



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Die Baukunst der neuesten Zeit

Platz, Gustav Adolf

Berlin, 1930

1. Stadtbau

[urn:nbn:de:hbz:466:1-94057](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-94057)

DER BAU ALS ZELLE DES STÄDTEBAULICHEN ORGANISMUS

1. Der Stadtbau

Die wirtschaftlichen und technischen Grundlagen

Die wissenschaftlichen Grundlagen des modernen Stadtbaues sind derart umfassend, daß hier nur in Andeutungen davon gesprochen werden kann. Die Lebens- und Wachstumsbedingungen einer Stadt müssen vor Inangriffnahme des Generalbebauungsplanes durch Statistik und Beobachtung erforscht werden. Die Verkehrsbänder, Eisenbahnen, Wasserstraßen, Personen-, Güter-, Verschiebebahnhöfe und Häfen, Straßenbahnen, Vorortschnellbahnen, Auto- und Lastenstraßen müssen für viele Entwicklungsjahre vorausgeplant werden, die Verteilung der Gebiete für Industrie, Kleingewerbe, Lagerplätze, Siedlung, öffentliche Gebäude, Parks, Spiel- und Sportplätze muß vorausbestimmt werden. Abstufung der Bebauungshöhe und -dichte nach den Außenbezirken ist Voraussetzung gesunden Wachstums. Die Stadtplanung kann selbstverständlich nur die großen Richtlinien festlegen; im übrigen soll der Plan „elastisch“ bleiben, um neue Möglichkeiten nicht abzuschneiden. Wenn ein großes Gemeinwesen seine Geschicke in der Hand behalten will, muß es über sehr bedeutenden Eigenbesitz an Gelände verfügen. Studien des Wohnungswesens in England, Nordfrankreich, Belgien und Holland, insbesondere von Eberstadt, haben erwiesen, daß unter gewissen Voraussetzungen einer naturgemäßen Bodenwirtschaft und entsprechenden allgemeinen Wohlstandes das Kleinhaus für eine Familie oder das Mietshaus für wenige Familien zum Normaltyp werden kann. In London beträgt die Behausungsziffer 6—7, in Berlin 76 Personen in einem Hause. Die Schuld an diesen traurigen Wohnverhältnissen der Reichshauptstadt trägt eine einzige städtebauliche Maßnahme von unsagbarer Tragik: der Bebauungsplan für Berlin aus dem Jahre 1860, der für das ganze Gebiet die Mietskaserne mit fünf Stockwerken und entsprechenden Straßenbreiten zuließ. Daß unter diesen Umständen eine gewissenlose Bau- und Bodenspekulation im Verein mit törichten Bauvorschriften den lawinenhaften Zustrom von Menschenmassen zur Großstadt in der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts nicht in geordnete Bahnen zu leiten geeignet war, konnte danach nicht zweifelhaft sein. Die Bauvorschriften der großen Provinzstädte aber wurden in verhängnisvoller Verkennung der lokalen Lebensbedingungen jahrzehntelang denen der Reichshauptstadt nachgebildet.

Die fortschreitende Industrialisierung begünstigte, ja forderte diese Zusammenballung von Menschenmassen in engen Quartieren, ohne daß ein ernsthaftes Verantwortungsgefühl dem sinnlosen Treiben Einhalt geboten hätte. Zu tief noch war die Ehrfurcht vor dem Privateigentum (auch dem unredlich erworbenen) eingewurzelt, zu viele waren daran interessiert, die Preise des Ackerlandes durch Spekulation bis an die Grenze hochzutreiben, bei der noch die Errichtung von Massenquartieren „rentabel“ war.

Gegen diese Schäden haben einsichtsvolle Männer von Anfang an gekämpft, ohne jedoch den Wall von Egoismus und Dummheit durchbrechen zu können, der sich einer gesunden Entwicklung des Wohnungswesens entgegenstellte. Das Unglück mußte erst riesenhafte Dimensionen annehmen, bis ein größerer Kreis von Menschen zu spüren begann, daß die moderne Großstadt in ihrer heutigen Form, dieses „gebaute Laster“ (Friedrich Nietzsche), den Anfang vom Ende bedeutet.

