



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Sitten und Siedlungen im Spiegel der Zeiten

Rappaport, Phillipp

Stuttgart [u.a.], 1952

VI. Die Strasse.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-82472](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-82472)

erforderlich ist, muß beachtet werden. Nur so können auch künftig trotz der erweiterten Baustoffmöglichkeiten Straßengestaltungen und Ortsgestaltungen einheitlichen Gepräges entstehen, wie wir sie seit Jahrhunderten an alten Ortschaften so hoch einschätzen.

VI. DIE STRASSE

Die Straße ist das Element der Stadt, nicht das Haus als solches. Das Haus kann allein stehen, als Försterhaus im Walde, als Wirtshaus an der Landstraße, als Schloß auf der Höhe. Erst mit der Mehrzahl der Wohnstätten, mit der Zusammenfassung mehrerer Häuser zur Straße beginnt das dörfliche oder städtische Gebilde. Und doch ist der Begriff „Straße“ im Sinne unserer Darlegungen recht schwer zu fassen. Die Straße hat eine doppelte Bedeutung. Einmal ist sie das Länder und Völker verbindende Verkehrsband, ist sie Zeichen weitschauender Kultur.

„Die Straße ist Anfang, ist Beginn!
Sie ist Gedanke, Begriff und Sinn!
Die Straße ist Ursprung, ist trüchtige Saat,
Ist erster Baustein gewaltiger Tat!“ — — —

Dieser weitere, größere Begriff der Straße gehört in unsere Erörterung nur mittelbar hinein. Hier handelt es sich vielmehr um die angebaute Ortsstraße, bei der das Wohnen ausschlaggebend ist. Es hat aber wenig Sinn, etwa in der Art eines guten preußischen Gesetzes eine eindeutige, streng umgrenzte Begriffsbestimmung der Ortsstraße geben zu wollen. Zwischen einer bescheidenen Dorfstraße mit niedrigen Kotten und Ställen, mit den Dunghaufen vor den Türen, — und andererseits der Prachtsstraße „Unter den Linden“ in Berlin besteht ein solch gewaltiger Unterschied, daß das begrifflich Gemeinsame nur noch formale Bedeutung hat. Außerdem, wo hört eine Ortsstraße auf, und wo beginnt die Landstraße; auch hierüber geben die neueren Gesetze so klare Begriffsbestimmungen, wie man sie in Worten nur geben kann. Aber im Gelände draußen zeigt sich eine solche Fülle verschiedener Möglichkeiten, daß der schönste Wortlaut der Bestimmungen keine Klarheit bringt. Also lassen wir es bei Fausts köstlicher Erklärung:

„Denn eben wo Begriffe fehlen,
Da stellt ein Wort zur rechten Zeit sich ein.“

Unsere Betrachtungen sollen sich also nicht erstrecken auf das große Netz der Überlandstraßen, angefangen mit den Reichsautobahnen bis zu den bescheidenen Kreisstraßen. Das sind nicht Straßen im städtebaulichen Sinne, wenn

sie auch als Verkehrsträger der über Stadt und Land hinwegreichenden Landesplanung eine große Bedeutung haben. Hier stehen nur die Straßen zur Erörterung, die beim Bau von Wohnstätten und Arbeitsstätten entstehen: also Wohnstraßen, Geschäftsstraßen oder auch Industriestraßen. Aber in erster und weitaus wesentlichster Linie handelt es sich um *Wohnstraßen*, denen sich die anderen ein- und unterzuordnen haben. Der Mensch will wohnen, zweckmäßig und ruhig. Das ist der Ausgangspunkt für die städtische Straße. Und nun wird man vielleicht erstaunt fragen: und der Verkehr, der heute allherrschende Verkehr?! Er soll gewiß berücksichtigt werden, aber bei den Wohnstraßen mehr im negativen Sinne. Wir haben unsere Wohnstraßen jahrzehntelang dem Moloch „Verkehr“ geopfert und tun es zum Teil heute noch. Daher kommen wir so schwer zu einer den heutigen Anforderungen entsprechenden städtebaulichen Straßengestaltung. Die Wohnstraße ist nicht für den Verkehr da, sondern für die Anlieger. Will man das richtig verstehen und in seinen Folgerungen erkennen, dann muß man die alte Lehrmeisterin „Entwicklung“ befragen.

