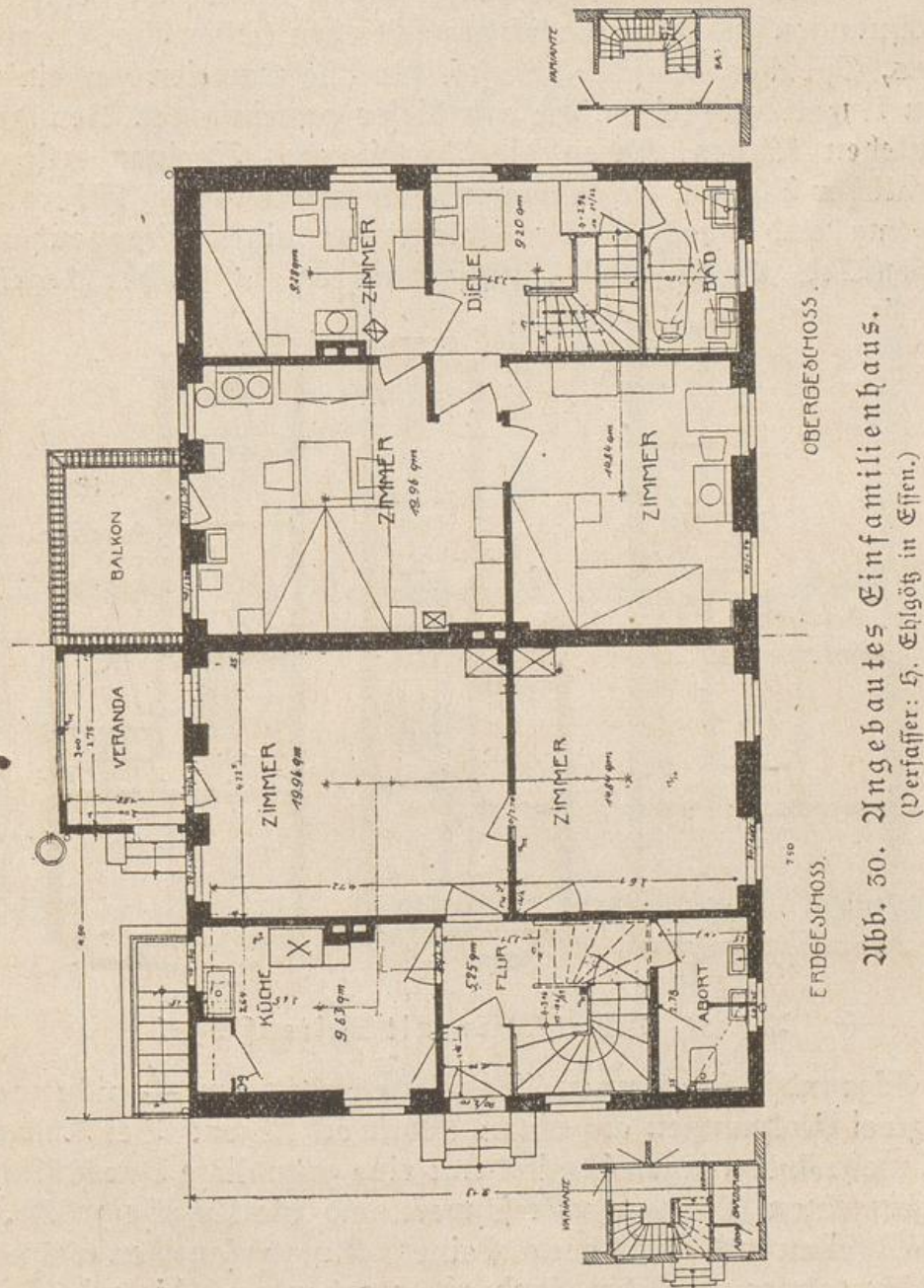


Abb. 30. Angebautes Einfamilienhaus.
(Verfasser: H. Ehlhöf in Essen.)

lassen, wobei man Eingang, Treppe, Küche und Aborte nach der minderwertigen Seite des Platzes legt (Abb. 29, 30).

Lassen höhere Bodenpreise eine weitere Erhöhung der Stockwerkhöhe wünschenswert erscheinen, und will man durch ein

gemeinsames Treppenhaus die Herstellungskosten eines Hauses weiter vermindern, so entsteht das Miethaus, das aus Erdgeschoß mit einem, zwei oder mehr Obergeschossen, freistehend, an- oder eingebaut Verwendung finden kann. Die einzelnen Wohnungen sind dabei für sich abzuschließen, haben aber Treppenhaus, Speicher, Waschküche usw. für alle Parteien gemeinsam. Den Unzuträglichkeiten, die aus dieser gemeinsamen Benutzung entstehen können, stehen die Vorteile des Aneinanderliegens sämtlicher Räume, die billigeren Anlagekosten durch höhere Bebauung und durch Vorhandensein nur eines Treppenhauses gegenüber. Es ist jedoch darauf zu achten, daß in der Regel —

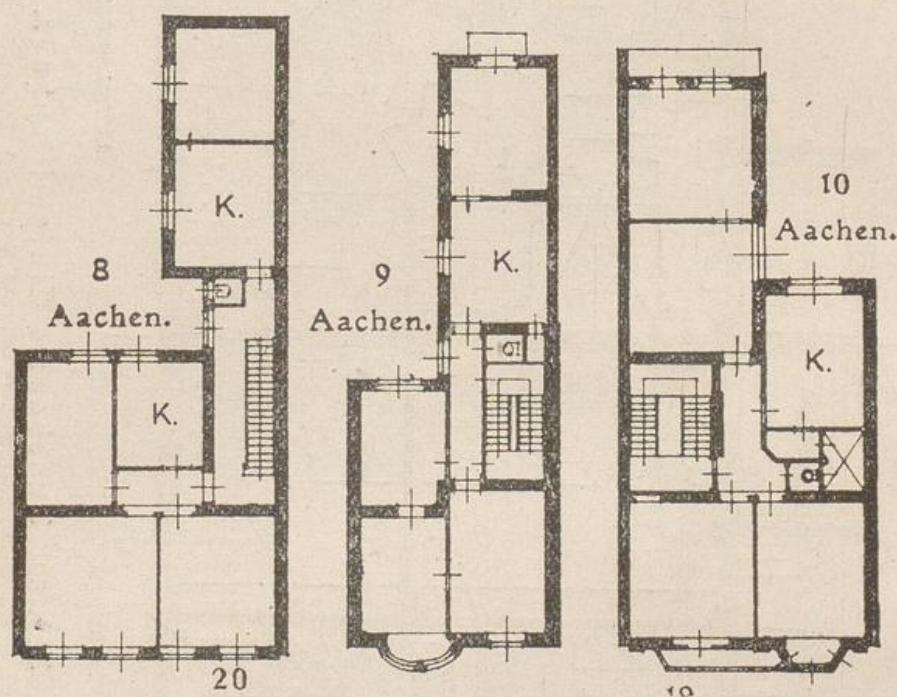


Abb. 31. Miethäuser mit Seitenflügel.

bei Eckgrundstücken können Ausnahmen eintreten — nicht mehr als zwei Wohnungen auf einem Stockwerk liegen. Bei Anlagen von mehr Wohnungen ist nicht nur eine gründliche Durchlüftung der einzelnen Wohnungen erschwert und die Ursache zu Unzuträglichkeiten und Zwist der auf einem Gang zusammen wohnenden Bewohner vermehrt, sondern es gehen auch die wirtschaftlichen Vorteile des gemeinsamen Treppenhauses durch Mehrbedarf an nicht ausgenütztem Gang verloren. So ist z. B. bei Anlage von vier Wohnungen im Stockwerk an einer Treppe die überbaute Fläche durch Mehrbedarf an Gangfläche genau

so groß, als wenn diese vier Wohnungen in gleicher Größe auf zwei Häuser mit je einem eigenen Treppenhaus und nur zwei Wohnungen im Stockwerk an einer Treppe verteilt werden. Eine Durchlüftung der Wohnungen stößt besonders dann auf Schwierigkeiten, wenn die Häuser tief in den Baublock reichende Seiten- oder Mittelflügel erhalten (Abb. 31). Die Einrichtung

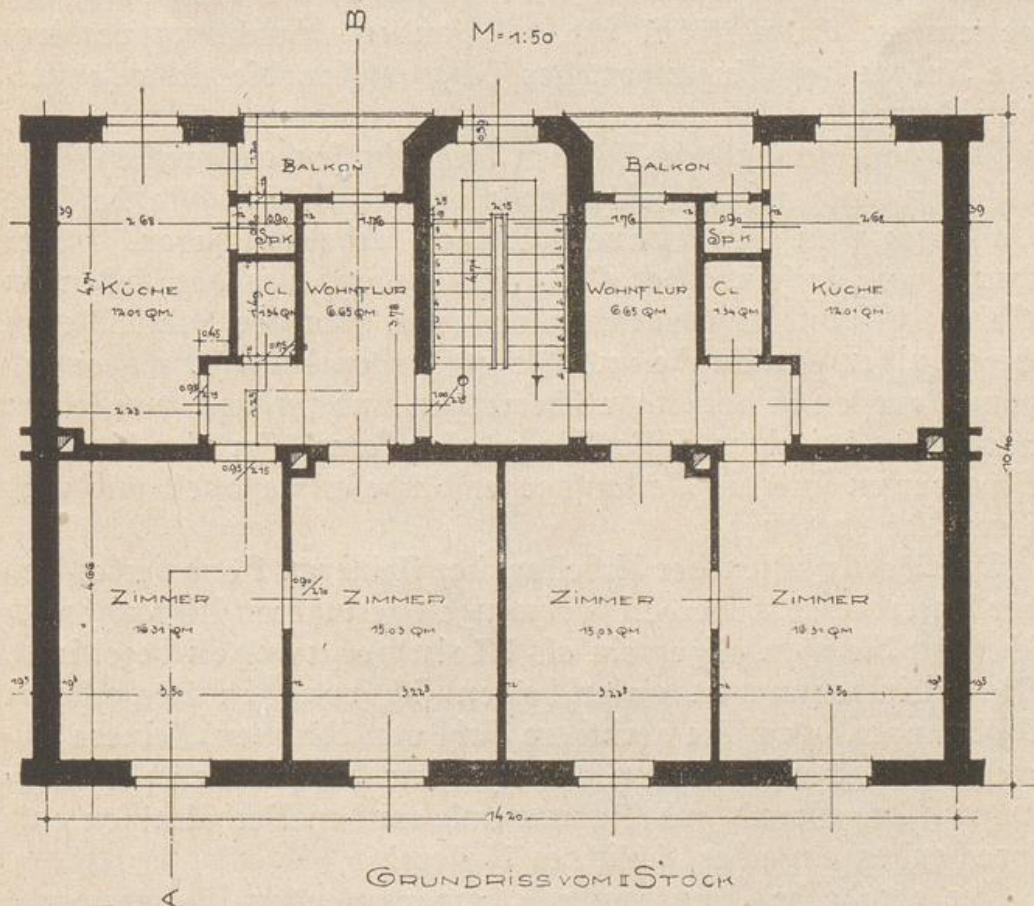


Abb. 32. Miethaus ohne Seitenflügel.