Die Etappen auf dem Wege zur Erkenntnis schildert anschaulich Werner Hegemann in seinem Buche „Der Städtebau“. Die Zahlen und Angaben des Buches sprechen eine erschütternde Sprache. In dem Stadtkreis Berlin wohnten 1910 550000 Menschen in überfüllten Wohnungen, in denen jedes heizbare Zimmer mit 4–13 Menschen belegt war. 220000 Kinder waren auf diese Wohnungen angewiesen, ohne daß es für sie einen anderen Tummel- und Erholungsplatz gab als die staubige, gefährliche Straße. Einsichtsvolle Theoretiker, die nicht etwa dem Lager der Sozialdemokratie entstammten, wiesen unermüdlich darauf hin, daß es ein Widersinn sei, die Verhältnisse einer geschlossenen Festung (also Stockwerkhäufung) auf das Riesengebiet einer modernen Millionenstadt zu übertragen, daß die Wohnungsverhältnisse des modernen London auch in den Großstädten des Kontinents bei gesunder und zielsicherer Entwicklung möglich gewesen wären.

Aber ein verhängnisvolles Zusammentreffen ungünstiger Umstände hat allen Warnungen zum Trotz das Entstehen dieser schauervollen Mißgeburten begünstigt, die sich um den Kern der Altstädte gelegt und sie selbst verseucht haben. Wollte man heute anklagen, dann müßte man die stumpfe, dem Augenblick hingeebene Gesinnung der Massen ebenso verantwortlich machen wie die ausbeuterischen Instinkte und die Geldmacht der Herrschenden, schließlich die Gleichgültigkeit oder Unzulänglichkeit der Befugnisse maßgebender Verwaltungen¹⁾. Die Borniertheit mancher Rechtsbegriffe, die Schwerfälligkeit und parteimäßige Abhängigkeit der Gesetzgebung, Überfluß an verantwortlichen Dienststellen und Mangel an verantwortlichen Führern mit entsprechend ausgebauten Rechten, all das hat dazu beigetragen, aus der modernen Großstadt ein Monstrum zu machen.

¹⁾ Die Zuständigkeit der Polizei erstreckte sich bis vor kurzem allein auf Ordnung und Sicherheit. Kulturelle Forderungen sind erst im neuen Jahrhundert eingedrungen, die Gesetze gegen die Verunstaltung sind kaum zwanzig Jahre alt. Baupolizei und Baupflege sind an den meisten Orten noch getrennte, voneinander unabhängige Verwaltungszweige.

Uns bleibt angesichts dieser Tatsachen heute und in Zukunft nur eine Möglichkeit: die Erkenntnis zu vertiefen und den Willen anzuspannen, um der chaotischen Mißbildung entgegenzuwirken und die künftige Entwicklung der Städte in gesunde Bahnen zu lenken.

Nach der Katastrophe des Krieges und der Revolutionen wurden alle Grundlagen des Städtebaues, also unser staatliches, wirtschaftliches und gesellschaftliches Dasein noch gewissenhafter durchforscht, als die Theorie es schon vorher getan hatte. Was Rudolf Eberstadt, der Lehrer des Wohnungswesens, und Raymond Unwin, der Stadtbautheoretiker und Schöpfer verschiedener englischer Gartenstädte (Abb. 544), schon vor dem Kriege verlangt hatten: die Eindämmung des weiteren Anwachsens der Großstädte durch Bildung von Trabantenstädten — wurde jetzt zur allgemein anerkannten Forderung. Die Untersuchungen von Verkehrspolitikern (Blum-Hannover) und Hygienikern ergaben, daß der Großstadtkern ohne schwerste Schädigung der Bevölkerung nicht mehr vergrößert werden darf, daß die Vorortbildung gefördert werden muß und dazwischen große, dauernd frei zu haltende Flächen für Parks, Kleingärten, Spiel- und Sportplätze als „Lungen“ der Stadt auszusparen sind. Der Gartenstadtgedanke, der zu Beginn des Jahrhunderts von Ebenezer Howard formuliert wurde, hat schon in weitesten Kreisen der Bevölkerung Wurzel geschlagen.