Wie sind die städtischen Straßen entstanden? – Die Entstehung der Stadt als Ganzes wird noch Gegenstand der Erörterung sein; hier nur so viel: Mag die Stadt allmählich als Markt oder als Begleitung einer Burg, eines Bischofsitzes und dergleichen entstanden sein, oder aber mag die Stadt mit einemmal gegründet sein, immer ist sie nach ihrer Stadtwerdung ein Festpunkt, ein Ziel, von Mauern und Toren umgeben. Man kommt hinein zur Stadt, man rastet oder bleibt dort, man fährt wieder hinaus. Und wenn wirklich eine dieser alten Stadtstraßen trotz des überwiegenden Momentes der Ruhe einen gewissen „Durchgangsverkehr“ aufweist, so ist das ein gemächlicher, im Grunde nicht störender Verkehr. Dieser halb rastende Verkehr bringt Kunden, bringt Geschäft. – Die Landstraßen aber, längs deren man in späterer Zeit auf lange Strecken hin allmählich Wohnhäuser anbaut, sind nicht städtische Straßen in unserem Sinne. Diese langen, beiderseits mit Häusern bestellten Verkehrsstraßen sind nie mit Mauern und Toren umgeben, haben keine Stadtverfassung. Die bandartige Straßenbebauung wird allerwärts als das Gegenteil gesunder städtebaulicher Entwicklung gewertet; sie ist eine unerwünschte Mischung zwischen Verkehr und Wohnen. – Die Stadt ist ein Festpunkt für Wohnen und Schaffen, für Arbeit und Handel. Wohnen und Werken sind im Hause und sind oft gleichwertig in vielen Häusern einer Straße beisammen (Böttcherstraße, Gerbergasse). Daß sich dadurch ein gewisser Straßenverkehr ergibt, ist klar. Aber der Lastenverkehr wie der Personenverkehr bezieht sich im wesentlichen auf die Anlieger der Straße. Erst seit dem vorigen Jahrhundert trennen sich in der Mehrzahl der Fälle Wohnstätte und Arbeitsstätte; der Lastenverkehr innerhalb des Ortes hat nichts mehr in den Wohnstraßen zu suchen. Die Geschwindigkeit des Verkehrs nimmt durch die Motorisierung ständig zu. Schließlich steigt die Zahl der Städte erheblich; sie sind nur selten noch mauerumhütete, torgeschützte Endpunkte.

Der Verkehr wird vielfach zum wirklichen Durchgangsverkehr. Damit wird der Städtebau vor die neue Frage gestellt: *welchem Zweck dient nun die einzelne Straße, dem Wohnen oder dem Verkehr?* Das Preußische Fluchtliniengesetz von 1875 hält sich der Zeit entsprechend ganz im Rahmen der Wohnforderungen. Wie oft haben die Städtebauer in den darauffolgenden Jahrzehnten über dieses starre Wohngesetz gewettert. Wie oft haben sie verlangt, die Bestimmungen für die Wohnstraßen müßten doch den steigenden Verkehrsforderungen gemäß umgestaltet werden. Das ist der Fehler des Städtebaus, ist ein Verkennen der Wohnstraße. Man will Zwitterdinge schaffen, halb zum Wohnen, halb zum Verkehr. Man glaubt, mit einer etwas größeren Breite und mit einer etwas glatteren Führung könne man neben dem Wohnen auch dem Verkehr gerecht werden. Und als man erkennt, daß das nicht angeht, will man die Breite noch weiter vergrößern, will man sich mit besonderen Parkspuren helfen usw. Auch heute noch wird dieser Irrtum des Städtebaus nicht von allen Fachleuten klar erkannt; und soweit er erkannt ist, lassen sich vergangene Fehler nicht schnell beseitigen. Der Grundsatz muß lauten: *Dem Wohnen seine Straße und dem Verkehr eine andere Straße*; besser dem Verkehr einen *Weg* ohne Häuser an den Seiten.

