

Architektur absieht, eine eindrucksvolle Leistung. Vor allem aber ist der neue Bebauungsplan von Wien hervorzuheben, der aus Ludwig von Försters Hand hervorgeht. Seine Bedeutung liegt in der Größe der Idee und in seiner Freiflächenpolitik, denn künstlerisch entbehrt das imposante Gebilde der Ringstraße, wie Camillo Sitte 1889 treffend nachgewiesen hat, der wirklichen Raumgestaltung. Eigentlich hat Semper schon 1870 diese Kritik in seinem Plan für die Museumsgruppe dadurch geübt, daß er die einseitige Aufreihung architektonischer Schaustücke auf der Konkaven des Ringes aufhebt und kühn auf die andere Seite der Ringstraße herübergreift, die er mit zwei mächtigen Triumphtoren zusammenfassend überbrückt. Dieser Plan war die künstlerische Höchstleistung der Epoche, die leider versäumt hat, die städtebauliche Gestaltungskraft eines Semper auszunützen: er blieb ebenso im Fragmentarischen stecken, wie die Absichten, die Semper für den Zwingerplatz in Dresden verfolgte, und auch die wahrhaft großen Gedanken, die er für den Wiederaufbau Hamburgs nach dem Brande des Jahres 1842 hatte, bringen ihm nur Enttäuschungen, wenn sie auch indirekt ihre Wirkung nicht verfehlten.

3. Soziologische Regungen. Dieser gewaltige Brand hat dadurch, daß er die zweitgrößte Stadt Deutschlands dazu zwang, 310 ha ihres Körpers neu zu formen, ein Musterbeispiel dafür gegeben, wie man um die Jahrhundertmitte die wichtigste und schwerste Aufgabe anfaßte, die der Zeit gestellt war, die Aufgabe, den Übergang der großen Stadt zur „Großstadt“ zu vollziehen. Das, was in Hamburg geschah, ist deshalb wert, etwas genauer betrachtet zu werden. Das Problem tritt uns hier in äußerster Zuspitzung entgegen, denn sicherlich war Hamburg in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine entzückend malerische Stadt, aber es glich der „Frau Welt“, von der die mittelalterliche Dichtung berichtet, daß sie von vorne betrachtet, als die reizvollste der Frauen erscheint, von rückwärts betrachtet aber sich zeigt voller Schwären und greulichem Gewürm. Kein Fürstentum hatte den Wirrwarr seiner Baublöcke durch große Achsen aufgeweitet, der große Brand zwang den Bürgerwillen, sich dieser Aufgabe selber bewußt zu werden. Ein Ingenieur, der Engländer Lindley, der gerade die Bahn von Hamburg nach Bergedorf vollendet hatte, machte, unterstützt von einer „Technischen Commission“, den ersten Plan zum Wiederaufbau. Das war insofern vernünftig, als die moderne Großstadt sich auf Grundlagen aufzubauen hat, die Ingenieurtechnik schaffen muß. Unter den Dingen, die von Grund aus umgestaltet werden mußten, steht als erstes die Abwasserfrage: statt seinen Unrat wie bisher in die Wasserarme der „Fleete“ zu leiten, führte Hamburg als erste deutsche Stadt eine groß angelegte Schwemmkanalisation ein; daran schließt sich als zweites die Wasserversorgung: Hamburg legte eine große „Wasserkunst“ an, statt sein Trinkwasser aus eben diesen verschmutzten Fleeten zu beziehen; — als drittes, die Beleuchtungsfrage: Hamburg schuf sich eine Gasanstalt, statt der bisherigen Beleuchtung durch Tran und Öl; als viertes die Regelung der Mehilverföorgung, deren Mühlen bisher die Schiffbarkeit zwischen dem Hafen und den Mästerbecken

unterbunden und diesen Wasserflächen eine stets wechselnde Spiegelhöhe gegeben hatten; endlich eine Reform der Straßenverkehrszüge, deren Breite bisher auf Hauptstrecken zwischen sieben und neun Meter betragen hatte.

