



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Die neue Stadt

Feder, Gottfried

Berlin, 1939

Ziel und Weg

[urn:nbn:de:hbz:466:1-84833](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-84833)

*Est modus in rebus, sunt certi denique fines.
Quos ultra citraque nequit consistere rectum!*
Horaz.

Ziel und Weg.

Das Ziel dieses Werkes ist die neue Stadt.

Die Städte der Zukunft werden ein anderes Gepräge tragen. Sie werden wie die einzelnen Bauten aus dem Geist der neuen Zeit gestaltet werden müssen. Diese neuen Städte einer neuen Weltanschauung werden der sichtbarste und dauerndste Ausdruck eines neuen Gemeinschaftswillens sein. Sie werden und müssen organisch aus der sozialen Struktur der Bevölkerung herauswachsen. Ihr Plan, ihre Gebäude, ihre Straßen und Plätze werden dem neuen Lebenswillen, dem Rhythmus der Arbeit und der neuen Gemeinschaft zu dienen haben. Die Stadt der Zukunft wird dem Leben und der Arbeit der Bevölkerung in ganz anderer Weise dienen als es die chaotisch gewachsenen Häuseransammlungen unserer modernen Großstädte tun können.

Ein neues Gestaltungsprinzip für die Stadt- und Siedlungsplanung mußte erst erkannt und wissenschaftlich erforscht werden, um zu den Grundlagen einer neuen Städtebau- und Stadtplanungskunst vorzudringen. Die vorliegende Forschungsarbeit versucht, eine erstaunliche Lücke in unserer Literatur zu schließen. Wohl gibt es Tausende von Büchern, Veröffentlichungen, Zeitschriften, Artikeln über Einzelobjekte, Monographien und Sammelwerke über Kategorien von Bauten, über Kirchen, Schlösser, Klöster, Burgen, Geschäftshäuser, Wohnhäuser, Landhäuser, Arbeiterhäuser, auch über einzelne Siedlungen und Baugruppen. Nirgends aber finden wir Arbeiten, die aus totaler Schau den Gesamtorganismus einer Stadt oder einer Siedlung darstellen würden. Nirgends ist der Versuch gemacht, die Räume, Häuser und Gebäude, ihre Lage und Zuordnung zueinander, ihre Zahl und Größe aus dem lebendigen Bedürfnis der Gesamtheit heraus zu entwickeln.

An jeden Städtebauer, an jeden Landes- und Siedlungsplaner, ja irgendwie an jeden Architekten, der mit größeren Aufgaben betraut wird oder sich damit befaßt, treten die vier Fragen heran, die — soweit ich übersehen kann — in unserem Schrifttum noch nirgends genügend grundlegend und umfassend beantwortet sind, von deren Beantwortung aber ausschließlich das Gelingen eines richtigen Stadtplans abhängt.

Es sind dies die Fragen:

- I. Was gehört alles in eine Stadt oder eine Großsiedlung hinein an öffentlichen Gebäuden, an wirtschaftlichen und kaufmännischen Betrieben, an Versorgungsbetrieben, an Wohnhäusern, Einfamilienhäusern, Garagen, Tankstellen usw.?
- II. Wieviel Einrichtungen und Bauten der unter I. genannten Art sind notwendig, um den Bedarf der Bevölkerung an öffentlichen Dienstleistungen, an Geschäften und Arbeitsstätten zu decken?
- III. Wohin gehören diese Einrichtungen, damit die Berufswege von der Wohnstätte zur Arbeitsstätte und die Einkaufswege der Hausfrau nicht zu lang werden?
- IV. Wie groß müssen die einzelnen unter I. beschriebenen Einrichtungen sein, welche Grundstücksgröße wird benötigt, wie groß ist die Fläche der Geschosse, wie groß ist die Fläche aller Diensträume, Arbeits- und Werkstätten einschließlich Treppen und Korridore, wie groß sind die öffentlichen Flächen, d. h. Straßen, Plätze, Parkanlagen und Grünstreifen im Verhältnis zu den Gebäudeflächen und den Höfen und Gartengrundstücken?

Nur aus der klaren Beantwortung dieser vier Fragen vermag der kommende Städtebauer und Stadtplanungskünstler ein wohl abgewogenes, allen Bedürfnissen des menschlichen Lebens entsprechendes Stadtbild zu formen.

Feder, Die neue Stadt.

Die vorliegende Forschungsarbeit will damit keineswegs ein Rezept oder ein starres Schema aufstellen, sie will durchaus nicht eine sog. Idealstadt konstruieren und dem Stadtbaukünstler und Planungsarchitekten der zukünftigen Stadt Gewalt antun und seine Gestaltungskraft einengen. Die Forschungsergebnisse sind alle so gehalten, daß *jeder mit der Planung einer neuen Großsiedlung oder Stadt Beauftragte* zwar alle Elemente, *das ganze Handwerkszeug* für die „künftige“ „zünftige“ Siedlung *finden* soll, daß er aber trotzdem *freischöpferisch* aus den gegebenen Elementen, je nach der gegebenen Örtlichkeit und dem gegebenen Zweck der einzelnen Stadt den *Stadtplan zu einer künstlerischen Einheit zu gestalten* vermag.

Die Städte der Zukunft

müssen in Plan und Aufbau, in ihrer harmonischen Eingliederung in Landschaft und Umgebung, in ihrem Verhältnis zu Kreis, Gau und Reich ein lebendiger Ausdruck des neuen Zeitgeistes und des Lebens- und Arbeitswillens des neuen von Adolf Hitler geschaffenen Großdeutschland sein. Aus der lebendigen Struktur des Lebens und der Arbeit der Bevölkerung werden die einzelnen Gebäude, deren Zahl und Lage im Stadtplan, herausentwickelt.

Die ganze Forschungsarbeit ist ein erster Versuch. Er ist gewiß noch mit vielen Mängeln behaftet, bedarf sicherlich noch mancher Korrekturen. Vor allen Dingen wissen wir auch, daß alle unsere ermittelten Zahlen, Größenordnungen und Aufzählungen flüssig sind, daß sie den Strukturwandlungen der Wirtschaft, des Lebens und auch des Kampfes unterworfen sind. Wir wissen aber auch, daß ohne den Versuch, sich Rechenschaft abzulegen über die obengenannten vier Grundfragen jeder Stadtplanung, das schreckliche Chaos unserer Groß- und Mittelstädte, unserer Siedlungen und Arbeitsstätten nicht überwunden werden kann. Wenn wir den Versuch gemacht haben — um es überspitzt auszudrücken — eine „Stadt aus der Retorte“ zu destillieren, wie ihn das Kristallogramm auf Tafel IV zeigt, so ist doch die Arbeit aus dem Leben geschöpft, für ein besseres Leben gemacht, eine

Arbeit aus der Praxis für die Praxis

auf *streng wissenschaftlicher Grundlage* geschaffen.

Dem praktischen Leben abgelauert, überall fußend auf den wirklichen Zuständen, immer kritisch den gefundenen Ermittlungen gegenüberstehend, ob sie in ihrer derzeitigen oder gewordenen Form auch wirklich den Bedürfnissen und dem Leben der Allgemeinheit richtig und gut zu dienen vermögen, sind unsere Richtzahlen ermittelt worden. Unsere Forschungsarbeit hat auf diese Weise eine uns selbst unerwartete Größe, unsere Kräfte oft nahezu übersteigenden Umfang angenommen. Der Weg, den wir gegangen sind, war dornenvoll und steinig, oft sind wir weite Umwege gegangen, oft wurden wir müde, manchmal sogar verzweifelt, wenn die völlige Zerrissenheit und Ungleichmäßigkeit, wenn die oft gefundene maßlose Übersetzung eines Erwerbs- oder Arbeitszweiges oder das Fehlen notwendiger Einrichtungen die Festlegung einer Richtzahl fast zu verbieten schien.

Und immer wieder hat uns die Leidenschaft und das innere Wissen, um die unbedingte Notwendigkeit der vorliegenden Forschungsarbeit die Zähigkeit verliehen, wieder aufs Neue anzufangen. Das uns vorschwebende Bild von der Harmonie und inneren Ordnung eines gut gewachsenen Menschen oder eines sonstigen wohlgeformten Lebewesens hat uns die Überzeugung gegeben, daß wir auf dem richtigen Wege sind, wenn wir uns bemühen, für alle Organe und Bedürfnisse des täglichen, öffentlichen, privaten und wirtschaftlichen Lebens Richtwerte und Normen festzulegen.

Wie wichtig und notwendig die Arbeit war, wird am klarsten, wenn wir uns am Bild des menschlichen Körpers Rechenschaft ablegen über Größe und Zahl, über die gegenseitigen Beziehungen und Funktionen der einzelnen Organe und Glieder des menschlichen Körpers.

