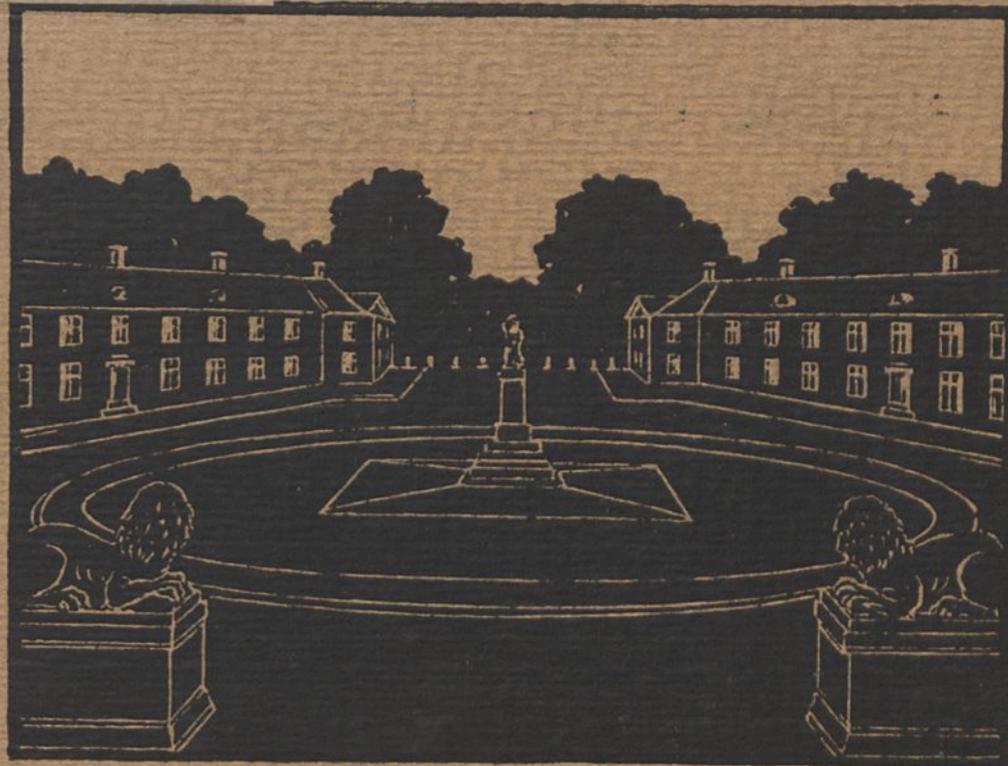


Biblioteka
Politechniki Wrocławskiej

Biblioteka Główna i OINT
Politechniki Wrocławskiej



100100218818



C. ROHLER
STADTRAUMKUNST
U. BEBAUUNGSPLAN

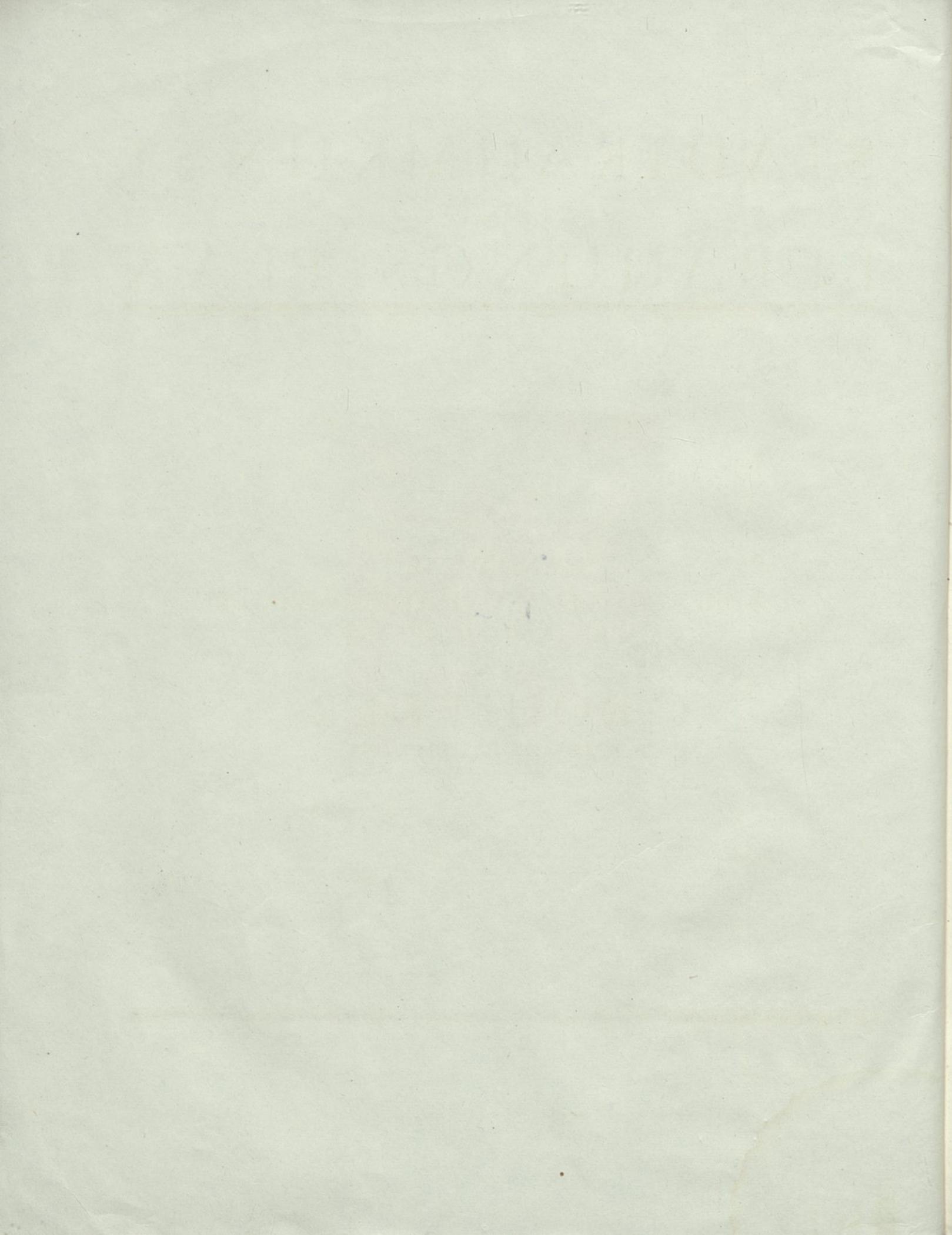
Biblioteka
Politechniki Wrocławskiej

~~3142 III~~

STADTRAUMKUNST
UND
BEBAUUNGS-PLAN

VERLAG
FÜR DIE AUFSTELLUNG UND ERHEBUNG
VON BEBAUUNGS-PLÄNEN
VON
C. F. H. L. E. D. E. R.
VERLAGSSTELLE

VERLAG VON C. F. H. L. E. D. E. R. HOCHSTADT AM MAIN



STADTRAUMKUNST UND BEBAUUNGS-PLAN

L 3142 III

HANDBUCH
FÜR DIE AUFSTELLUNG UND BEURTEILUNG
VON BEBAUUNGSPLÄNEN
VON
C. ROHLEDER
VERMESSUNGSDIREKTOR



VERLAG VON C. ROHLEDER HÖCHST AM MAIN

STADTRAMM-KUNST
UND
BEBAUUNGS-PLAN

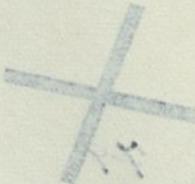
Verlag von C. Rohleder Höchst am Main
Alle Rechte vom Verleger vorbehalten
Copyright by C. Rohleder Höchst a. Main
Druck von Lorenz Bauer Nied-Höchsta.M.

Buch- und Kunstdruckerei
Umschlag von Rich. Biringer Höchst a. M.



Inu. 5364.

354380 L/1



aka. 5364/49 R.

VERLAG VON C. ROHLEDER HÖCHST AM MAIN

VORWORT

Die Literatur über Städtebau ist in den letzten Jahrzehnten ansehnlich angewachsen. Es fehlt aber ein Handbuch, welches die ästhetische, zweckmäßige und technische Seite dieses Problems im Zusammenhang behandelt, und ein Führer durch die ganze Aufgabe ist.

Das vorliegende Werk will praktische Arbeit leisten. Es will dem werdenden Fachmann das Rüstzeug zum Schaffen geben, ihm dann an Hand theoretischer Kenntnisse den Weg zeigen, wie eine vorliegende Ortserweiterungsaufgabe anzufassen und durchzuführen ist.

Aber daneben soll mehr erreicht werden:

Der Stadtbewohner unserer Zeit beschäftigt sich im allgemeinen noch wenig mit der Fortentwicklung seiner Heimatstadt, im Gegensatz zum Mittelalter, wo das Allgemeininteresse die schöne deutsche Stadt schuf. Magistratsmitglieder, Stadtverordnete, die über das im Bebauungsplan liegende Programm der Ortsentwicklung entscheiden sollen, sind selten in der Lage, den Ausführungen des Fachmannes zu folgen „den Plan zu lesen“ und die niedergelegten Ideen zu verstehen und zu würdigen.

Hier will das vorliegende Werk helfend eingreifen, und mit dem Verstehen des Entworfenen wird auch die Lust zu eigener Beschäftigung mit dem Problem, zu Anregungen und zur Kritik kommen. Die Kritik aber scheut der Fachmann nicht. Die Aufgabe einer Stadterweiterung wird ihm im Laufe des Entwerfens so ans Herz wachsen, daß er dankbar für Hinweise und gegebenenfalls auch Beanstandungen sein wird, die ihn der restlosen Lösung seiner Aufgabe nur näher bringen.

Dem Verfasser ist bekannt, daß er manches bringt, was anderen Orts schon niedergelegt ist. Gleichwohl war dies zur Erreichung des gedachten Zweckes nicht zu vermeiden.

Höchst am Main im März 1924

Der Verfasser

VORWORT

Die Literatur über Städtebau ist in den letzten Jahrzehnten anscheinend an-
gewachsen. Es fehlt aber ein Handbuch, welches die ästhetische, zweckmäßige
und technische Seite dieses Problems im Zusammenhang behandelt, und
ein Führer durch die ganze Aufgabe ist.
Das vorliegende Werk will praktische Arbeit leisten. Es will dem werden-
den Fachmann das Rüstzeug zum Schaffen geben; ihm dann an Hand theo-
retischer Kenntnisse den Weg zeigen, wie eine vorliegende Ortsentwicklungs-
aufgabe anzulösen und durchzuführen ist.

Aber daneben soll mehr erreicht werden.
Der Stadtbewohner unserer Zeit befindet sich im allgemeinen noch wenig
mit der Fortentwicklung seiner Heimat, im Gegensatz zum Mittelalter,
wo das Allgemeininteresse die schwere deutsche Stadt schuf. Magistratsmit-
glieder, Stadtvorstände, die über das Städtebauprogramm liegende Programme
der Ortsentwicklung entscheiden sollen, sind selten in der Lage, den Aus-
führungen des Fachmannes zu folgen, „den Plan zu lesen“ und die nieder-
gelegten Ideen zu verstehen und zu verfolgen.
Hier will das vorliegende Werk helfend eingreifen, und mit dem Verstehen
des Entwurfes wird auch die Lust zu eigener Beschäftigung mit dem
Problem, zu Anregungen und zur Kritik kommen. Die Kritik aber schont
der Fachmann nicht. Die Aufgabe einer Städtebauevolution wird ihm im Laufe
des Entwerfens so ans Herz wachsen, daß er dankbar für Hinweise und
gegebenenfalls auch Beanstandungen sein wird, die ihn der richtigen Lösung
näher führen.

Dem Verfasser ist bekannt, daß er manches drängt, was anderen Orts schon
niedergelegt ist. Gleichwohl war dies zur Erreichung des gedachten Zweckes
nicht zu vermeiden.

Höchst am Main im März 1924

Der Verfasser

KAPITEL I. RÜCKSCHAU UND AUSBLICK

DAS MITTELALTER

*„Wer sich mit städtebaulichen Problemen beschäftigen will, muß die Vergangenheit kennen.“
„Wer die Vergangenheit verstehen und gerecht würdigen will, muß sie aus dem Geiste ihrer Zeit heraus zu erfassen suchen.“*

Zur Zeit des Tacitus lebten die Germanen in Einzelgehöften, zu einer Zeit, als in den südlichen Ländern schon jahrhundertlang eine blühende Städtkultur bestand. Die Stadtgründungen in Deutschland setzen ein, als die Germanen Beziehungen zu den Römern erhalten, teils durch römische Lagerbauten, aus denen sich Städte entwickelten — Regensburg, Bonn, Köln, Xanten, — teils durch fortschrittlich gesinnte Herrscher, welche italienische Kultur in ihre Lande verpflanzten. Es ist also natürlich, wenn wir den Ursprung unserer ältesten Stadtformen im Süden suchen, und wenn der Einfluß des Südens immer wieder in Erscheinung tritt.

Man hat die planmäßige Entstehung unserer mittelalterlichen Städte oft bezweifelt. Aber selbst in den kleinsten Ortslagen aus jener Zeit findet sich in der Regel eine gewisse Gesetzmäßigkeit in der Anordnung von Platz, Kirche, Pfarrhaus. Ein eingehenderes Studium mittelalterlicher Stadtgrundrisse gibt die Überzeugung, daß viele unserer alten Stadtschönheiten nicht Zufallsprodukte, sondern bewußt ge-

schaffen worden sind. Vorgänger der Städte sind meistens befestigte Plätze oder Klosterniederlassungen, in deren Schutz die ersten Ansiedelungen entstehen. Mit der Entwicklung des städtischen Lebens bildet sich der neue Bürgerstand. Die Erringung der städtischen Freiheit, die Ausbreitung der gewerblichen Tätigkeit, Handelsbeziehungen von Stadt zu Stadt und zum Süden, das Zunftwesen, brachten ein kraftvolles Aufblühen des deutschen Städtewesens, und ein interessierter Bürgersinn trat opferfreudig und mitwirkend für die schönheitliche Durchbildung der Vaterstadt ein. Man blickte zunächst nach Süden, dem Land der alten Kultur, und mit fortschreitender Entwicklung setzt selbständige formbildende Tätigkeit ein.

Die Schönheit unserer mittelalterlichen Städte ist bekannt und häufig genug besungen worden, sie braucht hier nicht weiter gepriesen zu werden. Aber das Wesentliche, aus dem diese Schönheiten erwachsen sind, ist von Bedeutung. Man könnte annehmen, es sei die Architektur der Gebäude. Aber

der aufmerksame Beobachter wird bald finden, daß diese es nicht allein, sondern daß ebenso bedeutsam die Stellung der Gebäude ist, ja, daß mit an sich unscheinbaren Bauten allein durch Gruppierung zu einander und im Landschaftsbild die entscheidende Wirkung erzielt ist.

Diese Gruppierung kommt im Stadtgrundriß zum Ausdruck und wird daher Gegenstand unserer Untersuchung sein.

Betrachten wir zunächst die ostdeutschen Städte, deren Gründungszeiten meist in die gotische Zeit fallen, — Breslauer Ring 1241, Gerdauen 1325, Allenburg 1407 — so finden wir das gleiche Schema: Gerade Straßen, regelmäßiger Platz — Ring genannt, da die Mitte bebaut ist, — rechtwinklige Einmündung gerader Straßen in die Plätzecken. Die Plätzecken sind oft eingeeengt, besonders deutlich in Posen, Plan 9 auf Tafel III. Die innere Ringbebauung ist manchmal gegen die Marktseite gedreht: — Breslau, Plan 1 auf Tafel I. Dadurch entstehen konvergierende Platzseiten, die den Vorteil bieten, daß dem Beschauer von der engen Stelle aus (Plan 1 zwischen A und B) eine größere Platzseite der gegenüberliegenden Wand C—D sichtbar wird. Von der breiten Seite her fließen die Seitenwandungen A—C und B—D zusammen, erhalten Neigung zur Sehlinie und werden besser überschaubar in das Gesichtsfeld gestellt (Abb. 3, Graz).

Die konvergierenden Seiten geben weiterhin der Blickrichtung eine künstlich verstärkte perspektivische Wirkung und eine Größensteigerung der abschließenden Baulichkeiten.*)

Die innere Ringbebauung besteht in manchen Orten nur aus dem Rathaus, das dann aber mehr an eine Platzwand gerückt ist. Denken wir uns in Breslau die innere Ringbebauung gänzlich beseitigt, dann haben wir ein im übrigen Deutschland weitverbreitetes Schema — Marktplatz, Diagonal zum Platz der Kirchplatz — von dem ein Beispiel im Rostocker Markt (Plan 2) gegeben ist.

Marktplatz und Kirchplatz sind Kernpunkte der mittelalterlichen Stadtanlage. Man betritt den Markt in der Regel in einer der Ecken, da hier die wesentlichen Zuführungsstraßen einmünden. Die Platzmitte treffenden Straßen sind meist verkehrsarme Gassen. Von den Plätzecken hat man selten Einblick in fortführende Straßen. Der Markt liegt vor dem Beschauer als scheinbar rings geschlossener Raum, und ohne ablenkende Durchblicke genießt man die würdigen Häuserreihen, überragt von den stattlichen Türmen einer im Unterbau oft nicht sichtbaren Kirche. In solcher Gestalt sehen wir, zum Teil den örtlichen Verhältnissen angepaßt, den Marktplatz in Dresden, Jena, Naumburg a. Saale, Pirna, Hersfeld, Halberstadt, Nürnberg, Biberach usw. Auch die Piazza Garibaldi in Bergamo, Abb. 2 erscheint in dieser Form und läßt die Vermutung zu, daß diese Stellung des hochragenden Turmes zum breitgelagerten Platz südlichen Ursprunges ist.

Kirche und Markt werden oft nur von wenigen kleinen vorgelagerten Häusern getrennt, die aber wesentlich für die Wirkung sowohl des Platzes, als auch der Kirche selbst sind. Sie sind raumbildend für den Platz und „optischer Maßstab“ für die Türme der Kirche. Unwillkürlich und unbewußt vergleicht und erhält man erst dadurch Vorstellung der eigentlichen Größe. Man erkannte dies, als man daran ging, die Kirchen freizulegen. Die Platzwand wurde zerrissen, die Raumwirkung zerstört und die Wirkung der Kirche in ihren stattlichen Türmen geschwächt.

Zur Erläuterung des Begriffes „optischer Maßstab“ diene Abb. 5. Vorstellung der menschlichen Durchschnittsgröße ist jedem geläufig. Die Personen am Fuße des Platzmonumentes geben Vorstellung von dessen Größe, das Platzmonument wieder Vorstellung von der Größe des Turmes.

Die Form des Platzes hat im Mittelalter keine besondere Rolle gespielt. Wir sehen Quadrate, Rechtecke,

*) A. E. Brinkmann im Handbuch der Kunstwissenschaften über perspektivische Scheinverlängerung und optische Maßstabtäuschung.



Abb. 1. Altdorf bei Nürnberg
 Nach einem alten Stich, abgebildet in der Zeitschrift: Heimatschutz



Abb. 2. Bergamo: Piazza Garibaldi
 Nach Spemann's Kunstkalender



Abb. 3. Graz:
 Konvergierende Platzwandungen



Abb. 4. *Weissenfels a. S.*, Marktplat
(Phot. C. Rohleder)



Abb. 5. *Brügge*, Marktplat
(Phot. C. Rohleder)



Abb. 6. *Brügge*, Steinstraße
(Phot. C. Rohleder)



Abb. 7. *London*, Pall Mall
(Phot. C. Rohleder)

regelmäßige und unregelmäßige Vielecke. Er entwickelt sich aber in der Regel in die Länge vor hohen oder hochgestellten Gebäuden oder in die Breite vor breitgelagerten Gebäuden. Man vergleiche hierrüber Abb. 4 und Plan 6 von Weißenfels mit dem hochgelegenen Schloß über dem langgestreckten Markt und von Leipzig Fig. 3 mit dem breitgestellten Rathaus an der Längsseite des Platzes.

Die scheinbare Raumschließung erreichte man durch möglichst tangentielle Einführung der Straßen, darüber hinaus durch lückeneinengende Straßenanordnung. Man vergleiche Abb. 4 und Fig. 6. Trotz der erheblichen Breite der Leipziger Straße am Weißenfeler Markt ist im Bild eine Platzöffnung kaum erkennbar. Weiterschließend folgt hieraus: Störend für die räumliche Wirkung beim Blick über den Platz ist die diagonale Straßenfortführung. Eine Straßenabzweigung solcher Art verlangt kurz darauf Gabelung der Straße oder scharfe Biegung.

Zur Einengung der Straßenlücken in den Platzecken wendete man verschiedene Kunstgriffe an. Auf dem Plan von Brügge Fig. 5, Markt, Nordwestecke, sehen wir Einengung durch vorspringende Marktwendungen bis zur Straßenachse. In verstärktem Maße ist diese Art in Posen zum Ausdruck gekommen (Plan 9). Auf Plan 6 von Weißenfels vereinigen sich zwei Straßen vor Erreichung des Platzes. Eine Erweiterung dieser Art sehen wir wieder in Brügge, Markt-Südwestecke: vier Straßen vereinigen sich paarweise, und nur eine Straße führt auf den Markt. Diese Einengungen sind, wie später gezeigt wird, auch verkehrsregulierend, sowie von optischem Wert für den Beschauer, der den Platz noch nicht betreten hat, ihn aber plötzlich vor sich liegen sieht. Die enge Durchblickslücke wirkt kulissenartig abblendend auf das Gesichtsfeld und läßt das Platzbild selbst wirkungsvoll hervortreten.

Das Wesentliche an den mittelalterlichen Plätzen ist also zunächst das Hinstreben auf geschlossene Raummirkung wenigstens von den Hauptzugangs-

stellen aus, dann die würdige architektonische Ausgestaltung der Platzwendungen und oft eine feinsinnig abgewogene Beziehung von breitgelagertem Platz zum hochragenden Turm.

Wenn wir mithin die Entstehung des mittelalterlichen Stadtkernes als planmäßig vorbereitet unter Anlehnung an südliche Vorbilder annehmen dürfen, so wird die Nachprüfung auf Planmäßigkeit in der Straßenführung schwieriger. Man wird sich die Entwicklung folgendermaßen zu denken haben. Bei langsam wachsendem Weichbild bauten sich zunächst die vorhandenen Verkehrswege aus, die den natürlichen Geländeverhältnissen folgten. Jedes Gehöft im Ortsinnern hatte seinen Hofraum und Hausgarten. Hinter den Hausgärten entstanden in zweckmäßigem Abstand Querstraßen. Eine Baufluchtlinie gab es nicht. Wohl aber blieben die Baulichkeiten abgerückt von der eigentlichen Straße, weil die Anwohner vor ihrem Hause einen Geländestreifen für Aufstellen der Ackergeräte liegen ließen, wie es auch heute noch in zahlreichen Ortschaften mit ländlichem Charakter üblich ist. Innerhalb des schmalen Geländestreifens hatten Neubauten Spielraum in der Stellung der Hausfront. Schon eine geringe Drehung brachte das Gebäude besser zur Geltung und machte von den Wohnräumen des Hauses aus ein größeres Bild der Straße sichtbar. So entstanden allmählich Krümmungen und Unregelmäßigkeiten in den Straßen. Man vergleiche hierüber Plan 4 auf Tafel II. In 4a ist eine S-Form entstanden, in 4b eine Einschnürung, in 4c eine staffelförmige Baulinie. Geschäftshäuser, Schenken und dergl. konnten den Vorraum entbehren. An geeigneter Stelle errichtet — Straßenecken — sprangen sie bis an die Fahrbahn aus der Gebäudeflucht hervor und erhielten eine ansehnliche Fassade, um die Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen. Die so entstandenen traulichen Städtebilder reizten zur Nachahmung und wurden bei Neugründungen und Erweiterungen als Vorbilder verwendet.

Ortschaften mit schneller Entwicklung sahen sich vor die Aufgabe gestellt, große Baulichkeiten in die

Stadtentwicklung einzuordnen und neues Bauland aufzuschließen, oder der Ehrgeiz eines Landverweisers*) suchte durch Herbeiholen neuer Ansiedler seine Stadt zu vergrößern. Die unsicheren, politischen Verhältnisse zwangen jedem Ort von Bedeutung eine Umwehrung auf, welche soweit vom Stadtkern abgerückt wurde, daß noch für einen längeren Zeitabschnitt Raum für eine Vergrößerung der Bevölkerungszahl vorhanden war. Es wurde für den umwehrten Innenraum ein Stadterweiterungsentwurf aufgestellt, der ein Niederschlag der damaligen Anschauung an Schönheit und Zweckmäßigkeit war. *Wir haben eine planmäßige Stadtentwicklung nach deutschen Städtebildern.* Man darf weiterhin schließen, daß bei raschwachsenden Städten innerhalb der Umfassungsmauern neben dem voll ausgebauten, planmäßigen Straßengerüst bald nicht vorgesehene Winkel und Straßen entstanden. Man scheute sich wegen der erheblichen Kosten so lange wie möglich, eine neue, weiter hinausliegende Umwallung herzustellen und nutzte jede Möglichkeit für Errichtung weiterer Wohnstätten aus. In vielen mittelalterlichen Städten wird man daher nur das Hauptstraßengerüst als ursprünglich vorgesehen betrachten dürfen.

Durchwandern wir nun die Straßen, so sehen wir beim Weiterschreiten sich Hausfront auf Hausfront in die Blickrichtung stellen, bis plötzlich ein Turm, ein Stadttor oder ein besonderes Gebäude den Straßenzug abschließt, oder das Bild eines weit sich öffnenden Marktplatzes vor uns liegt. Wir erkennen als aufmerksame Beobachter auch in den Linienführungen der Straßen das Hinstreben auf Bildung geschlossen erscheinender Räume. Dabei ist der dem Blick sich öffnende Straßenraum in der Regel nicht länger, als ihn ein normales Auge deutlich übersehen kann. Dann erfolgt ein Raumabschluß, sei es durch Biegung der Straßenrichtung, oder durch Brechung oder durch ein vorgezogenes Gebäude. *Man behält die Fähigkeit, das Ganze wirksam zu erfassen.*

Man betrachte Plan 5 und Abb. 6, ein treffendes

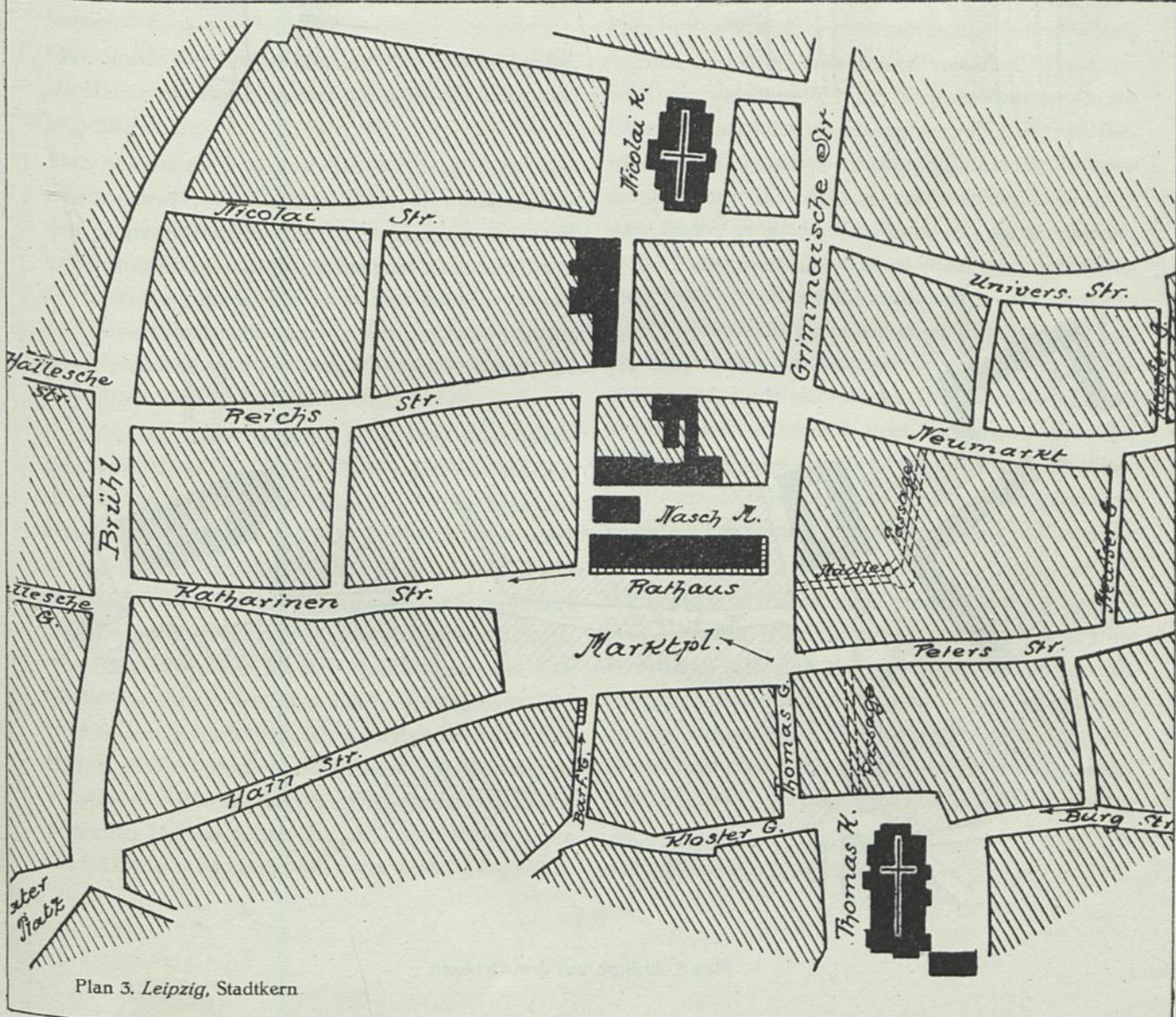
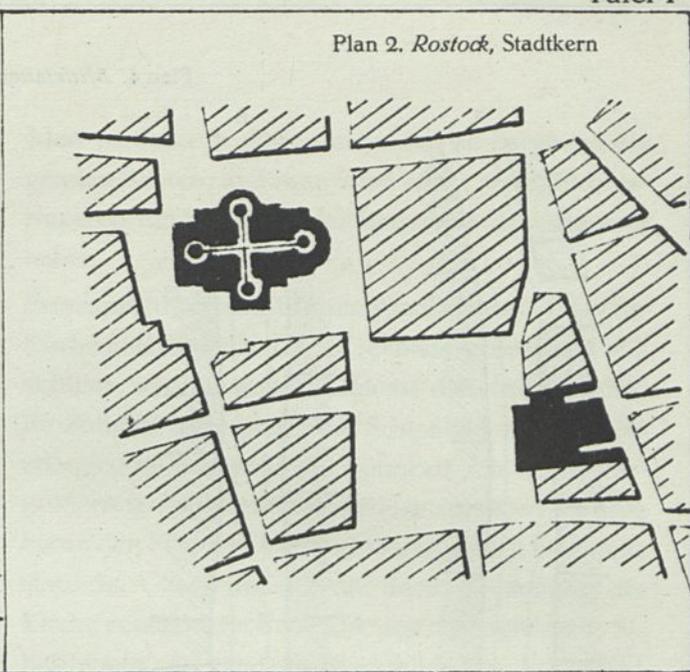
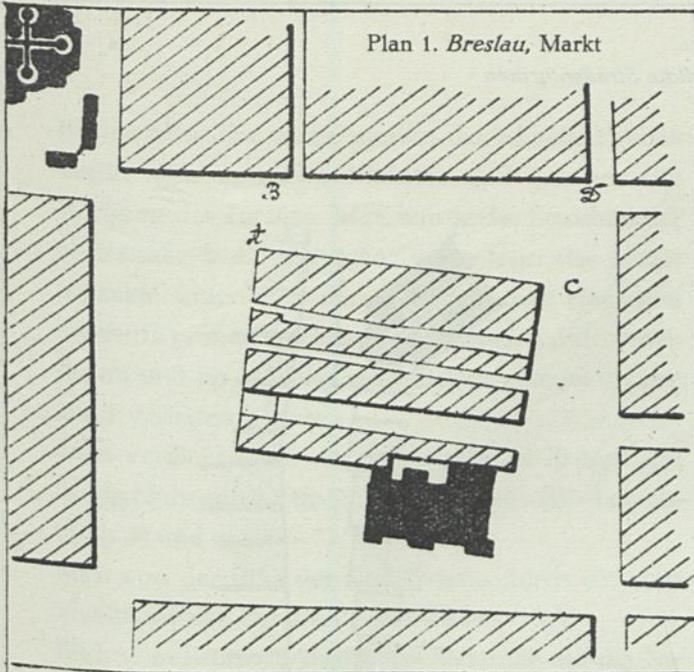
Beispiel mittelalterlicher Straßenführung. Wir sehen rechts die raumbildende Wirkung einer konkav gekrümmten Straßenwandung. Die Gebäude haben Neigung zur Sehlinie des Passanten, die Fassade wird sichtbar. Die andere Straßenseite folgt nicht parallel in konvexer Krümmung, welche die Baulichkeiten wenig hätte zur Geltung kommen lassen. Unter Verzichtleistung auf Parallelität wurde die Straßenflucht abschnittsweise gerade gezogen. Es entsteht ein verbreiteter Straßenraum und ein besser übersehbares Stadtbild. Die raumbildende Wirkung der Konkaven führte zu vielseitiger Anwendung in der Grundrißbildung alter Straßenzüge. Die Wirkung erhöht sich noch, wenn zu der konkaven Krümmung in der Horizontalen eine konkave Krümmung in der Vertikalen hinzutritt, wenn mit anderen Worten die Straße zuerst fällt und dann steigt. Der übersehbare Raum wird bereichert. (Vergl. Abb. 8 von der Belliardstraße in Brüssel).

Eine unschöne Wirkung entsteht im umgekehrten Falle bei einem sogenannten Straßenbuckel. Die Straße ist unübersichtlich, die Raumwirkung wird zerstört. Geradeaus, hinter dem Buckel, scheinen die Häuser zu versinken — Abb. 9.

Mittel, einen Buckel im Gelände unsichtbar zu machen, sind Richtungswechsel im höchsten Punkt durch Biegung, Knickung, Versetzung oder Gabelung der Straße. Die Straße erhält dadurch Blickabschluß durch ein Gebäude. Der abfallende Teil der Straße wird unsichtbar. Abb. 7 und Plan 14 veranschaulichen eine Straßenversetzung.

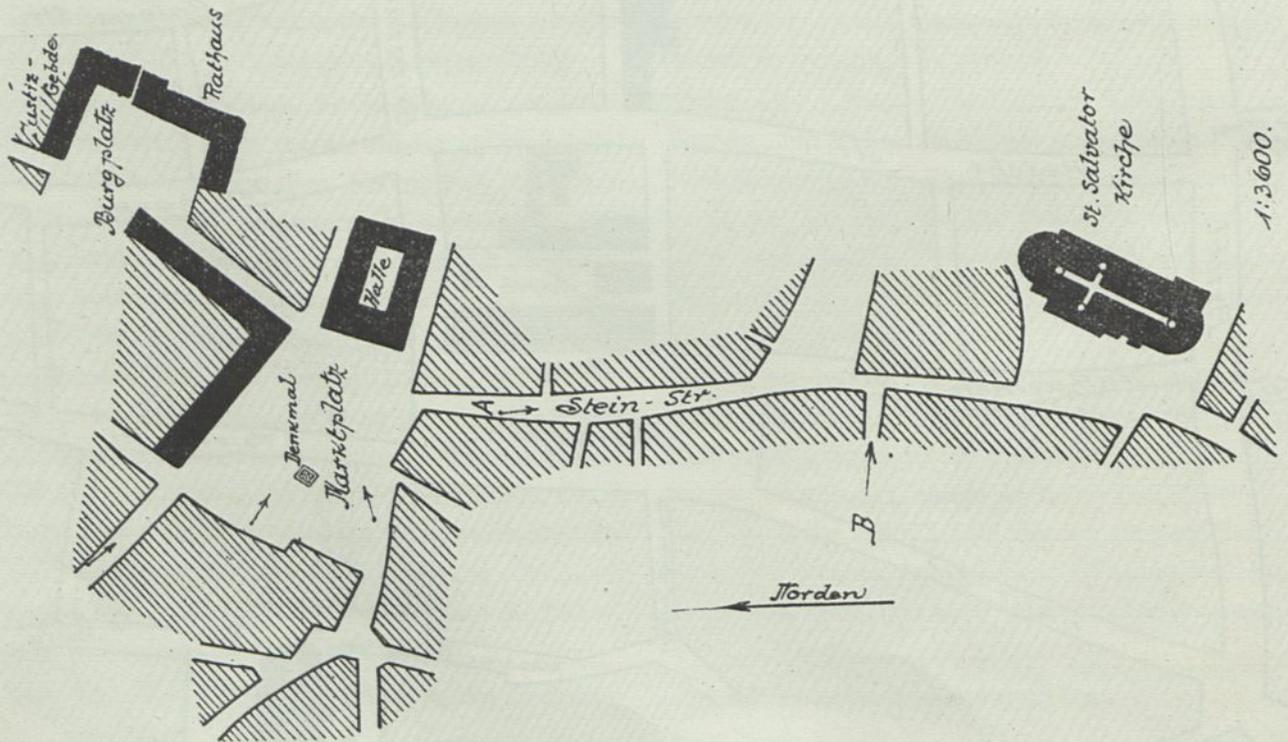
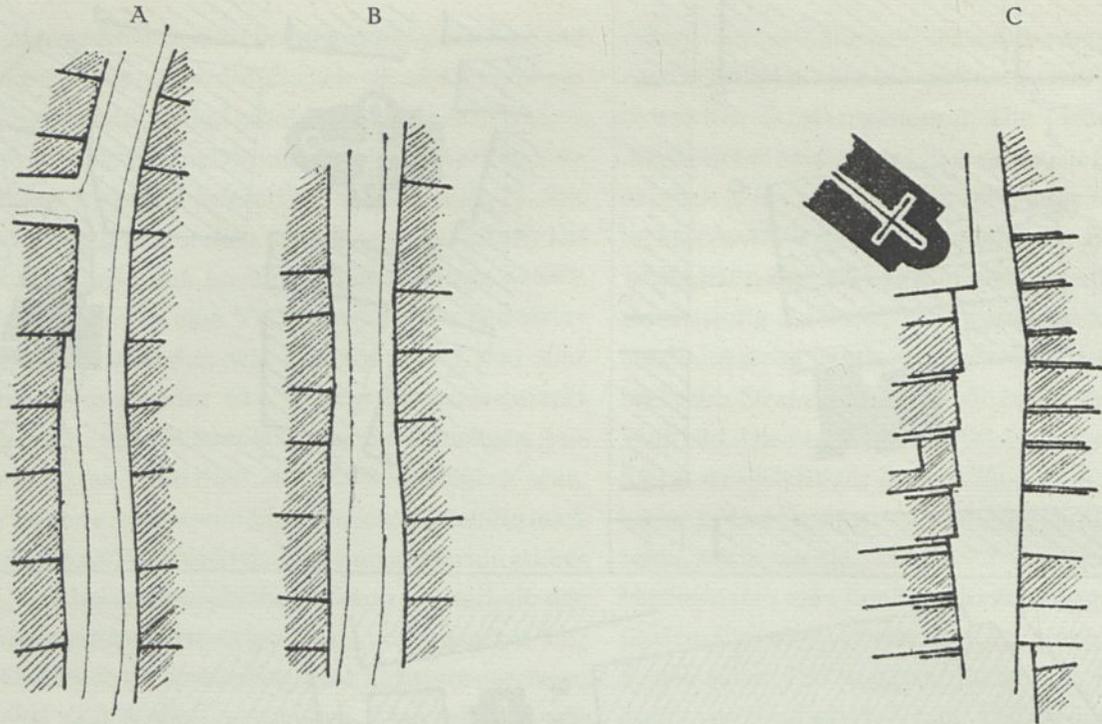
Kehren wir nun zurück zu Plan und Bild der Steinstraße in Brügge. Als Raumabschluß erscheint in der Blickrichtung der kraftvolle Turm der Salvatorkirche, diesem vorgelagert einige kleinere Baulichkeiten. Die Türme der alten Städte werden gern als Richtpunkte der Straßenzüge gegeben. Nicht immer direkt, oft erscheinen sie über einer unten vorbeiführenden

*) Zum Beispiel ist der weiter unten besprochene Stadtplan von Weifenfels aus diesem Anlaß entstanden.



Plan 3. Leipzig, Stadtkern

Plan 4. *Mittelalterliche Straßenformen*



Plan 5. *Brücke, aus dem Ortskern*

Häuserreihe. Die vorgelagerten Baulichkeiten geben wieder den optischen Maßstab und erhöhen die Wirkung des Turmes. Man würde das Stadtbild der Steinstraße beeinträchtigen, wenn man das kleine im Bilde unter dem Turm erscheinende Häuschen durch ein großes Geschäftshaus ersetzen würde, wozu die an und für sich als Geschäftslage geeignete Ecke leicht verleiten könnte.

Man vergleiche mit der Steinstraße in Brügge die Straßenführungen im Stadtplan von Alt-Leipzig (Plan 3) und zwar:

Blick von der Ecke der Kupfergasse durch die Universitätsstraße auf die Nikolaikirche,

Blick vom Brühl durch die Nikolaistraße auf die Nikolaikirche,

Blick durch die Burgstraße auf die Thomaskirche.

Die Häuserreihe rechts ist vorgezogen, um den Raum zu schließen.

Man beachte die konkave Ausbuchtung in der Katharinenstraße, in der Nikolaistraße, die vorspringenden raumschließenden Ecken (Straßenversetzungen) beim Blick durch die Katharinenstraße nach dem Brühl — durch die Reichsstraße nach dem Brühl — durch die Universitätsstraße nach der Kupfergasse — durch den Neumarkt nach der Preußergasse — durch die Hainstraße nach dem Brühl.

Eine *planmäßige* Anlage aus jener Zeit ist der Stadtplan von Weißenfels a. S.*) Plan 6, der hier als Beispiel für mittelalterliche, deutsche Bebauungsplanungskunst besprochen werden soll. Zunächst interessiert der Stadtkern. Aus alten Plänen ist zu schließen, daß die nördliche Hälfte des Marktplatzes, wie punktiert eingetragen, bebaut gewesen ist. Die Platzform ist also dem Rostocker Muster ähnlich gewesen. Die Kirche stand seitwärts über Eck und eingebaut. Die Verlängerung des Marktplatzes entstand aus dem Bedürfnis, das hochgelegene Schloß besser zur Geltung zu bringen. Der Fuß des Berges ist bebaut und die unten liegenden Häuser geben den optischen Maßstab für das Schloß, das dadurch besonders wichtig erscheint.

Man verdecke in Abb. 4 die unten an Berghang liegenden Bauten, und man wird einen wesentlich geringeren Eindruck von der Baumasse des Schlosses haben.

Feinsinnig durchdacht ist die Auswahl des Platzes für Kirche und Rathaus. Diese Gebäude werden erst voll sichtbar, wenn man dem Schlosse den Rücken kehrt. Ihr Anblick hätte gegen das Schloßbild verloren. So erlangen sie ihre volle Wirksamkeit. Die durch Vergrößerung des Marktplatzes freigelegte Kirche wurde bis an den Platzrand verlängert und erhielt eine neue stattliche Chorseite, um die durch Freilegung der Kirche entstandene Raumstörung auszugleichen. Sie belebt jetzt anregend das Marktbild. Man betritt den Platz in den Ecken, dort zusammenlaufende Straßen werden vorher zu einer Straße vereinigt. Weiterhin wird die gefällige Art der Straßenführung — annähernd parallel zum Flusse — auffallen. Mit Geschick ist die konkave Krümmung dort zur Anwendung gekommen, wo die gegenüberliegende Straßenseite fehlte, so in der Marienstraße an der Kirche, in der Leipzigerstraße und im Marktplatz (Südseite). Im übrigen verzichtete man bei konkaver Krümmung auf Parallelität in den Straßenwandungen und zog die Gegenseite abschnittsweise gerade. So in der Juden- und der Klosterstraße. Die Nikolaistraße hat Richtung auf die Schloßkuppel, die Klosterstraße auf ein Markteckgebäude, die Marienstraße auf den Rathausurm. Die Judenstraße — die Hauptgeschäftstraße — erscheint als breiterer, rings geschlossener Raum.

Weißenfels ist heute eine alles andere als schöne Stadt. Das liegt aber nicht an ihrem Grundrisse, sondern daran, daß eine ehemals fürstliche Residenz zu einer Provinzialstadt herabsank. Wir haben hier den Beweis, daß ein mit allen Vorzügen ausgestatteter Grundlinienplan keine Gewähr für eine schönheitliche Stadtentwicklung ist. *Die Stadtoverwaltung*

*) cf. Chronik von Weißenfels a. S.

hat dauernd den harmonischen Aufbau zu überwachen, das vorhandene Gute in ästhetisch und hygienisch einwandfreier Weise zu erhalten.

In Abb. 10 sehen wir das Ergebnis einer verständnislosen baulichen Überwachung. Die Straßenführung entspricht der Steinstraße in Brügge. Die Straße hat einen wirkungsvollen Abschluß, aber den Anbau hat man sich ursprünglich wohl anders gedacht. Er läßt jede Harmonie, jeden Rhythmus vermissen. Gar nicht zu verstehen ist, wie eine Stadtverwaltung den aufdringlichen Telegraphenmast zulassen konnte. Im Gegensatz hierzu sehen wir in Abb. 11 einen Aufbau auf den entworfenen Linien, wo sich jedes Gebäude dem Ganzen harmonisch einfügt.

Nach diesen Untersuchungen werfen wir noch einen Blick auf Abb. 1: Altdorf bei Nürnberg. Betritt man von links kommend den Ortskern, dann liegt vor dem Beschauer der langgestreckte Marktplatz mit dem Rathaus als wirkungsvollen Abschluß. Daneben erhebt sich hinter einem vorgelagerten Häuschen der schöngeformte Turm der Kirche. Nach rechts ist der Platz bogenförmig ausgerundet. Kommt man dagegen von rechts, so entrollt sich dem Beschauer ein doppeltes Bild. Zur linken Hand erscheint — wieder über vorgelagerten Häusern — der Turm der Kirche, zur rechten Hand wickelt sich in konkaver Krümmung die Gebäudereihe der Hauptstraße ab. Auch hier ist die konvexe Gegenkrümmung vermieden.

Das Wesentliche in der mittelalterlichen Straßenführung ist: Raumwirkung, stets wechselnde Bilder in größter Mannigfaltigkeit, Überraschung durch plötzliche Einblicke in einen geräumigen oder intimen Platz oder Durchblicke auf einen hochragenden Turm. Es sind einzeln wirkende Bilder, die unabhängig vom übrigen Stadtgebilde genossen werden sollen, oft von entzückendem Reiz.

Das Ganze schmiegt sich der Bodenformation an. Dadurch erweckt es, von außen betrachtet, den Eindruck der Zugehörigkeit zur umgebenden Landschaft.

Es gliedert sich ihr harmonisch ein. Rein heimische Bauweise, gleichförmig gebildete Dächer geben einheitliche Gesamtwirkung.

Haben wir uns bisher darauf beschränkt, zu ergründen, welchen ästhetischen Zielen man im Mittelalter nachstrebte, so wird nachfolgende kleine Untersuchung zeigen, daß auch der Verkehrstechniker seinen Einfluß auf die Stadtgestaltung geltend gemacht hat.

