



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Städtebaukunst

Ehlgötz, Hermann

Leipzig, 1921

D. Bebauungspläne

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

gebietes sowie Unter- oder Überführungen von Straßen müssen sich aus den Bebauungsplänen ergeben. Es kann nicht verkannt werden, daß im sächsischen Recht unmittelbar eng zusammengehörendes zur einheitlichen Rechtsquelle zusammengezogen ist, während diese eng ineinander greifenden Verhältnisse im badischen Recht in den abstrakten Bebauungsplan und in Baupolizeiverordnungen künstlich auseinandergerissen sind.

D. Bebauungspläne.

I. Grundsätze für die Aufstellung.

Bebauungspläne dienen der Regelung von Stadterweiterungen und Verbesserung bestehender Stadtanlagen. Unter Bebauungsplan versteht man einen zeichnerisch dargestellten Gesamtplan, welcher einerseits die als notwendig erkannten Verbesserungen und Ergänzungen der bestehenden Stadt, andererseits das beabsichtigte Straßennetz für die Erweiterung der Stadt darstellt, zugleich aber bestimmte Vorsorge trifft für die Befriedigung aller gegenwärtigen und zukünftigen Bau- und Verkehrsbedürfnisse. Unter dem geplanten Straßennetz hat man nicht etwa bloß ein Linienschema zur Aufteilung des Stadtgeländes zu verstehen, sondern eine in horizontaler und vertikaler Projektion bearbeitete, nach praktischen und künstlerischen Gesichtspunkten entworfene Darstellung der Zukunftsstraßen, Zukunftsplätze und Baublöcke, ferner der Straßen- und Platzbepflanzungen, der öffentlichen Gärten und Promenaden.

Bevor man an die Erweiterung der Stadt, an die Erschließung neuen Baugebietes herantritt, wird man sich die Frage vorzulegen haben, für wen sollen Wohnungen geschaffen werden, für den Arbeiter oder den wohlhabenden Mann, für den Beamten oder Gewerbetreibenden; denn das Wohnbedürfnis, die Größe der Wohnung und damit die Anlage des Hauses, der Höfe usw. sind eben verschieden je nach der Lebenslage. Ebenso wichtig ist es, die Beschäftigungsarten der Bevölkerung festzustellen, welche davon auf Hausgewerbe, welche auf Fabrik- und Speicherbetriebe entfallen; denn letztere erfordern größere, am besten zusammenhängende Bauflächen in der Nähe der Eisenbahnen und Wasserläufe, erstere immerhin größere Hof-

räume und auch Hintergebäude für Stallungen, Werkstätten und Lagerräume. Bevor die Straßen festgelegt werden, muß man sich also über die Größe und Form des Baublockes klar sein. Die Aufteilung des Bodens, die Gestaltung der Baublöcke ist das Grundlegende im Städtebau; die Einteilung der Straßen, der Ausbau des Straßennetzes das erst daraus folgende. Weiter sind die voraussichtlichen Verkehrsansprüche der Fuhrwerke und der Fußgänger zu ermitteln zur Verbindung der Vororte, des Landes mit der Stadt und der einzelnen Stadtteile unter sich, der Fabriken mit den Wohnungen.

Der Umfang des Stadtbauplanes ist einesteils gegeben durch die Örtlichkeit, z. B. durch Flußufer, Berglehnen, Gemeindegrenzen; er ist aber anderenteils innerhalb der örtlichen Begrenzung abhängig von dem Bedarf an Bauplätzen in naher Zukunft. Der Bedarf der Bauplätze richtet sich nach der zu erwartenden Vermehrung der Bevölkerung und der anzustrebenden Wohnungsdichtigkeit. Eine Bevölkerung von 500 pro ha ist als sehr dichte, eine solche von 250 als mittlere, eine solche von 100 als weiträumig zu bezeichnen. Gesundheitlich ist die Weiträumigkeit der Bebauung mit allen Mitteln so weit anzustreben, als die wirtschaftlichen Verhältnisse es gestatten. Kennt man die durchschnittliche Jahreszunahme einer Stadt etwa in den letzten Jahren als Prozentsatz (p) der jeweiligen Einwohnerzahl und glaubt den gleichen Grad des Anwachsens auch in den nächsten (n) Jahren erwarten zu dürfen, so berechnet sich die Bevölkerungszahl Z_n aus der jetzigen Bevölkerungszahl Z nach der Formel

$$Z_n = Z \left(1 + \frac{p}{100} \right)^n$$

Die so gefundene Volksziffer, dividiert durch die Bewohnerzahl pro Hektar, welche man glaubt anstreben zu können, gibt den Umfang des aufzustellenden Bebauungsplanes. In Anbetracht der heutigen auf weiträumiges Wohnen gerichteten Bestrebungen kann für Orte über 20 000 Einwohner eine Besiedelungsdichte von 200 Einwohnern pro ha, für Orte unter 20 000 Einwohnern eine solche von 150 in den zu erschließenden Gebieten angesetzt und hiernach die Größe des in den Bebauungsplan aufzunehmenden Gebietes ermittelt werden. Es ist jedoch noch zu beachten, daß, falls größere, nicht mit Wohngebäuden bebaubare Flächen, wie Bahngelände, Fabrikgelände, Grünflächen, in das Erweiterungsgebiet fallen, diese noch der wie

vor ermittelten Größe der Wohnfläche hinzuzurechnen sind, um den Gesamtumfang des Bebauungsplanes zu erhalten. Bei der Mannheimer Stadterweiterung wird auf 200 Einwohner pro ha gerechnet, und zwar 7 Prozent für reiche, 10 Prozent für wohlhabende Einwohner, 10 Prozent für den besseren Mittelstand und 73 Prozent für den Rest der weniger als 3000 Mk. (vor dem Kriege) einnehmenden Bevölkerung. Diese großen Zahlen geben in der Hauptsache das sogenannte Anhäufungsverhältnis wieder. Sie bedürfen für ihre Verwendung im Bebauungsplane der Kontrolle durch die Ermittlung der Straßenquoten und der nötigen Freiflächen und Pflanzungen. Danach entfallen auf 100 ha Stadtgelände etwa 35 ha auf Verkehrswege und Plätze, 10—20 ha auf Pflanzungen und 45—55 ha auf Baublöcke. Diese Ziffern werden dann weiter gegliedert und den unmittelbaren Forderungen des Wohnungswesens derart angepaßt, daß die Straßenquoten bei fünfstöckigen Miethäusern etwa 40 Prozent, bei mehrstöckigen Bürgerhäusern 35—30 Prozent, bei kleinen Häusern und Einfamilienhäusern 25 Prozent und in offen bebauten, völlig verkehrslosen Gebieten 20—15 Prozent des Baugeländes betragen.

Aus den Angaben über die sozialen Bevölkerungsschichten ergibt sich, daß die kleine Wohnung, sei es im Einfamilienhause, sei es im Mehrfamilienhause, die sich in Reihen aneinander setzende oder in Stockwerken übereinander türmende bauliche Einheit des die Wohnsiedelungen unserer Zeit bildenden Baublockes ist. Reichlich $\frac{3}{4}$ bis $\frac{4}{5}$ sämtlicher Wohnungen sind Kleinwohnungen, und von dem letzten $\frac{1}{4}$ bzw. $\frac{1}{5}$ auch nur höchstens $\frac{1}{3}$ größere Wohnungen. Davon ist bei der Wohnungsherstellung auszugehen und demgemäß der Stadtbauplan zu entwerfen.

Es ist ein allgemein anerkannter Grundsatz, daß die Stätten, wo die Menschen arbeiten und wohnen, nicht wie Kraut und Rüben durcheinander gebaut werden dürfen. Man scheidet daher Industriegelände, Geschäftsviertel und Wohnviertel aus.

Die Lage der Industrieviertel ist bestimmt einerseits durch die Bahnlinien und Kanäle, andererseits durch die landschaftliche Gestaltung des Stadterweiterungsgebietes. Die Forderung, daß die Industrieanlagen möglichst in den Norden oder Süden der Stadt gelegt werden, damit sie nicht in die herrschende

Windrichtung zu liegen kommen, läßt sich wohl selten ganz durchführen. Übrigens wird die Frage der Luftverschlechterung durch die Fabriken infolge der zunehmenden Elektrifizierung der Betriebe in der Zukunftsstadt nicht von der schlimmen Bedeutung sein wie bisher.

Neben dem Fabrikviertel sind dann in der Hauptsache noch Geschäfts- und Wohnviertel festzulegen. Den Übergang zu dem reinen Wohnviertel bilden die sogenannten Geschäftsviertel, meist gemischte Wohn- und Geschäftsviertel, die einer naturgemäßen Fortsetzung bedürfen in Geschäftsstraßen auch durch die Wohnviertel hindurch; denn gewisse Lebensbedürfnisse müssen auch hier befriedigt werden. Wenn nicht, was ja nur zum geringsten Teil der Fall sein wird, das ganze Haus geschäftlichen Zwecken dient, werden Geschäfte nur im Erdgeschoß untergebracht sein, in den übrigen Stockwerken aber Wohnungen.

Die Geschäftsviertel werden also neben den Ladengeschäften kleingewerbliche Anlagen, soweit sie nicht unter § 16 der Reichsgewerbeordnung fallen, also Schreinereien, Schlossereien usw. aufzunehmen haben. Dabei wird man zu unterscheiden haben zwischen solchen Vierteln, die im Hofraum Lagerräume, Werkstätten, Stallungen usw. erfordern und solchen, die die geschäftlichen Anlagen nur im Vorderhaus unterbringen, so daß der Hofraum vollständig frei gehalten und mit einem Hausgarten ausgestaltet werden kann.

Die Geschäftsviertel werden sich möglichst an das bereits bebaute Gelände anschließen oder aber sie werden in den Mittelpunkt des neuen Stadtteils zu legen sein. Für die Beurteilung der Größe der vorstehenden Flächen ist die Erfahrung wichtig, daß Hand in Hand mit dem zunehmenden Wachstum der Großstadt die Citybildung geht. Das Innere der Stadt bildet sich mehr und mehr zum Geschäftsviertel aus. Je weiter der Umkreis der Stadt bebaut wird, desto mehr strömt der Verkehr in dem alten Stadtferne zusammen, desto teurer wird der Grund und Boden im Zentrum. Diese Entwicklung zwingt naturgemäß zu einer Ausnützung des Grund und Bodens zu höher rentierenden Zwecken, zu Geschäfts- und Handelszwecken und stößt mehr und mehr die Wohnungen in das Außengelände ab. Dazu kommt der wiedererwachte Zug des Städters nach der Natur und die erstarkende Sehnsucht nach einer Wohnung mit Garten. Diese Erwägungen sind maßgebend für die Be-

urteilung der Größe der dritten Art der Siedlungsform, der Wohnviertel.