Man wird zunächst auch auf diesem Gebiet geglaubt haben, daß es verhältnismäßig einfach sei, die primitiven Aufzählungen der einzelnen Teile des menschlichen Körpers zu machen: ein Kopf, zwei Arme, zwei Beine, ein Rumpf, zwei Augen, eine Nase, ein Mund, zwei Ohren usw. Je mehr man dann in die organischen Zusammenhänge einzudringen versuchte, desto schwerer, unübersichtlicher und komplizierter werden sie erschienen sein. Erst langsam wird man die verschiedenen Hauptgebiete des menschlichen Körpers voneinander getrennt haben: Knochengestüst, Muskulatur, Atmungsorgane, Blutkreislauf, Verdauungsapparat, Nervensystem usw. Noch schwieriger wurde es, als der Stoffwechsel untersucht werden mußte, die Krankheiten und Verletzungen aller Art, bis schließlich eine vollkommene *Anatomie* über Größe, Lage und die funktionellen Beziehungen der einzelnen Organe zueinander klarlag. Gewiß wird man auch

bei der Erforschung dieses gewaltigen Gebiets menschlichen Wissens vor oft scheinbar unüberwindlichen Schwierigkeiten gestanden haben. Die tatsächlich vorhandene Hypertrophie oder Unterernährung, Riesenwuchs oder Zwergenwuchs im ganzen oder einzelner Teile schien die Festlegung gesunder Normen für die einzelnen Glieder und Funktionen äußerst zu erschweren. Gewiß läßt sich nicht einfach die Größe des Magens oder der Umfang des Leibes, die Größe der Nase oder der Hände exakt und eindeutig festlegen. Trotzdem kann man ganz bestimmte Grenzwerte feststellen, jenseits welcher nur noch selten extreme aber noch lebensfähige Gebilde vorkommen. Trotzdem werden diese Grenzwerte nicht allzu weit entfernt voneinander liegen und sich im wesentlichen proportional zur gesamten Größe und Konstitution verhalten.

Wir wollen nicht länger bei diesem Beispiel verweilen. Wir wollen damit nur sagen daß es bei unserer Forschungsarbeit in der Tat oft äußerst schwierig war, zutreffende Richtwerte anzugeben.

Daß man in jeder Stadt Bäcker, Schuster und Schneider, ein Rathaus, eine Schule, Apotheke und Ärzte braucht, war nicht schwierig zu bedenken. Sehr viel schwieriger war schon die Erforschung aller wirklich benötigten und unentbehrlichen Einrichtungen gewerblicher, öffentlicher oder privater Art. Die Hauptschwierigkeit setzte aber erst ein, als sich die Frage auftat, *wieviele* Einzelbetriebe der gefundenen Art jeweils nötig seien. Aber erst durch die Untersuchung der richtigen Lage und Größe der einzelnen Institutionen wurde das Stadtgebilde zu einem *kunstvollen Organismus*.

Aber noch eine andere grundlegende Einsicht führte zu der vorliegenden Arbeit. Die Kunst des Städtebaues, einst in höchster Blüte stehend, ist in den letzten Jahrhunderten verfallen. Sie muß erst neu erarbeitet werden. *Eine neue Wissenschaft einer neuen Stadtplanungskunst konnte und kann nur erwachsen auf dem Boden neuer weltanschaulicher Grundgedanken.*

Der nächste Abschnitt über die „Geschichte der Stadtplanungskunst“ und das dann folgende Kapitel über den „Verfall der Stadtbaukunst“ läßt Notwendigkeit und Ziel vorliegender Forschungsarbeit erst recht erkennen.

Stadtplanung in der Vergangenheit.

Es soll nicht etwa eine Geschichte des Städtebaues in wenigen Zeilen gebracht werden, es sollen lediglich diejenigen Grundelemente und Grundtatsachen herausgeschält werden, die die Städtebilder und Stadtpläne der Vergangenheit bestimmt haben.

Die Grundelemente jeder Stadt sind die *Gebäude*, die *Häuserblöcke*, die *Straßen* und die *Plätze*. Im *Stadtplan* treten uns als Gerippe der ganzen Planung die *Straßen* entgegen.

Die Stadtpläne der Antike, des Mittelalters, der Renaissance und des Barocks lehren uns, ganz im großen gesehen, daß die Straßennetze entweder *regelmäßig geometrisch* aufgeteilt sind, oder daß *weiche, gekurzte Straßenzüge* den Stadtplan bestimmen, Straßenzüge, die sich den landschaftlichen Gegebenheiten anpassen. Man wird, wie es auch GANTNER tut, in den genannten Zeiträumen von einer Koexistenz der *regulären* und *irregulären* Stadt sprechen können.

Wohl wird man in der Antike häufiger die reguläre Stadt mit den quadratischen oder rechteckigen Blocks finden, während besonders das deutsche Mittelalter die hohe Zeit der schönen, landschaftlich gebundenen unregelmäßigen Stadt mit weicher Linienführung der Straßen, schönen Blickpunkten und romantischen Überschneidungen war.

Die Renaissance griff ihrem Wesen nach wieder mehr auf die Antike zurück. Sie schuf in Mannheim eine Stadt nach dem ganz strengen Quadratsystem, bis dann Barock und Neuzeit als neues Planungselement geometrischer Art den Kreis mit Radialstraßen und Sternplätzen hinzufügte, wie wir es in Karlsruhe, Paris und der Friedrichstadt in Berlin kennen.

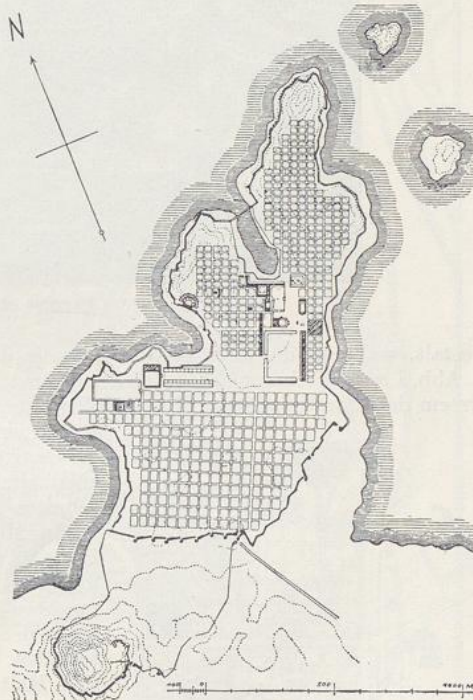


Abb. 1. Milet.
(Aus GANTNER: Grundformen der europäischen Stadt).

Trotzdem wird man daran festhalten müssen, daß die landschaftlich gebundene unregelmäßige Form wohl die ältere Form der Städte ist. Bergrücken als Wallfahrtsorte oder heilige Stätten, bildeten das Zentrum der Stadt. Das griechische *Thera* und die herrliche, durch Ausgrabungen uns wieder näher gebrachte Königsstadt der Attaliden, *Pergamon*, zeigt durchaus unregelmäßige



Abb. 2. Priene. (Aus GANTNER: Grundformen der europäischen Stadt.)

Gestalt, während der gebundene Formwille die hippodamische Stadt, z. B. *Milet* und *Priene*, (s. Abb. 1 u. 2) bestimmt. Dieser streng geometrische Formwille war so stark, daß das Orthogonal-system des Standtplans von Priene völlig ohne Rücksicht auf die landwirtschaftlichen Gegebenheiten einfach dem Gelände aufgezwungen wurde, so daß die horizontalen und vertikalen Straßen über alle Unebenheiten des Geländes, über Brücken und durch Einschnitte gelegt wurden.

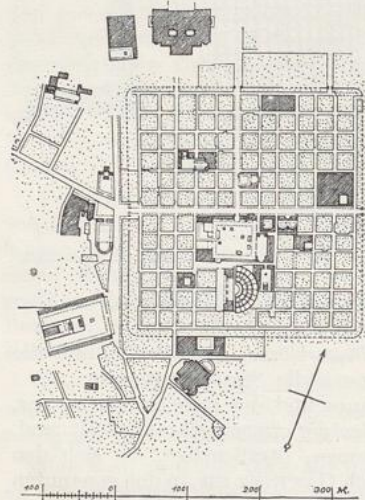


Abb. 3. Timgad. (Aus GANTNER: Grundformen der europäischen Stadt.)

In Milet ging die starre Regel des hippodamischen Systems so weit, daß nicht einmal die weichen und anmutigen Formen der Meeresküste es abzuwandeln vermochten und die im Quadrat verlaufenden Straßen wie ein schlecht zugeschnittenes Gitterwerk sich an den Ufern totliefen. Das reine Quadratsystem bekam erst Form und Halt in der römischen Form des „Castrums“. Aus dem Gewirr der gleichwertigen Straßen wurden die zwei Hauptachsen, die Nordsüdachse als *Cardo* und die Ostwestachse als *Decumanus* hervorgehoben. Das Ganze wurde dann fest zusammengeschlossen durch die quadratische Umwallung des römischen *Castrums* mit vier Auslästoren und vier Ecktürmen. Durch Aussparung eines oder mehrerer Blocks im Zentrum der Stadt oder andernorts entstanden dann die Plätze für die Tempel und die wenigen sonstigen öffentlichen Gebäude.

Der Plan von *Timgad* in Numidien (Abb. 3) zeigt uns diese starre Grundform, die jahrhundertlang den Städtebau der antiken Welt beherrschte. Von Rom aus sind

Hunderte solcher Militärstädte angelegt worden, von denen wir auf deutschem Boden unter anderen noch das alte Köln kennen.