Es ist ausgeschlossen, dem dynamischen Moment des Verkehrs und dem statischen Moment des Wohnens durch *eine* Anordnung gerecht zu werden. Gewiß kann man Straßen schaffen, die kompromißmäßig beide Aufgaben so halbwegs vereinen; aber Städtebau ist keine Politik; Kompromisse sind keine Lösungen. Schauen wir noch einmal zur Entwicklung der Wohnstraße. Sie ist in alten Zeiten ein räumlich-ruhiges Gebilde. Der Fahrverkehr in den antiken Stadtstraßen ist gering; der Handelsverkehr entwickelt sich auf den verschiedenen Märkten, Versammlungen finden auf dem Hauptforum statt. Die Straße ist für die Anlieger da. In den ärmeren Quartieren wird die Straße in immer zunehmender Weise Arbeitsraum und Lebensraum. Allmählich entwickelt sich das Bild südlichen Straßenlebens, das wir noch heute dort kennen. Kauf und Verkauf, Arbeit und Spiel: für all das wird die Straße benutzt. Sie bietet Schatten, ohne die Enge der meist sehr engen Stuben; sie bietet Plaudermöglichkeiten ohne die Abgeschlossenheit des Hauses. Die Straße gehört allen, ist Erweiterung der Wohnung, nicht nur deren Zugang. Das Familienleben spielt sich oft in naiver Selbstverständlichkeit auf der Straße ab. Eine Szene aus Tivoli kommt in Erinnerung: Der Vater hämmert an kleinen Kupfergefäßen; die Mutter säugt das Jüngste; zwei kleine Mädchen spielen mit einem Puppenrest; der Schuljunge kritzelt auf seiner Schiefertafel: „dormo, dormi, dorme“ usw.

Über die Alpen wandert dieses Leben der Straße nach Norden, soweit die nördliche Witterung es gestattet. Auch die Straßen unserer deutschen Städte sind zunächst wirkliche Wohn- und Arbeitsstraßen, auf denen sich ein gut Teil der Arbeit und des Lebens abspielt. Das Gewerbe wohnt und wirkt vielfach zu-

sammen in einem Viertel oder in einer Straße. Die Seiler stellen ihre Kammgestelle zum Seilflechten in der Straße auf: die Seilergasse. Die Böttcher klopfen ihre Bottiche gern in gemeinsamem Takt: die Böttchergasse usw. Es gibt lange Zeit keinen Unterschied zwischen Wohnstraße und Geschäftsstraße; fast in jedem Haus wird ein Gewerbe betrieben. Auch die bescheidenen Verkaufsläden für die Erzeugnisse der Gewerbe fügen sich dem Haus und der Straße ein. Erst mit den Jahrhunderten gruppieren sich die Verkaufsstellen, auch soweit es sich nicht um örtliche Produktion handelt, bevorzugt in einzelnen Straßen. Es entstehen die Ladenstraßen oder Geschäftsstraßen. Anfuhr und Abfuhr der Waren sowie der Besuch der Käufer verursachen einen zunehmenden Verkehr. Eine bescheidene Breite solcher Geschäftsstraßen, vor allem für wartende Fuhrwerke, ist gerechtfertigt, genügt aber auch den Anforderungen. Der Verkehr ist überwiegend örtlich bedingt, ist Anliegerverkehr der Geschäfte. Später nehmen die Läden auch das erste Geschoß ein; nur die Obergeschosse bleiben für Wohnungen. Und in den letzten Jahrzehnten verschwinden vielfach die Wohnungen völlig aus diesen Geschäftshäusern. Büros und Banken siedeln sich dort an; die Laden- und Bürostraße wird ganz frei von Wohnungen. Dem regen Verkehr während des Geschäftstages entspricht eine völlige Stille in der Nacht und an Feiertagen. Man muß einmal an einem Sonntag die Threatneedle Street in London entlanggehen, an der die Bank von England liegt, und dann die gleiche Straße am Montagvormittag; einen größeren Gegensatz kann man sich kaum vorstellen. Der wesentlichste Teil des Verkehrs gilt der Bank von England und den zahlreichen Banken, Büros und Geschäften dieser Gegend; er ist also Anliegerverkehr, wenn auch in anderem Sinne als bei den Wohnstraßen. Solche Geschäftsstraßen müssen noch mehr als die Wohnstraßen vom Durchgangsverkehr freigehalten werden. So wenig wie eine Wohnstraße kann man eine Geschäftsstraße mit einer Verkehrsstraße vereinigen. Der Verkehr hat sich seiner Ausdehnung und seiner Schnelligkeit nach so schnell gewandelt, daß der Städtebau dem nicht folgen kann, jedenfalls nicht in bestehenden Stadtteilen. So versuchen wir es mit diesen oder jenen Änderungen, ohne uns der grundsätzlichen Tragweite des Verkehrswandels ganz klar bewußt zu sein; wir hinken mit unseren städtebaulichen Erwägungen hinter dem Fortschritt des Verkehrs hinterher. Mit einer gewissen Verbreiterung dieser oder jener Straße ist es nicht getan. Die Dynamik des Verkehrs entwickelt neue Gesetze im Städtebau. Man kann dem Verkehr nicht alles erlauben und den Städtebau gutmütig diesem Verkehr anpassen. Immer ist der Verkehr der Menschen wegen da, aber nicht die Menschen des Verkehrs wegen. Der Mensch und sein Städtebau dürfen nicht Sklave des Verkehrs werden.

