

Verfäumnis ein, so bemerkt sie zugleich, daß sich nunmehr der zweckmäßigen Plangestaltung Hindernisse schwierigster Art entgegenstellten, die erst kürzlich erwachsen sind. Diese Schwierigkeiten bestehen darin, daß: an den bebauten Radialen nicht mehr die Lücken zur Anordnung peripherischer und diagonalen Strafsen vorhanden sind und daß der Entwurf der für die Stadtstraßen zweckmäßigsten Lage, Höhe und Entwässerung nicht mehr durchführbar ist, weil er mit den an den bisherigen Landwegen stellenweise entstandenen Baulichkeiten nicht in Einklang zu bringen ist. Das zu späte Aufstellen des Stadtbauplanes ist daher nicht bloß mit erheblichen Unkosten verknüpft, welche bei rechtzeitiger Arbeit hätten vermieden werden können, sondern auch das Ergebnis der verspäteten Arbeit: die Beschaffenheit des Planes, wird eine mangelhafte.

Allerdings kann auch die zu frühe Aufstellung des Planes in so fern zur Unvollkommenheit führen, als die zukünftigen Bedürfnisse nicht hinreichend haben übersehen werden können. Nachträgliche Aenderungen des Entwurfes sind aber nicht ausgeschlossen und jedenfalls leichter, als die Aenderung ausgeführter Baulichkeiten.

Die Wahl des Zeitpunktes für die Planaufstellung ist hiernach eine wichtige Obliegenheit der Gemeindebehörde. Ohne daß eine bauliche Entwicklung sich angebahnt oder das Bedürfnis derselben sich deutlich bemerkbar gemacht hat, einen Bebauungsplan fest zu stellen, dies wäre unnütz und schädlich. Noch schädlicher aber ist das Aufschieben der Planbearbeitung trotz der voranschreitenden Entwicklung.

Was für das Stadterweiterungsfeld gilt, ist in beschränktem Maße auch für die Verbesserung der altstädtischen Bebauungsverhältnisse zutreffend. Es wäre thöricht, für eine alte Stadt mit geringer Bauthätigkeit umfassende Fluchtlinienpläne, Verkehrsverbesserungen und Straßendurchlegungen zu entwerfen; fehlerhafter aber ist es, in einer alten Stadt, deren Gebäude lebhaft in der Erneuerung begriffen sind, der Neugestaltung planlos zuzuschauen oder nur gelegentlich das Zurücksetzen von Neubauten vorzuschreiben. Hier ist vielmehr im Inneren, wie im Äußeren eine systematische Bearbeitung und Festsetzung der Bebauungslinien vorzunehmen.

»Jede in der Entwicklung begriffene Stadt,« so lautet die erste Stadterweiterungs-These des »Deutschen Vereines für öffentliche Gesundheitspflege« (siehe Anhang), »bedarf für die äußere Erweiterung und die innere Verbesserung eines einheitlichen umfassenden Stadtbauplanes.«

b) Ausdehnung des Planes..

In dem vorhin genannten Leitsatze wird vom Stadtbauplane verlangt, daß er »umfassend« sein soll. Dem entspricht die erste der Stadterweiterungs-Thesen, welche auf Anregung von *Baumeister* der »Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine« im Jahre 1874 beschlossen hat. Sie lautet: »Die Projectirung von Stadterweiterungen besteht wesentlich in der Feststellung der Grundzüge aller Verkehrsmittel: Strafsen, Pferdebahnen, Dampfbahnen, Canäle, die systematisch und deshalb in einer beträchtlichen Ausdehnung zu behandeln sind.« In diesem Satze liegt zugleich feine Begründung. Man kann keinen systematisch klaren, einheitlichen Plan schaffen, welcher nicht über ein im Verhältniß zur bestehenden Stadt »beträchtliches« Gelände sich erstreckt. Wie diese Forderung auf die einzelne Stadt anzuwenden ist, das muß der fachkundigen örtlichen Beurtheilung unterliegen.

90.
Zu frühe
Aufstellung
des Planes.

91.
Wahl des
Zeitpunktes.

92.
Altstädtischer
Verbesserungs-
plan.

93.
Leitsatz.

94.
Leitsatz.

95.
Bedürfnis
der nächsten
Zukunft.

Die bloße Berücksichtigung des unmittelbaren Bedürfnisses, des gelegentlichen Anstosses von Baulaufträgen vermag keinesfalls einen fachgemäßen Plan hervorzurufen. Der im preussischen Fluchtlinien-Gesetz vom 2. Juli 1875 gewählte Ausdruck, daß die Bebauungspläne »nach dem voraussichtlichen Bedürfnis der nächsten Zukunft« aufzustellen sind, kann als zutreffend bezeichnet werden, wenn man unter der »nächsten Zukunft« nicht einige Jahre, sondern einige Jahrzehnte begreift.