Der Eigenart der Anlagen entsprechend kann man die Wohnviertel einteilen in Miethausviertel für Mehrfamilienhäuser und in Einfamilienhausanlagen. Diese wiederum werden zu scheiden sein in Kleinwohnungsanlagen und Landhausfiedelungen. Bei der Aufteilung des Geländes wird man zu berücksichtigen haben, daß etwa $\frac{4}{5}$ aller Stadtbewohner in zwei- bis dreiräumigen Wohnungen leben, und daß von dem Rest wiederum $\frac{2}{3}$ höchstens vier oder fünf Zimmer benötigen. Bezüglich der Lage der Wohnungen ist wichtig, daß sie bequeme Verbindungen zu den Arbeitsstätten erhalten. Selbstverständlich spielen bei der Wahl des Baugeländes für die Wohnviertel, insbesondere für die Kleinwohnungen, die Bodengestaltung, der Grundwasserstand und der Bodenwert eine wichtige Rolle. Die Lage des Kleinwohnungsgebietes ist nicht gleichgültig und namentlich in Städten mit Großbetrieben in Fabrikvierteln wird zu beachten sein, daß in deren Nähe ein Kleinwohnungsviertel von 1 ha auf je 0,75 ha der Fabrikviertel zur Verfügung gehalten wird. Dabei ist aber nicht zu empfehlen, den Verkehr der Arbeiter zu der Arbeitsstätte durch ein Wohngebiet zu lenken, deren Bewohner durch ihre Lebenshaltung und ihre Berufsverhältnisse auf einer anderen sozialen Stufe stehen. Mißgriffe hierin führen unmittelbar zur Verschärfung sozialer Gegensätze und zu dauernder Unzufriedenheit der Bevölkerung, trotz der gegenteiligen Theorien mancher Sozialpolitiker.

Wenn man sich klar ist über die Verteilung der Arbeits- und Wohnstätten über das Stadterweiterungsgebiet, ist das Verkehrsnetz zu bilden. Vor allem ist der Führung der Bahnlinsen in dem Stadtplan die größte Aufmerksamkeit zu widmen. Grundsätzlich wird man bestrebt sein müssen, dem langgestreckten Bahnhof die radiale Lage und nicht die Ringformlage zu geben, weil dadurch, wie der Stadtplan von Berlin beweist und wie andere Stadtpläne zeigen, der Verkehr zwischen den Stadtvierteln ungünstig beeinträchtigt wird.

Es ist zweckmäßig, für sich Fernbahnen, Güterbahnen, Nahverkehr und Ortsverkehr im Anschluß an die bestehenden Einrichtungen zu entwerfen und diese Verkehrslinien zu charakteristischen Knotenpunkten in dem Bebauungsplan zusammenzuführen, weil schon bei der Anlage der Trassierung ihre Über-

schneidung zu berücksichtigen ist. Diese Knotenpunkte müssen die Hauptverkehrsstraßen tangieren.

Die Güterbahn sucht den Anschluß an den Wasserweg und berührt im ringförmigen Verlaufe alle Stadtteile, wo die Annahme und Aufgabe für alle Güter auf dem kürzesten Wege aus jedem Stadtteile möglich ist. Hier sind auch die Plätze, wo die Markthallen einzurichten sind. Die Straßenbahn verläßt den Fahrdamm der Straße möglichst bald, geht zum eigenen Bahnkörper über, um an der nächstmöglichen Stelle die Straße ganz zu verlassen und jede Niveaufkreuzung zu meiden. Diese Linien wird man mit langgestreckten Baublocks begleiten, damit die Kreuzungsstellen auf ein Minimum herabgedrückt werden.

Die Richtung der Straßen bestimmt sich vor allem aus den Verkehrsbeziehungen. Die Verkehrsstraßen sind in schlanker Linienführung breit anzulegen, obgleich man sich vor jeder Übertreibung im Breitenmaß hüten muß. Das nächste ist, daß man alle vorhandenen Straßen auf ihre Bedeutung ansieht, daß man sie in das Verkehrsnetz hineinzieht, daß man sie, wo notwendig, verbreitert, daß man sich erst klar macht die Verbindungen zwischen der alten Stadt und den einzelnen Dörfern, sowie den inneren Verkehr von und zu Eisenbahnen, Wasserstraßen und Kanälen. Solche Verkehrsstraßen müssen natürlich den höchsten Ansprüchen genügen, die kann man nicht breit genug machen und nicht gut genug ausbauen, und das wird eine Hauptaufgabe des Bebauungsplanes sein, derartige Straßen vorzusehen. In dieser Hinsicht ist bisher meist nicht genug geschehen, wenn man die Ansprüche berücksichtigt, die der Verkehr heute stellt — der Automobilverkehr macht andere Ansprüche als der Wagenverkehr. Solche schnellfahrenden Wagen brauchen gerade, lange und breite Straßenzüge. An solchen großen Verkehrsstraßen werden sich natürlich Geschäfte, Schauläden, Gasthöfe, Vergnügungs- und Erholungsstätten ansiedeln, und derartige Bauanlagen können zu den Kosten einer solchen Straße beitragen. Ebenso wie mit den Radialstraßen, die notwendig sind bei Städten, die sich von einem Mittelpunkt aus entwickeln, verhält es sich mit den Hauptstraßen der Städte, die nach dem Parallelsystem angelegt sind. Von geringerer Bedeutung sind die seit langer Zeit vielfach überschätzten Ringstraßen; diese haben nicht den Wert wie die großen Radialstraßen. Man wird ja bei einer großen Erweiterung immer Ringstraßen gebrauchen,

aber man wird sie nicht in demselben Ausbau gebrauchen, wie die großen Radialstraßen nach außen hin. Eine Bedeutung haben die Ringstraßen nur da gewonnen, wo alte Stadtmauern beibehalten und in Grünanlagen verwandelt worden sind, wo Gelegenheit gegeben ist zu einer besonderen vornehmen Bebauung wie in Frankfurt a. M. Von größerer Bedeutung sind aber wieder die Diagonalstraßen, um allzu große Umwege für den Verkehr zu vermeiden.

Wo eine Verkehrsverbindung zwischen zwei Punkten im Stadtplan als notwendig erkannt wird, ist die gerade Verbindungslinie beider Punkte die nächstliegende Lösung der Aufgabe. Die Forderung, daß die Straße gut benutzbar sei, also keine ungünstigen Steigungs- bzw. Gefällverhältnisse aufweise und die weitere Forderung, daß ihre Anlage nicht nur unter Anwendung unverhältnismäßig hoher Kosten — für umfangreiche Auffüllungen und Abtragungen oder für Ankauf und Beseitigung von vorhandenen Bauwerken — möglich sei; eine die Durchführung der Anlage erleichternde Berücksichtigung der Besitzgrenzen können Abweichungen von dieser nächstliegenden Lösung, können eine gebrochene oder gekrümmte Straßenlinie im Gefolge haben. In der unbegrenzten Fülle verschiedener Lösungen dieser einen, ständig wiederkehrenden Aufgabe ist die Kunst des Städtebaues begründet. Straßenzüge ohne innere Notwendigkeit gekrümmt zu führen, muß zur Willkür, zu langweiliger Wiederholung führen, genau so wie die gewaltsame Geradeführung.

Bezüglich der Neigung ist zu beachten, daß bei den Verkehrsstraßen ein Wechsel der Gefällsrichtung unvorteilhaft ist, obwohl vom ästhetischen Standpunkt aus eine muldenförmige Form in der Höhenlage der Straße außerordentlich reizvoll sein kann.

Die Hauptverkehrsstraßen bilden Hauptverkehrsknotenpunkte, wo natürlich Plätze anzulegen sind: Verkehrsplätze oder Marktplätze, auch Schmuckplätze. Auch anderweite Verkehrsplätze sind notwendig an den Kreuzungen der Hauptverkehrsstraßen, um größere Ausdehnung des Verkehrs zu ermöglichen. Vorsichtig muß man allerdings dabei sein, daß man nicht zu engräumigen — gegen großräumige ist nichts einzuwenden — Sternplätzen kommt, die den Verkehr auf einem Punkt sammeln. Es kommt vielmehr darauf an, daß der Verkehr verteilt, nicht zusammengeführt wird.

Zwischen den Hauptverkehrsstraßen sind die Wohnviertel, Landhausviertel und Kleinwohnungsviertel anzulegen. Zur Aufschließung sind hier ausgesprochene Wohnstraßen zu planen, die je nach dem Wohncharakter eine bessere oder einfachere Ausgestaltung zu erfahren haben. Die Wohnstraßen sind möglichst schmal anzulegen; hierfür sprechen hauptsächlich wirtschaftliche Gründe, weil der Bauboden um so teurer wird, je mehr Bau land ihm durch Abgabe an das Straßennetz entzogen wird, auch weil der Wohnhausbau nicht durch unnötig hohe Straßenkosten belastet werden darf. Die Wohnstraßen müssen so liegen, daß sie den Verkehr nicht anziehen; sie dürfen also nicht auf lange Strecken durchgehen.

Bei den Wohnstraßen können Himmelsrichtung und Grundstücksgrenzen weitgehendere Berücksichtigung finden, als dies bei den Verkehrsstraßen möglich ist. Eine Straße, die nahezu von Nord nach Süd verläuft, gestattet die Anlage von Häusern, deren nach der Straßen- und Gartenseite gerichtete Fenster die Morgen- und Abendsonne bestrahlt. Eine Straße von Ost nach West ergibt dagegen Häuser, bei denen entweder die Straßen- oder Gartenseite dem sonnenlosen Norden bzw. der lästigen Mittagssonne zugewendet ist. Bei Einzelhäusern ist dies weniger von Belang, wenn der Bauherr Stellung und Grundriß seines Hauses daraufhin einzurichten weiß. Für Gruppenhäuser ist aber eine solche Straßenrichtung bei vernünftiger Wohnweise einer Bodenwertverminderung gleich zu achten. Die Entscheidung über die Wahl der Bauweise, ob Gruppen- oder Einzelhaus, ist hiernach abhängig von der Wahl der Straßenrichtung, und umgekehrt ist, wo die Bauweise bereits feststeht, die Wahl der zweckmäßigsten Straßenrichtung nicht mehr freigestellt.

Bei den Wohnstraßen ist die Höhe der Gebäude schließlich noch von Einfluß auf ihre Breite; die Vergrößerung des Gebäudeabstandes wird aber nicht durch Vermehrung des eigentlichen Straßenkörpers erzielt, sondern durch Anlage von Vorgärten. Bei ihrer Anlage ist auf die Art der angrenzenden Häuser (Ein-, Zweifamilienhäuser, Miethäuser mit kleinen oder großen Wohnungen), auf die Bauweise, auf die Bauviertel Rücksicht zu nehmen. Bei Gebäuden mit geringer Stockzahl kann man mit einer Tiefe der Vorgärten von 3 m auskommen; bei mehrgeschossigen Häusern ist eine Vergrößerung der Tiefe auf mindestens 5 m erforderlich. In Wohnvierteln mit großen

herrschaftlichen Wohnungen können Breiten bis 10 m in einheitlicher Gestaltung das Straßenbild sehr wesentlich verschönern.