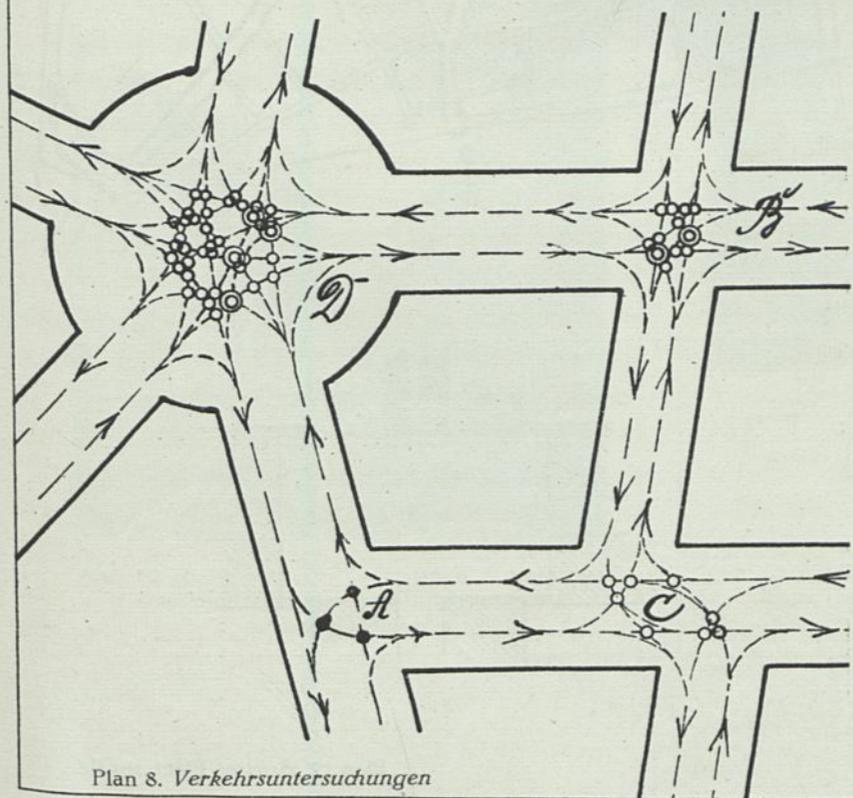
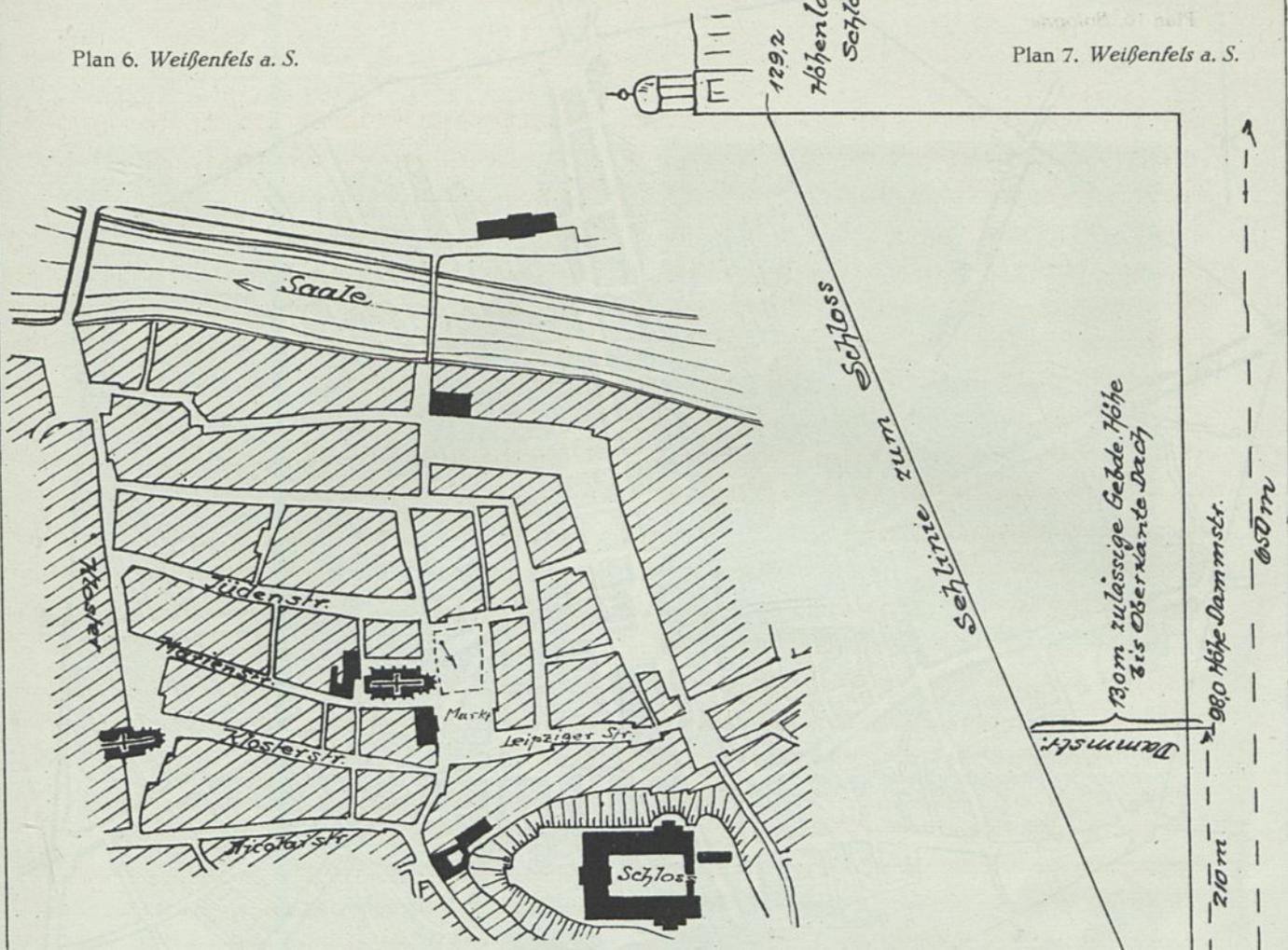
In den in Plan 8 ganz schematisch zusammengestellten Beispielen sind die Fahrrichtungen durch punktierte Linien und Pfeile angedeutet. Dort, wo eine Fahrrichtung eine andere kreuzt, besteht die Gefahr eines Zusammenstoßes, oder ein Wartepunkt, um Fahrzeuge aus der Querrichtung vorbeizulassen. Diese Gefahrenpunkte sind durch kleine Kreise kenntlich gemacht, evtl. Doppelkreise, wo mehr als 2 Richtungen sich kreuzen. In A, bei einer einseitigen Straßenabzweigung bestehen nur 3 Gefahrenpunkte. In B, bei einem Straßenkreuz finden wir schon 14 Gefahrenpunkte. Wird eine Straßenkreuzung aber durch eine Straßenversetzung wie in C ersetzt, dann verringern sich die Gefahrenpunkte auf 6, gleichzeitig werden sie mehr auseinander gezogen. Tritt zu den 4 Straßenrichtungen nur eine 5te Richtung hinzu, wie in D, dann entsteht bereits ein wahres Gewirr von Gefahrenpunkten.

Die Einengungen am Marktplatz, wie an der Juden- und Klosterstraße in Weißenfels, die Straßenversetzungen in mittelalterlichen Plänen, werden nun noch in einem anderen Lichte erscheinen. Die Zusammenführung der Straßen in jenen Anordnungen dienten neben ihrem schönheitlichen Zweck der reibungslosen Weiterleitung der Verkehrs.

Ein Musterbeispiel der Stadtplanung eines Verkehrstechnikers haben wir nun im Plan von Bologna, Plan 10. Die Hauptstraße im Ortskern zerteilt sich sowohl im Westen, als auch im Osten in je 5 Straßenzüge, welche den Toren der Stadt zustreben. Im Osten zweigt von der Via Mazzini nach Süden die Via

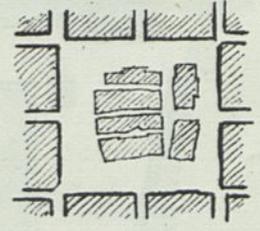
Plan 6. Weißenfels a. S.

Plan 7. Weißenfels a. S.



Plan 8. Verkehrsuntersuchungen

Augenhöhe in der Bahnhof-Str. 103,0



Plan 9. Posen, Markt



Abb. 8. *Brüssel*, Belliardstraße (Phot. C. Rohleder)
Doppelt konkav gekrümmte Straße
Es entsteht ein Städtebild v. großer Übersichtlichkeit



Abb. 9. *Constantinopel*
a. d. Zeitschrift: „Das Illustrierte Blatt, Frankfurt a. M.“
In der Vertikalen konvex gekrümmte Straße
Die Straße wird unübersichtlich, die Gebäude scheinen
zu versinken.



Abb. 10. *Brügge*. (Phot. C. Rohleder)
Gute mittelalterliche Straßenführung mit
schlechtem Anbau



Abb. 11. *Stuttgart*
aus der Zeitschrift „Der Städtebau“
Jedes Gebäude fügt sich harmonisch dem
Gesamtbilde ein



Abb. 12. *Rom*, Piazza del Popolo
Aus Handbuch der Kunstwissenschaften



Abb. 13. *Venedig*, Markusplatz
Nach einem alten Stich

Castiglione ab. Kurz darauf entsendet sie in den Zwischenraum beider Straßen die Via Santa Stefano. Nach Norden und Osten haben wir das gleiche Bild in Via Zamboni und Via San Vitale. Dabei wirken noch verkehrsregelnd die beiden im Plan durch schwarze Punkte kenntlichen schiefen Türme.

Am westlichen Ende der Hauptstraße sehen wir ein Straßenzusammenführungssystem, wie wir es im Weißenfelder Markt hatten, nur im erweiterten Maße: Via dell Pratello führt auf Piazza Malpighi, diese auf Via Felice, welche kurz darauf von links zwei weitere vorher gabelförmig zusammengeführte Straßen aufnimmt.

Die Hauptstraße hat südlich in Via Farini eine Ent-

lastungsstraße erhalten. Die hinsichtlich des Verkehrs weniger bedeutende Nord-Süd-Richtung hat gleichwohl 2 Straßenzüge aufgenommen, die sich gegenseitig entlasten. Der Marktplatz liegt seitwärts vom Verkehr in ruhiger Stadtgegend.

Man könnte vielleicht daran zweifeln, daß man in jenen alten Zeiten schon Verkehrserwägungen angestellt habe. Bologna ist aber Hauptort der großen Militärstraße „Emilia“, die Universität zählte im Jahre 1262 an 10000 Studenten und war im Altertum und Mittelalter von besonderer Bedeutung. Unsere Zeit blickt leicht etwas geringschätzig auf das Mittelalter zurück. Man sollte darin vorsichtig sein.

RENAISSANCE UND BAROCK

Zu Anfang des 15. Jahrhundert ging von Florenz von einem kleinen Kreis von Künstlern – Außen-seitern, Gelehrten, Malern, Bildhauern, nicht Bau-meistern vom Fach — eine neue Bewegung aus, welche einen völligen Bruch mit der mittelalterlichen Bautradition bedeutete*). Sie leiteten das Zeitalter der Frührenaissance ein, in der sich auch eine neue Stadtbaukunst mit anderer Auffassung heranbildete. In der Hochrenaissance und der folgenden Barockzeit entfaltete sie sich zur höchsten Blüte. Die Ziele der neuen Stadtbaukunst waren Durchsetzung des Stadtkörpers mit großen Perspektiven, Steigerung der Maßen zu architektonischen Höhepunkten und hinweisende Führung durch geradlinige Straßen. Die Straßenwandung tritt in ihrer Bedeutung zurück gegen die Richtung, das Ziel. Vor allem aber werden nicht mehr die einzelnen Straßen und Plätze als Räume für sich betrachtet, sondern als Glieder einer großen Einheit. Straßen- und Platzräume ordnen sich oft symmetrisch zu einer großen Achse. An Stelle des schönen, malerischen, aber unregelmäßigen Städtebildes sehen wir die große, erhabene Gesamtwirkung. Einzelheiten und Gesamtanlage erhalten klare gesetzmäßige Gliederung (Abb. 14) zu einer leicht faßbaren künstlerischen Idee, die sich anlehnt an antike Vorbilder.

Die neuen Ansichten über Städtebau verbreiteten sich von Rom aus über Italien und Frankreich und wurden anregend auch für viele deutsche Stadterweiterungen, u. a. für Karlsruhe, die Berliner Friedrichstadt, Potsdam. Im Geiste dieser Zeit entstand auch die Erweiterung der Stadt Koblenz (Plan 17). Vergleicht man die Stadtpläne von Weißenfels und Koblenz, so fällt der Unterschied sofort in's Auge. Ein Hauptstraßenzug liegt in der Achse des Schlosses, welches sich mit weit ausladenden Armen symmetrisch zu ihr aufbaut. Die Hauptstraße beginnt als einfacher Straßenzug, nimmt mit der Annäherung an das Schloß durch Verbreiterung an Bedeutung zu, bis kurz vor diesem zwei bogenförmige Arme gleichsam den Schloßarmen die Hände reichen. Die übrigen Straßen sind straff geführt und die bedeutenden unter ihnen erhalten einen architektonischen Abschluß, ein Ziel.

Während in der mittelalterlichen Stadtbaukunst allgemein nur ein Zusammenklingen der einzelnen Bauten erstrebt wurde, stellt die barocke Stadtbaukunst weitergehende Anforderung. Bedeutende Straßeneingänge verlangen gleichartige Durchbildung der Eckbauten, (Abb. 12).

*) Willrich: Die Baukunst der Renaissance in Italien.

In geraden Straßen mit hervortretendem Ziel ist aufdringliche Architektur vermieden, um allein die Richtung wirksam zu machen, oft noch unterstrichen durch hinweisende horizontale Gesimsführung (Abb. 13 und Plan 11). Auch die Platzform hat sich gegen das Mittelalter wesentlich verändert. Wir sehen ganz regelmäßig gebildete Quadrate, Rechtecke und Kreise, oft symmetrischen, gleichförmigen Aufbau der Baulichkeiten zu einer großen Achse. Die Straßen treffen meist die Mitte der Platzwand. Durchgangsplätze sind erweiterte Straßenräume. Der Centralpunkt des Platzes wird oft betont durch ein Monument (Abb. 15). Endplätze erhalten in der gegenüberliegenden Wand ein Hauptgebäude, das dem Platze selbst die Note gibt. Symmetrisch zu ihm gliedern sich nach beiden Seiten die übrigen Baulichkeiten auflösend an (Abb. 14 und Plan 12).

Die Ziele der Stadtbaukunst der Renaissance- und Barockzeit kommen in Rom zum klassischen Ausdruck (Abb. 16 und Plan 16). Ansicht und Grundriß des St. Peters-Platzes bauen sich symmetrisch zu

einer großen Achse auf, deren Richtung die Kuppel des St. Peters ist. Ein quergelagerter elliptischer Vorplatz geht über in einen schmalen Vorraum, der in breiter Treppe ansteigend, mit der Fassade der Kirche abschließt. Vorplatz und Vorraum sind mit Arkadengängen umkränzt, die wie weit ausladende Arme die gläubige zum Dom hinströmende Menge umschließen. Die Platzmitte ist zentralisiert im Obelisken, der Vorraum vorn eingengt, ob gezwungen durch die Baulichkeiten des Vatikan oder absichtlich, mag dahingestellt sein. Jedenfalls geben die einspringenden Eckbauten dem Beschauer wieder einen optischen Maßstab und erhöhen den Gesamteindruck des Domes.

Abb. 13 und Plan 11 veranschaulichen den Markusplatz in Venedig als Tiefenplatz zum Dom. Die geraden Platzseiten weisen hin auf das Ziel, verstärkt durch horizontale Gliederung der Seitenbauten. Die horizontale Richtungsbetonung erhält eine Gegenrichtung im hochragenden Campanile. Die Gesamtwirkung des Platzes erreicht nicht die Großartigkeit des Peters-

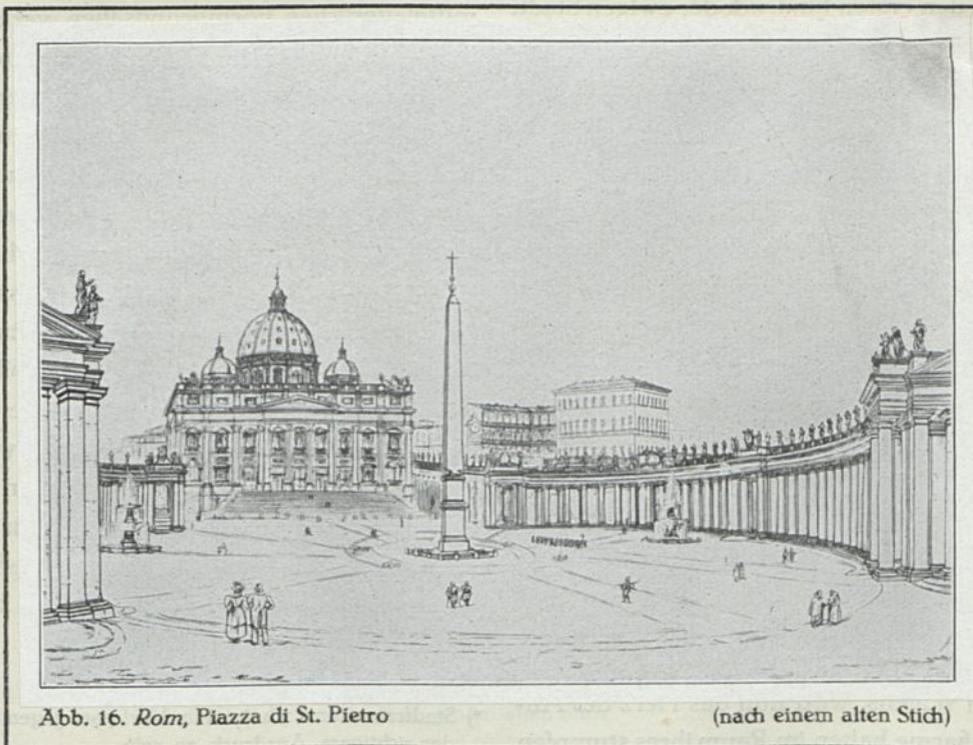


Abb. 16. Rom, Piazza di St. Pietro

(nach einem alten Stich)

platzes, der die größte Steigerung im endgültigen Ziel, dem kuppelgeschmückten Dom, gefunden hat.

In Abb. 14 und Plan 12 tritt uns die französische Form eines Endplatzes entgegen. In der Hauptachse sehen wir als Abschluß die Kirche als überragendes Hauptglied, symmetrisch gliedern sich unterordnend die Seitenbauten an. Der Platz stellt sich als eine groß angelegte, erhaben wirkende, leicht faßliche künstlerische Idee dar. Der Centralpunkt des Platzes ist später betont mit dem Reiterstandbild Gottfried's von Bouillon. Das Denkmal schließt für den aus der Querachse kommenden Beschauer zum Teil die gegenüberliegende Platzlücke, lenkt das Auge ab vom weiterführenden Straßenzug, sodaß der Blick über die Seitenwandung des Platzes hingeleitet. Auch die Baulichkeiten zu beiden Seiten der Querachse sind gleichartig hingestellt.

Nach diesen Platzgebilden der neuen Stadtbaukunst betrachten wir Abb. 12 und Plan 15 von der Piazza del Popolo in Rom. Der Platz ist Eingang zur Stadt von Norden her. Zwei gleichartig gebildete Kuppelkirchen geben den ersten Eindruck der ewigen Stadt, in welche drei Straßen strahlenförmig hineinweisen. Der Beschauer dieses Stadtbildes überblickt nicht mehr den Platz allein. Gleichzeitig dringt sein Auge weiter, und der Geist erfäßt ein ganzes Stadtgebilde. Straßen- und Platzraum gehören zusammen, sind Glieder einer großen Einheit, der Gesamtanlage der Stadt.

Ähnliche Stadtgebilde entstanden auch andern Orts. Versailles zeigt große Ähnlichkeit, und auch Karlsruhe wird von der Piazza del Popolo beeinflusst sein. Den Grundstein zum Schloß und zur Stadt Karlsruhe legte der Markgraf Karl Wilhelm im Jahre 1715. Abb. 17 zeigt die Stadt bis 1800. In Plan 13 sehen wir den Erweiterungsplan Weinbrenners aus dem Jahre 1808, der den Plan weiterführte und den barocken Geist des Eindringens in die Tiefe, des Erfassens des ganzen Stadtgebildes als große Einheit zur Durchbildung brachte. Das Schloß, der Sitz des formgebenden Willens, wird nun das Herz der Anlage. Die Schloßarme halten im Raum ihres stumpfen

Winkels die fächerförmige Stadt, in der Mitte die Carl-Friedrichstraße als Hauptachse, zu beiden Seiten je 4 Straßen, die alle vom Schlosse aus in den Stadtkörper hineinstrahlen, zusammengefaßt durch einen Kreisausschnitt, der den Schloßplatz an der anderen Seite begrenzt.

Die Hauptachse führt über den Marktplatz und Rondelplatz zum Ettlinger Tor. Die Platzräume sind Erweiterungen des Straßenraumes, Abb. 15, einmal einem Nützlichkeitszweck dienend, dann, um die öffentlichen Gebäude besser übersehbar in das Gesichtsfeld des Beschauers zu stellen — zurückgeschobene Wandung — vortretende Hauptgebäude. Die Platzmitten werden wieder durch Monumente betont. Man mag den Grundplan als eine Laune des ersten Erbauers hinstellen. Er entsprach aber dem Geiste der Zeit, hat Eigenart und Charakter, ist übersichtlich und klar im Aufbau und von bedeutender Gesamtwirkung.

Es ist selbstverständlich, daß ein Städtebauer sich mit den Gesetzen barocker Stadtraumkunst*) und den mittelalterlichen Formgrundsätzen vertraut machen muß. In besonders wichtigen Fällen wird er den Spezialisten nicht entbehren wollen, wie er ihn auch in den Zweckmäßigkeitsfragen des Bebauungsplanes, z. B. bei Industriebahnen, Hafenanlagen und Kanalisation, Baulandumlegungen u. s. w., beratend hinzuziehen muß. Jeder Entwurf einer Stadterweiterung erfolgt aus einer gewissen Kunstauffassung heraus. In ihr ist auch der spätere Aufbau zu vollenden, wenn nicht ein Mißton eindringen soll. Den Geist des Planes weiterzuführen, das ist die vornehmste Aufgabe des Stadtarchitekten. Diese wichtige Forderung ist leider im 19. Jahrhundert in Vergessenheit geraten. Hier liegt der Grund für den Verfall der Stadtraumkunst. Die Folge war, daß man überhaupt vergaß, daß der Bebauungsplan künstlerische Ziele zu verfolgen hat.

*) Stadtraumkunst scheint dem Verfasser gegen Stadtbaukunst der richtigere Ausdruck zu sein.



Abb. 14. *Brüssel*: Place royale
Nach einem alten Stich

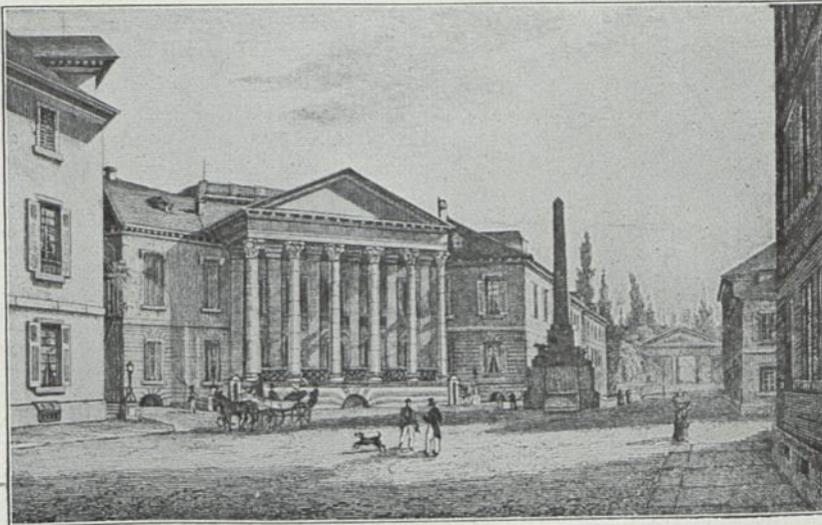


Abb. 15. *Karlsruhe*:
Rondelplatz der Carl-Friedrichstraße und Ettlinger Tor
Nach einem alten Stich

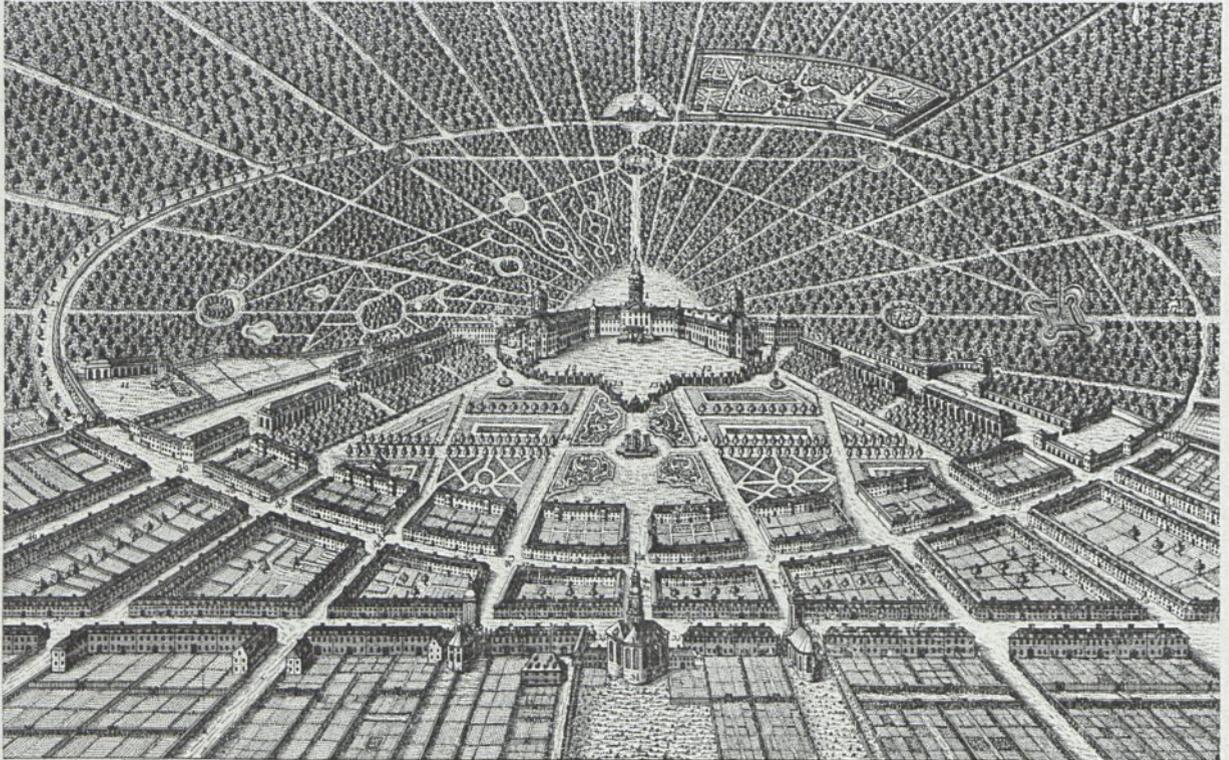
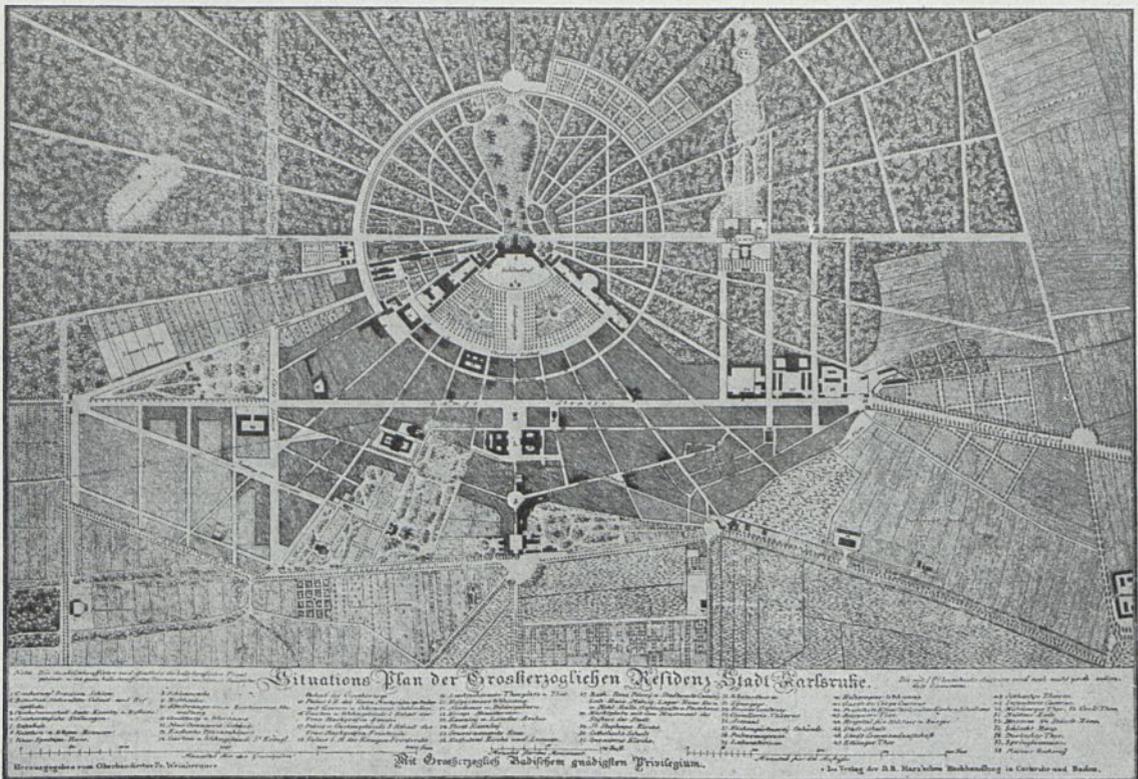


Abb. 17. Karlsruhe: vor 1800

Nach einem alten Stich



Plan 13. Karlsruhe: Stadterweiterungsentwurf um 1800 von Fr. Weinbrenner
Nach einem alten Stich, veröffentlicht in der Deutschen Bauzeitung

VERFALL IM 19. JAHRHUNDERT

Ebensowenig wie der Bebauungsplan allein den künstlerischen Aufbau einer Stadt sicherstellen kann, ebensowenig ist er allein Schuld an dem trostlosen Anblick der Stadtteile des 19. Jahrhunderts*). Bisher hatte die Baukunst sich traditionsmäßig entwickelt. Jeder baute im Stile der Zeit. Im 19. Jahrhundert geriet das sichere Empfinden für die architektonische Lösung einer Bauaufgabe durch eine wissenschaftliche Erforschung alter Bauformen in Verwirrung. Aus dem klassischen Altertum wurden griechische Architekturen und aus England die aus dem gotischen Stil hervorgegangene englische Baukunst bekannt. Wissenschaftliche Werke über romanische und gotische Kunst kamen hinzu. Es entstanden die „Lehrbücher der historischen Stile“**) nach denen man alles bestellen konnte: gotisch, romanisch, englisch, barock u. s. w. Die Vorlagenwerke warfen zum Teil mehrere Stile durcheinander, und so wurde auch im Publikum selbst bald jedes Gefühl für Stilreinheit aufgehoben. Die berufenen Behörden, die Bauämter der Städte, stellten sich nicht im geringsten hemmend entgegen. Es genügte der Besitz einer Baustelle und die Beachtung der polizeilichen Vorschriften, dann durfte der Unternehmer ohne Rücksicht auf die Umgebung sein aus dem Vorlagenwerk ausgesuchtes Gebäude hinstellen. Die rechtzeitige Her-

richtung der Straßen konnte kaum Schritt halten mit dem außerordentlichen Aufschwung der Städte. Das Bequemste waren gerade Straßen und rechteckige Baublocks. Es entstand das *Reißbrettschema der Stadtbauämter*, das umso lieber angewandt wurde, als man sich in Parallele glaubte mit dem raschen Anwachsen amerikanischer Städte.

Dies Reißbrettschema tauchte schon um die Wende des 17. zum 18. Jahrhundert auf. Der Plan des Kurfürstlichen Maurermeisters Johann Christian Müller in Mainz aus dem Jahre 1772 über eine Neustadt Höchst ist schon ganz in diesem Geist entworfen. Es erübrigt sich, ihn bildlich wiederzugeben, er ist in wenig Worten beschrieben. Als Basis dient der Bolongaro-Palast, ein schöner Barockbau mit 120 Meter Frontlänge. Parallel zur Front sind mit der Reißschiene in rund 90 Meter Abstand fünf gleichbreite Straßen gezogen; senkrecht zu diesen in 120 Meter Abstand vier weitere Straßen, sodaß der Bolongaro-Palast eine lange Blockseite einnimmt. Der Mittelblock dieses Schachbrettes ist als Marktplatz freigelassen. Ein Unterschied zwischen Wohn- und Verkehrsstraßen ist nicht gemacht. Bolongaro-Palast

*) cf. Ostendorf, Haus und Garten.

**) Schülze-Naumburg, Die Entstellung unseres Landes.

und drei vorgesehene Kirchen sind in die Straßenwand eingebaut, ohne daß vor ihnen ein Platz entwickelt wurde. Die Baublöcke selbst sind gleichmäßig bebaut gedacht: in der Mitte der Straßenwand je ein größeres Gebäude, die Straßeneckbauten etwas geringer in den Ausmessungen, dazwischen kleine Bindeglieder. Diese Bauanordnung hätte noch der Straße einen gewissen Rhythmus verliehen, aber in der Ausführung ist diese Durchführung vergessen worden, sodaß das Städtebild in nichts von der „Antikunst“ der Stadtteile des 19. Jahrhunderts abweicht. Das Gefühl für eine Stadtraumkunst ging in dem Niedergang der gesamten Baukunst vollständig verloren. Man verlernte sogar, die alten Denkmäler aus früheren Zeiten zu würdigen. Den Geist der Zeit kennzeichnet nichts besser als der Vorschlag eines Oberbaurats, das Hochmeisterschloß der Marienburg abzureißen, und die Ziegel für Getreidemagazine zu verwenden*).

Auf diesem Tiefstand war die Stadtraumkunst angelangt, als nach den 70er Jahren die Bodenspekulation in voller Kraft einsetzte. Die Bauämter konnten die Stadtplanung nicht mehr bewältigen. Bodenspekulanten teilten große Landgebiete an den Städten in Baustellen auf, und man überließ diesen die Ausgestaltung des Straßennetzes, wenn sie ihren ausreichenden Anteil an Freiflächen der Gemeinde zur Verfügung stellten. Neben den Bauämtern bearbeiteten nunmehr die Landmesser als Beauftragte der Terraingesellschaften und Gemeinden nach dem Moduschema der Zeit die Ortsbebauungspläne.

Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß in jener Zeit des Tiefstandes kaum einer befähigt war, die großen städtebaulichen Aufgaben, welche die damalige Zeit mit ihrem gewaltigen wirtschaftlichen Aufschwung stellte, mit Klarheit zu erkennen und durchzudenken, geschweige denn befriedigend zu lösen. Es mußte erst der angerichtete Schaden jedermann vor Augen liegen, ehe die Umkehr einsetzen konnte. *Die Baukunst selbst kann aber nicht mehr allein Führerin sein.*

Einmal hat sie sich noch nicht zu einer einheitlichen gemeinsamen künstlerischen Welt zurückgefunden. Dann ist der Bebauungsplan nicht mehr allein baukünstlerisches Problem**). Es sind darin hygienische, wirtschaftliche, soziale und technische Aufgaben zu lösen. Wir brauchen ein Bindeglied der einzelnen Sondergebiete. Das ist der *Städtebauer*.

*) cf. Geschichte der Marienburg von Wilhelm Schwandt Der Plan scheiterte an den hohen Kosten.

**) Prof. Josef Brix sagte hierüber 1911: „Es scheint hiernach, daß dem Künstler, dem Architekten, dem Maler, dem Bildhauer, die von Berufs wegen künstlerischen Sinn zu üben, zu bilden, zu vervollkommen und anderen zum Verständnis zu bringen haben, die Ausübung der Städtebaukunst in erster Linie zufallen habe. Doch auch hier gilt das biblische Wort: Viele sind berufen, aber wenige auserwählt.“

Gleichwie der Maler und der Bildhauer das edelste Gebilde der Schöpfung, den Menschen, nur dann in vollster Lebenswahrheit, im vollendeten Ebenmaß der Linien darzustellen vermögen, wenn sie mit dem Bau des Menschen und dessen Organismus ausreichend vertraut sind, und gleichwie die genannten Künstler fleißig Anatomie, fleißig den Gerüstbau des Menschen studieren müssen und in der Regel nur dann in Anlehnung an formvollendete Modelle und Vorbilder wahr und schön zu schaffen vermögen, so muß auch derjenige, der als Städtebauer die Kunst im Städtebau zur erfolgreichen Tat werden lassen will, diejenigen Lehren in sich aufnehmen, nach welchen der Organismus einer Stadt sich zu bilden hat, nach welchen Linien der Verkehr in seinen verschiedensten Formen sich gesetzmäßig zu gestalten haben wird und nach welchen Gesetzen Straßen, Brücken, Wasserversorgungs- und Kanalisationsanlagen; mit einem Wort, nach welchen Grundsätzen hauptsächlich die Werke des Bauingenieurs zu errichten sind. Mehr oder weniger werden allerdings die Städtebauer mit künstlerischer Vorbildung Dilettanten des Ingenieurbaues bleiben, gleichwie die Bauingenieure in der Mehrzahl Dilettanten der Kunst sein werden. Gleichwohl können sie beide gute Städtebauer werden, während der einseitig nur sein Spezialfach verstehende und beherrschende Fachmann, Architekt sowohl wie Ingenieur und andere Techniker, es nie zum Städtebauer, einer ganz neuen Art des Spezialfachmannes, der durch Wissenschaft, Technik und Kunst seine Vorbildung empfangen muß, bringen werden.

Klar geht aus diesen Erwägungen auch hervor, daß sich Kunst und Wissenschaft, daß sich Architekt und Ingenieur zu vereintem Schaffen beim Städtebau wohl zusammentun können und daß bei Aufstellung von Bebauungsplänen, namentlich für große Städte und Orte, die Vergeschwisterung von Hoch- und Tiefbau, von Architekt und Ingenieur, in der Regel zu schönen und zweckmäßigen Bebauungsplänen und Ortsgebilden führen wird, ein Erfolg, der bei ehrlicher, gemeinsam geleisteter, von gleicher Begeisterung für dasselbe Ziel erfüllter Arbeit nicht ausbleiben kann*).

Ein wohldurchdachtes Werk aber kann der Städtebauer, gleichgültig aus welchem Berufe er hervorgegangen ist, nur liefern, wenn er die allgemeinen Kenntnisse über Stadtraumkunst — nicht Hausbaukunst —, Entwässerung, Tracieren, Eisenbahnvorarbeiten, Verkehrswesen und Städtehygiene beherrscht. Die Frage ist so wichtig, daß ein eigenes Kapitel darüber folgen mag, besonders da wir heute vor der Gefahr stehen, daß die Stadtbaukunst sich wieder einseitig entwickelt, daß wichtige Zweckmäßigkeitsfragen nebensächlich behandelt werden. Wollen wir nun aus dem Rückblick auf vergangene Zeiten die Nutzenanwendung ziehen, so müssen wir uns den Geist der heutigen Zeit vergegenwärtigen. Die Zeiten stiller Beschaulichkeit sind vorüber, wir sind ein arbeitsames Volk geworden, wenigstens bis zum Kriege gewesen und müssen es wieder werden, wenn wir dem „Platz an der Sonne“ wieder näher kommen wollen. Emsige Tätigkeit, unterbrochen durch beschauliche Ruhe, ist wohl das vorschwebende Ideal.

Hieraus folgt für die Stadtraumkunst:

„Kraft und Ziel, große Klarheit verbunden mit einem erhabenen Gedanken soll das Hauptgerüst einer modernen Stadt erkennen lassen,“

*„stille Beschaulichkeit herrsche in ruhigen Wohn-
gegenden vor“,*

„leichte Möglichkeit zur Erholung und Stählung der Gesundheit in Sport und Spiel soll das Ganze durchsetzen“.

Ueber den Weg, dies Ideal zu erreichen, bestehen noch manche Unklarheiten. Manche Städtebauer verlangen völlige Abkehr vom sogenannten romantischen Städtebau, sie wollen nur auf geradem Wege von Punkt zu Punkt gelangen und die krumme Linie nicht mehr gelten lassen. Ob dies so ganz richtig ist? Der monumentale Städtebau ist erhaben, der romantische schön. Kant sagt, daß die Rührung von dem Erhabenen stärker ist, als von dem Schönen, aber sie ist ohne Abwechslung oder Begleitung der

letzteren ermüdend. Einen Reiz hat zudem jedes Raumgebilde, das in seiner Mannigfaltigkeit unmittelbar ein Gesetz zeigt. So die Gerade gegenüber der regellosen Linie, aber auch die Kreislinie, die Ellipse, das Oval gegenüber der willkürlich gebrochenen Linie. Die Einbildungskraft konstruiert unbewußt und unwillkürlich den verhüllten Teil der Linie^{*)}. Die gesetzmäßig gekrümmte Linie erscheint vom Standpunkt der Ästhetik gleichberechtigt neben der Geraden. Sie wird in ruhigen Wohnstraßen, auch in Promenaden, manchmal auch im monumentalen Städtebau Anwendung finden. *Abzulehnen ist aber die eine Zeitlang so beliebte zwangslos sich schlängelnde Linie.*

Die gerade Straße in geringerer Breite erhält durch ihre straffe Linienführung unwillkürlich etwas Hinweisendes. Die seitlich gelegenen Gebäude treten in ihrer Bedeutung zurück, die *Richtung wird betont*. Hieraus folgt, daß ein Ziel auch gegeben sein muß, entweder ein ideelles, oder ein monumentales. In Abb. 12 führt der linke Straßenzug zur spanischen Treppe, der mittlere zur Piazza Venezia, der rechte zum Tiber und dem Stadtteil des Vatican. Jede der 3 Straßen — in der Abbildung leider nicht erkennbar — senkt sich zunächst etwas und steigt dann wieder an, sodaß ein Stadtbild entsteht, von dem der Beschauer sich nur schwer losreißen kann.

Befindet man sich in einer großen Verkehrsader ohne Zielpunkt, dann kann zu Zeiten des Hauptverkehrs durch hin und her flutendes Menschengewühl, durch Schaufenster mit künstlerischen oder sonst interessanten Auslagen ein sichtbares Ziel in der Straßenrichtung entbehrlich erscheinen. Betritt man aber diese Straßen in den frühen Morgenstunden oder an ruhigen Sonntagen, wo die ablenkenden Momente fehlen, dann wird man die Nüchternheit eines endlos gestreckten Straßenzugs erkennen.

„Die gerade Straße verlangt einen um so bedeutenderen Abschluß, je länger und kräftiger sie geführt ist“.

^{*)} Diez, Allgemeine Ästhetik.

Aus der Renaissance- und Barockzeit ist fortzuwickeln: Auflockerung des Stadtkörpers durch große Perspektiven, Steigerung der Massen zu architektonischen Höhepunkten, die Einzelheiten im Stadtkörper sind als Glieder einer großen Einheit zu behandeln, und das Ganze soll von einer einheitlichen großen Idee getragen werden. Wie das geschehen kann, soll später gezeigt werden, ebenso wie man Raumproblem und Massenwirkung in Beziehung bringen kann.

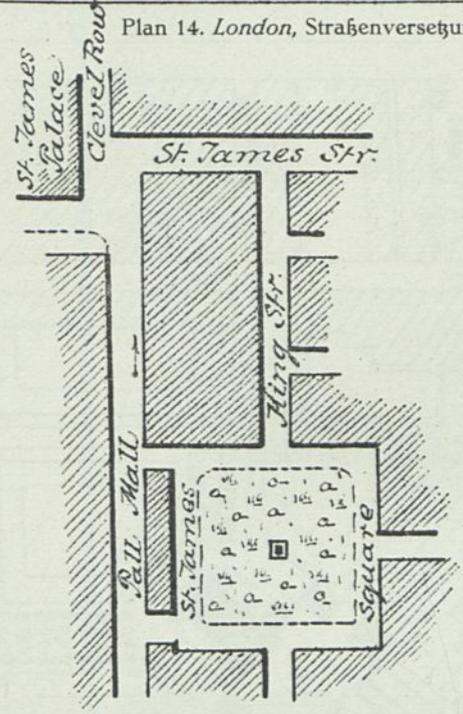
Über die Anwendung der Symmetrie sei gesagt, daß ihr besonderer Reiz dann gegeben ist, wenn sie als Produkt eines Sichausbreitens nach entgegengesetzten Richtungen erscheint, daß sie weiterhin geeignet ist, ein Städtebild zur Einheit zusammen zu fassen, z. B. symmetrische Gruppierung um ein Mittelstück, Überwiegen eines Hauptgliedes über sich stufenweise Unterordnendes.

Die Neigung, plastischen Schmuck einzugliedern, entspringt dem Bestreben, aus dem Gebiete der

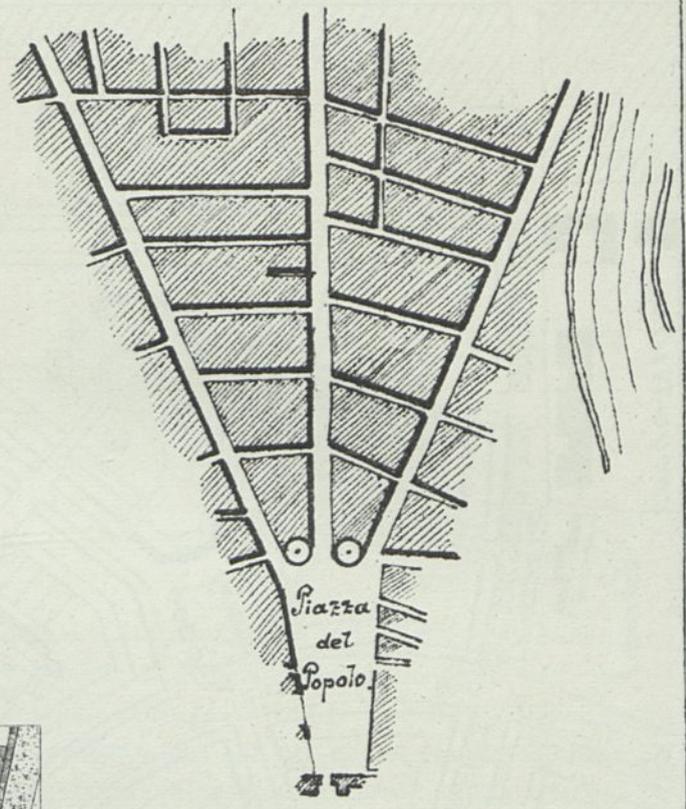
bloßen Stimmung zu deutlicherem Ausdruck geistigen Lebens zu gelangen, die Neigung, gärtnerischen Schmuck einzufügen neben dem gesundheitlichen Wert dem Städter den Zusammenhang mit der Natur zu erhalten und ihn für den Ausfall der Möglichkeit, gänzlich in ihr zu leben, eine Auswahl des Besten, das sie zu bieten vermag, zu geben.

Der monumentale Städtebau soll nun nicht so weit gehen, daß er die Grenzen der Zweckmäßigkeit überschreitet, daß er Selbstzweck wird. Im Hauptgerüst muß bei der Planung stets die Durchführbarkeit im Auge behalten werden, außerdem die Bedingungen reiner Zweckmäßigkeit, wie günstige Entwässerung und anderes. Weiterhin wird das Monumentale, streng Erhabene, in reinen Wohngegenden mehr dem Heiteren, Schönen weichen müssen. Die Wohngegenden sind erweiterte Wohnräume. Auch von ihnen muß die Stimmung des Wohnlichen, Behaglichen, Warmumschlossenen oder auch des freundlich Aufgeschlossenen gefordert werden.