Das Mittelalter zeigt uns in den berühmten Stichen von MERIAN, dem ausgezeichneten Buchhändler und Kupferstecher, der 1593 in Basel geboren wurde, Grundformen und Aufbau der deutschen Stadt. Die starre Quadrat- oder Vierecksform der Baublocke und die dadurch bestimmte rechteckige Linienführung der Straßen ist fast durchwegs verlassen. Der Plan von

Augsburg (Abb. 4) zeigt weiche Linien der Straßenzüge, anmutige Durchblicke und Perspektiven und einen glänzenden Aufbau der ganzen Stadtsilhouette. Die nachfolgenden ausgewählten Bilder aus Merian vermögen ohne lange Erklärungen den Eindruck zu vertiefen, daß bei aller Bewegtheit im einzelnen trotzdem die mittelalterliche Stadt von einer klaren inneren Haltung erfüllt

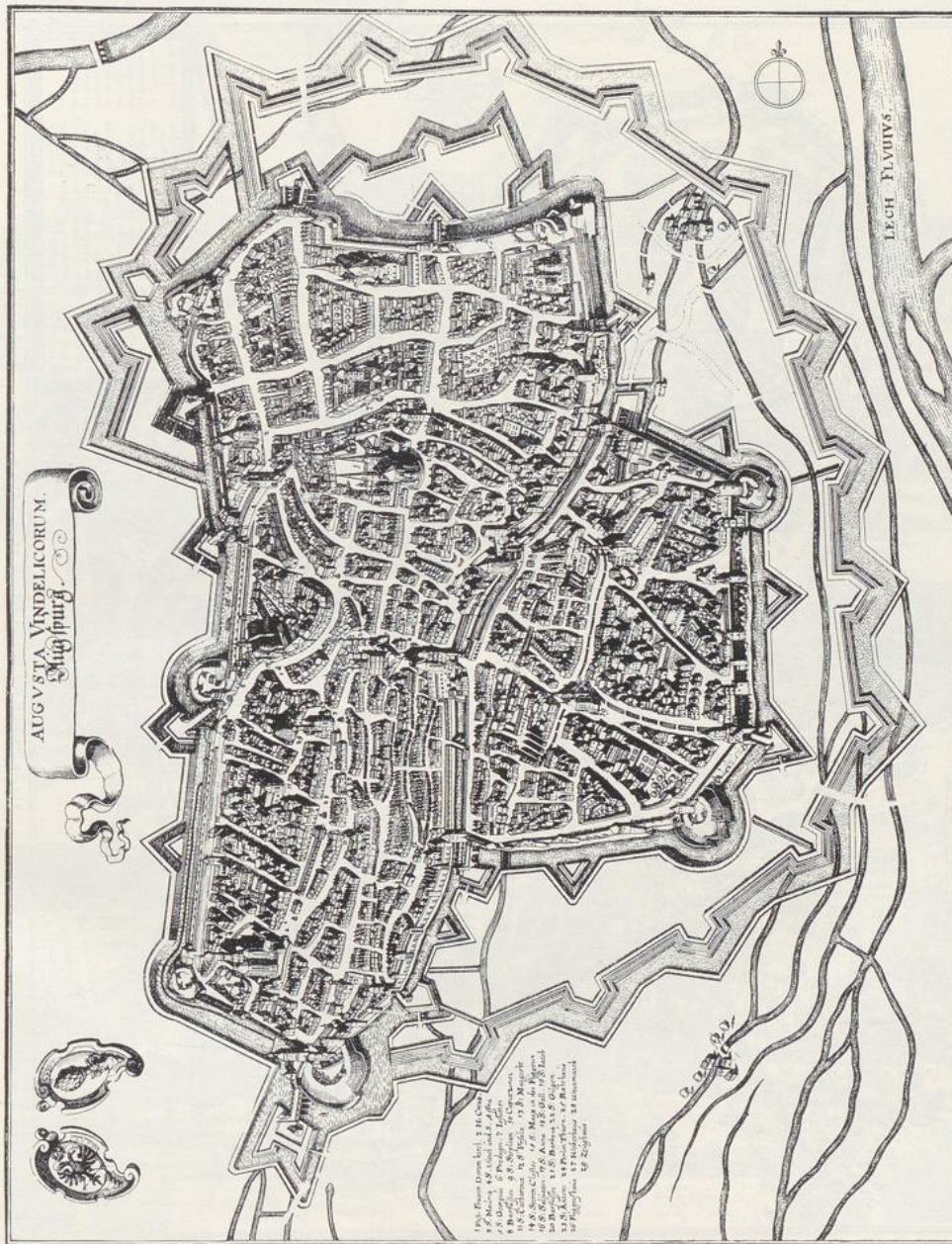


Abb. 4. Augsburg. (Nach einem Merianstich.)

war, daß ein differenzierter Formwille die Gesamtplanung und das Einzelobjekt beherrschte (Abb. 5, 6, 7). Noch stärker als im römischen Castrum tritt die Stadtumwallung als formgebendes Element hinzu. Die Herrlichkeit der heute noch in ihrer mittelalterlichen Gestalt prangenden Reichsstadt *Nürnberg*, der heutigen Stadt der Reichsparteitage, zeigt uns, welch buntbewegtes, ernstes und doch festfrohes Bild diese Stadt bot und wie sie im Innern im klaren Rhythmus und

Wechsel über Fluß und Hügel bis hinauf zur Burg sich aufbaut, wie die Straßen selbst wie kunstvolles Rippenwerk eines Blattes den Verkehrsbedürfnissen der mittelalterlichen Stadt gerecht wurden, die Marktplätze und Kirchplätze in klarer und zweckbestimmter Form sich voneinander schieden und doch in enger Beziehung standen, kurzum wie im ganzen Stadtplan

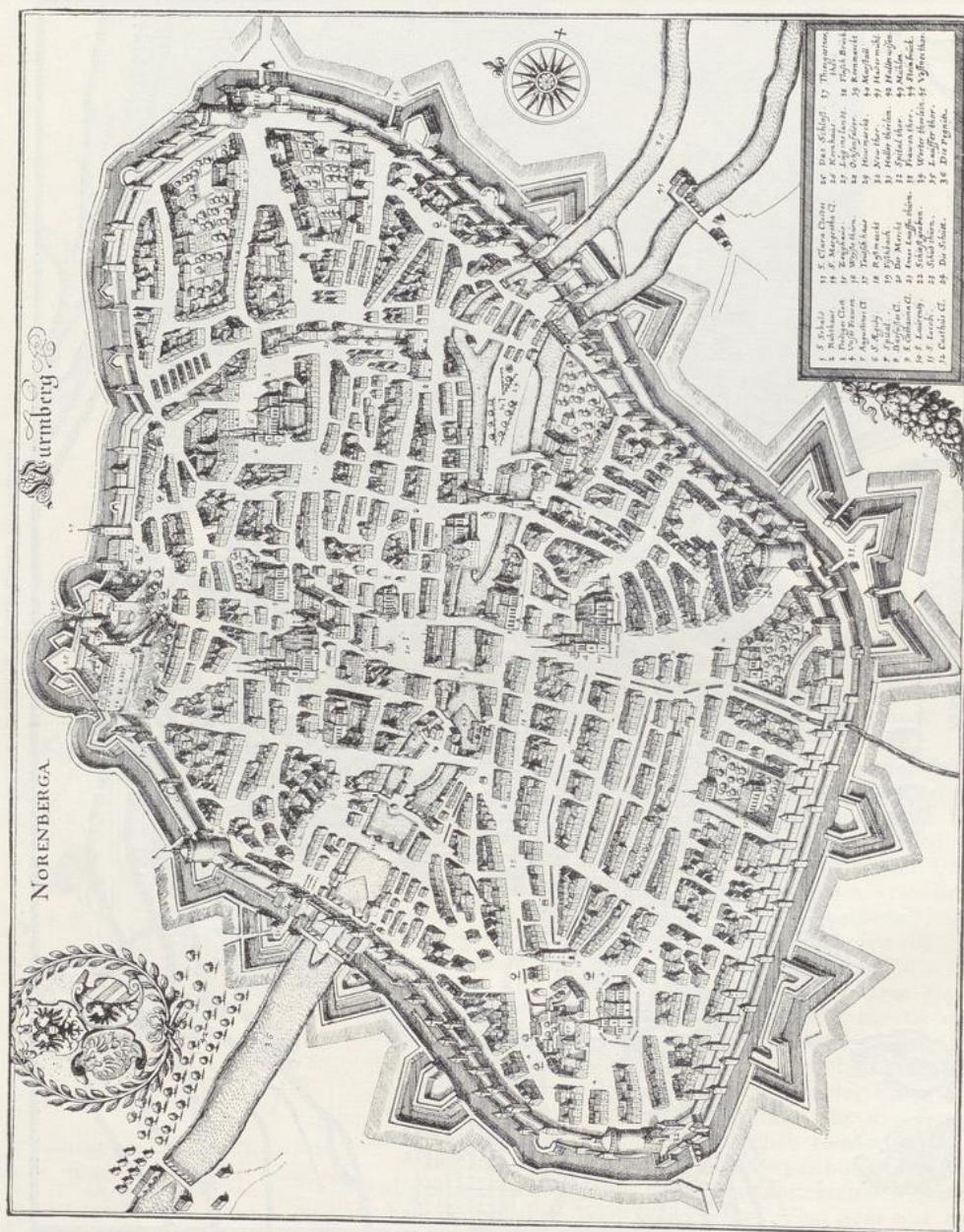


Abb. 5. Nürnberg. (Nach einem Merianstich.)

sich heute noch klar und deutlich der Geist eines lebendigen Organismus zeigt, wie er sowohl der kirchlichen Oberherrschaft wie dem stolzen Geist des deutschen Bürgertums des Hochmittelalters entspricht und wie aber auch der Aufbau des Gewerbes und des Handwerks in den Zünften sich klar im Stadtplan dokumentiert. Wir sehen, wie die einzelnen Gewerbe in den ihnen zugewiesenen Straßen eine Stätte finden.



Abb. 6. Rothenburg. (Nach einem Merianstich.)



Abb. 7. Nördlingen. (Nach einem Merianstich.)

