

dem Brande zu Hamburg, ist das Vorhandene oder Uebriggebliebene von maßgebender Bedeutung. Die Aufgabe ist eine doppelte.

86.  
Verbesserung  
der Altstadt.

Der Entwurf des Stadtplanes bezieht sich nämlich einestheils auf das Neue, die Stadterweiterung, anderentheils auf das Bestehende, die Verbesserung der Altstadt. Die richtige Lösung dieser Doppelaufgabe bildet, wie *Baumeister* zutreffend sagt, »einen sehr wichtigen Bestandtheil aller socialer Reformen«.

Die Art, wie die Aufgabe anzufassen und zu lösen sei, ist von den örtlichen Bedürfnissen abhängig. Diefen sind indess manche allgemeine Grundzüge gemeinsam. Nur die letzteren eignen sich zu einer systematischen Darlegung und Behandlung; im Uebrigen beruht die Richtigkeit des Entwurfes auf der sorgfältigen Erkenntnis, Abwägung und Beeinflussung der örtlichen Verhältnisse, Sitten und Bestrebungen nach Maßgabe des gefunden Menschenverstandes und auf Grund einer technisch klaren und ästhetisch geschulten Auffassung.

#### a) Zeit der Planaufftellung.

87.  
Anbau an  
die äußeren  
Radial-Straßen.

Jede Stadterweiterung, sei es, daß sie sich im Laufe der Zeit allmählig vollzieht, sei es, daß eine sprungweise Ausdehnung nach jeweiliger Beseitigung von Hindernissen (Aufhebung von Festungswällen, Verlegung von Flußläufen u. s. w.) vorgenommen wird, nicht minder der Wiederaufbau einer Stadt oder eines Stadttheiles nach einem zerstörenden Naturereignis, setzt sich an die radialen Wegelinien an, welche aus dem alten Stadtkern in das Land hinausführen, weil auf diesen Radialen der größte Verkehr des städtischen Bebauungsgebietes stattfindet und weil dieselben als zuerst fertige Straßen dem Anbau die geringsten Schwierigkeiten bieten. Besonders die offenen Städte strecken in Folge dessen lange Strahlen in das Land hinaus (Frankfurt, Aachen, Leipzig). Selbst da, wo ein Fluß oder Festungswerke hindernd im Wege liegen, ist die strahlenförmige Ausdehnung jenseits des Hindernisses deutlich zu beobachten (Straßburg, Köln, Antwerpen). So entsteht oft kilometerweit vor der Stadt an den Landstraßen »Bauterrain«, während in den Kreissectoren zwischen den äußeren Radialen die Ländereien von den unberührten Feldwegen her als Aecker bewirtschaftet werden. Einige Gärten und Landhäuser vermögen den landwirthschaftlichen Charakter der Sectorflächen nicht wesentlich zu ändern.

88.  
Bebauung  
der Sektoren.

Dieser Zustand ist ein normaler und unbedenklich bis zu dem Zeitpunkte, wo die Entfernung der unbebauten Grundstücke an den Landstraßen so groß wird, daß die Speculation und die Baulust sich auf die Aecker und Gärten in den Sectorflächen zu werfen sucht, sei es durch Errichtung einzelner Bauanlagen (Fabriken u. dergl.), sei es durch Auslegung ganzer Straßen und Straßenviertel. Sowohl das Eine, als das Andere ist bedenklich: das Eine, weil ein planloser Anbau herbeigeführt wird, das Andere, weil das Interesse der Speculation und dasjenige der Allgemeinheit selten übereinstimmen. Die bloße beaufsichtigende, gelegentlich berichtende Thätigkeit der Gemeinde oder des Staates genügt gegenüber diesen dem Bedürfnis entspringenden Bestrebungen nicht mehr; sondern es ist der Zeitpunkt gekommen, wo die politische Gemeinde, welche durch die neuere Gesetzgebung fast überall zur Trägerin des Städtebauwesens geworden ist, selbst plangestaltend auftreten muß.

89.  
Ver spätete  
Planfeststellung.

Oft genug wird dieser Zeitpunkt aus Mangel an Sachkenntnis oder aus Scheu vor Verantwortung und Kosten verpaßt. Sieht aber später die Gemeinde ihr



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 Aeußeren 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 seine 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.