96.
Einfluss von
Verkehrs- und
Gewerbeanlagen.

Aus der Entwicklung der Stadt in der Vergangenheit, so wie aus dem Einfluss neuer Verkehrs- oder Gewerbeanlagen muß nach Möglichkeit auf die Entwicklung der Zukunft geschlossen werden. Die seitherige procentuale Größe des jährlichen Bevölkerungszuwachses, die Ausführung oder das Bestehen neuer Eisenbahnen, Bahnhöfe, Häfen und Schifffahrts-Canäle, der Fortfall von Festungswerken u. dergl. sind für die örtliche Beurteilung grundlegend.

97.
Einfluss der
Bevölkerungs-
zunahme.

Der Anschluß des Stadtbauplanes an die genannten öffentlichen Bauten ist eine Nothwendigkeit; der allgemeine Entwurf der Stadterweiterung für eine 25-jährige Zukunft, also bei vierprocentigem Bevölkerungszuwachs für mehr als das $2\frac{1}{2}$ -fache, bei zweiprocentiger Vermehrung allerdings nur auf wenig mehr als das $1\frac{1}{2}$ -fache der seitherigen Ausdehnung, ist in keinem Falle übertrieben²⁰⁾.

Für die Stadt Düsseldorf, welche bei 120 000 Einwohnern (damals) und vierprocentiger Zunahme eine sehr zerstreute Außenbebauung besitzt, wurde ein Stadtbauplan für eine Fläche als nöthig erachtet, auf welcher 500 000 Menschen wohnen können. Köln innerhalb der Umwallung begnügte sich mit einem Stadterweiterungsplane, innerhalb dessen die Volkszahl von (damals) 160 000 auf 300 000 sollte steigen können; die Stadt Köln dagegen mit den Vororten hält einen Stadtbauplan für $\frac{3}{4}$ Millionen Einwohner für nöthig, obwohl gegenwärtig die Volkszahl noch nicht 300 000 beträgt.

98.
Unsicherheit.

Allerdings kann Niemand mit Sicherheit in die Zukunft sehen, und besonders die Entwicklung der Bahnen und Wasserwege entzieht sich der sicheren Voraussicht. Auch der beste Stadterweiterungsplan wird deshalb nach Ablauf des Zeitraumes, für welchen seine Ausführung gedacht war, Unvollkommenheiten und Fehler aufweisen. Dieser Umstand ist aber um so weniger geeignet, die Feststellung eines ausgedehnten Planes als entbehrlich zu kennzeichnen, als die zweckentsprechende Abänderung und Umgestaltung unausgeführter Plantheile jederzeit möglich und in ihren Folgen zu übersehen ist. Die Stadterweiterung ohne umfassenden Plan würde dagegen ein unzweckmäßiges Ganze hervorrufen, aus welchem zweckmäßige Einzelheiten nur mit Mühe hervorzufuchen wären.

99.
Erster und
zweiter Schritt
der Plan-
feststellung.

Ist, wie oben erwähnt, die Festsetzung der Baufluchtlinien an den äußeren Thorstraßen, und zwar zu einer Zeit, wo der Anbau sich noch auf der Anfangsstufe der Entwicklung befindet, der naturgemäß erste Schritt der Planarbeit, so ist Gegenstand der zweiten Festsetzung, des eigentlichen Bebauungsplanes: die Lage und Höhe der die radialen Thorstraßen verbindenden Ringstraßen, die Einschließung neuer Radialen, die Anordnung diagonalen Straßens zur Vertheilung des Verkehrs von den äußeren Radialen nach den verschiedenen Stadttheilen und umgekehrt. Beherrscht wird diese Planarbeit von den Verkehrsanlagen der Dampfbahnen und Wasserwege, in so fern sie schon bestehen, entworfen sind und gleichzeitig mit der Stadterweiterung geplant werden (Mainz, Frankfurt, Köln); umgeändert oder umgestoßen wird der Stadtbauplan durch solche Verkehrsanlagen, welche erst später entworfen werden und eingefügt werden sollen (Berlin, Hamburg, Düsseldorf).

