

Straßennetz, als in der Straßenausbildung und Straßensbreite ist zu vermeiden; in der Profilierung, Bepflanzung und Ausschmückung der Hauptstraßen ist ein angemessener Wechsel durchzuführen; übertriebene Längen gerader Straßen sind zu umgehen; Höhenrücken (convexe Nivellements) sind durch Krümmung, Knickung oder Schmuckanlagen dem Auge zu entziehen. Schließlich verlangt die Schönheit die technisch und künstlerisch möglichst aufmerksame Herstellung der Straßenfläche, der Pflanzungen, Schmuckgegenstände und der zahlreichen, für das Stadtleben erforderlichen kleinen Baulichkeiten auf Straßen und Plätzen. Dabei ist das ästhetische Grundgesetz von der Einheit in der Mannigfaltigkeit niemals zu verleugnen.

Antike Prachtanlagen können wir nur selten, malerische mittelalterliche Städte, wie Danzig, Nürnberg, Schaffhausen, Ypern, Brügge, können wir überhaupt nicht nachbilden; denn Gewordenes kann man, wie *Baumeister* r sagt, nicht nachmachen. »Die Weihe des Alters mit den Zuthaten, Aenderungen und Verschönerungen ganzer Generationen würde stets fehlen«, und besonders fehlt im Modernen der Reiz des Ungewöhnlichen, des unter anderen Lebensverhältnissen aus gewesenen Bedürfnissen Hervorgegangenen.

Unsere Aufgabe ist es, vom Alten zu lernen, aberer Zeitgemässes zu schaffen. Dabei wird es von dem persönlichen Verständniß, dem Geschmack und dem künstlerischen Empfinden des Entwerfenden stets abhängig sein, in wie weit er Schönes, Anziehendes, Eigenartiges hervorzubringen vermag, ohne gesucht und unnatürlich zu werden, oder in wie weit der entstehende Plan der Schablone und Geistesarmuth verfällt.

Die Art der Erfüllung der beschriebenen allgemeinen Forderungen des Verkehrs, der Bebauung, der Gesundheit und Schönheit wird bei Besprechung der Einzelheiten erörtert werden.

2. Kapitel.

Die Gruppierung verschiedenartiger Stadttheile.

So schwierig und unsicher es ist, die Art der Entwicklung einer Stadt und die Gruppierung der Zukunftsbevölkerung vorhersehen zu wollen, so ist es doch unerlässlich, bei Aufstellung des Stadterweiterungsplanes für die verschiedenen Theile des Erweiterungsfeldes eine mehr oder weniger bestimmte Art der zukünftigen Benutzung und Bewohnung in das Auge zu fassen. Ohne eine solche Rücksichtnahme würde der Stadtplan Gefahr laufen, ein willkürliches Liniennetz, eine baupolizeiliche Anordnung ohne ausreichende Begründung zu werden. Der vom »Verbande deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine« in dieser Beziehung beschlossene Satz lautet: »Die Gruppierung verschiedenartiger Stadttheile soll durch geeignete Wahl der Situation und sonstiger charakteristischer Merkmale herbeigeführt werden, zwangsweise nur durch sanitärische Vorschriften über Gewerbe.« Anstatt der Worte »Wahl der Situation« dürfte es besser heißen: »Berücksichtigung der Lage«; denn in Wirklichkeit pflegt es sich beim Entwerfen des Bebauungsplanes weniger um die Frage zu handeln, wo diese oder jene Bevölkerungsclassen der Zukunft unterzubringen sei, sondern um die Untersuchung, für welche Art der baulichen Ausnutzung ein ge-

114.
Altes nicht
nachbilden;
Zeitgemässes
schaffen.

115.
Rücksicht
auf zukünftige
Benutzung.

gebenes Baufeld sich nach Maßgabe seiner Lage und sonstigen Merkmale am besten eigne.

116.
Arten
der
Benutzung.

Es sind vornehmlich fünf Arten der Benutzung und Bevölkerung, welche im Stande sind, einer Stadtgegend ein bestimmtes Gepräge aufzudrücken, nämlich: 1) Großgewerbe und Großhandel, 2) die Arbeiterbevölkerung, 3) Ladengeschäfte, 4) die Handwerke und 5) derjenige Theil der wohlhabenderen Bürgerschaft, welcher innerhalb der Wohnung eine besondere Berufsthätigkeit nicht ausübt (Rentner, Kaufleute, Industrielle, Beamte u. f. w.).