(Verfasser: H. Ehlgötz in Essen.)

von Seitenflügeln wird daher durch die Bauordnung in den Erweiterungsgebieten zu verbieten sein und der Bebauungsplan wird durch die Ausgestaltung der Baublöcke die Durchführung des letzteren Verbotes ohne wirtschaftliche Nachteile erleichtern müssen. Wir müssen immer mehr auf eine Gesundung unseres Wohnungswesens hinwirken und dies kann durch Typisierung der gebräuchlichsten Miethausgrundrisse erfolgen, wobei auf Seiten- und Mittelflügel verzichtet wird (Abb. 32).

An Marktplätzen und in belebten verkehrsreichen Straßen wird
Ehlgötz, Städtebaufunst.

das Erdgeschoß des Miethauses für Geschäftsräume, Kaufläden, Restaurationen, Cafés und dergl. eingerichtet, und um eine größere Ergiebigkeit zu erreichen, wird ab und zu noch das erste Stockwerk für mehr öffentliche Zwecke ausgenutzt, während die Wohnungen erst im zweiten Stock liegen. Jeder Laden nimmt einen für sich bestehenden, von der Straße aus zugänglichen und gegen die übrigen Geschäftsräume vollständig abgetrennten Grundrißteil ein. Besondere Beachtung verdient die Anlage des Einganges, der Schaufenster, die Schaufenstereinrichtung.

Den gesteigerten geschäftlichen Bedürfnissen entsprechend gibt es dann noch reine Geschäftshäuser, die ihre höchste bauliche Vollendung in den Warenhäusern erhalten haben. Hier kann man für sein gutes Geld alles haben, was das Leben an Gebrauchs- und Luxusartikeln verlangt, was der Sterbliche an Erzeugnissen der Künste und Wissenschaften braucht, wo er sich vom Neuesten in der Mode überzeugen und sich noch von seinen Strapazen bei einer Tasse Tee erholen kann. In vier bis sechs Stockwerken sind die Verkaufsgegenstände aufgestapelt und nach ihrer Art geordnet.

Den Bedürfnissen der Arbeiter, der kleineren Handwerker und der Unterbeamten werden Wohnungen geringeren Umfanges geschaffen, die man allgemein als Kleinwohnungen bezeichnet. Die Kleinwohnungen unterscheiden sich von den bürgerlichen Wohnungen durch die geringere Zahl von Räumen, kleinere Abmessungen, bei städtischen Miethäusern durch möglichste Ausnutzung des Grund und Bodens und ein den Verhältnissen entsprechendes einfaches, schlichtes Äußere.

Der gerade heutigentags kraß hervortretenden Wohnungsnot der Minderbemittelten suchen Arbeitgeber, größere Industrielle, Fabrikanten, Städte und Gemeinden, genossenschaftliche Vereinigungen der Arbeiter, Baugenossenschaften und Privatunternehmer durch Errichtung von Einzelhäusern und Miethäusern mit kleinen Wohnungen zu steuern. Trotz möglichster Einschränkung soll doch den Minderbemittelten, wenn auch ein kleineres, so doch möglichst behagliches Heim geboten werden.

Die Arbeiterwohnungen sind in der Nähe der Arbeitsstätten geschützt gegen Staub und Fabrikrauch in sonniger, freier Lage aufzuführen. Die Kleinwohnungshäuser werden in Einfamilienhäuser und Miethäuser für zwei, vier, sechs und mehr Familien,

ferner freistehend als Einzelhaus, Reihenhans und Gruppenhaus und eingebaut als städtisches Haus ausgeführt. Größtmögliche Ausnutzung von Grund und Boden führt in Städten naturgemäß zur geschlossenen Bauweise. Das Ideal der Kleinwohnung bleibt wie bei den bürgerlichen Wohnungen das ländliche Einfamilienhaus, welches sich aber wegen der bedeutenden Kosten und der diesen entsprechenden hohen Mieten nicht überall verwirklichen läßt. Hier verbleibt den Arbeitgebern, den Staaten und Städten ein weites Feld gemeinnütziger Tätigkeit, wie sie schon in verschiedenen Industriegegenden Deutschlands schöne Früchte gezeitigt hat.

Aus der äußeren Erscheinung des

Kleinwohnungs-
hauses soll Zweck-
mäßigkeit und Be-
haglichkeit sprechen.
Nicht Prunk und
Sierrat, sondern
gute Verteilung der
Massen, ungekün-
stelte ehrliche Be-
handlung des Bau-
stoffes und zweck-
mäßige klarste An-
ordnung der Bau-
teile lassen ein Ge-
bäude schön er-
scheinen und rufen den Eindruck jener Selbstverständlichkeit und

Vollkommenheit hervor, wie sie die Schöpfungen der Natur aufweisen, in deren Umgebung das Haus stehen soll.

Wenn Örtlichkeit und Baupreise es einigermaßen erlauben, soll der Kleinwohnung ein Garten, und zwar wegen der leichteren Bewirtschaftung und Überwachungsmöglichkeit, in der Nähe der Wohnung beigegeben werden. Neben den wirtschaftlichen Vorteilen, die bei richtiger Pflege zu Tage treten, trägt der Garten in gleicher Weise wie ein trautes Heim bei zur wirt-

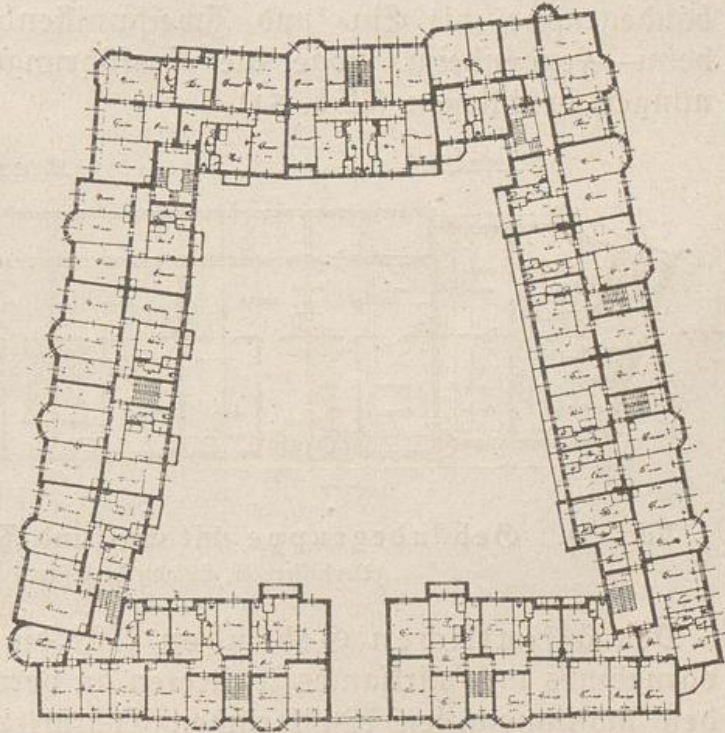


Abb. 33. Wohnhausgruppe des Beamtenwohnungsvereins in Bochum.

(Verfasser: P. Mebes in Berlin.)

schaftlichen Hebung, zur Veredelung des Familiensinnes, Abhaltung vom Wirtshausbesuch, Pflege der Jugenderziehung und fördert die Gesundheit durch den Aufenthalt in frischer, freier Luft und nervenstärkende körperliche Betätigung.

Als Beispiel für eine gelungene Miethausanlage mit Kleinwohnungen sei eine Wohnhausgruppe des Beamtenwohnungsvereins in Bochum i. W. angeführt (Abb. 33); hier ist der Hauptwert auf eine gute Parzellierung gelegt. Architekt der Wohnungsgruppe ist Regierungsbaumeister Mebes in Berlin. Eine Gebäudegruppe mit Ein- und Zweifamilienhäusern aus Mannheim—Feudenheim möge die Ausführungen über Kleinwohnungen beschließen (Abb. 34).

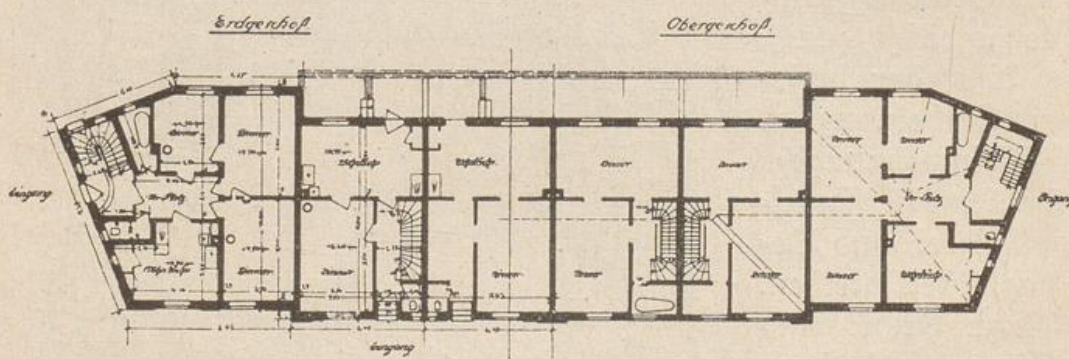


Abb. 34. Gebäudegruppe mit Ein- und Zweifamilienhäusern.
(Verfasser: H. Ehlgöts in Essen.)

Den öffentlichen Gebäuden fällt die Aufgabe zu, durch vornehmes und wirksames Auftreten an hervorragenden Stellen den monumentalen künstlerischen Charakter der Stadt zu bestimmen. Die öffentlichen Bauwerke sind aus dem Stadtkörper hervorzuheben, etwa durch achsiale Stellung zu einem Straßenzug oder an einem freien Platz, durch Schaffung einer angemessenen Vorfläche, oder endlich durch künstlerisch wirksame Zusammenfügung mehrerer Monumentalbauten zu einheitlicher Gruppe. Der Stadtbauplan wird von den öffentlichen Bauanlagen demnach bezüglich ihrer Lage im Gesamtplan sowie bezüglich ihrer Stellung zu den benachbarten Straßenzügen beeinflusst.

Wie Bahnhöfe, Landeplätze, Häfen usw. bestimmte Orte und Richtungen erfordern, so verlangen dies im gleichen Maße die sonstigen Verkehrsanstalten für Post, Telegraphie und Fernspregelegenheit; die Märkte (Markthallen, Marktplätze und Viehhöfe);

die Verwaltungs-, Gerichts- und Volksvertretungsgebäude; die Kirchen und Schulen, die Gebäude für Gesundheits- und Krankenpflege, die Börsen und Banken; die Museen, Ausstellungshallen, Bibliotheken und Theater; die Vereinshäuser und Vergnügungsanstalten; die Kasernen usw.