Der bewundernswerte Wohnungsbau Englands, in dem das Einfamilienhaus vorherrscht, wird allmählich für Deutschland vorbildlich. Allen Rentabilitätsberechnungen der Miethausenthusiasten zum Trotz beginnt sich der Flachbau als ideale Wohnform durchzusetzen. Entscheidend wirkt das Vordringen der Bodenreformidee, die den Boden als öffentliches Eigentum proklamiert und der verderblichen Spekulation entziehen will. Jedermann weiß heute, welchen Einfluß auf die Gesundheit des Volkes das Wohnen im Einzelhaus mit Garten ausübt. Von dem Bekenntnis zur besten Wohnform hängt die Entscheidung über Wohl und Wehe des Volkes für die Zukunft ab. Dem Wohnbedürfnis derjenigen, denen das Einzelhaus nicht zugänglich ist, sollten kleine und mittlere Miethäuser von beschränkter Geschoszahl und rationeller Grundrißbildung für menschenwürdiges Wohnen zur Verfügung stehen; Zusammenschluß gleicher Typen um Gartenhöfe und Auflockerung der Bebauung durch größtmögliche Weiträumigkeit (im Zeilenbau) muß dem Miethaus den fatalen Beigeschmack der Kaserne nehmen.

Eine gute Stadtplanung wird mit den Tatsachen des heutigen Lebens rechnen und für die Zukunft Bahnen einer gesunden Entwicklung vorzeichnen. Sie wird ausgehen von der Eigenart der Lage der Stadt zum Fernverkehr, von dem Charakter ihrer wirtschaftlichen und kulturellen Basis, von ihren Verkehrsbedürfnissen. Sie wird nach richtiger Verteilung der Flächen für die einzelnen Gebrauchszwecke ein Gerüst der radialen und peripheren Verkehrsstraßen festlegen, zwischen denen sich nach Bedarf die Wohnviertel und Wohnstraßen einfügen sollen. Die Differenzierung ist noch feiner geworden, nachdem die

letzten Wettbewerbe für die Bebauung des Dammerstocks in Karlsruhe (Abb. 553) und für die Versuchssiedlung der Reichsforschungsgesellschaft (Abb. 578) die Streifenbebauung in den Vordergrund der Diskussion gerückt haben. Der Idealfall wäre jetzt durch die Zubringer- oder Sammlerstraße in westöstlicher Richtung und den Wohnweg (Fußweg) zwischen den Hauszeilen und ihren Gärten in nordsüdlicher gegeben. Sammlerstraße und Verkehrsstraße sollen nach dieser Version nur niedrigen Anbau in Form von Läden und Autogaragen erhalten, um dem Blockinnern nicht Luft und Licht zu entziehen. Die uralte Idee des Zeilenbaues, wie wir sie aus Einzelfällen in Augsburg (Fuggerei), Nürnberg, Kopenhagen kennen, und wie sie erfolgreich in Bremen durch Muesmann (1913) wieder aufgenommen wurde, kehrt jetzt wieder. Die Straßen werden entsprechend ihrer Bedeutung für den Verkehr nach Breite und Querschnitt abgestuft bis zu den schmalen Wohnstraßen mit primitiver Fahrbahn und breiten Vorgärten für spätere Erweiterung. Fahrbahnen mit weniger als vier Wagenbreiten wird man heute bei mittleren Verkehrsstraßen keinesfalls schaffen, Hauptstraßen müssen ein Vielfaches davon erhalten. Der Zuschnitt der Baublöcke wird von der Führung der Querstraßen bestimmt. Man wählt heute mit Vorliebe lange und schmale Baublöcke, um den raschen Durchgangsverkehr nicht durch häufige Unterbrechungen zu behindern. Bei Ausfallstraßen wird man in Zukunft dem Autoschnellverkehr besondere, eventuell hoch- oder tiefegelegte Fahrbahnen zu weisen und Niveaure Kreuzungen ebenso vermeiden, wie man das heute schon bei Unterführungen von Straßen und Bahnen zu tun pflegt.

Unsere sprunghaft fortschreitende Entwicklung stellt den Städtebau fortgesetzt vor neue Aufgaben. Wie sehr alles in Fluß ist, wird uns klar, wenn wir an die steigenden Ziffern der Autoerzeugung und des Autobesitzes, an die Ausgestaltung von Übergangsstellen des Verkehrs, an die Bereitstellung von Wagenparkplätzen denken. (Vgl. die Bahnhofsentwürfe von Richard Neutra und Mart Stam, Abb. 493, in denen der Verkehr stockwerksweise gegliedert wird, die mehrstöckigen Straßen in Amerika und Paris, die Untertunnelung der Hauptstraßen, die Umgestaltung des Alexanderplatzes in Berlin, Abb. 558, usw. usw.)

