

360.
Volksabnahme
im
Stadtkerne.

Neben der Zunahme der Bevölkerung und des Wohlstandes ist noch ein dritter Grund für die Erweiterung der Städte zu nennen, nämlich die Vermehrung der Geschäftsräume im Inneren der Stadt. Dadurch werden die Wohnungen im Stadtkern in der Größe beschränkt und an Zahl vermindert und die Bewohner mehr und mehr nach außen getrieben. Das lehrreichste Beispiel der Entvölkerung des Stadtkernes bietet die *City* von London dar, deren Einwohnerzahl in den Jahren 1861 bis 1881 von 112412 auf 50526, also auf weniger als die Hälfte zurückging. Ein ähnlicher, wenn auch weniger auffälliger Rückgang der Bevölkerungszahl wird in Geschäftsvierteln anderer Städte, wie Paris, Amsterdam, Köln, Leipzig, beobachtet, bei gleichzeitiger Erweiterung nach außen.

361.
Oertliche
Grenzen
der
Erweiterung.

Die Erweiterung vollzieht sich allmählig und fortwährend, wenn auch in bald schnellerem, bald langsamerem Schritte. Immer mehr wächst die städtische Bebauung in die Ländlichkeit, in die Dörfer hinein, bis ein Fluß, eine Bergwand, ein Festungswerk, ein Wald den Ausläufern der Erweiterung die Grenze steckt und die Verdichtung derselben veranlaßt. Hindernisse der angegebenen Art werden nur von Zeit zu Zeit beseitigt (verlegt, überbrückt). Am fühlbarsten sind die ein städtisches Weichbild rings umschließenden Festungswerke, seien es Wälle und Gräben, seien es Einzel-Forts mit Zwischenwerken. Hier ist die städtische Erweiterung genöthigt, die Festungslinie und ihren »Rayon«, also eine ganze Landzone, zu überspringen. Es entstehen neue Vororte, während die Innenstadt sich immer mehr und immer unerfreulicher verdichtet und verengt, bis das periodische Befestigen und Hinausschieben der Festungswerke die freie Ausdehnung gestattet und nach langer Zurückhaltung eine schwunghafte Entwicklung veranlaßt. Verkehr, Zuzug, Wohlstand vermehren sich und fordern bald gebieterisch, daß zu der Stadterweiterung nach außen sich die Erweiterung nach innen gefelle, d. h. die Verbreiterung enger Straßen, der Durchbruch neuer Verkehrslinien, die Niederlegung alter Baulichkeiten, ja der Abbruch und die Umgestaltung ganzer, verkehrswidriger und gesundheitswidriger Stadttheile.

c) Allgemeine Bauart der Städte.

362.
Zusammenfluß
der
Verkehrslinien.

Die Bauart der Städte ist ein Ergebniss ihrer geographischen und topographischen Lage und ihrer Geschichte. Der Bauplatz der meisten größeren Städte entspricht dem natürlichen Zusammenfluß der Verkehrslinien zur Zeit ihrer Gründung oder ihres Aufblühens. Wesentliche Veränderungen der Verkehrslinien haben den Rückgang dieser, den Aufschwung jener Städte zur Folge. Im Kleinen, wie im Großen, in der Vergangenheit, wie in der Gegenwart sind die Beispiele dieses Vorganges zahllos. Glücklicherweise die Stadt, deren Lage so günstig ist, daß bei keiner der jeweiligen Veränderungen der Verkehrsströme ihr entzogen werden konnte.

363.
Günstige
Anfiedelungs-
punkte.

Günstige Punkte in diesem Sinne sind die Stellen, wo die Flußthäler, jene unvergänglichen Verkehrswege aller Zeiten, aus dem Gebirge oder dem Hügellande hervortreten, um sich mit der weiten Ebene zu vereinigen (Turin, Toulouse, Wien, Basel, Köln, Leipzig, Dresden); ferner die Vereinigungspunkte zweier Flüsse (St. Louis, Lyon, Paris, Lüttich, Koblenz, Mainz, Mannheim, Belgrad), die Flußmündungen an der See oder in geringem Abstände von derselben (Marseille, Le Havre, Antwerpen, London, Rotterdam, Hamburg, Stettin, Alexandrien, New-Orleans, Buenos-Aires) und die tiefsten Punkte der Meerbufen und Buchten (Genua, Triest, Christiania,

St. Petersburg, Odeffa, Calcutta); endlich die Mittelpunkte fruchtbarer oder gewerbereicher Landstriche (Brüssel, Dortmund, Budapest, Moskau, Mailand).

