



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Städtebaukunst

Ehlgötz, Hermann

Leipzig, 1921

II. Beispiele

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

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-

trennungs-

punkt, da für

die in der

Hauptsache

ausdemRuhr-

gebiet kom-

menden Züge

Cöln als

Hauptver-

kehrspunkt zu

betrachten ist.

Düsseldorf

braucht daher

keinen größe-

renVerschiebe-

bahnhof, son-

dern nur für

die eigenen

und die Be-

dürfnisse der

Nachbargebie-

te sogen. Be-

dienungs-

bahnhöfe.

Die Verfasser

gehenvondem

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.

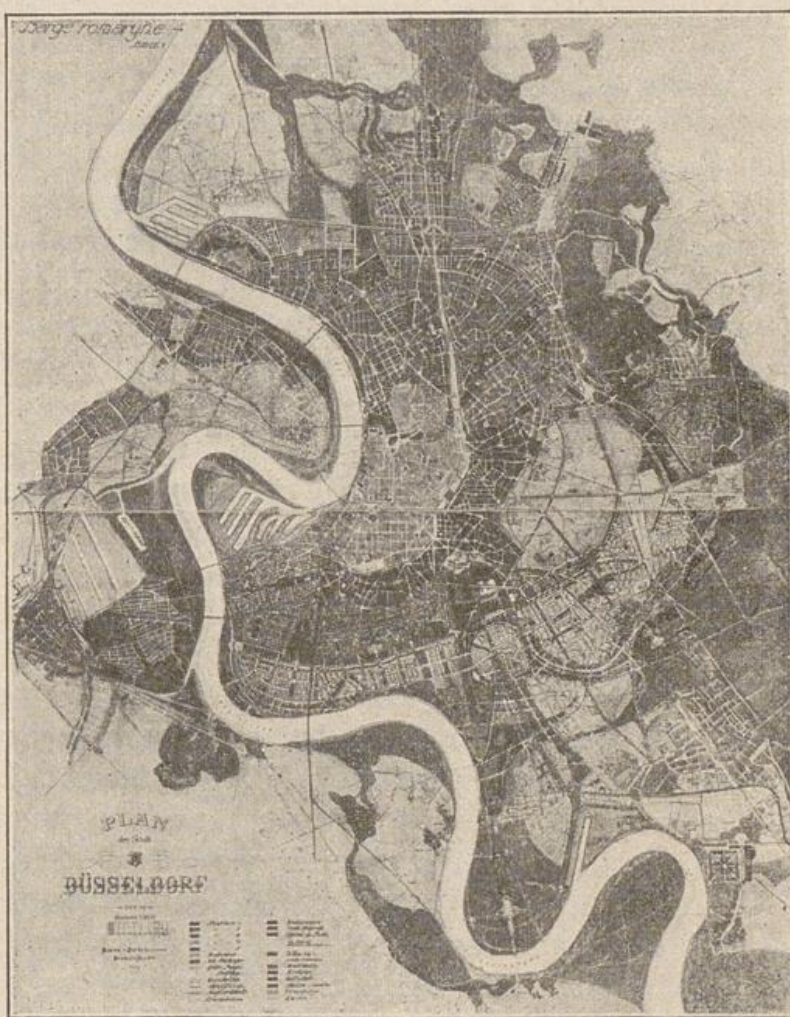


Abb. 64. Gesamtbebauungsplan der Stadt Düsseldorf.

(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.