117.
Fabriken
u. Handels-
niederlagen.

Die Lage an Eisenbahnen und Wasserwegen, der geringe Bodenwerth (wegen Entlegenheit und reizloser Umgebung), endlich das Vorhandensein geräumiger, ausdehnungsfähiger, wenig parzellirter Grundflächen — dies sind Merkmale für ein Bauland, welches zum Anbau von Fabriken und Handelsniederlagen sich eignen soll. Großgewerbetreibende und Großkaufleute sind nicht, wie ihre kleineren Berufsgenossen, genöthigt, ihre Wohnung mit den Geschäfts-, Lager- und Fabrikräumen zu vereinigen.

118.
Arbeiter-
viertel.

Die Wohnstätten der Arbeiterbevölkerung werden mit Vorliebe die Nähe des Großgewerbes und Großhandels, und, eben so wie jene, besonders billige Baugründe auffuchen. Uebrigens ist, wenn auch lagenweise die Bildung kleiner Arbeiterviertel oder Arbeiterstraßen durchaus natürlich erscheint, die Ansammlung der Arbeiterfamilien auf einem Punkt, die Absonderung derselben von der wohlhabenderen Bürgerschaft keineswegs erwünscht. Sowohl aus social-politischen, wie aus gesundheitlichen und wirthschaftlichen Gründen ist die Durchdringung der verschiedenen Bevölkerungsklassen zu begünstigen. Die freiere Bauart und geräumigere Wohnungsart der Wohlhabenderen kommt dann den Aermeren wenigstens mittelbar in etwas zu gute; die Ernährung der Arbeiterfamilie wird durch die Möglichkeit, daß die einzelnen Familienglieder in der Nähe auf die verschiedenste Weise einen Broterwerb finden, wesentlich erleichtert.

119.
Laden-
geschäfte.

Für Ladengeschäfte eignen sich die Hauptverkehrslinien, also die Thorstraßen und mehr noch die Radialstraßen der inneren Stadt. Der stets lebhafte und wechselnde Verkehr ist für Ladengeschäfte Vorbedingung. Den Thoren zunächst finden die Geschäfte, welche mit den Landbewohnern verkehren, die beste Stelle; mehr im Inneren liegen die Läden für anspruchsvollere Käufer. Den Stadtkern pflegen die Ladengeschäfte nach allen Richtungen einzunehmen und zuweilen ganze Geschäftsviertel auszufüllen (vergl. S. 24 u. 34).

120.
Handwerker.

Im Mittelalter nahmen oft auch die Handwerke ganze Straßen oder Viertel ein, und zwar pflegten gleichartige Handwerke sich örtlich zusammenzulegen. Alte Straßennamen wie »Löhergraben«, »Kupfergasse«, »Unter Hutmacher« u. f. w. erinnern an diese Absonderung der Gewerbe und Stände, welche heute nicht mehr üblich ist. Heute sind die Handwerksbetriebe fast in der ganzen Stadt unter die übrigen Bewohner zerstreut. Die verkehrreichen Thor- und Radialstraßen sind zwar für die Handwerke die beste Lage; sie folgen aber auch den Bevölkerungsklassen, für welche sie arbeiten, von denen sie leben, in entlegenere Theile der Stadt, sowohl in die Fabrik- und Arbeiterviertel als in die vornehmen Wohngegenden. Sind auch Promenaden- und Luxusstraßen für die Ansiedelung von Handwerkern, wegen der Höhe des Bodenpreises und der Miethe, ungeeignet, so ist doch in den großen Miethshäusern das Zusammenwohnen des Handwerksmeisters im Erd- oder Kellergeschoß mit dem Reichen in den oberen Stockwerken nichts Ungewöhnliches. Nicht weniger

oft findet man in den Städten mit kleineren Häusern, daselbst vornehme Wohnstraßen mit untergeordneteren Parallel- und Nebenstraßen abwechseln, welche dem Handwerkerstande die zweckmäßigste Ansiedelung gestatten.