Die typischsten Hochbauten der Städte sind die Rathäuser, Schulen und Kirchen; auf diese wollen wir uns im folgenden beschränken. Die Rathäuser bildeten in vergangenen Zeiten, sowohl örtlich als wirtschaftlich und geistig, den Mittelpunkt der Städte. Sie brachten in ihrer Stellung und äußeren Erscheinung die Bedeutung des Gemeinwesens zur sichtbaren Anschauung, und gaben das Selbstgefühl der Städte sichtbar zum monumentalen

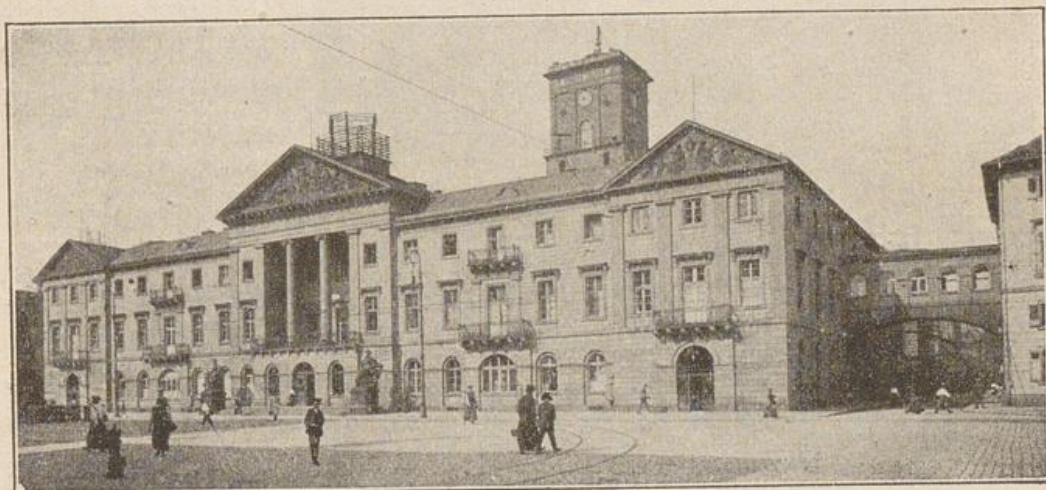


Abb. 35. Rathaus in Karlsruhe i. B.

Ausdruck. Eine große Anzahl dieser seit den Zeiten des späteren Mittelalters entstandenen Bauten hat sich in unsere Zeit hinüber gerettet und, wenn sie vielfach für die Städte der Neuzeit räumlich nicht mehr ausreichen, bilden sie doch auch heute noch den Stolz des Bürgers und eine Zierde der Stadt (Abb. 35). Auch unsere Zeit hat auf die Erbauung neuer Rathäuser stets große Sorgfalt verwendet. Der dreifache Zweck, der mit der Erbauung eines Rathauses erstrebt wird, nämlich Räume zu schaffen für die Verwaltung der Stadt, für die Arbeiten der leitenden Körperschaften, sowie für repräsentative und festliche Veranstaltungen, hat man dabei durch die Errichtung eines Gebäudes zu erreichen gesucht (Abb. 36).

Nach Geschlecht, Alter und nach der Höhe der Ziele wird das

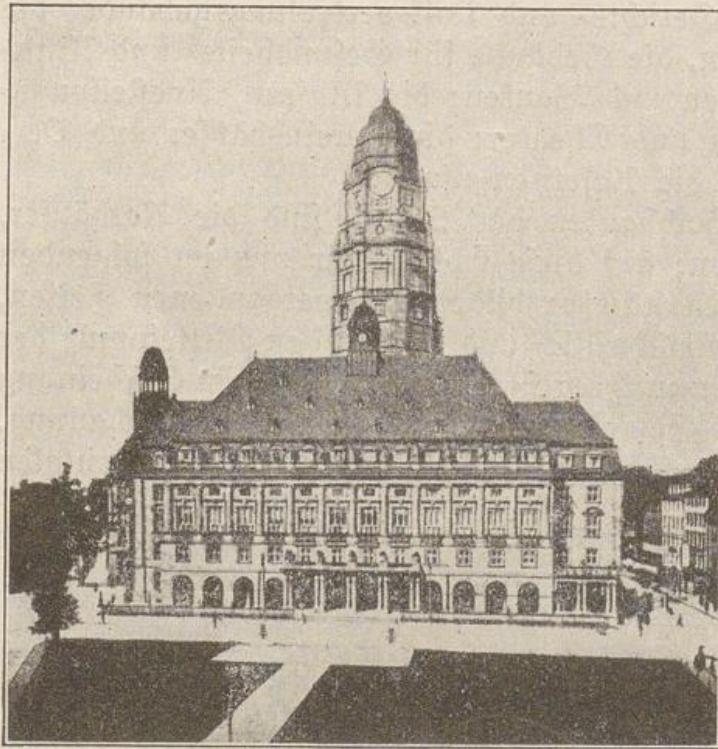
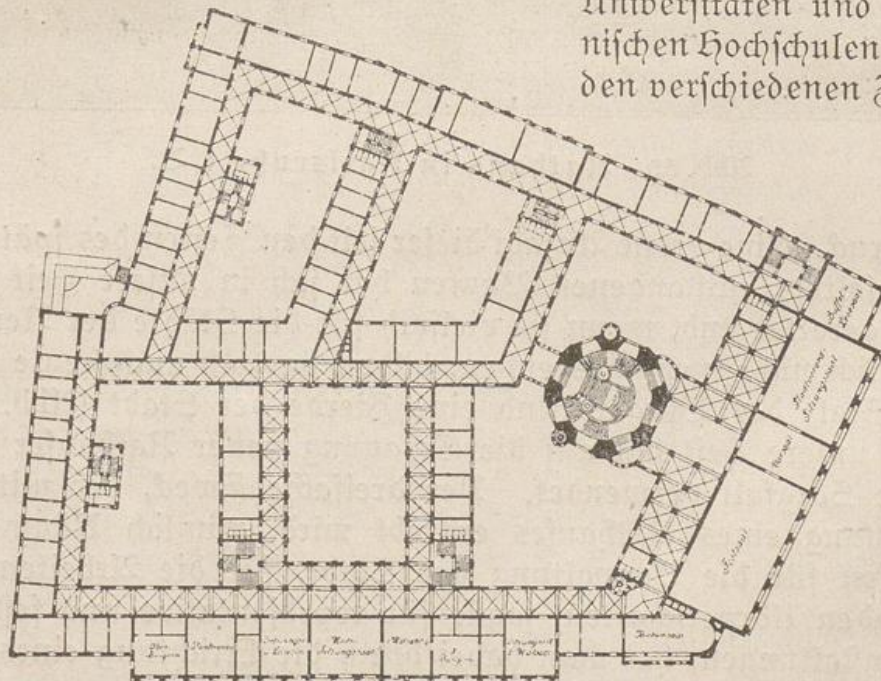


Abb. 36. Rathaus in Dresden, Ansicht.
(Verfasser: K. Roth in Darmstadt.)

Schulwesen unserer Zeit abgestuft und eingerichtet. Knaben- und Mädchenschulen sind getrennte Anstalten, und nur unter bestimmten

Verhältnissen werden beide Geschlechter gemeinsam unterrichtet: beim Beginne der Schulpflicht oder unter ärmlichen Verhältnissen auf dem Lande, und dann wieder in den höchsten Lehr-

anstalten, den Universitäten und Technischen Hochschulen. Nach den verschiedenen Zielen



Grundriß.

unterscheiden wir Volksschulen, Mittelschulen und höhere Lehranstalten, von denen die ersteren beinahe überall gleichartig organisiert sind und das Material für eine gesunde Arbeiterschaft zu liefern bestimmt sind. Mittlere und höhere Schulen bereiten zu den besseren Lebensstellungen und zum wissenschaftlichen und künstlerischen Studium vor; die Hochschulen machen den Abschluß, und deren Absolvierung berechtigt zu den höchsten erreichbaren Stellungen im Leben. Sie sollen uns mit einem tüchtigen, für Staats- und Verwaltungsgeschäfte geeigneten Beamtenstamm versehen, dessen Anschauung nicht beim bloß Nützlichen stehen bleiben darf, sondern auch idealen Bestrebungen zugänglich ist. Für alle Arten von Schulbauten gelten die gleichen Grundsätze für die Wahl der Bauplätze, die Stellung des Baues und die technischen und hygienischen Einrichtungen. Nicht sumpfige Niederungen, aber auch nicht hochgelegene, Wind und Wetter ausgesetzte Plätze sollen gewählt werden; der Bau ist

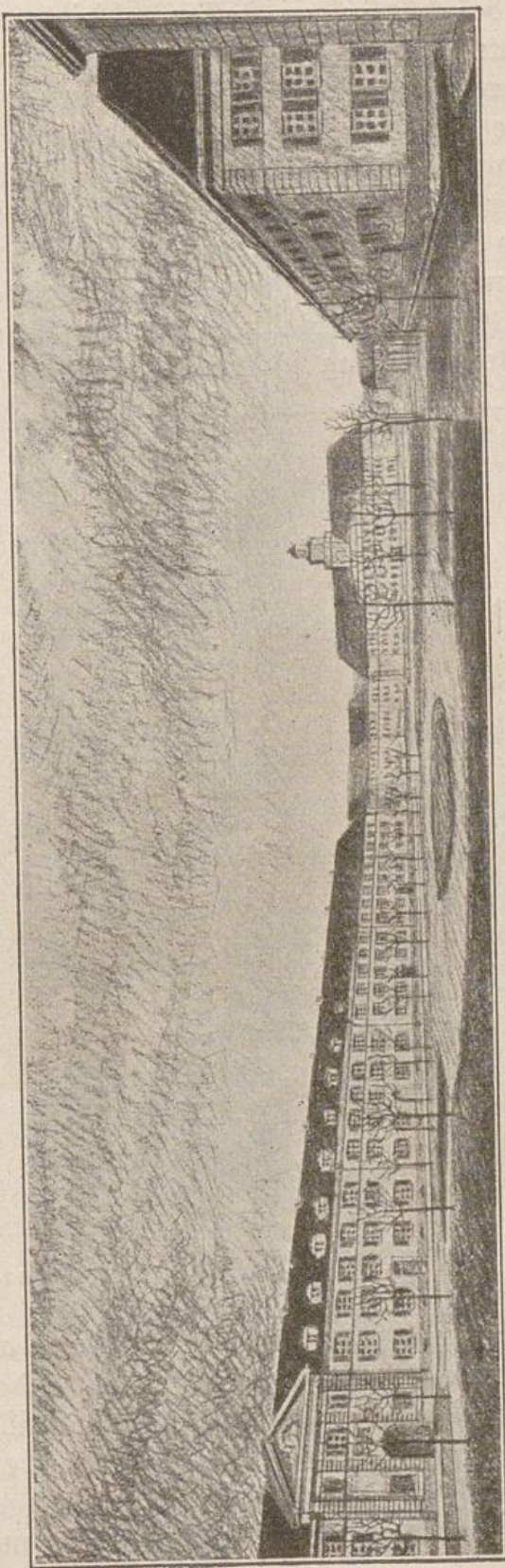


Abb. 37. Schulhaus in Mannheim-Sandhofen, Platzbild. (Verfasser: H. Ehlig in Essen.)

möglichst frei zu stellen, abseits von geräuschvollen Geschäftsbetrieben, Licht und Luftzufuhr muß unbehindert sein. Nachbargebäude dürfen sich nur in bestimmten Abständen erheben, die Lage an Verkehrsstraßen ist zu vermeiden. Bei dem Wachstum vieler Städte läßt sich eine befriedigende Gestaltung der neuen Stadtteile nur dadurch erreichen, daß öffentliche Bauten als Richtlinien von Straßen oder von Umrahmungen von Plätzen benutzt werden, und abgesehen von Kirchen sind Schulen in entfernteren Stadtvierteln oft die einzigen öffentlichen Bauten. Ihre Stellung im Stadtbilde ist deshalb besonders zu steigern (Abb. 37).