Sehr mit Vorteil kann man manchmal dazu übergehen, den Vorgarten zur Straße zu ziehen und ihn von seiten der Gemeinde nach einheitlichen Gesichtspunkten ausschmücken und pflegen. Schon ein einfacher Rasen mit Ruhebänken, niedrigen Büschen, Baumgruppen usw. gibt ein höchst erfreuliches Bild.

Bei den Vorgärten und Rasenstreifen ist noch auf ihre Lage zu der Himmelsrichtung zu achten. In Straßen, die nach ihrer Lage zu der Himmelsrichtung eine ausgesprochene Schatten- und Lichtseite haben, ist die Anlage der Vorgärten nur auf der Lichtseite statthaft; dadurch erreicht man, daß die Anpflanzungen besser gedeihen.

Vom gesundheitlichen wie vom schönheitlichen Standpunkt aus ist es wichtig, daß eine Stadt nicht ausschließlich aus Gebäudemassen, aus Platz- oder Straßenflächen besteht, sondern daß sie in ihrem Inneren reichlichen Pflanzenwuchs in Form von öffentlichen und privaten Grünanlagen besitzt. Die öffentlichen Grünanlagen (Parks, Stadtwälder, Stadtgärten, Vorgärten, Baumstraßen), sind architektonisch in Beziehung zum Stadtplan 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 erholen zu können. Große Volksparks haben in den Bebauungsplänen Aufnahme zu finden; ihre Ausstattung hat Spielwiesen, Turnplätze, Reitplätze, Festwiesen und dergl. vorzusehen. Die Parkanlagen sind möglichst zusammenhängend anzuordnen; sie ziehen sich entweder zungenförmig vom Wald oder der freien Landschaft in die Stadt herein oder aber umschließen gürtelförmig den Stadtkern.

Einzelne zerstreut liegende Parkanlagen bringt man durch Baumstraßen miteinander in Verbindung, so daß im Spaziergang große Wege unter schattigen Bäumen zurückgelegt werden können. Auch ist die Anlage von Gartenkolonien zu fordern, die demgemäß dauernd als solche zu erhalten sind.

Die Bereitstellung der Grünflächen greift in den Gemeindejäckel sehr kräftig ein. Um so mehr ist darauf Bedacht zu nehmen, daß die Grünflächen zu einem Zeitpunkt festgelegt werden,

in dem das Land noch nicht Bauland ist. Das zu öffentlichen Anlagen erforderliche Gelände ist daher frühzeitig mit Bauverbot zu belegen. Das Bauverbot wird auf natürliche Weise unterstützt und verliert jede Härte, wenn die öffentlichen Anlagen auf einem Gelände vorgesehen werden, das sich infolge seiner Bodenbeschaffenheit zu einer baulichen Ausnützung nicht oder nur wenig eignet. Man wird daher die öffentlichen Anlagen hauptsächlich dorthin legen, wo hoher Grundwasserstand eine bauliche Verwertung des Geländes erschwert. Auf die landschaftliche Eigenart ist auch bei der Anlage von Erholungsplätzen Rücksicht zu nehmen; Weiher oder hübsche Naturdenkmäler sind zu erhalten.

Was die Baublockbildung anbelangt, so ist auch hier jeder Schematismus falsch. Die Form der Baublöcke sei nach Möglichkeit so, daß spitze Winkel, die der Bebauung hinderlich sind oder sie zum mindesten erschweren, vermieden werden. Wo Straßenzüge im spitzen Winkel einer Vereinigung zustreben, muß durch Abkantung oder Richtungswechsel der einen Straße oder beider eine möglichst volle Formung der Ecke versucht werden, zum mindesten ist die Bauflucht hiernach zu gestalten.

Die Tiefe der Bauflächen sei mäßig, damit auch der Minderbegüterte am Erwerb teilnehmen kann; eine zu geringe Bemessung hat indes den Nachteil zu dichter Bebauung, zu starker Ausholzung etwaigen Baumbestandes und eines zu hohen Anteils der Straßenbaukosten bei den Hausbaukosten. Das Nebeneinanderbestehen tiefer und mäßig tiefer Bauflächen wird stets am wirtschaftlichsten sein, weil es die Befriedigung weit auseinandergehender Wünsche gestattet.

Der Baublock muß demnach aus der Siedlungsform herauswachsen, aus der Größe der Wirtschaftshöfe und Hausgärten. Die Baublockgestaltung steht also im engsten Zusammenhange mit der Bebauungsdichtigkeit. Die Bestimmung der Bebauungsdichte ist eine der einschneidendsten Fragen des Städtebaues, aber auch eine der schwierigsten. Nicht, weil man im Zweifel ist, welche Weiträumigkeit im Interesse der Volksgesundheit zu fordern ist, sondern weil hier lebhaft widerstrebende wirtschaftliche Interessen, die Frage der Geländeausnützung und der Bodenwerte der Weiträumigkeit ein Ziel setzen. Und in der That ist es unmöglich, die wirtschaftliche Seite einfach außer Acht zu lassen. Wo der Boden schon einen bestimmten Preis erlangt

hat, wird man damit rechnen müssen. Etwas anderes ist es aber mit demjenigen Erweiterungsgebiet, das noch keinen Bau- land- wert, also noch keinen landwirtschaftlichen Wert hat. Hier fallen diese Schranken. Aber auch hier muß die Preissteigerung, die beim Übergang des Grundstücks in Bauland für die Abgabe von Straßenland und dergl. eintreten muß, berücksichtigt werden.

Die Bebauungsdichtigkeit ist nicht allein nach hygienischen, sondern auch nach sozialen Forderungen zu bemessen. Der Zug der Zeit geht mit Recht dahin, nicht nur gut belichtete Höfe anzulegen, sondern auch Raum zu schaffen für Hausgärten; die Zentralstelle für Volkswohlfahrt fordert für mindestens die Hälfte aller Stadtbewohner Hausgärten. In geschlossenem Bau- gebiet werden die Gärten meist in das Innere der Baublöcke zu legen sein. Durch eine rückwärtige Bebauungsgrenze, die nicht überschritten werden darf, ist Vorsorge zu treffen, daß die Innengärten als solche erhalten bleiben. Wo die Boden- werte jetzt schon so hoch sind, daß die Anlage lustig und sonnig gelegener Hausgärten nicht möglich ist, wird unter allen Um- ständen eine Zusammenlegung der einzelnen Wirtschaftshöfe anzustreben sein, so daß eine größere zusammenhängende Fläche sich ergibt, die eine ausreichende Luft- und Lichtzuführung zu den Wohnungen sichert.

Weiter ist die Baudichte abhängig von der Geschoszahl. Am zweckmäßigsten ist die Weiträumigkeit nach der Größe der Wohn- fläche zu bemessen; läßt man vier Wohngeschosse bauen, so soll viermal mehr Freifläche liegen bleiben, als wenn man nur ein erdgeschossiges Haus von gleicher Größe errichtet. Nicht immer wird sich dieser Grundsatz durchführen lassen, so ver- lockend er auf den ersten Blick erscheint. Insbesondere treten dort Schwierigkeiten auf, wo die Wohnräume mit Geschäfts- räumen, Lagerräumen und dergl. gemischt sind.

Von Einfluß auf die Blockgestaltung ist schließlich die Bau- weise, d. h. die Wahl zwischen geschlossener Bauweise, Einzel-, Gruppen- und Reihenhausbau und die Bestimmung der Haus- höhe und der Geschoszahl, welche in Wechselbeziehung zur Straßenrichtung und Straßenbreite steht. Die geschlossene Bau- weise hat ästhetisch den Vorteil der ruhigeren Bildwirkung. Die letztere Bauweise wird sich überall dort empfehlen, wo Miethaus- anlagen in Frage kommen. Dafür sprechen auch wirtschaftliche Gründe, weil die geschlossene Bauweise eine gedrängtere Aus-

nützung des Grund und Bodens gestattet; überdies verhindert die geschlossene Bauweise nach dem Ausbau des Baublockes den wenig erfreulichen Einblick in die bei Miethausanlagen unvermeidlichen Küchenbalkone mit ihren Windeln und Puzlumpen.

Im Landhausviertel, im Einfamilienhausgelände wird die offene Bauweise vorzuziehen sein; man wird hier allerdings zur Verminderung der Baukosten und Erhöhung der räumlichen Wirkung des Straßenbildes Doppelhäuser, Gruppenbauten und Reihentypen zulassen.

Im allgemeinen ist es demnach angezeigt, an den Plätzen und entlang den Verkehrsstraßen die geschlossene Bauweise bzw. den Reihentypbau, an den Wohnstraßen den Einzel- oder Gruppenhausbau zu wählen, ersteres um den Lärm und Staub, die unvermeidlichen Begleiter des Verkehrs, von den Gärten und Höfen nach Möglichkeit fernzuhalten. Jedenfalls sollte auf einer Baublockfläche entweder nur die geschlossene oder offene Bauweise (Einzel- oder Gruppenhausbau) zur Anwendung kommen, da eine teilweise Umschließung keinen hinreichenden Schutz gegen Lärm und Staub verbürgt und dann die geschlossene Bauweise nur noch aus spekulativen Gründen, nicht aus hygienischen, im Vorteil ist. Ebenfalls aus hygienischen Gründen ist eine Abminderung der Haushöhe und Geschosshöhe anzustreben, selbstverständlich im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeit. Eine hohe Geschosshöhe ist bei der offenen Bauweise auf alle Fälle ästhetisch unbefriedigend.

Noch ist die Steigerung des Stadtbildes durch öffentliche Gebäude hervorzuheben. Unsere neuen Städte können sich nicht mehr in dem Maße, wie früher, mit Fürstentypbauten und Kirchen schmücken. Den neuen Städten geben vielmehr das Gepräge die öffentlichen Bauten des Staates, der Kommunen und die gemeinnützigen Anlagen. Da ist es von großer Bedeutung, daß die öffentlichen Gebäude so gestellt werden, daß sie im Bilde der Straße und des Platzes beherrschend zur Wirkung kommen. Bei der Wahl des Bauplatzes müssen demnach die städtebaufunktionellen Forderungen in erster Linie ausschlaggebend sein. Dann wird mit den öffentlichen Gebäuden nicht nur prosaisch der nackte Zweck erfüllt, sondern es werden auch gewaltige ästhetische Werte geschaffen.