Welche Anforderungen der Städtebau in Zukunft an die Erfindungskraft stellen wird, wenn wir ihm nicht Zügel anlegen, erhellt aus den Beispielen, die uns Nordamerika und einzelne Gefahrpunkte unserer Weltstädte bieten. Die Überquerung gewisser Verkehrsplätze und die Trennung des Verkehrs nach dem Tempo der Fahrzeuge, führt zur Anlage von Straßen in Stockwerken. Wir nähern uns hier schon einem Stadium, das der Phantasie mehr Spielraum bietet, als der Vernunft. Und doch soll Vernunft den Bau der Städte beherrschen, wenn wir nicht zu Sklaven des Fortschritts werden wollen, der den Menschen zu zermalmen droht.

Fortschritt sehen Enthusiasten auch in den Wolkenkratzerstädten der neuen Welt; denn Überschuß an materieller Kraft dünkt ihnen ein Zeichen kulturellen

Aufschwungs. Daß der Wolkenkratzer als Massenerscheinung eine Ausgeburt der Bodenspekulation ist, und der Ausdruck jener Demokratie, wie sie in den Vereinigten Staaten verstanden wird, sehen heute nur wenige Besonnene. „Demokratie bedeutet im Lande der Freiheit, daß der Starke und Reiche, wenn es ihm seine Kraft und Mittel gestatten, ungehindert dem Schwachen und Armen Luft, Licht und Atemfreiheit rauben kann“, sagt W. C. Behrendt in seinem Reisebericht aus den Vereinigten Staaten. „Man behielt daher auch in den Wolkenkratzervierteln trotz der gesteigerten Bauhöhe unbedenklich die alten Fluchtlinienpläne bei und dachte nicht einmal daran, wenigstens die Straßenbreiten, die für eine höchstens dreigeschossige Bebauung gedacht waren, in ein angemessenes Verhältnis zu den neuen Bauhöhen zu setzen. So kommt es, daß in den Wolkenkratzervierteln von New York Straßen von 10—12 m Breite zwischen turmhohen Mauern von 60 und mehr Metern Höhe hindurchführen. Kein Sonnenstrahl erreicht den Grund dieser engen Schluchten. Eine dumpfe stickige Luft stagniert in ihren Höhlen. Die Arbeitsbedingungen in diesen Bürohäusern sind demgemäß die denkbar schlechtesten. In den unteren Geschossen kann nur bei künstlichem Licht gearbeitet werden. Und die Verhältnisse sind in anderen Städten nicht besser.“ Schon sind geschäftige Architekten am Werk, die den Wolkenkratzer als Heilmittel aller Großstadtnöte preisen. Le Corbusier zeigt in dem „Plan Voisin“ seinen Weg zur Gesundung der Großstadt, die auf dem Sanierungsgebiet des heutigen Paris errichtet werden soll (Abb. 554, 555). Man zerstöre den Kern der alten Großstadt, der alt und morsch ist, man bepflanze riesige Flächen der City mit Gärten und stelle in regelmäßigen Abständen von 400 m Wolkenkratzer von 60 Stockwerken mit Arbeitsstätten für je 30000 Menschen hinein, in denen sich das geschäftliche Leben abwickelt, man baue mehrgeschossige Straßen, in denen ein abgestufter (rasender) Verkehr sich spielend abwickelt, um die Massen in kürzester Frist von und zu der Arbeitsstätte zu bringen, und man hat die City der Zukunft geschaffen. Im Kreuzungspunkt der Verkehrszüge Nord—Süd und Ost—West liegt der Zentralbahnhof, um den sich diese Stadt der geistigen Arbeit gruppiert; in den Parkflächen um diese Wolkenkratzer liegen die Museen, Hochschulen, Kaffees, Restaurants, Versammlungssäle, Theater und Kinos. Das Erdgeschoß der auf Pfeilern ruhenden Wolkenkratzer gibt Raum für Autoparks und Lastverkehr, während ihre gläsernen Riesenleiber, durch große Parkflächen getrennt, in Luft und Sonne schwelgen. Reiche Wohnviertel in gezahnten Blöcken gruppieren sich in Gartenanlagen um die neue City, ein Kranz von Gartenstädten an der Peripherie harret der gehetzten Kopfarbeiter für „die Stunde der Ruhe“¹⁾. Fürwahr, ein kühner Künstlertraum, in dem Vernunft und Phantasie einen merkwürdigen Bund geschlossen haben. Ist seine Verwirklichung möglich, ist sie zu wünschen?