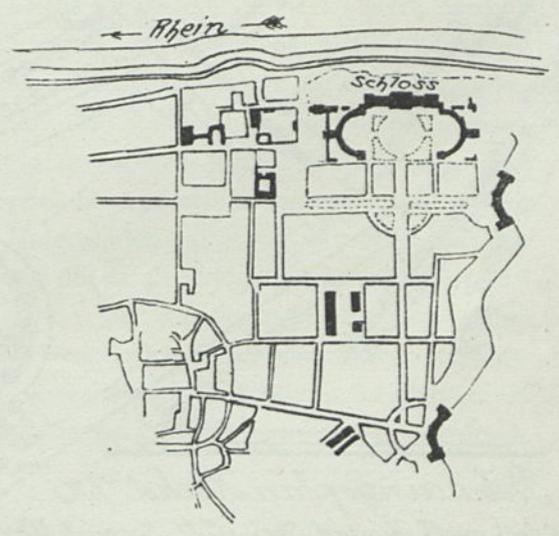
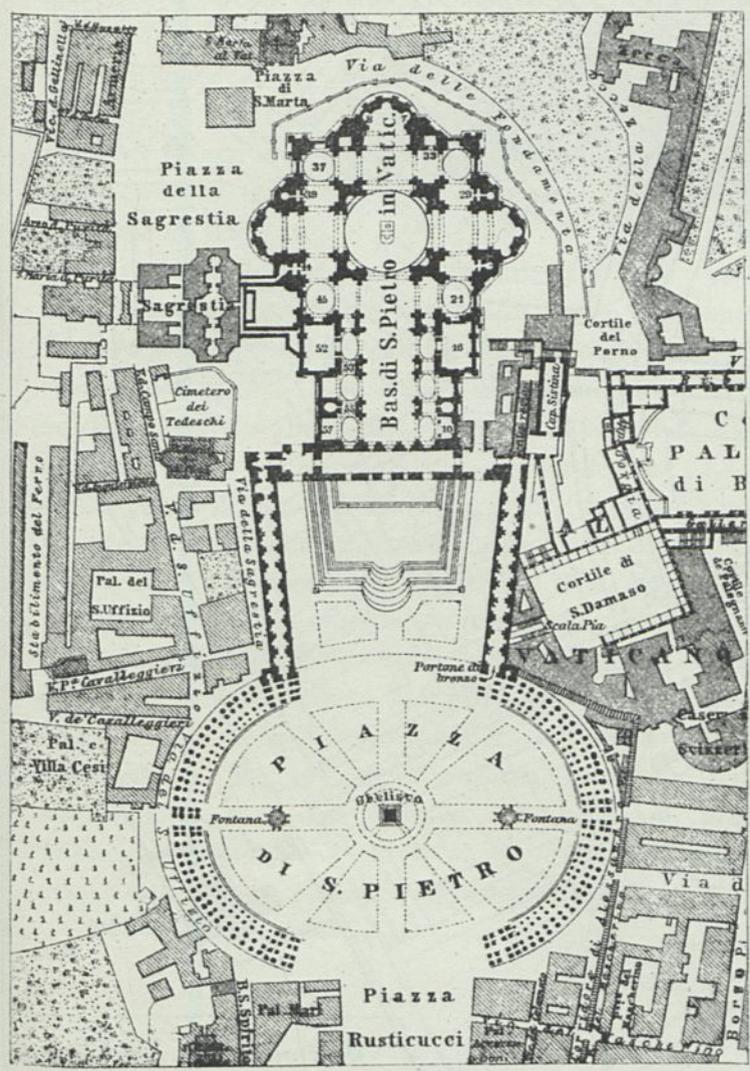
Plan 14. London, Straßenerseßung



Plan 15. Rom

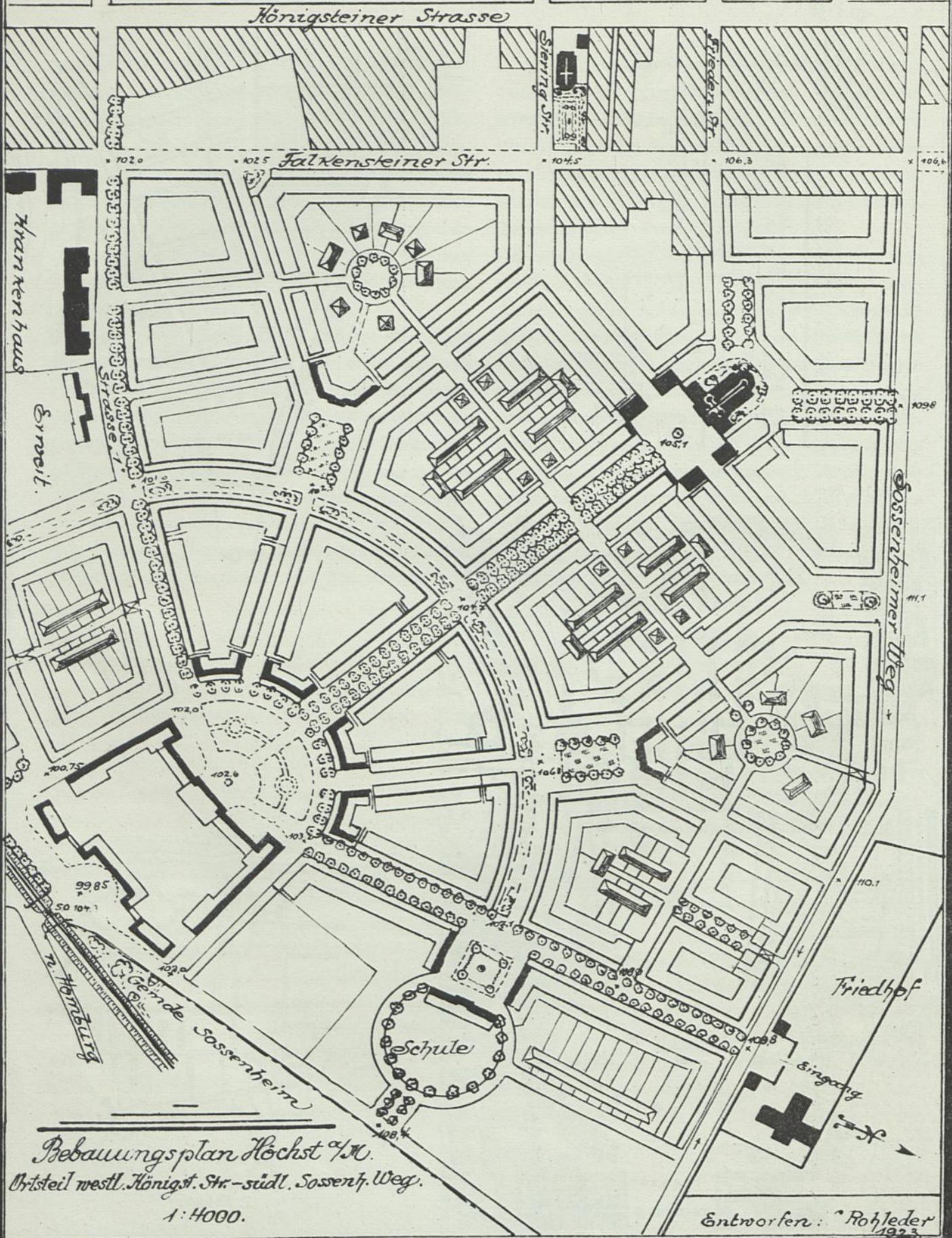


Plan 16. Rom



Plan 17. Koblenz

Plan 18.



Bebauungsplan Höchst 1/10.
 Ostteil westl. Königst. Str. - südl. Sossenheimer Weg.
 1:4000.

Entworfen: Rohleder
 1923

KAPITEL II

DER BERUFENE FACHMANN

Sieht eine Gemeinde sich vor die Notwendigkeit gestellt, der Stadterweiterung feste Formen zu geben, so wird eine der ersten Fragen sein:

Wer soll die Stadterweiterungspläne bearbeiten, der Landmesser, der Architekt oder der Bauingenieur? Die Antwort kann nur lauten: „*Ohne weiteres keiner, sondern der Städtebauer*“. Dies mag näher begründet werden.

Zunächst ist allgemein zu bemerken: Wir leben heute trotz des verlorenen Krieges und wirtschaftlicher Hemmungen in einer Zeit des Verkehrs, der Ansammlung großer Menschenmassen in stetig anwachsenden Städten. Eine kurze Überlegung wird zu der Erkenntnis führen, daß mit der Baukunst allein die hieraus sich ergebenden Folgerungen auf einen guten Bebauungsplan nicht gelöst werden können. Bei vorliegenden Planunterlagen kann der entwerfende Fachmann nicht sofort mit dem Auseinanderreihen schöner Städtebilder beginnen. Das würde eine ebenso falsche Behandlung sein, wie die früher geübte schematische Entwurfsart ohne Vorstellung einer räumlichen Wirkung. Es ist zunächst eine Reihe der für die Entwicklung des Ortes bedeutungsvollsten Fragen zu lösen, die zum überwiegenden Teil mit der Baukunst an sich noch nichts zu tun haben. Diese Fragen, welche man in den Be-

griff der Zweckmäßigkeit zusammenfassen könnte, behandeln die Regelung der vorhandenen und voraussichtlich zu erwartenden Verkehrsverhältnisse, beschäftigen sich mit der Erweiterungsmöglichkeit bedeutender Industrien am Orte und dem Herbeiziehen neuer industrieller Unternehmungen durch günstige Neuanlagen, etwa Hafenbauten oder Erweiterungen, neue Industriebahnen, Sehaftmachung ausreichender Arbeitskräfte durch planmäßige Anlegung von Arbeitersiedelungen. Sie bringen Ordnung in die Entwicklung des Ortes durch zweckmäßige Bestimmung des Stadterweiterungsgeländes für Geschäftsviertel, Wohnviertel in offener und in geschlossener Bauweise, für Ein- und Mehrfamilienhäuser, Kleinsiedelungen, Industrieviertel, beschäftigen sich mit der Städtehygiene, wozu eine Durchsetzung des neuen Stadtgebietes mit öffentlichen Anlagen, Spiel- und Sportplätzen, mit einer günstigen Abführung des Regen- und Schmutzwassers, mit günstiger Belichtung und Besonnung der zukünftigen Bauten, Unterbindung großer Rauch- und Geruchsbelästigung durch die Industrie gehört, verteilen generell schon vor der eingehenden Entwurfsbearbeitung Plätze für Krankenhäuser, Friedhöfe, Kläranlagen, Gasanstalt, Schlachthof, Schulen u. a. öffentliche voraussichtlich notwendig werdende

oder zu erweiternde oder zu verlegende Anlagen. Diese Bedürfnisse der verschiedensten Art müssen vor der eingehenden baukünstlerischen Durcharbeitung schon generell im Plan geklärt sein. Sie beeinflussen aber dauernd die Gestaltung des Projektes und können bei Vernachlässigung Anlaß zu großen wirtschaftlichen Nachteilen in der Entwicklung der Gemeinde geben. Die Stadterweiterung wird allmählich mit dem Lösen der Bedürfnisfragen immer mehr Form und Gestalt bekommen. *Die Bedürfnisse klar zu erfassen, sie bei fortschreitender Bearbeitung zum Kunstwerk zu ordnen, das kann allein zu einer nach allen Seiten guten Lösung des Bebauungsplanes führen.*

Andererseits aber ist der Bebauungsplan nur ein Teil der außerordentlichen Aufgabe, das aus den Bedürfnissen des Ortes erwachsene Stadterweiterungsgebilde zur Vollendung zu führen. Zum Bebauungsplan hinzu tritt der spätere Aufbau. Dieser Aufbau auf den entworfenen Grundlinien wird aber in der Regel erst in einer langen Reihe von Jahren erfolgen und in den verschiedensten Händen liegen. Der Städtebauer kann wohl Anregungen geben, die Stadtverwaltung kann durch Ortsstatut ganze Ortsteile, auch neu erstehende, gegen Verunstaltung schützen lassen. Niemals soll aber soweit gegangen werden, daß dem später kommenden Architekten bei endlich vorliegendem Bauprogramm die Hände gebunden sind. *Die baukünstlerischen Anforderungen an einen Bebauungsplan sind also nur allgemeiner Natur.* Jeder zum Erfassen und Überdenken großer Räumlichkeiten, zu künstlerischem Sehen und Empfinden Befähigte kann sich in Verbindung mit den zu erwerbenden Fähigkeiten, maßstäblich zu zeichnen und zu entwerfen, soweit schulen, daß er die baukünstlerischen Probleme des Bebauungsplanes beherrscht. Je nach Ideenreichtum wird der eine hierin Vollkommneres leisten als der andere. Sind nun die künstlerischen Qualitäten vorhanden und verbunden mit der technischen Schulung, große

Räume und die Wirkung eines Entwurfes im Geiste plastisch zu erfassen, dann maßstäblich zu entwerfen, hat der entwerfende Fachmann die generellen Kenntnisse im Tracieren, in Eisenbahnvorarbeiten, Entwässerungsfragen u. s. w., dann sind die Vorbedingungen für das nützliche Wirken eines Städtebauers gegeben.

Wie stehen nun die einzelnen Berufe in ihrer Vorbildung und ihren Eigenschaften zu der Lösung dieser Aufgaben?

Der Architekt nähert sich dem Problem der Stadtbaukunst von seiner beruflichen Schulung zur Hausbaukunst und zur Schaffung der das Haus umgehenden Räume. Er wird — die Erfahrung lehrt das auch — in der Regel geneigt sein, das Hauptgewicht auf schön wirkende Städtebilder zu legen. Er wird, will er sich als Städtebauer betätigen, fortschreiten müssen zum Überdenken ganzer Stadtteile und einer manchmal reich bewegten Bodenformation. Er muß sich fortbilden zu generellen Kenntnissen im Tracieren, im Verkehrswesen, in Eisenbahnvorarbeiten, Entwässerungsprojekten u. a. m. Tut er dies nicht, so kann daraus eine Gefahr für die Gemeinde entstehen, die ihm ihre Entwürfe anvertraut hat, indem dann leicht wichtige Fragen der Zweckmäßigkeit unwirtschaftlich behandelt werden. Es kann beispielsweise der Fall eintreten, daß durch einen solchen Bebauungsplan die Möglichkeit verbaut wird, verschiedene für die Entwässerung entstehende Sammelgebiete direkt nach einer Kläranlage zu leiten, wodurch die Einschaltung einer Pumpstation notwendig wird. Es kann eine zweckmäßige Ordnung in später notwendig werdende Industrieleise unmöglich gemacht werden u. a. m.

Der Landmesser besitzt in der Regel, wenn er die Planunterlagen zu den Stadterweiterungsentwürfen herstellt, bei Beginn des Projektes bereits eine Ortskenntnis und Vertrautheit mit der ganzen Bodenformation, welche unter allen Umständen für das Projekt wertvoll ist. Zur Regelung der meisten Zweck-

mäßigkeitsfragen wird er fortgebildet als Städtebauer, infolge seiner Vertrautheit mit den gegebenen Verhältnissen und auch aus seinen beruflichen Kenntnissen im Tracieren, in Eisenbahnvorarbeiten und in Entwässerungsfragen stets ein wertvoller Berater für die Gemeinde sein. Der Bebauungsplan soll in räumlichem Denken entstehen. Zur Schulung des räumlichen Denkens ist aber nichts mehr geeignet als ein ständiges Vergleichen von Plan und Wirklichkeit. Dies ist aber die eigentliche Aufgabe des Landmessers in Ausübung seines engeren Berufes. Er nimmt Straßen, Plätze und ganze Ortschaften auf. Durch seine nivellistischen oder tachymetrischen Aufnahmen legt er die Bodenformation fest und bringt diese dreidimensionalen Gebilde zweidimensional kartlich zur Darstellung. Als Städtebauer wird er gerade im räumlichen Erfassen eines Kartenbildes eine Schulung mitbringen, die kein anderer Beruf ihm geben kann. Daher wird es ihm nicht schwer sein, in umgekehrter Folge eine plastisch ihm vorschwebende Idee in den Grundlinien zu entwerfen. Der Landmesser wird, will er sich als Städtebauer betätigen, fortschreiten müssen zum generellen baukünstlerischen Durchdenken der Straßen, Plätze und ganzer Ortsteile. Ist dies geschehen, dann besteht mit ihm der besondere Vorteil, daß die ganzen Arbeiten von Anfang bis zum Endstadium in einer Hand bleiben.

Der *Bauingenieur* wird sich in seiner Stellung zur Stadtbaukunst in einer dem Landmesser ähnlichen Lage befinden. Er ist Spezialist im Straßenbau, Entwässerungsanlagen, Eisenbahn- und Hafenbau. Auch er wird sich die im Städtebau erforderlichen baukünstlerischen Fähigkeiten erwerben müssen.

Aus vorstehenden Untersuchungen erhellt, daß an sich keiner der vorgenannten Berufe fertig zum Städtebauer ist. Jeder hat Ergänzungen seiner Kenntnisse aus dem Wissensgebiet der anderen Berufe nötig. In dieser Unvollkommenheit liegt aber die Gefahr stets wiederkehrender einseitiger Behand-

lung der Stadterweiterungsentwürfe*). *Das öffentliche Wohl verlangt vom Staat die Schaffung des Spezialtechnikers, des Städtebauers und — um eine einseitige Fortbildung der Stadtbaukunst zu verhindern — die Zulassung aller drei Fachrichtungen**) zu diesem Berufe.* Nur dann kann die Stadtbaukunst der allein erstrebenswerten Lösung entgegengeführt werden: *„Die neue Stadt soll in denkbar wirtschaftlicher Form und als Kunstwerk geordnet aus den Bedürfnissen des Ortes erwachsen.*

*) Professor Reinhard Baumeister, Dr. Ing., Dr. med. h. c., Geheimer Oberbaurat, hat sich im Jahre 1909 über diese Frage und zwar bei Besprechung zweier Vorträge der Professoren Brix über „Aufgaben und Ziele des Städtebaues“ und Genzmer über „Kunst und Städtebau“ so geäußert: „Der Städtebau soll gleichmäßig wissenschaftlich und künstlerisch studiert und eingeübt und dadurch der Gefahr einer nicht leicht zu vermeidenden, mehr oder minder einseitigen Ausbildung auf diesem weitverzweigten Gebiet begegnet werden. Diese Teilung der Arbeit finden wir denn auch in den beiden Vorträgen, welche einander vortrefflich ergänzen, welche beide aussprechen, daß Zweckmäßigkeit und Schönheit nicht im Gegensatz, sondern in Übereinstimmung stehen müssen. So verbindet sich die Städtebau-Wissenschaft mit der Städtebau-Kunst, und es werden nicht bloß die technischen, hygienischen und wirtschaftlichen, sondern auch die ästhetischen Forderungen an die Gestaltung menschlicher Ansiedelungen in Stadt und Dorf erfüllt. Allein wenn auch das Zusammenarbeiten des Ingenieurs mit dem Architekten bei der Lehrtätigkeit und bei manchen praktischen Aufgaben gute Erfolge ergeben hat, das höhere Ziel besteht doch in Persönlichkeiten, welche den Städtebau im ganzen beherrschen und dann Entwürfe aus einem Guß liefern. Zu meiner Befriedigung wird dies auch von seiten der Verfasser im Vorwort angedeutet. Ob es dann von Haus aus ein Ingenieur oder Architekt war, bleibt im Grunde gleichgültig, doch scheint es mir zum Einarbeiten umständlicher, daß ein Architekt sich alle die mannigfaltigen Kenntnisse im Verkehrswesen, Straßenbau, Entwässerung u. s. w., welche bei einem größeren Bebauungsplane zu berücksichtigen sind, aneignet, als daß ein Ingenieur oder ein Landmesser die im Grunde einfachen Regeln der Linienführung, der Massengruppierung, der landschaftlichen Wirkungen zu beherrschen lernt. Um letzteres zu bestätigen, dient die Tatsache, daß bei mehreren der jüngsten Wettbewerbe erste Preise auf Landmesser gefallen sind.“

**) Gegebenenfalls können auch Volkswirtschaftler und Gartenarchitekten, besonders die letzteren hinsichtlich der Grünanlagen, fördernd die Stadtraumkunst beeinflussen.

KAPITEL III

GLIEDERUNG DER ARBEITEN

Grundsätzlich ist bei allen Stadterweiterungsentwürfen festzuhalten: „Man hat von den großen Bedürfnisfragen ausgehend allmählich ins Einzelne vorzuschreiten“, nicht umgekehrt.

Das bedingt zunächst die Schaffung eines Stadtplanes mit der weiteren Umgebung, gegebenenfalls mit den benachbarten Ortschaften. Zweckmäßig ist dieser Plan aus den Meßtischblättern zusammen zu stellen und nach Ergänzung etwa fehlender Einzelheiten durch photographische Vergrößerung auf den Maßstab 1 : 10000 zu einer anschaulichen Übersichtskarte umzuwandeln.

Dieser Plan, der „Siedlungsplan I“ oder „Siedlungs-Vorplan“ der Gemeinde, dient zur vorläufigen Festlegung der allgemeinen Bedürfnisse des Ortes, wie sie im folgenden Kapitel eingehender behandelt sind. Weiterhin wird benötigt ein Gemarkungsplan, zusammengestellt aus den Katasterkarten, welcher in handlicher und übersichtlicher Form den ganzen Gemeindebezirk mit seinen Besitz- und Oberflächenverhältnissen darstellt. Als Maßstab wählt man zweckmäßig bei großen Bezirken 1 : 5000, bei kleinen Bezirken 1 : 2500. In diesem Plan wird unter Berücksichtigung der im Siedlungsplan I bereits beschlossenen Bedürfnisfragen das Stadterweiterungsprojekt generell als Siedlungsplan II oder „Hauptsiedlungs-

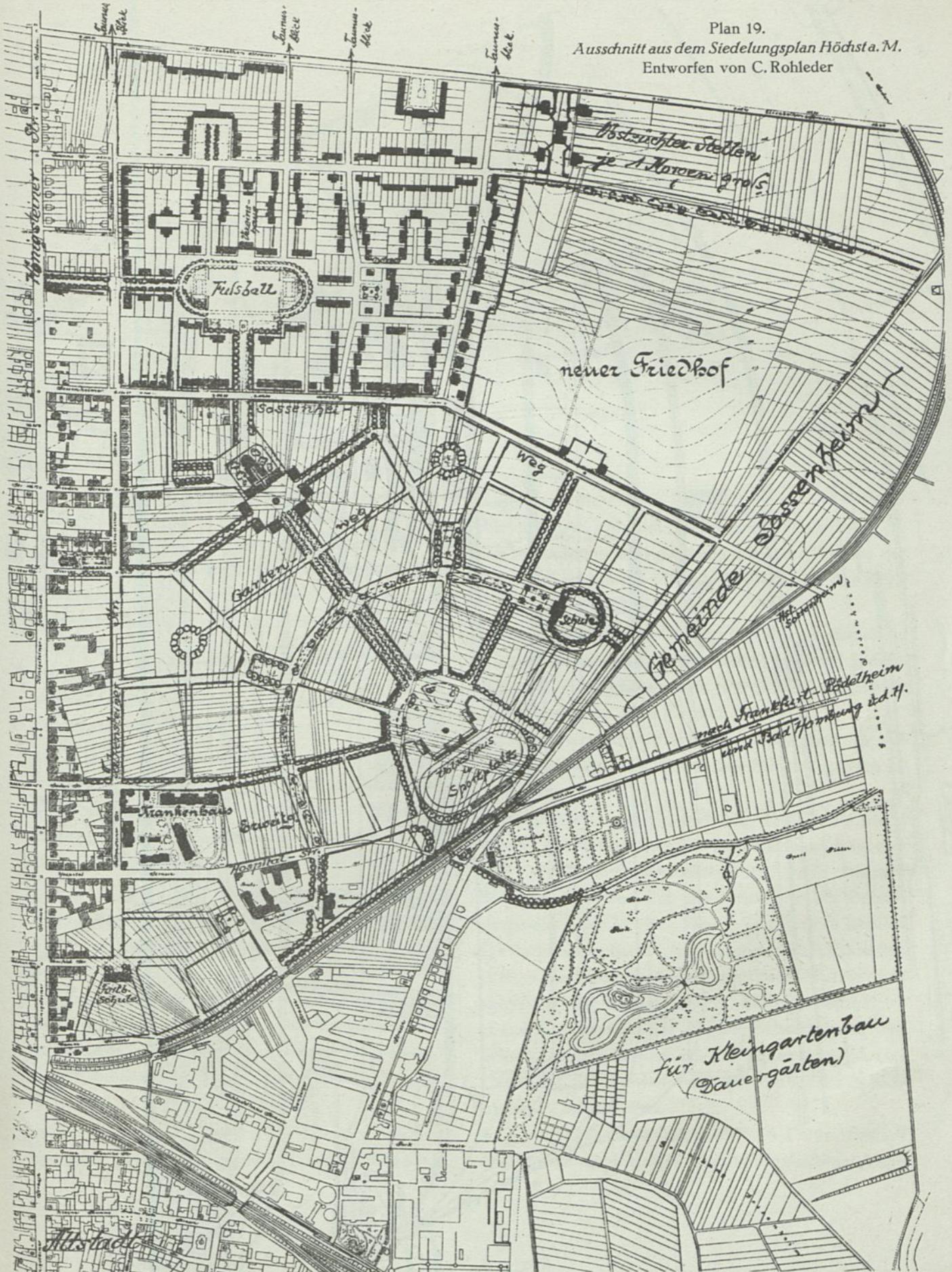
plan“, früher „allgemeiner oder genereller Bebauungsplan“ genannt, bearbeitet. (Kapitel IV).

Für die dritte Plangattung: „Die ausführlichen Fluchtlinien- und Bauungspläne“ sind dann blattweise für möglichst in sich abgeschlossene Bezirke genaue Karten in den Maßstäben 1 : 1000, unter Umständen in 1 : 500 oder 1 : 250 herzustellen, welche, wie schon die Bezeichnung sagt, den Entwurf der Stadterweiterung in allen Einzelheiten wiedergeben. Die Bezeichnung *Fluchtlinienpläne* wählt man für Darstellung einzelner Straßen, *Bauungspläne* für ausführliche Bearbeitung größerer Stadtbezirke.

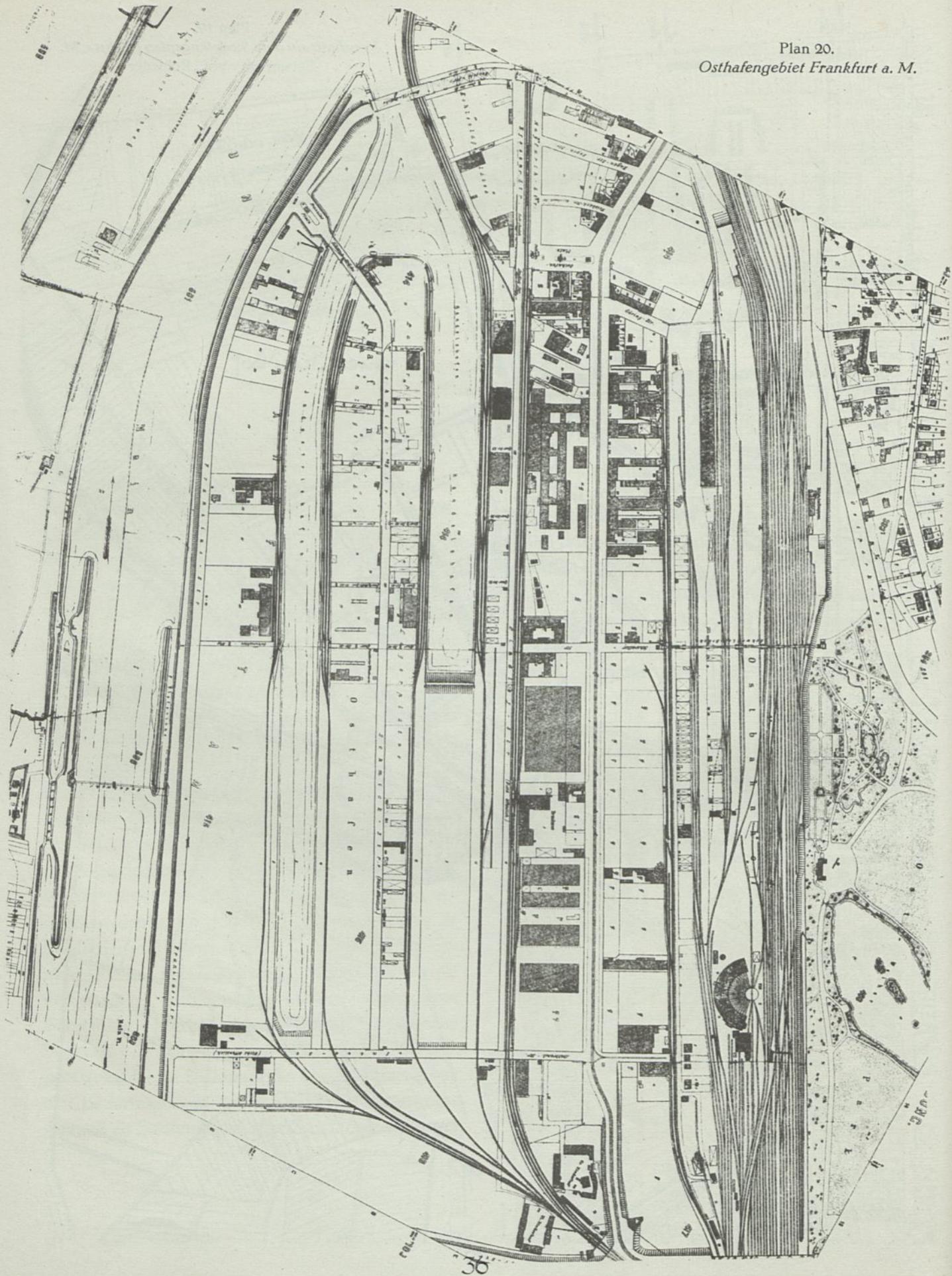
Während Vor- und Hauptsiedlungsplan nur veränderlich bleibende Richtlinien — ein vorläufiges Programm — für die Stadtentwicklung darstellen sollen, sind die „ausführlichen Pläne“ als Urkunden festzustellen, nach denen die Absteckungen, evtl. Entwürfe und Umlegungen zu erfolgen haben.

Die Siedlungspläne gelten als Rahmen für die Arbeit. Sie müssen unter allen Umständen so bearbeitet werden, daß man ganz nach Belieben Teile für ausführliche Bearbeitung herausgreifen kann, und daß sich nachher doch alles einheitlich zusammenfügt. Wie das erreicht wird, werden die bezüglichen nachfolgenden Kapitel zeigen.

Plan 19.
Ausschnitt aus dem Siedlungsplan Höchst a. M.
Entworfen von C. Rohleder



Plan 20.
Osthafengebiet Frankfurt a. M.



KAPITEL IV

DER SIEDELUNGSPLAN

A. DER SIEDELUNGS-VORPLAN

Ist der Übersichtsplan 1 : 10000 aus den Meßtischblättern zusammengestellt und nach der Örtlichkeit ergänzt, so lege man sich folgende Fragen vor und bespreche diese mit den städtischen Körperschaften.

1.) *Erscheint es wünschenswert und durchführbar, besondere Wohnviertel, Fabrikiertel, Geschäftsviertel, Arbeiterviertel zu schaffen, und welche Gegenden sind hierfür geeignet?*

a) Die Lage des *Geschäftsviertels* ist in der Regel zwischen Fabrik- und Wohnviertel und umfaßt den alten Stadtkern nebst näherer Umgebung, sowie die Hauptverkehrsstraßen in und nach den Wohn-, Fabrik- und Arbeitervierteln, cf. auch Kapitel 5.

b) Für *Fabrikiertel* ist wünschenswert: Gleisanschlußmöglichkeit an die Staatsbahn, an einen evtl. vorhandenen schiffbaren Wasserlauf und einen vorhandenen oder neuprojektierten Umschlaghafen, cf. auch Kapitel 6. Um die Wohngegenden bei der in Deutschland vorherrschenden westlichen Windrichtung möglichst wenig durch Rauch zu belästigen, liegt das Fabrikiertel günstig im Osten der Stadt, evtl. noch im Süden oder Norden.

c) Für *Wohnviertel* sind solche Gegenden besonders geeignet, welche eine gesunde, landschaftlich schöne

Lage und die besten Luftverhältnisse des Ortsgebietes haben, dabei möglichst grundwasserfrei sind. Zu bevorzugen sind die Gegenden im Westen der Ortschaft und in der Nähe von Wald und Ausflugsorten, cf. auch Kapitel 7.

d) Für *Arbeiter-Wohnviertel* bestehen dieselben Grundbedingungen wie für das Wohnviertel, doch soll das Gelände billiger sein und dem Fabrikgelände näher liegen, cf. auch Kapitel 7.

2.) *Reicht die Bauordnung aus oder sind für die einzelnen Ortsteile besondere Bauordnungen zu erlassen?*

Bebauungsart und Bauordnung sind bestimmend für die Blockabmessungen. Es ist also wichtig, daß hier vor der Projektbearbeitung volle Klarheit herrscht. Entsprechend der Einteilung des Bebauungsgebietes in Wohn-, Fabrik- etc. Bezirke ist auch die Bauweise: offene, geschlossene, zweigeschossige, dreigeschossige, Kleinwohnungsbau, Mittelwohnungsbau; Einfamilienhäuser, Mehrfamilienhäuser u. s. w. festzusetzen. Die Art der Bebauung der einzelnen Ortsteile wird durch Ortsstatut geregelt. Das Ortsstatut ist tunlichst zusammen mit dem Bebauungsplan aufzustellen.

3.) *Sind vorhandene Straßen durch Verkehr überlastet, und ist es möglich, eine Entlastungsstraße*

zu schaffen, sei es durch irgend einen Durchbruch oder durch Legung einer ganz neuen Straße? Sind Verkehrsverbesserungen notwendig?

In Beantwortung dieser Fragen muß man sich klar werden, woher der Verkehr kommt und wohin er geht. Man findet dann oft durch Durchbrüche und neue Straßen einen kürzeren Weg als den alten, und der Verkehr wird sich von selbst teilen. Es ist nicht immer ratsam, sich durch Straßenverbreiterung zu helfen, besonders in den alten Städten. Die Eigenart des Städtebildes geht dadurch leicht verloren, auch vertragen die vorhandenen Grundstückstiefen häufig keine allzugroße Beschneidung, cf. Kapitel 5.

4.) *Ist in absehbarer Zeit damit zu rechnen, daß eine Straßenbahn gebaut wird, oder ist es notwendig, ein vorhandenes Straßenbahnnetz auszubauen? Welche Straßen kommen hierfür in Betracht? Reicht die Breite dieser Straßen aus, wenn nicht, kann die Bahnlinie durch vorhandene oder neuzuschaffende Parallel-Straßen geführt werden?* cf. auch Kapitel 5.

5.) *Schweben irgend welche großen Projekte, welche von Einfluß auf die Gestaltung des Bebauungsplanes sein müssen?*

Es kommen hier in Frage: Änderungen an der Staatsbahn, Verlegung oder Erweiterung des Personen- oder Güterbahnhofes, Abzweigung einer Nebenbahn, Schnellbahnen, Flußregulierungen, Entfestigungen, Hafengebauten, Kanalbauten, Ueberbrückung eines Flußlaufes, Automobil- und andere neue Verkehrsstraßen, Flughäfen, große industrielle Anlagen und dergl. mehr.

6.) *Sind Grünflächen für öffentliche Benutzung genügend vorhanden, oder ist die Schaffung von Spiel- und Erholungsplätzen, Park-Anlagen notwendig? Welche Grundstücke könnte man für dauernden Kleingartenbau in Anspruch nehmen?* In erster Linie kommen für Freiflächen Grundstücke in Frage, welche von der Bebauung ausgeschlossen sind, und Grundstücke, welche schon im Besitze der

Stadt sind. Unter diesen sind wieder alle die Grundstücke auszuwählen, welche schlechten Baugrund haben, oder welche schon einem anderen Zweckedient haben, z. B. Kiesgruben, Lehmgruben, ausgebeutete Tonlager, aber auch Wiesen, Teiche, Waldgrundstücke, alte Friedhöfe, welche für den Bestattungszweck nicht mehr benutzt werden sollen, Schluchten, Aussichtspunkte u. s. w. Für Kleingartenbau muß schon fruchtbares Gelände genommen werden, sonst geht die Freude am Garten verloren. cf. Kapitel 8.

7.) *Ist die Schaffung neuer Marktplätze notwendig, und wo ist die zweckmäßigste Lage?*

Jedes größere Wohnviertel sollte seinen Marktplatz haben, auch sind Plätze für öffentliche Schaustellungen, Versammlungsplätze und dergl. erforderlich. Vergl. auch Kapitel 4 und 9.

8.) *Ist in absehbarer Zeit die Neuerrichtung öffentlicher Gebäude Schulen, Kirchen, Gerichtsgebäude, Rathaus, Post, Krankenhaus, Museum, Theater, Festhalle, Volkshaus, Schlachthof, Speicher u. s. w. zu erwarten? Welche Grundstücke und welche Ortsgegend könnte man hierfür in Aussicht nehmen?* Öffentliche Gebäude sind tunlichst mit öffentlichen Plätzen, Anlagen, Parks u. s. w. zu verbinden, um ihre Wirkung zu erhöhen. Alle öffentlichen Gebäude sollen ferner leicht erreichbar sein und in der Regel möglichst in der Mitte ihres Bezirkes liegen.

9.) *Welche Grundstücke könnte man für Friedhöfe in Aussicht nehmen?* cf. Kapitel 8 am Schluß.

10.) *Soll § 4 des Verunstaltungsgesetzes, cf. Kapitel 5 am Schluß, in Anwendung kommen, sei es zur Förderung des Kleinwohnungsbaues oder um den Charakter eines Ortsteiles zu schützen?*

Man kann durch Ortsstatut gegen Verunstaltung über das sonst polizeilich zulässige Maß hinausgehende Anforderungen für ein Gebiet festsetzen. Man vergleiche auch den Erlaß des Ministers für Volkswohlfahrt vom 3. Januar 1921 betr. den Erlaß ortsstatutarischer Vorschriften im Interesse des Hei-

matschtes und vom 6. November 1922 betr. Verdeckung im Ortsbild sichtbarer Brandmauern.

11.) *Wie sind bisher die Entwässerungsverhältnisse gewesen? Sind Verbesserungen nötig und welche? Sind Kläranlagen erforderlich, und wo können diese liegen?* Vergl. auch Kapitel 10.

Man vermerke alle Ergebnisse auf vorstehende Fragen zunächst in einer über den Übersichtsplan gedeckten Pause, am besten mit Buntstift in ihrem Zwecke ungefähr entsprechenden Farben, z. B. Wald dunkelgrün, Wiesen hellgrün, Hauptverkehrsstraßen schwarz, Nebenverkehrsstraßen dunkelbraun, Wohnstraßen hellbraun, Eisenbahnen lila, Wasserläufe blau, Industriegelände lila schraffiert, Geschäftsviertel grau schraffiert, Wohngelände rot schraffiert, u. s. w. Dann versuche man immer noch in dieser Pause skizzenartig die Verkehrsverhältnisse zu verbessern und auszubauen, die Plätze zu verteilen und in das Grüngelände ein gewisses System hinein zu bringen, sei es durch Erweiterung bestehender Anlagen, Verbindung der einzelnen Grünanlagen unter einander durch Promenaden und dergl. mehr.

Allmählich wird sich bei dieser Arbeitsmethode das Projekt mehr und mehr klären und unter den Händen mit den Ideen wachsen, welche man verfolgt. Das bleibt das Wichtigste, daß man die Bedürfnisse des Ortes klärt und nicht planlos Straßen und Plätze aneinander reiht.

Liegt das Projekt skizzenartig, aber voll durchdacht vor, dann kann man die so gefundenen ersten Richtlinien im Siedlungsplan I festlegen und mit der eingehenderen baukünstlerischen Durcharbeitung im Hauptsiedlungsplan beginnen.

B. DER HAUPTSIEDELUNGSPLAN

Zur Aufstellung des Hauptsiedlungsplanes werden in der Regel die Katasterkarten genügen, welche durch Vergrößern oder Verkleinern auf einen einheitlichen Maßstab gebracht, bei großen Gemeinden etwa 1 : 5000, bei kleineren Gemeinden

etwa 1 : 2500, und zu einem Übersichtsplane vereinigt werden. Es sind nur die Straßen, Wege, Eisenbahnen, Gräben, Flüsse, Kanäle, Gebäude und wirklichen Eigentumsgrenzen aufzunehmen, alle überflüssigen Parzellengrenzen bleiben weg, sodaß der wirkliche Besitzstand klar hervortritt. Der Plan ist mit der Örtlichkeit zu vergleichen und gegebenenfalls zu ergänzen. Bei dieser Gelegenheit sind die fehlenden Gebäude, Durchlässe, Entwässerungsgräben, Brücken, sowie die Kulturarten: Wald, Wiese, Äcker und Gärten, ebenso Böschungen, Kiesgruben, Steinbrüche, Sumpf, Naturdenkmäler, Baumgruppen, schöne Fernsichten durch Pfeile und dergl. einzutragen. An manchen Flüssen ist ein Überschwemmungsgebiet von der Bebauung ausgeschlossen. Die Grenzen dieser Bezirke sind aus den Karten der Wasserbauinspektion zu übernehmen. Die Gebiete sind im Übersichtsplan als nicht bebaubar kenntlich zu machen. Endlich sind auch die Gebiete mit schlechtem Baugrund besonders hervorzuheben, ferner diejenigen Grundstücke, welche im Eigentum der Stadt (Gemeinde) sich befinden, da sie für Freiflächen, öffentliche Gebäude u. s. w. in erster Linie in Frage kommen. Ist der Plan soweit gediehen, dann ist durch ein allgemeines Flächennivellement die Geländeform aufzunehmen und durch Höhenkurven im Plane darzustellen. Als Grundlage für dies Flächennivellement und die später auszuführenden Straßennivellements und Höhenabsteckungen sind für den ganzen aufzunehmenden Bezirk ziemlich gleichmäßig im Gelände verteilte Höhenfestpunkte in einer durchschnittlichen Entfernung von ca. 150—300 m von Punkt zu Punkt — in absolut dauerhafter Art zu bestimmen. Man erhält diese am besten dadurch, daß man eiserne Bolzen mit Nummern in feste senkrechte Gebäudemauern einzementiert. Im Außenbezirk, wo Gebäude nicht vorhanden sind, setzt man schwere Steine in Beton, die unverrückbar feststehen müssen, mit einzementiertem Bolzen. Sämtliche Höhen müssen auf Normal-Null (NN)

festgelegt werden. Ein Höhenbolzen mit Höhenbestimmung auf NN als Nullpunkt, an welchen die Höhenmessungen angeschlossen werden können, befindet sich auf jedem Staatsbahnhofe, dann häufig an den Kirchen, an Eisenbahn- und Kanalbrücken u. s. w.

Für das allgemeine Nivellement sind zunächst sämtliche Straßenkreuzungen einzunivellieren, dann die außerdem noch vorhandenen Hauptbrechpunkte — Gefällwechsel — im Gefälle der Straßen, die Oberkante und Unterkante vorhandener Böschungen, das neben den Wegen und Straßen liegende Gelände, sofern es höher oder tiefer liegt als die Straßen selbst, tief liegende Höfe im Stadttinnern das Graben-, evtl. Rohrnetz mit Sohle, Wasserspiegel, Geländehöhe, Wasserspiegel von Teichen, Grundwasserstand in Brunnen, evtl. Bohrlöchern, außergewöhnlich tiefliegende Kellersohlen. Man benutzt im Felde zweckmäßig eine Lichtpause des Lageplanes, wo jeder aufgenommene Höhenpunkt eine mit dem Nivellementsregister korrespondierende fortlaufende Nummer erhält und trägt später die Ergebnisse in den Urplan ein.

Wenn die Aufnahmen zur Konstruktion von einigermaßen zuverlässigen Höhenkurven im Höhenabstand von einem Meter noch nicht ausreichen, so sind weitere Geländepunkte zu bestimmen, entweder auf den Eigentumsgrenzen, oder wenn auch dies noch nicht ausreicht, durch Nivellementsnetz oder auf tachymetrischem Wege.

Aus all diesen so gewonnenen Höhenzahlen sind dann im Plane die Kurven der vollen Meter zu konstruieren, bei sehr schwacher Geländeneigung gegebenenfalls $\frac{1}{2}$ m Kurven.

Dieser Übersichtsplan gibt ein zuverlässiges Bild von dem gegenwärtigem Zustande des Bebauungsgebietes. Er reicht aber keineswegs als alleinige Grundlage für die Projektbearbeitung aus. Vielmehr ist es unbedingt erforderlich, daß der Verfasser des Projektes, wenn er nicht selbst die örtlichen Vorarbeiten

ausgeführt hat, sich durch gründliches Studium des Geländes eingehend mit der Örtlichkeit vertraut macht. Er wird manches bei Ausführung der Arbeit vorteilhaft verwerten können, was im Plan nicht darstellbar gewesen ist. Am grünen Tisch ohne gründliche Kenntnis der Örtlichkeit aufgestellte Bebauungspläne erweisen sich oft als oberflächlich und unwirtschaftlich.

Die Grundsätze bei der Projektbearbeitung werden in besonderen Kapiteln besprochen, die technische Bearbeitung ist gemäß den Vorschriften des Handelsministers vom 28. Mai 1876 durchzuführen.

Der fertiggestellte und von der Orts- und Polizeibehörde genehmigte allgemeine Bebauungsplan ist nicht öffentlich auszulegen. Bei Bekanntgabe setzt leicht eine ungesunde Spekulation in Baugrundstücken ein, welche verhindert werden muß. Es ist auch wünschenswert, daß er veränderlich bleibt, also nicht „förmlich festgestellt“ wird. Die urkundliche förmliche Feststellung erfolgt nur bei den „ausführlichen“ Plänen (Kap. 11), und diese werden zweckmäßig nur nach Bedürfnis aufgestellt, noch nicht gleich für den ganzen Umfang des im Hauptsiedlungsplan entworfenen Projektes. So bleibt die Möglichkeit bestehen, den veränderlichen Plan von Zeit zu Zeit den Bedürfnissen des Ortes anzupassen und auch solcher Entwicklung Rechnung zu tragen, die bei der Aufstellung des Siedlungsplanes noch nicht oder noch nicht voll vorausszusehen war.

Die neu geplanten Straßen und Plätze*) einschließlich Gartenanlagen, Spiel- und Erholungsplätze sind im Hauptsiedlungsplan mit Breitenangaben zu versehen. Die verschiedenen Arten der Freiflächen sind zu kennzeichnen. Die Benennung der Straßen und Plätze hat zur Erleichterung ihrer Unterschiedsmöglichkeit mit Zahlen oder Buchstaben zu erfolgen.

Den Plänen sind Erläuterungsberichte beizugeben. Die Erläuterungen sollen die bestehenden verkehrs-

*) Wortlaut des Erlasses vom 1. September 1921.

technischen, wirtschaftlichen, gesundheitlichen, bodenpolitischen und sozialen Verhältnisse des Entwurfsgebietes behandeln.

Sodann sind die leitenden Gedanken zu entwickeln, die mit Rücksichtnahme auf die erwähnten Gesichtspunkte zu den Maßnahmen des Entwurfes geführt haben.

Gewisse Besonderheiten des Entwurfes, die bei der Durchführung des Planes unbedingt zu berücksichtigen sind, sind klar und bestimmt zu beschreiben. Der Wortlaut des Erlasses hebt dann noch ausdrücklich hervor, daß Siedlungspläne nicht dazu führen dürfen, daß etwa eine Verzettlung der Wohnungsbautätigkeit innerhalb des Gemeindebezirks eintritt. Aus Sparsamkeitsrücksichten muß es Grundsatz jeder Gemeinde bleiben, tunlichst zunächst vorhandene Baulücken auszufüllen und den Anbau an bereits fertig hergestellter Straße zu fördern.

Der Erlaß führt unter Bezugnahme auf das Ruhrsiedlungsverbandsgesetz vom 5. Mai 1920 den Begriff der sogenannten Verkehrsbänder — Geländestreifen, die Verkehrsmitteln aller Art, insbesondere Eisenbahnen, Kleinbahnen oder Kraftwagen dienen — ein. Bei geplanten Eisen- und Kleinbahnen sind diese Verkehrsbänder mit der zuständigen Eisenbahndirektion zu besprechen.

Tafel VIII bringt einen Ausschnitt aus dem Siedlungsplan Groß-Höchst, welcher teilweise in Tafel VII eingehender durchgearbeitet ist. Das Projekt ist lediglich in Schwarz wiedergegeben. Das Gelände wird begrenzt im Westen durch die Hauptverkehrsstraße Höchst-Königstein, im Süden und Osten durch die Bahnlinie Höchst-Bad Soden, im Norden durch die Elisabethenstraße, welche zugleich Gemeindebezirksgrenze ist.

Die Königsteinerstraße und das anliegende Gelände der Querstraßen sind schon stark bebaut. Es ist als Gebiet der geschlossenen Bauweise in Aussicht genommen, ebenso das Gelände südlich vom Krankenhaus.

Das Gelände für einen neuen Friedhof ist am Sossenheimer Weg ausgewählt. Er liegt abseits vom Baugebiet, hat geeigneten Boden und ist durch die Haltestelle Sossenheim leicht zu erreichen (vergl. a. Kap. 8). Nördlich vom Sossenheimer Weg und zwischen Friedhof und Königsteinerstraße sollen Einfamilienhäuser des Mittelstandes errichtet werden, das Restgelände nördlich des Friedhofes wird als 1-Morgenstellen für Obstzüchter und Kleingärtnereien vorbehalten.

Zwischen Sossenheimer Weg und Krankenhaus ist Mietwohnungsbau in geschlossener Bauweise gedacht, jedoch soll am „Gartenweg“ zunächst nicht gebaut werden. Das Innere der großen Blocks soll durch eine rückwärtige Baufluchtlinie bis auf weiteres von der Bebauung freigehalten werden und Kleingartenland aufnehmen. Falls das Bedürfnis auftritt, können später die Kleingärten von den Erwerbern mit Eigenhäusern besetzt werden. (Vergl. den ausführlichen Plan auf Tafel VII)

Der Zentralblock war ursprünglich für ein Volkshaus mit Spiel- und Sportplätzen gedacht. Zur Zeit sind dort die Kasernen der Besatzungsbehörde im Bau. Die Gebäude sind aber so eingerichtet, daß sie später Schul- oder Volkshauszwecken ohne Umbauten zugeführt werden können.