Die geographische Lage, von welcher das Klima, die Zweckbestimmung, die Art und die Thätigkeit der Bewohner abhängig sind, prägt der Bauart der Stadt den ersten Stempel auf; nicht minder aber ist die topographische Beschaffenheit der Erdoberfläche für die Gestaltung der Stadt maßgebend. Die Erstreckung der Stadt am Seeufere (Fiume), am natürlichen Hafen (Marseille), an einem oder an beiden Flusufere (Lyon), an der Berglehne (Stuttgart), das Ausbreiten der Stadt im länglichen Thale (Barmen-Elberfeld) oder in unbeschränkter Ebene (Mailand), das Hinaufsteigen derselben auf Hügel und Hochebenen (Brüssel, Paris, Zürich) — diese und andere Eigenthümlichkeiten des Bodens sind beherrschend und bezeichnend für die Art der städtischen Entwicklung. Die Bebauung des Meeresufere und der vom Strande ansteigenden Höhen ruft die amphitheatralische Bauart hervor, welche wir beispielsweise in Constantinopel, Triest und besonders schön in Genua bewundern. An breiten Flüssen dient das eine Flusufer zum Bau der Stadt; auf der gegenüber liegenden Seite veranlaßt gewöhnlich eine Fähre, ein Brückenkopf, ein Festungswerk oder eine Eisenbahn-Station einen Anbau von geringem Umfange (Bonn, Mainz, Straßburg, Turin, Antwerpen); feltener entwickelt sich drüben eine vollständige, wenn auch kleinere Stadt (Köln, Basel, Mannheim, Frankfurt a. M., Dresden, Budapest). Immer aber bildet der breite Fluß eine entschiedene Trennung, welche durch eine oder mehrere Brücken wohl gemildert, aber nicht verwischt wird. Anders bei kleineren Flüssen in großen Städten, wie in Rom, Florenz, Berlin, Paris, selbst in London. Hier verliert der Fluß in Folge zahlreicher Ueberbrückungen seine trennende Eigenschaft immer mehr, und als Wasserstraße, als Verkehrsweg tritt er in den Dienst des städtischen Gemeinwesens.

364.
Geographische
und
topographische
Lage.

Entschiedener noch als Flüsse vermögen Bergwände eine Stadt zu theilen, können Berglehnen die Ausdehnung beschränken und beeinflussen. Edinburgh und Zürich sind Beispiele hierfür. In Stuttgart und Le Havre, in Barmen und Genf klimmt die Stadt langsam die Berge aufwärts. Brüssel und Pittsburg, Triest und Altona theilen sich in Ober- und Unterstadt. Ein Bergrücken war die ursprüngliche Trennung der jetzt in einander gewachsenen Städte Aachen und Birtfeld. Anhöhen und Wasserbecken bilden zugleich die anziehendste Verschönerung des Stadtbildes; was für Rom und Paris die Hügel in der Stadt und rings um dieselbe, das sind für Hamburg und Schwerin die Alsterbecken und die Seen.

Als dritte Grundlage für die Bauart der Stadt nannten wir oben ihre Geschichte. Sowohl die politischen, als die kunstgeschichtlichen und wirtschaftlichen Ereignisse üben auf Art und Umfang der städtischen Entwicklung den größten Einfluß aus. Als Residenz kunstsiniger Fürsten, als Mittelpunkt eines mächtigen Landes oder einer blühenden Provinz, als Sitz einer hohen Kunstentwicklung oder gewinnbringender Industrie empfängt die Stadt eine bezeichnende Erscheinung, bestimmte Antriebe des Fortschrittes. Welcher Unterschied zwischen unseren Städten des frühen Mittelalters, den italienischen Schöpfungen der Renaissance und den modernen Städtegründungen Amerikas!