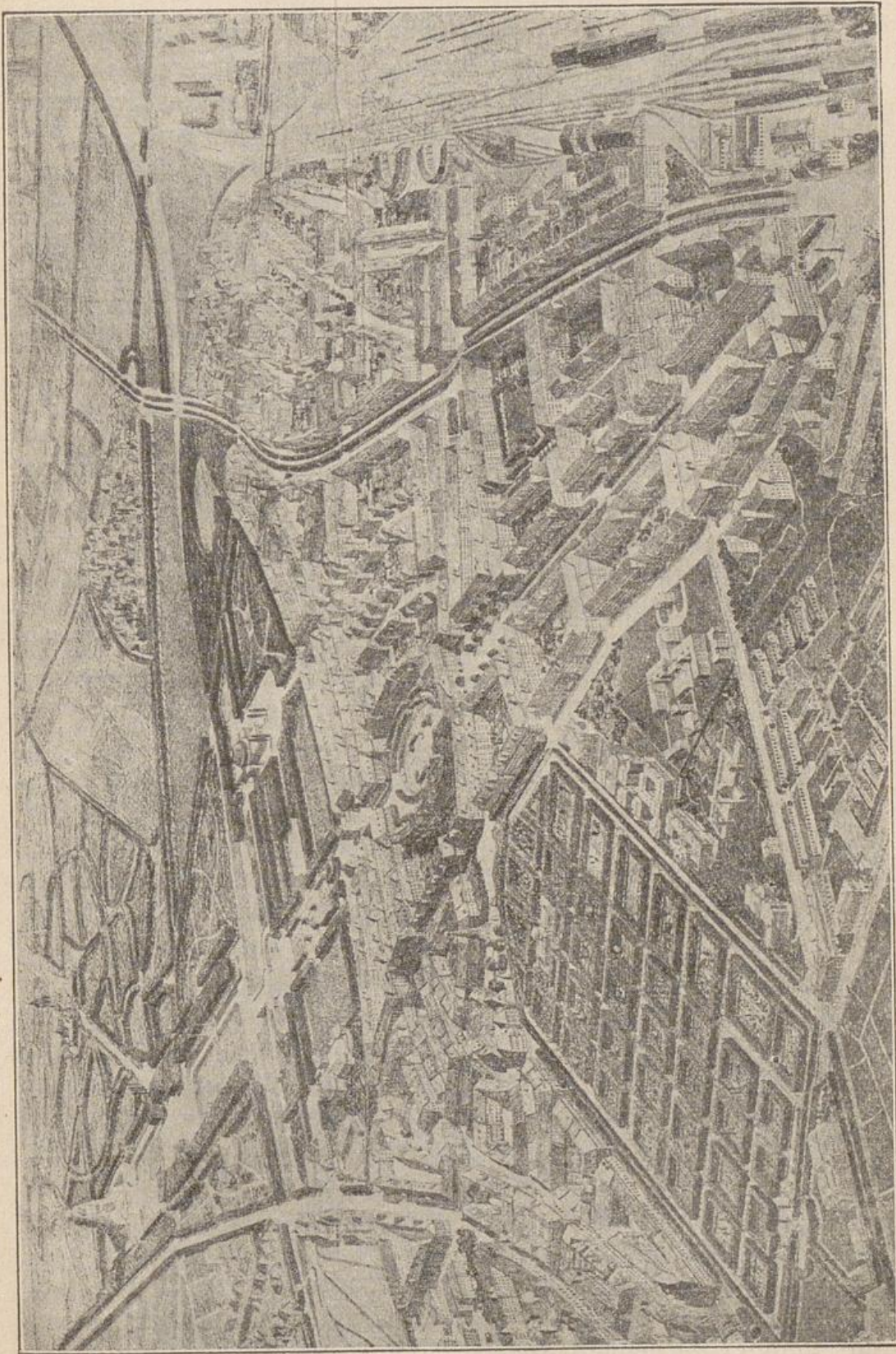


Abb. 66. Bebauungsplan zwischen dem Bayerischen Bahnhof und dem Völkerschlachtdenkmal
in Leipzig. (Verfasser: H. Strobel in Dortmund.)