Es waren Plätze auszuweisen für eine städt. Fortbildungsschule — diese ist als Abschluß der Falkensteinerstraße hingestellt — für eine evangelische Kirche und für eine Volksschule. Das Krankenhaus hat Erweiterungsmöglichkeit. Dem Bedürfnis nach Spaziergängen, Sport- und Erholungsplätzen ist Rechnung getragen.

Das Gelände ist stark parzelliert und steigt allmählich ohne auffallende Geländeformationen nach Norden an. Dort erscheint am nahen Horizont der Hochtaunus als Blickabschluß.

Die hier nicht dargestellte Hauptstraße in der Altstadt ist als Durchgangsstraße stark überlastet. Am Sportplatz des Volkshauses ist daher eine breite

Unterführung der Sodener Bahn projektiert, welche die Homburgerstraße mit der Hospitalstraße verbindet. Es ist möglich, diesen Straßenzug nach Westen durch die Höchster Farbwerke weiter zu leiten und hinter der Altstadt Verbindung mit der Straße nach Mainz-Wiesbaden zu geben. Der neue Straßenzug ist dann als *Entlastungsstraße* geeignet.

Der *Grünring*, welcher den Hauptsiedlungsplan durchsetzt, beginnt am Stadtpark, führt am Volkshaus vorbei in breiter Promenadenstraße zur evangelischen Kirche, biegt hier nach Norden um und führt in das Gebiet der Mittelstandswohnungen. Hier ist ein Sportplatz eingeschaltet, von dem der Promenadenzug westlich weiterführt. Er soll dann — hier nicht mehr dargestellt — unter Benützung eines kleinen Baches am Nordausgang des Höchster Bahnhofes endigen.

Das ursprünglich vorgesehene Volkshaus schien geeignet, Zentralanlage des ganzen Stadtbezirks zu werden. Es wurde daher als Träger der künstlerischen Idee des Gesamtentwurfes ausersehen. Die Straßenentwicklung geht strahlenförmig von ihm aus. Vom Platz vor dem Volkshaus sieht man in der Hauptachse die geplante Kirche als Allee-Abschluß, zur äußersten Linken das Hauptgebäude des Krankenhauses, zur äußersten Rechten das Hauptportal des neuen Friedhofes. Zwischen diesen drei Hauptstraßenzügen liegen zwei kleinere Straßen, die in kleinen Plätzen endigen. Blickabschluß sind je ein stärker betontes Gebäude, dessen Aufbau zu schützen sein wird.

Dieser umfassende Einblick in ein großes Stadtgebiet wird durch einen halbkreisförmigen Platz zusammengehalten, dessen Aufbau in einheitlicher Form gedacht ist. Eine kreisförmige Wohnstraße verbindet die Strahlenstraßen und die kleinen vorgenannten Endplätze der Nebenstraßen. Rückblickend aus den 5 Strahlenstraßen erscheint das Volkshaus dem Beschauer als Abschluß.

Das Hauptgerüst der Straßen hat Richtung und Ziel, durch die symmetrisch sich ausbreitende Anlage Klarheit und Reiz.

Für die Durchführung des Projektes ist die Umlegung der Grundstücke (Kap. 12) in Aussicht genommen. Von der Kirche setzt sich der Promenadenweg fort in das Gebiet der offenen Bauweise (Mittelstandswohnungen). Der Blick geht über den zentral gelegenen Sportplatz auf eine achsial gestellte Gebäudegruppe. Das Mittelgebäude ist als Vereins- und Kaffeehaus geeignet, und es soll hierfür ein Stockwerk mehr (erbaut werden als bei den übrigen Gebäuden des Bezirks drei bewohnbare Geschosse). Hierdurch wird die Achse wirkungsvoller betont. Die Ost-West-Achse des Sportplatzes hat nach Osten wieder Blickabschluß durch eine ähnlich zu behandelnde Gebäudegruppe. Im übrigen entwickelt die Baufluchtlinie größte Mannigfaltigkeit. Man sieht staffelweise vorspringende Einzelhäuser, hufeisenförmige Rücksprünge, Bildung besonderer Gebäudegruppen u. s. w.

Auch in diesem Bezirk ist die Umlegung der Grundstücke in Aussicht genommen.

KAPITEL VI

DAS GESCHÄFTSZENTRUM

In der Regel hat sich im Laufe der Zeit bei großen gewordenen Städten der Charakter des ältesten Stadtviertels erheblich geändert. Die günstige zentrale Lage läßt Geschäft auf Geschäft erstehen. Steigende Bodenpreise machen Wohnungen immer unwirtschaftlicher, die Innenstadt wird nach und nach zur reinen Geschäftsstadt. Der anwachsende Verkehr bringt Unzuträglichkeiten, große Geschäftsbauten, neue öffentliche Gebäude suchen zentral gelegene Plätze. Die Stadtbaukunst steht hier vor schwierigsten Aufgaben. Aber je frühzeitiger sie behandelt werden, desto leichter ist in der Regel die Lösungsmöglichkeit. Das geschieht im *Bebauungsplan der Innenstadt*.

Für diesen Regulierungsplan sind gute Planunterlagen unerläßlich, denn bei den hohen Bodenwerten, der dichten Bebauung und den manchmal eigenartig geformten Eigentumsstücken sind die Regulierungslinien besonders sorgfältig zu führen. Durchaus erforderlich ist genaue Kenntnis der Örtlichkeit, der Art und des baulichen Zustandes der Gebäude. Künstlerisch und historisch wertvolle Bauten sind durch besondere Färbung im Plane hervorzuheben, interessante Stadträume einem eingehenden Studium zu unterziehen. Der Städtebauer muß sich mit dem alten Geist vertraut machen, aus dem das Vorhan-

dene entstanden ist, damit gelangt er zur richtigen Würdigung des Gegebenen. Erst aus dem Verstehen des alten Geistes heraus ist es möglich zu beurteilen, inwieweit man ohne erhebliche Schädigung einem schönen alten Stadtbild die Forderungen der Neuzeit anpassen kann. Dabei ist zu beachten, daß der Grundriß des Straßen- und Platzraumes meist ebenso wesentlich für die schönheitliche Wirkung des Stadtbildes ist, wie etwa vorhandene schöne Architekturen. Das Titelbild dieses Werkes — nach einer Platzanlage in Kopenhagen — gibt hierfür ein treffendes Beispiel. Niemand wird sich der Schönheit dieser Stadtanlage entziehen können, und doch ist die Architektur der Gebäude kaum schlichter zu denken. Es ist der Raum selbst in seiner feinen klaren Anordnung, der hier zu uns spricht. In großen ruhigen Linien wird er umzeichnet, denen auch die Gebäude folgen. Ein Neubau in aufdringlicher Architektur, aber auch eine Störung des Grundrisses würde sofort die ganze Wirkung zerschlagen.

Welche Formbildungen in den Straßen in der Hauptsache zu schützen oder neu anzuwenden sind, dürfte aus Kapitel I zur Genüge ersichtlich sein. Allgemein ist dabei hervorzuheben: Man soll nicht kleinlich jedes beschauliche Eckchen und Winkelchen stören, nur weil es nicht in das System von Kreis, Paralleli-

tät und gerader Linie paßt. Es gab eine Zeit der Begradigungswut, welche viele alten und schönen Stadtbilder vernichtet hat. Andererseits soll man dort, wo eine wichtige Änderung über kurz oder lang notwendig wird, nicht mit unzulänglichen, nur hinauschiebenden Mitteln vorgehen. Hier habe man den Mut, auch durchgreifend etwas Ganzes zu schaffen. Der Umstand, daß kaum eine Stadt der anderen gleicht, läßt spezielle Anweisungen für die Regulierung im Innern nicht zu. Nur auf das ihnen Gemeinsame kann hingewiesen werden.

Vor allem soll man ursprünglich gewunden angelegte Straßenzüge nicht gewaltsam gerade strecken, indem man Krümmungen beschneidet, Ausbuchtungen durch Regulierungslinien ausfüllt. Der Gewinn für den Verkehr ist meist ganz unerheblich, die Straßenwand wird aber kürzer, die Geschäftsfronten damit kleiner. Besonders schädigt man die in der Regel sorgsam abgewogene Wirkung des Stadtraumes. Sind Straßenverbreiterungen nicht zu umgehen, dann ist es im Interesse einer schnelleren Durchführung in der Regel zweckmäßig, die Verbreiterung nur von einer Straßenseite zu nehmen. Welche Seite hierfür in Frage kommt, richtet sich nach den vorhandenen Grundstückstiefen, dem baulichen Zustande der Gebäude und danach, ob künstlerisch oder historisch wertvolle Gebäude zu erhalten sind. Weiterhin hat es im allgemeinen wenig Wert, Gebäude aus neuerer Zeit durch Baufluchtlinien anzuschneiden. Sie werden für die Durchführung des Projektes dauernd ein Hindernis sein. Unter Umständen kann aber selbst bei neueren Häusern eine notwendige Straßenverbreiterung dadurch möglich werden, daß man die Bürgersteige in die Häuser verlegt, sodaß sogenannte Laubengänge entstehen. Die Laubengänge sollen tunlichst hoch und luftig angelegt werden, sodaß die anliegenden Räumlichkeiten nicht zu dunkel werden. Die Zuführung von genügender Belichtung wird sich aber manchmal auch von der Hofseite der Gebäude ermöglichen lassen.

Führen nun diese Andeutungen nicht zum Ziel, oder ist die Verbreiterung einer vom Verkehr überlasteten Straße aus künstlerischen oder zweckmäßigen Gründen nicht wünschenswert, dann versuche man die teilweise Ableitung des Verkehrs durch Herichtung einer Entlastungsstraße. Sie ist manchmal unter Benützung von Nebenstraßen schon mit einigen Durchbrüchen hergestellt. Durchgangsverkehr läßt sich gegebenenfalls durch eine Umgehungsstraße vom überlasteten Ortsinnern ableiten, Fußgängerverkehr mittelst Fußwege durch die Baublöcke, evtl. überdachte sogenannte Passagen, zweckmäßiger regeln. Belebte Passagen sind für Läden sehr geeignet, daher deren Anlage auch wirtschaftlich lohnend. So kürzt im Plan 4 von Leipzig ein überbauter mit Läden versehener Durchgang den Weg von der belebten Petersstraße nach dem Thomaskirchhof und dem dahinterliegenden Stadtteil ab.

Bei engen Straßenversetzungen kann man dem Verkehr durch Zurückschiebung der Baufluchtlinie an den Eckbauten den erforderlichen Raum geben. Ange deutet ist solche Zurückschiebung in Plan 21 auf Tafel X an der Ecke der großen Kalandstraße und der Straße an der Pforte. Bei starkem Wagenverkehr würde man die Zurückschiebung noch erheblicher machen können, sodaß ein kleiner Platz entsteht. Die Straßenfront wird größer, gibt also mehr Raum für Läden, und die Geschlossenheit des Straßenzuges geht nicht verloren. Eine schräge Abstumpfung der Eckbauten würde keine gute Lösung sein.

Für die Regelung des Verkehrs an Sternplätzen sind die Verkehrsuntersuchungen aus Kapitel 1, Seite 14, zu beachten. Sind solche Plätze vorhanden, dann ist nach den Ergebnissen dieser Untersuchungen der Verkehr am zweckmäßigsten dadurch zu ordnen, daß man die Platzmitte durch ein erhöhtes Rondell oder eine Grünanlage vom Verkehr freihält und diesen damit zwingt, an den Platzseiten entlang zu fluten. Hierdurch entsteht die Form A an jeder Straßeneinmündung mit je 3 Gefahrenpunkten. Im

erweiterten Sinne kann das ganze Ortsinnere als ein großer Verkehrsplatz angesehen werden. Auch hier kann nötigenfalls das Innere durch Fahrvorschriften von bestimmten Wagenarten frei gehalten und der Verkehr um einzelne Innenbezirke herum geleitet werden. Weiter ist aus den angestellten Untersuchungen zu schließen, daß es für die Abwicklung des Verkehrs zweckmäßig ist, zwei Verkehrsrichtungen vor der Einführung in eine dritte Verkehrsrichtung zu vereinigen. Dies ist in vorbildlicher Art an einem der größten Verkehrspunkte der Welt, an dem Platz vor der Royal Exchange in London, durchgeführt. Hier kommen 7 Hauptverkehrsstraßen zusammen, die so vereinigt sind, daß nur ein einfaches Straßenkreuz bleibt. Außerdem wird durch verschiedene seitliche Entlastungsstraßen ein Teil des Verkehrs ganz von diesem Verkehrsplatz abgeleitet, vergl. Plan 22 auf Tafel X.

Bei einer inneren Stadterweiterung ist auch der Bau einer Straßenbahn oder die Erweiterung eines bestehenden Netzes u. U. zu bedenken. Man hat da in erster Linie zu prüfen, ob sich eine ausreichende Breite des Fahrdammes herstellen läßt, und ob an Straßenbiegungen ein genügender Radius für die Kurven vorhanden ist, evtl. ist dies bestimmend für die Fluchtlinienführung. Liegt die Gleisanlage in der Mitte, was im Stadttinnern zu empfehlen ist, da sonst vor den Häusern haltende Fuhrwerke den Betrieb stören würden, so wird bei einem Gleis 7,50 bis 8 m, bei zwei Gleisen 9 bis 10 m Dammbreite nötig sein. Der Krümmungsradius richtet sich nach der Krümmung der Straße und dem Schienen- und Radabstand. Man suche, da beides in der Regel noch nicht bekannt ist, mit einem Radius von 25 m auszukommen. S-Kurven sind durch eine Zwischengerade zu verbinden, welche mindestens 5 m lang sein soll. Elektrische Straßenbahnen können eine Steigung von 1 : 14 noch gut überwinden. Ausnahmsweise kann bis 1 : 9 gegangen werden, jedoch nur auf kurzen Strecken. Große Steigungen sind unwirt-

schaftlich für den Betrieb. Ein starkes Straßengefälle soll tunlichst nicht in eine Kurve auslaufen, da bei einem Versagen der Bremsen die Wagen leicht aus-springen.

Die Normalspurweite ist 1,435 m, gebräuchlichste Spur 1,00 m, zulässig noch 0,75 m. Der Gleisachsenabstand beträgt 2,60 bis 2,40 m, in Krümmungen 2,70. Ausweichstellen und Haltestellen sind bei ein-gleisigem Ausbau der Strecke nach Geschwindigkeit und Zeitabstand leicht zu berechnen. Der zweigleisige Ausbau ist im allgemeinen vorzuziehen, weil hier keine Störungen des Fahrplanes zu befürchten sind. Reicht die Breite der Straßen nicht aus, so kann man u. U. für Hin- und Rückfahrt verschiedene Straßen wählen. Zwei Beispiele innerer Stadtregulierung mögen die vorstehenden allgemeinen Hinweise er-gänzen.

Plan 21 auf Tafel X — man vergleiche auch den früher gegebenen Plan des Stadtkernes von Weißenfels — zeigt einen Teil des Marktplatzes sowie einen früher unbedeutenden Straßenzug, welcher vom Marktplatz durch eine Brücke Verbindung zum Bahnhofe erhalten hat. Der besseren Übersicht wegen sind nur die Eigentumsgrenzen, nicht die sonstigen Ge-bäudegrenzen aufgenommen. Dieser Straßenzug ge-winnt von Jahr zu Jahr an Bedeutung, sodaß eine ausreichende Umgestaltung durch eine neue Flucht-linienfestsetzung erfolgen mußte. Die Judenstraße ist die Hauptverkehrsstraße des Ortes, der Zugang zum Markt wird merklich durch das Gebäude Markt 20 eingengt, sodaß auch hier eine Abhilfe erforderlich ist.

Die alte Straßenanordnung an der Marktecke ist un-zweifelhaft in der vorhandenen Art getroffen, um das Bild des Marktplatzes als geschlossenen Raum erscheinen zu lassen. Die neue Fluchtlinienfestsetzung hat anzustreben, die Mängel zu beseitigen, aber die Geschlossenheit des Marktplatzes zu erhalten. Dies dürfte durch die eingetragene Fluchtlinie erreicht werden.

Die Grundstücksreste von Markt 20, 19 und Kleine Kalandstraße 1 würden zweckmäßig zu einem Grundstück zu vereinigen sein, cf. § 13a Absatz 2 des Fluchtlinien-Gesetzes vom 2. Juli 1875/28. März 1918. Es kann dann ein dem Werte der Marktecke entsprechendes Gebäude erstehen. Dieses Grundstück kann durch Überbauung des Bürgersteiges mit Laubengängen noch wichtiger gestaltet werden, da die Grundstücksfläche hierdurch bedeutend vergrößert wird. Dies würde auch darum sehr zu empfehlen sein, weil das neue Gebäude den Abschluß der Jüdenstraße bildet. Die Laubengänge können hoch und luftig gehalten werden. Die dahinterliegenden Geschäftsräume erhalten ausreichendes Licht, da sie vor langen Straßenräumen liegen.

Die Straßenversetzung am anderen Ende der Kleinen Kalandstraße ist beibehalten, aber gemildert. An den Grundstücken Markt 21 und 22 wurde die frühere Fluchtlinie wiederhergestellt.

Auf Tafel XI sehen wir einen Teil der Altstadt Höchst, den baulich zurückgebliebenen Kern eines in der Vorkriegszeit rasch angewachsenen Industrieortes. Einige schmale Gassen, winzige Baublöcke mit alten, meist auffälligen — im Plan durch Parallellinien von links oben nach rechts unten schraffiert dargestellten — Häusern, die zum Teil gesundheitlich bedenkliche Wohnungen enthalten, geben diesem Stadtviertel das Gepräge. Baulich interessant und von Wert sind nur einige im Plan durch Wellenlinien in der Schraffierung gekennzeichnete Gebäude. Hier fordert der heutige Zustand eine durchgreifende Sanierung.

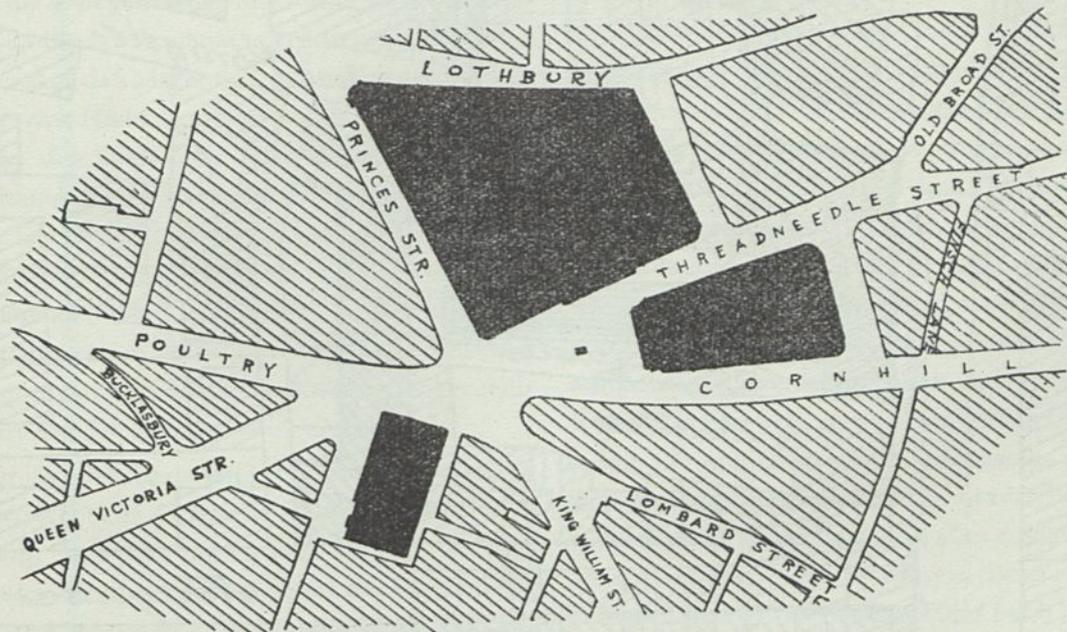
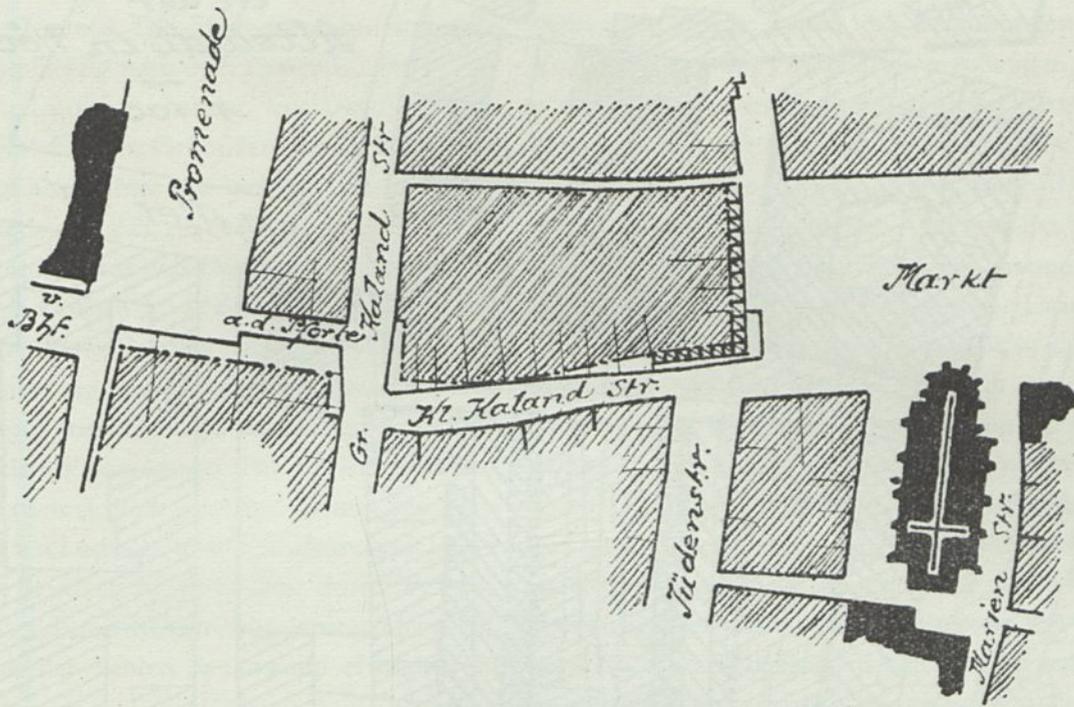
Bestimmend für die Gestaltung des skizzenartig entworfenen Entwurfes — Neubaufächen schraffiert von rechts oben nach links unten — war weiterhin: In der Stadt fehlen ein Marktplatz in ausreichender Größe und eine Markthalle. Für beides ist der alte Ortskern der geeignetste Bezirk. Ein derart weitgehender Umbau der Altstadt wird durch diesen Umstand trotz großen Geländeverbrauches erst finanziell möglich, weil der Marktplatz wiederum Läden

und Geschäftsräume bedingt, die eine genügende Verzinsung des Umbaukapitals abwerfen.

Der gegebene Platz für die Markthalle ist der große Hof des alten Rathauses mit Zufahrt von der Hauptstraße aus, Ausfahrt nach der Neugasse. Ein quadratischer Platz vor der Markthalle mit rechteckigem Platzansatz gibt Raum für den Markt. Dieser ist rings mit Arkaden umbaut, einmal um das knappe Gelände möglichst wirtschaftlich auszunutzen, denn über den Arkaden bleibt Raum in den Häusern für Wohnungen, andererseits geben diese Laubengänge vor Regen geschützte Marktstände und Marktgänge. Es verbindet sich also Zweckmäßigkeit mit einer schönheitlich bewährten Form. Im Aufbau soll die Markthalle das beherrschende Bauwerk sein mit Betonung in der Hauptachse des Platzes. Die Seitenbauten sollen sich, symmetrisch zur Achse gegliedert, dem Hauptbau unterordnen. Den Gegenabschluß der Hauptachse bildet ein einzelstehendes Geschäfts- oder Bürohaus, das gleichzeitig in der Achse der Schillerstraße dieser das fehlende Ziel gibt. Bei dieser Anordnung werden von den alten Baublöcken die mittleren verschwinden. Die bleibenden Baublöcke erhalten Geländezuwachs, der den kleinen Grundstücken für neuzeitliche Häuser durchaus notwendig ist.

Im Beispiel der Straßenregulierung von Weissenfels wird die bauliche Umbildung nach und nach erfolgen. Die Stadtverwaltung wartet ab, bis die Grundbesitzer den Zeitpunkt für einen Neubau gekommen erachten, den sie dann in der neuen Fluchtlinie errichten müssen. Die Baupolizeibehörde ist berechtigt, Umbauten in den von Fluchtlinien getroffenen Häusern zu untersagen, wenn diese über den Rahmen notwendiger Reparaturen hinausgehen. Andererseits kann aber der Grundbesitzer nach versagtem Umbau, ohne den seine Zwecke nicht erreicht werden können, sein altes Gebäude abreißen, das im Plan vorgesehene Straßengelände selbst freilegen und die Enteignung dieses Geländestückes von der Stadt-

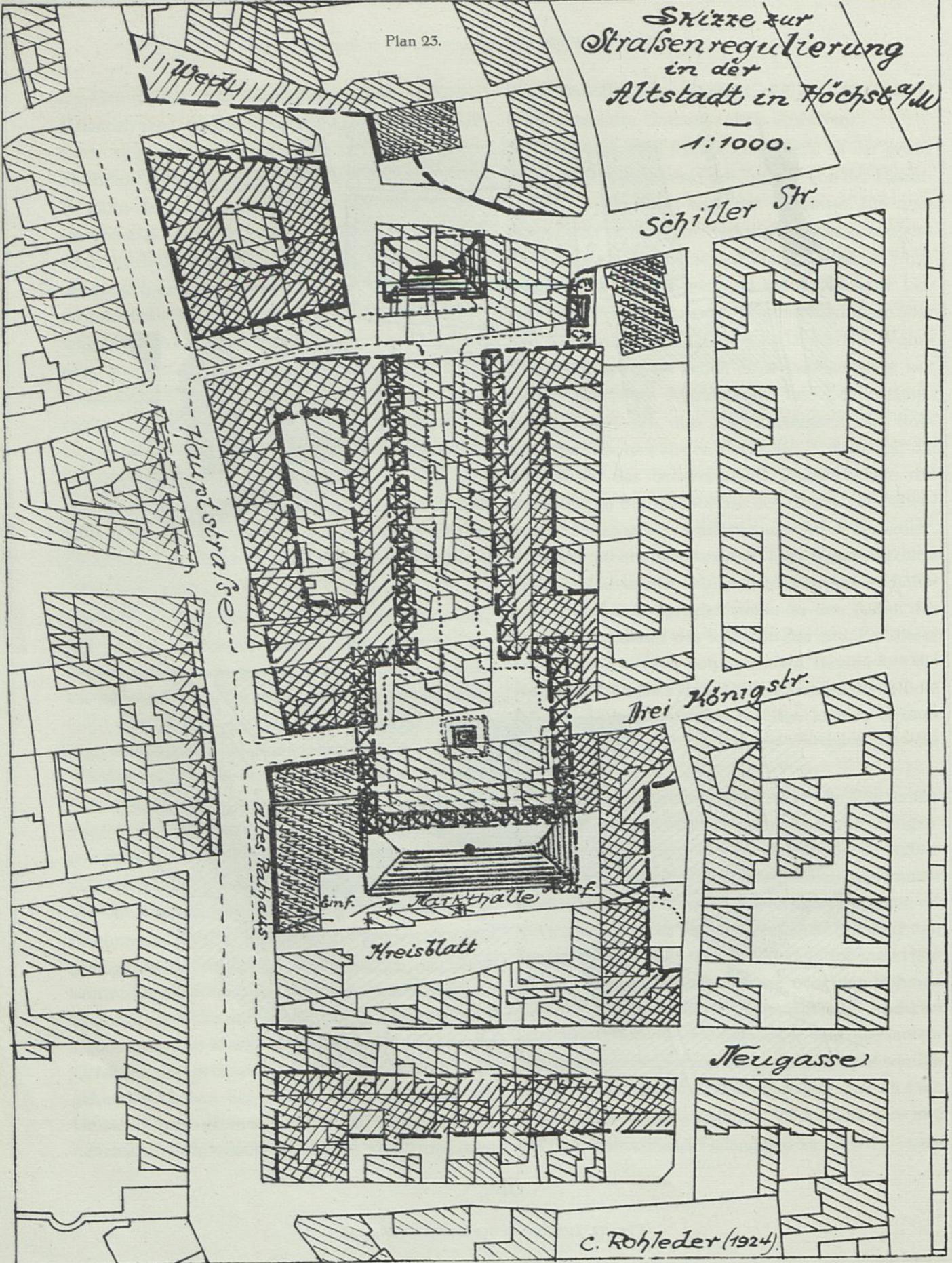
Plan 21. Weiffenfels, Stadterweiterung im Innern



Plan 22. London, an der Bank von England

Plan 25.

Skizze zur
Straßenregulierung
in der
Altstadt in Höchst a/M
1:1000.



C. Rohleder (1924)

verwaltung fordern. Die Stadt ist dann voll entschädigungspflichtig nach dem Zustande, der zu Beginn der Freilegung vorhanden war. Das Anschneiden von bestehenden Gebäuden durch Baufluchtlinien bringt also immer eine gewisse Gefahr für die Stadtgemeinde mit sich, die Stadt ist nicht immer in der Lage, von sich aus den Zeitpunkt der Freilegung zu bestimmen. Auch in schönheitlicher Beziehung hat die allmähliche Regulierung den Nachteil, daß oft jahrzehntelang das Straßenbild den Eindruck des Unfertigen macht, sobald der Anfang an einem Einzelgrundstück gemacht worden ist. Kahle Seitenmauern werden sichtbar, der Rücksprung des Neubaus reißt ein Loch in die alte Straßenwand. Unter Umständen wird es möglich sein, durch Verputz, Fensterausbruch, durch Dachveränderung oder dergl. den Anblick der kahlen Seitenwand erträglich zu machen.

Im Beispiel der Sanierung der Altstadt Höchst wird die Umbildung wenigstens zum Teil sofort erfolgen müssen. Der Marktplatz wird freizulegen sein, dann können die anliegenden Grundstücke mit dem Neubau bis an die Neubaulinie vorrücken. Zweckmäßig wird aber sein, daß Marktplatz und anliegende Grundstücke in eine Hand vereinigt werden, entweder als Eigentum der Stadt oder einer Aktiengesellschaft unter Beteiligung der Stadt und evtl. der alten Grundbesitzer. Die Freilegungskosten für den Marktplatz erhalten dann einen Gegenwert in den wertvollen neuerstehenden Marktgebäuden. Der Marktumbau wird leichter einem einheitlich wirkenden, sich baulich steigernden und wieder auflösenden Charakter zugeführt werden können.

In enger Wechselbeziehung zur Stadterweiterung im Innern steht das *Ortsstatut gegen bauliche Verunstaltung* nach dem Gesetz vom 15. Juli 1907, ergänzt durch den Erlaß des Ministers des Innern vom 10. Januar 1908, welcher auf die wesentlichen Mißstände hinweist, die im Bauwesen der Gegenwart zu bekämpfen sind und zugleich Mittel und Wege

bezeichnet, durch welche die Bemühungen, einer Verunstaltung des Ortsbildes vorzubeugen, Erfolg erwarten lassen. In Kapitel I ist schon darauf hingewiesen, daß der Bebauungsplan nicht die schönheitliche Auswirkung haben kann, wenn der Aufbau nicht dem Geiste und den Absichten des Grundlinienentwurfes folgt und nicht ein harmonisches Zusammenklingen mit der vorhandenen Umgebung sucht. Die Behandlung der Innenstadt in ihrer allmählichen baulichen Erneuerung stellt gleichartige Forderungen. Der Ministerialerlaß sagt darüber:

„Es ist im hohen Maße erwünscht, beim bauenden Publikum die Erkenntnis zu wecken und zu befestigen, daß ein Straßen-, Stadt- und Landschaftsbild, möge es sich auch aus noch so einfachen und scheinbar anspruchslosen Teilen zusammensetzen, ein kulturgeschichtliches Erbe ist, dessen Wert erkannt und gewürdigt werden muß, daß es im künstlerischen Sinne ein Ganzes bildet, das durch aufdringliche, unschöne und fremdartige Neubauten ebenso sehr geschädigt wird, wie durch Beseitigung wesentlicher Teile des Vorhandenen.“

Der Erlaß hat bereits viel Gutes gestiftet und der Verwüstung unserer Städte und Dörfer*) durch Geschmacklosigkeit und Unverstand Einhalt geboten. Die Gefahr ist wieder im Wachsen, da die jüngste Zeit, besonders die Stürmer und Dränger, das Alte verächtlich betrachtet, scharfen Bruch mit der Vergangenheit fordert und nur die eigenen Ideen gelten lassen will. Das Stadtbild wird gewiß nicht dabei gewinnen. Ebenso wie ein Nebeneinanderstellen der schönsten Bauwerke der Welt aus allen Stil- und Kulturepochen kein rein harmonisches Stadtgebilde geben könnte, ebenso kann ein krasses Abweichen von der Umgebung ein Stadtbild nicht verschönern. Es zerschlägt die große Form, die alles zusammenfassen soll. Auch hier zeigt in weisem Beschränken sich erst der Meister. Nicht jedes Haus kann im Ortsbild

*) Schulze-Naumburg „Die Entstellung unseres Landes“, herausgegeben vom Bund Heimatschutz.

ein Gegenstand höchster Steigerung sein. Dazu eignen sich nur wenige, durch ihre Lage im Ortsraum besonders herausgehobene Punkte. Wenn wir wieder lernen, die einzelnen Bauten als Glieder einer großen Einheit zu betrachten und sie dementsprechend behandeln, dann werden wir trotz unserer Verarmung die Schönheit unserer Stadt zurückerobern, die uns verloren ging, und uns neue Glückquellen schaffen.

In den Verhandlungen des Städtetages der Provinz Sachsen und des Herzogtums Anhalt im Juni 1908 ist das nachstehende Ortsstatut gegen Verunstaltung als Muster aufgestellt, welches im allgemeinen in der Form für jede Stadt ausreicht. Spezielle Besonderheiten einer Stadt lassen sich dann noch ergänzend einfügen.

Ortsstatut gegen die Verunstaltung der Straßen und Plätze der Stadt

Nach Anhörung Sachverständiger wird auf Grund des Gesetzes vom 15. Juli 1907 gegen die Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich hervorragenden Gegenden (Ges. Samml. S. 260) mit Zustimmung der Stadtverordnetenversammlung (Beschluss vom) für die Stadt folgendes Ortsstatut erlassen:

§ 1. Die baupolizeiliche Genehmigung zur Ausführung von Bauten und baulichen Änderungen an folgenden Straßen und Plätzen von geschichtlicher oder künstlerischer Bedeutung . . . ist zu versagen, wenn dadurch die Eigenart des Orts oder Straßenbildes beeinträchtigt wird. Die neue bauliche Herstellung muß sich — bei voller Wahrung ihrer künstlerischen Selbstständigkeit — dem Gesamtbilde der Straße oder des Platzes einordnen.

§ 2. Die baupolizeiliche Genehmigung zur Ausführung baulicher Änderungen an folgenden Bauwerken von geschichtlicher oder künstlerischer Bedeutung und zur Ausführung von Bauten und baulichen Änderungen in der Umgebung dieser Bauwerke ist zu versagen, wenn deren Eigenart oder der Eindruck, den sie hervorrufen, durch die Bauausführung beeinträchtigt werden würde.

§ 3. Die baupolizeiliche Genehmigung ist zu versagen, wenn an folgenden Straßen und Plätzen: (hier einzufügen Straße und Plätze, die eine besondere Bedeutung durch ihre Ausstattung mit Anlagen durch ihre landschaftliche Lage, oder dergleichen bereits erlangt haben, oder für die der Charakter einer Prachtstraße in Aussicht genommen ist) Bauten errichtet werden sollen, die der Forderung einer künstlerischen Gestaltung nicht genügen.

§ 4. Entspricht die Bauausführung nach dem Bauentwurf in den Fällen der §§ 1—3 dem Gepräge der Umgebung der Baustelle im wesentlichen und stehen die Kosten der trotzdem auf Grund dieses Ortsstatuts geforderten Änderungen in keinem angemessenen Verhältnis zu den dem Bauherrn zur Last fallenden Kosten der Bauausführung, so ist von der Anwendung des Ortsstatuts abzusehen.

§ 5. Die Anbringung von Reklameschildern, von Schaukästen, von Aufschriften größeren Umfangs und von größeren Abbildungen bedarf der baupolizeilichen Genehmigung.

Die Genehmigung ist zu versagen, wenn durch die Anbringung Straßen oder Plätze der Ortschaft oder das Ortsbild gröblich verunstaltet werden würden, oder wenn die gleichen Voraussetzungen vorliegen, unter denen nach den vorstehenden §§ 1—2 die Genehmigung zu Bauausführungen zu versagen ist.

§ 6. Vor der Erteilung oder Versagung der Genehmigung ist in den Fällen der §§ 1—4 und in wichtigeren Fällen des § 5 der künstlerische Beirat der Baupolizeibehörde zu hören. Der künstlerische Beirat besteht aus

§ 7. Wird ein Bauentwurf beanstandet, so hat die Baupolizeibehörde den Bauherrn und Architekten zu einer mündlichen Verhandlung einzuladen. Kommt eine Einigung nicht zu Stande und wird die Baugenehmigung versagt, so stehen dem Bauherrn die Rechtsmittel nach den §§ P127 ff. des Landesverwaltungsgesetzes vom 30. Juli 1883 zu.

Das Verunstaltungsgesetz will Straßen und Plätze und das Ortsbild sowohl im Innern, wie auch in dessen Ansicht von außen gegen Verunstaltung schützen. Der Schutz kann sich auf Bauten aus einer früheren Kulturepoche, welche von hervorragendem historischen oder künstlerischen Wert für den Ort sind, aber auch auf neuerrichtete Gebäude und ganz neu entstandene Stadtteile, sobald sie künstlerisch von Wert sind oder einen besonderen Charakter haben sollen, erstrecken. Dies ist außerordentlich wertvoll, da hierdurch den Behörden eine Handgabe geboten wird, alles Störende und Beeinträchtigende fernzuhalten und den Einzelnen zu zwingen, sich mit seinem Bau dem großen Ganzen harmonisch einzuordnen.

Eine Beeinträchtigung von Bauwerken von geschichtlicher und künstlerischer Bedeutung kann durch Vornahme baulicher Veränderungen an ihm selbst, als auch durch Ausführung von Bauten in ihrer Umgebung hervorgerufen werden. So ist es möglich, daß ein Bau durch große Neubauten in der Nähe

vollkommen in seiner Wirkung erdrückt wird, z. B. durch Errichtung einer hohen Mietskaserne in der Nähe einer nur mittelgroßen, aber künstlerisch wertvollen Kirche. Es kann ferner der Fall eintreten, daß ein künstlerisch oder historisch wertvolles Gebäude vollkommen oder zum wesentlichen Teil derart verbaut wird, daß seine Wirkung verloren geht, oder beeinträchtigt wird. Ein Beispiel hierfür bringt Bild 12, wo die abgestuften Dächer der dem Schlosse vorgelagerten Markthäuser den Blick auf das Schloß freigehalten. Werden hier hohe Geschäftshäuser errichtet, so ist die Wirkung des Schloßbildes für den Marktplatz vollkommen aufgehoben. Schloß Weissenfels gibt noch ein weiteres Beispiel: So wie es im Innern den Marktplatz beherrscht, erscheint es außen als Bekrönung der ganzen Stadt. Es ist ihr hervorragendstes Denkmal, welches jeden möglichen Schutz verlangt. Durchschreitet man die Bahnhofstraße (Figur 6), dann liegt das Schloß vor dem Beschauer auf einer Anhöhe über Saale und Altstadt. Vor dem Bahnhofgebäude selbst verhindert plötzlich ein hohes Schulgebäude an der Promenade aus neuerer Zeit den Blick auf das Schloß. Mit fortschreitender Ersetzung der kleinen Häuser in der Dammstraße wird bei den jetzigen Bauvorschriften der Schloßblick nach und nach verbaut. Das Ortsstatut gegen Verunstaltung wird durch entsprechende Vorschriften dies hindern müssen. Das auf Tafel III Plan 7 wiedergegebene Profil zeigt die in der Dammstraße höchstens zulässigen Gebäudehöhen bis Oberkante Dach an.

Eine für den Bebauungsplan wichtige Bestimmung enthält § 4 des Gesetzes: Für Landhausviertel, Badeorte etc. können besondere, über das sonst baupolizeilich zulässige Maß hinausgehende Anforderungen gestellt werden. Es wird sich da um die Wahrnehmung höherer ästhetischer Interessen handeln, z. B. kann für gewisse Teile der Gemeinde dadurch auf eine besondere Vornehmheit, für andere auf eine Förderung bescheidener Heimatkunst hinge-

wirkt werden, für einzelne Straßen kann die Bauausführung in einer bestimmten Bauweise vorgeschrieben werden. Ausdrücklich wird aber in den ministeriellen Ausführungsanweisungen zum Gesetze betont, daß es nicht Aufgabe der Gemeinde sein kann, in mißbräuchlicher Anwendung der ihnen verliehenen Befugnisse hohlen Prunk und leere Scheinkunst zu fördern.

Die Ausführungsanweisung zum Verunstaltungsgesetz gibt zu § 4 ferner die Erläuterung, daß für die Bestimmung der Flächen, auf welche die besonderen ortsstatutarischen Anordnungen Anwendung finden sollen, der Hinweis auf Landhausviertel, Badeorte, Prachtstraßen nur beispielgebende Bedeutung hat. Es ist auch in anderen Orten als Badeorten nicht ausgeschlossen, daß für gewisse Flächen (Straßen), in denen z. B. die Aufführung gewöhnlicher Reihenhäuser durch die Baupolizeiordnung zugelassen ist, durch das Ortsstatut Bestimmungen über die äußere Gestaltung der Häuser getroffen werden. Daß in den dem Ortstatut zu unterwerfenden Bezirken eine bauliche Entwicklung bereits Platz gegriffen hat, wird durch das Gesetz nicht verlangt. Es ist demnach zulässig, für die Bebauung noch gänzlich unbebauten Geländes beschränkende Bestimmungen im Sinne des § 4 festzusetzen. Bei der Auswahl solcher Bezirke dürfen aber berechnete wirtschaftliche Interessen nicht ohne Not beeinträchtigt werden. Verunstaltend im Ortsinnern sind ferner kahle nüchterne Hofansichten, sobald sie von außen sichtbar werden. Dies kann eintreten an Berghängen, an Flußufern, öffentlichen Anlagen und Eisenbahnstrecken. Unter Umständen wird es genügen, eine rückwärtige Baufluchtlinie mit Fassadenzwang in den Bebauungsplan aufzunehmen. Gegebenenfalls muß das Ortsstatut gegen Verunstaltung helfend und ergänzend mitwirken.

Endlich ist bei manchen Ortschaften, namentlich in hügeligem Gelände oder an breiten Flüssen auf die Erhaltung oder Schaffung einer guten Ortssilhouette

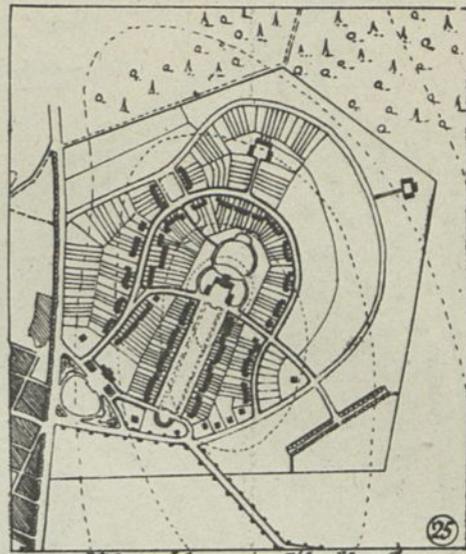
zu achten. Maßgebend sind hierfür die Ansichten von den wichtigsten Zugangsstraßen, von außerhalb gelegenen wichtigen Aussichtspunkten u. s. w. Bekannt schön ist z. B. die Stadtsilhouette von Köln, von der Deutzer Rheinseite, die Ansicht von Mainz von Kastell her. Bauwerke, die aus der Ortssilhouette herausragen, die weithin in die Landschaft hinein sichtbar sind, bedürfen der Prüfung auf wirkungsvolle, jedenfalls nicht störende Einpassung in das Ortsbild. Zu den Kirchen und größeren öffentlichen Gebäuden tritt in neuerer Zeit das Hochhaus hinzu, das vom ästhetischen Standpunkt an und für sich nicht abgelehnt werden kann, wenn wirtschaftliche und hygienische Bedenken nicht mehr vorhanden sind. Es

ist ein wirksames Mittel, die Steigerung des Stadtbildes zu einem architektonischen Höhepunkt zum Ausdruck zu bringen — Abb. 18 und Plan 24*). Hieraus geht hervor, daß es im Stadtbilde nur eine *Einzelerscheinung* bleiben kann, die *an besonderer Stelle* verwirklicht wird. Weiterhin geht hieraus hervor, daß ein Hochhaus in einer Mittelstadt nicht so bedeutend in seinen Abmessungen sein darf wie in einer Weltstadt. Es muß immer noch in einer gewissen Wechselbeziehung zu seiner Umgebung stehen, sei es nun der naheliegende Straßen- und Platzraum, sei es die von außen sichtbare Stadtsilhouette.

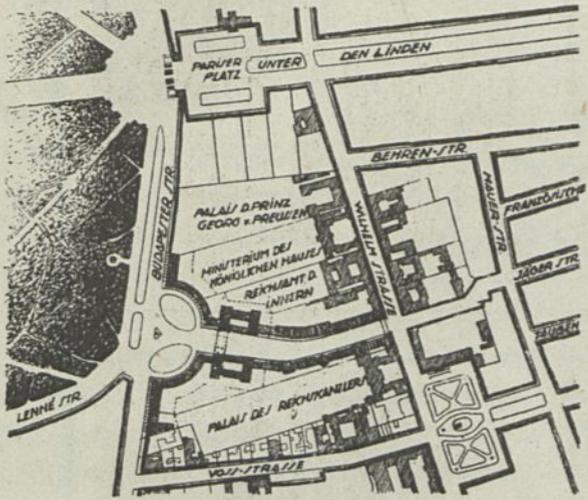
*) Aus der Zeitschrift: „Stadtbaukunst alter und neuer Zeit“.



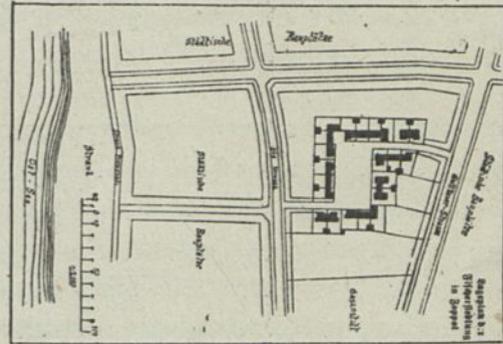
Abb. 18. Durchbruch von der Leonstraße nach der Jägerstraße und Bau eines Turmhause in den Ministergärten. Ansicht vom Tiergarten her. Arch. Bruno Möhring.