365.
Einwirkung
der
Geschichte.

Das frühe Mittelalter schuf meist Städte, deren Straßen mehr oder weniger radial nach einem Mittelpunkte (dem »Markt«, dem »Platz«, dem »Ring«) zusammenliefen und durch eine Kreis- oder Halbkreislinie verbunden, außerdem durch Nebenstraßen getheilt waren, z. B. Aachen, Münster i. W., Braunschweig, München, Lennep

366.
Städtebau-
Systeme.

Lüdenscheid u. f. w.; zumeist entstand eine krummlinige malerische Anlage⁶²). Dieses »radiale« oder »centrale« System wurde jedoch im späteren Mittelalter verlassen. Beispielsweise zeigt die im XII. Jahrhundert gegründete flandrische Stadt Nieuwpoort bereits das öde Schachbrettmuster, dessen gerade Strafen und rechtwinkelige Blöcke sich unbekümmert um Berg und Thal an einander reihen; auch in den alten Theilen von Köslin, Leipzig, Breslau, Krakau u. f. w. ist das Rechtecksystem klar ausgesprochen. Die »centralen« Städte wuchsen und setzten einen Ring an den andern, nicht immer bestimmt ausgeprägt, aber doch stets noch erkennbar (z. B. Mainz, Koblenz, Köln, Aachen, Antwerpen, Würzburg, Wien, Basel, Mailand, Paris, Moskau); die Rechteckstädte wuchsen in das Feld hinein, bis irgend ein Hindernis zur Aenderung des Schemas nöthigte. Die Anlagen der Renaissance zeigen, besonders in Italien und Frankreich, das Streben nach künstlerischer Gestaltung und Wirkung unter Anwendung geradliniger oder gekrümmter geometrischer Grundrisse (z. B. Rom, Venedig, Paris, Nancy). In Deutschland fielen die Städtegründungen des XVII. u. XVIII. Jahrhunderts wieder meistens in das Schematische zurück, wie uns Mannheim, Darmstadt, Hanau, Berlin mit ihrem Rechtecknetz, Karlsruhe mit feinem Fächerystem beweisen.

Die Gegenwart zeigt in ihren Stadterweiterungen und Städtegründungen leider noch vorwiegend das Schachbrettmuster, bei verständiger Behandlung jedoch meist das Radial-System und die Einfügung diagonaler Strafenlinien sowohl in dieses, als auch in das Rechtecknetz. Aus dem letzteren entsteht bei der diagonalen Vervollständigung das für verkehrsreiche Stadttheile besonders in Frankreich beliebte Dreieck-System.

Man nennt das radiale System oft auch das »natürliche«, weil es in die Landstraßen und Landwege am ungewungensten übergeht; allein ohne künstliche und oft sehr entschiedene Umgestaltung des vorhandenen Land- und Feldwegnetzes kann auch ein zweckmäßiges Radial-System nicht durchgeführt werden; diese Umgestaltungen sind zuweilen schwierig, sind aber um so weniger zu beanstanden, je mehr die nothwendige Veränderung der Höhenlage ohnehin die Eigenthümer zu einem künstlichen Strafenbau zwingt, bevor ein städtischer Anbau erfolgen kann.

Jene Fälle, in denen die Erweiterung der Stadt sich ohne Nachtheil in völlig »natürlicher« Weise vollziehen kann, indem die vorhandenen Land- und Feldwege allmählig bebaut und, im Wesentlichen unverändert, ohne Bedenken für die Zukunft dem Stadtbauplane einverleibt werden, sind höchst selten. Sie stellen in obigem Sinne die eigentliche natürliche Bauweise dar, deren besondere Abart, die Planlosigkeit, leider noch in vielen mittleren und kleineren Städten zum großen Nachtheile derselben die Herrschaft behauptet.