Das alles muß hervorgehoben werden, weil es zum ersten Male etwas zeigt, was die Architekten erst lernen mußten und lange Zeit nicht gelernt haben: daß Städtebau sich durchaus nicht nur in Bauwerken abspielt, sondern zunächst in der Bewältigung der neuen technischen Möglichkeiten besteht, die eine neue Zeit zur Verfügung stellt; sie führen zu einem immer verwickelteren Adersystem des großen Bautenkörpers, das nicht etwa eine Sache für sich ist, sondern richtig in ihn eingebettet werden muß. Das Hamburger Beispiel zeigt aber auch höchst lehrreich die Gegenseite dieser Erkenntnis, nämlich, daß Städtebau trotz alles Technischen eine gestalterische Aufgabe bleibt. Lindleys Plan war der Inbegriff architektonischen Unverständes, und trotzdem wäre er wahrscheinlich in der Hast der Not ausgeführt worden, wenn dem Ingenieur nicht im letzten Augenblick ein Architekt gegenübergetreten wäre: Semper machte einen Gegenplan, der an Großartigkeit der Platzgestaltungen dem Wiener Plan sehr nahe steht. Er wurde als lästige Einmischung beiseite geschoben, aber er weckte in dem Vorsitzenden der „Technischen Commission“, Alexis de Chateauneuf, das künstlerische Gewissen, und so entstand schließlich in einem höchst merkwürdigen Widerspiel von Semper und Chateauneuf der Plan, der zur Ausführung gekommen ist. Er zeigt den städtebaulich wirkungsvollen hakenförmigen Zusammenhang zwischen Binnenalster und Rathausplatz, eine Platzform, die nur im Markusplatz von Venedig ähnlich vorhanden ist. Lichtwark sagt von dem Ergebnis: „Ich wüßte nicht, daß um dieselbe Zeit in Europa etwas Bedeutenderes geschaffen wurde, selbst in Paris nicht.“ Er denkt an die weltberühmte städtebauliche Arbeit, die Hausmann dort 1841–45 entfaltete.

Die „Technische Commission“ begnügte sich nicht mit diesem Plan, sie entwarf durch Chateauneufs Hand die Alsterarkaden, und sie legte gleichmäßige Gebäudehöhen an den Hauptplätzen fest; so entstanden an Stelle der malerisch aufgelösten mittelalterlichen Städtebilder klare, fest umgrenzte Räume; der Rathausplatz erhielt trotz zahlreicher Architekten einen einheitlichen Charakter, und die Binnenalster wurde jetzt erst ein Raum<sup>1)</sup>.

Aber gerade solch bewußtem ästhetischen Vorgehen gegenüber ist es für die Grenzen des Verständnisses der Zeit bezeichnend, daß alle Bemühungen der Commission, der ganzen Stadt eine neue Bauordnung zu geben, am einmütigen Widerstand der Bevölkerung scheiterte. Man hielt es für ausreichend, in dem neuerbauten Gebiet einige Bestimmungen zu erlassen, die dem Feuerschutz dienten, und erst 1865 wurden in einem durchaus ungenügenden Baugesetz gewisse allgemeine Bedingungen für die innere Stadt festgelegt, die vor allem die Höhenentwicklung an den Straßen regeln sollten. Daß man aus sozialen

<sup>1)</sup> Vgl. Schumacher. Wie das Kunstwerk „Hamburg“ nach dem großen Brand entstand. Verlag Ernst Curtius, Berlin 1920.

Gründen die Formen der baulichen Gestaltung des Hausorganismus beeinflussen muß, wenn die Menschen immer mehr mechanisch aneinandergepfercht werden, war den leitenden Kreisen noch nicht zum Bewußtsein gekommen: die Wohnungsfrage, diese Frage aller Fragen, blieb unberührt.