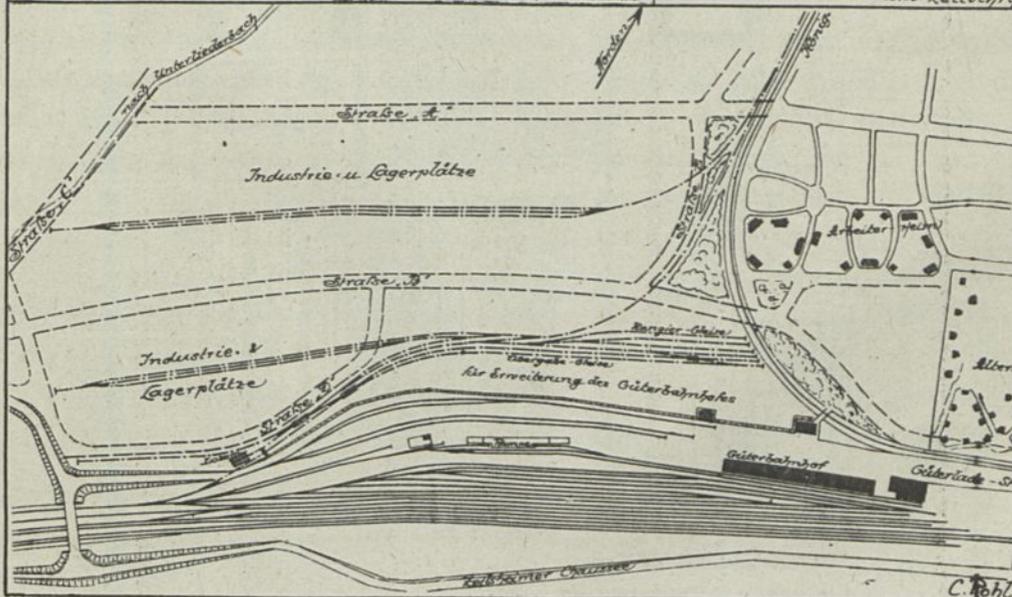
Wohnsiedlung im Hügelland



Plan Lageplan zu Abb. a. d. Zeitschrift: Stadtbaukunst

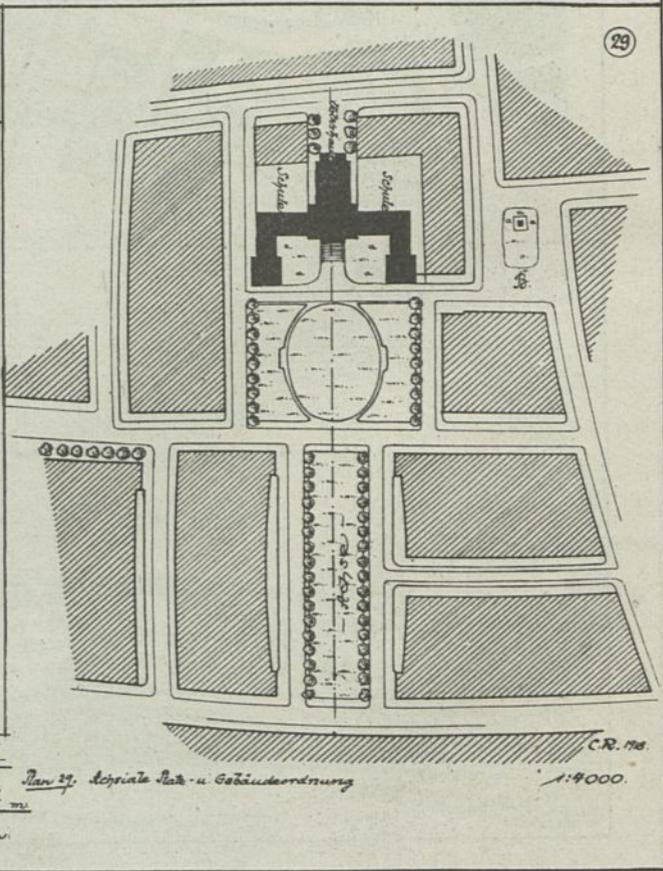
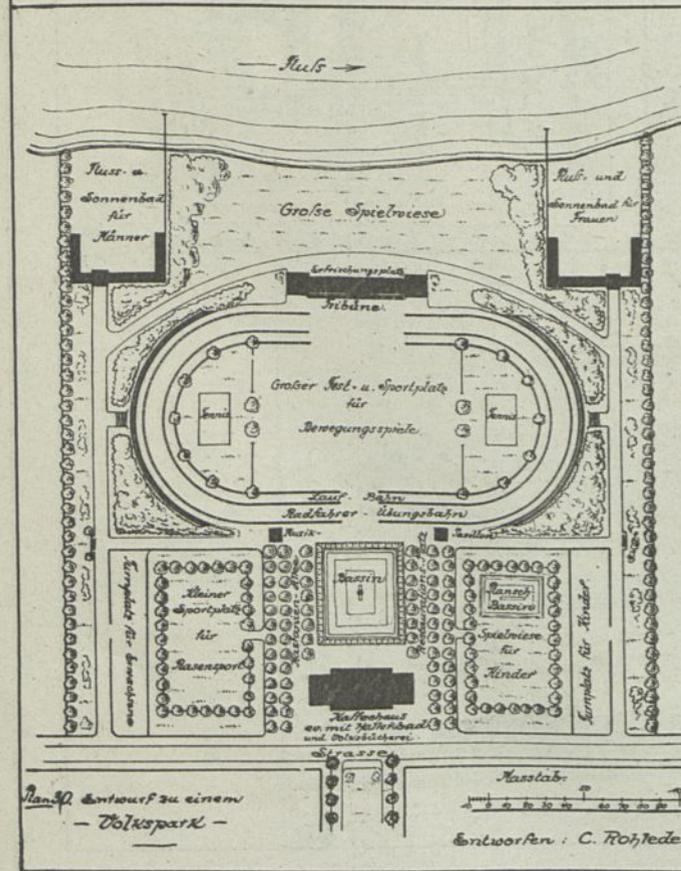
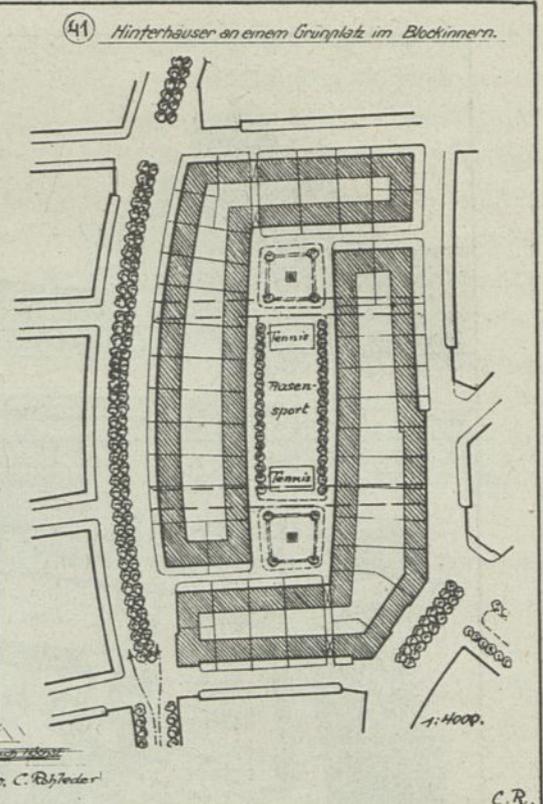
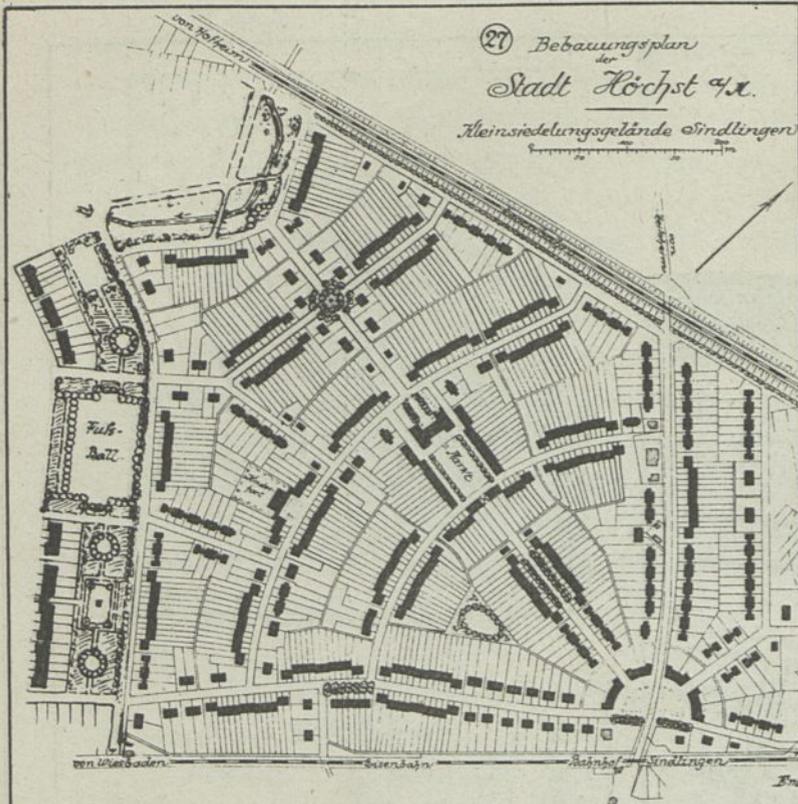


a. d. Zeitschrift: Kontraktblatt d. B.



Plan 26.
Industrie- und
Lagerplätze
mit
Gleisanschluss.

C. Kohl.



KAPITEL VI

DAS INDUSTRIEVIERTEL

Fast alle Fabrikstädte blicken auf einen überstürzten Werdegang zurück, und da ihre Hauptentwicklung gerade in der Zeit des größten Tiefstandes unserer Kunst vor sich ging, wurden besonders sie Zeugen unserer Unkultur. So ist es gekommen, daß allgemein mit dem Namen Fabrikstadt die Vorstellung von etwas Unfreundlichem, Häßlichem verbunden wird. Man denkt an primitiv hergerichtete Straßen einförmige Bauten in ödester Nüchternheit, an rauchige, dunstige Luft, an Stätten, die nie jemand ohne besonderen Anlaß zum Heimatland erwählt. In den letzten Jahrzehnten ist diese Entwicklung in die Tiefe hier und dort zum Stillstand gekommen. Wir dürfen trotz aller Fehlentwicklung hoffen, daß einst auch unsere Fabrikstädte wohnlichen, heimischen Charakter annehmen werden. Der elektrische Strom wird, rauchlos in Wasserkraftwerken oder durch Ölmotoren erzeugt, die Kraftmaschinen unserer Werke treiben. Die Rauch- und Dunstfrage muß zur Kulturfrage und mit derselben Energie gelöst werden, wie die Versorgung der Einwohnerschaft mit Licht und Wasser, wie die Beseitigung der Schmutzwässer und Fäkalien. Die Fragen sind schon heute lösbar, sie sind für die Industrie eine Geldfrage. Diese darf aber, wenn die Volksgesundheit leidet, nicht ausschlaggebend sein.

Um Ordnung in den Stadtorganismus zu bringen, ist zunächst mit dem Grundsatz der wahllosen Bewilligung aller Baugesuche zu brechen. Besonders in kleinen Fabrikstädten findet man ein prinzipienloses Durcheinander. Fabriken wechseln ab mit Mietshäusern, Villen, Gewerbebetrieben etc. Jeder hat dort gebaut, wo sich ihm eine günstige Baustelle bot und das, was ihm gerade paßte. Eine Industriestadt braucht ein Fabrik-, Geschäfts-, Arbeiter- und Wohnviertel. Sind diese nicht streng getrennt vorhanden, so richte man sie durch Bauvorschriften vor, und sollte es auch Menschenalter dauern, bis die einzelnen Bezirke das entfernt haben, was nicht hineingehört. Bei vorhandenen Werken innerhalb der Wohn- und Geschäftsviertel dränge man aber ständig auf Herabminderung der Rauch- und Dunstbelastigung durch Einführung entsprechender Maßnahmen seitens der betreffenden Industrieunternehmungen. Für das zukünftige Fabrikgelände suche man sich das Gebiet aus, welches möglichst die nachstehenden Vorbedingungen in sich vereinigt:

1. *Anschlußmöglichkeit an die Staatsbahn und einen schiffbaren Wasserlauf.*

Das Heranbringen der Rohstoffe, der Betriebsmittel, die Abfuhr von Massengütern macht für zahlreiche Zweige der Industrie günstige Transportverhältnisse

zu einer notwendigen Vorbedingung ihrer Lebensfähigkeit. Derartige Werke sind auf Eisenbahn- und Wasseranschluß durchaus angewiesen. Es ist daher wirtschaftlich am zweckdienlichsten, diesen Industrien bestimmte Gebiete des Stadtbezirkes anzuweisen, sie mit Anschlußgleisen zu durchziehen und Gleisverbindungen zum Güterbahnhof und mit einem etwa vorhandenen schiffbaren Wasserlauf herzustellen. Weiterhin ist es wünschenswert, daß diese Anschlußgleise voll ausgenutzt werden können. Dann würde das Industriegebiet am Güterbahnhof oder zwischen diesem und dem Hafengebiet liegen. Die Güterbahnhöfe machen andererseits das anliegende Gelände durch den Lärm des Rangierens, durch rauchende Lokomotiven, durch den starken Verkehr mit Lastfuhrwerken auf den Zufahrtsstraßen für Wohnzwecke ungeeignet. Sie können im Stadtgebiet also nur Mittelpunkt des gewerblichen und industriellen Lebens sein. Gegebenenfalls sind hier noch Schlachthof und städt. Bauhof, städt. Lagerplätze, Straßenbahndepot und dergl. anzusiedeln.

2. Nähe von Arbeiterwohnvierteln.

Die industriellen Werke sind auf eine seßhafte Arbeiterschaft angewiesen, um einen zuverlässigen Stamm heranzuziehen und fehlendes Personal leicht ergänzen zu können. Andererseits ist auch dem Arbeiter die Nähe der Arbeitsstätte wünschenswert, damit er in den Pausen der Arbeitszeit in der Lage ist, seine Wohnstätte zu erreichen. Arbeiterviertel und Industrieviertel sind tunlichst durch Grünanlagen zu trennen, die gegebenenfalls noch Spiel- und Sportplätze in sich aufnehmen können.

3. Das Industriegebiet soll von den Güter-, Ein- und Ausladestellen nicht durch die Stadt oder durch die Wohnviertel getrennt sein.

Der schwere Lastwagenverkehr greift die Straßen stark an und beunruhigt die Wohn- und Geschäftgebiete.

4. Östliche, evtl. noch nördlich oder südliche Lage zur Geschäfts- und Wohnstadt.

Die in Deutschland vorherrschenden West- und Südwestwinde treiben Rauch und Dunst vom Innern der Stadt weg. Westliche Winde drücken den Fabrikdunst nieder, östliche Winde lassen ihn aufsteigen, sodaß selbst bei ungünstiger Witterung die Einwohner von Ostrauch wenig belästigt wird. Im übrigen ist zur Aufteilung des Industriegebietes zu beachten:

Die Anschlußgleise sind möglichst in der Längsrichtung durch die Mitten langgestreckter Baublocks zu führen, dabei Straßenkreuzungen in Schienenhöhe auf das geringste Maß zu beschränken. Die Blocktiefen richten sich nach der Art der voraussichtlich sich ansiedelnden Industrie. Manche Industriezweige verlangen 80 bis 100 m Grundstückstiefe, manche 100 bis 150 m, Groß-Industrie ca. 250 m nutzbare Tiefe. Man stelle hierüber zuerst Erhebungen an. Das Hauptanschlußgleis soll möglichst in Geländehöhe liegen, sodaß leicht seitlich Gleise abzweigbar werden können. Einführung in die Grundstücke erfolgt durch Weichen oder Drehscheiben oder Schiebebühnen. Bei kleineren Anschlüssen und Vorhandensein einer Bedienstetenstation wird die Staatsbahn in der Regel die Güterzustellung übernehmen. Bei großen Industriekomplexen wird die Zustellung nur bis zum Übergabebahnhof, einer besonderen Gleisgruppe aus Aufstell-, Abhol- und Überholungs-gleis, erfolgen. Die Weiterbeförderung der Güter nach den einzelnen Werken muß dann durch Privatbetrieb geschehen. Zu den Übergabegleisen gehören dann unter Umständen noch Ordnungsgleise, um die ungeordnet zugestellten Wagen entsprechend der Lage der einzelnen Werke am Gleisstrang in die richtige Reihenfolge zu bringen, und ein Lokomotivschuppen.

Für den Gleisplan sind nur die Gleisachsen einzuzichnen, nicht die einzelnen Schienen. Die Kenntnis nachstehender Angaben sind für den Entwurf wichtig: *Normalspurweite* ist 1,435 m.

Kleinster Radius in Gleiskurven 180 m, wenn Fahr-

zeuge der Staatsbahn übergehen sollen, evtl. bis 100 m, wenn der Betrieb mit Hilfslokomotiven erfolgt und nur Wagen mit festem Radabstand bis 4,5 m verkehren. Zwischen entgegengesetzten Krümmungen ist eine Zwischengerade von 30 bis 50 m Länge einzuschalten.

Weiche 1 : 9 im Notfall 1 : 7, gebräuchliche Weichen sind die Doppelweichen einseitig, rechts und links, die Zweibogenweiche, die doppelte Kreuzungsweiche. Nach Möglichkeit sind hauptsächlich einfache Weichen zu verwenden, da diese wesentlich billiger als die zusammengesetzten Weichen sind.

Steigungsverhältnis auf Bahnhöfen 1 : 400, auf freier Strecke höchstens 1 : 25. Der Steigungswinkel ist durch flachen Kreisbogen von 2000 m Radius aufzurunden.

Gleisabstand beim ersten Parallelgleis zum Hauptgleis 5 m, sonst 4,50 m.

Bahnkörper: Man unterscheidet Oberbau und Unterbau. Unterbau ist der Erdkörper mit den Bauwerken, Oberbau die Bettung nebst Schwellen und Schienen. Zwischen beiden liegt das Planum.

Schienenunterkante soll 0,60 m über dem höchsten Wasserstand liegen, Schienenoberkante ist 0,43 über Planumshöhe, Planumsbreite bei eingleisigen Bahnen ist 4,50 m, sonst Planumsgrenze 2,25 m Abstand von der letzten Gleisachse. Böschungen erhalten eine Steigung von 1 : 1 $\frac{1}{2}$. Im Abtrag liegt zwischen Planum und Böschung ein Entwässerungsgraben nebst einem Schutzstreifen von 0,50 m Breite.

Normalgräben: 0,30 m Sohlenbreite und 0,30 m Tiefe. Neue Bahnlinien dürfen den natürlichen Ablauf des Regenwassers nicht stören. Gegebenenfalls sind außerhalb des bebauten Stadtgebietes Abfanggräben an der Böschungsunterkante entlang zu führen, die an geeigneter Stelle mittelst Durchlaß den Bahnkörper kreuzen. Das Profil der Gräben richtet sich nach der Menge der abzuführenden Wassermengen.

Wagenlängen: Gewöhnliche Güterwagen 8,50 m, Plattenwagen 12 m, Rangierlokomotiven 18 m. Größte Güterzuglänge 520 m.

Drehscheiben f. Lokomotiven Durchmesser 16,20 m

„ für Wagen 4,40 bis 10 m

Schiebebühnen für Lokomotiven 16,20 m

„ für Wagen 5 bis 12 m.

Werden durch neue Bahnlinien Wirtschaftswege zerschnitten, so ist die Bewirtschaftungsverbindung der Feldlage durch Parallelwege, gegebenenfalls Planübergänge, Überführungen oder Unterführungen wieder herzustellen. Bei Kreuzungen von Bahnlinien mit Straßen durch Über- oder Unterführung liegt die Schienenhöhe entweder mindestens 6 m über Straßenhöhe oder 5,50 m unter Fahrbahnhöhe der Brücke. Planumsübergänge, d. h., Straßenkreuzung in Schienenhöhe sind bei stark befahrenen Bahnen und Straßen mit lebhafterem Verkehr zu vermeiden.

Anschlußmöglichkeit bei Hauptbahnen nur innerhalb der Bahnhöfe und derart, daß bei Gleisen mit besonderer Fahrriechtung die Weichen nicht gegen die Spitze befahren werden. Bei Nebenbahnen ist der Anschluß außerhalb des Bahnhofes durch Signale zu decken.

Nachdem man sich ein ungefähres Bild von den im Industriegebiet notwendigen Gleisanordnungen gemacht hat, ist es unbedingt ratsam, die Angelegenheit der zuständigen Eisenbahndirektion zur Stellungnahme vorzulegen. Nur das Hand in Hand Arbeiten mit dieser Behörde kann ein ersprießliches Ergebnis haben. Die Eisenbahnverwaltung wird im Interesse des Betriebes manche Forderungen stellen müssen, die der Städtebauer nicht ohne weiteres übersehen kann. Die Aufschließung großer Industrieblächen bedingt oft Erweiterungen des Güterbahnhofes, manchmal Verlegung des Anschlußbetriebes an andere Stellen des Bahnbetriebes und dergl. mehr.

Im allgemeinen nehmen die Bahnanlagen selbst bei Mittelstädten schon eine große Geländefläche ein. Die Straßenverbindungen zwischen den durchquerten Gebietsteilen sind meist äußerst dürftig, und es gelingt in der Regel nur nach langen Kämpfen und unter erheblichen finanziellen Opfern, neue Straßen-

querverbindungen herzustellen. Bei Fernbahnen werden diese Querverbindungen ausnahmslos Über- oder Unterführungen sein. Vorhandene Planübergänge mit Schrankenschluß sind nur als zeitliche Bahnüberquerung anzusehen, die in absehbarer Zeit verschwinden werden. Die Bahnverwaltung hat sich in der Regel schon ein Bild davon gemacht, ob dies durch Höherlegung oder Tieferlegung des Bahndammes erfolgen soll. Meist ist eine gleichzeitige Änderung in der Höhenlage der Überquerungsstraße vorgesehen. Die Bahnverwaltung betrachtet diese Angelegenheit naturgemäß lediglich vom eigenen Interessenstandpunkt aus, der sich nicht immer mit den Interessen der Stadtgemeinde deckt. So werden geradlinige wichtige Straßenverbindungen, die bis dicht an den Bahnkörper bebaut sind, manchmal um eine Höher- oder Tieferlegung des Bahnkörpers zu vermeiden, von der Bahn gesperrt und die Straße in einer rampenartig ansteigenden großen Schleife über die Bahn geführt. In den seltensten Fällen ist es möglich, dieser Ausführungsart eine städtebaulich schöne und befriedigende Form zu geben. Auch der Verkehr der Straßen wird meist stark behindert. Im aufsteigenden Teil der Schleife entsteht ein erheblicher Kraftverbrauch, im absteigenden Teil durch das Gefälle Gefahren für Fuhrwerke und Fußgänger. Die Stadtverwaltung wird versuchen müssen, zu erreichen, daß bei wichtigen Querungsstraßen die Bahn hoch gelegt wird. Ein hoher Bahndamm ist im Stadtbild allerdings auch kein erfreulicher Anblick, doch läßt er sich durch Anpflanzungen, Bäume oft gut verdecken.

Die vollständige Verlegung ganzer Teile des Bahnbetriebes hat in der Regel nur dann Aussicht auf Erfolg, wenn die Bahnverwaltung selbst ein Interesse daran hat. Dies kann z. B. der Fall sein, wenn die Bahnfläche nicht mehr ausdehnungsfähig, aber erweiterungsbedürftig ist. So kann bei Kopfbahnhöfen die Hinauslegung in den Außenbezirk der Stadt zweckmäßig werden, bei Güterbahnhöfen kann unter

Umständen der Verschiebebahnhof abgetrennt werden. Alle diese Fragen hat der Städtebauer bei seinen Entwürfen zu bedenken, insbesondere bei Planung seiner Industriegleise, und sich zu vergewissern, daß seinen Projekten auch in Zukunft die Durchführbarkeit erhalten bleibt.

Die Hafenanlagen: Hafenanlagen kann man in Wasserstraßen mit stillstehendem oder langsam fließendem Wasser als einfache Erweiterung des Wasserlaufes anlegen. Bei schnellfließenden Flüssen legt man den Hafen seitlich im Gelände an. Die Einfahrt liegt spitzwinkelig etwa 60 Grad zur Flußrichtung und ist dann 2 Schiffsbreiten weit, bei großen Anlagen breiter vorzusehen. Die spitzwinkelige Richtung gibt Schutz gegen Versandung und Eisgang. Die Hafendämme und möglichst auch die Lagerplätze sollen hochwasserfrei liegen. Da am einbuchtenden Ufer das Flußbett am tiefsten ist, so ist hier ein Versanden am wenigsten zu erwarten, und sind solche Stellen des Flußufers zu bevorzugen.

Die Gestalt des Hafens ist am besten kanalartig, 4 Schiffsbreiten in der Sohle breit. Die Länge wird dem Bedürfnis entsprechend nach Schiffslängen berechnet. Auf eine Erweiterung durch Verlängern des Beckens oder ein Parallelbecken ist Bedacht zu nehmen, ebenso auf eine Möglichkeit, ein Anschlußgleis, Gleise mit Weichenverbindung derart heranzuführen, daß die Umladung direkt in die Waggons durch Kräne geschehen kann.

Das Industriegebiet trenne man, wenn möglich, durch Waldstreifen vom Wohngebiet. Man nehme Bedacht auf gute Straßenverbindung zum Geschäftsviertel und Wohnviertel. Diese und auch die Straßen im Innern des Industrieviertels selbst bemesse man nicht zu schmal. Es ist in der Regel ein starker Wagenverkehr und zu bestimmten Tagesstunden starker Fußgängerverkehr zu erwarten. Fahrdämme und Bürgersteige verlangen daher beide eine genügende Breite. Tafel XII gibt in Plan 26 ein praktisches Beispiel der Aufschließung eines am Güterbahnhofe ge-

liegenden Industriegeländes. Für den Güterbahnhof ist zunächst auf Verlangen der Eisenbahnverwaltung eine Erweiterungsfläche freigehalten. Daranschließen sich die Zustellungs- und Abholungsgleise. Das dritte Gleis ist Verkehrsgleis, dann folgen die Rangiergleise, um vor der Zustellung die Wagen nach der Lage der Industriepätze zu ordnen. Das Gelände steigt nach Norden an, die Höhenkurven verlaufen etwa parallel zum Güterbahnhof. Die zweckmäßigste Lage der Industrieanschlußgleise war daher ebenfalls parallel zum Bahnhof, da sie damit nahezu horizontale

Lage in Geländehöhe erhalten können. Die Baublocks haben langgestreckte Form, welche eine günstige Einteilung ermöglichen. Erweiterung nach Norden ist möglich. Das Wohngebiet ist durch Grünstreifen geschützt.

Tafel IX bringt das Osthafengebiet in Frankfurt a. M. Der Hafen besteht aus seitlichen Becken spitzwinkelig zum Mainstrom für Handel und Industrie. Die Gleiszuführung war günstig vom nahe gelegenen Bahnhof herzustellen. Das Restgelände zwischen Hafen und Bahnhof ist der Industrieansiedelung zugeführt.

KAPITEL VII

DAS WOHNGEBIET

Motto: Ich tue nichts lieber, als dem kleinen Mann ein Häuschen zu bauen.

Friedrich der Große.

Von den mannigfachen Fragen, welche das pulsierende Leben eines in aufsteigender Entwicklung begriffenen Stadtorganismus hervorbringt, ist eine der vornehmsten, wie die Bevölkerung gesundheitlich einwandfrei und wirtschaftlich angemessen wohnen kann. Die Frage steht besonders heute im Brennpunkt des allgemeinen Interesses; denn die überaus große Wohnungsnot verlangt oft schnellste Entscheidung, ehe noch eine vertiefte Prüfung der beschlossenen Maßnahmen hat stattfinden können. In dem vorangestellten Motto hat ein klarer Geist den Kernpunkt aller Wohlfahrtsfragen hell beleuchtet. Ist das soziale Problem gelöst, die wirtschaftlich Schwächsten bis hinauf zu den Mittelklassen, zu denen man wohl alle Lohn- und Gehaltsempfänger mit wenigen Ausnahmen rechnen muß, in gesunden Wohnungen unterzubringen, dann wird der Glücksquell heimischen Wohnens die Zufriedenheit und Tatkraft der großen Volksmasse wieder auslösen. Fast alle anwachsenden Städte machen einen gleichartigen Entwicklungsgang durch. Die Innenstadt, ursprünglich noch stark mit Wohnungen durchsetzt, wird mehr und mehr zur Geschäftsstadt. Läden, Büros, Geschäftsräume werden in den Hauptstraßen vorherrschend. Die Inhaber der Betriebe ziehen in die gesünderen Außenbezirke, die gute Luftverhält-

nisse haben und frei von Staub und Lärm sind. Die wirtschaftlich Schwachen können nicht folgen. Sie bleiben im Stadttinnern und werden durch die immer mehr sich ausdehnenden Geschäftsstätten auf die obersten Stockwerke oder engen Hofwohnungen, abseitsliegenden Stadtteile zusammengedrängt. Hier ist es Aufgabe der Staats- und Kommunalbehörden, nachzuhelfen; denn der Drang zur Dezentralisation ist kein ungesunder. Eigenes Heim auf eigener Scholle hebt nicht nur die innere Zufriedenheit, es trägt auch zur Kräftigung des heranwachsenden Geschlechtes bei und mindert die sittlichen und gesundheitlichen Gefahren, die aus überfüllten Wohnungen mit schlecht gelüfteten Räumen unsere Jugend bedrohen. Wie Abhilfe u. U. geschehen kann, ist schon bei der Behandlung der inneren Stadterweiterung an Hand der Tafel XI besprochen worden. Die baulich und hygienisch bedenklichen Stadtteile sind zu sanieren und durch entsprechende Straßenanordnungen dem Verkehr zugänglich zu machen. Damit werden Neubauten für Geschäftszwecke geeignet. Der Handelsmarkt für Läden, Geschäftsräume wird entlastet. Für die in Zukunft kommenden Wohnungen sind im Außenbezirk neue Klein-, bzw. Mittelwohnungen zu errichten. Wenn es nun im Interesse der Volksgesundheit zu begrüßen ist, daß weite Kreise der Stadtbewohner

wieder das eigene Heim mit Garten erstreben und so wieder Verbindungen mit der Natur erhalten, so hat die Durchführung dieser Frage für die städtische Wirtschaftsführung immerhin seine Schwierigkeiten. Man denke an das Herrichten neuer Straßen, die Zuführung von Gas, Wasser, elektrischer Lichtleitung, die Abführung der Schmutzwässer und Fäkalien, unter Umständen den Bau neuer Verkehrseinrichtungen und nicht zuletzt an die verschiedenen Bedürfnisse der verschiedenartigen Bevölkerungsschichten. So wird der Handarbeiter und der mit mechanischer Tätigkeit beschäftigte Beamte und Handwerker sich vornehmlich dem Gemüsebau und der Kleintierzucht widmen wollen, der Kopfarbeiter wird seinen Garten mehr als beschaulichen Ausruheplatz, allenfalls mit Obstkultur anzulegen wünschen. Er wird einen gewissen äußeren Komfort nicht entbehren können. Das Familienleben nimmt in den verschiedenen Schichten verschiedene Formen an, die sowohl bei Anlage des Gartens, als auch bei der inneren Einteilung der Wohnungen und Nebenräume entsprechende Gestaltung erfahren müssen. Es ist also vom wirtschaftlichen Standpunkt notwendig, Gleichartiges gruppenweise zusammen zu fassen. Das psychologische Gefühl kommt dem entgegen. „Gleich und Gleich gesellt sich gerne.“ Auch der ästhetischen Rücksichtnahme ist leichter zu genügen, da Gleichartiges sich einheitlicher gestalten läßt. So kommen wir zu der zweckmäßigen *Teilung des Wohnviertels in Kleinwohnungs-, Mittelstandswohnungs- und Landhausgebiete*. Aber eine Verzettelung der Bautätigkeit über weite Räume des Stadtbezirkes wird man nicht zulassen dürfen. Es wird im allgemeinen notwendig sein, in Angriff genommene Baubezirke auszubauen und die Erschließung anderer Bezirke späteren Zeiten vorzubehalten. Dann werden auch leichter die notwendigen bequemen Verbindungen mit der Geschäftsstadt, sei es durch Straßen, sei es durch Verkehrsmittel aller Art, durchführbar sein. Der Bebauungsplan ist nun,

mehr als dies in den Vorkriegszeiten geschah, danach zu bearbeiten, daß die befestigten Straßen weitgehendst ausgenutzt werden. Es liegt dies im Interesse der städtischen Finanzen, andererseits auch im Interesse der Ansiedler selbst, da hierdurch die zu zahlenden Anliegerbeiträge für Straßenherrichtung niedrig gehalten werden. Wie das geschehen kann, ist bereits gelegentlich der Besprechung der Tafel VII am Schlusse des Kapitels 4 teilweise vorweggenommen, wird aber später noch eingehender behandelt werden.

Alle Siedelungstätigkeit beginnt naturgemäß mit der *Bodenfrage*. Das Wohngebiet soll gute Luftverhältnisse, grundwasserfreien Boden, bequeme Verbindung mit dem Geschäftsviertel und erschwingliche Grundstückspreise haben. Lärmende Betriebe müssen durch baupolizeiliche Vorschriften ferngehalten werden.

Die besten Luftverhältnisse sind in der Regel, wie schon im Kapitel Industrieviertel ausgeführt ist, in den westlichen Stadtteilen und deren Vorgelände zu finden, da wir vorherrschend westliche Winde haben, östliche Winde aber durch ihren Auftrieb die schlechte Luft aus dem Innern der Stadt, bzw. östlich gelegener Fabrikbezirke hoch über die Wohnstätten hinwegführen. Nahe gelegene Waldungen können ebenfalls noch Wohngebiete nach Norden und im Süden zweckmäßig erscheinen lassen.

Die Grundwasserverhältnisse sind durch Bohrungen festzustellen. Hoher Grundwasserstand verteuert das Bauen, bewirkt leicht feuchte Wände. Im Keller bildet sich dumpfige Luft, die bei ungünstiger Raumanordnung im Hause in die Wohnungen übergeht. Das Grundwasser kann aber oft durch geeignete Maßnahmen, Drainage, Entwässerungsgräben nach tiefer gelegenen Vorfluten abgesenkt werden. Zu untersuchen ist auch der Untergrund auf Standfestigkeit für die Häuser.

Das Wohngebiet braucht gute Verbindungen durch Verkehrsstraßen mit der Geschäftsstadt. Fußgänger

verkehr kann unter Umständen von dem Fahrverkehr teilweise getrennt werden und auf Gartenwegen durch die Baublocks zum Stadttinnern geleitet werden. Besonders große Baublocks geben dabei Gelegenheit zu Erweiterungen, die den Promenadenweg in der Form von Erholungs-, Spiel- und Sportplätzen beleben und abwechselnd gestalten.

Endlich ist zu verhindern, daß die Spekulation sich des für Wohngebiete in Aussicht genommenen Geländes bemächtigt und ihren verteuernenden Einfluß ausübt. Die Stadtverwaltung wird nicht immer in der Lage sein, alle in Frage kommenden Grundstücke so zeitig zu erwerben, daß die Bodenvertuierung unterbunden ist. Andererseits kann man nicht zulassen, daß künftig zu schaffende Werte von schmarotzenden Zwischenhändlern durch verteuernde Geländeverkäufe belastet werden. Ein Weg könnte hier vielleicht zum Ziele führen. Die Stadtverwaltung legt durch Bauordnungsbestimmungen nur eine geringfügige Bebaubarkeit des Geländes fest, in den äußersten Bezirken etwa 10% der Grundstücksfläche und allmählich einen höheren Prozentsatz in Richtung auf das Stadttinnere. Der Spekulantpreis wird sich immer nach der Verwertungsmöglichkeit des Objektes richten. Die Aufhebung oder Milderung dieser Baubeschränkung erfolgt, sobald die Stadt Gelegenheit zum preiswerten Erwerb hat, oder anderweitig Sicherheit dafür vorliegt, evtl. in gemeinnützigen Baugesellschaften, daß die Preistreibung mit den in Frage kommenden Grundstücken ausgeschlossen ist.

Wenden wir uns nun der Frage der *zweckmäßigen Hausform* zu, so erscheint zunächst das Einfamilienhaus als das erstrebenswerte Ziel. Trotzdem wird immer eine lebhaftere Nachfrage nach Stockwerkwohnungen bestehen bleiben, denn die berufliche Stellung erlaubt nicht jedem, sich am Orte sesshaft zu machen. Auch Mangel an Hauspersonal oder persönliche Verhältnisse des Einzelnen lassen Stockwerkwohnungen mit allen neuzeitlichen Bequem-

lichkeiten und arbeitsparenden Einrichtungen zweckmäßig erscheinen. Wiederum ist für kleinste Wohnungen das Einfamilienhaus ungeeignet, weil die Wohnfläche hierfür zu gering ist. Es wird daher notwendig sein, im Wohnviertel drei Gebäudearten: das freistehende Einfamilienhaus, das Einfamilienhaus in geschlossener Bauweise (Reihenhaus) und das Mehrfamilienhaus vorzusehen.

Das Mietshaus: Die Erfahrung hat nun gelehrt, daß das Mietshaus mit wenigen Mietern im Einzelbesitz schneller sich abnutzt, als ein großes Mietshaus oder eine Gebäudegruppe im Einzelbesitz. Wenn eine größere Mieterzahl die Einstellung eines Hausverwalters lohnend macht, der die Reinigung der Treppenhäuser, Höfe, Böden und Kellerräume zu übernehmen hat, für Ordnung im Hause sorgt und den guten Zustand des Hauses überwacht, dann werden im allgemeinen sich bessere Wohnverhältnisse erhalten, als in einem kleineren Mietshaus, wo jeder Mieter sich selbst überlassen ist. Die Schattenseiten des großen Stockwerkshauses treten aber dann auf, wenn genügende Licht- und Luftzufuhr infolge enger Straßen und kleiner Höfe fehlt. Im Bebauungsplan ist also hierauf Rücksicht zu nehmen und das Massenmietshaus so einzuordnen, daß die Schattenseiten möglichst unterbunden werden.

Reihenhaus, Doppelhaus oder freistehendes Einfamilienhaus?

Die Bauvorschriften in unseren Bauordnungen sind im allgemeinen auf die Form des Mietshauses zugeschnitten. Ihre Anwendung auf das Einfamilienhaus hat zu der Ansicht geführt, das Mietshaus mit mehreren Stockwerken sei dem Einfamilienhaus wirtschaftlich überlegen. Im letzten Jahrzehnt ist durch entsprechende Bauerleichterungen erfreulicherweise dem Überhandnehmen des Mietshauses, denn es soll nicht zur Regel werden, entgegengearbeitet. Besonders die genossenschaftliche Bautätigkeit unter kommunaler Mitwirkung führt mehr und mehr dazu,

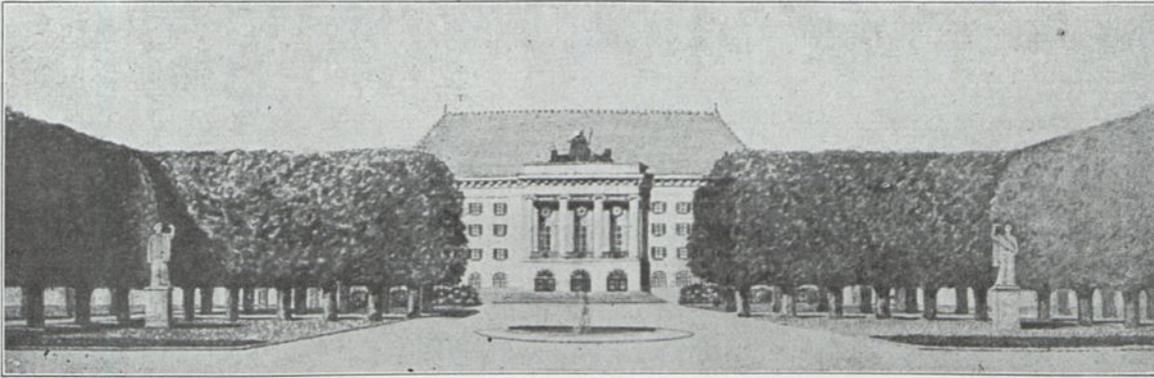


Abb. 19. *Grünringentwurf für die Stadt Hamm*

Aus der Zeitschrift: „Die Bauwelt“



Abb. 20. *Wilmersdorf*
Grünanlage i. Blockinnern a. d. Zeitschrift: „Die Bauwelt.“



Abb. 21. *Merseburg*, Baumgruppe a. d. Domplatz.
(Phot. C. Rohleder)



Abb. 22. *Letchworth*, Reihenhäuser
Aus der Zeitschrift: „Die hohe Warte“



Abb. 23. *Hamstead bei London*, Straßenbild
(Phot. C. Rohleder)

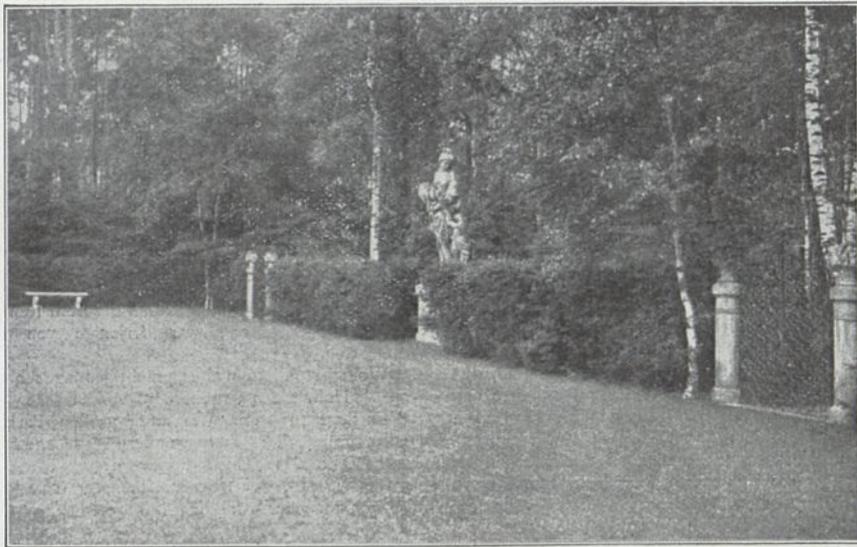


Abb. 24. *Spielplatz für Rasensport*

Aus der Zeitschrift: „Hohe Warte“

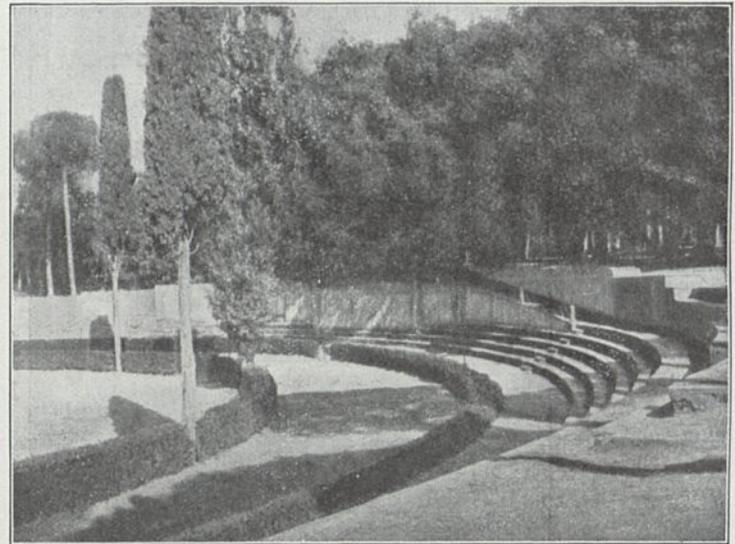


Abb. 26. *Rennbahn Villa Borghese* Aus der Zeitschrift: „Hohe Warte“



Abb. 25. *Cöln a. Rh. Spielwiese*

Phot. C. Rohleder

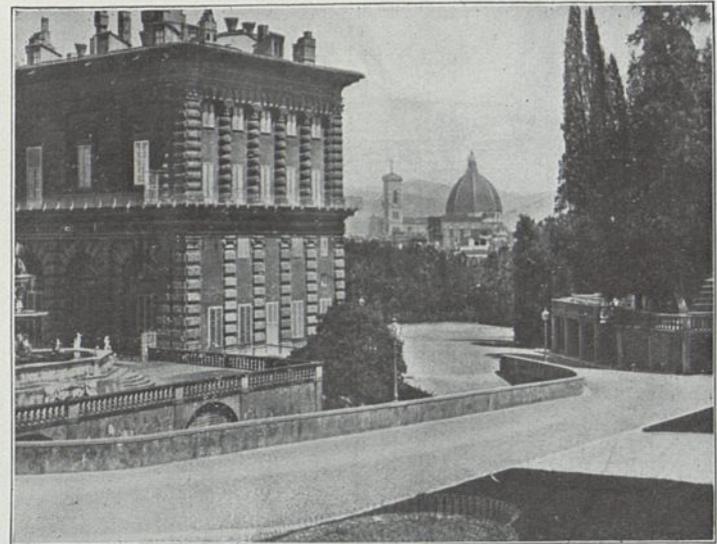


Abb. 27. *Florenz am Palazzo Pitti*

daß auch Minderbemittelten, die ortsansässig bleiben wollen, ein Eigenhaus mit Garten erreichbar wird. Aber mit einem in manchen Orten fest eingewurzelten Vorurteil muß noch aufgeräumt werden. Das ist der Widerstand der Bevölkerung gegen das Einfamilienhaus in geschlossener Bauweise, das Reihenhaus. Im nordwestlichen Deutschland, in Holland und England, wo das Reihenhaus die landesübliche Form ist, wird man den Widerstand nicht verstehen. Dessen Vorzüge sind auch so augenscheinlich, daß es nur an mangelnder Aufklärung liegen kann, wenn trotz dieser Vorzüge immer wieder das kleine, einzelstehende Haus erscheint. Man wird ohne weiteres zugeben müssen, daß ein Landhaus in einem genügend großen Garten mit weit abliegenden Grundstücksgrenzen, wo in alle Fenster freundliches Grün hineinschaut, Licht und Luft von allen Seiten Zutritt haben, ein erfreulicher Anblick und ein erstrebenswertes Heimstättenziel ist. Sobald aber beschränkte Mittel nur kleine Grundstücke erlauben, die Gebäude bis auf wenige Meter zusammen rücken, gehen die Vorteile der offenen Bauweise verloren. Die Haupt-Licht- und Luftquellen liegen nicht mehr an den Hausseiten, sondern sie sind vor und hinter dem Hause. Der Bauwuch erzeugt kein Grün mehr, die Räume an ihm erhalten wenig Sonne und sind durch das Nachbarhaus belästigt. Die Lücken dienen nur dazu, Staub, Wind und Lärm der Straße in den Hintergarten zu tragen und diesem die beschauliche Ruhe und Abgeschlossenheit zu nehmen. Die Verbindung des Vorgartens mit dem Hintergarten ist ebenso gut durch das Haus zu nehmen als durch einen seitlichen schmucklosen Gang. Der Gebäudeabstand hat seinen Sinn verloren, darum ist er gänzlich aufzuheben. Das Zusammenrücken der Gebäude bringt aber neue wesentliche Vorteile. Zwei Außenmauern des Hauses werden dem Einfluß der Witterung entzogen. Die Temperatur im Hause ist beständiger, im Sommer kühler, im Winter wärmer. Die Wandstärke kann geringer gewählt werden, un-

ter Umständen genügt gemeinsame Brandmauer mit dem Nachbarn, Verputz zweier Außenmauern, der Zwischenzaun fällt weg. Es entstehen wesentliche Ersparnisse an Baukosten, durch kleinere Straßenfront auch solche an Straßenbaukosten. Der Einwand, daß man mit dem Nachbarn in zu enge Berührung komme, ist ein eingebildeter. Gerade das Umgekehrte ist der Fall. Man ist ja von ihm durch eine dicke Brandmauer getrennt und seinen Blicken viel weniger ausgesetzt. Daß der Grundriß im Reihenhaus einwandfrei, schön und bequem, mit guter Durchlüftungsmöglichkeit der Räume zu lösen ist, braucht nicht besonders bewiesen zu werden. Auch ein langer schmaler Garten ist mit tiefen Einblicken schönheitlich mindestens so gut anzulegen, wie ein kurzer breiter Garten. Darum ist für das Einfamilienhaus der unteren und minderbemittelten Klassen das Reihenhaus die beste Form. Auch in Rücksichtnahme auf das allgemeine Städtebild verbindet sich hier Zweckmäßigkeit mit Schönheit. Kleine, ständig wiederkehrende Lücken zwischen kleinen Häusern sind kein erfreulicher Anblick. Daß aber Einfamilien-Reihenhäuser freundlichste Formen annehmen können, wird nach Abb. 22 jeder zugestehen müssen. Sollen nun Vorstadtsiedelungen ländlicheren Charakter erhalten, oder ermöglichen billige Bodenpreise eine größere Landzuteilung, dann ist bei Kleinhäusern immer noch das Doppelhaus dem freistehenden Einzelhaus vorzuziehen. Das Einzelhaus wird erst mit großen und zahlreichen Innenräumen in solidesten Bauarten empfehlenswert.

Die Blocktiefen richten sich danach, ob Wohnungen für die wohlhabenden Klassen, den Mittelstand oder für die Arbeiterbevölkerung bestimmt sind. Kap. IX wird hierauf noch eingehender zurückkommen. Die Gärten sind für Wohnungen des Mittelstandes und für die Arbeiterbevölkerung nicht zu groß zu entwerfen, da ein großer Garten leicht zur Last wird. Als Ziergarten und Obstgarten wird ein ausreichend tief bemessener Vorgarten oft genügen. Der Ge-

müsegarten liegt besser hinter dem Hause, dem man ja auch durchaus schöne Form geben kann. Aus 300 qm guten Bodens kann so ziemlich der ganze Gemüsebedarf einer mittleren Familie bei rationeller Bewirtschaftung gewonnen werden (nach Dr. v. Mangold).