²⁰⁾ Von den sieben größten deutschen Städten ist im Laufe dieses Jahrhunderts die Einwohnerzahl in Berlin auf das 8-fache, in Hamburg auf das 5-fache, in Breslau auf das 5-fache, in München auf das 7-fache, in Dresden auf das 6-fache, in Köln auf das 7-fache und in Leipzig auf das 9-fache gestiegen; die Vororte sind dabei mit berücksichtigt.

Die Grenze, wie weit die Planbearbeitung sich nach außen erstreckt, ist, abgesehen von der Berücksichtigung des Einwohnerzuwachses, in den meisten Fällen durch die Ortsbeschaffenheit vorgeschrieben oder vorbereitet. Ein Park, eine Eisenbahn, ein Wasserlauf, ein Deich, eine Anhöhe, eine Gemeindegrenze bilden die natürliche Schranke. Bei weiter fortschreitender Entwicklung werden Parks, Bahnhöfe, Häfen von der städtischen Bebauung umfasst. Eisenbahnlinien werden verändert, verlegt oder durch neue Strafen-Unter- und Ueberführungen gekreuzt. Kleine Wasserläufe werden überwölbt oder verlegt, grössere überbrückt; selbst an grossen Flüssen, wie Rhein und Donau, Rhône und Po, pflanzt die wachsende Stadt stets ihre Bebauung auch auf das andere Ufer fort. An Stelle der Deiche treten städtische Uferbauten; Berglehnen und Anhöhen werden schliesslich vom AAnbau trotz der Schwierigkeiten erstiegen (z. B. Stuttgart, Zürich, Havre). Allerdings bleiben breite Flüsse und steile Bodenerhebungen dauernd von beschränkendem oder ablenkendem Einfluss auf Bebauung und Verkehr.

100.
Grenze
der Plan-
feststellung.

Gemeindegrenzen sind in so fern eine Schranke, als sie die einheitliche Aufstellung und Ausführung des Stadtbauplanes behindern; diese Beseitigung des Hindernisses geschieht am einfachsten durch rechtzeitige Aufnahmæ der kleineren Gemeinde in die grosse Stadtgemeinde. Die Städte Berlin, Köln, Leipzig, Magdeburg und Trier haben die meisten ihrer Vororte »eingemeindet«. Wo dies zur rechten Zeit verfaumt wurde, wachsen die Schwierigkeiten der Vereinigung zum Schaden des Allgemeinen mitunter in das Unbesiegbliche. In London, Brüssel, Aachen ist die Vereinigung mit den Aussen-, bzw. Nachbargebieten anscheinend aussichtslos; mögen in Wien die nach diesem Ziele gerichteten Bestrebungen bald von Erfolg sein!

101.
Ein-
gemeindung.

Es ist nicht nothwendig und zuweilen schädlich, das ganze zwischen den Haupt-radialen und der Plangrenze zukünftig mögliche Strafsennetz von vornherein endgiltig fest zu stellen, weil man dadurch leicht einer Entwicklung vorgreifen kann, deren Grundbedingungen noch nicht bekannt sind, weil man beispielsweise Unternehmungen von grösserem Landbedarf erschweren oder eine individuelle unschädliche, ja wünschenswerthe Bau speculation vereiteln könnte. Um so hinderlicher kann die vorzeitige Detaillirung wirken, wenn der Plan weniger bestrebt ist, den örtlich gegebenen Vorbedingungen sich so eng wie möglich anzuschliessen, als vielmehr ein »jeder vernünftigen Anforderung leicht sich anschmiegendes Schema« zu sein.

102.
Aufschieben
der
Untertheilung.

Deshalb lautet ein Satz des »Deutschen Vereines für öffentliche Gesundheitspflege«: »Die Festsetzung und Offenlegung des Planes hat in der Regel nur für seine Hauptstrassen und, dem Bedürfnisse folgend, für diejenigen Untertheilungen zu erfolgen, deren Bebauung für die nächste Zukunft zu erwarten steht«. Die grösste Bedeutung hat dieser Satz für weit gebaute, offene Städte, deren Wachstum oft sehr zerstreut vor sich geht; die Untertheilungen werden dort zweckmässig nur entworfen, aber nicht öffentlich fest gestellt. Erst wenn ein baulicher Anlass vorliegt, nimmt man die Feststellung der Baulinien nach nochmaliger Prüfung des Entwurfes auf Grund der inzwischen eingetretenen Verhältnisse vor. Dagegen ist bei kleineren Städten und in solchen Fällen, wo für grössere Städte nur ein beschränktes Feld der Ausdehnung gegeben ist, wie in Festungen, die Planfeststellung meist sofort bis in die letzte Einzelheit nothwendig.

103.
Leitsatz.