Eine besonders sorgfältige Behandlung ist der Frage der Bebauung der Höhenflächen eines Stadtgebietes zu widmen,

ist doch die Gestaltung der Höhenpunkte bestimmend für das Fernbild einer Ortschaft. Eine bewaldete Höhenkuppe, ein grüner Höhenrücken können ein Stadtbild ebenso bereichern, wie der feingestimmte Umriss eines hochliegenden oder hochragenden Bauwerkes oder viele am Hang lehrende Häuschen.

Welches das Reizvollere ist, hängt naturgemäß von der Art der Bauwerke und ihrer eigenen Schönheit ab, nicht zum wenigsten aber auch von dem Grundplan, der hier, mehr noch als beim Bauen in der Ebene, das künstlerische Rückgrat eines ganzen Ortes, ja einer ganzen weiten Landschaft bildet.

Den Bebauungsplan sollte man nicht auf allzu ferne Zeiten festlegen; er darf nicht etwas Starres, etwas Unabänderliches sein. Zwar bietet der Plan die feste Grundlage für die Verbesserung und Erweiterung der Stadt; aber Änderungen und Ergänzungen sind von Zeit zu Zeit nötig, um die inzwischen erkannten Mängel und Irrtümer zu beseitigen, welche bei einer Vorausbestimmung auf lange Jahre unvermeidbar sind und um diejenigen noch nicht vorgesehenen Bedürfnisse der Gegenwart und Zukunft zu berücksichtigen, die inzwischen aufgetreten sind. Wir dürfen also im allgemeinen sagen, der Stadtbauplan soll die allgemeinen Grundlinien für die Entwicklung der Stadt bieten, doch soll er keine feste und unveränderliche Grundlage sein.

II. Beispiele.

Im folgenden sollen einige neuere Bebauungspläne in Wort und Bild gezeigt werden. Wir beginnen mit dem, mit dem ersten Preis ausgezeichneten Wettbewerbsentwurf für einen Gesamtbebauungsplan der Stadt Düsseldorf. (Abb. 64, Verfasser: Prof. Bruno Schmitz, Prof. Blum und Generaldirektor Heck) aus dem Jahre 1912.

Die Aufgabe war im Programm mit nur wenigen Worten umschrieben: „Der Wettbewerb bezweckt die Erlangung eines Bebauungsplanes der Stadt Düsseldorf. Der Plan hat den Forderungen des Verkehrs, der öffentlichen Gesundheit, der Wirtschaftlichkeit und der Schönheit zu genügen.“ Aber was diese Worte einschließen, ist nicht mehr und nicht weniger als die Formgebung für einen städtischen Organismus, in welchem alle Lebensäußerungen einer ungemein differenzierten menschlichen Gesellschaft nach Berücksichtigung und Förderung drängen.

Der wichtigste Punkt und zugleich die Lebensfrage für die planmäßige Entwicklung Düsseldorfs ist neben der Umgestaltung der Altstadt vor allem die Überwindung der Schwierigkeiten, die sich durch die von Norden nach Süden das Stadtgebiet durchquerende Eisenbahn ergeben. Für den Güterverkehr bedeu-

tet Düsseldorf

keinen Haupt-

trennungspunkt, da für die in der Hauptsache aus dem Ruhrgebiet kommenden Züge

Cöln als Hauptverkehrspunkt zu betrachten ist.

Düsseldorf braucht daher keinen größeren Verschiebepbahnhof, sondern nur für die eigenen und die Bedürfnisse der Nachbargebiete sogen. Bedienungsbahnhöfe.

Die Verfasser gehen von dem Grundsatz

aus, daß die Bahnhöfe im Inneren der Stadt, insbesondere Derendorf, nach Möglichkeit ganz vom Rangiergeschäft freigehalten werden müssen; es sind deshalb in Eller, Rath und Neuß Bedienungsbahnhöfe angeordnet, welche den Rangierverkehr übernehmen. Um eine gute Verbindung dieser Bahnhöfe zu ermöglichen und den Hauptverkehr aus der Stadt ver-

Ehlgöth, Städtebaukunst.

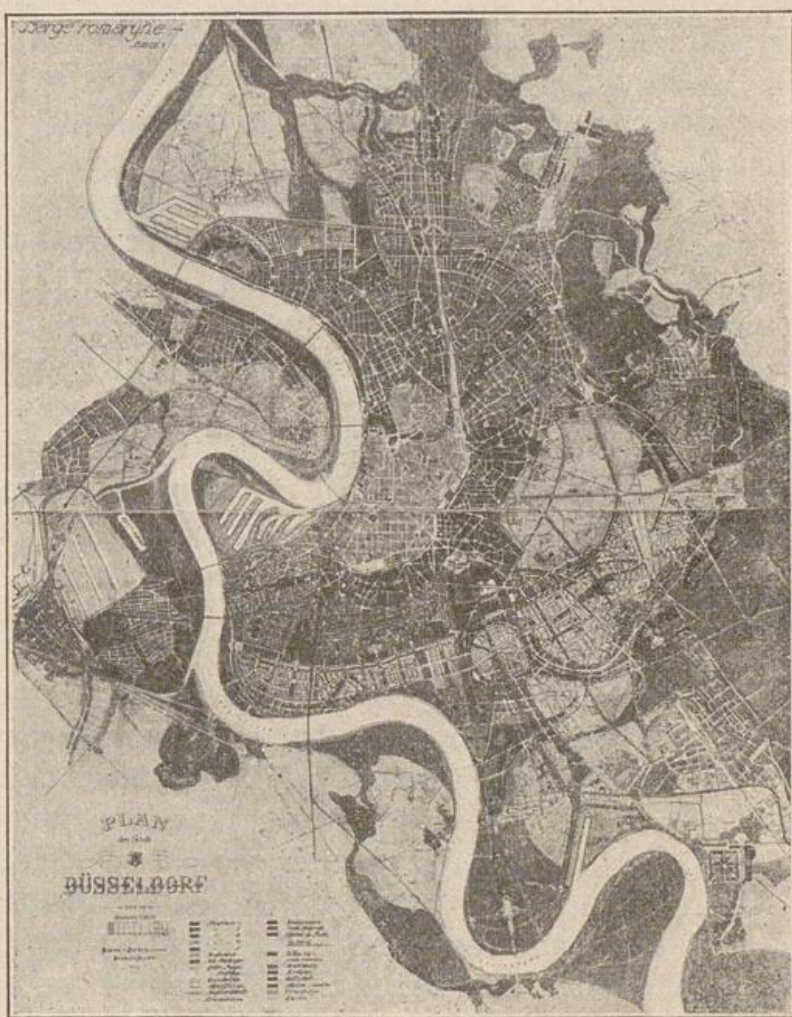


Abb. 64. Gesamtbebauungsplan der Stadt Düsseldorf.

(Verfasser: Schmitz, Blum und Heß.)

legen zu können, sind als Ergänzung des bestehenden Netzes zwei Umgehungsbahnen vorgesehen. Die eine geht von Rath aus und führt nach Kreuzung des Rheines nach Oberkassel und Neuß. Die zweite Verbindungsbahn führt von Eller südlich über Grimmlinghausen oder Himmelgeist nach dem linken Rheinufer und weiter nach Cöln. Von den genannten Bedienungsbahnhöfen kommen die für die einzelnen kleineren Absatzgebiete bestimmten Wagen in die in der Nähe dieser Gebrauchsstellen vorgesehenen kleinen Güterbahnhöfe. Von Einzelheiten für den Personenverkehr ist beachtenswert die Umgestaltung des Hauptbahnhofes. Die Verfasser legen die gesamten Geleise des Hauptbahnhofes um etwa 67 cm höher, so daß die jetzt vorhandenen Senkungen der Erkrather und Cölner Straße beseitigt werden können und große Querstraßen unter dem Personenbahnhof nach dem jetzt sehr getrennt liegenden Stadtteil östlich der Geleise durchgelegt werden können. Durch Beseitigung des bestehenden Inselgebäudes werden weitere durchgehende Geleise geschaffen. Der Bahnhof Derendorf soll eine einschneidende Änderung insofern erfahren, als der Rangierverkehr völlig herausgelegt und hierdurch Raum gewonnen wird für eine Schnellbahn nach Düsseldorf und Essen und einen Parkstreifen. Des weiteren wird hier ein Abstellbahnhof für Personenzüge vorgesehen; diese Lösung scheint jedoch wegen der großen Entfernung vom Hauptbahnhof nicht gerade günstig. Schnellbahnen sieht der Entwurf nach Dortmund, Cöln, Krefeld, Ruhrort, Essen vor. Neue Brücken sind vorgesehen im Zuge der Haroldstraße, ferner nach Neuß mit der Bahn nach Rheydt und eine Brücke im Norden im Zuge der Gerhardtstraße. An Straßendurchbrüchen ist zu erwähnen die geradlinige Verlängerung der Kaiser-Wilhelm-Straße bis zur Kreuzstraße und dann abbiegend auf die Steinstraße unter monumentalem Abschluß an der Königs-Allee. Größere Grünstreifen in radialer Richtung sind vortrefflich vorgesehen, insbesondere in Verbindung mit den Ausstellungs- und Sportplätzen. Der Volkspark wird durch einen Streifen von Grünflächen unmittelbar mit dem Herzen der Stadt in Verbindung gebracht, welcher sich nach Süden über Südfriedhof nach Himmelgeist und bis zu einem vorgesehenen rheinischen Olympion fortsetzt. Die in den anderen Gegenden der Stadt bestehenden Grünflächen erhalten zweckentsprechende Verbindung durch Parkstreifen,

welche von den Verkehrsstraßen durch Häuserblocks getrennt sind. Für Sportplätze sind die großen Überschwemmungsgebiete am Rhein vorgesehen. Die verzettelt liegenden Industrien werden mehr in großen Komplexen zusammengefaßt. Die Industrie wird entfernt, wo Schönheit und Stadtentwicklung dies verlangen. Verschwinden soll die Industrie vor dem Asperwald, in der Grafenberg-Allee und zum Teil östlich des Hauptbahnhofes. Neue Industriegebiete sind vorgesehen im jetzigen Hafen für Gewerbe ohne Rauchentwicklung, ferner im Hafen von Neuß und bei der bereits bestehenden Industrie in Oberkassel. Sodann bei einem im Norden der Stadt neu anzulegenden Hafen, jedoch nicht direkt am Rhein, sondern durch eine Promenade getrennt, sowie bei Rath, Reisholz und Eller. Die Anordnung der Wohngebiete für die verschiedenen Bevölkerungsklassen insbesondere auch in Rücksicht auf die Industrieviertel und auch in Verbindung mit den Parkstreifen ist sehr günstig. Die im Stadtgebiete noch vorhandenen dörflichen Siedelungen werden in ihrem Charakter erhalten und nicht durch Hauptverkehrsstraßen durchbrochen.

Bebauungsplan für das Schöneberger Südgelände¹
(Abb. 65). Verfasser: Br. Möhring in Berlin.