Das Gegentheil des natürlichen, das eigentlich künstliche und unnatürliche Bauystem ist das Rechtecknetz, für den Fremden eintönig und langweilig, den Einheimischen gleichgiltig stimmend, Gemüth und Lebensluft verflachend, den höheren Flug der Phantasie ertödtend und besonders unschön, wenn, wie in Nieuwpoort, Darmstadt, Wiesbaden, San Francisco u. f. w., das Schachbrettmuster über wellige Hügel und tiefe Thalmulden einfach geradlinig und rechteckig ausgebreitet ist. Radial-System und Dreieck-System hingegen, mit vorsichtiger Einlegung gekrümmter Strafenlinien, können sich der Bodenoberfläche leicht und gefällig anschließen. Wohlthuender Wechsel, wirksame Ausstattung, künstlerische Schlußbilder sind beim

⁶²) Siehe auch Theil II, Bd. 4, Heft 1 (Kap. 3: Städte-Anlagen) dieses »Handbuchs«.

Schachbrett fast unmöglich; weder Pflanzenwuchs, noch Architektur kommen befriedigend zur Geltung.

Den Amerikanern scheint indess diese Bauart der Städte völlig zu behagen; ihre ästhetischen Anforderungen an das Stadtbild sind überaus gering, und zur Ueberwindung der Verkehrsnachtheile scheinen ihnen die mechanischen Einrichtungen für Stadt- und Straßenbahnwesen im Allgemeinen zu genügen. Die amerikanischen Straßenbreiten sind sehr beträchtlich: 40 bis 50^m für Haupt-, 20 bis 30^m für Nebenstraßen; Diagonalstraßen sind selten. Wenn ein Flusslauf oder ein ähnliches Hindernis die Stadt in mehrere Theile trennt, ja sogar wenn etwa ein alter Verkehrsweg das Bebauungsfeld in einer für das Schema nicht passenden Richtung durchschneidet, so wird jeder Stadttheil für sich mit einem selbständigen Schachbrettnetz überzogen, welches in Richtung und Blocktheilung vom benachbarten beliebig abweicht. So macht, wie *Baumeister* treffend sagt, z. B. der Stadtplan von Philadelphia den Eindruck, »als ob einige willkürlich zerrissene Stücke Tabellenpapier verschiedener Art ohne Wahl an einander geflickt worden wären«. Während wir unsere Straßen zu individualisiren suchen und denselben eigene Namen verleihen, behilft man sich in Amerika mit Nummern und Buchstaben; außerdem unterscheidet man in New-York und anderen Städten Längs- und Querstraßen als *Avenues* und *Streets*: überall Schema, keine Eigenart.

In Mannheim wirkt das Schema so stark, daß die nachträglich verfügbaren Straßenbezeichnungen wenig Anwendung finden, sondern vorwiegend die Bezeichnung der Blöcke maßgebend ist, welche in der einen Richtung nach Buchstaben, in der anderen nach Ziffern benannt sind. In jedem Block findet darauf die Unternumerirung der Häuser statt; die Hausbezeichnung lautet also z. B. *Q, 5, Nr. 12*. Man könnte noch weiter gehen und die Familien eines Hauses mit großen, die einzelnen Familienglieder mit kleinen Buchstaben bezeichnen, um jeden Mannheimer Einwohner in klarster Weise zu kennzeichnen: *Q, 5, Nr. 12, A, c*.

Glücklicher Weise werden in den letzten Jahren die Stimmen immer häufiger und lauter, welche aus wirtschaftlichen Rücksichten die Planlosigkeit und aus künstlerischen Rücksichten die bloß schematische Planarbeit verurtheilen. Wir dürfen hoffen, den Städtebau einer neuen Blüthe entgegenzuführen, indem wir einerseits die Ueberlieferungen der Antike, des Mittelalters und der Renaissance auf ihren praktischen und künstlerischen Werth prüfen, andererseits aber die Bedürfnisse der nächsten Zukunft zu ermitteln suchen und alsdann mit dem Blicke auf Vergangenheit und Zukunft die Planarbeit der Gegenwart fest stellen. Die Jahrhunderte haben die Gewohnheiten des Lebens und des Wohnens umgestaltet; der Verkehr im heutigen Sinne war den Alten unbekannt. Antike oder mittelalterliche Städteanlagen lassen sich daher nicht einfach nachbilden. Wie die Alten nicht etwa unbewußt das Richtige getroffen haben — es wäre ein Irrthum, dies zu glauben —, sondern mit Zirkel und Reifschiene, mit Kopf und Hand den Plan ihrer Stadt, die Entwürfe ihrer Straßen und Plätze bearbeiteten, so ist dies auch unsere Aufgabe. Zirkel und Reifschiene können und dürfen wir nicht verdrängen; aber sie sollen uns nicht beherrschen. Herrschen sollen die technische Erwägung und die künstlerische Erfindung. Dann ist auch heute noch der Städtebau eine Kunst! Die Fürsorge, daß der Bau einer Stadt wirklich ein Kunstwerk werde, sollte um so größer sein, als dieses Werk Allen und Jedem, dem Gebildeten und Ungebildeten, täglich und stündlich vor Augen steht, somit seinen veredelnden, bildenden, erziehenden Einfluß in ausgedehntester Weise