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

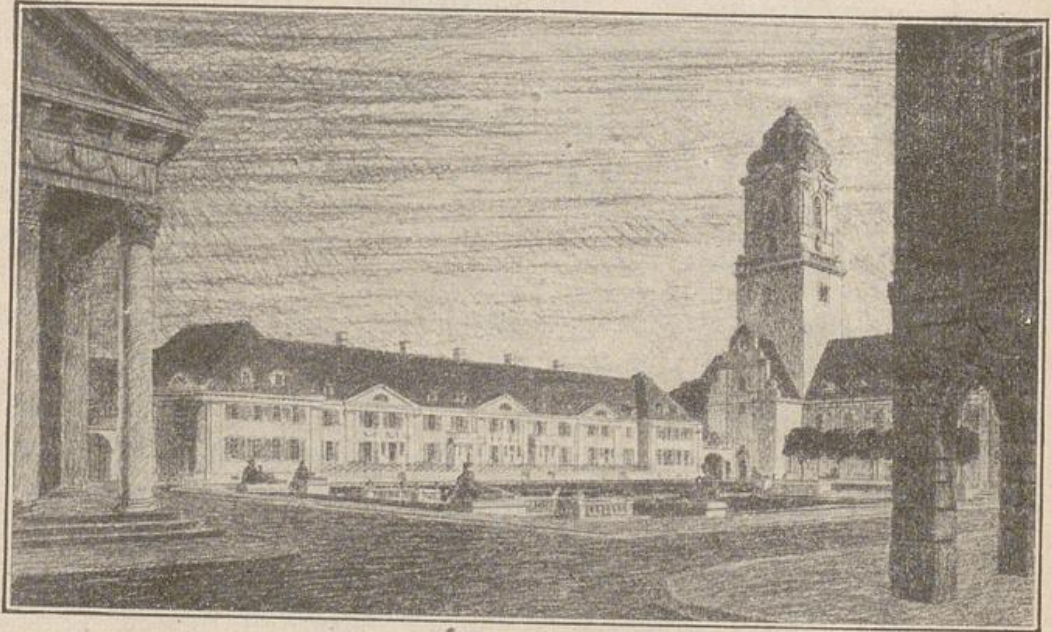
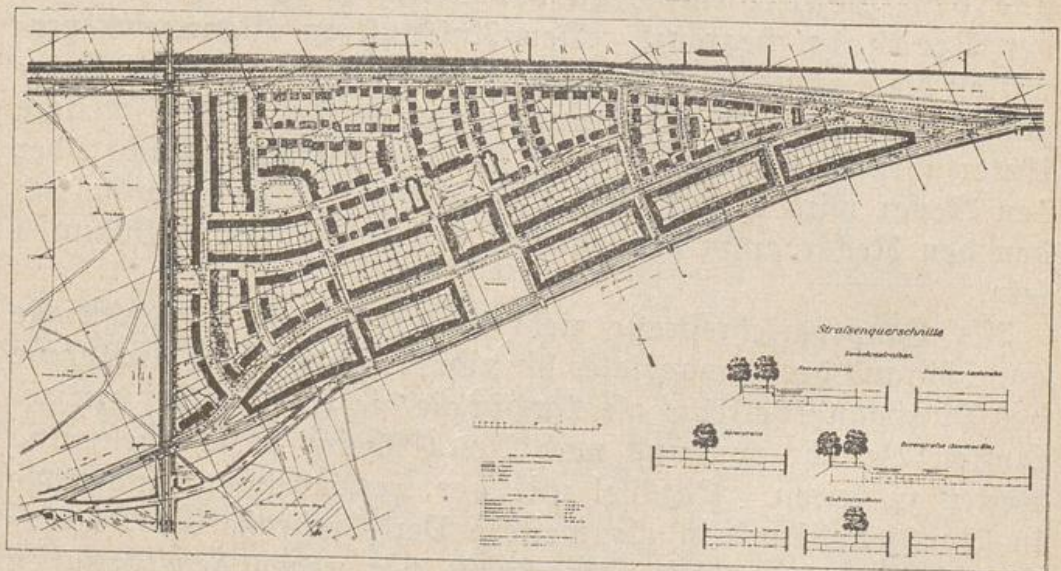


Abb. 67. Landhausfiedlung Neu-Ostheim bei Mannheim, Platzbild und



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 auszuerschen
 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