Zur Erlangung eines Bebauungsplanes für dieses Gebiet schrieb die Stadt Schöneberg im Jahre 1910 einen Wettbewerb aus. Den ersten Preis errang sich Prof. Bruno Möhring-Berlin mit seinem Entwurf. Ein großer Wurf in klarer Anordnung der Straßenzüge und Bauviertel bei scharfer Unterscheidung eigenartig ausgebildeter Verkehrs- und Wohnstraßen. Eine große monumentale Achse, beginnend an dem in der Mitte gelegenen Marktplatz, zieht sich durch das Gelände und erweitert sich zu einer Volkswiese, abgeschlossen nach der einen Seite durch ein hochliegendes Denkmal, nach der anderen durch ein öffentliches Gebäude. Die Einschnittbahn wird, um diese Achse nicht zu stören, teilweise durch das Blockinnere geführt. Dieser großen Achse laufen zwei Nebenachsen parallel, während sie von zwei anderen Hauptstraßen senkrecht geschnitten wird. Der große Spielplatz ist in erster Linie für festliche Gelegenheiten und für Erwachsene bestimmt. Die die großen Wohn-

¹ Zeitschrift: Der Städtebau 1911, Heft 5.

viertel aufteilenden Wohnstraßen sind so gelegt, daß sie keinen Durchgangsverkehr aufzunehmen haben, wohl aber eine bequeme Zugänglichkeit der naheliegenden Bahnhöfe ermöglichen. Die Blockform ist möglichst rechteckig und nur an den Langseiten bebaut. Ein alter Kirchhof bleibt als Grünanlage; der



Abb. 65. Bebauungsplan für das Schöneberger Südgelände.
(Verfasser: Br. Möhring in Berlin.)

Lärm der Eisenbahn wird durch einen längslaufenden Grünstreifen abgehalten. Im ganzen zeigte dieser Entwurf zum ersten Male eine durchaus glückliche Lösung eines Großstadtproblems in einer aner kennenswerten Vornehmheit und Großartigkeit.

Bebauungsplan zwischen dem Bayerischen Bahnhof und dem Völkerschlachtdenkmal in Leipzig (Abb. 66).
Verfasser: H. Strobel in Dortmund¹.

Der Entwurf ist aus einem größeren Vorprojekt herausgewachsen, das sich über den ganzen Südosten von Leipzig erstreckte. Zwei Radiale führen als Hauptverkehrsstraßen von Nordwesten nach Süden und Südosten. Diese Verkehrszüge werden durch mehrere Tangentialverbindungen geschnitten. Einen Hauptschmuck erhält das Stadtviertel durch die Straße des 18. Oktober, welche auf das Völkerschlachtdenkmal führt. Für die Einzelaufteilung des Baugebietes sind dann bei den Wohn-

¹ Zeitschrift: Der Städtebau 1914, Heft 6.

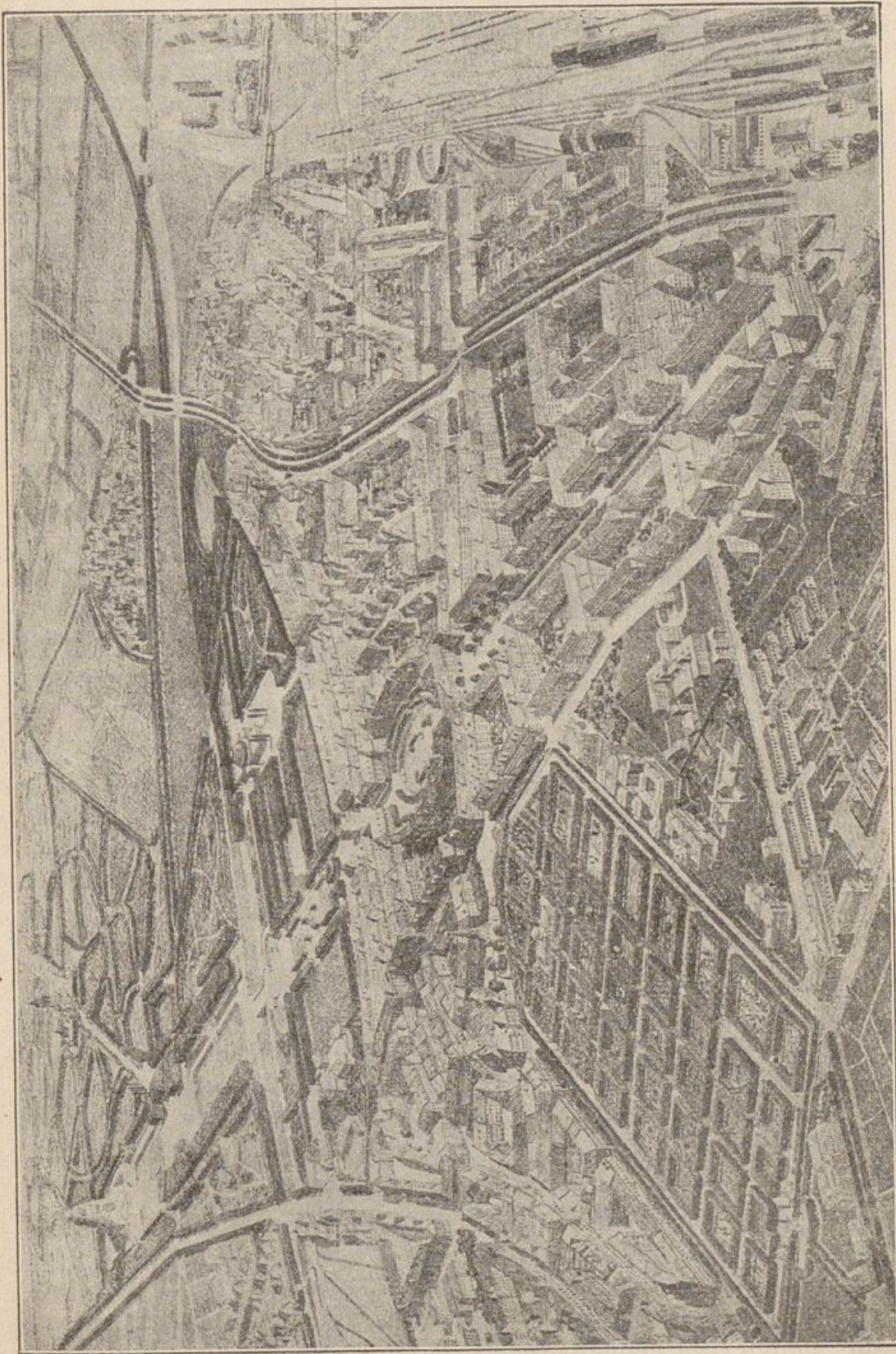


Abb. 66. Bebauungsplan zwischen dem Bayerischen Bahnhof und dem Völkerschlachtdenkmal
in Leipzig. (Verfasser: H. Strobel in Dortmund.)

straßen wirtschaftliche, gesundheitliche und schönheitliche Gesichtspunkte verfolgt. Daß eine so komplizierte Aufgabe mit der beweglichen krummen Linie besser zu lösen ist, als mit der starren geraden, sagt eine einfache mathematische Überlegung. Natürlich darf man nicht den Fehler machen, willkürlich gekrümmte Straßen anzulegen, wie sie nur bei einem stark welligen Gelände gerechtfertigt sind. Wo ein großer Zielpunkt gegeben ist, da ist die gerade Straße die natürliche Lösung. Nur darf die Straße dann nicht so lang sein, daß dieser Zielpunkt am Ende unscheinbar wird, und daß das ewiggleiche Bild ermüdet. Für die Straße des 18. Oktober geben am Ende des Vorplatzes beim Bayerischen Bahnhof zwei mächtige Bildsäulen den künstlerischen Auftakt. Der Eingang ist flankiert durch zwei fünfgeschossige monumentale Wohngebäude, die über die Fußwege mit Lauben hinweggebaut sind. Beim Eintritt in die Straße öffnen sich auf beiden Seiten zwei Schmuckhöfe. Das einleitende Straßenstück hat auf eine Länge von 120 m, um die spätere Wirkung zu steigern, eine Breite von 30 m erhalten. Dann erweitert sich die Straße vermöge von Vorgärten auf eine Breite von 46 m, um kurz vor der nächsten Straßenkreuzung eine weitere Steigerung zu einer platzartigen Erweiterung zu erhalten. Die Straße verengt sich wieder und öffnet sich dann zu einem großen langgestreckten Platz, der bei der Kreuzung mit zwei Straßen sich auf natürliche Weise ergibt. Ein mächtiger Torbau schließt als öffentliches Gebäude den Blick. Beim Näherkommen sieht man unter dem mittleren Bogen, wie in einen Rahmen gefaßt, zum ersten Mal das Denkmal in einer Entfernung, in der es bereits eine mächtige Wirkung ausübt. Nach dem großen Tore öffnet sich wie ein riesenhafter Festsaal der ovale Hauptplatz mit einer allseitig geschlossenen Wirkung; seinen Abmessungen entsprechend (140 auf 200 m) ist die Bebauung mit fünfgeschossigen, einheitlich und vornehm ausgebildeten Häusern, mit gleicher Hauptgesims- und Firsthöhe durchgeführt. Hat man den ovalen Platzkern umschritten, dann springt am südlichen Ende des Platzes das Denkmal in einem anderen Rahmen und größer geworden wieder in die Augen. Durch Arkadengänge kommt man aus dem langgestreckten Anlageplatz in einen quer vorgelagerten Architekturplatz. Dieser Platz wird mit seiner einschließenden Wirkung den sich nachher öffnenden freien Blick, der sich jetzt über Park,

Denkmal und Friedhofsanlage auftritt, um so größer erscheinen lassen. Nach beiden Seiten verlaufen in starker perspektivischer Verjüngung die Straßensluchten der dem Denkmal konzentrisch vorgelagerten Ringstraße. Nun teilt sich die Straße des 18. Oktober wieder in zwei Arme zu der breitgelagerten Freitreppenanlage hin, an die seitliche Rampenauffahrten sich anschließen. Beim Besteigen der Treppe wächst das Denkmal immer mehr heraus und oben angelangt schweift der Blick durch zwei mächtige, dichte Alleen gefaßt über das dazwischen geplante Stadion zu dem Denkmal auf.

Landhausfiedelung Neu-Ostheim bei Mannheim
(Abb. 67). Verfasser: H. Ehlgötz in Essen¹.

Bei dem Stadtplan von Neu-Ostheim war eine selbständige, städtebauliche Siedelung zu schaffen; dabei mußte der Stadtplan in seinem künstlerischen Organismus den Zusammenhang mit seiner Nährmutter Alt-Mannheim zum Ausdruck bringen. Neu-Ostheim hat seiner Grundform nach die Gestalt eines langgestreckten Dreiecks. An den beiden Längsseiten wird das Areal von der Seckenheimer Landstraße und dem Neckardamm, an der Stirnseite vom Bahnkörper der Riedbahn begrenzt. Den Anschluß an Mannheim vermittelt die Seckenheimer Landstraße, deren schienengleicher Übergang durch eine Unterführung ersetzt wurde. Eine weitere Unterführung am Neckardamm bei der Eisenbahnbrücke über den Neckar wird erbaut; diese Unterführung wird hauptsächlich den den Neckardamm benützenden Spaziergängern willkommen sein.

