

europäischen Festlande nicht eingebürgerten »Taubahnen« derart, daß an ein in beständige Bewegung versetztes Tau ohne Ende der Straßenbahnwagen sich mittels eines Greifers nach Belieben anhängen, nach Bedarf sich auch davon ablösen kann.

Mehr Aussicht für den Straßenbahnbetrieb im Inneren der Städte scheinen die Prefsluft und die Elektrizität zu haben, letztere entweder derart, daß die Dynamos des Wagens durch Accumulatoren in Bewegung gesetzt werden, oder in der Weise, daß fest stehende Maschinen den elektrischen Strom erzeugen und daß dieser an oberirdischen Gestängen (in vorstädtischen Bezirken) oder mittels unterirdischer Rohre (in Stadtstraßen) den Dynamos der Wagen zugeführt wird. In mehr eingehender Weise wird das Straßenbahn- und Stadtbahnwesen in Abchn. 2, Kap. 11 behandelt werden. Je stärker der Straßenbahnverkehr wird, desto mehr ist es angezeigt, denselben auf den Hauptlinien in einen selbständigen Stadtbahnverkehr umzuwandeln, indem man ihn auf besondere, von den städtischen Straßen unabhängige Bahnen verlegt.

### c) Nicht auf Straßen und Plätzen sich vollziehender Verkehr.

Der von den städtischen Straßen unabhängige Verkehr besteht entweder in der Eisenbahn- oder in der Wasserbeförderung. Die Eisenbahnbeförderung dient entweder dem Ortsverkehr oder dem Fernverkehr; im ersteren Falle handelt es sich um Stadtbahnen (Berlin, London), im zweiten um Eisenbahnen gewöhnlicher Art. Desgleichen ist der Wasserverkehr entweder bloß örtlich (Hamburg, Amsterdam, Köln, Budapest) oder in die Ferne gerichtet (Fluss- und Seeverkehr). Sind diese Verkehrsbewegungen auch an sich unabhängig von dem auf den Straßenflächen stattfindenden Verkehre, so steht doch die Anordnung der Bahnen und Wasserwege in sehr enger Beziehung zum Straßenplane, da städtische Straßen, Eisenbahnen und Wasserwege sowohl in ihrer Situation, als in ihrer Höhenlage sich nach einander richten müssen. Außerdem bilden Bahnhofs-Vorplätze, Eisenbahn-Verladungsstraßen, Uferstraßen, Landeplätze u. s. w. die Verbindungsglieder zwischen den verschiedenen großen Verkehrsarten und müssen daher dem Stadtplane einerseits, dem Plane der Eisenbahn oder der Wasserstraße andererseits organisch eingefügt werden. Besonders innig werden diese Wechselbeziehungen, wenn Eisenbahnen oder Wasserwege bis in das Innere der Stadt vorgefchoben werden oder wenn die Stadterweiterung sich nachträglich um die vorhandenen Bahnhöfe und Häfen ausdehnt. So ist es bei Kopfbahnhöfen und Durchgangsbahnhöfen in großen Städten (London, Birmingham, München, Hamburg, Hannover), bei der Ausdehnung von Berlin, Düsseldorf, Mainz, bei den Schifffahrts-Canälen und Häfen zu Amsterdam, Antwerpen, Hamburg.

In solchen Fällen gehört die fachgemäße Befriedigung aller Erfordernisse durch den Stadtplan zu den schwierigsten und verwickeltesten Aufgaben, die dem Techniker gestellt sind. Erwünscht wäre es, daß die Aufgabe von einer Stelle bearbeitet und gelöst würde oder daß wenigstens die beteiligten Behörden und Gesellschaften ihre Bedürfnisse und Wünsche offen mit einander austauschten. Aber die einseitige Vertretung der entgegenstehenden Interessen und eine mitunter beobachtete, allzu große Fiscalität führen oft einen Zustand herbei, in welchem die Interessen sich auf das lebhafteste bekämpfen, bis schließlich ein Ausgleich erzielt wird, der ohne den Zeitverlust von vornherein vollkommener und befriedigender

67.  
Eisenbahn-  
und Wasser-  
verkehr.

68.  
Interessen-  
kampf.

möglich gewesen wäre. Es ist dies ein mit vielfachen Mißständen verknüpfter, wunder Punkt des Städtebaues, an dessen Beseitigung einzelne Personen vergeblich sich abmühen, dessen Heilung eine dankbare und weit tragende Aufgabe der höchsten Gewalten im Staatsleben sein würde.

