

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 Aufsenanstalten, deren Errichtung in den äußeren Stadttheilen oder gar am äußersten Rande der Stadt zulässig, zweckmäsig 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.
Aufsenanlagen.

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

und Viehmärkte, endlich Gasfabriken und Anstalten zur Verarbeitug und Reinigung der festen und flüssigen städtischen Abgangstoffe. Für die letztgedachten Fabriken und Anstalten ist die Entfernung von der bebauten Stadt, ferner für Friedhöfe, Schlachthöfe und Viehmärkte die Lage am Rande des städtischen Weichbildes eine Forderung der Zweckmäßigkeit, ja Nothwendigkeit, weniger aus Gründen der öffentlichen Gesundheitspflege, als aus Rücksichten der Annehmlichkeit und des städtischen Verkehres; denn diese Anstalten verbreiten in ihrer Umgebung eine mehr oder weniger grose Unbehaglichkeit des Wohnens und behindern wegen ihrer erheblichen, räumlichen Ausdehnung den durchgehenden Verkehr. Für Viehmärkte und Schlachthöfe ist ferner zur Vermeidung des Viehtreibens auf den Strafsen der Anschluß an die Eisenbahn nothwendig; für Friedhöfe, Parks und grose Vergnügungsanstalten ist ein solcher Anschluß ebenfalls erwünscht.

Auch die Hochbehälter und Gewinnungsanstalten der städtischen Wasserwerke gehören in der Regel zu den Außenanlagen der Stadt; erstere unter Voraussetzung geeigneter Höhenlage wegen der geringeren Bau- und Grunderwerbskosten, letztere wegen der Rücksicht auf die Unverdorbenheit des Grundwassers oder auf eine geeignete Schöpf- und Filterstelle des Fluswassers.

Die Bahnhöfe und Hafenanstalten sind gleichfalls in der Regel als Außenanlagen der Stadt zu betrachten. Die Rücksicht auf Grunderwerbs- und Baukosten führen in den meisten Fällen dazu, daß Güter-, Rangir- und Personenbahnhöfe am Umfange der Stadt ihren Platz finden. Je größer aber die Stadt wird, desto mehr tritt das Bedürfnis ein, die Wege von und zu den Bahnhöfen dadurch zu verkürzen, daß Personen- und Güterstationen dem Stadtkerne näher gerückt werden. Es handelt sich dann um Städte, für welche mehrere getrennte Stationen für Personen- und eben so für Güterverkehr nöthig sind; die Bahnhöfe treten somit unter diejenigen öffentlichen Bauanlagen, deren thunlichste Vertheilung auf die verschiedenen Stadtviertel erwünscht ist. (Vergl. auch Abschn. 22, Kap. II.)

Gleiches gilt für Hafen-, Werft- und Lagerhausanlagen; je größer die Stadt wird, desto mehr tritt das Vertheilungsbedürfnis hervor.

In Großstädten ist, obwohl das Geschäftsleben sich immer mehr im Stadtkerne, in der *City*, vereinigt und daher die Anstalten der Börsen und Banken, der Post und Telegraphie in der Nähe des Verkehrsmittelpunktes nicht entbehrt werden können, doch der Unterschied zwischen den übrigen Centralanstalten und den Außenanlagen weit geringer als in kleineren Städten. Wollte man in der großen Stadt, ähnlich wie in der kleinen, mit allen öffentlichen Bauanlagen der Mitte zustreben, so würde einestheils den äußeren Stadtgebieten ein wesentlicher Theil ihrer Entwicklungsbedingungen entzogen oder beschränkt, anderentheils im ohnehin geschäftlich überlasteten Stadtkerne eine Hypertrophie des Verkehres und der Interessen erzeugt werden, welche dem Gemeinwesen nur schädlich sein kann. Diejenigen Gegensätze im Verkehre einer großen Stadt, welche sich in voll gepfropften, engen Hauptstraßen und todten Nebenstraßen, durch übertriebenen, künstlich noch gesteigerten Verkehr im Inneren und öde Verlassenheit in äußeren Bezirken aussprechen, sind eben so nachtheilig für das Leben der Stadt, wie der unvermittelte Gegensatz zwischen Reich und Arm im socialen Leben. Es ist eine der bedeutungsvollsten Aufgaben des Städtebaues, diese Gegensätze zu mildern und verkehrsausgleichend zu wirken, damit nach Möglichkeit alle Stadttheile den befruchtenden Segen des Verkehres, des pulfirenden Lebens genießen, nicht aber einzelne Stadt-

74.
Bahnhöfe
und Häfen.

75.
Ausgleichung.

theile oder Strafsenzüge als erfarrrende Glieder dem ganzen Körper zum Schaden gereichen.

b) Lage und Anordnung in Beziehung zu den benachbarten Strafsen.