Kaum eine Stadt des Mittelalters, die nicht ihre Wollzeile oder Wollwebergasse, ihre Fleischer-, Bäcker-, Tuchmacher- usw. Gassen aufweist. Sie alle zeigen, daß bei der ursprünglichen Stadtplanung diese verschiedenen obrigkeitlichen, kirchlichen oder handwerklichen Funktionen berücksichtigt worden sind.

Beherrscht wurde allerdings die ganze Stadtplanung von der *Verteidigungsfähigkeit*. Diese war als formgebendes Element für die gesamte Gestaltung der Stadt, besonders für die Wahl der *Stadtsiedlungsstelle* (Standort) bestimmend.

Es bedeutete eine ungeheure Leistung der Bürgerschaft — eine Leistung aus echt sozialem Geist heraus — wenn sich diese Städte des deutschen Mittelalters mit ihren gewaltigen Festungsmauern, Türmen, Wassergräben und Toren umgeben haben. Es gibt keine Stadt in jener Zeit, die nicht diese schwere Rüstung hätte tragen müssen, deren Stadtbild nicht bestimmt worden wäre durch die Rücksicht auf ihre Verteidigungsfähigkeit.

Die Erfindung des Schießpulvers brachte zunächst noch keinen Wandel, im Gegenteil, den Wirkungen der Geschütze versuchte man durch eine Verstärkung der alten Befestigungswerke entgegenzutreten, bis dann der französische Festungsbaumeister VAUBAN seine spitzwinkligen Vorwerke und Forts vor die Stadt hinauslegte und einen ganzen Gürtel von Forts um die Stadt herumzog (Abb. 8). Immer gewaltiger wurde die Rasanzen der Geschosse, immer größer die

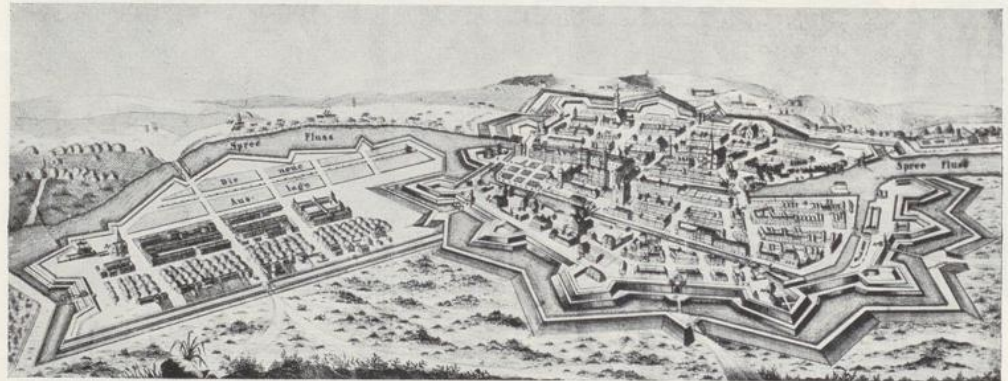


Abb. 8. Berlin 1688, Befestigung im Vauban-Stil.

Kaliber, immer zerstörender die Wirkungen. Nur schwer gemauerte Forts und Kasematten vermochten den neueren Geschützen noch Widerstand zu leisten, während die ganze Herrlichkeit der alten Stadtbefestigung wertlos wurde. Weitaus die meisten Städte sind auch dazu übergegangen, diese alten Befestigungen niederzulegen. Die alten Glacis wurden in öffentliche Anlagen und Parks umgewandelt und über die alten Stadtgrenzen hinaus flossen die Städte ins Uferlose. Als Festungen im alten Sinne blieben nur wenige Städte bestehen, weitaus die meisten Städte wurden zu „offenen Städten“.

Städtebaulich und für die Stadtplanung bedeutete dies eine außerordentliche Gefahr. Eine vorausschauende Planung war kaum mehr möglich und die Wahrung der Schönheit des Stadtbildes praktisch ausgeschlossen.

Der Verfall der Stadtplanungskunst

setzt ein. Die gewaltige Siedlungstätigkeit mit der Gründung von Hunderten neuer Städte und Siedlungen im alten Reichsgebiet und im Osten des Reiches flaute ab. Der 30jährige Krieg bedeutete bevölkerungspolitisch gesehen einen so grauenvollen Aderlaß, daß die vorhandenen Städte reichlich groß waren, soweit sie nicht völlig verwüstet worden sind. Die größte und blühendste Stadt im Norden des damaligen Reiches, *Magdeburg* mit rd. 30000 Einwohnern, war nach der Zerstörung durch Tilly ein jammervolles Bild einstiger Größe mit einer Einwohnerschaft von nur 2600 Seelen. Nur der überragenden Tüchtigkeit des damaligen großen Bürgermeisters GUERICKE von Magdeburg war es zu verdanken, daß diese Stadt überhaupt wieder zu neuem Leben erwacht ist. Sein genialer Stadtplan für den Wiederaufbau von Magdeburg sah neben den naturgegebenen parallel zum Elbstrom verlaufenden Hauptlinien auch die große Ostwestverbindung vor, die dann leider von den kurzsichtigen Nachfolgern nicht durchgeführt wurde und die jetzt erst mit ungeheuren Kosten nachträglich in die Stadt hineingebrochen werden muß.

Nur der fürstliche Absolutismus gab da und dort noch Anlaß zu neueren Stadtgründungen, als deren bekannteste und hervorstechendste die Gründung von *Karlsruhe* nach einem neuen Planschema mit kreisförmiger Grundlage und radialen Straßen anzusehen ist (Abb. 9).

Seit dieser Zeit aber sind Städtegründungen aus „frischer Wurzel“ oder durch lehnherrlichen Hoheitsakt fast nicht mehr erfolgt. Die wachsende Bevölkerung, der Zuzug vom Lande fand Unterkunft in der Stadt. Die Unterkunft allerdings, die sie fanden, war völlig unregelt. Die Grundbesitzer gingen dazu über, an ihre Häuser Seitenflügel und Hinterhäuser anzubauen, um der stark steigenden Nachfrage nach Wohnraum zu entsprechen. Ein Gewirr der Hinterhäuser, der engen Höfe, der geradezu völligen Überbebauung der ursprünglich freien Hofflächen entstand.

Der anfänglich noch unter fürstlichem Einfluß entstandene Stadtplan von *Braunschweig* oder das alte kurfürstliche *Berlin* in der Friedrich- und Dorotheenstadt (Abb. 10) zeigen grundsätzlich nur eine Randbebauung. Die Innenflächen der Blocks waren vollkommen frei und nur mit Gärten besetzt.

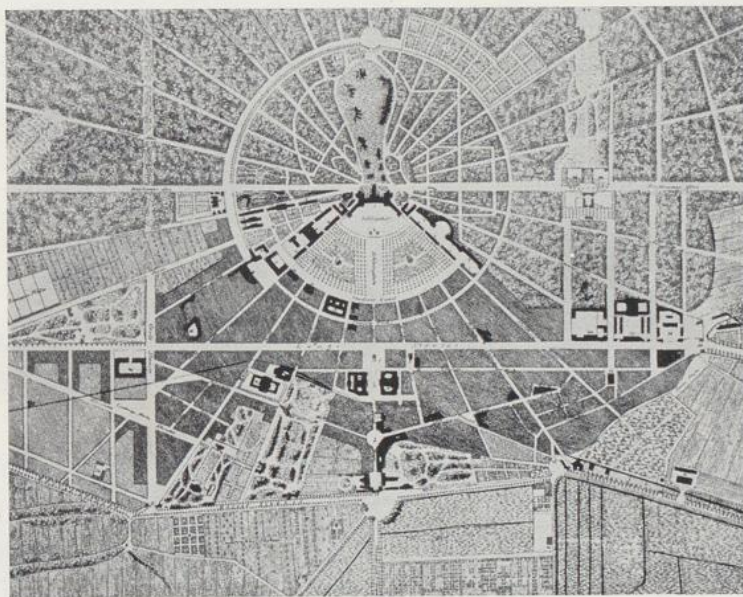


Abb. 9. Karlsruhe. (Aus GANTNER: Grundformen der europäischen Stadt.)

Nun aber fraßen die Hinterhäuser und Quergebäude in immer steigendem Maße fast jeden Quadratmeter Baufläche auf (Abb. 11). Eine schamlose Bodenspekulation und die Profitgier der Haus- und Grundbesitzer nutzt jeden Fußbreit Bodens zur Errichtung möglichst vieler, wenn auch noch so schlechter, Wohngelegenheit aus. Gleichzeitig wurde immer höher gebaut. Die Höfe wurden immer enger und das Ergebnis in den heutigen Großstädten waren jene luft- und lichtlosen *Mietskasernen* in den überbebauten, heute mehr als sanierungsreifen Altstadtblocks (Abb. 12).

Man muß sich diese Entwicklung ganz klar vor Augen halten, um zu erkennen, daß in der Tat durch das Fehlen autoritärer Überwachung des Bauwesens diese Zustände zwangsläufig einsetzen mußten. In der ersten Etappe drängten sich die Häuser, besonders die Rückgebäude, hinter den Häuserfronten, immer enger und enger zusammen, da die Bevölkerung immer noch bestrebt war, im Schutze der alten Stadtmauern Unterkunft zu finden. Diese Entwicklung ging im wesentlichen bis zur Mitte des vergangenen Jahrhunderts, bis zu der Zeit, als, wie wir in dem vorhergegangenen Abschnitt sahen, die moderne Artillerie die alten Festungsmauern illusorisch machte und die Stadtumwallungen als Verteidigungsmittel niedergelegt wurden.