Abb. 38. Marktplatz in Gräfrath.

Bei vielen alten Stadtbildern besteht ein großer Teil ihrer Schönheit in der Verbindung der Architektur mit der Kirche, besonders aber in der Lage des Kirchturmes, der mit seiner Umrißlinie über die Häuser hinwegragt und dem Bilde erst die lebendige Silhouette gibt. Die alten Kirchen des Mittelalters innerhalb des Stadtfens liegen nie rundherum frei, sondern waren immer von mehreren

Plätzen umgeben, die durch nahe an die Kirchenwand herantretende Häusergruppen voneinander getrennt wurden. Auf diese Weise ergab sich im Stadtbild das malerische Herüberragen der Türme und Dächer über die Umgebung und die Möglichkeit, die Kirche von den verschiedenen Plätzen aus immer wieder in einem neuen Rahmen zu erblicken. Die Lage

der Kirche zum Marktplatz wurde vielfach in der Weise geregelt, daß dieselbe nicht mit dem Turm unmittelbar in der Platzwand stand, sondern mit dem Turmhelm oder dem hohen Dach über die erste Häuserreihe hervorragte, während ein Portal oder eine Fassade sich in die Platzwand einpaßte. Den Marktplatz in Gräfrath (Abb. 38) z. B. beherrscht die hochliegende Kirche mit dem schweren Dach und dem zierlichen Dachreiter, ohne die leichte gefällige Architektur der bergischen Häuser zu erdrücken; die hohe Treppe gibt der ganz einfachen Anlage einen fast monumentalen Anstrich. In anderem Sinne hat die Barockzeit gearbeitet, die bei ihren Kirchenbauten meist den ganzen architektonischen Reichtum auf das Innere, sowie auf Fassade und Kuppel konzentriert hat. Der große Einfluß, den ein Platz auf ein Gebäude haben kann, ist in bewußter Weise ausgenutzt; nicht nur die Größe und Umrißlinie des Platzes, auch die Architektur der Platzwände mußte sich streng der meist eingebauten Vorderfassade und der darüber sichtbar werdenden Kuppel unterordnen. Bei neuen Kirchen wird man leider vielfach vergebens nach solchen Platzbildern suchen. Aufgabe der Städtebaukunst wird es sein, hier Wandel zu schaffen und der Kirche im Stadtbild ihren künstlerischen Ausdruck zu sichern.

II. Baublöcke.

Die von den Straßen umschlossenen zur Bebauung bestimmten Felder des Stadtbauplanes werden Baublöcke oder auch kurz Blöcke genannt; sie entstehen dadurch, daß man die zwischen den Hauptverkehrsstraßen liegenden Grundflächen durch Einlegen von Nebenstraßen weiterhin aufteilt, bis man die für die bauliche Ausnützung zweckmäßigste Größe erreicht hat. Obgleich eine große Blocktiefe von vornherein als die gesundheitlich beste angesehen werden darf und den Vorteil bietet, daß sie jede Art des Anbaues zuläßt, hat sie auf wertvollem oder wertvoll werdendem Gelände doch vielfach große Mißstände herbeigeführt, indem sie entweder die Wohnungen verteuerte oder zum Errichten von Hinterhäusern, Quergebäuden oder tiefen Flügelbauten Veranlassung gab. An die Stelle des freien durch Gärten eingenommenen Blockinnern tritt dann seine Auflösung in Einzelhöfe, deren Größe nur selten dem Bedürfnis nach Licht und Luft genügt, deren Augenweide meist zu wünschen übrig

läßt. Darum erscheint es geboten, die Blocktiefe so auszumitteln, daß die einzelnen Grundstücke eine Ausdehnung erhalten, welche das Errichten der ortsüblichen und für die in Betracht kommende Bevölkerungsschicht geeigneten Wohnhäuser zuläßt, ohne die Lichtfülle des Blockinnern und die nach ihm sich bietende Augenweide zu beeinträchtigen, aber kein Übermaß aufweist, welches nach seiner im Laufe der Zeit eintretenden Wertsteigerung das Errichten von Hinterhäusern und dergl. zur Folge haben kann.

Die Größe der Baublöcke muß demnach sehr verschieden gewählt werden. Geschäftsviertel bedürfen großer Frontentwicklung an der Straße und erheblicher Tiefe zur Erstellung von Nebengebäuden für den Gewerbebetrieb. Blöcke für Wohn- und Einfamilienhäuser sollen in der geschlossenen, offenen und Reihenhäuser-Bauweise angemessene Gartenflächen enthalten; auch für Mietshäuser sind solche erwünscht. Bei den Fabriken richtet sich die Baublockgröße nach der Art der anzusiedelnden Industrie, die teils tiefe, teils flache Baublöcke verlangt. Bei Kleinwohnungen bedarf man schmaler und kleiner Baublöcke.

Im allgemeinen können als ungefähre Normalmaße für Baublöcke die folgenden Angaben gelten:

Für Geschäftshäuser: Blockgröße: 60 bis 80 m tief, 150 bis 200 m lang.

Für Miethäuser: Blockgröße: 50 bis 60 m tief, 100 bis 200 m lang.

Für Familienhäuser: Blockgröße in geschlossener Bauweise: 50 bis 60 m tief, 100 bis 200 m lang. Blockgröße in offener Bauweise: 60 bis 80 m tief, 100 bis 200 m lang.

Für Kleinwohnungen: Blockgröße: 40 bis 60 m tief, 50 bis 200 m lang.

Für Industrieanlagen: Blockgröße: 100 bis 250 m tief, 300 bis 400 m lang.

Die Maße werden von der Gestaltung des Verkehrsnetzes, von der Bauweise, von den Besitzgrenzen sowie von den verschiedensten Bedürfnissen und Verhältnissen beeinflusst und geändert werden. Es sei hier auf die Ausführungen über die Aufstellung der Bebauungspläne und die Bauordnung verwiesen.

III. Straßen.

1. Elemente für die Querschnittsbildung.

Zur Bewältigung des Verkehrs dienen die Verkehrsflächen; man kann die Verkehrsflächen unterscheiden in: Straßen, Plätze und Brücken. Die Straßen lassen sich in Verkehrsstraßen, Wohnstraßen, Promenadenstraßen, Promenaden- und Gartenwege einteilen.

Als Elemente der Straßen sind zu nennen: Fahrbahnen, Gehwege, Radfahrwege, Reitwege, Baumreihen, Vorgärten, Rasenstreifen.

Bei der Festsetzung der Breite einer Straße muß man sich zunächst darüber klar werden, welchen Zwecken die geplante Straße dient und in welcher Art die anstoßenden Grundstücke bebaut werden sollen; man wird besonders darauf zu achten haben, ob sie eine Straße mit sehr lebhaftem Verkehr oder mit weniger starkem Verkehr ist, ob der Verkehr in der Hauptsache Wagen- oder Fußgänger-Verkehr oder ob die Straße eine stille Wohnstraße ist, ob sie gleichzeitig als Promenadenstraße dient, ob sie in einem vornehmen Landhausviertel, Kleinwohnungs- viertel, Geschäfts- oder Fabrikviertel liegt. Im folgenden sollen zunächst die für die Festsetzung der Verkehrsbreiten zu beachtenden Gesichtspunkte des näheren erörtert werden.

Die Breite der Fahrbahnen ergibt sich nach der Anzahl der gleichzeitig sich begegnenden oder aneinander vorbeifahrenden Fahrzeuge und deren Breite.

Eine Fahrbahn von 6 m kann schon drei Wagen nebeneinander aufnehmen; noch günstiger gestalten sich die Verhältnisse bei 6,7 m Fahrdamm (Abb. 39). Auf alle Fälle reichen 7,5 m für die größten Wagenbreiten aus.

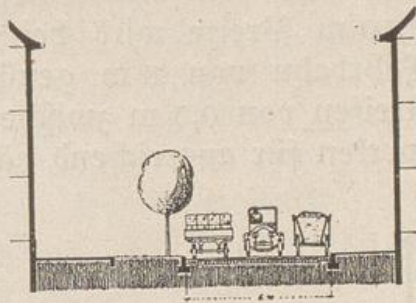


Abb. 39. Fahrdamm für drei Wagen Spuren.

Die Bestrebungen zur Dezentralisation der Großstädte, zur Rückkehr zur ländlichen Bebauung, zur Schaffung von Gartenstädten, Villenvierteln, ländlichen Arbeiterkolonien usw., lassen sich nur bei reichlichen und schnellen Verkehrsverbindungen mit dem Stadtmittelpunkte durchführen. Diesem Bedürfnis unserer Großstädte haben erst neuere Errungenschaften

der Technik Genüge leisten können. Erst die elektrischen Schnell-, Straßen- und Vorortbahnen schufen das Verkehrsmittel zur Bewältigung des Großstadtverkehrs. Die Entwicklung, die unsere Straßen- und Vorortbahnen in den letzten Jahrzehnten genommen haben, legen dafür ein sprechendes Zeugnis ab. Als ungeheures Spinnwebennetz durchziehen selbst in kleineren Städten die Straßenbahnen das Gebiet unserer Städte, und die gewaltigen Verkehrsziffern auf diesen Bahnen geben ein Bild, wie außerordentlich groß der Einfluß der Straßenbahnen auf das Verkehrsleben neuerer Großstädte ist.

Bei der Ausgestaltung des Straßennetzes einer Stadt üben die Straßenbahnen einen großen Einfluß aus. Als wichtigste Forderung, die an einen Bebauungsplan zu stellen ist, muß verlangt werden, daß diejenigen Straßen, die später zur Aufnahme von Straßenbahnen dienen, für diesen Zweck von vornherein entsprechend angelegt werden.

Von fast ebenso großer Wichtigkeit vom Standpunkte der Straßenbahnen, wie die Linienführung unserer Straßen, ist deren Querprofil. In den Geschäftsgegenden unserer Altstädte sehen wir die Straßenbahnen durch Straßen geführt, die schon ohnedies vom Verkehr überlastet sind. Die Bahn kann dabei so gelegt werden, daß sich auf einer Seite neben den Geleisen noch eine freie Fahrbahn für Fuhrwerke befindet. Es kann dann wenigstens ein Wagen zum Auf- und Abladen auf der Straße halten, ohne den Straßenbahnbetrieb zu stören. Bei den üblichen Abmessungen der Straßenbahnwagen von 2,10 m Breite wird bei einem Gleisabstand von 2,7 m eine Fahrbahn von 8 m genügen, wenn man einen Sicherheitsstreifen von 0,5 m zwischen den Straßenbahnwagen und Fuhrwerken für ausreichend hält; man wird jedoch aus Sicherheits-

gründen den Zwischenraum auf 0,7 m annehmen müssen, damit beim Einsteigen und Aussteigen die Straßenbahnfahrgäste nicht gefährdet werden; es ergibt sich hieraus bei seitlicher Lage der Straßenbahn im Fahrdamm eine fahrbahnbreite von 8,2 m (Abb. 40).