76.
Forderungen.

Zweckmäßigskeits- und Schönheitsrückfichten kommen bei Befimmung der Stellung eines öffentlichen Gebäudes zu den benachbarten Strafsen in Frage. Die Zweckmäßigskeit verlangt bequeme Zugänge, leichte Auffindung, viel Licht und Luft. Die Schönheit verlangt eine auszeichnende Lage im Vergleich zu den benachbarten Häufern und eine künstlerisch wirkfame Stellung im ganzen Stadttheile. Faft immer unterftützen fich die Zweckmäßigskeits- und Schönheitsrückfichten gegenfeitig; felten stehen fie im Widerspruch zu einander.

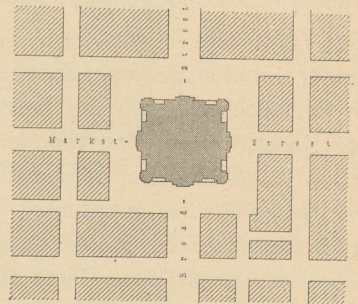
77.
Zweck-
mäßigskeit.

Aus Zweckmäßigskeitsrückfichten empfiehlt es fich, ein öffentliches Gebäude in der Regel nicht blofs von einer Strafsen zugänglich zu machen, fondern denselben, wenn es auch in die gefchlossene Reihe der gewöhnlichen Häufer gestellt wird, die Zugänglichkeit und eben fo Luft und Licht von zwei Strafsen zu fichern. Die letztere Rückficht weist ferner auf die Wahl einer Baustelle an breiten Strafsen oder an einem freien Platze, ja wo möglich auf eine von allen Seiten freie Stellung, hin. Weit leichter auffindbar wird ein folches Gebäude, wenn es auferdem in die Axe einer Strafsen, wo möglich der Hauptzugangsstrafsens, oder an die Hauptseite einer Schmuckanlage, eines künstlerisch ausgebildeten Platzes gestellt wird, wenn ferner nicht blofs die gewöhnlichen radialen und peripherischen, bezw. Längs- und Querstrafsens die Zufahrten bilden, fondern zudem directe Diagonalstrafsens und besondere Strafsenvermittlungen oder ein wirklicher Vorplatz schon aus einer gewissen Entfernung Verkehr und Blick auf das Bauwerk hinleiten.

78.
Schönheit.

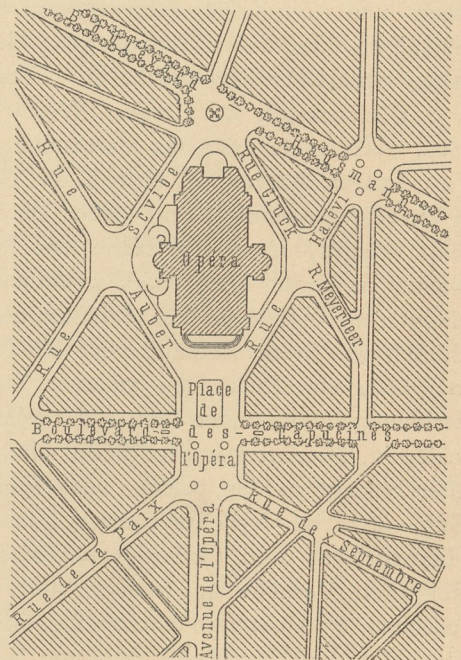
Den Forderungen der Schönheit wird in gleicher Weise dadurch Rechnung getragen, dafs das Gebäude den Zielpunkt einer oder mehrerer Strafsens bildet, dafs es durch einen Vorplatz, durch erhöhte Lage, durch ringsum genügende Stellung den Blick des Stadtbefuchers fesselt, fich ihm in anziehender Perspective gegenüber stellt, von dem Gewöhnlichen fich unterscheidet, aus dem allgemeinen Häufergenzen fich

Fig. 59.



Rathhausplatz zu Philadelphia.

Fig. 60.



Opernplatz zu Paris.