Zusammen mit der gleichzeitig einsetzenden Industrialisierung etwa von 1850 bis in unsere Zeit wuchsen die Städte, d. h. die alten Siedlungskerne über ihre früheren Grenzen hinaus ins Ungemessene. An den großen Einfallsstraßen entstanden Häuserblocks. In den Sektoren zwischen den Haupteinfallsstraßen siedelte sich ein buntes Gemisch von industriellen und gewerblichen Niederlassungen aller Art an. Bäuerliche Gehöfte, die nicht weichen wollten, Villenbauten und Zinskasernen standen in buntem Durcheinander — von dem Wachstum der Städte in jenem Zeitraum kann man sich kaum eine Vorstellung machen.

Liberalismus und Verfall sind fast gleichbedeutend. Was unseren Eltern und Vorkämpfern deutscher Freiheit in den 48er Jahren als größte Segnung erschienen ist, hat sich politisch, wirtschaftlich und auch persönlich als Unsegen ausgewirkt. Die Älteren von uns standen anfänglich der scharfen Verurteilung des Liberalismus durch den Nationalsozialismus etwas fassungslos gegenüber, weil sich mit der liberalen Epoche Erinnerungen an erkämpfte Freiheiten und auch an den riesenhaften Aufstieg des technischen Zeitalters verbanden. Auch der ungeheure wirtschaftliche Aufschwung des alten Deutschen Reiches, der phantastische Aufstieg Amerikas und der übrigen Industriestaaten schien auf dem Boden der liberalistisch-kapitalistischen Wirtschaft entstanden zu sein.

Hier scheint mir einer der größten Irrtümer obzuwalten, denn es war durchaus nicht das System und die Praxis typisch liberalistisch - kapitalistischer Wirtschaftsführung gewesen, das diesen Aufstieg ermöglicht oder gar bedingt hat, sondern es waren die *Riesenleistungen der Technik*, die Unzahl neuer Erfindungen besonders auf verkehrstechnischem Gebiet, die Entwicklung der Eisenbahn, des Fernsprechwesens, der Energieerzeugung und -verteilung, die den wirtschaftlichen Aufschwung begründeten. Die ganze Entwicklung wurde außerdem noch getragen durch ein ungeheures zahlenmäßiges Wachsen der genannten Staaten, und daß durch die Leistungen der Technik diese Bevölkerungsmassen Arbeit und Brot finden konnten. Das Kennzeichen liberalistischen Geistes, das „laissez faire — laissez aller“, daß jeder tun konnte, was er wollte, war keineswegs Grund und Ursache für den Aufstieg, sondern im Gegenteil Keimzelle für den Verfall. In jenen Zeiten konnte tatsächlich mehr oder weniger jeder tun, was er wollte, in jeden Betrieb eintreten, irgendein Geschäft anfangen, irgendeine Erfindung praktisch verwerten und er hatte Erfolg. Nicht weil das Prinzip der Freizügigkeit diesen Erfolg garantierte, sondern weil das Zeitalter der Technik und des Verkehrs, das Zeitalter der Erfindungen und des ungeheuren Bevölkerungswachstums jedem auch nur einigermaßen fleißigen und strebsamen Menschen den Aufstieg gestattete.

Die wilde Konkurrenz, die völlig unregelte Produktion, die sich aus der liberalistischen Verfassung unserer gesamten Wirtschaft ergab, brachte schon die ersten schweren Gefahrenmomente in die Wirtschaft hinein. Schrankenlose Konkurrenz, Massenproduktion, Druck auf die Löhne, wilde Besitzgier führten sowohl auf wirtschaftlichem wie auf sozialpolitischem Gebiet zu immer größeren Spannungen. Was sich im Innern der einzelnen Nationen zu Lohnkämpfen,

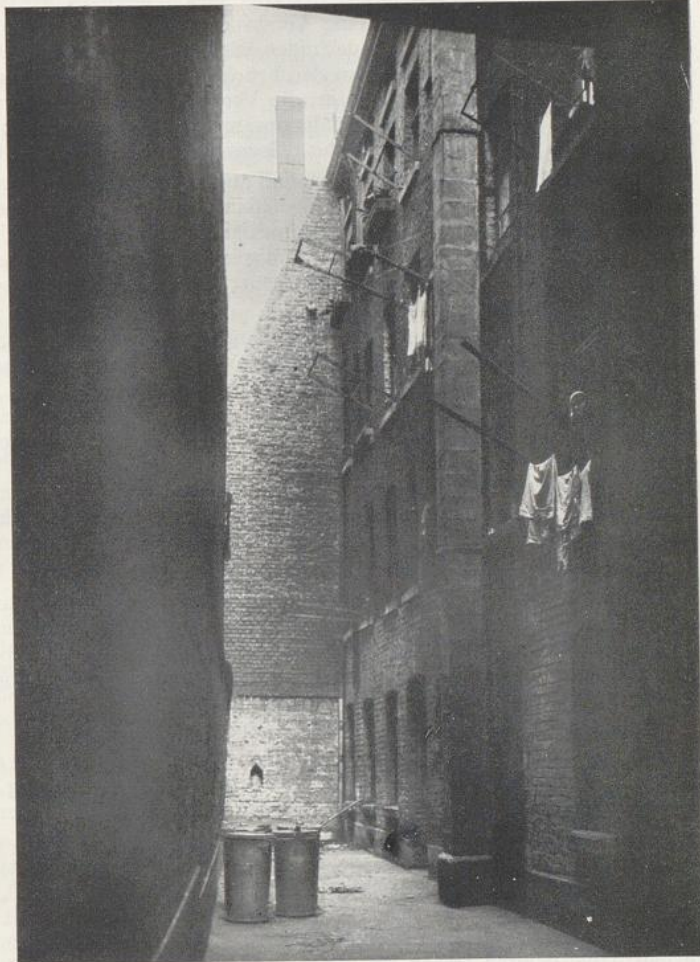


Abb. 12. Licht- und luftlose Mietskaserne.

Streiks, zur Verbreitung sozialistischer Ideen auswuchs, führte auf dem Weltmarkt zu wilden Machtkämpfen kapitalistischer Gruppen, zu wirtschaftlichem Dumping und schließlich zum Weltkrieg.

Man kann nicht sagen, daß die Technik durch Erfindung von Eisenbahn, Telephon, Telegraph, Auto, Dynamomaschine usw. zum Krieg geführt habe: der Geist, der diese Dinge der Technik zu kapitalistischen Zwecken auszunutzen versuchte — dieser kapitalistisch-liberalistische Zeitgeist — war es, der zu all den Nöten und Wirrnissen des Hochkapitalismus führte.

So schwer es ist und so wenig Verständnis man auch heute noch für die grundsätzliche Richtigkeit dieser Gedankengänge finden wird, so überzeugend läßt sich diese Entwicklung auf dem Gebiet des Bauwesens und an den Früchten des Bauliberalismus nachweisen und erkennen. Vielleicht ist kein Gebiet geeigneter, die Verderblichkeit des liberalistischen Zeitgeistes zu verdeutlichen als der Verfolg des Verfalls unserer Stadtbaukunst und unseres gesamten Bauwesens in den letzten 100 Jahren dank der „Segnungen“ des Bauliberalismus!

Merkwürdig und erstaunlich ist es, daß auch auf dem Gebiet des *Bauwesens* eine bewundernswerte und riesenhafte *technische* Entwicklung des Bauens und der Gebäude sich durchsetzen konnte. Nicht nur in Zahl, in Massenhaftigkeit, in Größe und Umfang der zu bewältigenden Bauaufgaben, nicht nur die Unzahl völlig neuer Bauaufgaben schlechthin, sondern auch die erstaunliche Fülle neuer Bauweisen, neuer Baumaterialien gaben dem Zeitalter ein neues Gepräge und neuen Auftrieb.

Aber das Bild, das unsere so entstandenen und gewachsenen Städte uns bieten, ihr wüster Anblick, ihre schauerhaften Stadtviertel mit Zinskasernen und Miethausblocks, ihre entsetzlichen Villenviertel mit protzigen Villenbauten, der Mißbrauch des Ornaments, der greuliche „Allerweltsmaurermeister-Stil“, der nüchterne Geschäftshäuser als gotische Kathedralen, Postgebäude als Parlamentsbauten, Krankenhäuser als Renaissancepaläste, Justizgebäude als Jugendstilmonstra erstehen ließ neben dem Wohnungselend der breiten Bevölkerungsmassen, das Chaos der wilden Siedlungen, die Brutalität der älteren Eisenbahnbauten — spricht eine beredte Sprache für alle diejenigen, denen über dem rein wirtschaftlichen Erfolg Kultur und Seele der Nation noch von wesentlicher Bedeutung sind.

Laissez faire — laissez aller: Jeder tat, was er wollte!

Die Eisenbahnverwaltung zerschnitt die Städte mit ihren Dämmen, Gleis- und Bahnhofsanlagen; die Industrie setzte sich überall hin, wo sie billige und bequeme Plätze kaufen konnte; die Handelsbetriebe drängten wie die Wahnsinnigen in die City, bezahlten jeden Preis für den Quadratmeter Grundfläche; friedliche Wohnquartiere mit Gebäuden aus älterer Zeit wurden umschnürt von Mietskasernen und Fabriken.

Absolutes Chaos entstand. Keine regelnde Hand sorgte für Ordnung. Industrieanlagen, Museen, Bahnhofsanlagen, Lagerplätze, Mietskasernen drängelten sich in buntem Wechsel und Gewirr um die Hauptausfallstraßen der Städte. Windrichtung, Rauchschatten, genügende Besonnung, Licht und Luft waren Fragen, auf die man in dem wahnsinnigen Tempo des Erwerbs keine Rücksicht nahm.