### 3. Kapitel.

## Die öffentlichen Bauanlagen in ihren Beziehungen zum Stadtplane.

69.  
Öffentliche  
Bauanlagen.

Außer den am Schluffe des vorigen Kapitels behandelten Verkehrsanstalten giebt es noch eine ganze Reihe von öffentlichen Bauanlagen, welche mit der Gestaltung und Ausbildung des Stadtplanes in Wechselwirkung stehen. Wie Bahnhöfe, Landeplätze, Häfen und Werfte gewissen Theilen des Verkehres bestimmte Orte und Richtungen anweisen, so thun dies in demselben oder in ähnlichem Grade die sonstigen Verkehrsanstalten für Post, Telegraphie und Fernsprache; die Märkte (Marktplätze, Markthallen und Viehhöfe); die Verwaltungs-, Gerichts- und Volksvertretungsgebäude; die Kirchen und Schulen, die Gebäude für Gesundheits- und Krankenpflege, die Börsen und Banken; die Museen, Ausstellungshallen, Bibliotheken und Theater; die Waisenhäuser, Asyle und Gefängnisse; die Vereinshäuser und Vergnügungsanstalten, Parks und Promenaden; die Schlachthöfe; die Cafernen und Exercirplätze, endlich die Friedhöfe.

Der Stadtbauplan wird von allen diesen und ähnlichen öffentlichen Bauanlagen in zweierlei Beziehungen beeinflusst, nämlich im Allgemeinen bezüglich ihrer geographischen Lage im Gesamtplane und im Besonderen bezüglich ihrer Lage und Anordnung zu den benachbarten Straßenzügen.

#### a) Geographische Lage im Gesamtplane.

70.  
Eintheilung.

Wir haben drei Gruppen öffentlicher Bauanlagen zu unterscheiden, nämlich: Centralanstalten, welche stets dem Verkehrsmittelpunkte so nahe als möglich gebracht werden müssen; Vertheilungsanstalten, welche über die verschiedenen Stadtviertel zu vertheilen sind; und Außenanstalten, deren Errichtung in den äußeren Stadttheilen oder gar am äußersten Rande der Stadt zulässig, zweckmäßig oder nothwendig ist.

71.  
Central-  
anstalten.

Zu den Centralanstalten gehören Rathhaus, Börse, Bank, Hauptpost, Gerichts- und Parlamentshäuser, Gasthöfe, Museen und Bibliotheken.

72.  
Zu vertheilende  
Anstalten.

Zu vertheilen über die verschiedenen Stadtviertel einer großen Stadt sind die Nebenämter für Post, Telegraphie und Fernsprache, Kirchen und Schulen, staatliche und communale Verwaltungsgebäude, die offenen und bedeckten Märkte, Ausstellungsgebäude, Theater, Vereinshäuser, Bade- und Waschanstalten, Feuerwehrwachen und Feuerwehr-Cafernen, endlich Asyle, Erholungsplätze, Kinder Spielplätze und Promenaden. In kleineren Städten werden diese Anstalten nach Möglichkeit sich der Mitte der Stadt zu nähern suchen.

73.  
Außenanlagen.

Außenanlagen sind Cafernen und Exercirplätze, Gefängnisse, Krankenhäuser und Waisenhäuser, große Vergnügungsanstalten, Parks und Friedhöfe, Schlachthöfe