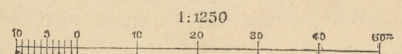
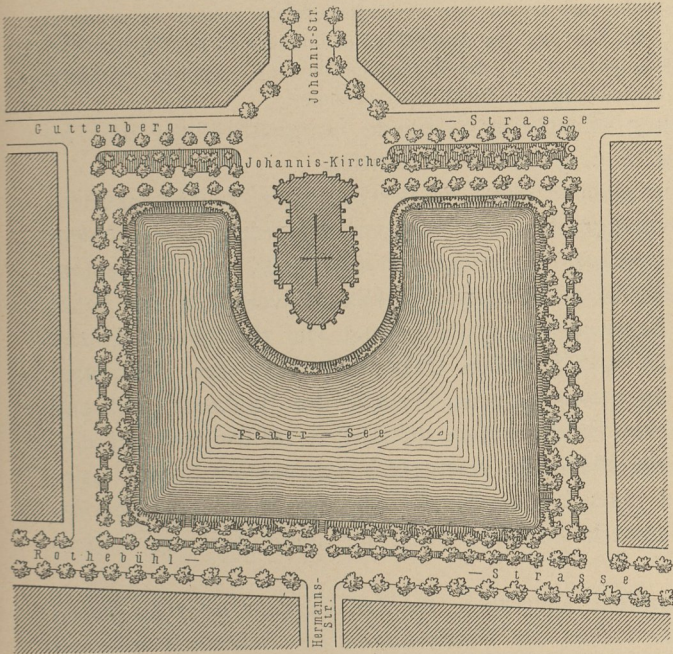
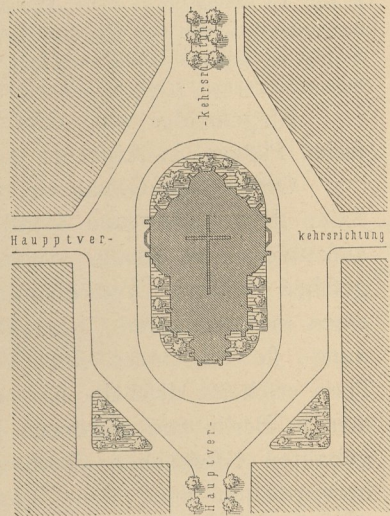


Fig. 61.



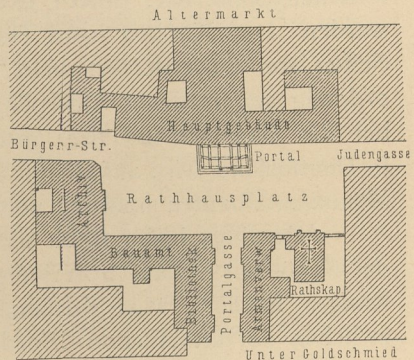
Johannis-Kirchplatz zu Stuttgart.

Fig. 62.



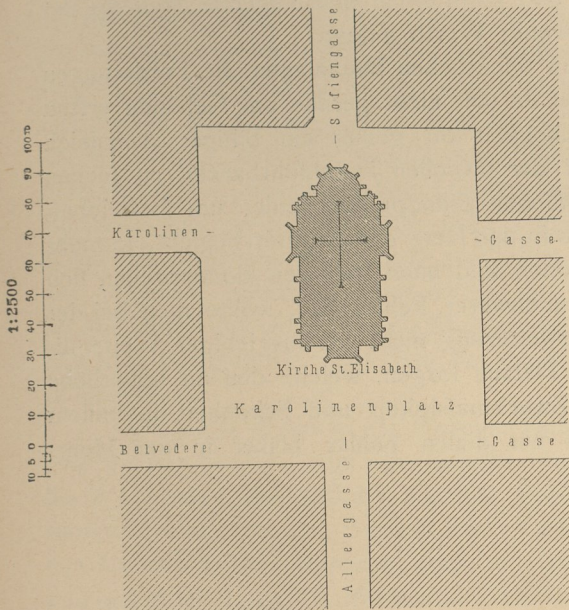
Kirche auf einer Strafsenkreuzung.

Fig. 64.



Rathhausplatz zu Köln.

Fig. 63.



Kirchplatz zu Wien.

abhebt, hervorragend. Wenn aber auch die Stellung monumentaler Bauwerke in der Strafsenaxe das Auffinden erleichtert und von schöner Wirkung ist, so muß doch in der Regel vermieden werden, daß das Gebäude den einen oder anderem wichtigen Strafsenzug unterbricht, also den Verkehr stört und unbequeme Umwege erzeugt.