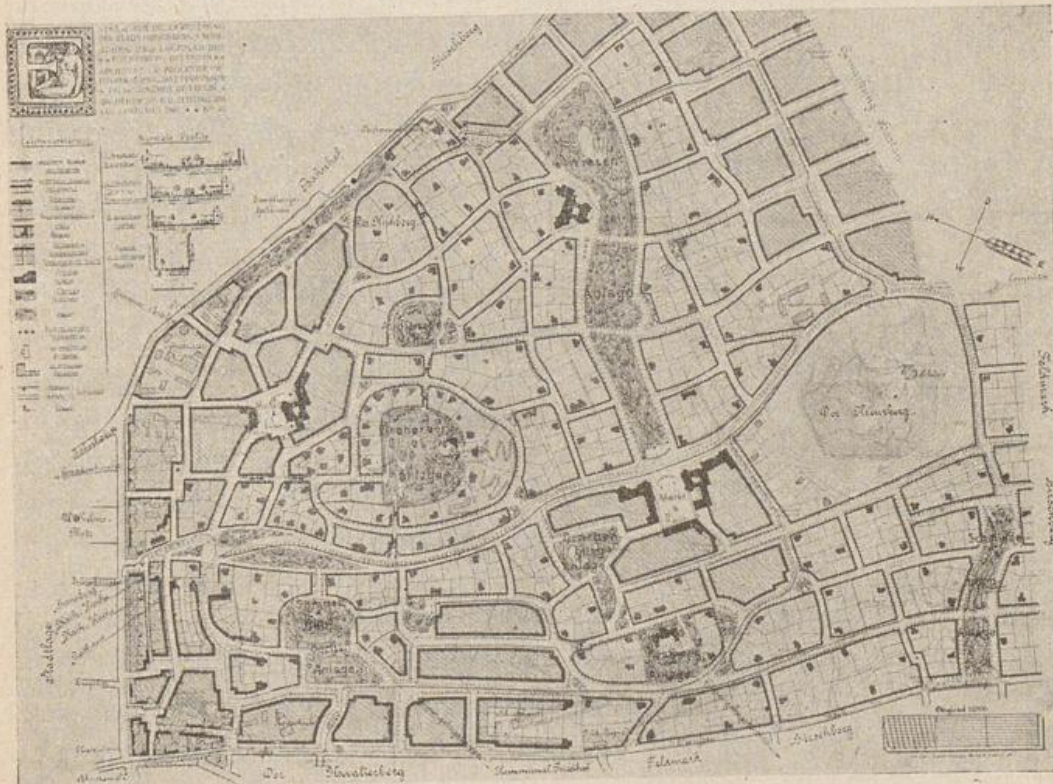
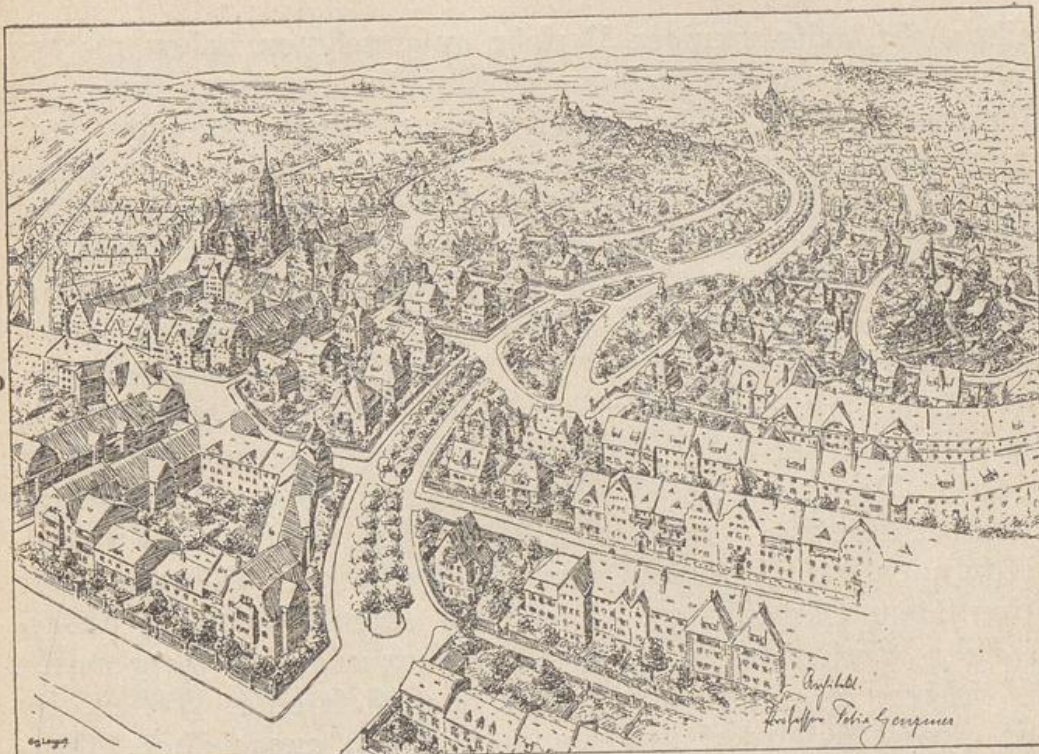


Abb. 69. Bebauungsplan für das Fischerberg-Gelände der Stadt Hirschberg i. Schl., Schaubild und Lageplan.
(Verfasser: F. Genzmer in Berlin.)

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.