Mehr der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß wir in unseren Städten noch eine weitere Straßenart haben, die man zusammenfassend etwa als „Prachtstraßen“ bezeichnen kann. Das sind zum Beispiel Parkstraßen, die nicht an-

gebaut sind, oder Straßen nur mit öffentlichen Gebäuden besetzt, oder ähnliche besondere Anordnungen. Sie sind für unsere grundsätzlichen Überlegungen ohne große Bedeutung. Die Beziehungen zwischen dem Menschen und der Siedlung erkennt man am klarsten an den Wohnstraßen.

Vor unseren Augen taucht das Bild alter, gebogener Sträßchen auf mit allem Reiz versunkener Vertraulichkeit. Vor unseren Augen taucht aber auch das Bild gerader, breiter Barockstraßen auf mit ihrer etwas steifen Vornehmheit. Die *Straßenführung* im Zusammenhang mit der Bebauung gibt der Straße ihren Charakter. Gerade oder gebogene Straßen: ein uralter Streit der Meinungen! – Es kann beides durchaus richtig sein; ein Gesetz des Praktischen und Schönen läßt sich nicht allgemein aufstellen. Bebauung, Gelände, Straßenlänge, aber auch Klima, Lebensgewohnheit und Anforderungen sind Faktoren, aus denen das Wesen einer Straße sich bildet. In der Antike wie im Mittelalter sind die planmäßig angelegten Straßen zumeist gerade, die allmählich entstandenen je nach dem Gelände und der Entwicklung zumeist gebogen. In der Ebene liegt für willkürlich gebogene Straßen im allgemeinen keine Veranlassung vor. Die Beispiele neuzeitlicher Villenkolonien oder Siedlungen mit gekrümmten Straßenführungen sind nicht sehr ermunternd. Und in dem Schachbrettmuster amerikanischer Städte, die in ihrer Eintönigkeit oft erschütternd sind, wirkt ein plötzlicher Halbkreis eher störend als auflösend. Warum erscheinen uns die antiken wie die mittelalterlichen Straßen, ganz unabhängig davon, ob sie gerade oder gebogen sind, schön? – Sie tragen das Gesetz der Schönheit in sich. Selbst die „geplanten“ Straßen sind weniger auf dem Reißbrett als in der Natur geplant. Das Geheimnis ihrer Schönheit liegt in der Einheitlichkeit von Führung, Hausgestaltung, Maßverhältnis, Baustoff. Die Führung ist ein freies, vielleicht oft unbewußtes Erfassen des Richtigen, das ein charakteristisches Zeichen jeder gesunden Bauweise ist. Man empfindet, wie *lang* eine gerade geführte Straße sein darf, ohne im Rahmen ihrer Bebauung langweilig zu wirken. Man hat das richtige Empfinden dafür, welche Steigung eine Straße haben darf im Verhältnis zu ihrer Bebauung. Im bergigen Gelände, in dem aus Sicherheitsgründen die Mehrzahl der früheren Städte liegt, ist man immer wieder erstaunt über die richtige Anpassung der Straßenführung an das Gelände. Wie verwachsen sind die Straßen und Häuser mit dem Berge. Die Straßen wiederholen die Gestaltung des Berges, oder aber sie steigern sie; niemals aber laufen sie den Formen des Berges zuwider. Aus dem Gehen einzelner ist der Fußpfad, aus dem Fußpfad der Steig, aus dem Steig der Wohnweg, aus dem Wohnweg die Straße geworden.