Fig. 59, 62 u. 63 stellen hiernach fehlerhafte Anlagen dar; sowohl die Elisabeth-

79.
Beispiele.

Kirche zu Wien, als in weit stärkerem Grade das Rathaus zu Philadelphia sind empfindliche Verkehrshindernisse. Das Opernhaus zu Paris (Fig. 60) dagegen stört den Verkehr nicht, obwohl es den Zielpunkt der Avenue de l'opéra bildet und, von der Umrahmung der Langseiten abgesehen, einen künstlerisch

sehr wirksamen Platz einnimmt. Andere den Verkehr nicht hindernde Gebäudeaufstellungen zeigen Fig. 61 u. 64; im ersteren Falle steht die Kirche nicht bloß in der Axe der Zugangsstraße, sondern es verbindet sich außerdem, von der Chorseite gesehen, die Wirkung der Architektur mit derjenigen der Wasserfläche. In Fig. 64 dagegen ist die Stellung des Hauptgebäudes in der Zugangsaxe mit der Gruppierung mehrerer Monumentalbauten rings um einen (leider zu beschränkten) freien Platz vereinigt.

Eingehender wird die Stellung öffentlicher Gebäude, namentlich auf und an freien Plätzen, in Abschn. 2, Kap. 8 u. 9 behandelt werden.

80.
Einfluss
d. öffentlichen
Gebäude auf
die Erscheinung
der Stadt.

Öffentliche Gebäude, welche nicht in künstlerischer Beziehung zu den Straßenslinien stehen oder eine sonst hervorragende Lage besitzen, sind nicht allein schwer aufzufinden; sie dienen auch viel weniger zum Schmuck der Stadt, weil sie weniger gesehen werden. Vornehmlich die axial errichteten Gebäude verleihen der Stadt einen monumentalen Charakter; sie erwecken den Eindruck der durchdachten Ordnung; sie erleichtern den sicheren und schnellen Ueberblick über den Stadtplan. Paris erscheint deshalb so reich an monumentalen Werken der Baukunst, während man in Berlin und anderen deutschen Städten viele willkürlich zerstreuten und eingebauten öffentlichen Gebäude mit Mühe in versteckter und unscheinbarer Lage hervorsuchen muß. Die Lage an einer breiten Straße ohne sonstige ästhetische Beziehung genügt weder für das Bauwerk an sich, noch für seine Wirkung im Gesamtbilde der Stadt.

81.
Freie Stellung;
Vorplätze
und Axen-
beziehungen.

Je mehr Bedeutung die öffentliche Bauanlage für den Verkehr oder im künstlerischen Sinne hat, desto strenger sollten die Forderungen der Schönheit erhoben werden. Daß Kirchen und Theater, Museen und Börsen von allen oder doch von drei Seiten frei zu errichten sind, verlangt schon die Zweckmäßigkeit. Daß die Anordnung angemessener Vorplätze und axialer Straßenbeziehungen möglich sei, sollte bei der Bauplatzwahl für monumentale Gebäude aller Art ausschlaggebend sein. In Deutschland wird auf die schönheitlich und künstlerisch befriedigende Stellung der Monumentalbauten immer noch viel zu wenig Werth gelegt.

82.
Ausgleich.

Allerdings lassen sich nicht bei allen öffentlichen Bauanlagen die Forderungen der Schönheit vollauf befriedigen. Wenn es sich nicht gerade um Gebäude ersten Ranges handelt, wird deshalb in Wirklichkeit oft genug ein billiger Ausgleich zwischen der ästhetischen Forderung und der örtlichen Durchführbarkeit zu suchen sein. Der Ausgleich wird vom schönheitlichen Standpunkte leider um so bescheidener ausfallen müssen, je mehr man sich in das Herz der Altstadt begiebt, je mehr man also vorhandene Verhältnisse zu schonen und nach theueren Bodenpreisen sich zu richten hat. Es würde aber ein folgenschwerer Fehler sein, wollte man bei der Aufstellung des Bauplanes für die Stadterweiterung nicht in ausgiebiger Weise für die Schaffung von Bauplätzen und freien Plätzen sorgen, welche den an öffentliche Gebäude zu stellenden Forderungen der Zweckmäßigkeit und Schönheit in vollem Maße Rechnung tragen. Leider finden wir diesen Fehler bisher in der Mehrzahl der heutigen Stadterweiterungspläne.