Gedankengänge, wie sie heute von der Deutschen Arbeitsfront mit Nachdruck und Energie vertreten werden, wie die Forderung nach „Schönheit der Arbeit“, nach Sicherung vor Rauch- und Rußbelastigung, vor Lärm und üblen Gerüchen, waren so gut wie unbekannt. Städtebauliche Fragen oder gar so unendlich wichtige Probleme wie die gute **Zuordnung der Wohnstätten zu den Arbeitsstätten** traten gar nicht in den Gesichtskreis der Behörden. In wildem Tempo wurde darauflos gebaut. Die Bau- und Bodenspekulation feierte Orgien. Eine geregelte Stadtplanung gab es nicht. Die Stadtbauämter sanken zu Stadterweiterungsämtern herunter, die in den neuen Vierteln völlig unorganisch, den Gewalttätigkeiten der Bauspekulanten folgend, ihre Baulinienpläne zogen.

Erstaunlich war auch hier wiederum, wie dieses völlig chaotische Bauen, der Sache und der Zweckbestimmung nach, technisch fabelhaft bewältigt wurde, wie insbesondere der städtische Tiefbau ganz phantastische Leistungen aufwies im Hinblick auf die Befriedigung der immens gewachsenen Verkehrserfordernisse, der Versorgung mit Licht, Kraft und Wasser, in bezug auf die Verbesserung der Straßen, der Straßenbeleuchtung, der Müllabfuhr usw. Aber die Zweckdienlichkeit der geschaffenen neuen Stadtteile standen in umgekehrtem Verhältnis zu den technischen Leistungen der städtischen Tiefbauämter.

Wenn heute in Berlin die durchschnittliche Entfernung der Wohnstätte von der Arbeitsstätte für den werktätigen Menschen 51 Minuten für den *einmaligen Weg* beträgt, wenn also jeder Mensch *im Durchschnitt* nahezu 2 Stunden je Tag verliert und gezwungen ist, sie auf den

Berliner Verkehrsmitteln zuzubringen — 2 Stunden, die ihm am Leben und an der Arbeit fehlen — so offenbaren sich darin ungeheure Schädigungen persönlicher und sachlicher Art.

Wir haben allen diesen Fragen im Rahmen unseres Lehrstuhls die größte Aufmerksamkeit gewidmet. Eingehende Untersuchungen über *schlechte* Zuordnung der Wohnstätte zur Arbeitsstätte, über die *schlechte* örtliche Lage der öffentlichen Dienste, der gewerblichen Einrichtungen, der Verkehrsverhältnisse sind zum Teil abgeschlossen, zum Teil noch in Arbeit, und es erweist sich als unerlässlich, alle diese Fragen zusammenzufassen gewissermaßen in einem „*anatomischen Atlas*“ für die untersuchten Städte.

Es kam mir nicht darauf an, durch diese kurze Schilderung des heutigen Zustands unserer Städte eine lyrisch-literarische Philippika gegen die Großstädte an sich loszulassen, es lag mir nur daran, zu zeigen, wie der liberalistische Zeitgeist diese Folgen zeitigen mußte. Das Fehlen der ordnenden Hand, die politische Maxime des Bauliberalismus, das Palladium „jeder kann bauen, was, wo, wie er mag“, mußte zu diesen unmöglichen Verhältnissen in unseren modernen Großstädten führen. Die Bemühungen der Baupolizei konnten allein diesem Chaos nicht Einhalt gebieten. Die Forderung, daß das wilde Bauen wenigstens aus Gründen der persönlichen Sicherheit überprüft werden müßte in bezug auf Standsicherheit, Feuersicherheit, Einhaltung der Bauflichtlinie, war das Allermindeste, was man tun konnte.

Auch hier war es dem Umschwung und der Machtergreifung durch den Nationalsozialismus vorbehalten, mit grundlegenden Gesetzen Wandel zu schaffen, zunächst schon im Oktober 1933 durch das Wohnsiedlungsgesetz und dann besonders durch das Gesetz vom 3. Juni 1934, das Gesetz zur einstweiligen Ordnung des deutschen Siedlungswerkes, das im Prinzip mit dem Bauliberalismus der Vergangenheit Schluß machte.

Zusammengefaßt werden die einzelnen Phasen, Etappen und Gründe für den Verfall der Stadtbaukunst noch aufgezählt.

1. Es wurden seit nahezu 200 Jahren überhaupt keine neuen Städte mehr gegründet.
2. Die ungeheure Bevölkerungsvermehrung wurde von den vorhandenen Städten aufgenommen, aus Kleinstädten wurden Mittel- und aus Mittelstädten Großstädte.
3. Die Stadterweiterung trat an Stelle der Stadtplanung und Stadtgründung.
4. Die Freizügigkeit des liberalistischen Zeitgeistes überließ alles der Privatinitiative.
5. An Stelle planvollen Städtebaues trat planloses Bauen an vorhandenen Feldwegen. Am Ackerrain entstanden Wohngebäude aller Art, Fabriken, Verkehrsanlagen usw.
6. Das Maschinenzeitalter lenkte ganz allgemein die Blicke und das Interesse der Zeitgenossen vom Künstlerischen und Geistigen auf das rein Technische.
7. Die moderne Feuerwaffe machte die alten Stadtbefestigungen mit ihren Toren, Türmen und Mauern wertlos. Sie wurden geschleift.
8. Bau- und Bodenspekulation feierte Orgien. Man baute immer höher und enger. Jeder Quadratmeter wurde ausgenutzt, denn jede auch noch so schlechte Wohnung fand ihren Mieter.
9. Die Baufreiheit als Prinzip des liberalistischen Zeitgeistes war in der Verfassung verankert. Nur zögernd entschloß man sich zur Beseitigung der ärgsten Auswüchse im Bauwesen wenigstens zum Schutz der persönlichen Sicherheit durch baupolizeiliche Vorschriften.
10. Im Prinzip aber konnte jeder bauen, was er wollte und wie er wollte. Mangels eines eigenen Baustils griff man auf alte Formen zurück, die unverständlich nebeneinander gesetzt wurden.
11. Es fehlte jede einheitliche Führung. Die alten organischen Bindungen des Mittelalters mit ihren Baugilden und -zünften waren gelockert und verschwunden. Nur was modern, neu, amerikanisch war, hatte Geltung.
12. Ganz neue Aufgaben traten an die Baumeister heran, für die es keine Vorbilder gab: Bahnhöfe, Postgebäude (Telegraph und Telephon wurden erfunden), Fabriken, Zechen, Lagerhäuser, Elektrizitätswerke, Wasserversorgungsanlagen, Wassertürme, Bürohäuser, Ausstellungshallen, Parlamentsgebäude, Geschäftshäuser und der Schreck der Schrecken: die Mietskerne!
13. Neue Baustoffe: Eisenbeton, Glas, Eisen, Ersatzbauweisen aller Art führten zu baulichen Experimenten (Bauhaus).
14. Das unverstandene Ornament und die „Allerweltsmaurermeister-Renaissance“ um die Jahrhundertwende war ebenso schauderhaft wie der öde Schematismus und Formalismus der Bauten aus der Systemzeit.

Jedenfalls folgte in der Städtebaukunst nach der triumphalen Höhe des deutschen Mittelalters und den großartigen Leistungen der Platz- und Schloßanlagen der Renaissance und des Barocks ein erbarmungswürdiger Zusammenbruch künstlerischen Empfindens am Einzelobjekt und am Gesamtbild unserer Städte.

Der heutige Zustand wird gekennzeichnet:

1. durch die ungeheure Zusammenballung unserer Bevölkerung in denjenigen Gebieten des Deutschen Reiches, in denen sich besonders die Schwerindustrie entwickelte,
2. durch ein riesenhaftes Wachstum der Großstädte,
3. durch die Verstädterung (Verlagerung der Bevölkerung vom Land in die Stadt),
4. durch völlig chaotische Zustände in den Städten, keinerlei Scheidung der Wohngebiete von den Industriegebieten,
5. durch endlose Wege von der Wohnstätte bis zur Arbeitsstätte,
6. durch schlechte Wohnungen in vielstöckigen Mietskasernen, daher generelle Abkehr vom Kind, Kinderarmut.

Die so entartete Großstadt ist der Tod der Nation!

Diese Verhältnisse fanden wir vor, als wir mit unserer Forschungsarbeit begonnen haben, und als die Reichsarbeitsgemeinschaft für Raumforschung an der Technischen Hochschule Berlin ihre Arbeiten im Sommer 1936 aufnahm. Unsere Forschungsarbeiten galten gleicherweise der „Arbeit am Alten“ wie der „Gestaltung des Neuen“.

Die Arbeit am Alten befaßt sich in erster Linie mit den gegebenen Zuständen in unseren Großstädten, im Industriegebiet und sieht als wichtigstes Mittel für eine Verbesserung der gefundenen Zustände eine durchgreifende Altstadtsanierung, Auskernung der überbebauten Wohnblocks und Errichtung von Siedlungen im Weichbild der vorhandenen Großstadt möglichst unter Verbesserung der schlechten Zuordnung der Wohnstätte zur Arbeitsstätte.

Die schlechte Zuordnung der Wohnstätte zur Arbeitsstätte ist Gegenstand einer äußerst umfangreichen Forschungsarbeit, die auf eine ganz umfassende Umfrage mit Hilfe von 200 000 Fragebogen gestützt ist.