Tritt man in das „Innere“ dieser Straßen ein, so ist man von der räumlichen Wirkung überrascht. Die Straße ist ein Raum, ein immer verschiedener, aber immer ansprechender und immer zweckentsprechender Raum. Man baut nicht Häuser *an* der Straße, sondern man baut *Straßenräume*. Die Bauherren wirken mit ihren Einzelbauten unbewußt oder bewußt zusammen. Soweit es Bewußtsein

ist, liegt es in der Verantwortung des einzelnen gegenüber der Allgemeinheit, man kann auch sagen, in der Bescheidenheit gegenüber der Allgemeinheit. Die Grundlage bilden die gleichen Baustoffe, die gleichen Maße, die gleichen Lebensansprüche. Uns ist heute viel verlorengegangen; uns fehlt die selbstbeschränkende Zurückhaltung, aus vielen Einzelhäusern einen Straßenraum zu gestalten. Es kommt nicht darauf an, daß das gelegentlich einmal gelingt, etwa bei einheitlicher Erbauung einer Straße. Es kommt vielmehr darauf an, daß dieses fast selbstverständliche Entstehen von Straßenräumen durch Einordnung aller unter eine Leitauffassung wieder die Regel wird. Solch einheitliche Leitauffassung kann man schwer durch Bauordnungen ersetzen oder erzwingen. Sie muß aus dem Gefühl, aus der Bescheidung, aus dem Gemeinschaftssinn kommen. Das beste Verhältnis zwischen Haushöhe und Straßenbreite kann man wohl ermitteln und festlegen. Aber *wie* die Haushöhe gestaltet wird und *wie* die Straßenbreite untergeteilt wird, das kann vielfach wechseln und kann auf verschiedene Weise einen harmonischen Zusammenklang ergeben. In der antiken Straße ist die Haushöhe etwa gleich der Straßenbreite; es herrscht also das klare rhythmische Verhältnis 1:1. Der antike Straßenraum hat etwas feierlich Ausgeglichenes. – In der mittelalterlichen Stadt ist die Haushöhe etwa doppelt so groß als die Straßenbreite; es herrscht also das Verhältnis 2:1. Der mittelalterliche Straßenraum hat etwas freundlich Gemütliches. – In der Zeit des Barock und Biedermeier sind die Haushöhen bescheiden, etwa nur halb so groß wie die üblichen Straßenbreiten; es herrscht also das Verhältnis 1:2. Die Straße des 18. Jahrhunderts hat etwas breit Vornehmes; der Raum beginnt sich zu lockern, das Grün muß bei der Raumbildung mitwirken. – Diese klaren und einfachen Verhältnisse, die in der Baukunst – ob bewußt oder unbewußt, ist ohne Belang – eine große Rolle spielen, geben auch den Straßenräumen selbstsicherer Bauzeiten etwas Typisches und Harmonisches. Die ruhige Abgewogenheit antiker Straßen, das gedrängte Zusammenrücken mittelalterlicher Straßen, das behäbig Breite der Straßen „um 1800“ sind Eigenheiten, die nicht etwa der Zeit ihren Charakter geben, sondern die umgekehrt aus den Zeiteigenheiten und Zeitnotwendigkeiten entstehen und mithin den Charakter der Zeit widerspiegeln.

Aber nicht nur diese rhythmische Bezogenheit der Maße gibt dem Straßenraum sein Gepräge, sondern in gleicher Weise die *Art der Bebauung*. Gewiß sind weder in der Antike noch vollends im Mittelalter die Häuser einer Straße alle gleich; und doch wirken sie übereinstimmend. Da ist das übereinstimmende Material, das man nicht weit herholt und auch nicht weit herholen kann. Vor allem sind Dachform und Dachdeckung einheitlich. Dann ist es die Übereinstimmung in der Form und Größe der Fenster und Türen, die sich aus örtlichen Notwendigkeiten ergibt und von denen man ohne Zwang nicht abweicht. Da ist schließlich auch im rein Gestalterischen eine größeneinheitliche Formgebung in Gesimsen, Profilen und dergleichen. Die Übereinstimmung liegt nicht in der