Soll auf beiden Seiten der Straßenbahn eine freie Fahrbahn

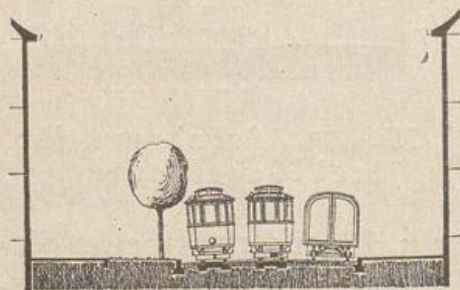


Abb. 40. Fahrdamm mit Straßenbahn.

für Fuhrwerke verbleiben, so ergibt sich eine Fahrbahnbreite von 10,7 bis 11,0 m als wünschenswert.

Um die Geschwindigkeit der Straßenbahn steigern zu können, ist in den Außengebieten eine völlige Trennung des Straßenbahnverkehrs von dem übrigen Verkehr durchzuführen. Dieser vollständigen Trennung des Straßenverkehrs von dem Bahnverkehr muß nicht nur wegen der Steigerung der Geschwindigkeit eine besondere Bedeutung beigelegt werden, sondern nicht minder wegen der Verminderung der Betriebsgefahr. Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Gefahr des Überfahrenwerdens von Personen sich wesentlich mindert, weil nur eine beschränkte Zahl von Übergängen über die Bahn vorhanden ist und die Fußgänger hier eine größere Vorsicht an den Tag legen werden, als wenn sie die mitten auf den Straßen liegenden Geleise überschreiten, wo ihre Aufmerksamkeit durch den gesamten Fuhrwerksverkehr abgelenkt wird. Ebenso werden sich aber auch bei richtiger Anordnung des Straßenbahnkörpers und der Überfahrten über diesen die Zusammenstöße zwischen Straßenbahn und Fuhrwerken vermindern.

Bei eigenen Bahnkörpern wird man die Reisegeschwindigkeit wesentlich steigern können, vielleicht auf 35—40 km. Man kommt dann bei entsprechender Haltestellenentfernung zu Reisegeschwindigkeiten, die sich schon denjenigen der Hoch- und Untergrundbahnen nähern. Da Hoch- und Untergrundbahnen für die mittleren Großstädte wegen der hohen Anlagekosten ein unerreichtes Ziel bilden, so sollte man es sich um so mehr an gelegen sein lassen, durch alle Mittel dahin zu streben, Niveau bahnen zu schaffen, die die unter diesen Konstruktionsverhältnissen höchste erreichbare Geschwindigkeit annehmen können.

Betrachten wir weiterhin die Gehwege. Wie für den Wagenverkehr gibt es auch Normalien für den Fußgängerverkehr. Das Grundmaß geben die Menschenbreiten. Das Normalmaß für eine Menschenbreite ist ziemlich überall gleich; man wird für ungezwungenen Verkehr etwa eine Breite von 0,7 m für notwendig anzusehen haben. Die selten vorkommenden größeren Breiten, wie beispielsweise Gepäckträger, braucht man nicht zu berücksichtigen, da hier die Möglichkeit besteht, die Fahrbahn mitzubenuzen. Da man besonders bei beschränkter Straßenbreite mit dem Übertreten von Wagenteilen auf den Gehweg rechnen muß, ergibt sich als Mindestmaß für den Gehweg eine

Breite von 1 m; dieses Maß wird also immer erforderlich sein, besonders da auch die Inanspruchnahme der Gehwegfläche durch Sockel, Risalite in Frage kommt. Für zwei Menschenbreiten dürfte das Maß von 1,4 m bis 1,5 m das richtige sein. Für drei Personen genügt äußerstenfalls schon eine Gehwegbreite von

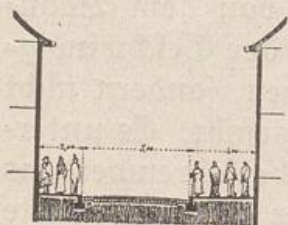


Abb. 41. Gehweg für drei und vier Personen.

2 m; bei 3 m Gehwegbreite können gleichzeitig vier Personen verkehren (Abb. 41). Dieselbe Breite wird der Forderung gerecht, daß drei Personen auch bei Regenwetter mit aufgespanntem Regenschirm einander ausweichen können.

Von den städtischen Straßen gelten im allgemeinen alle diejenigen als bevorzugt, in denen grüner Pflanzenwuchs dem Auge des Anwohners und des Spaziergängers wohlthuende Abwechslung bietet; insbesondere erfreuen sich Alleen mit kräftigen, Schatten spendenden Bäumen großer Beliebtheit und hoher Wertschätzung.

Für die Festsetzung der Straßenbreiten ist außer dem Verkehr auch noch die Höhe der geplanten Gebäude von Einfluß. Die Baufluchtabstände in geschlossen angebauten Straßen sollen aus hygienischen Rücksichten in der Regel gleich der mittleren Gebäudehöhe gewählt werden.

Über das Verhältnis der Gebäudehöhe zur Straßenbreite einige Worte. Nach den Forderungen des Städtebaues muß jede Straße eine ausgesprochene Raumwirkung erzeugen, wenn das Straßenbild städtebaukünstlerisch befriedigen soll. Die Raumwirkung beruht in erster Linie auf dem Querschnittsverhältnis, auf dem Verhältnis zwischen Straßenbreite und Höhe der anschließenden Bebauung. In unseren alten Städten ist dieses Verhältnis zwischen Straßenbreiten und anschließender Bebauung immer ein ganz charakteristisches. In den Städten des 17. und 18. Jahrhunderts entspricht das Verhältnis gewöhnlich der anderthalbfachen Breite zur Höhe, was der Wirkung zum Horizontalismus der ganzen Auffassung der Städtebaukunst entsprach. Die Hygiene hat als Mindestmaß der Straßenbreite die Haushöhe gefordert; dieses Mindestmaß ist bei uns zur Norm geworden, und wir finden es heute noch in jeder Baupolizeiordnung. Dieses Mindestmaß ist ausgesprochen unkünstlerisch, da bei dem quadratischen Querschnittsverhältnisse, das hieraus

bei der Bebauung entsteht, eine feine raumkünstlerische Wirkung nicht entstehen kann. Ein wesentlich schönerer Querschnitt der Straße wird erreicht, wenn man etwa das Verhältnis 3:5 wählt. Nimmt man dieses Verhältnis 3:5 so an, daß die Gebäudehöhe überwiegt, so entsteht ein wesentlich schöneres Bild als das, in dem Straßenbreite gleich Haushöhe ist. Es wird nur in älteren Stadtteilen mit hohen Grundstückswerten in vorhandenen Straßen zulässig sein. In den Stadterweiterungsgebieten ist, die Verkehrsstraßen selbstverständlich ausgenommen, auf dasjenige Profil hinarbeiten, das ästhetisch einwandfreie Lösungen gibt und gleichzeitig gesundheitlich ohne Bedenken ist, nämlich die Verhältniszahl 5 in die Straßenfläche gelegt. Es soll dies kein Schema sein, denn es lassen sich noch viele andere Variationen finden, wodurch die Einheitlichkeit eines Straßenbildes nicht gestört zu werden braucht.

2. System des Verkehrsnetzes.

Es ist behufs guter Orientierung in einer Stadt von größter Wichtigkeit, daß in dem Verkehrsnetz in seiner Gesamtheit die Hauptstraßenzüge klar hervortreten und eine entschieden ausgesprochene Richtung nach einem bestimmten Ziele haben. Die einfachste und natürlichste Lösung ist, wenn von allen Hauptrichtungen her vom Rande zum Kerne der Stadt Hauptstraßenzüge als Radiale führen, die den Verkehr in diesen Richtungen aufnehmen, während Straßen senkrecht auf letztere (peripheriale Straßen), den Verkehr der nebeneinander liegenden Stadtteile vermitteln.

In erster Linie sind es die Forderungen des Verkehrs, die der Stadt der Neuzeit die wesentlichsten Richtlinien für ihren Ausbau geben müssen, des Verkehrs auf den Straßen und auf den sonstigen Verkehrswegen. Im weiteren sind zu beachten die Regeln der Gesundheitslehre und der Wirtschaftlichkeit, endlich hat die Ausgestaltung noch den Anforderungen zu genügen, die das städtebaukünstlerische und das schönheitliche Gefühl an alles zu stellen berechtigt ist, was Menschenhand schafft.

Das Wachstum einer Stadt setzt ein an den Straßen, die vom Lande her in die Stadt ziehen und in der Regel im Mittelpunkt der Stadt oder in dessen Nähe sich schneiden. In dieser Richtung, also der radialen, ist der stärkste Verkehr einer Stadt. Zur Be-

wältigung dieses Radial-Verkehrs sind Radialstraßen in den Stadtkern oder dessen Nähe zu führen. Diese Radial- oder Ausfallstraßen divergieren nach außen und begrenzen ausgedehnte Sektorflächen, deren Teilung durch Einschaltung weiterer Radialen von geringerer Verkehrsbedeutung ein Bedürfnis ist. Außer dem Radialverkehr ist noch Sorge zu treffen für Verbindung der Radialen untereinander. Die Straßen haben außerdem noch den Verkehr zwischen den an den Radialen bestehenden oder entstehenden Stadtvierteln und Vororten zu vermitteln. Die peripherialen Straßenverbindungen sind vom durchgehenden Verkehr nicht stark in Anspruch genommen; sie können neben ihrer Aufgabe als Verkehrsstraßen sehr oft noch als Promenadenstraßen dienen. Diese Straßen werden häufig als Ringstraßen ausgebildet werden können, womit nicht gesagt sein soll, daß sie in strengem oder gar geschlossenem Kreise um die Stadt herumzuführen sind.

Mit Ausnahme des eigentlichen Stadtkernes, der Geschäftsstadt und den Geschäftsmittelpunkten in den einzelnen neuen Stadtteilen, sind zwischen den radialen und peripherialen Verkehrsstraßen die Wohnviertel, Landhausviertel, Kleinwohnungs- viertel nach dem Bedürfnisse des Wohnungsmarktes anzulegen. Zur Aufschließung sind hier ausgesprochene Wohnstraßen anzulegen, die nach dem Wohncharakter eine bessere oder einfachere Ausgestaltung zu erfahren haben; auch ist hier die Höhe der Gebäude für die Gebäudeabstände und Straßenbreiten von Einfluß, die bei den Verkehrsstraßen mit ihren großen Breitenabmessungen kaum von einer nennenswerten Bedeutung für die zu wählende Breite sind.