Die Arbeit ist wissenschaftlich und zeichnerisch ebenfalls vollendet. Zum Teil sind Ergebnisse in der vorliegenden Arbeit mit verwertet worden.

Diese ungeheuer wichtige Arbeit einer Neuordnung des deutschen Lebensraums im Rahmen der gegebenen Verhältnisse muß notwendigerweise ergänzt werden durch neue Großsiedlungen und neue Städte.

Unsere vorliegenden Forschungsarbeiten konzentrierten sich auf die Untersuchung der strukturellen Zusammensetzung der Bevölkerung in neu anzulegenden Siedlungen und Städten.

Die Strukturuntersuchungen mußten von vornherein auf eine bestimmte Stadtgröße abgestellt werden. Nach eingehenden Untersuchungen und Überlegungen wurde als beste Stadtgröße die Stadt von rd. 20 000 Einwohnern erkannt. Eine Stadt von 20 000 Einwohnern ist groß genug, um ein selbständiges soziales, kulturelles und wirtschaftliches Leben zu führen. Sie enthält alle öffentlichen Einrichtungen einer normalen Kreisstadt, alle Schulen und sonstigen Bildungs- und Erziehungsstätten für die heranwachsende Bevölkerung. Sie ist nicht zu groß und nicht zu klein, sie ist überschaubar und ein besonderer Vorzug dieser Stadtgröße will uns erscheinen: sie braucht keinerlei besonderer Verkehrsmittel, da sowohl die Wege von der Wohnstätte zur Arbeitsstätte als auch die Einkaufswege der Hausfrau und die Schulwege bequem in höchstens 10–15 Minuten zurückgelegt werden können.

Es versteht sich von selbst, daß solche Städte nicht gewissermaßen auf einen Schlag in der Größe von 20 000 Einwohnern fix und fertig gebaut werden, daß sie nicht sofort die volle Bevölkerungszahl haben können, daß es sich keineswegs um eine starr festgelegte Einwohnerzahl handelt; aber wir mußten für unsere äußerst schwierigen und umfangreichen Untersuchungen uns auf eine bestimmte Stadtgröße festlegen, um überhaupt zu Richtwerten kommen zu können.

In einem besonderen Abschnitt der vorliegenden Untersuchungen werden dann die Wege gezeigt, wie die ermittelten Richtwerte anteilmäßig auch auf andere Stadtgrößen angewendet werden können.

Das Ziel unserer Arbeit war, wie schon eingangs gesagt: dem Städtebauer und Planungsarchitekten das gesamte Handwerkszeug bereitzulegen für die künstlerische Gestaltung der neuen Städte des Dritten Reichs.

Ein Blick in die Werkstatt unserer Arbeit wird noch mehr den Eindruck vermitteln können, daß es sich hier keineswegs um eine theoretisch konstruierte Arbeit handelt, sondern um lebensnahe Wissenschaft.

Blick in die Werkstatt.

Wir haben ursprünglich geglaubt, daß die Richtwerte für die Zahl der anzusetzenden gewerblichen Betriebe verhältnismäßig leicht ermittelt werden könnten durch einfache Division der bei der Betriebszählung gefundenen Ziffern in die Reichsbevölkerung. Unsere Arbeit wurde damit begonnen, daß wir die etwa 200 verschiedenartigen gewerblichen Betriebe, die es nach der Reichsgewerbestatistik gibt, jeweils in die 65 Millionen der deutschen Reichsbevölkerung dividiert haben. Wir mußten aber sehr bald erkennen, daß die hierbei gefundenen Zahlen durchweg unzutreffende Werte ergaben, weil z. B. bei den Parfümerieläden die landwirtschaftliche Bevölkerung anteilmäßig bestimmt nicht in der gleichen Weise mit solchen Einrichtungen versehen ist wie die Städte oder gar die Großstädte, daß also die gefundenen Zahlenwerte zu niedere Ergebnisse zeigten als für Städte der gewählten Größe vorzusehen waren.

Daraufhin entschlossen wir uns, sog. korrigierte Reichsdurchschnitte zu ermitteln, indem wir die rein ländliche Bevölkerung und die in kleineren Gemeinden wohnenden Volksmassen von der Gesamtbevölkerung in Abzug brachten und auf die Weise neue Zahlen ermittelten, die für die städtische Bevölkerung zutreffend zu sein schienen.

Aber auch diese immerhin umfangreiche Arbeit mußte vollkommen aufgegeben werden, da bei genauerer Überprüfung der einzelnen Zahlen sich ergab, daß umgekehrt wieder eine Reihe von gewerblichen Betrieben vorhanden war, die ausgesprochene Landtendenz hatten gegenüber der vorher angedeuteten Stadttendenz.

Alle z. B. mit dem Zugtier irgendwie zusammenhängenden gewerblichen Betriebe: Schmied, Hufschmied, Sattler, Stellmacher usw. werden in den Landstädtchen und kleineren Ortschaften verhältnismäßig viel häufiger auftreten als in den Großstädten. Umgekehrt zeigen alle mit der Motorisierung zusammenhängenden Gewerbe ausgesprochen städtische Tendenz. Schließlich ergab sich, daß nahezu jedes einzelne Gewerbe auf seine eigene Strukturtendenz untersucht werden mußte, ob es übersetzt oder unteretzt in seiner Gesamtzahl anzusehen ist, ob es ein auflebendes oder ein sterbendes Gewerbe ist. Alle mit der Motorisierung zusammenhängenden Betriebe gehören zweifellos zu den aufstrebenden, heute noch unterbesetzten Gewerben, während eine Reihe anderer Betriebe z. B. gerade die mit Zugtiergespann arbeitenden unter dem Einfluß der Motorisierung eine deutlich rückläufige Tendenz zeigen, also übersetzt sind. Jedenfalls konnte wir auf diese Weise von den allgemeinen Reichsdurchschnitten keine zutreffenden Ergebnisse erwarten.

Wir haben deshalb uns die nicht unbeträchtliche Mühe gemacht und rd. 72 deutsche Städte mit einer ungefähren Einwohnerzahl von 20000 auf ihre wirtschaftlich soziale Struktur im einzelnen untersucht. Wir haben uns dazu zum großen Teil die Adreßbücher der betreffenden Städte beschafft und haben insbesondere im „Statistischen Jahrbuch deutscher Gemeinden“ wertvolles Material gefunden.

Die Auswertung dieses Materials erfolgte in der hinten eingefügten großen Materialtabelle für 42 deutsche Städte.

Bei 42 Städten und bei rd. 200 vorkommenden gewerblichen Einrichtungen ergaben sich daraus schon rd. 8000 zu ermittelnde Zahlen bezüglich der Anzahl der jeweils vorhandenen Betriebe zuzüglich der notwendigen Ergänzung über die Zahl der jeweils beschäftigten Personen in diesem Betrieb und der ebenfalls für Neuanlagen äußerst wichtigen Untersuchung, wie groß die einzelnen Betriebe waren. Es waren sohin rd. 24000 Zahlen zu ermitteln.

Die Auswertung dieser großen Materialtabelle erfolgte nun Gewerbe für Gewerbe durch Vergleich der gefundenen Zahl mit den einzelnen Städten. Dabei mußten ganz extreme Fälle unberücksichtigt bleiben. Wo die persönliche Kenntnis der Begründung solcher extremer Fragen nicht ausreichte, mußten in einem äußerst umfangreichen Briefwechsel die Gründe erforscht werden.

Bei der Rubrik „Bäckerei“ z. B. ergaben sich im allgemeinen Werte zwischen 140 bis 200 Bäckern in 35—50 Betrieben. Aus diesem allgemeinen Durchschnitt fielen aber heraus Bergedorf mit nur 65 Bäckern und Wurzen mit 568 Bäckern. Die Erklärung für diese Extreme fanden wir darin, daß in Bergedorf — einem Anhängsel von Hamburg — die Belieferung der Bevölkerung mit Brot durch die bekannten Hamburger Brotfabriken erfolgt, während in Wurzen über 300 Bäcker in den Krietzsch-Keksfabriken tätig sind.

In dieser Weise wurde nun Gewerbe für Gewerbe vorgenommen und die vorgefundene Struktur in den in Teil 3 dargestellten Typenblättern untersucht. Unzählige Umfragen bei den betreffenden Bürgermeisterämtern, ebenso ein sehr intensiver und äußerst anregender Gedankenaustausch mit den Reichsfachgruppen der verschiedenen Gewerbe ermöglichten uns dann doch

diejenigen Richtwerte für die Neuanlage von Städten zu ermitteln, die nicht nur Ergebnis einer arithmetischen Untersuchung sind, sondern die auch die Tendenz des Gewerbes berücksichtigen, ob ein Gewerbe übersetzt oder noch unteretzt ist. Die Anregungen und Meinungen der Reichsfachschaften und Fachgruppen wurden überall berücksichtigt. Die Äußerungen der betreffenden Stellen wurden in ihren wesentlichen Teilen zum Abdruck gebracht, so daß in der Tat ein äußerst lebendiges und lebensnahes Bild jedes einzelnen Gewerbes entstand, das jedem Planer die eingehende persönliche Unterrichtung über die jeweiligen Verhältnisse ermöglicht.

Man wird verstehen, daß diese Forschungsarbeit ein außerordentlich großes Maß von Zeit und Überlegung erforderte, daß aber die Wichtigkeit der Aufgabe diese Gründlichkeit rechtfertigt.