Die eigentlichen Wohnstraßen sollen möglichst Gartenstraßen werden. Ein 5 m breiter Fahrdamm, auf dem sich 2 Wagen begegnen können, ein 1,20 bis 1,50 m breiter Bürgersteig an der einen Seite als Laufweg, an der anderen Seite ein Schutzstreifen von 0,30 bis 0,50 m Breite genügen für ruhige Wohnstraßen. Man geht jetzt vielfach auf noch geringere Breiten und fügt schwach befestigte Gartenwege in den Bebauungsplan ein, wenn diese nach kurzen Abständen immer wieder von befestigten Straßen geschnitten werden, sodaß für Möbel-, Kohlen- und Milchwagen etc. kein zu großer Abstand von den am Gartenweg liegenden Häusern vorhanden ist. Ein solcher Gartenweg ist im Bebauungsplan auf Tafel VII enthalten.

Die Baufluchtlinien sind weit auseinander zu rücken, auch in schmalen Wohnstraßen sei der Abstand der Baufluchtlinien mindestens 20 Meter. Um die Entstehung wirklicher Gartenstraßen mit wechselvollen Bildern wieder hervorzurufen, wird u. U. zu überlegen sein, ob ein Abweichen von den sonst üblichen Bauvorschriften angebracht ist. So könnte man zulassen, daß schmale Vorgärten, wo solche angebracht erscheinen, unter Umständen ohne Einzäunung, cf. Bild 19 und 20, angelegt werden, daß in besonderen Fällen zur Erzielung eines wirksamen Städtebildes ein Gebäude bis an die Straße gerückt werden darf, wenn die Fläche des hierdurch in Fortfall kommenden Vorgartens zur Vergrößerung des seitlichen Gartens genommen wird und das gegenüberliegende Haus in genügender Entfernung bereits errichtet ist. Man könnte als Straßenabschluß auch Mauern zulassen, wenn diese durch Gartenhäuser belebt werden, u. dergl. mehr. Die Straßen mit

offener Bauweise können stärker gekrümmt sein, als die Straßen mit geschlossener Bauweise. Sie können sich fast ganz dem Gelände anpassen. Unnötige Krümmungen sind aber stets zu vermeiden; denn sie geben meist schlecht geschnittene Baustellen entweder mit großer Straßenfront und wenig Hinterland oder umgekehrt. Starke Krümmungen verlängern auch die Straße und erfordern damit erhöhte Straßenbaukosten.

Auf Tafel VIII ist im nördlichen Teil ein Gebiet für Mittelstandswohnungen aufgeteilt und auf Seite 42 schon kurz beschrieben. An Hand der vorstehenden Ausführungen werden die Ideen, welche im Entwurf verfolgt sind, noch besser verständlich sein. Der südliche Teil, auf Tafel VII schon eingehender dargestellt und auf Seite 41 beschrieben, wird auf Tafel XIV in anderer Blockaufteilung wiedergegeben. Dem hier dargestellten Entwurf lagen folgende Gedanken zu Grunde.

In der Renaissance- und Barockzeit kam die Städtebaukunst von der Durchbildung der einzelnen Straßen- und Platzräume zur einheitlichen Erfassung eines größeren Stadtkörpers. Aber die Massen werden nur in ihren Straßenfronten sichtbar. Der Baublock als Masse tritt noch unvollkommen in Erscheinung. In seiner vollen Plastik tritt er erst hervor, wenn das Blockinnere aus der Umrahmung herausragt, mit anderen Worten, wenn an den Straßen Flachbauten entstehen, das Blockinnere mit hohen Stockwerkwohnungen, deren Notwendigkeit im Stadtbezirk weiter vorstehend erörtert ist, bebaut wird. Es liegt hier ein ähnlicher Gedanke zu Grunde, wie er in frühmittelalterlichen Anlagen vorhanden gewesen sein dürfte, bei eingebauten Kirchen: niedrige Umbauung und hoch herausragendes Gotteshaus oder bei Randbebauung an Hügeln, die Kuppe bekrönt mit einer breitgelagerten Baumasse (cf. Abb. 4).

Die Zweckmäßigkeit kommt dieser Blockbebauung durchaus entgegen. Licht und Luft kommt zu den

einzelnen Bauten besser als bei hoher Randbebauung und inneren Flachbauten. Man wird sogar unbedenklich eine größere Anzahl Stockwerke übereinander vorsehen können, als sonst im Orte allgemein üblich ist.

KLEINWOHNUNGSKOLONIEN

Der überaus große Mangel besonders an Kleinwohnungen, das Unvermögen breiter Volksmassen, die Mittel für mehr als das notdürftigste Mobilium aufzubringen, lassen die Erstellung von Häusern mit 2 bis 3 Zimmerwohnungen überall in deutschen Städten als dringendste Notwendigkeit erscheinen. Das neue Wohnungsgesetz, Verordnungen und Erlasse geben den Gemeinden Mittel und Wege, Gelände zu erwerben und Neubauten zu finanzieren. Im allgemeinen regelt sich diese Siedlungstätigkeit durch gemeinnützige Bauvereine mit staatlicher und kommunaler Unterstützung. Es erscheint daher angebracht, näher darauf einzugehen. Man kann zur Bildung der Siedlungen zwei Wege gehen. Einmal führt die Beteiligung der Gemeinde oder eines Kreises an den provinziell organisierten Siedlungsgesellschaften, wie z. B. Siedlungsgesellschaft Sachsenland G. m. b. H. für die Provinz Sachsen, Rote Erde für Westfalen, Freie Scholle etc. zum Ziele. Diese provinziell organisierten Siedlungsgesellschaften stehen unter staatlicher Aufsicht und werden vom Staate unterstützt, indem er sich mit Gewährung unverzinslicher Darlehen beteiligt und den Ansiedlern den Rentenbankkredit gewährt. Die Gesellschaften bilden Tochtergesellschaften für einzelne Kreise, in denen ein Wohnungsbedürfnis vorhanden ist, unter Beteiligung der Gemeinden des Kreises und evtl. großer Firmen und Werke. Die Siedlungsart ist das Rentengut von mindestens $\frac{1}{2}$ Morgen Größe. Die Gesellschaft sucht ein günstig gelegenes und preiswertes Gelände zu erwerben, teilt dies in Rentengutstellen auf, baut die Häuser, Straßen etc. und gibt die einzelnen Stellen gegen eine Anzahlung

von ca. 10% des Erstehungswertes ohne Gewinn an die Ansiedler ab. Der Rest ist in Form langfristiger Renten vom Ansiedler zu tilgen.

Die andere Siedlungsart kommt in Frage, wenn die Bodenpreise Siedlungsstellen von $\frac{1}{2}$ Morgen nicht mehr erlauben. Hier haben sich in der Regel „Gemeinnützige Bauvereine“ als Genossenschaften gebildet. Die Gemeinde beteiligt sich durch Übernahme wesentlicher Anteile, ebenso der Staat. Wichtig ist hier zunächst, daß dem Bauverein die „Gemeinnützigkeit“ vom Staat zuerkannt wird, was bei entsprechend aufgestellten Statuten und für den Fall, daß tatsächlich ein Wohnungsbedürfnis vorliegt, nicht schwierig zu erlangen sein wird. Die Genossenschaft baut unter kommunaler Mitwirkung die Wohnungen regelt und verschafft niedrig verzinsliche Hypotheken und vermietet entweder die Häuser ohne Kündigungsrecht bei pünktlicher Erledigung aller Verpflichtungen der Siedler, oder verkauft die Stellen, indem sie sich gegen Spekulation durch ein Wiederkaufsrecht sichert.

Die zweite Siedlungsart der „Gemeinnützigen Bau-genossenschaft“ ist in Höchst a. M. gewählt. Das Programm für den Bebauungsplan — cf. Tafel XIII lautete:

„Es sollen Siedlerstellen entstehen in ca. 350 bis 400 qm Größe einschließlich Straßenland.“

„Als Wohnhäuser sind in geschlossener oder offener Bauweise zu errichten,

- a) Einfamilienhäuser mit Wohnküche, 3 Zimmern und Stallung,
- b) Zweifamilienhäuser mit Wohnküche, 2 Zimmern und Stallung für jede Familie.

Außerdem ist an einem Marktplatze ein Versammlungshaus, an geeigneter Stelle ferner ein Kinderhort vorzusehen.“

Für die Siedlung wurde ein am Bahnhof Höchst-Sindlingen gelegenes Gelände gewählt, welches auf Grund des neuen Wohnungsgesetzes nach und nach enteignet werden mußte.

Die Straßen gehen strahlenförmig vom Bahnhofplatz nach allen Richtungen in das Gelände. Die Straße zum Marktplatz ist als Hauptachse gedacht, zu welcher sich nahezu symmetrisch die Straßenzüge und Gebäudegruppen entwickeln. Zum Teil sind die einzelnen Gebäudetypen gruppenartig zusammengefaßt und je 2 Gruppen durch Gegenüberstellung raumartig geordnet. Die Straßenzüge selbst sind schmal gehalten, dafür sind die Vorgärten durchschnittlich 7 m tief angeordnet. Am Bahnhofplatz, später auch am Marktplatz sind Gebäude mit Läden gedacht. Die Gebäude des Bahnhofplatzes sind symmetrisch entworfen. Der bereits ausgebaute Platz gibt eine gute architektonische Gesamtwirkung. Plan 25 auf Tafel XII zeigt eine Wohnsiedelung im Bergland. Die Straßen sind hier beweglicher gehalten und steigen allmählich zur Höhe empor — schräger Schnitt der Straßen mit den Höhenkurven. Die Höhe selbst ist durch eine Parkanlage mit größerem Bauwerk, dessen Hauptfront über einer geraden Grünanlage schon vom Fuße des Hügels aus sichtbar ist, bekrönt.

Eine andere Art der Wohnviertel sind die *Gartenstädte*. Es sind dies gemeinnützige Unternehmungen, hauptsächlich von privater Seite gegründet. Sie wollen eine Verteuerung des Grund und Bodens durch die Spekulation verhindern und durch Erhaltung der Natur im Gartenstadtgebiet befriedigende Wohn-

verhältnisse ermöglichen. Ursprünglich hatte man an selbständige Siedelungen gedacht, Neugründungen an geeigneten Stellen auf wohlfeilem Gelände. Man dachte, dorthin Industrie und Handwerk zu verpflanzen, wo das Aufblühen nicht unwahrscheinlich erschien, etwa an einen schiffbaren Fluß mit guter Bahnverbindung. Der Grund und Boden wird dem Handel entzogen und ist Allgemeingut, man kann nur Häuser in Erbpacht erwerben.

Die Zwecke und Ziele der Gartenstadt werden von der „Deutschen Gartenstadtgesellschaft“ in Berlin-Nicolassees verfolgt. Eingehende Unterrichtung über die Gartenstadtbewegung findet man in der Schrift: „Gartenstädte in Sicht“, Verlag Eugen Diederichs-Jena.

Selbstständige Gartenstädte im ursprünglichen Sinne sind in Deutschland noch wenig geschaffen, dafür aber sind ähnliche Neugründungen als Garten-Vorstädte zu vorhandenen Großstädten in größerer Zahl errichtet. Die bekannteste ist wohl „Hellerau“ bei Dresden, angegliedert an die Fabrikniederlassung der „Deutschen Werkstätten Hellerau“. Der Bebauungsplan lehnt sich den Formgesetzen der mittelalterlichen Stadtbaukunst an, aber unter Anpassung an heutige Bedürfnisse auf Licht, Luft und Bewegungsfreiheit. Das Reihenhaus wird als billige Bauart bevorzugt, jedes Haus hat nach hinten eigenen Garten.

KAPITEL VIII

GRÜNFLÄCHEN, SPORT- UND SPIELPLÄTZE, FRIEDHÖFE

Im Bebauungsplan wird es weniger darauf ankommen, die auszuweisenden Freiflächen gartenkünstlerisch auszugestalten. Es sind in erster Linie die notwendigen Flächen bereitzustellen. Aber trotzdem ist es erforderlich, daß der Städtebauer mit den allgemeinen Grundsätzen vertraut ist, nach denen solche Grünflächen zu durcharbeiten sind, damit er ihnen zweckdienliche Formen gibt. In besonders wichtigen Fällen wird auch hier wünschenswert sein, wie bei anderen Spezialgebieten des Städtebaues, den Spezialisten schon beim Entwurf zu hören, ohne allerdings in Einzelheiten überzugehen, welche mit der großen Form noch nichts zu tun haben. Der später kommende Gartenarchitekt wiederum hat sich dem Geiste der entworfenen Grundlinien anzupassen, daß er z. B. auch Räume schafft, wo solche vorgesehen waren, daß er Stadtraumplanungen mit seinem Grün wirkungsvoll unterstreicht und etwa hinweisende Richtungsbetonung nicht durch dem entgegenstehende Anpflanzungen stört. Weiterhin müssen der Bearbeiter eines Stadterweiterungsentwurfes und auch die Stadtväter sich von dem Gedanken frei machen, daß die Stadtverwaltung verpflichtet sei, aus jedem Grundstück im Bebauungsplan Bauland zu machen. Diese vielfach besonders in Grundbesitzerkreisen eingewurzelte Ansicht ist noch Nachwirkung einer un-

gesunden Boden- und Bauspekulation, die Städtebauer und Stadtväter abzulehnen haben; denn sie kämpfen für höhere Güter, für die Erhaltung der allgemeinen Volksgesundheit. Um nun zu verhindern, daß der eine Grundbesitzer im Entwurf gegen den anderen unverdiente Vorteile erhält, würde es zweckmäßig sein, dem Baulandumlegungsgesetz erweiterte Bestimmungen zu geben, welche es ermöglichen, in jedem festgestellten Bebauungsplan alsbald die Grundstücke umzulegen, derart, daß jeder Grundbesitzer gleichmäßigen, prozentualen Anteil an Straßen-, Grün- und Kleingartenflächen trägt, ohne daß damit gleichzeitig Straßenbauverpflichtungen für die Stadt entstehen. Nur so erhält die unverdiente Werterhöhung eines Grundstückes durch den Bebauungsplan, indem es aus Ackerland zu Bauland gemacht wird, einen gerechten Ausgleich gegen solche Grundstücke, welche von der Bebauung ausgeschlossen werden. Die Stadt selbst aber kann leichter in die neuen Formen hineinwachsen.

Das Grün im Stadtraum hat verschiedene Bestimmungen:

Einmal kann es die Wirkung eines einzelnen Gebäudes oder einer Stadanlage steigern (Abb. 19), es kann aber auch dazu dienen, eine vorhandene häßliche Anlage, z. B. einen Bahndamm, Lagerplätze,

zu verdecken. Es soll ferner die Luftverhältnisse einer Stadt verbessern, den Einwohnern Spaziergänge ermöglichen, Erholung gewähren, und der Jugend Gelegenheit geben, den Körper in Sport und Spiel zu stählen, (Abb. 24, 25 und 26), endlich in Dauer-Kleingärten die Ernährungsmöglichkeit der Einwohnerschaft verbessern und dem Städter in der Gartenarbeit einen wertvollen Ausgleich gegen seine sonstige berufliche Tätigkeit geben. Allgemein ist hierzu vorzuschicken, daß die Stadterweiterung vorhandene schöne Naturanlagen nicht vergewaltigen soll. Sie muß in ein solches Landschaftsbild hineinwachsen, liebe- und verständnisvoll gegebene landschaftliche Schönheiten erhalten. Vor jedem Entwurf ist daher das ganze Stadterweiterungsgebiet auf solche Naturdenkmäler zu prüfen (cf. S. 38 und 39). Es sind da gleich wichtig einzelne Bäume und Baumgruppen (Abb. 21), wie auch Waldungen, Buschwerkpflanzungen, Böschungen, Wiesengelände, Teiche, Fluß- und Seeufer, schöne Aussichten und dergl. mehr. Man soll tunlichst diese Geschenke der Natur der Allgemeinheit erhalten und im Bebauungsplan verhindern, daß einzelne Kapitalkräftige sich ihrer bemächtigen und sie der Einwohnerschaft entziehen. Sind nun solche von der Natur gegebenen Grünplätze im Bebauungsplan als erhaltungswert skizziert, dann wird es in der Regel wünschenswert sein, sie unter sich und mit dem Stadttinnern zu einem zusammenhängenden Grünsystem zu verbinden. Die Ausbreitung einer Stadt wird allgemein nicht ringförmig, sondern mehr strahlenförmig entlang den Verkehrswegen nach außen vor sich gehen. Zwischen diesen baulichen Ausstrahlungen des Stadtkörpers schieben sich unbebaute Flächen keilförmig zum Stadttinnern vor. Hier sind also meistens die besten Angriffspunkte, Grünanlagen dem Stadttinnern nahe zu bringen und in dieses mittelst Promenadenwegen, Alleestraßen oft bis zum Stadtkern vorzudringen. Die baulichen Ausstrahlungen werden dann ergänzt durch Grünausstrahlungen, die entsprechend der

Abnahme des Bodenwertes sich mit der Entfernung vom Stadtkörper mehr und mehr verbreitern können und schließlich in die natürliche Landschaft, evtl. ein Waldgelände, übergehen. Solche Grünausstrahlungen können durch Quergrünstreifen wieder verbunden werden, sich manchmal wieder zu einfachen Promenaden verengern, dann wieder zu Spiel- und Sportplätzen oder dergl. erweitern, an Dauerkleingartenland vorbeilaufen und so große Mannigfaltigkeit entwickeln. Im Bebauungsgebiet wird der Grünstreifen mitten durch die Baublocks führen, oder einseitig von diesem ein Stück abschneiden (Plan 27 auf Tafel XIII), weiter wiederum beiderseitig von Straßen eingefasst sein (Plan 29). Tunlichst wird er in seinem Verlauf alle schon vorhandenen einzelnliegenden Erholungsplätze sich angliedern und damit diese dem großen Grünsystem einbeziehen.

In der Nähe großer Städte treten die nahe gelegenen Gemeinden zur Großstadt in gewisse Wechselbeziehung. Ursprünglich selbständig, werden sie mehr und mehr zu Tochterstädten, zu Wohnbezirken, evtl. Fabrikvororten der Hauptstadt. Um zu verhindern, daß dieses an und für sich gesunde Verhältnis durch das vordringende Häusermeer aufgehoben wird, werden Wald- und Wiesengürtel um die Großstädte gelegt, die dauernd von jeder Bebauung frei bleiben sollen. Hand in Hand mit solchen Planungen muß für eine gute Verkehrsverbindung zwischen Wohn- und Geschäftsstädten gesorgt werden, damit die Möglichkeit besteht, die Entfernungen schnell zurückzulegen.

Die Grünanlagen einer Stadt beginnen im *Hausgarten*, dessen schönheitliche und zweckmäßige Anlegung schon bei der Baublockgestaltung und dessen Parzellierung überlegt sein will. Oberster Grundsatz muß auch beim Garten sein, Räume zu schaffen, ihm eine übersichtliche und klare Gestalt zu geben. Die regelmäßige Grundstücksform ist hierzu am geeignetsten. Dabei wird man Quadrate ebenso schön durcharbeiten können, wie lang gestreckte Rechte-

ecke, die beim Reihenhausbau bei genügender Landzuteilung unvermeidlich sind. Geknickte Form solcher langen Gärten ist für eine schönheitliche Durchbildung weniger günstig. Die räumliche Wirkung erzielt man durch Umpflanzung bei großen Gärten mit Bäumen und Buschwerk, bei kleinen Gärten durch Spalierobst. Hier sind die Schnurbäume und die U-formen besonders günstig. Die Gartenmitte hält man besser von hohem Pflanzenwuchs frei. Ist ein Bauwich zwischen den benachbarten Häusern vorhanden, dann ist hier etwas vorgerückt gegen die Straße ein lückenschließender Laubbaum wünschenswert, der nach Jahren mit seiner schönen Kronenbildung in die Straße hineinragt. Er belebt das Straßenbild, rahmt mit dem Gegen-Grenzbaum das Haus wirkungsvoll ein und läßt es selbständiger in Erscheinung treten. In schmalen Wohnstraßen mit Vorgärten sind dann weitere Baumpflanzungen entbehrlich.

Die Vorgärten in unseren städtischen Straßen sind in der Regel nur Zeugen einer untergegangenen Gartenkultur. Das hängt mit dem allgemeinen Niedergang des Kunstempfindens im Volke zusammen, ist aber auch eine Folge unsinniger Polizeivorschriften, welche die unmittelbare Verbindung mit den Wohnräumen geradezu verbieten und von der Straße her einen Einblick in den Garten fordern. Dadurch ging dem Hausbewohner die Freude an diesem Garten verloren. So macht der Vorgarten heute meist den Eindruck einer ungeschickten Dekoration, wenig geeignet, ein Straßenbild zu verschönern. Dabei ist er, besonders in der heutigen Zeit der sparsamen Wirtschaftsführung, ein unentbehrliches Mittel, die Ausbaurkosten einer Straße niedrig zu halten, indem nur ein Teil des Straßenraumes zwischen den Gebäuden straßenmäßig hergerichtet wird. Man wird heute mehr denn je Vorgärten im Bebauungsplan vorsehen müssen. Ein Menschenalter und länger wird oft eine Straße in den schmalsten Abmessungen für den Verkehr genügen. Wird aber eine Ver-

breiterung wirklich erforderlich, dann ist diese aus den Vorgärten leicht durchführbar. Können wir nun auf Vorgärten nicht verzichten, so müssen wir andererseits dahin streben, sie wieder so zu gestalten, daß sie zum Schmuck der Straße und dem Besitzer wieder wert werden.

Man mache den Vorgarten wieder zur Erweiterung der Wohnung, indem er sein Bild nicht der Straße zuwendet, sondern dem Hause, zu dem er gehört. Von den Wohnzimmern des Erdgeschosses, vom Balkon aus soll direkte Zugänglichkeit bestehen. Gegen den Straßenzaun führe man die lebendige, geschorene Hecke ein, sodaß der Gartenraum den neugierigen Blicken der Vorübergehenden entzogen wird. Gegen das Nachbargrundstück schützen hohes Buschwerk, blühende Sträucher, Goldregen, evtl. ein hoher Baum. Das Ganze soll sich räumlich gestalten mit nur offenem Einblick und Ausblick zur Wohnung. In solch einem Garten wird der Besitzer wieder verweilen, auf der Hausbank einige Stunden ruhen. Im Gärtchen wird sich ein intimes Leben entfalten, Blumenfreude und Poesie wird ihn erfüllen, und es werden wieder umbüschte, wirkliche Gartenstraßen entstehen. Genügt es nicht, wenn blühende Sträucher über Mauern und Hecken hängen, wenn der Duft des reichen Blumenlebens die Luft der Straße erfüllt und die Traulichkeit des Gärtchens nur ahnen läßt. Als Mindestmaß wird man 5 bis 6 m Vorgartentiefe annehmen. Liegt der Garten höher als die Straße, dann wird das Gelände nicht abgeböschet, sondern terrassenartig gestaltet. Erlauben geringe Grundstückstiefen nicht die Anlage ausreichend tiefer Vorgärten, dann tritt an seine Stelle der offene Grünstreifen ohne Einzäunung (Abb. 23) oder mit niedrigem Schutzgitter. Er wird wieder zur Dekoration, die nur dann angebracht ist, wenn gute Unterhaltung gesichert ist.

Der Baum im Stadtbild. Wer aufmerksam und empfänglich unsere Vorstadtstraßen durchwandert, wird bald richtige und falsche Verwendung des

Baumschmuckes im Straßenraum erkennen. Besonderes Wohlgefallen wird stets eine schön geformte Baumkrone auslösen, die frei ihre Äste in den Luft- raum entsendet (Abb. 21). Wiederum wird eine Straße mit überreicher Baumpflanzung, deren Laub- dächer auch bei lachendstem Himmel keinen Sonnen- strahl hindurchlassen, in den Vorgärten jeden Pflan- zenwuchs ersticken, einen bedrückenden Eindruck hervorrufen. Hier fehlt die ozonreiche Luft des Waldes die friedvolle Ruhe, die Stimme der Natur, die draußen uns umschmeicheln. Im Stadttinnern soll Luft, Sonne und Schatten sich im Grün ergänzen, dann erlangt gärtnerischer Schmuck erst den Zauber, der unsere Sinne erfreut.

Der Einzelbaum oder die Baumgruppe (Abb. 21) ist geeignet zum Schmuck kleiner Plätze, die an Straßenzusammenführungen entstehen. Sind alte Bäume mit schöner Krone im Stadterweiterungsge- biet vorhanden, so sind sie oft Grund genug, die Straßen so zu führen, daß sie in ihrer vollen Schön- heit im Stadtraum erhalten bleiben.

Neue Baumpflanzungen haben verschiedene Auf- gaben zu erfüllen. In Reihenspflanzung können sie einen Straßenzug begleiten. Mindestabstand sei etwa 10 m, sonst je nach Art des Baumes. Die Pyramiden- pappel braucht geringeren Abstand als etwa die Ul- me oder die Kastanie. Der Abstand vom Hause ist oft maßgebend für die Auswahl der Baumart, denn der Baum soll auch den unteren Wohnungen nicht Luft- und Sonnenlicht nehmen. In Reihenspflanzung ist der Baum geeignet, einen Bahndamm oder andere unschöne Stätten so zu verdecken, daß sie nicht mehr unangenehm in Erscheinung treten. Alleear- tigt gepflanzt, kann er eine Richtungs- betonung unterstreichen, dabei Lücken, die in der Anordnung der Be- bauung noch vorhanden waren, verdecken, sodaß das Ziel allein wirksam wird. Man vergleiche hier- über die kleinen Plätze an der gekrümmten Grün- straße auf Tafel VII. Unangebracht ist oft eine Baum- pflanzung auf reinen Architekturplätzen, die auf

räumliche Wirkung angelegt sind, z. B. auf den mei- sten Marktplätzen (Abb. 2 u. 4). Hier stört der Baum- schmuck die Raumkomposition. Auch Fassaden an- sehnlicher Gebäude sollen durch Bäume nicht ver- deckt werden. Wohl aber kann gartenarchitektoni- sche Baumpflanzung einem Gebäude einen Außen- raum geben, daß beides zusammen erst zu großer Wirkung zusammenklingt (Abb. 19).

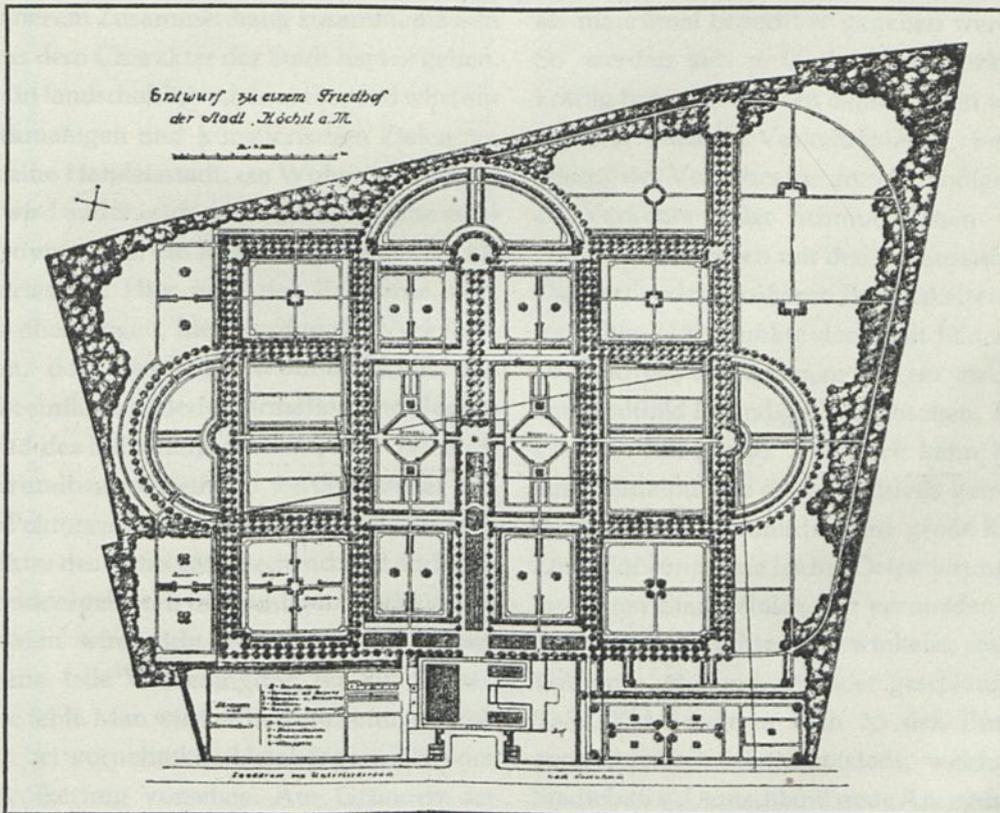
Die größeren Grünflächen im Stadtraum. Weiter vorn haben wir gesehen, wie die Grünflächen sich organisch der bebauten Stadt eingliedern sollen. Es werden Grünbänder entstehen (Tafel XIII Plan 27), manchmal alleear- tigt (Tafel VII), manchmal als lang- gestreckte Rasenfläche, eingefaßt von Bäumen einem baulichen Ziel zustrebend (Tafel XIII Plan 29), manch- mal einer Wiese, einem Wasserlauf sich anschmie- gend, am Fuße einer bewaldeten Böschung entlang führend oder auf deren Oberrand eine freie Aussicht über Stadt und Land erschließend, dann wieder wird eine geeignete Fläche Spiel- und Sportplätze aufneh- men (Tafel VIII u. Tafel XIII Plan 27). Bei bewegtem Gelände werden Bauten, Grün und Geländeforma- tion oft Möglichkeiten zu malerischen und erhabend- sten Städtebildern geben (Abb. 27). Die gewaltigen Schöpfungen der Renaissance- und Barockzeit, wie wir sie auch in Deutschland besonders in den fürst- lichen Schloßanlagen wie Oliva, Potsdam, Herren- hausen, Cassel, Würzburg, Bruchsal, Nymphenburg u. s. w. in reichster Fülle besitzen, sind ein kostbares, unschätzbare Erbe und in ihrer gewaltigen Kompo- sition in neuerer Zeit wohl kaum annähernd wieder erreicht worden. Wir müssen den Geist jener Zeit wieder atmen lernen, die souveräne Beherrschung des großen Raumes mit den Gestaltungselementen, Bodenformation, Architektur und Grün, dann wer- den wir trotz unserer bescheidenen finanziellen Gren- zen große Wirkung wieder erreichen können.

Der Volkspark sieht seinen vornehmsten Zweck in der Stärkung der allgemeinen Volksgesundheit. Am Rande dieser weiträumig anzulegenden Parks kann

die Zieranlage noch vorherrschen, im Innern soll sie nur hin und wieder weiträumige sonnige Spielwiesen, Spiel- und Sportplätze durchsetzen. Schattige Alleen, Bade- und Wassersportanlagen, Unterkunfts- und Erfrischungshallen, Musiktempel, Trinkbrunnen, Abortanlagen, Turnplätze, Fahr- und Reitwege, Licht- und Luftbad, Vogelhäuser, Tierparks sollten nicht fehlen. Mit einem Kaffeehaus könnten Volksbibliothek und Lesezimmer, Hörsäle für Volkshochschule verbunden werden, u. a. m. Solch ein Park gibt dem Städter wieder den Zusammenhang mit der Natur und ist in volksgesundheitlicher Beziehung weit den Zierparks überlegen. Ein Entwurf, in dem auf möglichst engem Raum alle Anlagen vereinigt sind, mag den Charakter eines Volksparks veranschaulichen, (cf. Tafel XIII Plan 30). Man vergleiche zu dem Plane die Bilder 24 und 26, welche eine Rennbahn und einen kleinen Rasensportplatz in außerordentlich schöner Form wieder-

geben. Die Bilder zeigen, daß solch ein Volkspark neben seinem gesundheitlichen Wert den höchsten Reiz entfalten kann. Für einen Volkspark ist jedes Gelände geeignet, wenn sich ohne große Erdarbeiten einigermaßen ebene Spielflächen herrichten lassen. Am besten liegt es an einem Flußlauf oder Seeufer in möglichster Nähe der Stadt. Der Boden der Spielwiesen und Spielplätze darf aber nicht sumpfig, sondern muß trocken und warm sein. Die vorhandene Landschaft kann in der Regel erhalten bleiben, sie wird nur zum Teil zweckentsprechend hergerichtet. Darum kostet die Anlage und Unterhaltung eines Sportparks meist weniger als ein gleichgroßer Zierpark.

Für die einzelnen Spielplätze gelten folgende Maße:
 1. für Rasensport, Hockey, Cricket, Croquet, Reifspielen etc., ebene Rasenfläche 90 m lang, 55 m breit,
 2. großer Fußballspielplatz 100 bis 110 m lang, 65 bis 75 m breit,

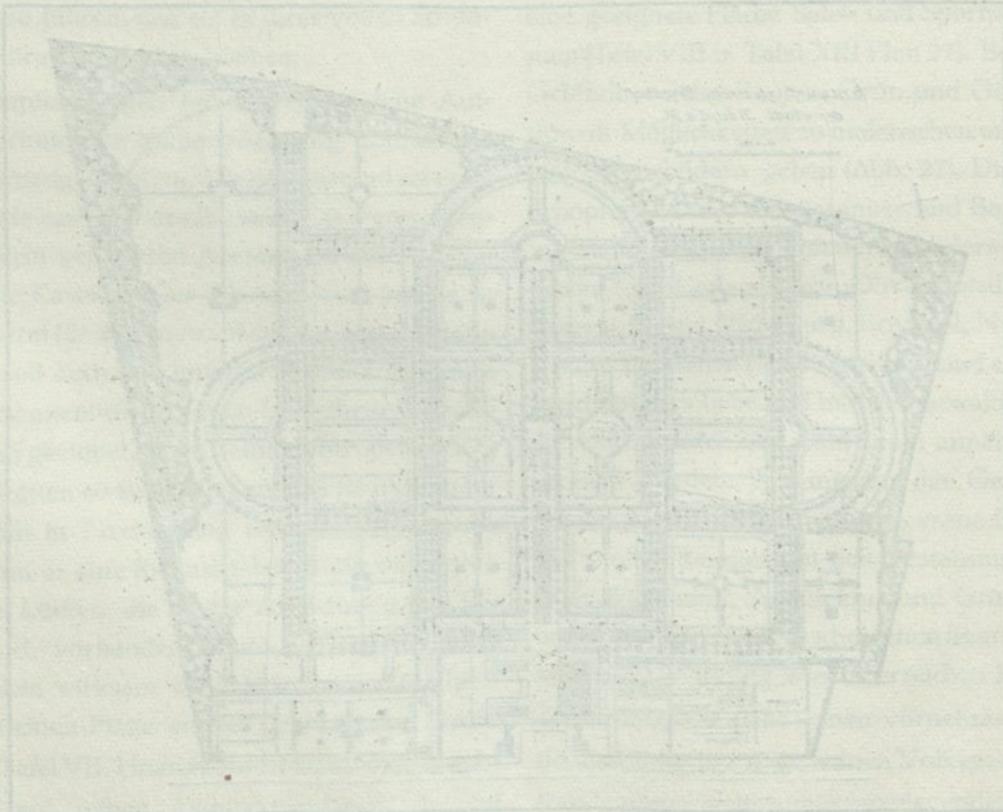


3. Tennisplatz 23,75 m lang, 11 m breit. An beiden Längsseiten liegt außerdem ein Streifen von je 3,70 m Breite, an den Schmalseiten von je 6,50 m Breite. *Friedhöfe.* Zu den Grünflächen des Stadtgebietes gehören auch die Friedhöfe, für welche im Bebauungsplan geeignete Flächen ausgewählt werden müssen. Bei wachsender Einwohnerzahl ist Erweiterungsmöglichkeit offen zu halten.

Die erste Bedingung für einen Friedhof ist neben geeignetem Boden — durchlässig, grundwasserfrei — eine ruhige abgeschlossene Lage. Der Straßenlärm soll ihm möglichst ferngehalten werden, auch Ausblicke auf Straßengetriebe. Nur Fernsicht in ein schönes Landschaftsbild mag man zulassen. Neben einer guten Einzäunung umziehe man den ganzen Friedhof mit einer lebenden, grünen, etwa 5 m starken Buschwerkanpflanzung, aus der in regelmäßigem Abstand wieder hohe Bäume emporwachsen. Diese Trennung von der Umwelt schafft Ab-

geschlossenheit und gibt dem Friedhof inneren Zusammenhang. Zugleich trägt dieser Grünabschluß dem psychischen Gefühle der sich in der Nähe aufbauenden Menschen Rechnung, welche nicht Tag für Tag dem ernsten Charakter, den ein Friedhof auch bei schönster gärtnerischer Behandlung immer atmet, ausgesetzt sein wollen. Soll eine Gärtnerei, eine Baumschule, dem Friedhof angegliedert werden, dann lege man auch diese nach Möglichkeit trennend zwischen Baugebiet und Gräberfeld. Die innere Gestaltung und Gliederung der Friedhofsanlage überschreitet den Rahmen dieses Werkes, doch mag immerhin ein Friedhofsentwurf*) die kurzen Hinweise ergänzen. Der Entwurf ist durch Portal und Hauptachse in Beziehung zum Bebauungsplan gebracht und atmet bei größter Zweckmäßigkeit monumentale Großzügigkeit in klarer Gliederung.

*) Schöpfung des Gartenarchitekten Kneil-Frankfurt a. M.



KAPITEL IX

DIE ÄUSSERE STADTERWEITERUNG

Nach vorstehenden Sonderbetrachtungen erscheinen im wesentlichen die treibenden Kräfte erörtert, aus denen der Stadterweiterungsentwurf als Resultierende hervorzugehen hat. Die große Idee nun, welche das Ganze durchziehen und die Einzelheiten zu innerem Zusammenhang zusammenfassen soll, muß aus dem Charakter der Stadt hervorgehen. Ein Badeort in landschaftlich schöner Gegend wird anderen zweckmäßigen und künstlerischen Zielen zustreben als eine Handelsstadt, ein Wohnvorort einer Großstadt wird anders sich entwickeln, als eine selbständige Provinzstadt, ein Regierungssitz anders als eine Industriestadt. Hier wird das Erhabene, dort das Schöne überwiegen, hier werden die Verkehrsforderungen, dort das stille Wohnbedürfnis das Liniennetz beeinflussen. Bodenformation und Gegenwartszustand des Bebauungsgebietes, zum Teil auch Art der Grundbesitzverteilung werden weiter bestimmende Faktoren für das zu entwickelnde Projekt. Dem Charakter des Ortes entsprechend sind auch den einzelnen Sondergebieten die richtigen Verhältnisse zu geben. Man wird nicht Industrieviertel planen können, wenn jede Vorbedingung für ein Blühen der Industrie fehlt. Man wird nicht weiträumige Landhausbezirke bei vornehmlich kleinbürgerlicher oder Arbeiterbevölkerung vorsehen. Aus Gründen der

Verschiedenartigkeit jeden Entwurfsgebietes lassen sich allgemeingültige Regeln für zusammenfassende Ideen nicht aufstellen. Die Gedanken müssen auch nicht von Außen kommen, sie müssen aus dem Entwurfsgebiet entstehen. Nur einige Hinweise können als manchmal brauchbar gegeben werden.

So werden sich u. U. die Hauptverkehrslinien zu kräftig betonten Achsen eignen. Man wird sie an geeigneter Stelle in Verkehrsplätzen, welche die Verteilung des Verkehrs vermitteln, endigen lassen oder an Verkehrs- oder Schmuckplätzen vorbeiführen. Diese Plätze werden mit den voraussichtlich notwendig werdenden größeren Baulichkeiten die architektonischen Höhepunkte der Stadt bilden, Abb. 14 u. 18. Auch die Grünanlagen sind ein wirksames Mittel, das Stadtbild lebendig zu durchsetzen, Tafel VIII und Plan 29. Ein großer Sportpark kann beispielsweise zum Mittelpunkt eines Stadtteils gemacht werden. Anzustreben ist tunlichst eine große Klarheit in der Linienführung, eine leichte Orientierungsmöglichkeit im neuen Stadtgebilde. Zu vermeiden ist jede Künstelei, eine gesuchte Krähwinkelei, unmotiviert gekrümmte oder unbegründet geschlängelte Straßen. Tafel XV bringt in Plan 35 den Entwurf für die australische Bundeshauptstadt, welcher auch dem Städtebau in Deutschland neue Anregungen gegeben

hat. Die Stadt soll in erster Linie Regierungszwecken dienen, vorgesehen ist aber auch neben den Verwaltungs-, Geschäfts- und Wohnvierteln ein Industrie- und Handelsviertel. Die Bodenformation ist reich bewegt. Aus dem Plan erkennt man schon die landschaftliche Schönheit. Drei Bergmassive, der Mt. Ainslie, Mt. Mugga-Mugga und Black Mountain schließen ein Talkreuz ein, durch das von Osten nach Westen der hier seenartig erweiterte Molonglofluß sich hinzieht. Auf vorgeschobener halber Höhe liegt am Berge Mugga-Mugga das Kapitol, umgeben vom Regierungszentrum, und beherrscht beide Tal-senkungen. Alle Hauptachsen der Stadtanlage laufen hier zusammen. So wird es auch im Stadtraum Sinnbild der herrschenden Gewalt. Am Flußlauf entwickelt sich die monumentale Stadt mit Universität, Parlament, Ministerien, Museen. Ein Parkweg in weiträumiger Ausdehnung ohne Durchgangsverkehr senkt sich vom Kapitol zum Fluß und steigt wieder empor zum Mt. Ainslie, hier auf halber Höhe strahlenförmig in den öffentlichen Anlagen des Berg-hanges verlaufend. Eine andere Hauptachse geht vom Kapitol durch die Talmulde nach Norden zum Zentrum des Fabrik- und Handelsviertels. Zwei weitere Achsen ziehen nach Westen und Südosten am Berghang entlang zum Wohn- und Vorstadtviertel. Die konkaven Geländesenkungen sind außerordentlich geschickt für die großen Perspektiven benutzt. Es werden reizvolle Städtebilder von großer Übersichtlichkeit entstehen. Die ganze Stadtanlage atmet modernen Geist, Großzügigkeit, ist klar im Aufbau, zweckmäßig in der Verteilung und Gruppierung der einzelnen Sondergebiete.

Nach diesen zusammenfassenden Betrachtungen über die Gewinnung einer großen Form in der Stadterweiterung werden zur eingehenderen Durcharbeitung noch einige Ergänzungen notwendig sein.

A. DIE STRASSEN

Die Straßen erhalten je nach Bedürfnis verschiedene Breiten. Ein Straßenquerschnitt muß in der Regel

Fahrdamm und Bürgersteige enthalten, es können noch hinzutreten: Vorgärten, Radfahrwege, Reitwege, Promenaden, Automobilbahn, Straßenbahngeleise, gärtnerische Anlagen u. s. w. Für verkehrsarme Wohnstraßen genügt evtl. ein Fahrdamm mit einseitigem Bürgersteig. Die breitesten Straßen werden die nach außen führenden Hauptverkehrsstraßen, die sogenannten Ausfallstraßen, Verbindungsstraßen mit größeren Nachbarstädten, sein. In manchen Projekten findet man außer diesen noch breite Ringstraßen. Weit vom Zentrum abliegende Ringstraßen sind aber verkehrsarm, teuer im Ausbau und daher unwirtschaftlich. Zweckmäßig wird eine Ringstraße erst, wenn die Altstadt tief, und das Außengelände auf Anhöhen oder ansteigendem Gelände liegt. Dann würde eine Ringstraße als Verbindungsstraße der einzelnen hochgelegenen Ortsteile wünschenswert erscheinen, weil durch sie eine Berg- und Talfahrt durch die Altstadt vermieden wird. In allen anderen Fällen ist sie besser durch Ringgrünanlagen zu ersetzen. Verkehrsstraßen zur Verbindung der einzelnen Ortsteile dürfen dabei nicht fehlen, doch sollen sie nur dem tatsächlichen Bedürfnisse entsprechende Breitenabmessungen erhalten.

Die Straßen sind unter Berücksichtigung der Höhenverhältnisse so zu entwerfen, daß das anliegende Grundeigentum vorteilhaft erschlossen wird. Es ist ein möglichst rechtwinkliger Schnitt mit den Eigentums-grenzen anzustreben. Kleinere Grenzregulierungen kann man u. U. nach dem Gesetz vom 13. August 1841 über den erleichterten Austausch einzelner Parzellen vornehmen.

Ist nun aber die vorhandene Parzellierung derart, daß eine gute bauliche Ausnutzung des Geländes erschwert oder unmöglich ist, dann ist der § 14 a des Fluchtliniengesetzes*) vom 2. Juli 1875/28. März 1918 in Anwendung zu bringen, welcher das Umlegungsgesetz von Frankfurt a. M. (lex Adickes) auch für andere Gemeinden durch Ortsstatut einzuführen er-

*) Siehe Anhang.

möglichst. Nach Einführung dieses Ortsstatutes kann naturgemäß der Bebauungsplan sich viel freier gestalten.

Die Straßenrichtung genau Ost-West soll man, besonders in Gebieten mit geschlossener Bauweise zu vermeiden suchen, da dann Wohnräume entstehen, welche keine Sonne oder zuviel Sonne bekommen. Tafel XIV enthält Querschnitte für die Haupt-Straßengattungen. Es ist nicht nötig, daß eine Straße durchgehend dasselbe Profil beibehält. Besonders bei Hauptstraßen kann man mit Wechsel in der Breite erwünschte Mannigfaltigkeit erzielen. Solche Breitenänderung, welche sich zu platzartigen Straßenerweiterungen ausdehnen können, beginnen und endigen am besten bei einmündenden Seitenstraßen.

In Hauptverkehrsstraßen sei die Höchststeigung 1:40, in Nebenverkehrsstraßen 1:30, in Wohnstraßen 1:20. Man wird aber manchmal selbst in Hauptverkehrsstraßen z. B. in Cassel, Große Frankfurter Straße mit 1:11,7 auf kurzen Strecken stärkere Steigungen wählen müssen.

Bezüglich der Straßenbahnen wird es wünschenswert sein, eine vom übrigen Fahrdamm unabhängige Fahrbahn zu erhalten, ferner daß das ein- und aussteigende Publikum nicht durch die Fuhrwerke des Fahrdammes gefährdet wird. Im Stadttinnern wird dies schwer zu erreichen sein, im Außenbezirk kann durch entsprechende Anordnung des Querprofils darauf hingewirkt werden.

Über Vorgärten ist schon im Kapitel „Grünflächen“ das Wesentliche gesagt. Es ist zu empfehlen, in den zunächst noch verkehrsarmen Straßen für die Fahrdämme im ersten Ausbau nur geringe Breiten zu wählen, dafür die Bürgersteige breit oder Grünstreifen, evtl. Radfahrwege anzulegen. Man soll aber die Baumreihen so pflanzen, daß eine voraussichtlich später nötig werdende Verbreiterung des Fahrdammes ohne Beseitigung der Bäume möglich bleibt.

Die Bodenformation bildet manchmal Schwierigkeiten für eine gute Straßenführung, besonders in stark

bewegtem Gelände. Es muß angestrebt werden, daß das neue Straßennetz sich der vorhandenen Geländeformation anschmiegt. Zur Erschließung eines Hügellandes folge man mit den Straßen den Tälern. Bergkuppen liegen dann im Innern des Baublocks. Auch für die Abführung der Regen- und Schmutzwässer ist dies von Vorteil, da die Täler die natürliche Vorflut des Geländes bilden. Die günstigen Ansatzstellen für bergauf führende Straßen sind dort, wo die Höhenkurven einbuchten, bei zu groß werdender Steigung wird die Richtung schräg zu den Höhenkurven geschwenkt, evtl. muß serpentinenartig die Höhe erreicht werden, wobei in den Hauptschwenkungspunkten Gelegenheit zur Abzweigung von Seitenstraßen gegeben ist.

B. DIE PLÄTZE

Man unterscheidet Verkehrs-, Betriebs-, Schmuck- und Sportplätze. Die Form der Plätze richtet sich nach Charakter und Zweck. Erholungsplätze sollen räumliche Geschlossenheit haben, die durch entsprechende Grünpflanzungen u. U. noch stimmungsvoller gestaltet werden kann. In Verbindung mit öffentlichen Gebäuden werden sie zu Vorhöfen, erhöhen die Wirkung, indem sie das Gebäude als Hauptglied in sich aufnehmen und mit ihm die Raumgestaltung fortführen (Abb. 19 u. Plan 19). Erholungsplätze, Schmuckplätze können ohne Schaden für ihren eigentlichen Zweck mit kleinen Spiel- und Sportplätzen (Tennis, Rasensport u. s. w.) vereinigt werden. Unter sich sind sie zweckmäßig mit Promenaden zu verbinden. Verkehrsplätze dienen zur besseren Verteilung des Verkehrs. Da die Straßenfronten in der Regel großen Geschäftswert haben, werden sie sich zu monumentaler Gestaltung eignen. Räumliche Geschlossenheit wird bei sonst einheitlicher Behandlung nicht immer erforderlich sein (Abb. 12). Mit besonderer Sorgfalt sind die Bahnhofsvorplätze zu durchdenken, gilt es doch, starken Fußgängerverkehr, Wagenverkehr, Straßenbahnen zu verteilen und in gute, möglichst gefahrlose

Bahnen zu leiten. Außerdem sind Halteplätze für Droschken, Automobile vorzusehen. Endlich ist ein guter gärtnerischer Schmuck erforderlich (cf. Taf. XIV).