Das ist das Bild der besten städtebaulichen Gesamtleistung der Zeit. Durch die Mitarbeit von Künstlern erhielt sie ihre Werte. Wo in Deutschland diese Mitarbeit fehlte, blieb nur eine Sammlung aller Mängel übrig, welche die damalige städtebauliche Erkenntnis aufwies, und diese Mängel wurden gesetzlich verewigt. Dafür ist der Bebauungsplan, den sich die größte deutsche Stadt, Berlin, in den Jahren 1858—62 gab, ein beredtes und berühmtes Zeugnis<sup>1)</sup>. Wenn man solche Arbeiten sieht, durch welche die Daseinsbedingungen vieler Tausende von Menschen unnötigerweise zur Qual geworden sind, liegt etwas Tragisches darin, daß es in diesen ersten Jahren der Entscheidung über den sozialen Weg der Architektur Männer gab, die die Forderung der Zeit erkannten, die laut riefen und die nicht gehört wurden. Ja, sie erkannten nicht nur die Forderungen, sondern auch die Richtung, in der man die Lösung suchen mußte. Als Victor Aimé Huber 1844, im gleichen Jahre wie Engels, England kennenlernte, erhob er zwar auch leidenschaftliche Klagen, aber sie mündeten in den ersten Vorschlag einer Arbeiter-Gartenstadt. Auf jungfräulichem Lande wollte er mit vereinter Hilfe des Staates und freier Vereine siedeln; Häuschen und Garten sollten den Arbeiter sesshaft machen. 1850 gelang es ihm, in Zusammenarbeit mit dem weitsichtigen Architekten C. W. Hoffmann und mit Unterstützung des Prinzen von Preußen eine „Berliner Baugesellschaft“ für Arbeiterhäuser auf genossenschaftlicher Grundlage ins Leben zu rufen, die aber durch Mängel an Mitteln ihre Absichten nur in kümmerlichster Form verwirklichen konnte.

Alle solche Gedanken lagen den Männern völlig fern, die nach hundertjähriger Pause der Stadt Berlin die Marschroute ihrer Entwicklung vorschrieben. Von den beiden Instrumenten, die hierfür zusammenwirken, Bauordnung und Bebauungsplan, hatte der Staat im kurzfristigen Kampf gegen den Steinschen Gedanken der Selbstverwaltung der Städte die Bauordnung selbst in der Hand behalten. In mißverstandendem Liberalismus gab sie den Grundbesitzern die größten Baufreiheiten bezüglich Höhe und Hofabstand der Bebauung: an Straßen über 15 m konnte beliebig hoch gebaut werden, Höfe brauchten nur 5,3 m im Quadrat zu sein: damit war der hohen Mietshauskaserne und ihren luftlosen Hinterhöfen der Weg geebnet. Der Stadt blieb es vorbehalten, zu dieser Bauordnung den Bebauungsplan zu machen und die Straßen auszuführen, aber infolge nicht endender Kompetenzkonflikte wurde er schließlich nicht von der Stadt, sondern vom staatlichen Polizeipräsidenten aufgestellt. Dieser Plan hätte durch seinen Zuschnitt dem Unheil der Bauordnung in weitem Maße

<sup>1)</sup> Vgl. Segemann, „Das steinerne Berlin“. Biepenheuer, Berlin.

steuern können, statt dessen ließ er Baublöcke entstehen, deren übermäßige Tiefe nur durch die restlose Ausbildung zu Hinterhöfen wirtschaftlich ausgenutzt werden konnte, so daß der Boden bereitet war, auf dem die gefährlichen Freizeiten der Bauordnung sich wuchernd entfalten konnten. Die größte und ärgste Mietskasernenstadt der Welt war dadurch geboren. Erst dreißig Jahre später versuchte man, in zaghafter und ungenügender Weise an dieser Mißgeburt wenigstens etwas zu operieren, beseitigen ließ sie sich nicht wieder.