mathematischen Gleichheit, die zur Langweiligkeit führen würde, sondern in der werkstofflichen und maßstäblichen Gleichwertigkeit, die auch dann wirksam ist, wenn die Formen an sich verschieden sind. Jedenfalls ist in allen guten Zeiten die Bebauung weit entfernt von einer schrankenlosen Willkür, wobei neben der selbstempfundenen Einfügung bisweilen auch eine ordnende Anweisung mitwirkt. Sowohl in der Antike wie im Mittelalter wie vollends zur Zeit der fürstlichen Bauförderung scheut man sich nicht, mit einheitlichen Vorschriften nachzuhelfen, soweit das notwendig erscheint. Es sei nochmals an die sorgfältigen Bauvorschriften erinnert, die Nero im Jahre 64 nach dem Brande Roms für den Wiederaufbau erläßt. Seine Fürsorge für die Miethäuser der ärmeren Schichten, für das Maß der unbebauten Flächen, für hinreichende Straßenbreiten, für feuersichere Baustoffe sind erstaunlich. Auffallend aber ist, daß bereits Tacitus, der uns diese Vorschriften knapp fünfzig Jahre später berichtet, die übertriebene Breite der Straßen für das römische Klima beanstandet, da sie den Bewohnern keinen Schutz vor der Sonnenglut böten. – Auch das Mittelalter gibt oft genaue Bauvorschriften, die, vom Feuerschutz ausgehend, gleiche Haushöhen, gleiche Dachformen und dergleichen vorschreiben. In der Zeit des fürstlichen Bauwesens sind amtliche Bauvorschriften durchaus üblich. Vielfach stellen die Landesherren den Bürgern das Bauland kostenlos zur Verfügung und geben ihnen bisweilen auch noch Baukredite oder Baustoffe, zumeist mit der Auflage, in einer bestimmten Frist und in einer bestimmten Art zu bauen. Es fällt also nicht aus dem Rahmen, wenn unsere Zeit wieder den Weg einheitlicher Bauvorschriften für einzelne Straßen und Plätze geht. Ob freilich die sehr allgemeinen Vorschriften „anständiger Baugesinnung und werkgerechter Durchbildung“ hinreichen, ist nicht sicher, ganz abgesehen davon, daß diese Pauschalbedingungen nur zu gern von den „nachgeordneten Dienststellen“ mißbräuchlich ausgelegt werden. Es war in der nationalsozialistischen Zeit doch schon so weit, daß auf Grund solcher Vorschriften für das gesamte Land Mecklenburg Klinkerbauten verlangt wurden! Man denke sich den herrlichen Marktplatz in Rostock, der von Putzbauten gebildet wird, plötzlich mit einigen roten Klinkerfassaden dazwischen! Mit solch allgemeinen Vorschriften ist eine städtebauliche Gestaltung nicht zu packen. Jeder Straßenraum ist ein eigenes Gebilde, das nur aus den örtlichen Voraussetzungen heraus fortentwickelt werden kann. Und „Gesinnung“ läßt sich nicht vorschreiben.

Jede Straße muß ihrer Eigenart gemäß *ausgestattet* werden. Da ist vor allem die *Befestigung und Unterteilung der Straße*. Die Antike und im wesentlichen auch das Mittelalter kannten keine Unterteilung der Straßenfläche. Noch heute sind in südlichen Ländern die Mehrzahl der älteren, zumeist engeren Stadtstraßen einheitlich mit großen Platten belegt und haben keine Unterscheidung zwischen Fahrbahn und Fußsteig. Die ohnehin schmalen Straßen würden durch eine Unterteilung leicht unruhig wirken, während ihnen gerade der einheitliche

und großflächige Belag etwas Ruhiges gibt. Allerdings läßt sich das Altertum in solchen Dingen von rein praktischen Motiven leiten, ohne sich an Grundsätze zu binden. In Pompeji zum Beispiel finden sich Straßen, bei denen zwischen stark überhöhten Fußsteigen tiefe, rinnenartige Fahrstreifen liegen; an den Übergängen sind einige „Sprungsteine“ in die Tieffahrbahn hineingestellt. Diese eigenartige Anordnung ist nicht im Hinblick auf den Fahrverkehr gewählt, sondern um den Fußgängern bei plötzlichen und heftigen Regengüssen einen sicheren Übergang zu gewähren.

Auch die meist schmalen Straßen der mittelalterlichen Städte sind im allgemeinen ohne Unterteilung, mit kleinen Kopfsteinen behandelt. Diese Art der Befestigung paßt sich vorzüglich der fein durchgebildeten Bauweise der Häuser an; große Granitplatten als Straßenpflaster wären hier völlig fehl am Platze. Das etwas holprige, zu einer Rinne geneigte Pflaster gehört zur Ausstattung unserer alten Stadtstraßen. – Welch starken Anteil die Art der Bodenbehandlung an der Gesamtwirkung hat, konnte man in dem herrlichen Innenhof des Hradschin zu Prag in der Mitte der zwanziger Jahre beobachten. Dieser Hof, der von einer reichen und sehr gegliederten Architektur umgeben ist, wurde anstelle des Kleinpflasters mit großen Granitplatten ausgelegt. Die liniengeteilte, kalte Fläche bildet einen unerwünscht harten Gegensatz zu den feinen Formen der umschließenden Bauten. – Wie oft muß man heute beobachten, daß eine moderne Befestigung, etwa Asphalt zwischen seitlichen Granitbordsteinen und erhöhten Bürgersteigen, den Charakter eines alten Platzes oder einer alten Straße stark beeinträchtigt.