Als Hauptverkehrsstraße zieht die Seckenheimer Landstraße am Südrand des Baugebietes hin; ihr fällt neben der Aufnahme des Durchgangsverkehrs als Landstraße die Aufgabe zu, den gesamten Verkehr von und nach Neu-Ostheim zu sammeln und weiter zu leiten. Parallel mit der Seckenheimer Landstraße in Baublockabstand ist als weitere Verkehrsstraße die Dürerstraße angelegt. Die Dürerstraße hat neben dem örtlichen Verkehr den Straßenbahnverkehr aufzunehmen. Als Nebenverkehrsstraße mehr im Charakter einer Promenadenstraße ist dann die Straße entlang dem Hochwasserdamm, die Neckarpromenade, zu nennen; allerdings erhält sie ihre Bedeutung

¹ Der Städtebau 1913, Heft 3.

als Verkehrsstraße erst nach dem Bau der Unterführung bei der Eisenbahnbrücke und der Herstellung der Gutenbergstraße auf der Strecke zwischen Otto-Beck-Straße und Riedbahn. Die

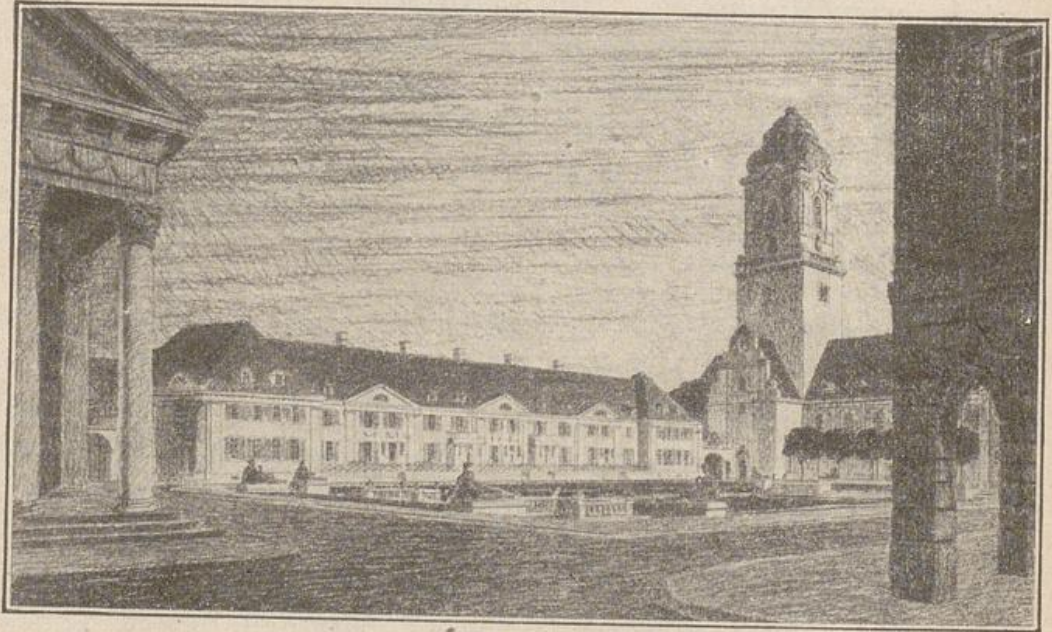
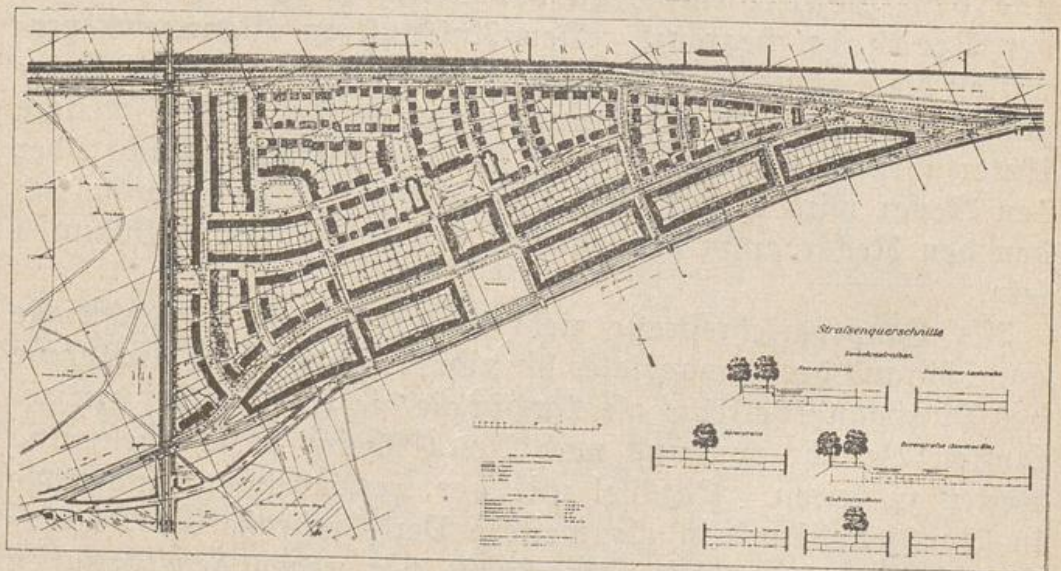


Abb. 67. Landhausfiedlung Neu-Ostheim bei Mannheim, Platzbild und



Lageplan.

(Verfasser: H. Ehlgöth in Essen.)

Neckarpromenade ist nach dem Neckar zu mit einer Promenade mit doppelter Baumreihe ausgestattet, so daß ihre Benützung durch Spaziergänger stark zunehmen dürfte.

Die übrigen Straßen sind reine Wohnstraßen, die nur geringen örtlichen Verkehr aufzunehmen haben und die zur Aufteilung des Geländes dienen. Bei ihrer Anlage ist neben der Erzielung zweckmäßiger, wirtschaftlicher Baublöcke den Forderungen der Technik, der Gesundheit, der Schönheit Rechnung getragen. Besonders wurde bei dem Entwurf der Straßen auf schönheitlich befriedigende Städtebilder hingewirkt. Durch Baumreihen auf den Gehwegen einzelner Straßen erhält der Stadtteil dekoratives und sanitäres Grün. Nach ihrer Bedeutung im Stadtplan sind die Breiten der Straßen abgestuft. Die Verkehrsstraßen erhalten Breiten bis zu 20 m und mehr; bei den Wohnstraßen ist mit 10 m vorlieb genommen. Der Gebäudeabstand wird in der größten Zahl der Wohnstraßen durch Vorgärten erhöht.

An öffentlichen Plätzen ist zunächst der Marktplatz zwischen der Seckenheimer Landstraße und der Dürerstraße zu nennen. Seine Lage ist so angeordnet, daß er auf seinen beiden Längsseiten an Verkehrsstraßen stößt, also leicht zugänglich ist. Der Schmuckplatz nördlich des mit Arkaden umgebenen Baublockes mit Gebäuden, öffentlichen und privaten, in einheitlicher zur Form des Platzes geometrischer Architektur, wird das Hauptschmuckstück von Neu-Ostheim geben; er ist hierzu durch seine Lage mitten im Herzen der neuen Kolonie wie geschaffen. Weitere Schmuckanlagen und Plätze sind über den Stadtteil zerstreut. Besonders reizvoll wird die Platzanlage bei der Feuerbach-, Holbein- und Kornelius-Straße im Stadtbild in die Erscheinung treten.

An öffentlichen Gebäuden sind zwei Kirchen im Stadtplane vorgesehen. Diese Kirchen sind an beide Schmalseiten des Schmuckplatzes gestellt, so daß sie diesen als Tiefenplatz beherrschen. Durch die Gebäudemassen der Kirchen wird der Schmuckplatz auch in dem Umriß des Stadtbildes hervorgehoben. Die Bauweise wird durch die Bauordnung sehr eingehend geregelt. Geschlossen sind die Baublöcke zwischen der Seckenheimer Landstraße und der Dürerstraße, sowie der Arkadenblock zu bebauen. In diesen Blöcken werden sich die Gewerbetreibenden ansiedeln, um Neu-Ostheim mit Lebensmitteln zu versorgen. An der Straßenseite ist die Errichtung von Läden, an den übrigen Seiten auch die von kleinen Werkstätten zulässig. Gebäude, die ihrer Zweckbestimmung nach durch Herbeiführung eines be-

sonders störenden Verkehrs oder auf andere Weise geeignet sind, das ruhige und gesunde Wohnen zu gefährden, sind verboten. Die Gebäude dürfen nur drei Geschosse erhalten. Im übrigen Gebiet dürfen nur Landhäuser erbaut werden. Die Gebäude dürfen nur zwei Stockwerke und höchstens zwei selbständige Wohnungen erhalten. Neben Einzel- und Doppelhäusern sind Gebäudegruppen gestattet. Für einzelne Blöcke sind Reihenhäusbauten vorgeschrieben. Die Platzwandungen sind mit geschlossenen Häuserreihen zu umbauen, um geschlossene Platzbilder zu erreichen. Um das Blockinnere von Gebäulichkeiten freizuhalten, sind beinahe in allen Baublöcken hintere Baulinien vorgeschrieben. Die zwischen den hinteren Baulinien und den Grundstücksgrenzen liegenden Geländeflächen dürfen nicht überbaut werden.

Kleinhausfiedelung Eckgewann auf Gemarkung
Mannheim. (Abb. 68).

Verfasser: H. Ehlgötz in Essen¹.

Verkehrsstraßen erfordert die Kleinhausfiedelung nicht; die Verkehrsverbindung vermittelt die im Süden der Eckgewann hinziehende Wallstadter Straße. Die zur Aufschließung des Gebietes geplanten Wohnstraßen konnten deshalb auf ein Mindestmaß herabgesetzt werden. Größere Breite (14 m) erhält nur die das Gebiet durchziehende Grünstraße. In der Mitte dieser Straße ist eine einfache Grünanlage vorgesehen, die mit Reihenhäusern umbaut einen geschlossenen Placeindruck ergibt. Von dieser Platzanlage sind zwei Straßen abgezweigt, die eine parallel der Wallstadter Straße, die andere parallel der Feldstraße, die unter sich durch einen weiteren Straßenzug verbunden werden. Zwei Innenplätze geben den Kindern Gelegenheit zum Spiel. Die Bauweise verteilt planmäßig Einzelhäuser, Doppelhäuser und Gebäudegruppen über das Bauviertel. Im allgemeinen sind nur zwei Wohngeschosse erlaubt; dabei tritt im Innern des Bauviertels ein Hauptgeschosß und ein Dachgeschosß, während an den hervorgehobenen Straßenzügen zwei Hauptgeschosse vorgesehen sind.