Diese Schilderung ist nötig, nicht so sehr um ihrer Anklage willen, sondern damit man sieht, daß sich die Verantwortung für die architektonische Physiognomie der Städte von diesem Zeitpunkt an zu verschieben beginnt. Sie ist nicht mehr eine Sache der Architektur, sie wird in erster Linie eine Sache der Gesetzgebung und der Verwaltung. Es beginnt ein erbitterter Kampf zwischen dem Sachmann und dem behördlichen Verwaltungsmann, der bis zum Jahre 1930 nicht ausgekämpft war. Nicht als ob alle Sachmänner gewußt hätten, was nützt, aber wenn sie es wußten, fehlten ihnen die Kompetenzen, um es durchzusetzen: die Grundbesitzer und Bauunternehmer erwiesen sich meistens als mächtiger wie sie. Unter dem Stichwort „Wirtschaftsinteresse“ bahnte ihnen der Jurist den Weg, meistens im Unklaren über den Grad der Auswirkung seines Tuns. Denn es ist nicht leicht, die Folgen, die ein Bebauungsplan für die architektonische Gestaltung und diese Gestaltung für den sozialen Zustand eines Baugebietes hat, aus einem Plan herauszulesen. Die dadurch bedingte Ahnungslosigkeit läßt diese ersten verhängnisvollen Anläufe eines sozialen Städtebaus noch im Licht der Unschuld erscheinen; als man die Folgen sah, nicht eingriff und es bestenfalls dem Architekten überließ, sich im Kampf mit dem Unheil, dem er Form geben sollte, aufzureiben, begann die Schuld. Sie schwebt über der ganzen weiteren Entwicklung.

Als nach 1870 die beispiellose Bautätigkeit in Deutschland einsetzte, die noch heute das Bild unserer nächsten Umwelt im wesentlichen beherrscht, fand sie unter dem Begriff „Architektur“ gar nicht mehr etwas Einheitliches vor: die ästhetische, die soziologische und die praktische Seite des Bauens klappten auseinander. Früher waren sie ein und dasselbe gewesen.

Die soziologische Seite begann sich zu mechanisieren in Form von Bebauungsplänen und Bauordnungen. Soweit sie nicht in den Händen der Juristen lagen, galten sie immer mehr als Sache der Ingenieure, denn beim Ingenieur gab es eine gewisse Grenze, wo man ihm die Überlegenheit des Sachverständigen nicht streitig machen konnte; die Grenze, wo die Unwägbarkeiten architektonischen Gestaltens beginnen, läßt sich nicht so deutlich ziehen.

Auch die praktische Seite, — das soll heißen, die Gestaltung der rein praktischen Bedürfnisse, die mit der technischen Entwicklung der Zeit zusammenhängen —, entglitt dem Architekten immer mehr. Zum Teil durch ein bauliches Unternehmertum, das sich herausbildete und im Bauen nur noch die Gesichtspunkte des Geschäftes hervorkehrte, teils durch den Hochmut der

Architektenschaft, die diese praktischen Aufgaben des Arbeitslebens und der Massenquartiere für unter ihrer künstlerischen Würde hielt, antwortete doch der Berliner Architektenverein, als ein Wettbewerb für Arbeiterwohnungen 1841 ausgeschrieben werden sollte, daß „eine solche Aufgabe zu wenig architektonisches Interesse biete“.

Nur die ästhetische Seite war dem Architekten übriggeblieben, aber nur selten merkte er, wie er durch diesen bequemen Aufenthalt im „Reich der Kunst“ immer fremder wurde im Reich des eigentlichen Lebens.

„Architektur“ wurde mehr und mehr zu einer Kunstpflanze. Wenn schließlich auch noch diese Kunstpflanze Wert und Wirkung zu verlieren drohte, so lag es daran, weil sie ihre Kraft nicht zog aus dem natürlichen Erdreich ihres eigenen Wesens, sondern aus der künstlichen Düngung kunsthistorischer Einflüsse.

In diesen soziologischen und künstlerischen Wandlungen spiegelt sich das Wesen der unklar aber immer heftiger gärenden Kräfte der Zeit, deren Spannungen nur durch eine äußere Decke notdürftig verhüllt wurden. Die Gefahren, die darin für die Baukunst lagen, mußten sich erst in baulichen Gebilden materialisieren, ehe man sie wirklich erkannte. Es war für Deutschland ein Unglück, daß der mit 1870 beginnende Zeitabschnitt alle Möglichkeiten zu einer solchen Materialisation überreichlich gab.