

einsetzende Kräfte, die in ihrem Verhältnis zum bisherigen, von innen kommenden Wachstum willkürlichen Charakter trugen. Im Zwischenreich, wo die beiden Wachstumsrichtungen zusammenprallten, entstanden die neuen Vorstädte, nicht aus inneren kulturellen Antrieben, sondern als Erzeugnis des Bauunternehmer-tums. Die „Bahnhofstraße“ wird das traurige Symbol dieses unorganischen Vorgangs.

1. Organisatorische Maßnahmen. Es war klar, daß man die Tendenzen dieser Entwicklung nicht sich selbst überlassen konnte, man suchte sie durch Gesetze zu regeln, Gesetze für den Wuchs des einzelnen Bauwerks und für den Wuchs des Gesamtgebildes. Beim einzelnen Bauwerk bestimmte man in weise durchdachten Bauordnungen die Grenze dessen, was baulich erlaubt werden kann. Man erfand kluge Formeln für Bauhöhe, Baudichte, Belichtungsverhältnisse usw., die die äußerste Grenze des noch Erträglichen festlegten. Sicherlich kam dadurch eine gewisse Ordnung in das bauliche Tun, aber es war jene leichenhafte Ordnung, die unseren heutigen Großstadtstraßen ihre unerträgliche Öde gibt. Woher kam das? Es hat einen sehr einfachen Grund.

Man hatte Bestimmungen getroffen, um zu verhindern, und man mußte erleben, daß das, was die äußerste Grenze des Erträglichen darstellen sollte, die unverrückbare Norm des Schaffens wurde. Früher hatte der Bauende wenig darauf geachtet, ob er beim Bauen alle seine Rechte ausnutzte, er hatte sich im wesentlichen an seinen Nachbar angepasst, jetzt wurde das, was man als negative Abgrenzung erdacht hatte, zur positiven Form, die jeder Unternehmer erbarmungslos bis zum Rande ausgoß. So hatte man aus den Bauten der wild wuchernden Großstadt eine streng und ordentlich schematisierte Großstadtbebauung gemacht, schematisiert hart an der Grenze dessen, was man für eben noch erträglich hielt. Und nun erwies es sich zum Überfluß im Laufe der Zeit, daß man diese Grenze falsch beurteilt hatte: was man im Wohnungsbau indirekt mit solchen Schutzgesetzen erzwang an Hofbebauung und an Hinterflügelentwicklung, lag jenseits des Erträglichen.

Beim Reglementieren des Gesamtgebildes machte man es nicht besser. Im Bebauungsplan, der hierfür das Instrument gab, wurden die „Fluchtlinien“ der Bebauung, das heißt die Straßen, festgelegt. Die Form der Baublöcke, also die Form des zu gestaltenden Bodens, war das Ergebnis der Verkehrszüge, nicht das Ergebnis der Überlegung ihrer Gestaltungsmöglichkeiten. Man erkannte nicht, daß die Formung des Bodens bereits das Schicksal des baulichen Gebildes bestimmt, das einstmals auf ihm entstehen wird. „Breite Straßen und große tiefe Blöcke“, das war die Parole. Man glaubte damit die Luftigkeit der Bebauung garantiert zu haben; in Wahrheit war das Gegenteil der Fall: die breite Straße erlaubte eine große Höhenentwicklung und der tiefe Block füllte sich mit entsprechenden Höfen und Hinterflügeln, bis er eine steinerne Wüste war. Zu dieser Macht, die in der Gestalt der Bodenaufteilung liegt, kommt nun die weiter eng damit verbundene Macht, die in dem unsichtbaren Vorgang der

Bodenbewertung liegt. Der Wert steigert sich unaufhaltsam, sobald der Boden Handelsware in der Hand der Spekulation wird und erzwingt dadurch eine immer weitergehende Ausnutzung.

So legte sich um die entstehende Stadt ein gespenstisches Netz von Linienzügen und von Bodenpreisen, das in Gegenden, in denen noch kein Mauerstein zu sehen war, bereits die bauliche Schicksalsform der Zukunft festlegte. So schematisierte man das Wachstum in bestimmten Formungen, innerhalb dieser Formungen aber ließ man es wuchern, ohne weiter hinzusehen. Die Großstadt wurde damit die Sklavin einer sowohl technisch als auch wirtschaftlich falschen Bodenpolitik.