Vom gesundheitlichen und schönheitlichen Standpunkte aus ist es wichtig, daß eine Stadt nicht ausschließlich aus Gebäudemassen, aus Platz- oder Straßenflächen bestehe, sondern daß sie in ihrem Innern reichlich Pflanzenwuchs in Form von öffentlichen und privaten Grünanlagen besitze. Die öffentlichen Grünanlagen (Parks, Stadtwälder, Stadtgärten, Vorgärten, Baumstraßen) sind architektonisch in Beziehung zum Stadtplane zu bringen. Die Grünflächen müssen organisch in den Stadtplan eingefügt werden, um außer den Wäldern, Wiesen und Feldern vor der Stadt auch innerhalb der Stadt den Bewohnern Gelegenheit zu bieten, sich in erreichbarer Nähe der Wohnstätten in Parkanlagen und Promenaden erholen zu können. Die Grün-

flächen innerhalb der einzelnen Quartiere müssen durch Grünstreifen unter sich und mit den Wäldern, Wiesen und Feldern verbunden werden. Die Grünflächen, Grünstreifen werden in der Hauptsache in radialer Richtung liegen müssen, damit sie nicht durch die Ausfallstraßen zerschnitten werden. Wir erhalten auf diese Weise das Idealschema der wachsenden Stadt (Abb. 42).

3. Ausbildung der Straßenquerschnitte.

Am deutlichsten prägt sich der Wert und die Bedeutung einer städtischen Straße in der Behandlung des Querschnittes aus. Seine Wahl ist deshalb eine wichtige Aufgabe, bei deren Lösung allen örtlichen Verhältnissen gebührend Rechnung getragen werden muß.

Den radialen Verkehrsstraßen erster Ordnung wird man eine stattliche Breite geben müssen, weil der Verkehr auf ihnen sehr stark ist oder mit dem Wachsen der Stadt wird. In diesen Straßen wird man immer mit der Anlage einer Schnell- und Straßenbahn, mit zwei Fahrbahnen rechnen müssen; den wesentlichsten Teil der Straßenbreite werden die Fahrbahnen und die Gleisanlagen in Anspruch nehmen. Wir erhalten als zweckentsprechendes Profil die radiale Verkehrsstraße erster Ordnung mit einer Breitenabmessung von 45 m (Abb. 43).

Bei der radialen Verkehrsstraße zweiter Ordnung empfiehlt sich ebenfalls die Anlage zweier Fahrbahnen und eines eigenen

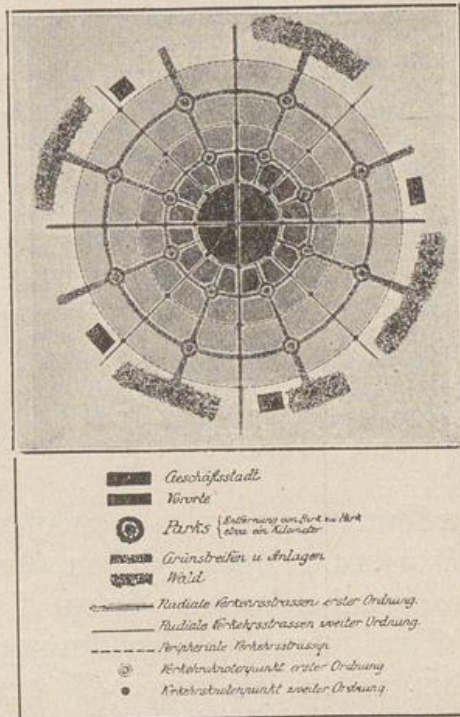


Abb. 42. Idealschema der wachsenden Stadt.

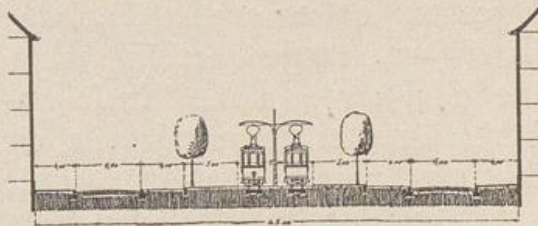


Abb. 43. Verkehrsstraße erster Ordnung.

Bahnkörpers für die Straßenbahn. Als oberste Grenze für die Breite werden wir hier 35 m annehmen können. Wir erhalten bei diesem Breitenmaß ein ähnliches Profil wie oben; jedoch

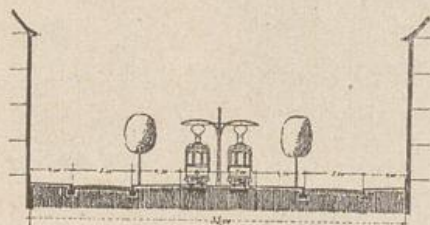


Abb. 44. Verkehrsstraße zweiter Ordnung.

sind die Fahrbahnen auf 5,50 m verkleinert; die gewonnene Breite ermöglicht die Ausgestaltung des Straßenbahnkörpers mit Mittelmaststellung (Abb. 44).

Bei den peripheralen Verkehrsstraßen wird man im allgemeinen den Querschnitt der radialen Verkehrsstraßen zweiter Ordnung wäh-

len können; nur wird man hier immer die reicheren Querschnitte mit Baumreihe vorziehen, da diese Straßen auch sehr oft als Promenadenstraßen dienen können.

Eine besondere Erwähnung verdienen noch diejenigen Verkehrsstraßen, die innerhalb der Städte bei Straßendurchbrüchen ausgeführt werden müssen, oder diejenigen, die durch teures Außengelände führen. Hier können naturgemäß nicht die oben angegebenen Breiten in Betracht kommen, da dies wirtschaftlich eine Unmöglichkeit darstellt. Da die genannten Straßen außerdem in der Regel Geschäftsstraßen sind, ist aus Geschäftsrücksichten ebenfalls eine Einschränkung in der Breite erwünscht; denn eine Geschäftsstraße soll nicht durch ihre Breite als solche auffallen, sondern durch das geschäftliche Treiben auf ihr. Eine Verzettlung dieses Lebens bei großer Breite würde sie eines großen Teiles ihres charakteristischen Aussehens berauben. Außerdem ist es erwünscht, daß die Schaufenster von beiden Seiten der Straße überblickt werden können, wodurch ebenfalls eine Steigerung ihres Aussehens stattfindet. Bei reichlicher Ausstattung erhalten wir für eine solche Straße eine Breite von 26 m, wovon 12 m auf die Straßenbahn mit Fahrbahn und je 7 m auf die beiden Gehwege mit Baumreihen entfallen.

Bei den Grünverbindungen (Promenadenstraßen) lassen sich die abwechslungsreichsten Anordnungen treffen. Man wird insbesondere unterscheiden zwischen Grünverbindungen, die gleichzeitig als Straßen und solchen, die mitten durch Baublöcke führen und nur dem Fußverkehre dienen. Die letztere Art wird besonders durch die Gebiete der offenen Bauweise zu bevorzugen sein, da hier die anschließenden Gartenanlagen die Grünlinien in

ihren Breiten und Raumwirkungen erhöhen. Weiterhin werden Grünlinien mit Verkehrsbedeutung zu nennen sein, die unter Umständen auch eine Straßenbahn aufzunehmen haben.

Die Mehrzahl der Straßen wird als Wohnstraßen auszubilden sein. In der Querschnittsanordnung dieser Straßen wird dem Charakter des Bauquartiers und der Bauweise sehr weitgehend Rechnung getragen werden müssen. In den Kleinwohnungs-vierteln ist sparsamste Querschnittsbemessung am Platze. Hier kommen Querschnitte von 5 m Breite in Frage, wobei auf die Fahrbahn 2 m und die beiden Gehwege je 1,5 m entfallen. Bei einer solchen Breite ist naturgemäß nur eine Wagenspur bei dreiteiligem Straßenquerschnitte möglich; auch muß die Fahrbahn mit Kleinpflaster usw. befestigt werden. Durch Anlage eines einseitigen Gehweges mit oder ohne Überhöhung kann auch hier eine Vergrößerung der Fahrbahn erfolgen. Wesentlich günstiger gestaltet sich die Querschnittsgestaltung bei einer Gesamtbreite von 6,5 m mit einseitigem Gehwege; hier entfallen schon auf die Fahrbahn 4,70 m, also ausreichend für zwei Wagen, und auf einen einseitigen Gehweg 1,80 m; durch den Wegfall eines Gehweges stellt sich dieser Querschnitt sehr billig (Abb. 45).

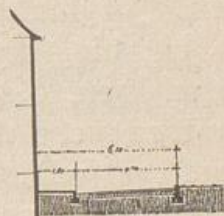


Abb. 45. Wohnstraße mit einseitigem Gehweg.

Schließlich werden sich auch in einzelnen Fällen Gehwege als entbehrlich erweisen können; lassen wir in solchen Wohnwegen nur Verkehr in einer Richtung zu oder sehen Ausweichstellen in Abständen von

100 m vor, so genügt eine Breite von 3 bis 3,5 m (Abb. 46). Bei Zu-

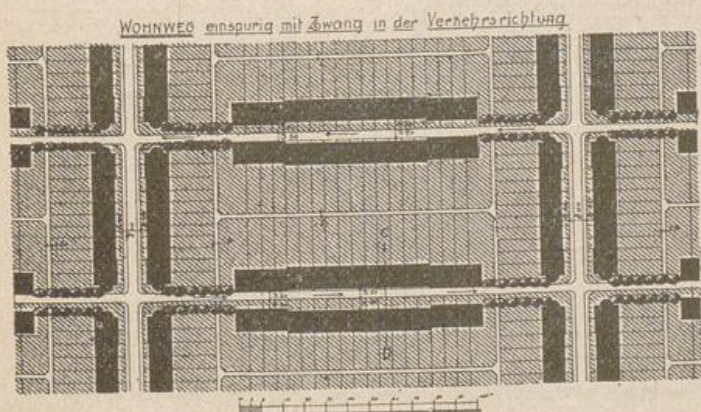
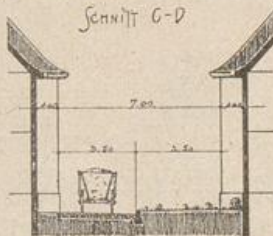


Abb. 46. Wohnstraße ohne Gehweg.



lassung von Wagenverkehr in zwei Richtungen muß man die Straße, bzw. Fahrbahn mit einer Breite von 5 m festsetzen;

die seitlichen Randsteine von geringem Querschnitte dienen dann gleichzeitig als Abschluß gegen den Vorgarten.

Bei besseren Kleinhausfiedelungen lassen sich die Abmessungen reichlicher gestalten; als untere Grenze dürfte die Breite von 8 oder 9 m zu betrachten sein; wir zerlegen die letztere Breite in zwei Gehwege von je 2 m und eine Fahrbahn von 5 m (Abb. 47).

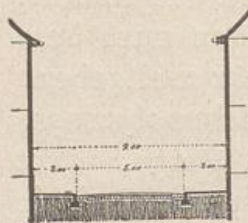


Abb. 47. Wohnstraße mit zwei Gehwegen.

Für vornehme Wohnviertel ist eine Straßenbreite von mindestens 10 m anzunehmen; diese Straßenbreite kann auch noch für bessere Kleinhausfiedelungen in Betracht kommen. Die Fahrbahn erhält 5 m, die Gehwege je 2,50 m Breite. Schon stattlicher wirken die Straßen von 12 m Breite, bei einer Fahrbahn von 6 m und zwei Gehwegen von 3 m. Ist starker Kraftwagenverkehr zu erwarten, so empfiehlt es sich, die Fahrbahn von 6 auf 7 m, die Straße also auf 13 m zu erhöhen. Dem Charakter derartiger Wohngebiete entspricht es aber mehr noch, durch Baumreihen, Rasenstreifen den Eindruck zu erhöhen; wir werden deshalb in solchen Gebieten Querschnittsanordnungen wie bei den Grünverbindungen benützen können.