Für die letzte Gruppe der Bevölkerung, welche die geschäftslosen Wohnviertel auffucht, eignen sich solche an der Außenseite der Stadt liegende Theile, die durch Annehmlichkeit der Umgebung, Freiheit von lästigen Gewerbebetrieben, Nähe von Vergnügungsanstalten und Spaziergängen bei guten Verbindungen zur inneren Stadt sich auszeichnen.

Scharf ausschließend kann und soll nach dem Gesagten die Gruppentrennung niemals sein; es wird stets ein gewisses Durchdringen und Theilen stattfinden. Die lebhaften Thorstraßen werden beispielsweise in allen Stadttheilen stets die Geschäfte und Wirthshäuser anlocken, die Haupttringlinien werden in der Regel die besten und vornehmsten Wohnstraßen bilden.

Der Stadtplan kann nicht bloß, er muß die Eigenthümlichkeiten der genannten Gruppen berücksichtigen. Die Fabrikgegend verlangt Vermeidung kleiner Blöcke, ein regelmäßiges Straßenschema ohne Luxus in der Ausstattung und ohne übermäßige Breiten. Ein Arbeiterviertel erfordert kleine Blöcke, bescheidene Straßen, besondere Pflege aller gesundheitlichen Anlagen, namentlich freie Spielplätze und Baumpflanzungen. Dem Geschäftsviertel sind eine überlegte, mäßig große Baustellentheilung, so wie zahlreiche directe Verkehrslinien, besonders Diagonalstraßen, dienlich. Die stille Wohngegend erhält Alleen, Vorgärten, Squares, und beim Vorwalten des Einfamilienhauses Baublöcke mit geräumigen Gartenflächen. Für Stadtgeden letztedachter Art ist die offene Bauart nach Möglichkeit zur Anwendung zu bringen.

Es ist hiernach unerlässlich, daß der den Stadtbauplan entwerfende Architekt sich so weit als möglich aus gegebenen Verhältnissen ein Bild über die Art der Bebauung und Bewohnung abzuleiten sucht, welche für die Projectstraßen zu erwarten steht; es ist weniger schlimm, wenn im Einzelnen unvermeidliche Irrthümer vorkommen, die ja nicht immer unverbesserlich sind, als wenn der Mangel der erforderlichen Rücksichtnahme sich bei dem wirklichen Fortschreiten des Anbaues in zahlreichen »vermeidbar gewesenen« Schwierigkeiten rächt.

Ein Zwang ist — neben der polizeilichen oder gesetzlichen Regelung der offenen Bauart — nur nöthig, aber auch nur statthaft für solche gewerbliche Betriebe, welche erfahrungsmäßig die Nachbarschaft belästigen oder benachtheiligen. Der § 16 der deutschen Reichsgewerbeordnung schreibt für eine Reihe solcher Gewerbebetriebe ein besonderes behördliches Verfahren vor, durch welches sowohl der Gemeinde als allen Beteiligten Gelegenheit gegeben wird, ihre Bedenken gegen die beabsichtigte Errichtung eines derartigen Werkes geltend zu machen, bevor die zuständige Behörde über die Zulassung desselben beschließt. Grobe Mifsstände werden durch dieses Verfahren, in Verbindung mit einer entsprechenden Gestaltung des zu beobachtenden Bebauungsplanes (z. B. Anordnung von Vorgärten, Anlage von Promenaden, Vorschrift der offenen Bebauung etc.), zwar in der Regel verhütet werden können in dem Sinne, daß wirklich lästige Fabriken aus den besseren Wohnvierteln möglichst fern gehalten werden. Aber einestheils ist das Ergebnis des Verfahrens in jedem einzelnen Falle zweifelhaft, und anderemtheils wird es auf Grund desselben kaum durchführbar sein, lästige und störende Gewerbe aus solchen Theilen der Stadterweiterung fern zu halten, welche erst angenehme, ruhige Wohnviertel werden sollen.