C. DIE BAUBLOCKS

Für die Bebauung ist die zweckmäßigste Nutzform das Rechteck. Wollte man streng derartige Baublocks durchführen, dann entstehen endlos lange und sich rechtwinklich schneidende Straßen. Die Erfahrung hat gelehrt, daß diese Stadterweiterungsart öde und nüchtern wirkt, auch nicht immer zweckmäßig ist. Will man nun nach den heute geltenden Grundsätzen einen Bebauungsplan entwerfen, so soll man sich doch möglichst immer wieder der rechteckigen und zwar der langgestreckten Blockform nähern. Man soll wenigstens einigmaßen die rechteckige Baustellenform anstreben.

Die Form des Baublocks hängt auch von der vorgesehenen Bebauung ab. So sind die Grundstückstiefen verschieden zu bemessen, je nachdem es sich um Fabrikviertel, Arbeiterwohnviertel, Wohnungen des Mittelstandes oder des wohlhabenden Standes handelt. Ferner ist von Einfluß, ob Gewerbebetriebe zugelassen sind, ob offene oder geschlossene Bauweise, ob Ein- oder Mehrfamilienhäuser vorgesehen sind. Im allgemeinen wird es zweckmäßig sein, sich evtl. durch Rückfrage bei der städt. Verwaltung von jeder Grundstücksart unter Berücksichtigung der Bauordnung eine Normalform zu bilden. Handelt es sich z. B. um Stockwerkwohnungen, so werden sich im Ort gewisse Typen herausgebildet haben. Angenommen, die Normaltiefe eines solchen Hauses sei 13 m. Vorgeschrieben sei geschlossene Bauweise, 4 bewohnbare Geschosse, 50% zulässige Bebauung, Vorgärten 6 m, Hoftiefe zwischen Vorderhaus und Hinterhaus 15 m, Abstand von der hinteren Grenze mindestens 5 m, dann ist die Normaltiefe gleich $6 + 13 + 15 + 5 = 52$ m, ohne Hinterhaus 26 m. Die Grundstückstiefe für ein Einfamilien-Reihenhaus

würde sich bei 7 m Vorgarten, 8 m Straßenfront und 10 m Gebäudetiefe, sowie 300 qm Hinterland mit $7 + 10 + \frac{300}{8} = 54,5$ m berechnen. Das Hinterhaus am engen Hof ist keine erfreuliche Erscheinung. Es verdankt seine Entstehung dem Bedürfnis nach billigen, von Straßenbaukosten nicht belasteten Wohnungen. Soll die Errichtung solcher Hinterhäuser in größeren Baublöcken verhindert werden, dann ist eine „rückwärtige Baufluchtlinie“ vorzusehen, welche den Innenraum des Blocks von jeder Bebauung freihält. Um einwandfreie, durch Straßenausbaukosten wenig belastete Wohnhäuser zu errichten, kann man die Flächen hinter den Quergebäuden zu einem Innenpark zusammenfassen und den Quergebäuden die Front nach diesem Park geben. Fahrdämme sind dann für diese Hintergebäude nicht nötig, denn für Fuhrwerke haben die Quergebäude Zugänge durch die Vordergebäude. Die Wirkung dieser Innenparks wird noch erhöht, wenn sie durch straßenartige Zuführungen zum Innenpark mit dem übrigen Straßennetz in Verbindung stehen, sodaß der Fußgängerverkehr ganz durch diese Parkanlagen führt. Die Quergebäude haben dann denselben, u. U. noch einen höheren hygienischen Wert als die Vordergebäude. Auf Tafel XIV, Plan 41, ist diese Blockaufteilung vorgesehen. Hierdurch sind zwei Querstraßen (punktiert eingetragen) in Fortfall gekommen. Ein weiterer Vorschlag zur Herabminderung der Straßenbaukosten geht dahin, große Bauquartiere an den Hauptumringungsstraßen mit Geschäfts- und größeren Mietshäusern zu umbauen, das Innere hingegen durch Gartenwege zu erschließen und hier Einfamilienhäuser zu errichten (Tafel VII). In Wohnvierteln kann das umgekehrte Verfahren, außen Flachbauten, innen hohe Mietshäuser, richtiger sein. Im Geschäftsviertel wird das Hochhaus, wenn seine Zulassung im Stadtbild als empfehlenswert erkannt ist, in ähnlicher Stellung wie die Mietshäuser im Blockinnern auf Tafel XIV erscheinen können. Hier bieten sich neue Möglichkeiten, das Stadtbild kraftvoll zu durchsetzen, ohne

dabei in die Entartung zu verfallen, die in amerikanischen Weltstädten das Hochhaus in Massenerichtung herbeigeführt hat. Andere Mittel der mög-

lichst weitgehenden Ausnutzung ausgebauter Straßen sind schwachbefestigte Seiten-Stichstraßen, hufeisenförmige Einbuchtungen der Bauflucht, cf. Tafel VIII.

KAPITEL X

DIE ENTWÄSSERUNG

Die Entwässerung ist eine der wichtigsten Aufgaben der Stadtplanung. Sie ist die Voraussetzung für die Gesundheit und den Wohlstand einer Stadt. In den meisten Fällen ist die Entwässerung durch die natürliche Abflussrichtung des Wassers bedingt. In den meisten Fällen ist die Entwässerung durch die natürliche Abflussrichtung des Wassers bedingt. In den meisten Fällen ist die Entwässerung durch die natürliche Abflussrichtung des Wassers bedingt.

Die Entwässerung ist eine der wichtigsten Aufgaben der Stadtplanung. Sie ist die Voraussetzung für die Gesundheit und den Wohlstand einer Stadt. In den meisten Fällen ist die Entwässerung durch die natürliche Abflussrichtung des Wassers bedingt. In den meisten Fällen ist die Entwässerung durch die natürliche Abflussrichtung des Wassers bedingt.

Die Entwässerung ist eine der wichtigsten Aufgaben der Stadtplanung. Sie ist die Voraussetzung für die Gesundheit und den Wohlstand einer Stadt. In den meisten Fällen ist die Entwässerung durch die natürliche Abflussrichtung des Wassers bedingt. In den meisten Fällen ist die Entwässerung durch die natürliche Abflussrichtung des Wassers bedingt.

Die Entwässerung ist eine der wichtigsten Aufgaben der Stadtplanung. Sie ist die Voraussetzung für die Gesundheit und den Wohlstand einer Stadt. In den meisten Fällen ist die Entwässerung durch die natürliche Abflussrichtung des Wassers bedingt. In den meisten Fällen ist die Entwässerung durch die natürliche Abflussrichtung des Wassers bedingt.

Die Entwässerung ist eine der wichtigsten Aufgaben der Stadtplanung. Sie ist die Voraussetzung für die Gesundheit und den Wohlstand einer Stadt. In den meisten Fällen ist die Entwässerung durch die natürliche Abflussrichtung des Wassers bedingt. In den meisten Fällen ist die Entwässerung durch die natürliche Abflussrichtung des Wassers bedingt.

Die Entwässerung ist eine der wichtigsten Aufgaben der Stadtplanung. Sie ist die Voraussetzung für die Gesundheit und den Wohlstand einer Stadt. In den meisten Fällen ist die Entwässerung durch die natürliche Abflussrichtung des Wassers bedingt. In den meisten Fällen ist die Entwässerung durch die natürliche Abflussrichtung des Wassers bedingt.

KAPITEL X

DIE ENTWÄSSERUNG

Das Gebiet des Bebauungsplanes hat im allgemeinen eine natürliche Vorflut. Hat man die Straßen derart projektiert, daß zu ihrem Ausbau keine großen Erdumwälzungen notwendig sind, sie sich mithin dem Gelände anschmiegen, so behält man in der Regel die natürliche Entwässerung bei. Zur Erleichterung der Übersicht lege man eine Pause über den allgemeinen Plan, ziehe sämtliche Straßenachsen mit starken vollen Linien blau aus und schreibe für sämtliche Straßenkreuzungen die Geländehöhen in schwarzer Tusche ein. Dann deute man durch Pfeilhaken an den Straßenachsen für jede Straße den natürlichen Ablauf des Wassers an und berechne das Gefälle von Straßenkreuzung zu Straßenkreuzung. Ist das Gefälle schwächer als 1 : 400, so überlege man, ob man ein Ende dieser Straße ohne Schaden für die anderen Straßen heben oder senken kann, d. h., ob durch diese Hebung oder Senkung nicht in anschließenden Straßen unzulässige Gefälle entstehen. Ist das Gefälle stärker als zulässig, so haben die gleichen Erwägungen nur umgekehrt Platz zu greifen. Tief eingegrabene Straßen sind ebenso wie hoch aufgeschüttete Straßen für den Anbau wenig geeignet. Man hat in diesem Falle möglichst eine andere Straßenführung zu suchen. Es ist für eine gute Entwässerung zweckmäßig, in

hügeligem Gelände mit den Straßen den Tälern zu folgen und die Geländeerhöhungen in das Innere der Baublöcke zu legen. In stark abfallendem Gelände sollen die Straßenachsen weder parallel, noch senkrecht zu den Höhenkurven liegen, sondern diese sollen so schräg geschnitten werden, daß man das natürliche Gefälle beibehalten kann.

Überschneidet eine Straße einen Bergrücken, so krümme man die Straße an der Art der Krümmung der Höhenkurven. Hierdurch vermindert man die Tiefe des Einschnittes, zugleich macht man einen Straßenbuckel für das Auge unsichtbar. Die Straße erhält Gefälle nach beiden Seiten.

Die von den Geländehöhen abweichenden neuen Straßenhöhen schreibe man rot ein, ebenso die hierdurch entstehenden neuen Gefällverhältnisse.

Aus den Pfeilen der Entwässerungspause erkennt man bald die Straßen, in denen sich das Wasser sammelt. Werden hier die Wassermassen zu groß, so untersuche man, ob man diese durch Ableitung in andere abführende Straßen teilen kann. Geht dies nicht, so müssen sie unterirdisch durch Kanäle auf dem kürzesten Wege dem Vorfluter zugeführt werden. Von hier ab punktiere man die Straßenachsen in der Pause. Der Einlauf des Wassers geschieht durch Gullys. In größeren Städten läßt man auch

geringere Regenwassermengen nur bis zur nächsten Straßenkreuzung oberirdisch ablaufen und fängt sie hier durch Gullys ab, sodaß die Fußgänger beim Überschreiten des Fahrdammes einen trockenen Weg behalten.

In flachem Gelände beginne man mit der Höhenfestsetzung der Straßen an der niedrigsten Stelle, welche unmittelbar in einen Vorfluter entwässert werden kann, und steige mit einem Gefälle 1 : 400 allmählich empor, dabei immer den im tiefsten Gelände liegenden Straßen folgend, sodaß die seitlich einmündenden Straßen hierher Gefälle haben. Dieser tiefliegende Straßenzug würde demnach der Sammler sein. Aufschüttungen der Straße etwa bis zu 1,50 m Höhe sind zum Anbauen nicht immer unvorteilhaft, da sie die Kellerausschachtung des Neubaus vermindern. In Gebieten mit geschlossener Bauweise werden sie sogar oft absichtlich herbeigeführt. Hier ist aber zu bedenken, ob auch an anderer Stelle genügend Erdreich zum Anschütten des Fahrdammes frei wird.

Ist das Gelände so flach, daß man selbst mit dem geringsten Gefälle von 1 : 400 eine oberirdische Entwässerung des Gebietes nicht durchführen kann, dann muß die Entwässerung zum Teil oder ganz unterirdisch durch Kanäle erfolgen. In den Kanälen ist ein weit geringeres Gefälle zulässig, da sie einen geringeren Rauigkeitskoeffizienten haben, u. U. bis 1 : 2000, in der Regel aber bis 1 : 1000.

Bei der unterirdischen Entwässerung tritt zu der Abführung des Regenwassers die Abführung des Schmutzwassers, evtl. noch die Abführung der Fäkalien.

Das Schmutzwasser kann gemeinsam mit dem Regenwasser abgeführt werden. Dann haben wir das sogenannte *Schwemmsystem*. Es kann aber auch durch besondere Rohre abgeleitet werden, dann haben wir das *Trennsystem*. Welches System anzuwenden zweckmäßig ist, kann nur von Fall zu Fall entschieden werden. Bei der Aufstellung des Bebauungs-

planes ist neben der Rücksicht auf eine gute Abführung des Tageswassers auch auf eine gute Abführung des Schmutzwassers Rücksicht zu nehmen, gleichgültig, ob Schwemm- oder Trennsystem eingeführt wird. Hierfür ist eine zweite Pause notwendig. Man ziehe diesmal die Straßenachsen rot aus und bezeichne die Ablaufrichtung durch rote Pfeilhaken. An jeder Straßenkreuzung ist durch einen Kreis von ca. 3¹/₂ mm Durchmesser ein Einsteigeschacht zu markieren. Beträgt die Entfernung mehr als 60 Meter, so sind Zwischenschächte vorzusehen. Von Schacht zu Schacht muß der Kanal geradlinig verlegt werden können.

Da die Rohre frostfrei, also mindestens 1,3 m tief liegen sollen, aber auch die Keller zu entwässern sind, so ist in der Regel der Ablaufkanal 3 bis 4 m tief zu versenken, falls nicht die übliche Kellertiefe eine tiefere Lage erfordert. Bei Hausentwässerungen rechnet man mit einem Gefälle von 1 : 75 bis 1 : 100 bis zur Einmündung in den Kanal. Hiernach berechnet sich die Tiefenlage des Kanals.

Während man nun das Regenwasser unmittelbar auf dem kürzesten Wege in den Vorfluter leiten kann, ist dies für Schmutzwasser nur bei sehr großen stark fließenden Flüssen zugänglich. Sonst sind die Schmutzwässer einer Kläranlage oder Rieselfeldern zuzuführen, und erst die gereinigten Abwässer gelangen zum Abfluß. Solche Kläranlagen liegen naturgemäß am Unterlauf des Flusses und an einer Stelle, wo sie durch Geruch die bewohnten Gegenden nicht mehr belästigen können. Auch die sogenannten geruchlosen Kläranlagen sind nicht geruchfrei. Die Gemeinde muß sich rechtzeitig das Gelände der Kläranlage sichern.

Man unterscheidet verschiedene Systeme in der Anordnung der Kanäle. Hat man bisher das Schmutzwasser direkt in den Fluß geleitet, und ist dies auf die Dauer nicht durchführbar, so kann man die vorhandenen Kanäle, falls sie gut sind und auch sonst noch in das Projekt hineinpassen, vor Einmündung

in den Fluß durch einen Sammelkanal abfangen, welcher die gesammelten Abwässer der Kläranlage zuführt. Dies nennt man das *Abfangsystem*. Hier ist eine Parallelstraße zum Flußlauf erforderlich, evtl. ist zu versuchen, eine solche neu zu projektieren. Die großen Sammler sollen möglichst kurz sein, weil sie sonst die Kosten der Kanalisation wesentlich erhöhen.

Starkes Grundwasser verteuert erheblich den Bau, besonders der großen Kanäle. Es kann daher zweckmäßig sein, daß man schon durch weiter oben liegende Parallelstraßen die Kanäle abfängt und diese Nebensammler zu einem Hauptsammler vereinigt. Manchmal bildet auch die Geländeformation durch Wasserscheiden besondere Entwässerungsgebiete, von welchen jedes seinen Sammler hat, die nachher zu einem Hauptsammler vereinigt werden. Dann haben wir das *Zonensystem*.

Verteilt sich der Sammler von einem Tiefpunkt fächerartig über das Stadtgebiet, so haben wir das *Fächersystem*.

Sammelt man endlich die Abwässer ganz bestimmt umgrenzter Entwässerungsgebiete um je einen Tiefpunkt und bringt von hieraus die Abwässer durch Druckrohre zur Kläranlage, so hat man das *Radialsystem*.

Das System wird durch die Geländeformation und die Untergrundbeschaffenheit bedingt. Die Geländeformation erkennt man aus den Höhenkurven, die Untergrundbeschaffenheit ist durch Bohrungen festzustellen. Die Grundwasserstände sind einzunivellieren und in den Übersichtsplan deutlich erkennbar einzutragen.

Das beste unterirdische Abführungssystem wird bald aus der Entwässerungspause erkennbar sein.

Manchmal wird man es durch Einfügung neuer oder Verschiebung einzelner Straßen erheblich verbessern können. Es kann sogar der Fall eintreten, daß allein dadurch eine Pumpstation nötig wird, weil seinerzeit bei Aufstellung des Bebauungsplanes eine gute Schmutzwasserabführung nicht in Rechnung gestellt wurde. Bei einem vom Verfasser in Verbindung mit einem Bebauungsplan aufgestellten Kanalisationsprojekt trat an einer Stelle der Fall ein, daß eine projektierte Straße wegen des Sammelkanals etwas seitlich den Berghang hinauf verschoben werden mußte, weil er sonst nicht genügend Deckung erhalten hätte, und damit nicht mehr durchführbar geworden wäre. An anderer Stelle konnten durch eine kurze Verbindungsstraße über einen Bergrücken zwei Entwässerungsgebiete vereinigt werden, welche nun eine gemeinsame Kläranlage erhalten konnten. Wären diese Feststellungen nicht gemacht worden, so wäre die einzige Durchbruchsstelle bald bebaut gewesen.

Die Straßenachsen ziehe man entsprechend der Größe der Wasserabführung verschieden stark aus. Die Sammler werden besonders hervorgehoben, damit man sie sofort erkennt.

In die Übersichtspause schreibe man die Scheitelhöhen der Kanäle an jeder Straßenkreuzung mit roter Tusche ein und berechne das Gefälle von Straßenkreuzung zu Straßenkreuzung. Eine Berechnung der Rohrweiten ist zunächst nicht erforderlich, dies bleibt einem speziellen Kanalisationsprojekt vorbehalten. Es wird aber zweckmäßig sein, die Entwässerungspause der unterirdisch abzuführenden Abwässer von einem Spezialingenieur für Städtekanalisation begutachten zu lassen. Das Gebiet der Städtekanalisation ist so umfangreich, daß im Rahmen dieses Werkes nicht näher darauf eingegangen werden kann.

KAPITEL XI

DIE AUSFÜHRLICHEN FLUCHTLINIEN- UND BEBAUUNGSPLÄNE ABSCHNITTSWEISE ERLEDIGUNG DER ARBEITEN

Die „Ausführlichen Fluchtlinien- und Bebauungspläne“*) dienen zur Ermittlung und Festlegung, evtl. Enteignung der zu den Straßen und Plätzen abzutretenden Flächen, als Unterlagen für die zuverlässige Absteckung der Straßen- und Baufluchtlinien, der zukünftigen Höhenlage der Straßen und zur Einteilung der Straßen in Bürgersteig, Fahrdamm, Reitweg, Anlagen u. s. w., evtl. noch zur Ermittlung und Verteilung der Anliegerbeiträge, endlich als Unterlage für die Umliegungen nach lex Adickes. Zur Aufstellung dieser Pläne genügen in der Regel die Katasterkarten nicht mehr; denn sie müssen durchaus genau sein und im Stadtinnern bei hohen Bodenwerten im Maßstab 1 : 250, sonst 1 : 500, im Außenbezirk in 1 : 500, bzw. 1 : 1000 entworfen sein. Wenn die Katasterkarten nicht in diesen Maßstäben vorhanden sind, und sie sich nicht stets als durchaus zuverlässig erwiesen haben, ist eine Neuvermessung notwendig. Diese Neuvermessung darf nicht gescheut werden; denn unzuverlässige Pläne können zu einer Quelle von Prozessen werden und u. U. die ganze Fluchtlinienfestsetzung hinfällig und wertlos machen. Ist eine Gemeinde darauf angewiesen, sparsam vorzugehen, dann soll sie die Arbeiten abschnittsweise ausführen lassen, und zwar ist die Teilung, wie folgt, möglich:

Abschnitt 1. a) Schaffung eines Übersichtsplanes von dem ganzen Gemeindebezirk auf Grund der Katasterkarten. Ergänzung alles Fehlenden, insbesondere Eintragung von Höhenkurven, der Kulturarten, des bisherigen Entwässerungssystems und der fehlenden Gebäude.

b) Entwerfen des Projektes der gesamten Ortserweiterung als Siedlungsplan nebst Erläuterungsbericht und Entwässerungspausen für die Abführung des Regen- und Schmutzwassers.

Abschnitt 2. Ausführliche Fluchtlinienpläne auf Grund neuer Vermessung einschließlich der Längen- und Querprofile von allen alten *vorhandenen* Straßen nebst Erläuterungsbericht.

Abschnitt 3. Ausführliche Fluchtlinien- und Bebauungspläne auf Grund neuer Vermessung von den „neuen“ Straßen einschließlich der Längen- und Querprofile nebst Erläuterungsbericht.

Abschnitt 1 und 2 sind sofort auszuarbeiten. In Abschnitt 1 erhält man das Programm für die Ortserweiterung, in Abschnitt 2 die Unterlagen, um sofort den Anbau an den bestehenden Straßen regeln zu können.

Abschnitt 3 kann gefahrlos auf mehrere Jahre verschoben werden, bis sich das Bedürfnis herausstellt,

*) cf. Tafel XV, Plan 39 verkleinerten Ausschnitt.

denn durch Ortsstatut kann der Anbau an unfertigen Straßen verboten werden.

Die ausführlichen Pläne sind nach den „Vorschriften für die Aufstellung von Fluchtlinienplänen pp. vom 28. 5. 1876“, welche nebst einem Vorlageblatt und dem Gesetz vom 2. 7. 1875 in Mappen im Buchhandel zu haben sind, auszuarbeiten.

Für die *Neuaufmessung* der Straßen und des Geländes ist zunächst die Schaffung eines festen Liniennetzes erforderlich. Dieses Liniennetz besteht aus trigonometrischen und polygonometrischen Punkten, welche tunlichst in Beziehung zu den trigonometrischen Punkten der Landesaufnahme zu bringen sind. Die Anzahl und Lage der von der Landesaufnahme festgelegten Punkte sind veröffentlicht und in der Regel auf dem zuständigen Katasteramt zu erfahren. Die Punkte sind nach geographischer Länge und Breite angegeben, hieraus sind die rechtwinklich-sphärischen Koordinaten zu berechnen.

Die von der Landesaufnahme gegebenen trigonometrischen Festpunkte reichen in der Regel nicht aus. Es sind dann mehrere Neupunkte zu bestimmen, evtl. muß, wenn die alten Punkte verloren gegangen oder unzuverlässig sind, ein ganz neues trigonometrisches Netz festgelegt werden.

Die trigonometrischen Punkte zerfallen in verschiedene Ordnungen. Das weitmaschige Netz der 1. Ordnung ist der feste Rahmen für die Punkte der 2. Ordnung. Die Punkte 1. und 2. Ordnung sind wieder der Rahmen für die Punkte 3. Ordnung u. s. w.

Hat man genügend trigonometrische Punkte bestimmt, dann legt man in den Straßen etc. die zur Einzelaufnahme (Stückvermessung) dienenden Polygonlinien mit An- und Abschluß durch die vorher bestimmten Dreieckspunkte. Sämtliche Dreiecks- und Polygonpunkte sind dauerhaft zu vermarken — Steine mit Bolzen oder Gasrohre in Beton.

Durch diese Messungen aus dem Großen in das Kleine, in welcher bei jedem Übergang aus einer Ordnung in die andere die kleinen unvermeidlichen

Messungsfehler ausgeglichen werden, erhält man eine außerordentlich gute Genauigkeit für das Liniennetz der Neuvermessung.

Das Dreiecksnetz gibt den einzelnen Messungen den Zusammenhang, es ist für die Einzelmessungen das, was der „Siedlungsplan“ für die Einzelpläne ist. Alle Messungen, auch wenn sie stückweise ausgeführt sind, aber an das Netz angeschlossen werden, fügen sich zum Schlusse einheitlich zusammen. Man vermeidet das Summieren der unvermeidlichen kleinen Messungsdifferenzen und die Gefahr, daß man auf Widersprüche stößt, die nicht mehr auszugleichen sind.

Bei der *Einzelaufmessung* der Straßen ist alles aufzumessen, was für den Bebauungsplan irgend von Interesse ist, also:

Die Vorgartengrenzen, die anliegenden Gebäudefronten, die abgehenden Eigentumsgrenzen und deren Richtung, die Rinnsteine, die Baumreihen, Einsteigschächte, Gullys, Reklamesäulen, Lichtträger, Denkmäler, Schmuckanlagen u. s. w. Aufzumessen sind ferner alle Wege und alle anliegenden Grundstücke mit geringer Tiefe, soweit die Gefahr besteht, daß sie durch die neue Fluchtlinienfestsetzung unbebaubar werden können.

Es erscheint besonders wichtig, daß bei Aufmessung der Eigentumsgrenzen auch die wirklichen Grenzen eingemessen werden. Über die wirklichen Grenzen gibt in Zweifelfällen zum Teil das Katasteramt mit seinen Fortschreibungsvermessungsrissen, evtl. Gemarkungs- und Unterverteilungsakten, dann die Separationskarte und der Receß Aufschluß. Innerhalb der Ortschaften findet man in diesen Unterlagen aber nicht immer zur Grenzbestimmung ausreichende Messungszahlen. Hier ist zur Aufmessung die Kenntnis der Bestimmungen aus dem „Allgemeinen Landrecht“, evtl. für andere Staatsgebiete der dort bestehenden Grenzrechte notwendig. Z. B. ist hieraus zu schließen, ob Kellerhäuse, Treppen etc. zum Grundstück gehören oder zur Straßenfläche, wohin

vorhandene Mauern zu rechnen sind, ob ein Traufrecht anzunehmen ist, u. dergl. m.

Die Lagepläne. Die *Kartierung* erfolgt, wie schon weiter oben angeführt, im Innern der Ortschaften, bei hohen Bodenwerten im Maßstab 1 : 250, sonst in 1 : 500, bei den Außenbezirken in 1 : 500, evtl. 1 : 1000. Es ist bei bewegtem Gelände wünschenswert, daß auch die ausführlichen Lagepläne zuverlässige Höhenkurven enthalten. Man kann die Zweckmäßigkeit der Straßenführung in Bezug auf die Geländeformation leichter beurteilen, ferner sind Änderungen ohne neue Nivellements sofort auszuführen. Hier mag nochmals darauf hingewiesen werden, daß für Fälle, wo es im Interesse der Straßenführung wünschenswert ist, daß Eigentumsgrenzen ungünstig geschnitten werden, das Gesetz vom 27. 6. 1860 über den erleichterten Austausch von Parzellen eine gute Handhabe zu bequemer Regulierung — ohne Anhörung der Hypothekengläubiger — bietet.

Die Höhenpläne. Von jeder Straße ist ein Längsprofil der Straßenachse aufzunehmen, aus dem Gefälle der Straße, Auftrag und Abtrag von Erdmassen ersichtlich ist.

Man nehme in den Höhenplan alle vom üblichen Maß abweichenden Kellersohlen, die Höhen tiefliegender Höfe und die vorhandenen Entwässerungsleitungen auf.

Zu den Längsprofilen gehören *Querprofile*, Tafel XIV Plan 34, aus denen die Querteilung der neuen Straße zu ersehen ist. Es sind für jede Straße so viel Profile beizubringen, wie Wechsel in der Querteilung vorhanden sind. Maßstab der Querprofile ist zweckmäßig 1 : 100. Vorgärten und Bürgersteige erhalten ein Seitengefälle von 1 : 40, den Bordsteinabsatz wähle man mit ca. 12 cm, der Fahrdamm erhält von der

Mitte nach beiden Seiten ein Gefälle von 1 : 30. Diese Zahlen sind nur Durchschnittsangaben und werden je nach Art der Straßenbefestigung etwas zu ändern sein. Es sei hier nochmals darauf hingewiesen, daß man für 2 voll beladene Wagen einschl. Schutzstreifen 5 m Fahrdammbreite gebraucht. Jedes Mehr ist eine unnötige Verteuerung der Straßenausbaukosten bis dahin, wo 2 Fahrbahnen nicht mehr ausreichen. Dann tritt die Dammbreite mit 7,50 m ein. Über Straßenbahnen siehe Kapitel 5. In stark abschüssigen Straßen wird man für jede Fahrbahnbreite einen Raum von 3 m vorsehen müssen.

Der Erläuterungsbericht. Die Aufstellung des Erläuterungsberichtes ist in den Vorschriften vom 28. 5. 1876 genau geregelt. Als Anlagen sind ein Straßenverzeichnis und ein Vermessungsregister beizufügen, welche nicht fehlen dürfen. Besonders sei auf die Spalten des Vermessungsregisters hingewiesen, welche angeben, ob ein vorhandenes Gebäude von der Fluchtlinie getroffen wird, und ob ein Grundstück noch bebaubar bleibt.

Nach Genehmigung der Pläne durch die Ortsbehörde sind sie der Polizeiverwaltung zur Zustimmung vorzulegen. Die Zustimmung darf nur versagt werden, wenn polizeiliche Rücksichten die Versagung fordern. Die Regierung kann als Aufsichtsbehörde der Polizeiverwaltung ebenfalls die Verlegung verlangen.

Nach der polizeilichen Zustimmung ist der Plan 4 Wochen lang zu Jedermanns Einsicht öffentlich auszulegen. Über nicht durch Verhandlung beigelegte Einsprüche entscheidet der Kreisauschuß, bei Städten, die einen eigenen Stadtkreis bilden, der Bezirksauschuß, in letzter Instanz der Minister für Volkswohlfahrt.

KAPITEL XII

UMLEGUNG VON GRUNDSTÜCKEN NACH LEX ADICKES

Mancherlei Umstände, wie Veräußerungen, Verpfändungen und die Sitte der Teilung hinterlassener Grundstücke unter die Erben haben in vielen Gemarkungen eine Zerstückelung des Grundbesitzes hervorgerufen, derart, daß die Feldmark sich aus vielen schmalen Parzellen zusammensetzt, Tafel VIII. Das Besitztum eines Einzelnen besteht oft aus weit voneinander gelegenen Einzelstücken. Einer rationellen Bewirtschaftung ist diese Grundbesitzverteilung sehr hinderlich, eine bauliche Ausnutzung wird vielfach unmöglich. Daher empfiehlt sich die Zusammenlegung oder Umlegung der Grundstücke zu abgerundetem Besitz.

Zu unterscheiden ist die „Umlegung von ländlichen Grundstücken“ und die „Baulandumlegung“.

Für Umlegung ländlicher Grundstücke ist die Landeskulturbehörde zuständig. Die hierfür erlassenen Gesetze bieten keine Handhabe, die Durchführbarkeit aufgestellter Bebauungspläne bei zersplittertem Grundbesitz zu fördern. Der Widerspruch eines Einzelnen mit dem Einwand, die Umlegung bezwecke nicht die Förderung der Landeskultur, genügt, um das Verfahren undurchführbar zu machen. Dieser Umstand gab Veranlassung zur Einführung eines sogenannten „Bauland-Umlegungs-Gesetzes“, zunächst nur für Frankfurt a. M. vom 28. 7. 1902, G.

S. S. 273 mit Änderungen vom 8. 7. 1907, G. S. S. 259. Nach dem damaligen Oberbürgermeister von Frankfurt a. M. wird das Gesetz allgemein *lex Adickes* genannt.

Nach § 14a des neuen Fluchtliniengesetzes vom 28. 3. 1918, G. S. S. 23. — cf. Anhang — kann *lex Adickes* auch für andere Gemeinden durch Ortsstatut*) eingeführt werden. Das Ortsstatut bedarf der Bestätigung des Bezirksausschusses.

Die Möglichkeit der Baulandumlegung ist ein außerordentlicher Fortschritt zur Verwirklichung einer

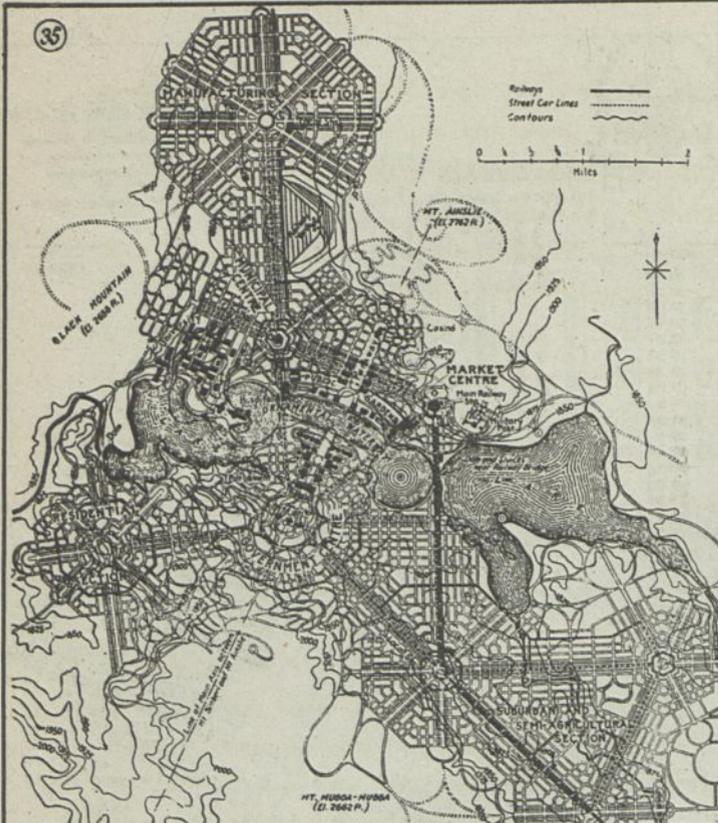
*) *Ortsstatut* betreffend die Umlegung von Grundstücken im Bezirk der Gemeinde Kreis Auf Grund des durch das Wohnungsgesetz vom 28. März 1918, G. S. S. 23 dem Gesetze vom 2. Juli 1875, G. S. S. 561, betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen u. s. w. eingefügten § 14a wird nachstehendes Ortsstatut erlassen.

§ 1. Das Gesetz, betreffend die Umlegung von Grundstücken in Frankfurt a. M. vom 28. Juli 1902 (G. S. S. 273) nebst Änderungen vom 8. Juli 1907, G. S. S. 259, findet für den Bezirk der . . . Gemeinde einschließlich der Vororte sinngemäße Anwendung.

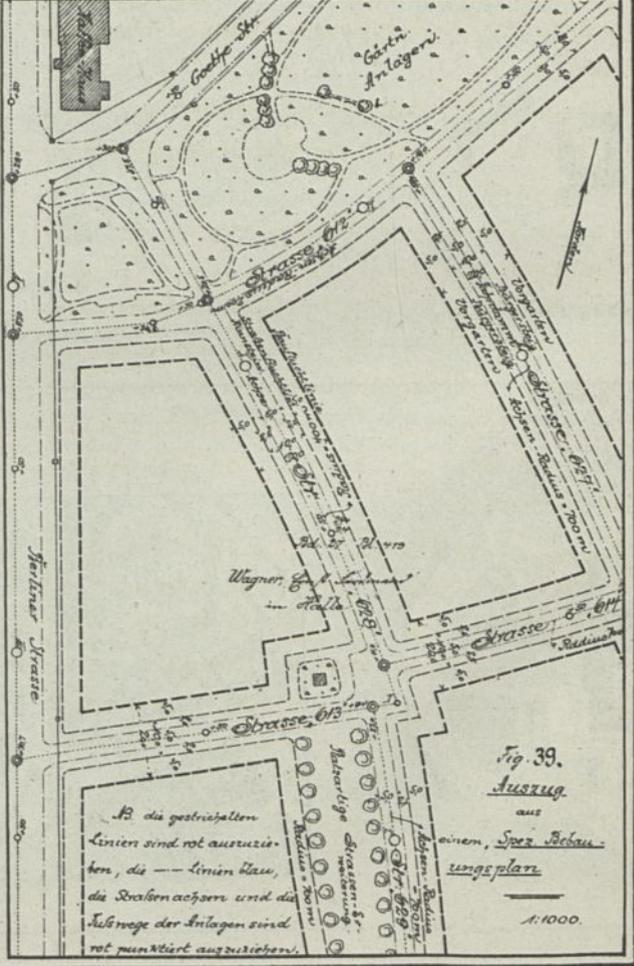
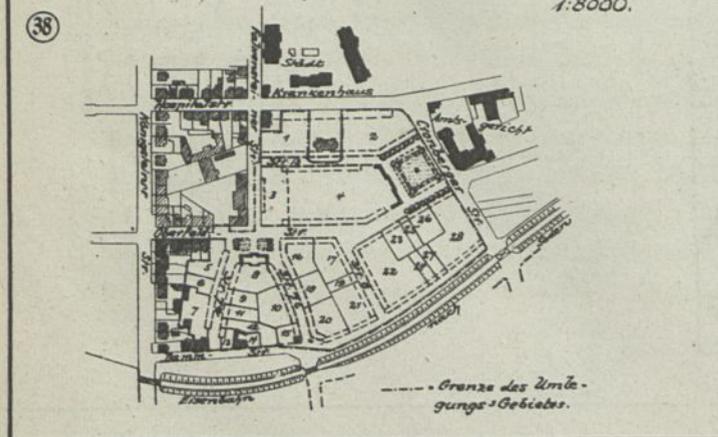
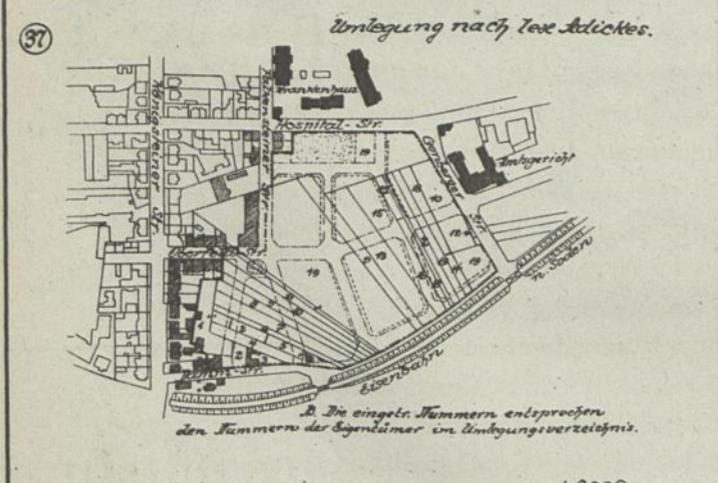
§ 2. Das Statut tritt nach Genehmigung durch den Bezirksausschuß mit dem Tage seiner Veröffentlichung in Kraft.

., den
Der Magistrat
zwei Unterschriften

Bestätigt durch Beschluß des Bezirksausschusses
vom Nr



Wili dem 1. Ueile geträuter Entwurf für den Stadtplan der neuen aufstehenden Umwohnungsstadt
 aus der Zeitschrift, Die Bauwelt. V. d. Walter U. Griffin, Chicago U. St.



guten Stadtplanung. War man früher mehr oder weniger darauf angewiesen, mit den Straßen den Eigentumsgrenzen zu folgen, derart, daß einigermaßen rechtwinklige Schnitte von Straßen und Eigentumsgrenzen entstanden, so kann sich heute das Stadterweiterungsprojekt viel freier gestalten. Auch die Schwierigkeiten im Eigentumserwerb der Straßen fallen für die Gemeinden weg, da nach der Umlegung das Straßen- und Platzgelände in den Besitz der Ortsbehörde übergeht. Der lästige Umstand ist behoben, daß ein Baulustiger mehrere Grundstücke zusammen kaufen muß, darunter manchmal teure, sogenannte Baumasken, um die genügende Straßenfront zu erhalten, und oft genötigt ist, mehr Gelände zu erwerben, als für seine eigentlichen Zwecke erforderlich war. Durch lex Adickes werden alle diese, zum Teil unerträglich gewordenen Verhältnisse beseitigt.

Die Umlegung kann für einzelne Teile des Gemeindebezirkes, ja für einzelne Baublöcke erfolgen und zwar:

1. Auf Antrag des Magistrates zufolge Gemeindebeschlus.

2. Auf Antrag der Hälfte aller Eigentümer, wenn diese mehr als die Hälfte der umzulegenden Fläche im Besitz haben.

Stehen die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Bauland-Umlegung fest — hierüber befindet der Bezirksausschuß — so verfügt der Regierungspräsident die Einleitung des Verfahrens und ernennt eine Kommission von Sachverständigen, welche unter Vorsitz eines Regierungskommissars und unter Geschäftsleitung eines vereideten Landmessers die Umlegung bearbeitet.

Umlegungsgrundsätze. Alle Grundstücke sind zu einer Masse zu vereinigen, auch die etwa vorhandenen Wege und Plätze, dann wird das für öffentliche Straßen und Plätze erforderliche Gelände vorweg ausgeschieden. Die Restmasse wird unter die Eigentümer verteilt. Dabei sollen tunlichst die Grundstücksgrenzen rechtwinklig zu den Straßen gelegt werden. Für das zu Straßen und Plätzen hergege-

bene Gelände ist den Eigentümern Entschädigung in Geld zu gewähren, wenn diese Fläche

a) bei Einleitung des Verfahrens durch den Magistrat 30 %,

b) bei Beantragung durch die Grundbesitzer 40 % der eingeworfenen Grundfläche übersteigt.

Kleinere Grundstücke, die für sich nicht bebaubar sind, können mit Zustimmung der Besitzer zu einem bebaubaren Grundstücke unter Bezeichnung der Anteilverhältnisse vereinigt werden. Ist ein Einverständnis nicht zu erzielen, so kann unter Umständen die Entschädigung lediglich in Geld erfolgen.

Die Straßen und Plätze im Umlegungsgebiet müssen nach Anhörung der Straßenbaupolizeibehörde innerhalb einer von der Kommission bestimmten Zeit für den öffentlichen Verkehr hergestellt sein. Es kann dabei eine vorläufige Herstellung zugelassen werden. Nach Ablauf der Frist kann die Bauerlaubnis aus dem Grunde, daß die Straße noch nicht fertig gestellt sei, nicht versagt werden.

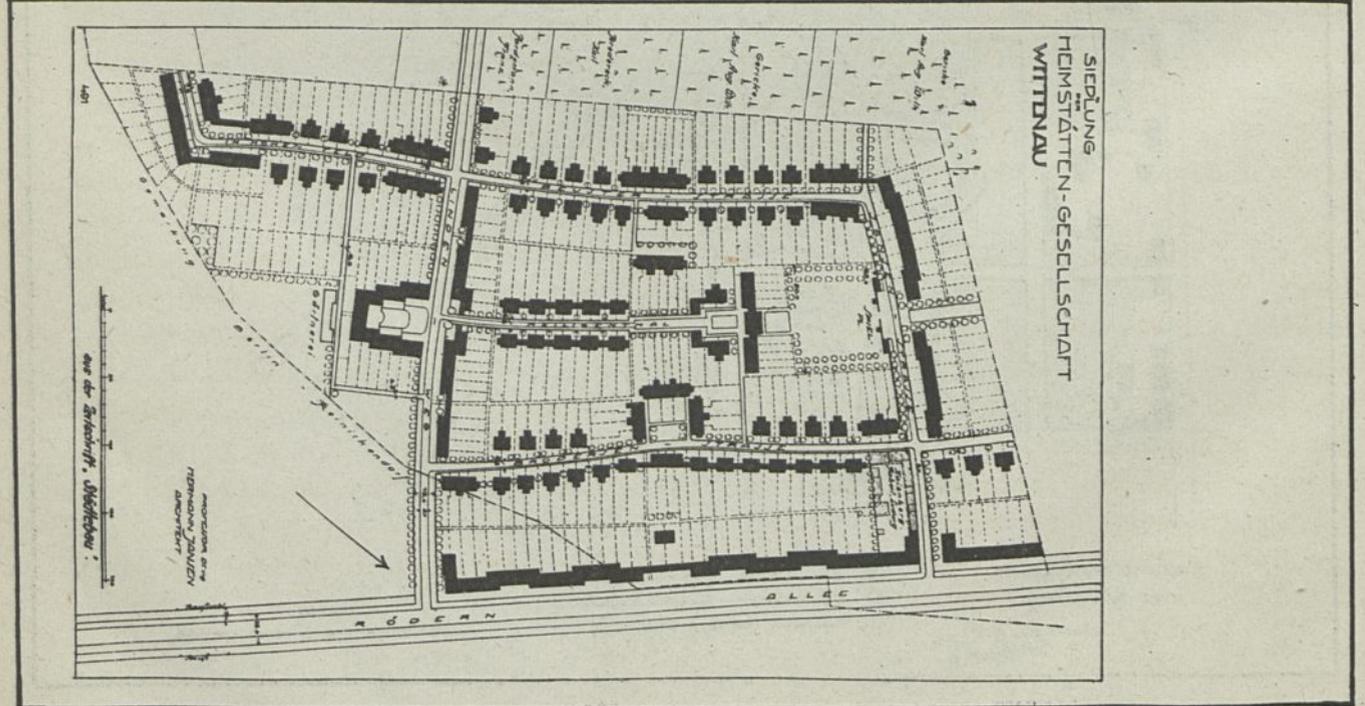
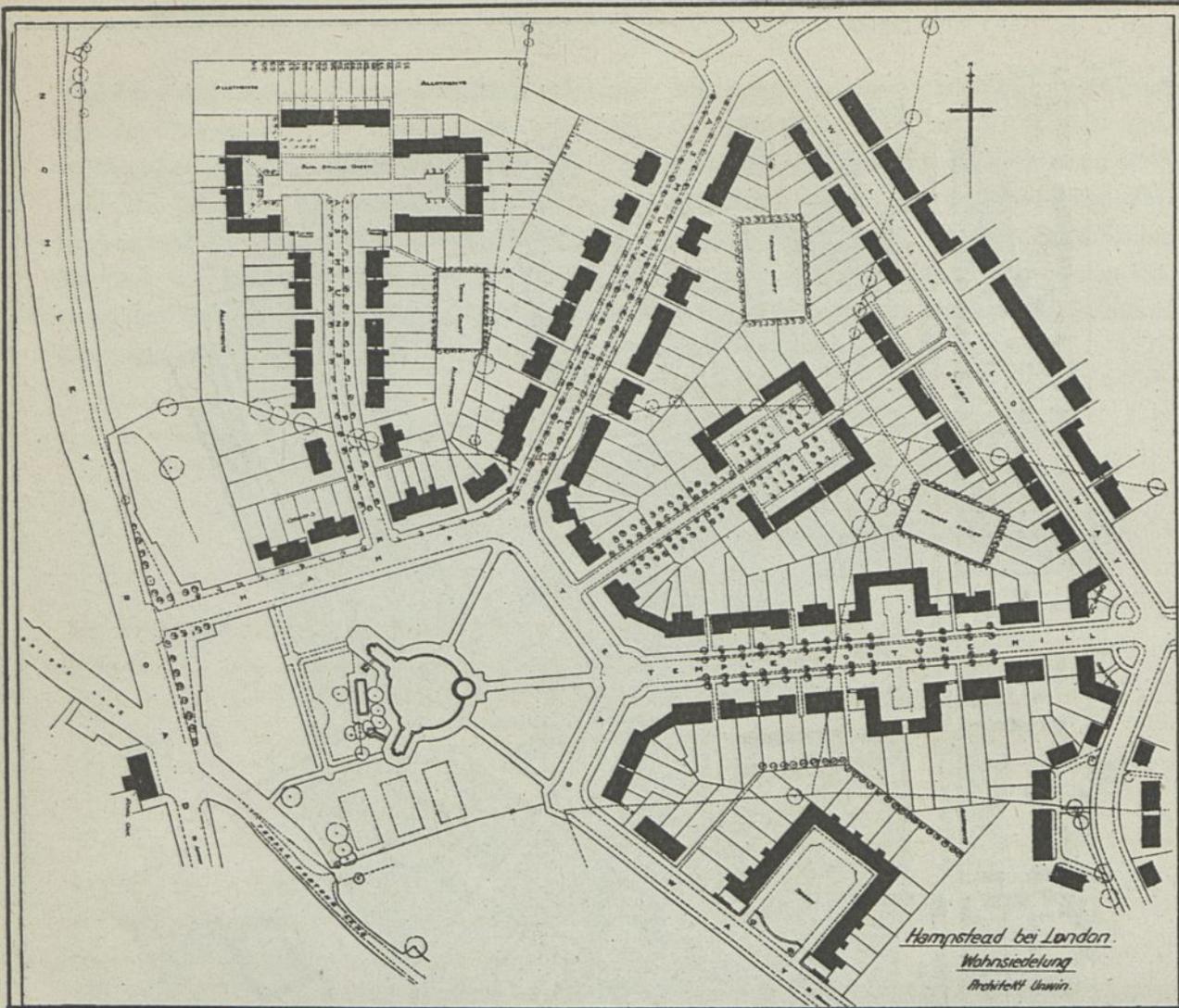
Einwendungen gegen den Umlegungsplan hat die Kommission durch Verhandlungen zu erledigen. Gelingt dies nicht, dann beschließt endgültig der Bezirksausschuß. Wegen Anspruch auf Entschädigung in Geld steht den Beteiligten, ohne daß das Verfahren dadurch aufgehalten wird, der Klageweg während zweier Monate offen.