Die Straßenbreiten der Wohnstraßen reichen nun in vielen Fällen nicht aus, um den anstoßenden Gebäuden die nötige Luft- und Lichtzuführung sicherzustellen. Zur Vergrößerung des Gebäudeabstandes ist die Anlage von Vorgärten, Rasenstreifen vor den Häusern erwünscht. Die Tiefe dieser Vorgärten, Rasenstreifen wird sich einmal nach dem zur Licht- und Luftzufuhr erforderlichen Gebäudeabstande, zum anderen nach der Höhe der Gebäude zu richten haben.

IV. Plätze.

Nach Wesen und Zweck kann man die Plätze einteilen in: Architekturplätze, Marktplätze, Verkehrsplätze, Denkmal-, Schmuck- und Gartenplätze, die sich jedoch nicht immer scharf auseinander halten lassen. Oft liegen zwei Plätze als Doppelpätze oder mehrere als Platzgruppen nebeneinander.

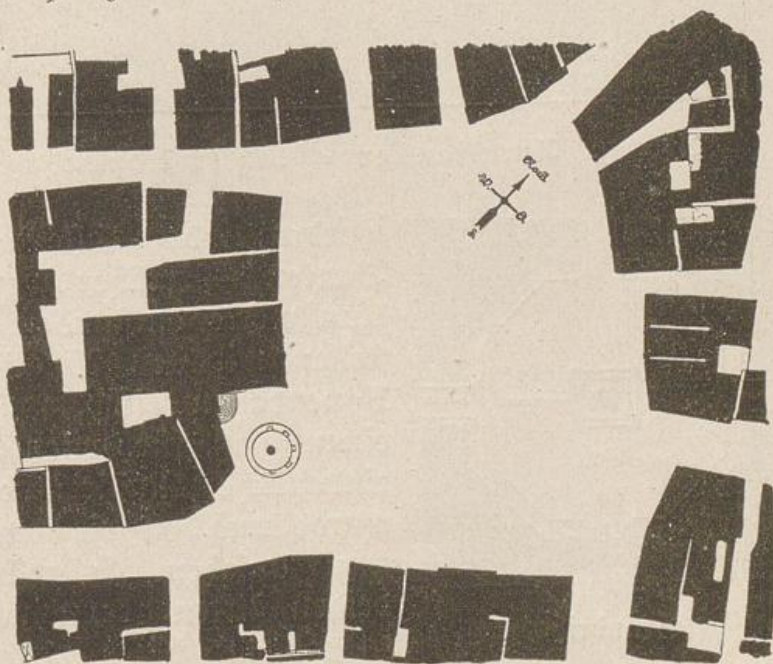
Im Mittelalter wurden die Plätze, wie es das Bedürfnis er-

forderte, regelmäßig rechteckig, wenn die Stadt oder die Stadterweiterung nach einem einheitlichen Plane gegründet wurde,



Abb. 48. Marktplatz in Stuttgart, Ansicht, früherer Zustand.

unregelmäßig,
wenn eine
schon beste-
hende Ansie-
delung zu
einer Stadt
oder einem
Stadtteil aus-
gebaut wer-
den sollte. Die
gute Erschei-
nung dieser
Plätze ist in
zwei Ursachen
begründet:
einmal darin,
daß man ge-
wohnt war,



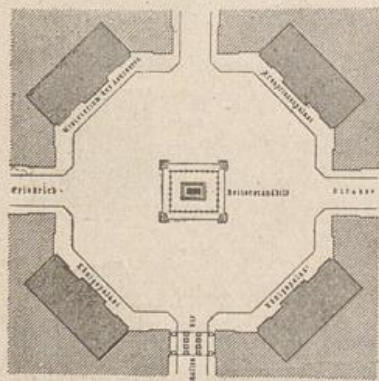
Grundriß.

gleichmäßig zu bauen, wodurch die Platzwände von selbst ein gleichmäßiges Gepräge erhielten, und zweitens darin, daß die

Architekten es verstanden, neue Bauten und zumal besondere Bauten, wie Rathäuser, Kirchen, Denkmäler, an die richtige Stelle zu setzen und ihnen die richtige Form zu geben. Ein Platz mittelalterlicher Art ist z. B. der Marktplatz in Stuttgart (Abb. 48); so schön und anziehend das Bild ist, der Platz ist nicht ein einheitlich gewolltes Kunstwerk, sondern zufällig ein solches ge-



Abb. 49. Amalienborg-Platz in Kopenhagen, Ansicht.



Grundriß.

worden, indem alle daran stehenden Bauten — früher wenigstens — als Kunstwerke entstanden. Diesem Platz stellen wir den Amalienborg-Platz in Kopenhagen (Abb. 49) gegenüber als einen Platz, für dessen Gestaltung eine einheitliche künstlerische Idee gefaßt wurde, und den wir demnach als Kunstwerk ansehen. Es wäre sinnlos, die beiden Arten gegeneinander abzuwägen zu wollen; beide bestehen zu Recht und jede ist, an der richtigen Stelle verwendet und richtig behandelt, auch von richtiger Wirkung. Es liegt uns fern, eine direkte Anlehnung an die gegebenen Beispiele zu empfehlen. Die Städtebaukunst darf ebenso wenig wie jede andere Kunst

nachahmen, sondern muß neu schaffen. Die Lehren der Vergangenheit dürfen nur ganz allgemein oder unmittelbar nur in einzelnen Fällen benützt werden.

Als Leitmotiv wird im Anschluß an den alten deutschen Städtebau das Malerische unter entsprechender Abwandlung festzuhalten sein und es wird den modernen Bedürfnissen ent-

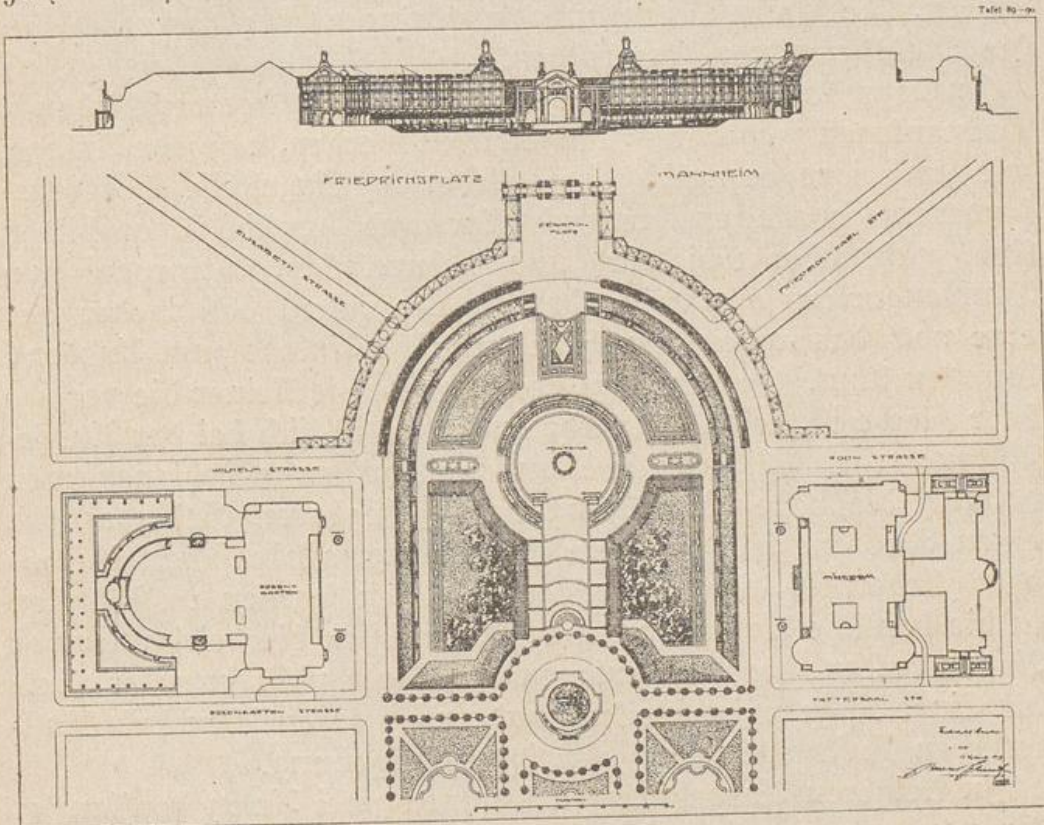


Abb. 50. Friedrichplatz in Mannheim.

(Verfasser: Br. Schmitz in Berlin †.)

sprechend in der Weise des Barock mit dem Monumentalen verbunden werden müssen.

Als ein Beispiel einer neuzeitlichen Platzgestaltung sei der Friedrichplatz in Mannheim von Bruno Schmitz angeführt (Abb. 50).

V. Grünanlagen.

Grünanlagen gehören zur Vollständigkeit des Stadtorganismus und müssen als unentbehrlicher Bestandteil desselben angesehen werden. Spielwiesen und Sportplätze, die der städtischen Jugend gesundheitsfördernde Aufenthaltsräume sein sollen,

lustige, sonnige, vom Stadtverkehr durch Baumwände getrennte Sandplätze, wo sich die kleineren Kinder unter Aufsicht der Erwachsenen tummeln können, werden zu fordern sein; Flußufer werden zu Strandbädern umgestaltet, in den Stadtwäldern werden Rennbahnen, Ski- und Rodelbahnen, Licht- und Luftbäder anzulegen sein, kurz, man hat darauf sein Augenmerk zu richten, die Grünflächen zum nutzbringendsten Gebrauch für die Stadtbewohner herzurichten.

In bezug auf die künstlerische Behandlung der verschiedenen Grünanlagen mag darauf hingewiesen werden, daß jede Anlage, wie auch ihre organisch eingegliederten Einzelteile ihrem besonderen Zwecke entsprechend klar und deutlich auszubilden sind, nicht aber Spielplatz und Schmuckplatz, Naturpark und Blumengarten so miteinander zu verquicken, daß weder das eine noch das andere als charakteristische Anlage zum Ausdruck kommen kann. Ferner ist zu beachten, daß je kleiner die verfügbare Fläche ist, es um so mehr angezeigt ist, sich bei der Ausgestaltung regelmäßiger architektonischer Formen zu bedienen, weil dadurch die beste Ausnützung des verfügbaren Geländes für einen oder auch für mehrere Gebrauchszwecke gesichert ist; zudem gliedert sich die Grünanlage in solchen Formen am schönsten in die bauliche Umgebung ein. Wir müssen hierbei immer vor Augen halten, die Grünanlagen der Stadt nicht in erster Linie als Einzeldinge zu beurteilen, sondern im organischen und künstlerischen Zusammenschluß mit ihrer Umgebung.