Wir möchten heute überall vornehm sein, auch wo Schlichtheit weit besser wäre; und so geben wir auch den bescheidensten Siedlungsstraßen eine Quereinteilung mit Fahrbahn und Fußsteigen wie einer großen Geschäftsstraße. Das ist unnötig und maßstäblich falsch. Auch vom rein ästhetischen Standpunkt hat die Quereinteilung einer Straße große Bedeutung für die Gesamtwirkung. Wenn wir heute so oft über die Langweiligkeit unserer neuen Straßen klagen, dann müssen wir auch diesen scheinbar unwichtigen Dingen mehr Beachtung schenken. Die Praxis zeigt zum Beispiel, daß eine Einteilung mit etwa gleicher Breite von Fahrdamm und Bürgersteigen ungünstig wirkt. Auch Anordnungen, bei denen die Gehsteige breiter sind als der Fahrdamm, wirken im allgemeinen unnatürlich. Und in Verbindung mit der Unterteilung ist, wie schon für alte Straßen erwähnt, die *Art der Befestigung* wichtig. Pflastersteine mit ihren zahlreichen Fugen wirken lebhaft. Rechteckige Platten mit ihrem großen Fugennetz wirken monumental. Fugenlos flächige Beläge wirken leicht langweilig. Rotes Klinkerpflaster gehört in die Gassen unserer friesischen Fischerdörfer, graublaue Schieferplatten in die Gassen unserer Mosel-Weindörfer. Daß man an beiden Stellen neuerdings „bituminöse Beläge“ anwendet, nimmt diesen kleinen Straßen einen guten Teil ihres Reizes, auch wenn – oder gerade weil – die Bauten ungeändert

bleiben. Man kann die Straßen nicht in „DIN“-Normen pressen. Die Auffassung ist falsch, nur die Häuser *an* der Straße bedürften des künstlerischen Architekten; die Straße selbst sei eine rein technische Angelegenheit des Tiefbauers. Wir müssen wieder zu der alten Weise zurückfinden, daß die Straße als Ganzes aufgefaßt und ausgeführt wird und nicht in „Ressorts“ zerlegt werden kann. In einer Großstadt Westdeutschlands gab es noch vor zwei Jahrzehnten drei gleichgeordnete Stadtbauräte: der eine entwarf die Stadtgestaltung und Straßenführung, der zweite baute oder betreute die Bauten an der Straße, und der dritte sorgte für den Straßenbau einschließlich der Grünanlagen. Das Ergebnis ist unerfreulich; die Straßen wirken oft uneinheitlich und wesenlos.

Die *Grünanlage in den Straßen*, vor allem eine richtige Baumpflanzung, trägt wesentlich zu ihrer Gestaltung bei. Weder die Antike noch das Mittelalter kennen Grünanlagen oder Baumreihen in den Straßen. Im Süden geben die Mauern den notwendigen Schatten und die erwünschte Raumwirkung für die engen Straßen. Die hohen Giebelhäuser der mittelalterlichen Städte wirken vollends raumbildend. Die Städte sind klein; wer das Grün sucht, kommt schnell vor das Tor. Im Grunde kommt das Grün der Straße erst in der Zeit des Barock auf; oder richtiger: die Städte wandern mit ihren Straßen hinaus ins Grüne. Von da ab werden Baumreihen als raumbildendes und schmückendes Element der Straße verwendet. Und heute gehören Baumreihen, Vorgärten, Grünstreifen, fast selbstverständlich zur Ausstattung der Wohnstraßen. Man muß umgekehrt sorgen, daß nicht auch dort Bäume gepflanzt werden, wo sie wegen der Enge der Straße ungeeignet sind.