¹ Deutsche Bauzeitung 1917.

Postberg. Zwischen Fischer- und Kreuzberg zieht gegen Nord-
 osten ein kleiner Wasserlauf, der sich in der Nähe der Bahnhof-
 straße mit dem Ablauf eines Teiches vereinigt. Ein weiterer
 kleiner Wasserlauf nebst Teich liegt östlich der Schmiedeberger
 Chaussee. Im übrigen ist das Gelände stark bewegt. Lage und
 Beschaffenheit des Geländes wiesen auf offene Bebauung mit
 landschaftlichem Charakter hin, wenngleich ein Teil des Geländes
 für geschäftliche Zwecke und gewerbliche Betriebe auszuersuchen
 war. Hierfür wurde der an der Bahnhofstraße gelegene Teil
 bestimmt; hier waren auch Baublöcke für geschlossene Bauweise
 zu schaffen. Ähnliche Bauviertel konnten an der Ecke der
 Wilhelm- und der Schmiedeberger Straße angelegt werden.
 Eine Trennung in Wohn- und Verkehrsstraßen und die Anlage
 letzterer für einen späteren Straßenbahnbetrieb, die Lage öffent-
 licher Gebäude und gemeinnütziger Anstalten, die Lage von
 Märkten, Parkanlagen, Kirchen, Schulen, Krankenhäusern konnten
 unter Berücksichtigung des voraussichtlichen Wachstums der
 Stadt dem Plane bereits ein allgemeines Gerippe geben. Hier-
 zu trat die unbedingte Forderung des möglichst organischen An-
 schlusses des neuen Stadtteiles an die alte Stadt. Als Zugangs-
 stellen zu dem neuen Baugebiet kommen in erster Linie Straßen-
 einmündungen in der Wilhelm- und der Bahnhofstraße, sowie
 die frei ins Land hinausführende Schmiedeberger Straße und
 die verlängerte Bahnhofstraße in Betracht. Die bedeutendste
 in das Herz des Gebietes führende Weglinie ist der Kramsta-
 Weg. Er wird die erste Hauptstraße des Geländes bilden. Für
 die Straße ist eine Breite von 28 m angenommen, die ent-
 sprechend breite Fahrbahn wird eine Straßenbahn aufnehmen.
 Als zweiter Hauptstraßenzug käme die Schmiedeberger Land-
 straße in Betracht. Da jedoch an dieser die Friedhöfe liegen und
 die Zufahrtsstraßen zu diesen als Wohnstraßen nicht beliebt sind,
 so wurde eine Parallelstraße geschaffen, die das Gelände als
 zweite Hauptstraße von Norden nach Süden schlang durch-
 schneidet. Als dritter Hauptstraßenzug wurde eine Straße
 zwischen Fischerberg und Audienzberg angelegt, die von der
 Bahnhofstraße am Gut Paulineau vorbei bis zur Gemarkungs-
 grenze führt. Schließlich ist noch entlang der südlichen Grenze
 des Geländes ein durchgehender Straßenzug zur Verbindung
 der verlängerten Bahnhofstraße mit der Schmiedeberger Chaussee
 geplant. Die übrigen Straßen sind lediglich Wohnstraßen, die

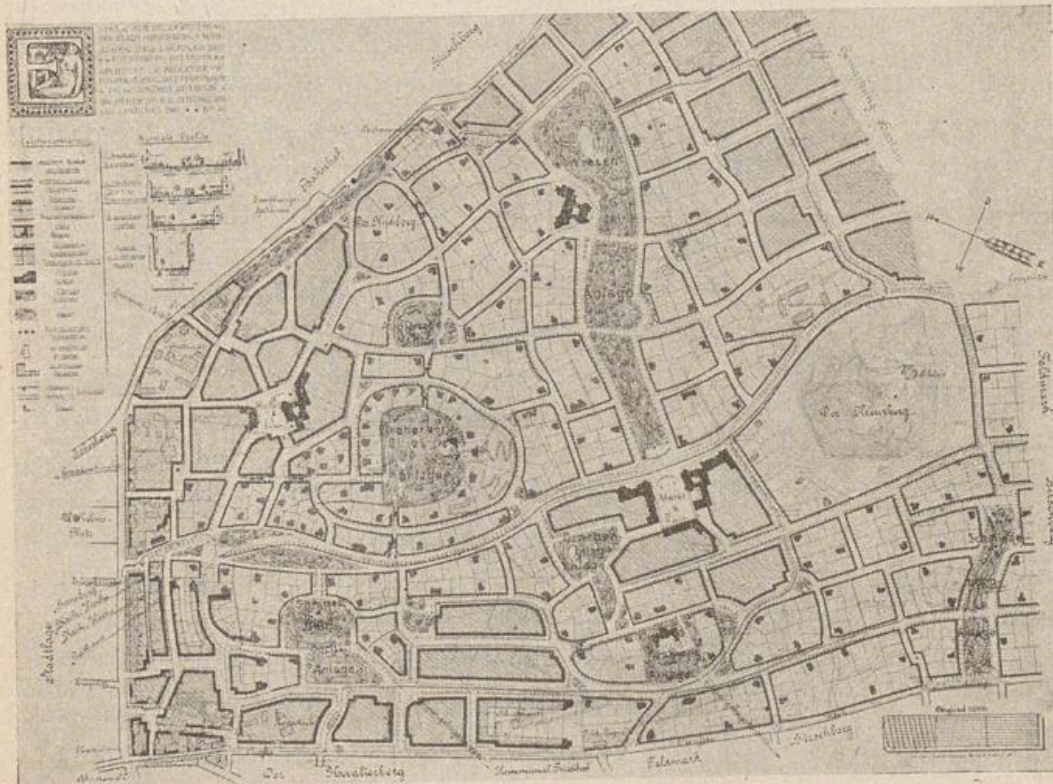
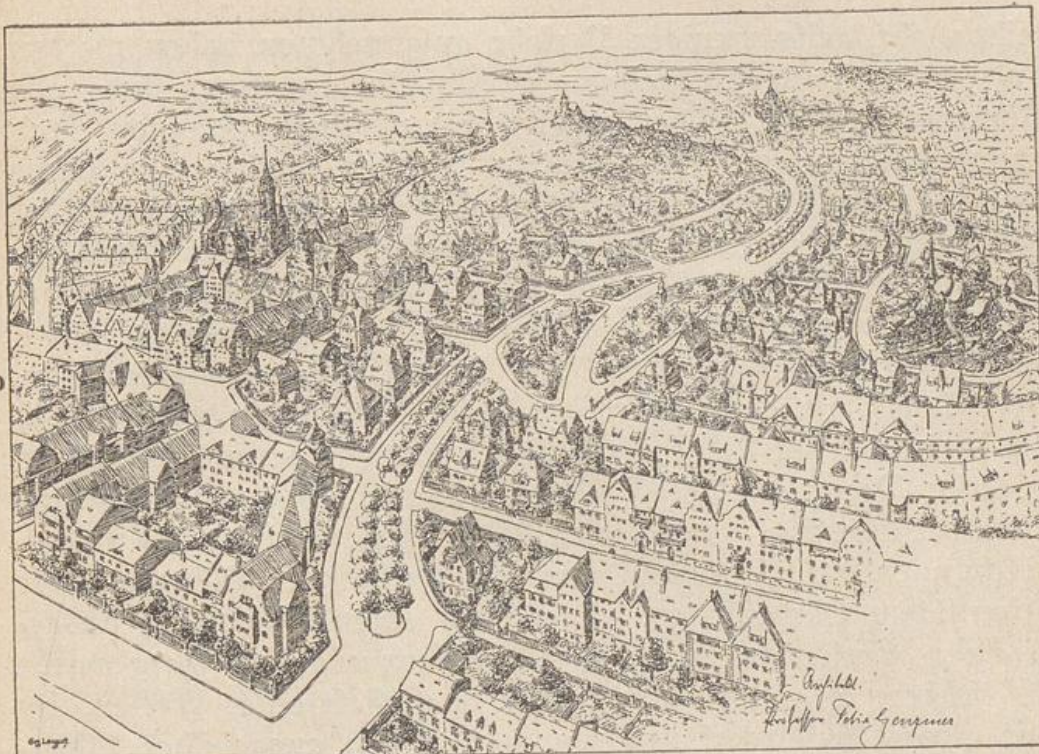


Abb. 69. Bebauungsplan für das Fischerberg-Gelände der Stadt Hirschberg i. Schl., Schaubild und Lageplan.
(Verfasser: F. Genzmer in Berlin.)

teils mehr, teils weniger Verkehr aufzunehmen haben werden und dementsprechend breiter oder schmaler anzulegen sind. Die Überwindung der Höhen erfolgt mit möglichst geringen Steigungsverhältnissen. Die meisten Straßen weisen eine solche von 1:20 auf; diese Steigung mußte nur an wenigen Stellen zur Erzielung einer zweckmäßigen Gestalt der Baublöcke überschritten werden. Neben der Form, Führung und Ausbildung der Straßen und ihrer Bebauung wird das Gelände vor allem auch durch die Anlage der Plätze seine Physiognomie erhalten. Dem landschaftlichen Charakter des Geländes entsprechend ist die Mehrzahl der Plätze als Anlagen mit gärtnerischem Schmuck gedacht. Die Größe des Gebietes macht jedoch auch zwei Marktplätze erforderlich. Zu diesen Marktplätzen treten als Unterbrechungen der Bebauung noch die bepflanzten Plätze und die öffentlichen Parkanlagen. Die durch einen Wasserlauf ausgezeichnete Einsenkung zwischen Fischerberg und Kreuzberg wurde als größere öffentliche Parkanlage in Gestalt eines Wiesentales mit etwas Buschwerk und wenig Bäumen ausgebildet. Ähnlich ist die Schmiedeberg-Anlage im Südwesten des Geländes gedacht.

Zu diesen beiden Anlagen treten noch eine Anzahl freier Plätze als öffentliche Parks oder Gärten oder als kleinere grüne Schmuckplätze. Für sie werden die Flächen gewählt, die durch ihre natürliche Beschaffenheit zur Bebauung mit städtischen Wohnhäusern ungeeignet sind. Hierzu sind in erster Linie die Anlagen auf den felsengekrönten Hügeln zu rechnen, also die Anlagen auf dem Samuel-Opitz-Berg, auf dem Fischerberg, dem Audienzberg, dem Postberg und auf der Drachenburg. Diese Anlagen sind über das ganze Gelände auf das glücklichste zerstreut und geben dem Stadtteil eine seltene Eigenart und Anziehungskraft. Kleinere bepflanzte Plätze liegen im Straßengebiet und an solchen Stellen, an denen im Interesse der Steigungsverhältnisse eine Straßenführung entsteht, die zu einer nicht günstigen Form der Baublöcke geführt haben würde. Zur Wahrung der charakteristischen Eigenart des Geländes soll die Wirkung der Bergkuppen als beherrschende Punkte dadurch gesteigert werden, daß ihre höchsten Punkte durch Bauwerke gekrönt werden.