¹⁾ Le Corbusier: Urbanisme. (Städtebau, übersetzt von Hans Hildebrandt.)

Wir hören mit Staunen, daß im Lande der unbegrenzten Möglichkeiten mit ungeheuren Opfern Ungeheures an Durchbrüchen und Erweiterungen geschaffen wird. Das Volk nimmt dank einer echt amerikanischen Propaganda an Werken des Städtebaues regsten Anteil. Die Leistungen der amerikanischen Gartenpolitik fordern unsere Bewunderung. Warum sollten sich dort nicht Kommunen finden, die den Zukunftstraum des am meisten amerikanischen unter den europäischen Architekten realisieren könnten? Umsomehr, als er seine radikalen Vorschläge (die er „Chirurgie und Medizin“ nennt) auf der Basis einer zwangsläufigen Wertsteigerung durch Stockwerkshäufung aufbaut.

Daß Corbusiers Unbeugsamkeit in das Chaos amerikanischer Treibhausblüten Ordnung zu bringen vermöchte, ist denkbar. Ob seine Vorschläge für Europa erwünscht sind, bleibt fraglich. Mag sein, daß Paris, das sich amerikanischer Wesensart am schnellsten nähert, von der Umwandlung in eine Wolkenkratzerstadt radikale Sanierung erhoffen könnte; die anderen europäischen Großstädte stehen noch im Stadium der Hausmannschen Durchbrüche. Für diese Durchbrüche rückt allerdings der Zeitpunkt in greifbare Nähe. Der beängstigend steigende Autoverkehr fordert täglich Opfer, deren Zahl durch kleinliche Verkehrsregelung nicht wesentlich zu vermindern ist.

Das Jahrhundert des Verkehrs wird das Straßengerüst der City umbilden, das seit der Gründung besteht und bis jetzt als unantastbar galt.

Die letzte Konsequenz des zweckbewußten, sozial orientierten Stadtbaues, wie er in der Weltgeschichte keine Parallele findet, ist die heutige Landesplanung geworden, welche die Verkehrslinien, die landwirtschaftlichen Flächen, die Forsten, die Bergwerks- und Industriegebiete zum Zweck eines guten Ineinandergreifens und Zusammenarbeitens der Einzelgemeinden vorweg festlegt und aus dem Bebauungsgebiet ausscheidet¹⁾. Nur solches Zusammenfassen kann bei unserer Zersplitterung eine gesunde bauliche Entwicklung sicherstellen.

Die neue Stadt entsteht aus sinnvoller Planung, der die wissenschaftliche und technische Feststellung aller Grundlagen vorausgeht. Sie wird das Werk einsichtiger Stadtverwaltungen sein, die dem wachsenden Kulturethos Rechnung tragen und unter stetiger Zusammenarbeit aller Dienststellen das künftige Schicksal ihrer Gemeinden im vollen Bewußtsein ihrer Verantwortung vorausbestimmen.

¹⁾ Der Entwurf des Preußischen Städtebaugesetzes von 1926 faßt die Gedanken des modernen Stadtbaues zusammen und bereitet den Boden für eine planmäßige Besiedlung vor.

„Keine Zeit hatte es schwerer, zur Einheit zu gelangen, als die unsere, denn keine hatte soviel Fäden zu verwirren wie die unsere. Wir sind hinausgeschritten über Stadt-, Land- und europäische Kultur; die kommende wird eine Weltkultur sein. Daß sie längere Zeit braucht, um zu reifen und sich rassenweise zu differenzieren wie jede frühere, kann nicht zweifelhaft sein. Eines aber ist sicher: sie kann nur reifen durch Konvergenz der schaffenden Triebe. Wer die Einheit sucht, wirkt am Teppich des Lebens.“ (K. E. Osthaus: „Grundzüge der Stilentwicklung“, 1918.)