Zu dieser ersten Verblendung kam aber noch eine zweite. Von den technischen Bedürfnissen einer großen Stadt hatte man wohl den Verkehrsweg der Straße als ein Element erkannt, das ordnender Vorausbestimmung bedarf, und hatte dieser Erkenntnis alles weitere untergeordnet. Damit aber waren längst nicht alle Elemente erfaßt, die in der neuen Großstadt einen technischen Niederschlag haben. Die Eisenbahn, die Kanalisation, die Kraft- und Wasserversorgung, die Abgrenzung der Arbeitsgebiete und die Grünflächenverteilung, all das bedarf nicht minder der voraussehenden Planung; geschieht das unter der Herrschaft des Ressortpartikularismus, der überall eintritt, wo einheitliche Willensbestimmung fehlt, so müssen jene technischen Konflikte mit Notwendigkeit erwachsen, die wir an allen Enden in unseren Städten baulich verkörpert sehen. Gegen solche Gefahren kann nur die zusammenfassende Planung auf weite Sicht helfen, die den eigentlichen Sinn dessen ausmacht, was wir „Städtebau“ nennen: ein Disponieren des Bodens für alle seine technisch-wirtschaftlichen, sozial-hygienischen und kulturell-baulichen Zwecke. Das ist eine Aufgabe, die eine neue Form der gestaltenden Phantasie vom Baukünstler verlangt, eine Phantasie, die nur dann praktischen Wert hat, wenn sie gespeist ist von einem Strom realen Wissens um alle technischen und wirtschaftlichen Verhältnisse des zu gestaltenden Gebietes, und zugleich von einem Strom idealen Willens, das versteht, Ziele und Wünsche der Zukunft innerlich zu erschauen. Im Geiste des städtebaulich Schaffenden muß sich ein ganzes bauliches Zukunftsbild aufbauen, ehe er eine der harmlos scheinenden Linien eines Bebauungsplanes festlegen kann, ein Zukunftsbild, so klar durchdacht, daß es der Kontrolle standhält, die seine graphische Fixierung ermöglicht und erzwingt. Mit einem Worte, der städtebaulich Schaffende muß die eigentümliche Kraft eines weitgespannten, in feste Form gefaßten Wunsches besitzen, zugleich aber auch die Selbstbescheidung, dies Wunschbild nicht etwa mit den Mitteln des Gesetzes zur starren Form der Entwicklung zu machen, sondern diese Form elastisch zu halten. Der General-siedlungsplan ist ein kultureller Feldzugsplan, aus dem lediglich das einzelne zur Zwangsform gemacht werden darf, das bereits voll überschaubar ist und nur durch eindeutige Regelung zum Ziel geführt werden kann.

Von dieser Kunst großer technisch-sozialer Strukturen, die ihr Schöpfer gar nicht selber zu verwirklichen beansprucht, die vielmehr solange wie nötig geistig

bleiben sollen, wußte man in den Jahrzehnten von 1870—1900 noch nicht viel. Und doch liegt in ihr die große Gestaltungsaufgabe, die im Gefolge der Großstadt für den bauenden Künstler emporstieg: diese von realem Wissen und ahnendem Schauen durchpulsten Wunschpläne sind ja der einzige Ersatz, den wir für die ordnende Kraft natürlichen Wachstums haben, deren Segnungen aufhören, wo nur die ordnende Kraft verstandesmäßiger Überlegung am Werke sein kann. Je mehr die Menschheit gezwungen wurde, die Entwicklung ihrer äußeren Lebensverhältnisse zu mechanisieren, um dem Chaos widerstreitender Erscheinungen zu entgehen, um so nötiger wurde diese Einwirkung eines beseelten Wunschbildes, nach dessen Leitlinien sich die einzelnen realen Maßnahmen des Tages zu einheitlichem Ziele lenken lassen.

Durch diese Aufgabe erweitert sich das Tätigkeitsfeld des Architekten in einer bisher nicht gekannten, großartigen Weise. Nach wie vor verlangt man von ihm, daß er sein Einzelinstrument im großen Orchester baulicher Erscheinungen mit alter Meisterschaft beherrscht, aber daneben verlangt man auch, daß er aus seinen Reihen den Dirigenten stellt, der das ganze Orchester zur großen Einheit der Wirkung zusammenhält, ja, es handelt sich nicht nur um das Lenken der eigentlichen Musikanten, auch der ganze technische Apparat des „szenischen Gesamtkunstwerks“ muß mit dem musikalischen Vorgang harmonisch zusammengehen. Gerade in dieser Verbindung liegt das Neue, denn es gibt auf dem Gebiet baulicher Entwicklung kaum noch einen Vorgang, dessen praktische Fragen nicht ins Gebiet der Technik, dessen soziale Fragen nicht ins Gebiet der Volkswirtschaft, dessen Verwaltungsfragen nicht ins Gebiet der Gesetzeshandhabung und dessen Formungsfragen nicht ins Gebiet künstlerischen Gestaltens gehören. Diese vier Arbeitsreihen gingen bei der Entwicklung der Großstadt des 19. Jahrhunderts jede ihren eigenen Weg, und der Mangel an Führung führte auf jedem der vier Gebiete oftmals alles Bemühen in die Irre. Es ist des Architekten Sendung, sie in einer neuen Form des „Städtebau“ zu einer neuen Art schöpferischer Arbeit zu vereinigen.

2. Soziale Folgen. Das erschreckendste Beispiel für die Notwendigkeit solchen Beginnens bietet in unserem Zeitabschnitt Berlin. In diesen Jahren unerhörten Wachstums wirkt sich der Fluch erst aus, der in dem bereits erwähnten dilettantischen Straßenplan zusammen mit einer aus Grundbesitzerinteressen geborenen Bauordnung lag¹⁾. Wohl versucht man 1887 und 1897 dem Unheil durch Reformen der Bauordnung zu begegnen, aber das vermochte an der Grundform des unnatürlichen Wachstums nichts Wesentliches mehr zu ändern. Als man 1892 mit den Mietskasernen ein Ende machen wollte und dem ganzen riesigen Vorortsgebiet in unsinniger Panik die Villenklausel auferlegte, konnte man feststellen, daß neunzig Prozent der Berliner Bevölkerung in Mietswohnungen untergebracht waren, die zum größten Teil mit ihren engen Hinterhöfen und

¹⁾ Vgl. Werner Hegemann, „Das steinerne Berlin“. Verlag Biepenheuer, Potsdam.