121.
Wohnviertel.

122.
Durchdringung
der
Gruppen.

123.
Anforderungen
der
verschiedenen
Gruppen:

124.
Beschränkung
gewerblicher
Betriebe.

125.
Verbot
gewerblicher
Betriebe.

Es ist darum erfreulich, daß der § 23 der Reichs-Gewerbeordnung eine weitergehende Fürsorge anbahnt, indem er sagt: »Der Landesgesetzgebung bleibt ferner vorbehalten, zu verfügen, in wie weit durch Ortsstatuten darüber Bestimmung getroffen werden kann, daß einzelne Ortstheile vorzugsweise zu Anlagen der im § 16 erwähnten Art zu bestimmen, in anderen Ortstheilen aber dergleichen Anlagen entweder gar nicht oder nur unter besonderen Beschränkungen zuzulassen sind.« In Sachsen, Württemberg, Baden, Heffen, Braunschweig und Anhalt ist ein solches Verfügungsrecht den Gemeinden verliehen worden; in Dresden ist in Folge dessen die Bestimmung getroffen, daß für einzelne neue Stadttheile nicht bloß eigentlich lästige Gewerbe, sondern überhaupt alle Gewerbe, die mit Dampftrieb arbeiten, ausgeschlossen, andere Stadttheile ausdrücklich dafür bezeichnet sind. Aehnliche Beschränkungen sind in Bautzen, Heilbronn, Darmstadt, Worms und anderen Städten eingeführt worden ²⁵⁾.

In Preußen und, so viel bekannt, in den anderen deutschen Staaten besteht ein entsprechendes Landesgesetz z. Z. noch nicht; Vereine und Gemeinden sind indess wiederholt in diesem Sinne vorstellig geworden. Oft hat es aber doch die Gemeinde in der Hand, durch andere, oben bereits angedeutete Maßregeln des Bauplanes, ferner durch Vertragsbedingungen beim Verkauf ihrer eigenen Baugrundstücke oder bei ihrer Mitwirkung zur Anlegung neuer Straßen und Stadttheile die Errichtung störender Gewerbebetriebe zu verhüten. Daß diese Einwirkung nicht immer hinreichend ausgeübt, jedenfalls nicht von ausreichendem Erfolge ist, zeigen die Ortsverhältnisse in manchen Städten.

3. Kapitel.

Die Baublöcke.

126.
Blocktheilung.

Die von Straßen- und Baufluchtlinien rings umschlossenen, zur Bebauung bestimmten Felder werden »Baublöcke« oder schlechthin »Blöcke« genannt. Sie entstehen dadurch, daß man die zwischen den Hauptverkehrsstraßen des Erweiterungsplanes liegenden Grundflächen durch Einlegung von Nebenstraßen weiterhin auftheilt, bis man die für die bauliche Ausnutzung zweckmäßige Feldergröße erzielt hat. Oft wird diese Auftheilung nicht sogleich beim Entwerfen und Feststellen des Stadtplanes vollzogen, sondern bis zu dem späteren Zeitpunkte aufgeschoben, wo die Bebauung wirklich in Angriff genommen wird. Diese bereits in Art. 103 (S. 47) erwähnte Theilung der Arbeit in die zwei zeitlich verschiedenen Feststellungen des Erweiterungsplanes und des eigentlichen Bauplanes hat Nachteile und Vortheile. Erstere bestehen besonders darin, daß man an den Hauptverkehrsstraßen, an welchen die Bebauung stets vorschreitet, über die offen zu haltenden Abzweigungen der Nebenstraßen und über die Lage der Straßenecken im Ungewissen ist, daß demnach vielleicht gerade dort Neubauten entstehen, wo man später die Nebenstraßen anzulegen genöthigt ist, oder daß neben der Querstraßenabzweigung nicht die Seitenfassaden von Eckhäusern, sondern rohe Giebelmauern entstehen, welche das Stadtbild auf lange Zeit verunzieren. Beispiele dieser Unzuträglichkeiten und Unschönheiten

²⁵⁾ Vergl. den Vortrag *Lent's* und die Verhandlungen auf der Verammlung des »Deutschen Vereines für öffentliche Gesundheitspflege« zu Frankfurt a. M. in: Deutsche Viert. f. öff. Gesundheitspf. 1889, S. 42 u. ff.