Die künstlerischen Lösungen des Stadtbaues ergeben sich aus dem Gesamtcharakter einer Landschaft, einer Stadt, aus den Bedingungen der einzelnen Situation. Die Aufgabe des künstlerischen Stadtbaues ist die Gestaltung des Platzes und der Straße zum Raum unter freiem Himmel, die Einfügung des Monumentalbaues in den Raum, im Ideal: die räumliche Anlage des ganzen Stadtgebildes. Der erste Theoretiker des neuen Stadtbaues, Camillo Sitte in Wien, forderte schon 1889 mit starkem Temperament die Bildung von Stadträumen (Aufteilung der Ringstraße in Wien in Fora, nach Art der römischen Kaiserfora).

A. E. Brinckmann hat in seinen grundlegenden Büchern die Bildungsgesetze des streng beherrschten Stadtbaues (insbesondere der italienischen Renaissance und des Barock) erforscht und formuliert.

Die neue Generation verwirft — zwecklich eingestellt — die monumentale Gestaltung der Stadt im Sinne irgendeiner vorgefaßten Kunsttheorie. Ihr ist beste Erfüllung der Funktion alleinige Richtschnur. So sprengt der Zeilenbau die überkommenen Formgesetze, so wird Auflockerung der Baumassen durch gärtnerische Anlagen, Aufreißen der Straßen und Plätze für den wachsenden Verkehr zur maßgeblichen Forderung. Das rein künstlerische Prinzip hat im gegenwärtigen Städtebau seine bestimmende Haltung verloren.

Die ältere Stadtbautheorie hatte zwei Grundtypen der Stadt unterschieden, die regelmäßige und die unregelmäßige. Die regelmäßige wurde ihrem Ursprung nach als die „gegründete“, die unregelmäßige als „gewachsene“ Stadt bezeichnet. Daß diese Bezeichnungen der Revision bedürfen, hat Josef Gantner in seinen „Grundformen der europäischen Stadt“ nachgewiesen. Er stellt an Hand zahlreicher Beispiele fest, daß die europäische Stadtbaukunst bis zum Ende des Mittelalters sich immer zwischen zwei genau definierbaren gegensätzlichen Formen bewegt hat, so daß es geboten ist, von Anfang an von einer immanenten Dualität zu sprechen. Diese zwei Formen sind: „Die planimetrisch ‚unregelmäßige‘ Stadt, deren Unregelmäßigkeit in ihrem Ursprung nichts anderes ist, als eine bewußte Anlehnung an das Gelände, oder eine Unterordnung unter architektonische Kraftzentren, und die planimetrisch ‚regelmäßige‘ Stadt, deren Regelmäßigkeit nach vorbestimmten Grundsätzen, ohne Rücksicht

auf das Gelände durchgeführt wird.“ In dem einen Falle sei das Terrain der Ausgangspunkt der Planung, im anderen der Typus des Hauses.

Daß beide Gestaltungsgrundsätze ihre relative Berechtigung haben, ist unzweifelhaft. Dies gilt auch für den heutigen Stadtbau mit der Modifikation, daß der moderne Verkehr neben den früheren Motiven, Gelände und Hausform, entscheidende Bedeutung in der Stadtanlage erlangt hat.

Wer würde heute in hügeligem und gebirgigem Gelände Napoleons geradlinigen Straßenbau nachahmen? In Rothenburg, Nürnberg, Heidelberg, Baden-Baden, Marburg oder Meißen ist die krumme Straße als bequeme Verbindung ebensowenig zu entbehren, wie sie andererseits in ebenem Gelände vermieden werden muß, um dem eiligen Durchgangsverkehr kein Hindernis zu bieten. Darum sind auch die Schönheitsgesetze der Gebirgsstadt von anderer Art als diejenigen der Stadt in der Ebene. Räumliche Wirkungen, auf denen die Schönheit der Stadt beruht, sind nicht an die krumme Straße gebunden. Regelmäßigkeit, Ordnung im Stadtplan tut wohl und beruhigt, malerische Unordnung regt an und erzeugt Spannungen.