Tafel XV bringt in Figur 37 und 38 ein Beispiel einer Baulandumlegung. Figur 37 stellt den alten Zustand der Grundbesitzverteilung mit den in dem Jahre 1898 vom Stadtbauamt festgelegten Straßen dar. Figur 38 gibt den bereinigten Zustand auf Grund eines neu aufgestellten Bebauungsplanes wieder. Die Besserung in den Grundbesitzverhältnissen für bauliche Verwertung ist so augenscheinlich, daß weitere Erläuterungen darüber nicht gemacht zu werden brauchen.

Es empfiehlt sich, für Umlegungszwecke nicht zu große Bezirke zu nehmen. Mit der Größe der Gesamtfläche wachsen die Schwierigkeiten, auch wird

man bei ausgedehntem Gebiet manchmal eine verschiedene Bewertung der Grundstücke einführen müssen. Schwierigkeiten wird in der Regel die Behandlung bebauter Grundstücke machen. Im angeführten Beispiel wurde die Gebäudegrundfläche mit der nach den baupolizeilichen Bestimmungen notwendigen Hofraumfläche von der Grundstücksfläche des betreffenden Eigentümers abgesetzt. Nur der

Rest nahm an der prozentualen Beitragspflicht für die Hergabe des Geländes zu Straßen und Plätzen teil. Alle Kosten, welche zur Freilegung der Straßenflächen entstanden, wie Entschädigung für Einzäunungen, Obstbäume, Versetzen eines Stallgebäudes sind nach Verhältnis des Flächenbesitzes auf die Beteiligten umgelegt. Im übrigen hat die Gemeinde die Kosten getragen.



SCHLUSSWORT

Wir haben gesehen, wie in alten Zeiten gewachsene und gegründete Städte durchaus befriedigende, oft reizvollste Formen angenommen haben. Es ist dies aus dem traditionellen Schaffen zu erklären, aus der Unterordnung der großen Masse der Bautechniker unter die Führung einzelner, überragender Persönlichkeiten. Wir haben umstürzende Wechsel in der Kunstauffassung kennen gelernt, und doch wird man in alten Städten aus der Zeit vor 1800 kaum Stadträume finden, die trotz aller Gegensätzlichkeiten im äußeren Aufbau nicht harmonisch sich zusammenschließen. Es ist nicht allein die Patina des Alters, die diesen Eindruck hervorruft. Man legte eben Wert auf ein Zusammenklingen mit der Umgebung und führte die Angleichung an das Vorhandene als Faktor in die zu lösende Aufgabe ein.

Dann kam die Zeit des Verkehrs, der Maschine, des lawinenartigen Anwachsens unserer Städte. Auch die Kunst wurde geschäftsmäßig betrieben und mußte aus dieser Sphäre heraus notwendig entarten. Haben wir diese Zeit der Entartung überwunden? Von einem gemeinsamen künstlerischen Ziel sind wir ferner denn je. Die Kluft zwischen den einzelnen Auffassungen erscheint unüberbrückbar.

Da sind die *Anhänger des traditionellen Schaffens*,

die aus der Erkenntnis heraus, daß zwar viele berufen, aber wenige auserwählt sind, der Kunst neue wertvolle Wege zu weisen, sich an bewährte Formen halten und diese den Bedürfnissen der Gegenwart entsprechend weiterentwickeln.

Da sind *die Modernen*, die ein Weiterbauen auf alter Grundlage ablehnen und um neue, „dem Geist der Zeit entsprechende Formen“ ringen. Wir sehen ostasiatische Anklänge, gotische Reminiszenzen, ins Grotteske gesteigerte Formen. Zu ihnen gesellt sich das Heer der *Stürmer und Dränger*, die, leicht begeistert, jeden neuen Gedanken, der nur das Charakteristische des noch nicht Dagewesenen an sich hat, als Erlösung vom alten Schema begrüßen. Ferner jene, die in Überschätzung des eigenen Könnens bewährte Formen deshalb ablehnen, da sie „selbst etwas zu sagen haben“.

Da sind endlich die *handwerksmäßig Vorgebildeten*, die aus Vorlagewerken ihre Entwürfe dem Bauauftrag gemäß abwandeln, oft ohne Verständnis dafür, daß die Lösung einer Aufgabe nicht von außen, sondern stets von innen heraus kommen muß.

Die Stadtverwaltung, welche die bauliche Entwicklung der Stadt zu in sich ausgeglichener Einheit fortzuführen hat, steht vor schwierigsten Problemen. Rücksichtslos verlangt jeder die Anerkennung seiner

Auffassung. Mehr denn je versuchen, mit ihrem Bau die Nachbarschaft zu übertreffen. *Wenn die Stadtverwaltung nicht fest ihr im Bebauungsplan gestelltes Ziel im Auge behält, dann wird gewiß kein gutes Gesamtergebnis entstehen.* Es gehört zu den vornehmsten Aufgaben der Stadt, den Geist des Bebauungsplanes im Aufbau weiter zu führen. Oft tritt der Schöpfer des Entwurfes schon nach dessen Fertigstellung von der weiteren Aufgabe zurück. Vielfach sind auch die Stadterweiterungsarbeiten dem Hoch- oder Tiefbauamt untergeordnet. Die sichtbare Tätigkeit, die Errichtung von Hoch- und Tiefbauten, wird höher bewertet. Und doch sind beides nur Organe, die dem alles umfassenden Leitgedanken für die Entwicklung der Stadt zu folgen haben.

Unbedingt zu fordern ist im Interesse der Sicherung der gefaßten Beschlüsse über die Erweiterung der Stadt, daß der Städtebauer, wenn nicht die Führung, so doch ein gleichberechtigtes Mitberatungsrecht bei allen baulichen Aufgaben der Stadt erhält, daß er auch über die Bodenpolitik der Stadt dauernd

unterrichtet und hierin mitwirkend bleibt. Bei diesem Verfahren wird dann eine Fehlentwicklung, die sonst bei dem besten Bebauungsplan doch möglich bleibt, unwahrscheinlich.

Bezüglich der Vorarbeiten für die Aufstellung von Stadterweiterungsplänen wird noch auf die zunehmende Bedeutung *des Luftbildes und der Luftbildkarte* für den Städtebau hinzuweisen sein. Für den Entwerfenden ist es von großem Wert, wenn er in anschaulichster Form das Planungsgebiet mit allen Einzelheiten, die kartlich nicht darzustellen sind, ständig vor Augen hat*). Die Entwicklung auf diesem Gebiete hat erst eingesetzt, hat aber aller Voraussicht nach eine bedeutende Zukunft, insbesondere in der Hinsicht, Stadterweiterungsentwürfe laienverständlich, anschaulich zur Darstellung zu bringen.

*) Es darf hier auf eine Abhandlung in der „Breslauer Mes-
sezeitung“ Jahrgang 5/1924, S. 38 hingewiesen werden, wo
das Aerokartographische Institut in Breslau nähere Ausführungen
über Luftbildaufnahmen und deren Auswertung zu maßhaltigen
Karten mittelst des Autokartographen nach Professor Dr. Hugerhoff
veröffentlicht.

LITERATUR-VERZEICHNIS

- Camillo Sitte: Der Städtebau
 Schultze-Naumburg: Kulturarbeiten — Städtebau — Gärten
 " Die Entstellung unseres Landes
 Brix-Genzmer: Städtebauliche Vorträge
 Burger-Brinkmann: Handbuch der Kunstwissenschaften
 Hütte: Des Ingenieurs Taschenbuch
 Blumenberg: Deutscher Landmesser-Kalender
 Abendroth: Der Landmesser im Städtebau
 Lüdemann: Die Entwicklung des deutschen Städtebaues pp. — Zeitschrift: Der Land-
 messer Ig. I. Heft 39—40
 Zeitschriften: Die Bauwelt — Deutsche Bauzeitung — Die Gartenkunst — Städtebau —
 Stadtbaukunst alter und neuer Zeit — Hohe Warte — Allgemeine Ver-
 messungsnachrichten — Zeitschrift für Vermessungswesen

INHALTS-VERZEICHNIS

Vorwort	Seite 3
Kapitel I Rückschau und Ausblicke	" 5—30
" II Der berufene Fachmann	" 31—33
" III Gliederung der Arbeiten	" 34—36
" IV Der Siedlungsplan	" 37—42
" V Das Geschäftszentrum und Ortsstatut gegen Verunstaltung	" 43—54
" VI Das Industrieviertel	" 55—59
" VII Das Wohngebiet — Kleinwohnungssiedelungen	" 60—68
" VIII Grünflächen, Sport- und Spielplätze, Friedhöfe	" 69—74
" IX Die äußere Stadterweiterung	" 75—79
" X Die Entwässerung	" 80—82
" XI Die ausführlichen Fluchtlinien- und Bebauungspläne	" 83—85
" XII Umlegung von Grundstücken nach lex Adickes	" 86—90
Schlußwort	" 91—92
Anhang: Fluchtliniengesetz	

ANHANG

Gesetz, betreffend die Anlegung und Veränderung
von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften,
vom 2. Juli 1875 (Ges. Sammlung Seite 561) mit Änderungen durch das Wohnungsgesetz
vom 28. März 1918 (Ges. Sammlung Seite 23)

§ 1.

- 1) Für die Anlegung oder Veränderungen von Straßen und Plätzen (auch Gartenanlagen, Spiel- und Erholungsplätzen) in Städten und ländlichen Ortschaften sind die Straßen- und Baufluchtlinien vom Gemeindevorstande im Einverständnis mit der Gemeinde oder deren Vertretung, dem öffentlichen Bedürfnis entsprechend unter Zustimmung der Ortspolizeibehörde festzusetzen.
- 2) Die Ortspolizeibehörde kann die Festsetzung der Fluchtlinien verlangen, wenn die von ihr wahrzunehmenden polizeilichen Rücksichten oder ein hervorgetretenes Bedürfnis nach Klein- oder Mittelwohnungen die Festsetzung fordern; im letzteren Falle bedarf sie jedoch der Einverständniserklärung der Kommunalaufsichtsbehörde.
- 3) Zu einer Straße im Sinne dieses Gesetzes gehört der Straßendamm und der Bürgersteig.
- 4) Die Straßenfluchtlinien bilden regelmäßig zugleich die Baufluchtlinien, das heißt, die Grenzen, über welche hinaus die Bebauung ausgeschlossen ist. Aus besonderen Gründen kann aber eine hinter die Straßenfluchtlinie zurückweichende Baufluchtlinie festgesetzt werden.

§ 2.

- 1) Die Festsetzung von Fluchtlinien (§ 1) kann für einzelne Straßen, Straßenteile und Plätze (auch Gartenanlagen, Spiel- und Erholungsplätze) oder, nach dem voraussichtlichen Bedürfnisse der näheren Zukunft, durch Aufstellung von Bebauungsplänen für größere Grundflächen erfolgen.
- 2) Handelt es sich infolge von umfassenden Zerstörungen durch Brand oder andere Ereignisse um die Wiederbebauung ganzer Ortsteile, so ist die Gemeinde verpflichtet, schleunigst darüber zu beschließen, ob und inwiefern für den betreffenden Ortsteil ein neuer Bebauungsplan aufzustellen ist, und eintretenden Falls die unverzügliche Feststellung des neuen Bebauungsplanes zu bewirken.

§ 3.

- 1) Bei Festsetzung der Fluchtlinien ist auf das Wohnungsbedürfnis sowie die Förderung des Verkehrs, der Feuersicherheit und der öffent-

lichen Gesundheit Bedacht zu nehmen, auch darauf zu halten, daß eine Verunstaltung der Straßen und Plätze sowie des Orts- und Landschaftsbildes nicht eintritt.

- 2) Es ist deshalb für die Herstellung einer genügenden Breite der Straßen und einer guten Verbindung der neuen Bauanlagen mit den bereits bestehenden Sorge zu tragen.

- 3) Im Interesse des Wohnungsbedürfnisses ist ferner darauf Bedacht zu nehmen, daß in ausgiebiger Zahl und Größe Plätze (auch Gartenanlagen, Spiel- und Erholungsplätze) vorhanden sind, daß die Möglichkeit gegeben ist, an geeigneter Stelle Kirchen und Schulbauten zu errichten, daß für Wohnzwecke Baublöcke von angemessener Tiefe und Straßen von geringerer Breite entsprechend dem verschiedenartigen Wohnungsbedürfnisse geschaffen werden, und daß durch die Festsetzung Baugelände entsprechend dem Wohnungsbedürfnisse der Bebauung erschlossen wird.

§ 4.

Jede Festsetzung von Fluchtlinien (§ 1) muß eine genaue Bezeichnung der davon betroffenen Grundstücke und Grundstücksteile und eine Bestimmung der Höhenlage sowie der beabsichtigten Entwässerung der betreffenden Straßen und Plätzen enthalten.

§ 5.

- 1) Die Zustimmung der Ortspolizeibehörde (§ 1) darf nur versagt werden, wenn die von ihr wahrzunehmenden polizeilichen Rücksichten oder ein hervorgetretenes Bedürfnis nach Klein- oder Mittelwohnungen (§ 3 Abs. 3) die Versagung fordern. Soweit die Zustimmung wegen eines hervorgetretenen Bedürfnisses nach Klein- oder Mittelwohnungen versagt wird, bedarf es des Einverständnisses der Kommunalaufsichtsbehörde.

- 2) Will sich der Gemeindevorstand bei der Versagung nicht beruhigen, so beschließt auf sein Ansuchen der Kreis Ausschuß*).

- 3) Derselbe beschließt auf Ansuchen der Ortspolizeibehörde über die Bedürfnisfrage, wenn

*) Vergl. § 146 Abs. 2 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883 (G. S. S. 237) — Schlüter S. 105.

LORENZ BAUER

Buch- und Kunstdruckerei
Nied am Main

Übernimmt die Anfertigung
sämtlicher Drucksachen für Behörden, Private, industrielle Werke und Vereine

FORMULARE / PROSPEKTE / VERWALTUNGSBERICHTE / HAUSHALTPLANE

unter Zusicherung
schnellster Lieferung, modernster Ausführung und solider Preise

Interessenten wollen Offerten und Referenzen einholen

Vergrößerungen / Verkleinerungen / Siedlungspläne / Stadtpläne
fertigt an

C. G. BLANCKERTZ DÜSSELDORF 56

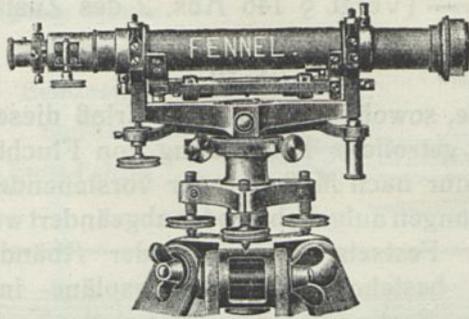
Fachgeschäft für Bürobedarf · Lichtpauſe-Anſtalt · Buch- und Steindruckerei · Buchbinderei

Lieferung von:
Zeichenpapieren
Detailzeichen-Papieren
Ölpauspapieren
Lichtpauspapieren
Stern-Skizzierblocks



Lieferung von:
Stern-Skizzierpapiere
Kataster-Ferrudur-Papier
Kataster-Formulare
Zeichenartikel aller Art
etc. etc.

Vervielfältigung nach allen
modernen Verfahren auch von Zeichnungen auf starkem Papier durch *PULCHRA-DRUCK*



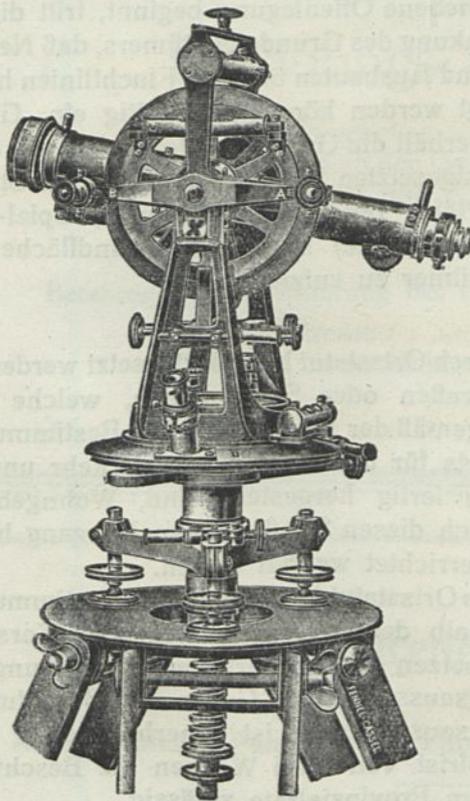
Das
FENNEL

**Nivellier-Instrument
Nr. 18 mit Reversions-Libelle**

am drehbaren Fernrohr und Kippschraube
ist das praktische

**Universal Nivellier Instrument
für Stadt-Vermessungsämter**

da es sowohl für Längen- und Flächen-Nivellements
als auch für Feinnivellements vorzügliche
Ergebnisse liefert



**THEODOLITE
mit Nonien-Mikroskopen**

System A. Fennel
sind besonders geeignet als

Stadtvermessungs Theodolite

da sie äußerst zweckmäßig
sind sowohl für

Polygonwinkelmessungen

als auch für

Stadt-Triangulationen

Ausführliche Beschreibungen und Preisliste
auf Anforderung

OTTO FENNEL SÖHNE

Werkstätten für geodätische Instrumente

CASSEL 38

Gegründet 1851 Königstor 16

der Gemeindevorstand die von der Ortspolizeibehörde verlangte Festsetzung (§ 1, Abs. 2) ablehnt. Soweit ein solches Ansuchen auf ein hervorgetretenes Bedürfnis nach Klein- oder Mittelwohnungen gestützt wird, darf es nur im Einverständnisse mit der Kommunalaufsichtsbehörde ergehen.

§ 6.

Betrifft der Plan der beabsichtigten Festsetzungen (§ 4) eine Festung oder fallen in denselben öffentliche Flüsse, Chausseen, Eisenbahnen oder Bahnhöfe, so hat die Ortspolizeibehörde dafür zu sorgen, daß den beteiligten Behörden rechtzeitig zur Wahrung ihrer Interessen Gelegenheit gegeben wird.

§ 7.

1) Nach erfolgter Zustimmung der Ortspolizeibehörde, bezüglich des Kreisausschusses (§ 5), hat der Gemeindevorstand den Plan zu jedermanns Einsicht offen zu legen. Wie letzteres geschehen soll, wird in der ortsüblichen Art mit dem Bemerkten bekannt gemacht, daß Einwendungen gegen den Plan innerhalb einer bestimmt zu bezeichnenden präklusivischen Frist von mindestens vier Wochen bei dem Gemeindevorstand anzubringen sind.

2) Handelt es sich um Festsetzungen, welche nur einzelne Grundstücke betreffen, so genügt statt der Offenlegung und Bekanntmachung eine Mitteilung an die betreffenden Grundeigentümer.

§ 8.

Ueber die erhobenen Einwendungen (§ 7) hat, soweit dieselben nicht durch Verhandlungen zwischen dem Gemeindevorstand und den Beschwerdeführern zur Erledigung gekommen, der Kreisausschuß — (Vergl. § 146 Abs. 2 des Zuständigkeitsgesetzes) — zu beschließen. Sind Einwendungen nicht erhoben, oder ist über dieselben endgültig (§ 16) beschlossen, so hat der Gemeindevorstand den Plan förmlich festzustellen, zu jedermanns Einsicht offen zu legen und, wie dies geschehen soll, ortsüblich bekannt zu machen.

§ 9.

1) Sind bei Festsetzung von Fluchtlinien mehrere Ortschaften beteiligt, so hat eine Verhandlung

darüber zwischen den betreffenden Gemeindevorständen stattzufinden.

2) Ueber die Punkte hinsichtlich derer Einigung nicht zu erzielen ist, beschließt der Kreisausschuß — (Vergl. § 146 Abs. 2 des Zuständigkeitsgesetzes).

§ 10.

1) Jede, sowohl vor als nach Erlaß dieses Gesetzes getroffene Festsetzung von Fluchtlinien kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Bestimmungen aufgehoben oder abgeändert werden.

2) Zur Festsetzung neuer oder Abänderung schon bestehender Bebauungspläne in den Städten Berlin, Potsdam, Charlottenburg und deren nächsten Umgebung bedarf es der Genehmigung des Staatsministeriums.

§ 11.

Mit dem Tage, an welchem die in § 8 vorgeschriebene Offenlegung beginnt, tritt die Beschränkung des Grundeigentümers, daß Neubau, Um- und Ausbauten über die Fluchtlinien hinaus versagt werden können, endgültig ein. Gleichzeitig erhält die Gemeinde das Recht, die durch die festgesetzten Straßenfluchtlinien für Straßen und Plätze (auch Gartenanlagen, Spiel- und Erholungsplätze) bestimmte Grundfläche dem Eigentümer zu entziehen.

§ 12.

1) Durch Ortsstatut kann festgesetzt werden, daß an Straßen oder Straßenteilen, welche noch nicht gemäß der baupolizeilichen Bestimmungen des Orts für den öffentlichen Verkehr und den Anbau fertig hergestellt sind, Wohngebäude, die nach diesen Straßen einen Ausgang haben, nicht errichtet werden dürfen.

2) Das Ortsstatut hat die näheren Bestimmungen innerhalb der Grenze vorstehender Vorschrift festzusetzen und bedarf der Bestätigung des Bezirksausschusses. Gegen den Beschluß des Bezirksausschusses ist innerhalb einer Ausschlußfrist von zwei Wochen die Beschwerde bei dem Provinzialrate zulässig.

3) Nach erfolgter Bestätigung ist das Statut in ortsüblicher Art bekannt zu machen.

4) Von dem Verbote kann Dispens erteilt werden, falls ein Bedürfnis für Klein- oder Mittel-

E. O. RICHTER & CO. / CHEMNITZ I. SA. REISSZEUG-FABRIK

Eigenes System:

Präzisions-

Reißzeuge

Eigene

Etuis-Fabrik

Waren-



Zeichen

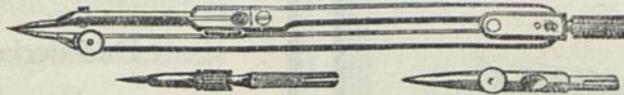
Gegründet im Jahre 1875

Personalbestand

gegen 600

Preislisten auf

Verlangen zu Diensten



Ewald Munscheid

Fachingenieur für Städtebau und staatlich vereideter Landmesser

Detmolderstr. 45 Bielefeld i. W. Fernsprecher 2858

Bebauungs- und Siedlungspläne

Vorarbeiten / Entwürfe / Ausführungspläne

Individuelle Behandlung nach den Grundsätzen des Verkehrs, der Wirtschaftlichkeit, Gesundheit, Schönheit, und Wohnlichkeit bei möglichster Sparsamkeit

Umarbeitung veralteter Pläne

Beratung bei Durchführung des Feststellungsverfahrens und Erlaß von Ortsstatuten

Litteratur / Auszeichnungen / Empfehlungen

von Staats- u. Gemeindebehörden und Urteile hervorragender Fachleute

Ü b e r n a h m e v o n A r b e i t e n i m I n - u n d A u s l a n d

Dürener Zeichenpapiere

(Schöllershammer)

Büttenpapiere / Pauspapiere / Pausleinen / Millimeter-Papiere / Lichtpaus-Papiere

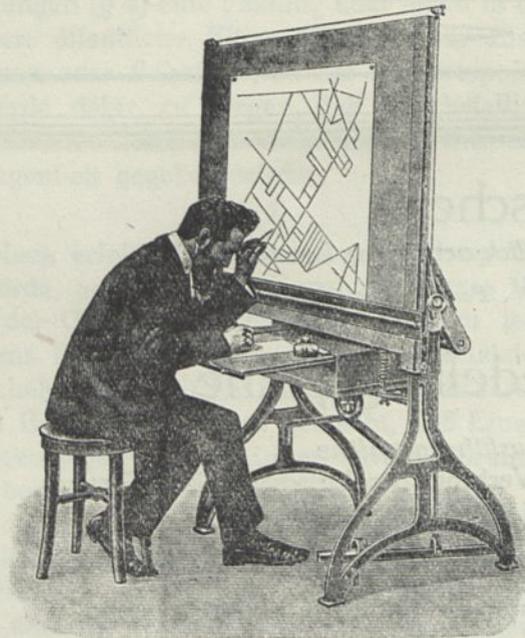
Ww. Elsbeth Mund / Düren (Rheinland) / Burgstraße Nr. 43

Leonhard Niethammer

Frankfurt am Main

Versandhaus für technischen Bürobedarf

Roßmarkt 21 · Fernruf Hansa 3364



Zeichentische
in verschiedenen Konstruktionen

Lichtpaus-Apparate
für elektrisch und Tageslicht

Lichtpauspapiere

Zeichen- und Pauspapiere

Meßgeräte und Nivellier-Instrumente

Präzisions-Reißzeuge

sowie sämtliche Mal- und
Zeichenutensilien

Für die in Kapitel 7 dieses Werkes
behandelte

Kleinwohnungssiedlung Sindlingen

lieferte das gesamte

Dachdeckungsmaterial

Schieferkontor

G. m. b. H.

Zentralstelle für den Verkauf von
Dachschiefer

Frankfurt am Main

Erlenstraße Nr. 6 / Telefon Taunus 1420

Für die in Kapitel 7 dieses Werkes
behandelte

Kleinwohnungssiedlung Sindlingen

lieferte

Ofen und Herde

welche sich bestens bewährt haben

Louis Kaufmann

Eisenwaren-Großhandlung

Frankfurt am Main

Langstraße 25

FÜR VERMARKUNGSZWECKE

Grenzsteine

aus naturgewachsenen ungespaltenen
Basaltsäulen, in jeder gewünscht. Länge
stets sofort lieferbar. Unbegrenzte
Haltbarkeit. Durchaus wetterbeständig

Basalt-Actien-Gesellschaft
Linz a. Rhein



Staats-Medaille

Geographisches Institut u. Landkarten-Verlag

JUL. STRAUBE

BERLIN W 57

Telefon Nollendorf 2248 / Bülowstraße 56

Entwurf und Ausführung
von Umdruckplänen für das gesamte
Vermessungswesen,
Teraingesellschaften etc.
Vervielfältigung von Bauzeichnungen

Fordern Sie bitte Prospekte

R. REISS

LIEBENWERDA

Provinz Sachsen

G. M. B. H.

Fabrik technischer Artikel

liefert in bekannt
guter Beschaffenheit zu billigsten Preisen

Fluchtstäbe

Stahlmessbänder · Winkelprismen

Gefällmesser

Messlatten

Nivellierlatten · Zeichenmaßstäbe

Reißzeuge

Zeichenpapiere

Tuschen · Farben

Vermessungsinstrumente

Zeichentische

Lichtpausapparate für elektrisches
und Tageslicht

Büromöbel

Reißschienen · Rechenmaschinen

etc. etc.

Spezial-Prospekte kostenfrei

wohnungen besteht, begründete Aussicht vorhanden ist, daß der Eigentümer diesem Bedürfnisse durch den Bau entsprechender, gesunder und zweckmäßigeingerichteter Wohnungen Rechnung trägt, und falls kein überwiegendes berechtigtes Gemeindeinteresse entgegensteht. Weist die Gemeinde nach, daß geeignete Maßnahmen ergriffen sind, um dem Bedürfnisse für Klein- oder Mittelwohnungen durch Errichtung von Häusern mit höchstens einem Obergeschoß über dem Erdgeschoß ausreichend Rechnung zu tragen, und ist die Gewähr gegeben, daß diese Maßnahmen auch zur Durchführung gelangen werden, so darf der Dispens zur Errichtung von Gebäuden mit mehr Stockwerken nicht erteilt werden.

5) Ist durch Gemeindebeschluß bestimmt, daß erst nach Zahlung oder Sicherstellung der gemäß § 15 dieses Gesetzes oder gemäß § 9 des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 (Gesetzsamml. S. 152) von der Gemeinde festgesetzten Beiträge Wohngebäude errichtet werden dürfen, so darf der Dispens vor erfolgter Zahlung oder Sicherstellung nicht erteilt werden.

6) Ueber die Erteilung des Dispenses beschließt im Streitfalle der Bezirksausschuß.

7) Unter den gleichen Voraussetzungen kann der Bezirksausschuß beschließen, daß die Gemeinde, soweit sie eine öffentliche Wasserleitung, Ableitung der Schmutzwässer oder Beleuchtung als Gemeindeanstalt unterhält, den Eigentümern nach Maßgabe der allgemeinen örtlichen Bestimmungen die Benutzung dieser Anstalt gewährt.

§ 13.

1) Eine Entschädigung kann wegen der nach den Bestimmungen des § 12 eintretenden Beschränkung der Baufreiheit überhaupt nicht, und wegen Entziehung oder Beschränkung des von der Festsetzung neuer Fluchtlinien betroffenen Grundeigentums nur in folgenden Fällen gefordert werden:

1. Wenn die zu Straßen und Plätzen (auch Gartenanlagen, Spiel- und Erholungsplätzen) bestimmten Grundflächen auf Verlangen der Gemeinde für die öffentliche Benutzung abgetreten werden.

2. Wenn die Straßen- oder Bauftuchtlinie vorhandene Gebäude trifft und das Grundstück bis zur neuen Fluchtlinie von Gebäuden freigelegt wird.

3. Wenn die Straßenfluchtlinie einer neu anzulegenden Straße ein unbebautes, aber zur Bebauung geeignetes Grundstück trifft, welches zur Zeit der Feststellung dieser Fluchtlinie an einer bereits bestehenden und für den öffentlichen Verkehr und den Anbau fertig gestellten anderen Straße gelegen ist, und die Bebauung in der Fluchtlinie der neuen Straße erfolgt.

2) Die Entschädigung wird in allen Fällen wegen der zu Straßen und Plätzen (auch Gartenanlagen, Spiel- und Erholungsplätzen) bestimmten Grundfläche für Entziehung des Grundeigentums gewährt. Außerdem wird in denjenigen Fällen der Nr. 2, in welchen es sich um eine Beschränkung des Grundeigentums infolge der Festsetzung einer von der Straßenfluchtlinie verschiedenen Baufluchtlinie handelt, für die Beschränkung des bebaut gewesenen Teiles des Grundeigentums (§ 12 des Gesetzes über Entziehung von Grundeigentum vom 11. Juni 1874) Entschädigung gewährt.

3) In allen oben gedachten Fällen kann der Eigentümer die Uebernahme des ganzen Grundstücks verlangen, wenn dasselbe durch die Fluchtlinie entweder ganz, oder soweit in Anspruch genommen wird, daß das Restgrundstück nach den baupolizeilichen Vorschriften des Ortes nicht mehr zur Bebauung geeignet ist.

4) Bei den Vorschriften dieses Paragraphen ist unter der Bezeichnung Grundstück jeder im Zusammenhang stehende Grundbesitz des nämlichen Eigentümers begriffen.

§ 13 a.

1) Mit dem Zeitpunkt, an dem für eine Straße, einen Straßenteil oder Platz die Fluchtlinien förmlich festgestellt sind, erhält die Gemeinde das Recht, ein an die Fluchtlinie der Straße, des Straßenteils oder des Platzes angrenzendes Grundstück, soweit es nach den baupolizeilichen Vorschriften des Ortes nicht zur Bebauung geeignet ist, dem Eigentümer gegen Entschädigung

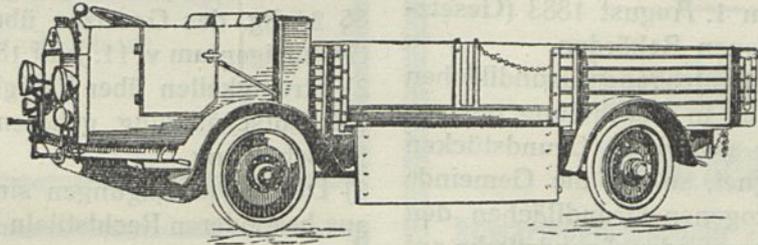
Benzwerke Gaggenau

die moderne Fabrik
für Nutzkraftwagen aller Art, besonders Gemeindefahrzeuge,

bauen als Spezialität

Benz-Gaggenau-Niederwagen

für Müllabfuhr und ähnliche Zwecke



Die Benz-Gaggenau-Lafettenspritze

das modernste Brandschutzgerät

sowie alle anderen Spezialmodelle z. B.

Straßensprengwagen / Feuerwehrautomobile / Drehleitern / Wagen

mit Kippeinrichtung / Leichenwagen

Die Fabrik hat ihren Stammsitz in Gaggenau in Baden und ist in jeder
größeren Stadt Deutschlands vertreten

Prospekte und Kataloge auf Wunsch

zu entziehen. Bei Straßen, Straßenteilen oder Plätzen, für die Fluchtlinien nicht förmlich festgestellt sind, entsteht das Recht der Gemeinde mit dem Zeitpunkt, an dem die Straße, der Straßenteil oder der Platz gemäß den baupolizeilichen Vorschriften des Ortes für den öffentlichen Verkehr und für den Anbau fertig hergestellt ist. Will die Gemeinde dieses Recht ausüben, so hat sie dies unter genauer Bezeichnung der zu enteignenden Fläche dem Eigentümer mitzuteilen mit dem Hinweise, daß Einwendungen gegen die Entziehung binnen einer Ausschlußfrist von vier Wochen bei dem Gemeindevorstand anzubringen sind. Ueber Einwendungen beschließen die im § 8 dieses Gesetzes und im § 146 des Gesetzes über die Zuständigkeit der Verwaltungs- und Verwaltungsgerichtsbehörden vom 1. August 1883 (Gesetzsamml. S. 237) berufenen Behörden.

2) Sind die nach Abs. 1 entzogenen Grundflächen weder zusammen noch in Verbindung mit anderen der Gemeinde gehörigen Grundstücken zur Bebauung geeignet, so ist die Gemeinde verpflichtet, die entzogenen Grundflächen den Eigentümern der angrenzenden Grundstücke auf ihr Verlangen gegen Erstattung der Aufwendungen nebst Zinsen zu übereignen. Sie hat, wenn mehrere Grundstücke angrenzen und eine Vereinbarung mit den Eigentümern nicht erzielt wird, einen Plan für die zweckmäßige Zuteilung der entzogenen Grundflächen sowie eine Kostenverteilung aufzustellen. Der Plan und die Kostenverteilung sind zur Einsicht der Beteiligten offenzulegen. Die Offenlegung ist ortsüblich bekannt zu machen mit dem Hinweise, daß Einwendungen binnen einer Ausschlußfrist von vier Wochen seit dem Tage der Bekanntmachung bei dem Gemeindevorstand anzubringen sind. Den aus dem Grundbuch ersichtlichen Eigentümern ist, soweit tunlich, besondere Mitteilung zu machen. Ueber die Einwendungen beschließen die in Abs. 1 bezeichneten Behörden.

3) Die in Abs. 2 Satz 1 der Gemeinde auferlegte Verpflichtung erlischt gegenüber denjenigen Eigentümern, welche sich nicht binnen 3 Monaten seit Aufforderung der Gemeinde zur Uebernahme der Grundfläche verpflichten.

4) Der § 13 Abs. 4 findet bei den Vorschriften dieses Paragraphen gleichfalls Anwendung.

5) Die vorstehenden Bestimmungen finden auch Anwendung, wenn für eine Straße, einen Straßenteil oder Platz vor Inkrafttreten dieser Vorschrift die Fluchtlinien förmlich festgestellt sind.

6) Das Gleiche gilt, wenn bei Straßen, Straßenteilen oder Plätzen, für die Fluchtlinien nicht förmlich festgestellt sind, die Straße, der Straßenteil oder der Platz vor Inkrafttreten dieser Vorschrift gemäß den baupolizeilichen Vorschriften des Ortes für den öffentlichen Verkehr und den Anbau fertig hergestellt ist.

§ 14.

1) Für die Feststellung der nach § 13 und § 13 a Abs. 1 zu gewährenden Entschädigungen und die Vollziehung der Enteignung kommen die §§ 24 flg. des Gesetzes über Enteignung von Grundeigentum v. 11. Juni 1874 zur Anwendung.

2) Streitigkeiten über Fälligkeit des Anspruchs auf Entschädigung gehören zur gerichtlichen Entscheidung.

3) Die Entschädigungen sind, soweit nicht ein aus besonderen Rechtstiteln Verpflichteter dafür aufzukommen hat, von der Gemeinde aufzubringen, innerhalb deren Bezirk das betreffende Grundstück gelegen ist.

§ 14 a.

Das Gesetz, betreffend die Umlegung von Grundstücken in Frankfurt a. M. vom 28. Juli 1902 (Gesetzsamml. S. 273) und das Gesetz wegen Abänderung des § 13 des vorbenannten Gesetzes vom 8. Juli 1907 (Gesetzsamml. S. 259) können für den Bezirk einer Gemeinde durch Ortstatut eingeführt werden. Das Ortstatut bedarf der Bestätigung durch den Bezirksausschuß.

Umlegung von Bauland

(lex Adickes)

Praktische Anleitung zur Durchführung des Verfahrens mit Musterortsstatut — Musterformular für Verteilungsplan — Bekanntmachungen — Berichte — Abdruck des Gesetzes.

Kleine Broschüre 1.— Mark

von

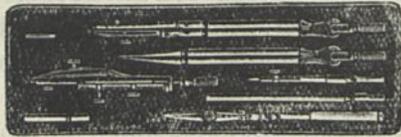
Vermessungs-Direktor **C. Rohleder, Höchst a. M.**

CLEMENS RIEFLER

Fabrik mathematischer Instrumente

Gegründet 1841

Nesselwang und München



Präzisions-Reißzeuge

(Rundsystem)

H. FREYTAG STUTT GART

Fabrik v. Zeidentischen u. Lichtpausapparaten



Sämtliches Büroinventar für städtische Bauämter
Zeidenpapiere · Lichtpauspapiere · Zeichenutensilien

Man verlange Prospekte

Rietschel & Henneberg

G. m. b. H.



Berlin / Breslau / Dresden / Karlsruhe
Königsberg / Magdeburg / Nürnberg
Wiesbaden

Zentralheizungen

Heizkraftwerke

Abwärmeverwertung / Lüftungsanlagen

Beratung in allen Fragen der
Wärmewirtschaft u. Brennstoffersparnis

Vorteilhafte Entwürfe u. Ausführungen

Man verlange Druckschriften

Auf Wunsch Vertreterbesuch

§ 15.

1) Durch Ortsstatut kann festgesetzt werden, daß bei der Anlegung einer neuen oder bei der Verlängerung einer schon bestehenden Straße, wenn solche zur Bebauung bestimmt ist, sowie bei dem Anbau an schon vorhandene bisher unbebaute Straßen und Straßenteilen von dem Unternehmer der neuen Anlage oder von den angrenzenden Eigentümern — von letzteren, sobald sie Gebäude an der neuen Straße errichten — die Freilegung, erste Einrichtung, Entwässerung und Beleuchtungsanordnung der Straße in der dem Bedürfnisse entsprechenden Weise beschafft, sowie deren zeitweise, höchstens jedoch fünfjährige Unterhaltung, beziehungsweise ein verhältnismäßiger Beitrag oder der Ersatz der zu allen diesen Maßnahmen erforderlichen Kosten geleistet werde. Zu diesen Verpflichtungen können die angrenzenden Eigentümer nicht für mehr als die Hälfte der Straßenbreite, und wenn die Straße breiter als 26 Meter ist, nicht für mehr als 13 Meter der Straßenbreite herangezogen werden.

2) Bei Berechnung der Kosten sind die Kosten der gesamten Straßenanlage und beziehungsweise deren Unterhaltung zusammenzurechnen und den Eigentümern nach Verhältnis der Länge ihrer die Straßen berührenden Grenze zur Last zu legen.*)

Wird die Straßengrenze eines Grundstücks, dessen Eigentümer zu Straßenkosten herangezogen ist, später dadurch verlängert, daß mit dem Grundstück eine Grundfläche wirtschaftlich vereinigt wird, für welche die Straßenkosten noch nicht bezahlt sind, so sind dem Eigentümer die auf die Verlängerung entfallenden Straßenkosten nachträglich zur Last zu legen.

3) Das Ortsstatut hat die näheren Bestimmungen innerhalb der Grenze vorstehender Vorschrift festzusetzen. Bezüglich seiner Bestätigung, Anfechtbarkeit und Bekanntmachung gelten die im § 12 gegebenen Vorschriften.

4) Für die Haupt- und Residenzstadt Berlin bewendet es sich bis zu dem Zustandekommen eines solchen Statuts bei den Bestimmungen des Regulativs vom 31. Dezember 1838.**)

§ 15 a.

1) Durch Ortsstatut kann bestimmt werden, daß die im vorstehenden Paragraphen und im § 9 des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 (Gesetzsamml. S. 152) geregelten Beiträge sowie die im § 6 daselbst bezeichneten Gebühren für Gebäude an Straßen, die ihrer Lage und Ausstattung nach für Wohnungen der Minderbemittelten besonders geeignet erscheinen und für den Ausbau mit Häusern mit höchstens einem Obergeschoß über dem Erdgeschoße bestimmt sind (Kleinwohnungsstraßen), ganz oder teilweise erlassen oder gestundet werden können, sofern die Gebäude hauptsächlich für Wohnungen der bezeichneten Art oder für gemeinnützige Einrichtungen zugunsten der Minderbemittelten (Kinderfürsorge, Fortbildung, Erholung und dergleichen) bestimmt sind. Wird die Zweckbestimmung der Gebäude später geändert, so können von dem jeweiligen Eigentümer des Grundstücks die Beiträge und Gebühren nachträglich verlangt werden, soweit sie erlassen oder noch gestundet sind.

2) Das Ortsstatut kann hinsichtlich der Straßen, der Gebäude und der Wohnungen die Voraussetzungen näher festsetzen, unter denen die Vergünstigung eintritt.

§ 16.

1) Gegen die Beschlüsse des Kreis Ausschusses steht den Beteiligten in den Fällen der §§ 5, 8, 9 die Beschwerde bei dem Bezirksausschuß innerhalb einer Ausschlußfrist von zwei Wochen zu.

2) In den Fällen, in denen es sich um Wiederbauung ganzer durch Brand oder andere Ereignisse zerstörter Ortsteile handelt, tritt an die Stelle dieser Präklusivfrist eine solche von zwei Wochen.

§ 17*).

1) Die durch die §§ 5, 8 und 9 dem Kreis Ausschusse und in höherer Instanz dem Bezirksrate beigelegten Befugnisse und Obliegenheiten

*) Zu § 15 Abs. 2 vergl. die §§ 9 und 10 des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 (G. S. S. 152) — Schlüter S. 280—281.

***) Zu § 15 Abs. 4 vergl. § 146 Abs. 2 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883 (G. S. S. 237) — Schlüter S. 105.

RANKE & KNELL

Gartenarchitekten

Telefon Amt Hansa Nr. 4798 Frankfurt a. Main Eckenheimerlandstraße Nr. 186

Friedhofsanlagen

Entwurf / Ausführung

Man vergleiche Abbildung in Kapitel 8 dieses Werkes

Städtehygiene- u. Wasserbaugesellschaft m. b. H.

Fernsprecher 2313 Wiesbaden Sonnenbergstraße 14

Drahtanschrift: Städtehygiene

Entwurf / Technische Beratung

Bauleitung für Wasserwerke / Kanalisationen

Mechanische und biologische Abwasser-Kläranlagen nach bewährten Frischwasser-
verfahren, Kolloiddoppelbecken Travisbecken für Städte, Gemeinden, Villen und
Einzelhäuser. Anlagen für industrielle Werke und Gewerbebetriebe

Enteisungs- und Filteranlagen

Beste Empfehlungen

Viele große und bewährte Anlagen in langjährigem Betrieb

Ingenieurbesuch auf Wunsch

werden in den einem Landkreise angehörigen Städten mit mehr als 10000 Einwohnern, oder wenn unter mehreren beteiligten Gemeinden (§ 9) sich eine solche Stadt befindet, von dem Bezirksrate und in höherer Instanz von dem Provinzialrate, in den Stadtkreisen, oder wenn unter mehreren beteiligten Gemeinden (§ 9) sich ein Stadtkreis befindet, von dem Provinzialrate und auf Ansuchen der Gemeinde in höherer Instanz von dem Minister für Handel wahrgenommen.

2) In den Hohenzollernschen Landen tritt an Stelle des Kreis Ausschusses der Amtsausschuß, und steht auch diesem die Bestätigung der Ortsstatuten (§§ 12 und 15) zu. Die Beschwerdeinstanz bildet der Landesausschuß.

§ 18*).

1) Bis dahin, daß in den verschiedenen Provinzen die Kreis Ausschüsse und die Bezirks- und Provinzialräte gebildet sind, hat die Bezirksregierung (Landdrostei) die denselben durch dieses Gesetz überwiesenen Geschäfte wahrzunehmen.

2) Die Beschlußfassung in der höheren Instanz steht in den Fällen der §§ 5, 8 und 9 dem Minister

für Handel, im Falle der §§ 12 und 15 dem Oberpräsidenten zu.

3) Für die Stadt Berlin liegt bis zur Bildung einer besonderen Provinz Berlin die Wahrnehmung der in den §§ 5, 8 und 9 dem Kreis Ausschüsse beigelegten Funktionen dem Minister für Handel usw., die Bestätigung der Statuten nach den §§ 12 u. 15 dem Minister des Innern ob.

§ 19.

1) Alle den Bestimmungen dieses Gesetzes entgegenstehenden allgemeinen und besonderen gesetzlichen Vorschriften werden hierdurch aufgehoben.

2) Alle Bestimmungen der im Verwaltungswege erlassenen Bauordnungen, sonstigen polizeilichen Anordnungen und Ortsstatuten, welche mit den Vorschriften dieses Gesetzes in Widerspruch stehen, treten außer Kraft.

§ 20.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten wird mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

*) Zu den §§ 17 und 18 vergl. § 146 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883 (Gesetzsamml. S. 237) — Schlüter S. 84—85.



GRAPHISCHE ANSTALT
CARLRUPPERT
FRANKFURT AM MAIN

Holzgraben 11 a / Telefon: Hansa 3075/76 / Töngesgasse 40

Auflagendruck und Vervielfältigung technischer Pläne / Zeichnungen / Karten und tabellarische Drucksachen
nach eigenen Verfahren

Plandruckerei und Kartographie / Technische Photographie / Großlichtpauserei / Ozalid-Trockenlichtpausen
Offsetdruck

Kataloge / Plakate / Normalienblätter-Druck etc.
Technische Papiere / Eigene Buchbinderel

Druck und Vertrieb der geometr. Stadtpläne von Frankfurt a. M. u. Umgebung im Maßstab 1 : 2000 u. 1 : 5000.
Herausgegeben im Auftrage des Magistrats vom Tiefbau-Amt-Vermessungsinspektion Frankfurt am Main.

ZEICHEN-PAUS- UND LICHTPAUS-PAPIERE

D I NORM ZEICHNUNGS-VORDRUCKE

GEBR. WICHMANN
BERLIN N.W.6
KARLSTR. 73

ZEICHEN-GERÄTE

VERMESSUNGS-INSTRUMENTE

DEZ. 1871

KATALOGE 1881

The logo is a central shield-shaped emblem with a diamond pattern. It is surrounded by four quadrants, each containing an illustration of a technical instrument: a drawing table in the top-left, a microscope in the top-right, a pair of compasses in the bottom-left, and a surveying instrument in the bottom-right. Text labels are placed around the emblem: 'ZEICHEN-PAUS- UND LICHTPAUS-PAPIERE' (top-left), 'D I NORM ZEICHNUNGS-VORDRUCKE' (top-right), 'ZEICHEN-GERÄTE' (bottom-left), and 'VERMESSUNGS-INSTRUMENTE' (bottom-right). The central text reads 'GEBR. WICHMANN BERLIN N.W.6 KARLSTR. 73'. Below the emblem, it says 'DEZ. 1871' and 'KATALOGE 1881'.



BIBLIOTEKA GŁÓWNA

354380L/1