Südwestliche Ortserweiterung des Stadtteils Neckarau
auf Gemarkung Mannheim (Abb. 70).

Verfasser: H. Ehlgötz in Essen¹.

Für den Bebauungsplan bildet ein am Ende der heutigen Friedrichstraße vorgesehener freier Platz den Ausgangspunkt. Dieser Platz dient als Eingang zu einer Grünanlage, die die Verbindung des Stadtteils Neckarau mit dem Rhein und Waldpark herstellt. Die Grünanlage ist mitten durch einen Baublock geführt und so gelegt, daß sie mit ihrem größten Teil auf Gießenstücke (alter Wasserlauf) zu liegen kommt. Diese Anordnung empfahl sich, weil die Gießenstücke für eine wirtschaftlich und hygienisch einwandfreie Bebauung mit Ein- und Zweifamilienhäusern infolge ihrer tiefen Lage doch nur in beschränktem Maß in Frage kommen. Es lag deshalb nahe, die Gießenstücke für die Grünanlage zu verwenden; in der Grünanlage ist eine größere Spielwiese vorgesehen. Von der Friedrichstraße führen zwei Wege nach dem Waldpark; der südliche Weg kommt in die Richtung des Waldweges zu liegen, der nördliche im halben Baublockabstand südlich der Kaiser-Wilhelm-Straße. Im Westen wird der Bebauungsplan durch eine Grünverbindung begrenzt, die von der Schwinggewann durch das Niederfeld nach dem Lindenhof führt. Im Süden ist ein Verbindungsweg zwischen der Friedrichstraße und der Grünlinie mit einer Breite von 10 m vorgesehen.

Die Aufschließung des zwischen letztgenannter Straße und Waldweg liegenden Gebietes erfolgt durch eine Parallelstraße, die ihren Endpunkt in einer Wohnhofanlage findet. Waldweg und genannte Parallelstraße werden noch verbunden durch einen Fahrweg von 5 m Breite. Die Erschließung des Planteils zwischen der Friedrichstraße und der verlängerten Schwingstraße erfolgt einmal durch eine Verbindung nach der Rosenstraße sowie durch eine Verbindung mit der Friedrichstraße. In der Mitte zwischen Friedrichstraße und der verlängerten Schwingstraße ist eine Straße mit einem freien Platz mit Grünfläche vorgesehen, die unserem östlichen Baugebiet eine achsiale Betonung gibt und außerdem eine Verbindung mit der Rosenstraße herstellt. Die Art der Bebauung ist aus dem Plan des Näheren zu ersehen. Es sind Einzelhäuser und Gebäudegruppen

¹ Deutsche Bauzeitung 1918.

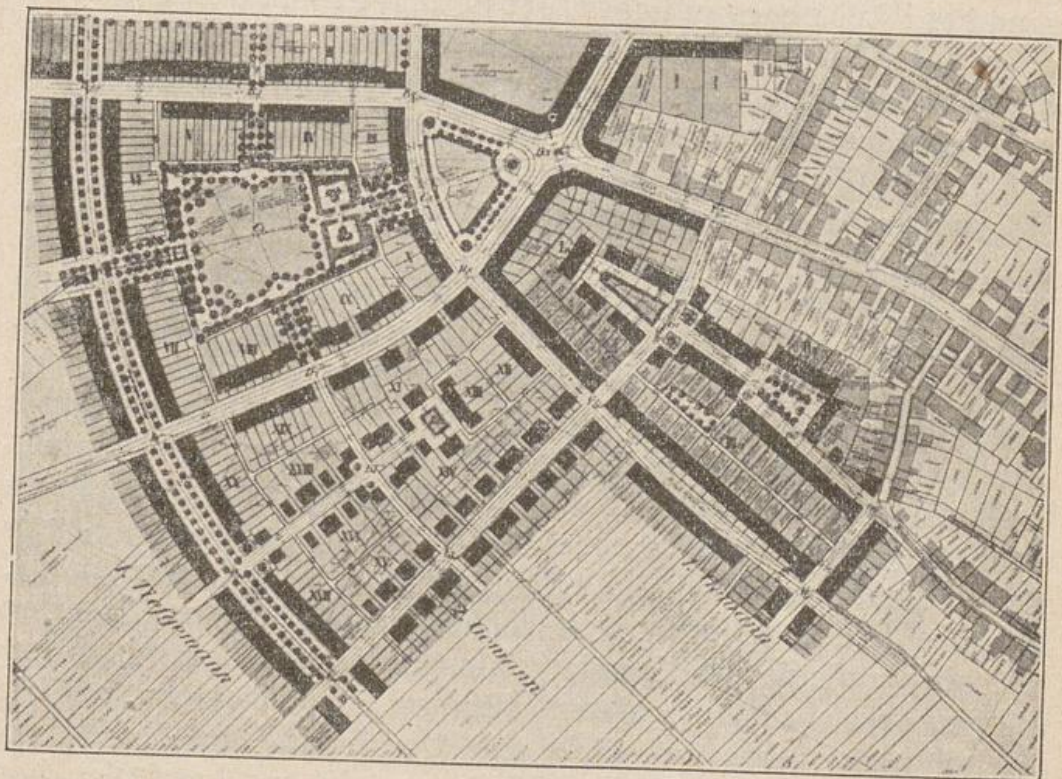
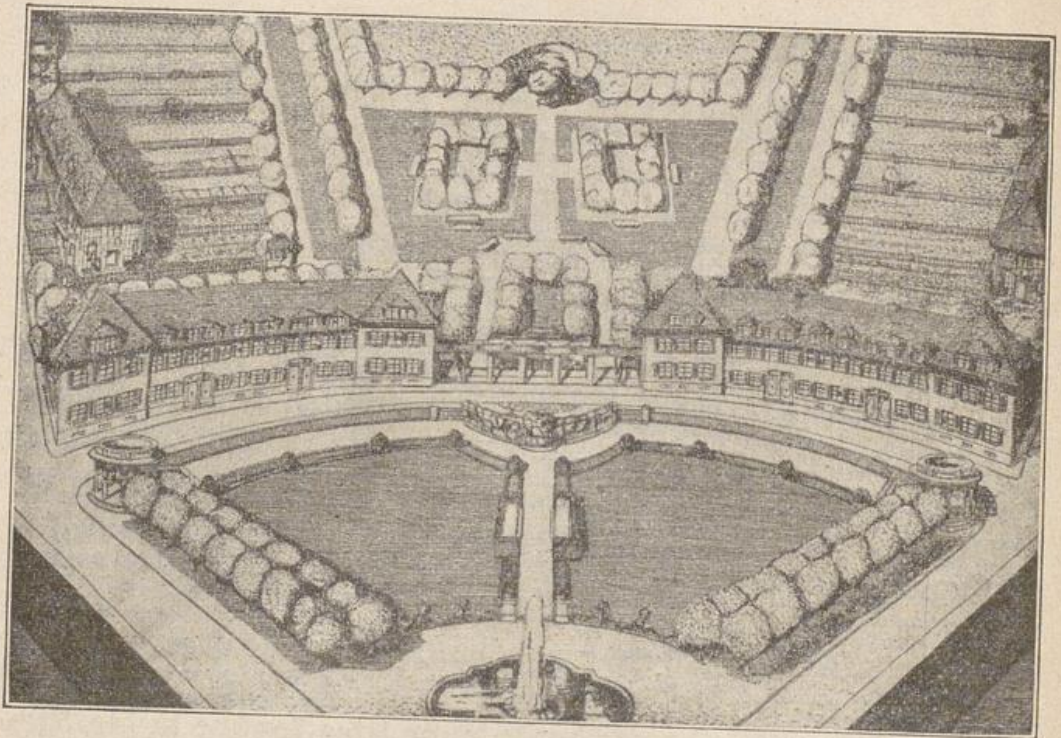


Abb. 70. Südwestliche Ortserweiterung des Stadtteils
Neckarau auf Gemarkung Mannheim, Eingangsplatz u. Lageplan.
(Verfasser: H. Ehlgöth in Essen.)

planmäßig über das ganze Gebiet derart verteilt, daß durch die Stellung der Gebäude eine städtebaukünstlerisch räumliche Wirkung erzielt wird. Für die Bebauung sollen nur Einzel- und Zweifamilienhäuser zugelassen werden. Mit Rücksicht auf den Charakter der Straßen ist an der Grünstraße und den Straßen nach dem Waldpark hin die Bebauung mit Reihenhäusern vorgesehen, während der südlich dem Waldwege gelegene Teil mehr für Einzel- und Doppelhäuser gedacht ist. Um die Bedeutung der Straßen durch die Gebäudemassen klar zum Ausdruck zu bringen, sollen an den Hauptlinien des Bebauungsplanes zwei Hauptgeschosse und Dachgeschosß zugelassen werden, während im übrigen Plangebiet nur zwei Wohngeschosse erlaubt sein sollen.

E. Durchführung der Stadterweiterung.

I. Aufgaben des Staates, der Gemeinde und der Privaten.

Daß die Stadterweiterung vor allem eine Angelegenheit der Gemeinde ist, bedarf kaum des Beweises, und sie wird es immer mehr, je weiter der Grundsatz der Selbstverwaltung nicht nur dem Namen nach, sondern auch dem Wesen nach in die Bevölkerung eingeführt wird. Aber auch dem Staate und den Privaten fallen beträchtliche Aufgaben zu.

Dem Staate liegt die Gesetzgebung ob; die gesetzliche Regelung hat sich zu erstrecken auf die Feststellung der Baufluchtlinien nach ihrer Lage und Höhe, auf die Beschränkung des Bauens behufs Sicherung der festgestellten Baufluchten, die Enteignung von Straßen- und Platzgelände, von bebauungsunfähigen Restgrundstücken (Kleinstücken) und gesundheitsgefährlichen Gebäuden (Zonenenteignung); auf die Neueinteilung unregelter Grundstücke (Baulandumlegung), ferner auf Grundsätze für die Aufbringung der Straßenanlage- und Unterhaltungskosten, auf die allgemeinen Grundsätze für die Bauvorschriften, auf die Wohnungsaufsicht. Der Staat hat ferner die Landespolizei, die Strominteressen, die Festungsinteressen, die Verwaltungsrechtspflege, endlich die Aufsicht über die Tätigkeit der Gemeinde wahrzunehmen. In seiner Eigenschaft als Landespolizeibehörde tritt der Staat bei allen den Bebauungsplan be-