Romantiker und Frauen lieben den Stadtbau „nach Rothenburger Art“, ernsthafte Fachleute werden ihn mit großer Vorsicht behandeln, wenngleich nicht immer ablehnen. Mit allen Mitteln muß man angesichts der nivellierenden Tendenz der Großstadt, insbesondere der Festlegung der Stockwerkhöhe, der Öde des Stadtbildes entgegenwirken. Das gilt für die Silhouette ebenso wie für die Ansicht von oben. Die plastische Erscheinung der Stadt wurde in früheren Jahrhunderten durch eine gewisse Ungebundenheit des Bauens differenziert, durch beherrschende Sinnbilder der religiösen und weltlichen Mächte gegliedert (Türme und dominierende Baugruppen). Kirchen, Wehrtürme, Rathäuser, Speicher belebten die Massen einer Stadt und gaben ihnen Rhythmus. Heute sind andere Kräfte am Werk. Auch das Stadtbild ist — man mag das beklagen oder preisen — verweltlicht. Die Wahrzeichen unserer Zeit, die Wassertürme, Gasometer, Fabrikhallen und Schlote kommen in den neuen Jahresringen der Stadtbildung an der Peripherie zu den alten Denkmälern als bereichernde (oder verunstaltende) Bestandteile hinzu. Nunmehr treten aber zu ihnen die vielstöckigen Verwaltungsgebäude und Geschäftshäuser, in denen der Geist unserer Zeit waltet, der Geist der organisierten, schöpferischen Wirtschaft. Sie dienen ähnlichen Zwecken wie die alten Kaufhäuser, sie verbinden Menschen und Länder. Man hat bis vor kurzem diese Gebilde unwillig abgelehnt, da sie kunstlos und nur dem gemeinen Nutzen gewidmet erschienen. Wir brauchen uns ihrer wahrlich nicht zu schämen, da sie gleich den alten Profanbauten Kraft und Leben spenden.

Wenn aus diesen Gebilden für die heutige Stadt neues Leben und neue Schönheit erblüht, dann haben sie ihre höhere Daseinsberechtigung erwiesen. Für das neue Stadtbild sind sie unentbehrlich, da es durch Vorschriften notgedrungen nivelliert wird. Wer einmal das Bild der Stadt Berlin vom Kreuzberg aus gesehen hat, der kann sich nicht der Einsicht verschließen,

daß nur noch (vereinzelte!) Wolkenkratzer diese ungeheure Steinwüste gliedern können.

Die künstlerische Einheit des Stadtganzen war in Zeiten geschlossener bürgerlicher Kultur eine Selbstverständlichkeit — heute ist sie nur noch frommer Wunsch oder ersehntes Traumbild. Könnte sich ein so vielgestaltiges Leben wie das heutige in Bauformen ausdrücken, die einheitliches Gepräge tragen? Die Schwierigkeiten werden täglich größer, da sogar die Avantgarde der Architektenschaft zur Zeit jedwede „Form“ im Stadtbau ablehnt und nur noch die Funktion als alleinigen Gestaltungsfaktor anerkennt. Im Zeichen der Wohnfunktion wird das geradlinige (nordsüdliche) Streifenschema zum alleinseigmachenden Grundsatz; im Namen der Freiheit des Schaffens wird die Erscheinung der Stadt der Bauwillkür preisgegeben. Es ist hohe Zeit, die Einseitigkeit eines Rationalismus deutlich zu kennzeichnen, der sich gegen die höhere Organisationsform richtet.

Diese bittere Erkenntnis darf uns nicht in unserem Drang nach künstlerischer Einheit beirren. Nirgends ist der Unterschied zwischen Wollen und Vollbringen so groß wie in der Baukunst. Nirgends muß man derart Großes wollen, um das Mögliche zu erreichen.

Die künstlerische Einheit eines Stadtganzen ist in Jahrhunderten gewachsen; sie ist die schönste Frucht einer allgemeingültigen Baugesinnung. Der stärkste Wille, der sie bewußt schaffen will, bricht sich an Realitäten: Eigentums- grenzen, Geldschwierigkeiten, Individualismus von Bauherren, Baumeistern und Bauaufgaben. Trotz alledem: nur diejenige Stadt hat Anspruch auf kulturelle Geltung, die, ihrer Mission bewußt, mit Baumassen in Verbindung mit der Landschaft Stadträume schafft, ihre baulichen Nutzgebilde zu plastischen und räumlichen Einheiten zusammenfaßt.