In der gleichen Weise mußten wir vorgehen bei der Ermittlung von Richtwerten für die öffentlichen Einrichtungen. Der Teil 2 enthält ebenfalls das Ergebnis einer Unzahl von Umfragen bei den verschiedensten Stellen. Um z. B. nur die entsprechend richtige Flächengröße eines Finanzamts zu ermitteln, haben wir an etwa 50 Finanzämter geschrieben mit der Bitte um Mitteilung ihrer benötigten Diensträume, Sitzungssäule, Nebenräume, Treppen und Korridore und gegebenenfalls um Überlassung von Grundrißskizzen. Die zahlreichen Antworten wurden dann in Materialtabellen zusammengetragen und diese ausgewertet. Wir haben dann aber darüber hinaus das Reichsfinanzministerium ersucht um seine Meinung, wie groß nach der durchschnittlichen Aktenlage ein solches Standardfinanzamt sein müßte. Wir haben gerade in diesem Falle die Freude gehabt, daß die Antwort des Reichsfinanzministeriums fast auf den Quadratmeter genau unsere eigenen durchschnittlichen Ermittlungen bestätigt hat. Wir hatten 1232 m² ermittelt, während das Reichsfinanzministerium eine Flächengröße von etwa 1237 m² für richtig bezeichnet hat.

Diese Untersuchungen waren noch verhältnismäßig einfach. Die Schwierigkeiten wuchsen bei einigen öffentlichen Einrichtungen ins Ungemessene, weil tatsächlich da und dort eine Antwort nicht gegeben werden wollte oder konnte, wie z. B. bei dem Bahnhof. Gewiß kann man unmöglich einfach sagen: der Bahnhof für eine 20000-Einwohner-Stadt wird so und so groß. Denn gerade der Bahnhof ist von der wirtschaftlichen Struktur und dem daraus sich entwickelnden Verkehr so weitgehend abhängig, daß man von Mittel- oder Durchschnittswerten wirklich nicht sprechen kann. Trotzdem gibt es aber gewisse Grenzwerte nach unten, die auch beim Bahnhof nicht unterschritten werden können. Das Empfangsgebäude eines Bahnhofs einer Stadt von 20000 Einwohnern kann bei dem erfahrungsgemäßen Mindestverkehr von soundsoviel Personen und dem Raumbedarf eines Empfangsgebäudes eben nicht kleiner werden als rd. 1300 m². Das gleiche gilt von dem normalen Güterverkehr. Für den Stadtplaner ist es aber eminent wichtig zu wissen, welche ungefähre Flächengrößen sind für das Bahnhofgebiet mindestens vorzusehen, während darüber hinaus sich dann entwickelnde größere Flächen für den Stadtplanungsarchitekten gar nicht so wichtig sind, weil ja das Bahnhofsgelände selbst außerhalb des eigentlichen engeren Stadtkerns zu liegen pflegt.

Der Reichspostverwaltung verdanken wir sehr entgegenkommende Beantwortung unserer Anfragen, so daß auch hier klare und zutreffende Angaben gemacht werden können. Auch bei den Schulen war es verhältnismäßig leicht, während unerwarteterweise die Ermittlung des Raumbedarfs des Rathauses die allergrößten Schwierigkeiten machte. Die Begründung dafür ergibt sich aus der historischen Entwicklung, die in Teil 2 kurz dargestellt ist; besonders aus dem immer steigenden Aufgabenkreis der Gemeinden, die auch heute nur in den seltensten Fällen ihre sämtlichen Verwaltungszweige geschlossen in einem entsprechenden Rathausbau untergebracht haben. Meist ist eine Unzahl von städtischen Sachaufgaben in Mietwohnungen oder in verschiedene städtische Gebäude verlegt.

Ein besonders interessantes Bild ergab sich aus der in Teil 1 behandelten Typen-Strukturermittlung der untersuchten Städte. Es hat sich nämlich ergeben, daß letztere ganz verschiedene Charaktere aufweisen, je nachdem wie sich die Bevölkerung überwiegend in ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit zusammensetzt. Die Beamtenstadt zeigt ein ganz anderes Gepräge wie die Industrie- und Gewerbestadt oder wie die Handels- und Verkehrsstadt. Einige Städte zeigen stärker landwirtschaftlichen Charakter, während eine unerwartet große Zahl von Städten ihr Gepräge erhalten von den Berufslosen Selbständigen.

Gerade diese Ermittlungen waren von höchstem Interesse und es kommt ihnen außerordentlich große soziale Bedeutung zu. Sie geben eine notwendige Ergänzung für den planenden Architekten, denn manche Richtzahl wird zu modifizieren sein danach, ob es sich um eine reine Industriestadt, eine Bäderstadt, eine KdF.-Stadt oder eine Hermann-Göring-Stadt handelt.

Keinesfalls darf man aber die Bedeutung und das Gewicht der Berufslosen Selbständigen unterschätzen, die in jeder Stadt ziffernmäßig eine erhebliche Rolle spielen. Mit unbegründeten Werturteilen und Entrüstungen kommt man über diese Dinge nicht hinweg. Die Veteranen der Arbeit, die ein Leben voller Mühe und Pflichterfüllung ihrem Volke gedient haben und nun als Altersrentner, als Offiziere oder Beamte im Ruhestand den Abend ihres Daseins in wohlverdienter Muße verbringen, haben so gut ein Lebensrecht wie die studierende Jugend, die auch zu den Berufslosen Selbständigen statistisch zu zählen ist, ebenso wie die Insassen von Krankenhäusern, Siechenanstalten usw. Es gibt eben immer und unter allen Umständen auch in den neuen Städten einen ganz bestimmten Prozentsatz von Berufslosen Selbständigen, die, wenn auch zunächst nicht in neuen Städten der Arbeit angesiedelt, doch dann sehr bald dort sein werden.

Weitere eingehende Untersuchungen gelten dann dem Lebens- und Wirtschaftskreis der Städte im Hinblick auf ihre Handelsbilanz. Wir haben uns aber in diesem Abschnitt äußerste Zurückhaltung auferlegt, da es nicht Aufgabe dieser ohnedies so sehr umfangreich gewordenen Arbeit sein konnte, auch noch die rein wirtschaftlichen Betrachtungen in den Kreis der Arbeit hineinzuziehen. Nur der Vollständigkeit halber mußte darauf hingewiesen werden, denn von der richtigen Handelsbilanz einer solchen neuen Stadt hängt ihr Leben ab.

Eine weitere sehr verantwortungsreiche Aufgabe erwuchs uns noch aus der Verpflichtung, nicht nur die Flächengrößen schlechthin für die einzelnen Betriebe und öffentlichen Einrichtungen zu geben, wir hielten uns auch verpflichtet, für die meisten vorkommenden öffentlichen und gewerblichen Einrichtungen typische Grundrisse und Skizzen zu geben, so daß der junge Städtebauer daraus zumindest die richtige Anordnung der Räume zueinander zu entnehmen vermag. Wir haben keine eigentlichen Raumprogramme aufgestellt. Davon mußten wir absehen, da die örtlichen Verhältnisse zu verschieden sind. Wir haben aber bei den öffentlichen Einrichtungen eine große Zahl von ausgeführten Beispielen zur Abbildung gebracht und haben bei der unendlichen Vielfältigkeit der gewerblichen Betriebe versucht, diese Betriebe in einer verhältnismäßig kleinen Zahl von typischen Grundrissen unterzubringen. Dies ist in Verbindung mit zahlreichen Beispielen aus der Praxis auch insoweit gelungen, daß der planende Architekt für die Bemessung der Raumverhältnisse der in seiner Siedlung unterzubringenden gewerblichen Betriebe Anhaltspunkte hat und trotzdem genügend freie Hand behält in der Spezialanordnung und in der Unterbringung der Betriebe im Flachbau oder in mehrgeschossiger Bauweise.

Die Gesamtarbeit wäre unvollkommen geblieben und wir hätten unserer eigenen Arbeit mißtrauen müssen, wenn wir nicht selbst gewagt hätten, einige Projekte nach unseren Untersuchungen durchzuarbeiten.

Wir bringen in Teil 4 dieses Werkes die Nutzenanwendung unserer Untersuchungen in Gestalt von verschiedenen Planungsbeispielen. Wir haben hierfür zum Teil preisgekrönte Wettbewerbsarbeiten verwandt, zum Teil Diplom- und Studienarbeiten von Studierenden und Diplom-Ingenieuren der T.H. Berlin. Wir bringen zum Schluß noch die Abbildung des Modells einer bis ins kleinste mit großer Sorgfalt und mit viel Geschick durchgearbeiteten Stadt von 20 000 Einwohnern, die den Vorzug hat, daß sie vollkommen in einem gegebenen Gelände eingearbeitet worden ist.

Als die Arbeit vollendet schien, drängte sich die Notwendigkeit auf, noch eine Frage zu stellen, die als Brücke von der Idee zur Wirklichkeit geschlagen werden mußte:

„Was kostet die Stadt?“

In überraschend kurzer Zeit gelang die Beantwortung der Frage, die wohl zum ersten Male in der gesamten Städtebaugeschichte gestellt worden ist. Das war nur möglich, weil in der vorliegenden Arbeit die für die Erbauung einer ganzen Stadt erforderlichen Einzelpositionen schon zusammengetragen und beschrieben waren. So bedurfte es im Grunde nur einer Multiplikation und Summation dieser Einzelpositionen mit den landesüblichen Richtpreisen für die Kubatur umbauten Raumes bei den einzelnen Kategorien der Bauten, für die Anlage der Straßen, Versorgungsleitungen, Grünflächen, Plätze usw.

Natürlich handelt es sich nur um eine *Schätzung*, die aber genügend fundiert ist, um für überschlägliche Berechnungen als Richtwert zu dienen.