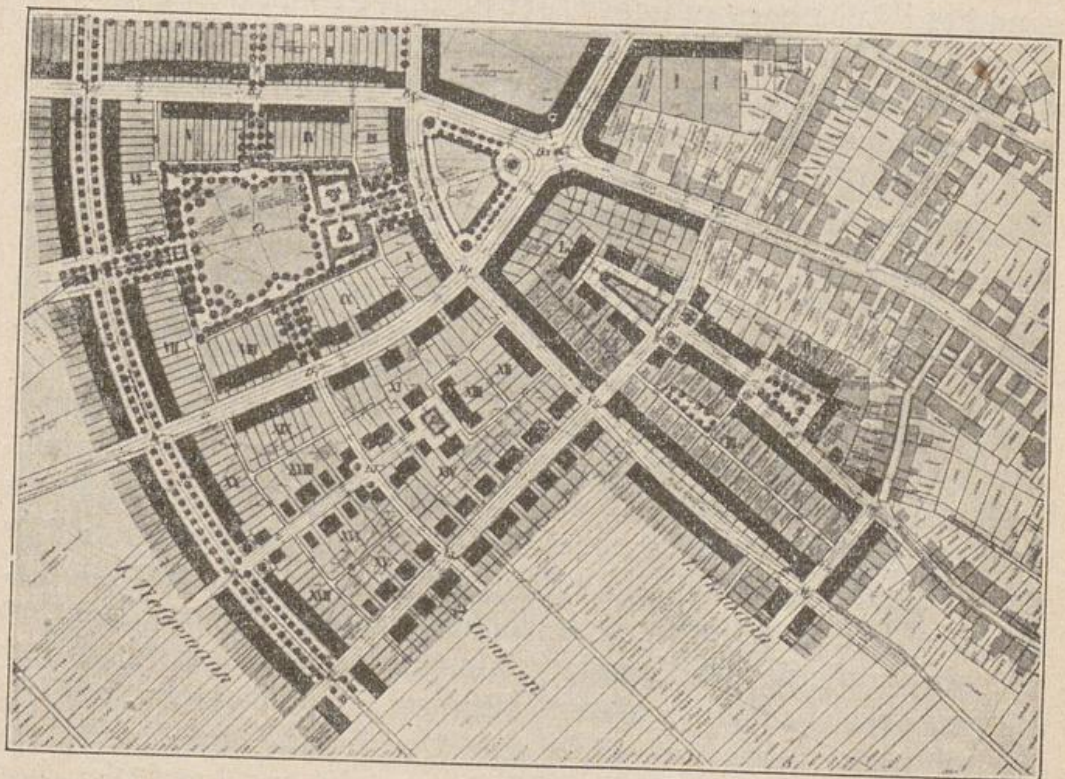
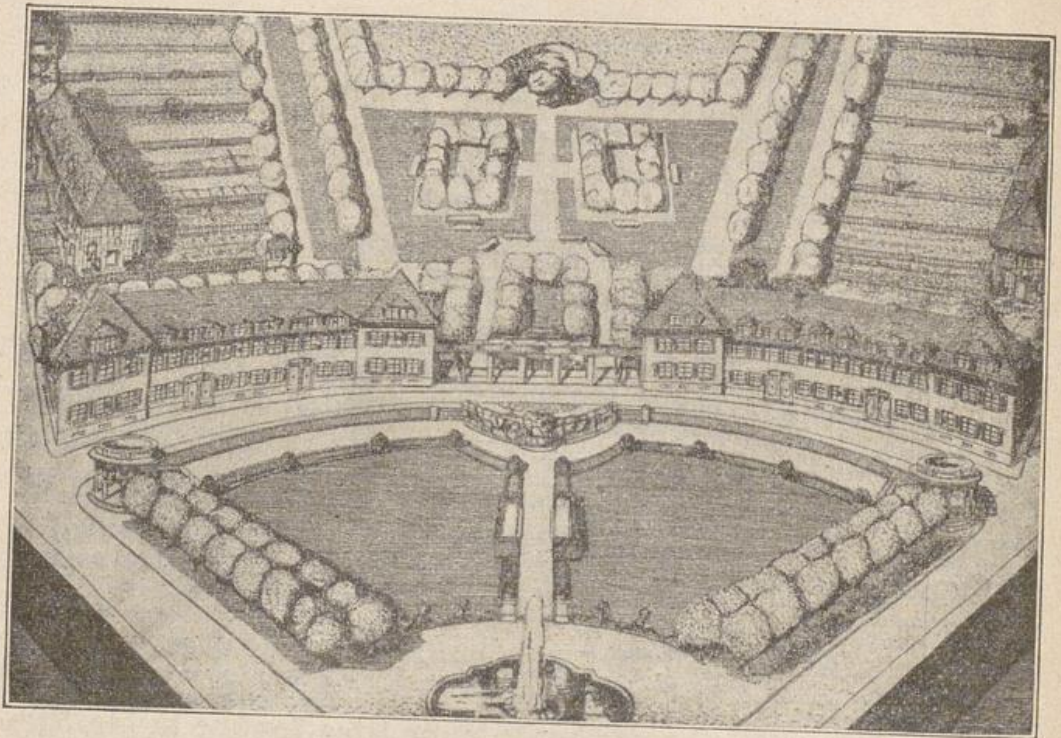


Abb. 70. Südwestliche Ortserweiterung des Stadtteils
Neckarau auf Gemarkung Mannheim, Eingangsplatz u. Lageplan.
(Verfasser: H. Ehlgöth in Essen.)

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 gesundheitschädlichen 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-