Man sah eine Zeitlang, von barocken Stadtbildern angeregt, das Heil in der „einheitlichen Blockfront“ (W. C. Behrendt). In der Tat haben die Dänen (in Kopenhagen) noch im Frieden und die Holländer in riesenhaftem Maßstab nach dem Krieg (in Rotterdam und Amsterdam) gezeigt, welche Kraft dem von einer einzigen Hand geformten Baublock innewohnt. Man übersah jedoch, daß andere Möglichkeiten im Konglomerat eines Baublocks schlummern, die zu wecken Aufgabe der nächsten Architektengeneration sein wird. Der einheitliche Baublock ist eine primitive, zweifellos sehr schöne Raumform, sicherlich aber nicht die einzige, die in Betracht kommt. Auf jeden Fall muß Ordnung die Teile des Blocks zu einem Ganzen verbinden.

Verschiedene Dachformen (Satteldach, Mansard- und flaches Dach) nebeneinander stören im Gesamtbild ebenso wie die gehäuften Dachaufbauten, Giebel und Türme, die das beherrschende Hauptgesims durchbrechen. Die übertriebene Mannigfaltigkeit des Formcharakters von Baumassen ist ein Spiegelbild unserer zerrissenen und verworrenen Verhältnisse, der Ausdruck des einseitigen Individualismus unserer Zeit.

Nur ein despotischer Kunstwille, dem entsprechende Machtbefugnisse verliehen sind oder eine klug geleitete Gemeinschaft von gleichgerichteten Archi-

tekten kann heute die Baumassen eines Blocks oder Landhausviertels, die allmählich, unter Berücksichtigung von tausend Einzelwünschen entstehen, zur Einheit zwingen. Helfen kann hier auf absehbare Zeit nur eine energische, künstlerisch geleitete Baupolizei und die wachsende Einsicht der Architektenschaft. Die Einheit der Gesamtform einer Straßenwand wird am sichersten dadurch gewahrt, daß die Hausprofile im wesentlichen durchlaufen. Doch wird schematische Anwendung auch hier zur Gefahr. Bewußt und entschieden gestaltete Ausnahmen, Steigerungen, Akzente werden als „dynamische“ Ausdrucksmittel willkommen sein.

Zweifellos schlummern in den Baumassen der Großstadt Gestaltungsmöglichkeiten von ungeheurer Wirkung, wovon man sich an Rohbauten überzeugen kann, die das Wesentliche am klarsten aussprechen. Sie zum Leben zu erwecken, wäre eine schöne Aufgabe für die stärksten künstlerischen Persönlichkeiten, wenn sie von kongenialen Bauherren gestellt würde. Aber auch der kühnste Wille wird immer seine Grenze in der Realität, in der Unzulänglichkeit der menschlichen Kräfte finden. In Zeiten ästhetischer Kultur wurden einzelne Werke der Stadtbaukunst geschaffen, die einen hohen Grad von Vollkommenheit erreicht haben. Fast immer aber waren sie aus einem Guß entstanden. Ob für die Zukunft jene Einheit der künstlerischen Kultur möglich ist, die aus der italienischen oder orientalischen Stadt ein vollkommenes Gebilde geschaffen hat? Der Deutsche ist beim Bauen noch immer „glühender Individualist“; noch immer spricht aus dem Bild seiner Städte jener Geist, der Deutschland in Kleinstaaten und Parteien spaltet. Nur langsam reift höhere Einsicht, der vereinzelte Werke des modernen Stadtbaues vorausseilen.

Die besten Gelegenheiten zu einer großzügigen Zusammenfassung der Baumassen bietet die gegenwärtige Zwangswirtschaft im Wohnungsbau. Einzelne Städte haben diese Gelegenheiten zielbewußt ausgenutzt; so vor allem Frankfurt a. M. (Abb. 402—405, 552, Tafel XVIII), Köln (Abb. 397, 399), Hamburg (Abb. 422, 423, 548), Magdeburg (Abb. 424, 545, Tafel XX), Berlin (Abb. 352—354, 399, 551, Tafel XIII). Man hat hauptsächlich in diesen Städten (aber auch in kleineren, wie Celle, Abb. 396, und Duisburg, Abb. 416) Großsiedlungen nach einer bestimmten Bauidee geschaffen, die wirtschaftliche Vorteile mit künstlerischen verbindet. Das sind Beispiele von außerordentlichem erzieherischem Wert und von starker Beweiskraft. Bei der üblichen Zersplitterung der Befugnisse sind solche Erfolge undenkbar.