Das sonstige Inventar der Straße an *Einbauten und Kleinbauten* aller Art ist zahlreich. Beleuchtungsträger und Straßenbahnmaste, Wegweiser und Verbotsschilder, Kabelkästen und Schaltanlagen, Verkaufshäuschen und Wartehallen, Tankstellen und Parkplätze, Reklametafeln und Anschlagssäulen: das und noch manches andere findet sich auf unseren Straßen zusammen. Aber all diese Dinge werden von den verschiedensten Stellen aufgestellt; und so fehlt dem Inventar unserer Straße die unerläßlich notwendige Einheitlichkeit. Unser Straßenleben ist gegen früher reichlich vielseitig und kompliziert geworden; es bedarf einer festen Energie, all den Zubehör solchen Straßenlebens einheitlich zusammenzufassen. Wie kann zum Beispiel die einzelne Gemeinde auf die Reichspost einwirken, deren Kabelkästen und Schaltanlagen gewiß recht praktisch sind, sich aber vielfach nicht der Straßenausstattung einfügen! Oder wie kann die einzelne Gemeinde sich dagegen wehren, daß die Kleinbahnaufsichtsbehörde die mit Glasbildern geschmückten Haltestellen-Säulen genehmigt! Über die Aufstellung von Reklameschildern hat die Gemeinde ein bauaufsichtliches Prüfungsrecht; und der Erfolg?

Unsere Straße ist nichts Gleichbleibendes, sondern in steter Fortentwicklung begriffen. Da hilft kein Sehnen nach der alten gemütlichen Kleinstadtstraße.

Nicht nur die Häuser an der Straße ändern sich mit den Wohnansprüchen und Gewohnheiten; sondern das neuzeitliche, schnelle Straßenleben macht mannigfache Änderungen der Straßengestaltung und -ausstattung erforderlich. Alles bedarf einer zielbewußten und einheitlichen Weiterbildung. Freilich das Wesentliche bleibt die Straßenführung und die Bebauung an der Straße in ihrer Wechselwirkung. Nur müssen wir das Ortsganze im Auge behalten: nicht die Straßenfronten bilden die Stadt, überhaupt nicht die einzelnen Straßen, sondern die kubische Masse der Bauten, die Häusergruppen, die Baublocks, die Bauzeilen zusammen.

VII. DIE BAUMASSE

Die Entwicklung geht eigenartige Wege. Das freistehende Haus, das aus Hütte oder Höhle entsteht, ist das Ursprüngliche. Aber als man sich enger zusammenschließt, gibt man bald viel von diesem Ursprünglichen auf. Betrachten wir die ältesten uns überkommenen Dörfer oder Städte, so finden wir eine enge Baumasse, aus der sich der einzelne Hauskörper kaum heraushebt. Die alten Dörfer bilden zumeist eine sehr enge Baugruppe, das Rundlingsdorf, eine oft überenge, fast ängstliche Zusammendrängung. Die Stadt zeigt sich zumeist geordneter, aber auch sie ist – schon aus Gründen des Wehrschutzes – eine Zusammenfügung *geschlossener Baublocks*. Wandert man durch die Straßen von Pompeji und stellt sich die Häuser in der alten Höhe vor, so hat man keinen Einblick in die Steinmasse der Baublocks. Sie sind allseitig völlig geschlossen, und die einzelnen Anwesen sind nur Teile dieses Gesamtkörpers. Da die Straßen im allgemeinen sehr eng sind und die Baublocks verhältnismäßig groß, wirkt die Gesamtstadt wie ein mächtiges Steinmassiv. Das tritt noch heute in den südlichen Bergstädten deutlich hervor.

Der geschlossene Baublock ist auch im Norden durch viele Jahrhunderte, eigentlich bis zum Ausgang des Mittelalters, das fast ausschließliche Element des Städtebaus. Im Gegensatz zu den meist schmalen Gassen sind die Baublocks sehr ausgedehnt. Sie umschließen außer den Häusern, Höfen und Werkstattgebäuden vielfach größere Innengärten, die nicht selten bis zum hinteren Aufschließungsweg reichen. Die Auffassung, als ob die Städte und ihre Baublocks im Mittelalter eng gewesen wären, ist mindestens für die Blütezeit irrig. Erst in späterer Zeit werden vielfach alle vier Blockseiten mehr und mehr zugebaut mit allerhand Hintergebäuden und Lagerhäusern. Auch die Parallelstraßen oder Aufschließungswege, die ursprünglich nur Zuweg zu den gärtnerisch genutzten Flächen des Baublocks sind, werden allmählich zu Wohnstraßen. Langsam treten auch Eigentumsänderungen ein mit allen Zufälligkeitsgrenzen der Jahrhunderte. Und so entsteht in langer Entwicklung der wirr parzellierte, übereng ausgenutzte Baublock. Aber man kann noch heute bisweilen Innenblocks mittel-