In kleineren Ausdehnungen kommen zwei Arten bepflanzter Grünanlagen vorwiegend in Betracht: Gartenplätze für die Erwachsenen und Spielplätze für die Kinder mittleren Alters. Beide Zwecke kann man häufig durch Anlage eines größeren Platzes erfüllen, wobei der als Spielplatz dienende Teil etwas tiefer gelegt wird als die sonstige Platzfläche, um den Spielplatz noch mehr gegen die Straße abzuschließen und Belästigungen der Anwohner durch den Lärm der spielenden Kinder abzuschwächen. Der Hansa-Platz in Düsseldorf (Abb. 51, Verfasser: Gartendirektor v. Engelhardt in Düsseldorf), gibt ein Beispiel hierfür; die vertiefte Fläche wird im Winter zum Eislauf benutzt.

Die Gestaltung des Sportplatzes zeigt der Ostpark in Frankfurt a. M. (Abb. 52, Verfasser: Gartendirektor Heide in Frankfurt a. M.). Ein Gelände von rund 40 ha ist hier zu einem Volkspark gestaltet worden, dessen wesentliche Bestandteile zwei

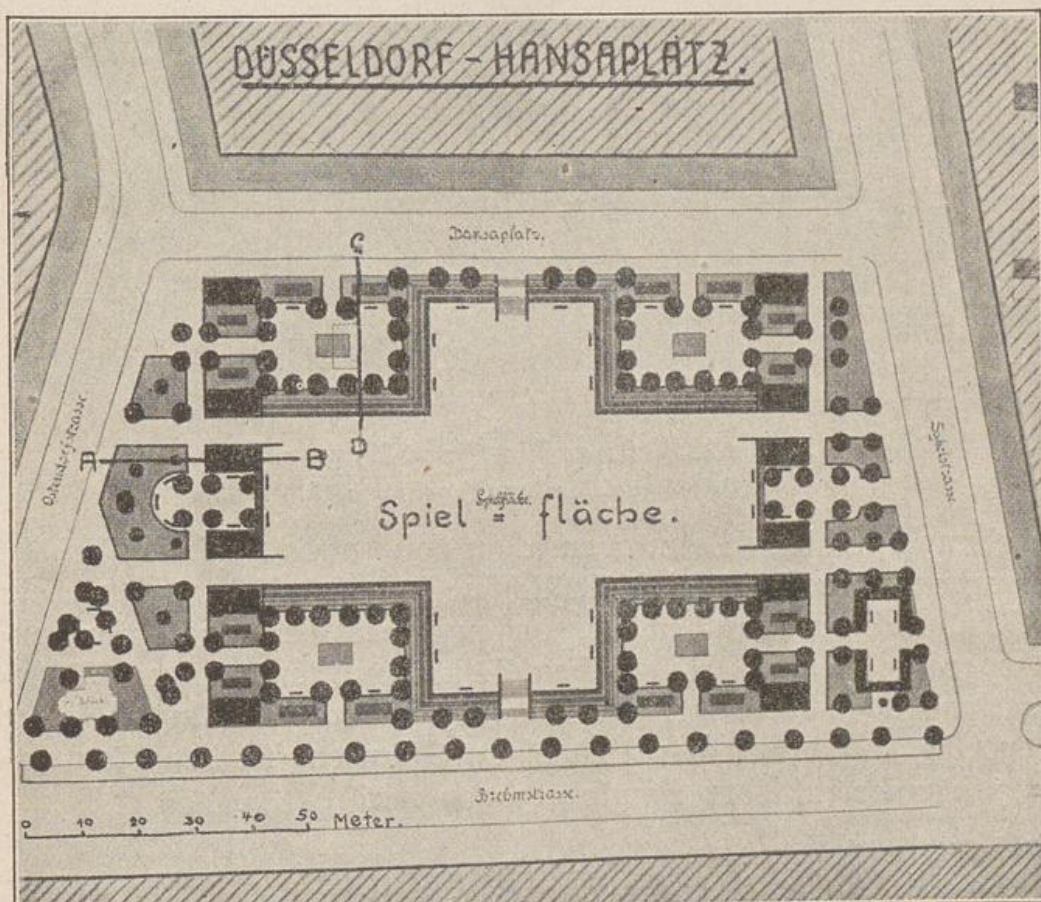
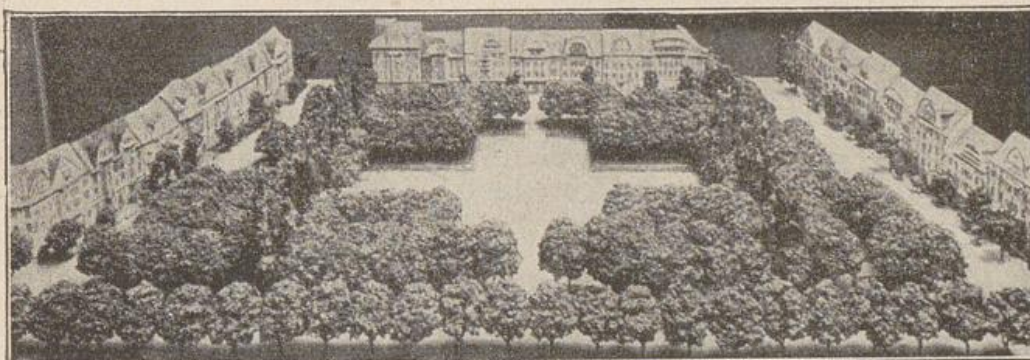


Abb. 51. Hansa-Platz in Düsseldorf, Ansicht und Grundriß.
(Verfasser: W. v. Engelhardt in Düsseldorf.)

große Spielwiesen sind. Die eine ist rund 9 ha groß und bietet ausreichenden Raum für das gleichzeitige Spiel von acht Fußballabteilungen, die andere ist $4\frac{1}{2}$ ha groß und kann vier Fußballabteilungen gleichzeitig aufnehmen. Die Wiesen dienen einem großen Teil der Frankfurter Schulen zur Abhaltung ihrer

Spiele. Sie werden von den Spielabteilungen zahlreicher Turn- und Sportvereine benutzt und außerdem tummelt sich Jung und Alt bei günstigem Wetter zwanglos darauf umher. Die rund 4,8 ha große Teichfläche, welche die beiden Wiesen trennt, bildet im Winter die beliebteste Eisbahn in der ganzen Um-

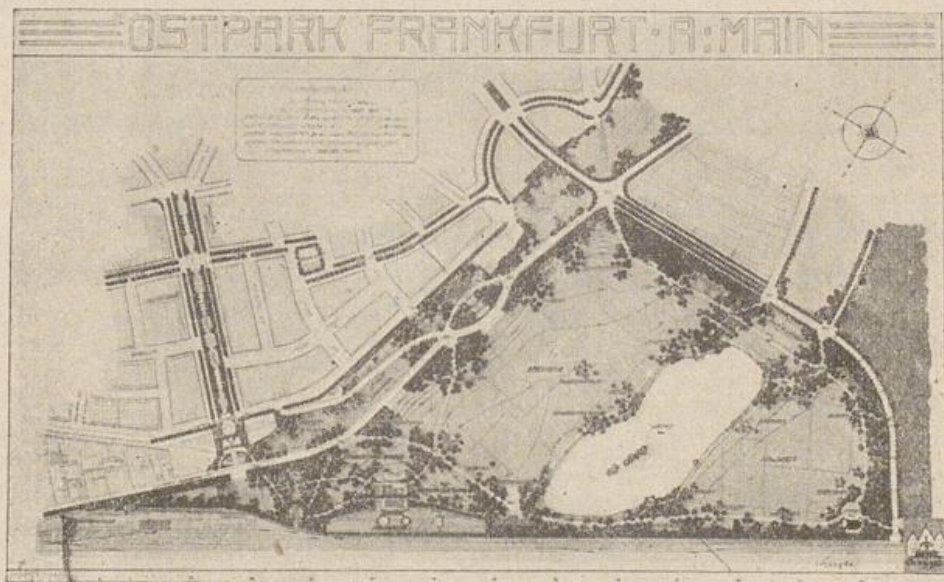


Abb. 52. Ostpark in Frankfurt a. M.

(Verfasser: C. Heide in Frankfurt a. M.)

gebung; sie ist an Sonntagen schon von 10000 Personen besucht worden. Erwähnt sei schließlich noch, daß mit dem Parke ein Schulgarten verbunden ist, dessen einer Teil nach pflanzengeographischen und biologischen Gesichtspunkten geordnete Vegetationsbilder darbietet, während der andere Teil Anzuchtfelder enthält, auf denen der Bedarf an Pflanzen für den Naturgeschichtsunterricht der Schule gezogen wird.

VI. Eisenbahnanlagen.

Die gewaltige Bevölkerungszunahme der Stadt zeitigt von Jahr zu Jahr ein immer stärkeres Anschwellen des Verkehrs, dessen Intensität nur andeuten und schätzen läßt, was noch folgen wird. Deshalb ist die Lösung der Verkehrsfragen eine der wichtigsten Aufgaben.

Die Städte verlangen enge Verknüpfung mit dem Eisenbahnverkehr. Daher ist in erster Linie der Fern- und Außenverkehr in Betracht zu ziehen, der von allen Himmelsrichtungen

zur Stadt kommt, in ihr sein Ziel findet, sie durchzieht oder umgeht.

Beim Beginn der Erbauung von Eisenbahnen hat man die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs nicht voraussehen oder ahnen können. Man hat daher keine Bedenken getragen, die von den Eisenbahnen gekreuzten Wege in Schienenhöhe zu schneiden. Aus diesen Wegen sind allmählich städtische Straßen geworden; der Verkehr der Bahn hat sich gehoben und so entstanden an den Kreuzungsstellen Unzuträglichkeiten, die sowohl im Interesse der Eisenbahn wie der Stadt dringend nach Beseitigung schrieen. Ein weiteres Hindernis bildet für die Entwicklung die Vergrößerung der dem Verkehr und Betrieb der Eisenbahn in den Städten dienenden Anlagen, der Bahnhöfe, die in vielen Städten die älteren und neueren Teile trennen. Eine Abhilfe ist nur dadurch möglich, daß die Anlagen für den Eisenbahnbetrieb, also die Abstellbahnhöfe, Verschiebebahnhöfe, Abstellgleise, Werkstätten, Lokomotivschuppen, Umladeschuppen und Umladerampen aus der Stadt hinaus verlegt werden, während nur die dem Personen- und Eilgutverkehr dienenden Anlagen in der Stadt bleiben.

Die Beseitigung der Übergänge in Schienenhöhe ist eine dringende Notwendigkeit. Sowohl der steigende Verkehr auf den Straßen als auf den Eisenbahnen verlangt diese Beseitigung; sie kann erfolgen durch Hoch- oder Tieflegung der Eisenbahn oder durch Über- bzw. Unterführung der Straßen mittels Rampen über oder unter die in ihrer Höhenlage bleibende Eisenbahn. Das beste Mittel aber ist die Hochlegung der Eisenbahn im Bereich des Stadtkörpers und seiner Erweiterung, die fast immer ohne zu große Schwierigkeiten, wenn auch häufig nur unter Aufwendung erheblicher Kosten, zu ermöglichen ist.

Diese Schwierigkeiten lassen sich hintanhalten, wenn die Bahnanlagen auf die kommunalen Verkehrsverhältnisse, d. h. also auf die Gestaltung der Bebauungspläne Rücksicht nehmen. Nur so läßt sich eine richtige Einpassung der Bahnanlage in die Stadtanlage erreichen.