367.
Städtebau
in
Amerika.

368.
Mannheimer
Schema.

369.
Künstlerische
Befrebungen.

auszuüben vermag. Dies gilt nicht blofs für grofse, fondern auch für kleinere Städte; gerade in den letzteren läßt sich alles Künftlerische der tieferen Wirkung wegen leicht an einer Stelle vereinigen, während in der gröfseren Stadt die Vertheilung und Zersplitterung unvermeidlich find. Je weniger die Stadtanlage von künftlerischem Streben durchdrungen ist, desto geringer ist auch die künftlerische Wirkung der Gebäude; desto weniger bietet die Stadt dem Fremden wie dem Einheimischen; desto spärlicher walten zwischen der Stadt und ihren Bürgern die Gefühle der Anhänglichkeit, der Zusammengehörigkeit und des stolzen Heimathgefühles!

d) Beispiele neuer Stadttheile.

Die vorhin besprochenen Bauysteme beziehen sich wie auf ganze Städte, so auch auf einzelne Stadttheile, bei deren Anlage das gemischte Radial- und Dreieck-System, aus Radialstraßen, Ringlinien und Diagonalen bestehend, unseren Ansprüchen am meisten zu entsprechen pflegt. Das reine Rechteck-Schema sollte nur für die Untertheilung solcher Bezirke in Frage kommen, in welchen der durchgehende Verkehr ausgeschlossen, also die Erzielung regelmässiger Bauplätze die maßgebende Aufgabe ist.

370.
Stadttheile.

Schon in Fig. 87 bis 93 (S. 64 bis 73) sind Pläne verschiedener Stadttheile von besonderen Eigenschaften mitgetheilt. Fig. 488 bis 491 stellen neue Theile von Lüttich, Brüssel, Antwerpen und Köln dar⁶³⁾.

Fig. 488 zeigt die Ausbildung eines dreieckigen Bebauungsfeldes in Lüttich nach dem centralen und Dreiecksystem, Fig. 490 eine ähnliche Combination für einen durch Abbruch zahlreicher alter Häuser frei gelegten und neu geebneten Brüsseler Stadttheil von fünfeckiger Gestalt, Fig. 489 das fast nach dem reinen Dreiecksystem eingerichtete, die Straßen an mehreren Punkten strahlenförmig fanelnde Südviertel der Antwerpener Stadterweiterung, Fig. 491 endlich einen westlichen Ausschnitt der Stadterweiterung von Köln. Hier ist das radiale System ausgeprägt durch die Ringlinien und die strahlenförmig convergirende Richtung der Thorstraßen (siehe auch die Tafel bei S. 252); die Dreieckbildung zeigt sich an den fächerförmigen Straßentheilungen in der Nähe des Linden- und Mastrichter Thores und an den Knotenpunkten der Ringstraße (vergl. die angezogene Tafel), während an dem zum Friedhof führenden Aachener Thor das Rechtecksystem in der Untertheilung zur Erscheinung kommt. (Die eingezeichnete Kirche bildet den axialen Schlufspunkt der auf sie gerichteten Radialstraße.)

Fig. 492 gibt ein Bild der von *Boeckmann* entworfenen Umgestaltungen in Tokio.

Zwischen dem Personenbahnhofe einerseits und dem kaiserlichen Schlofs und dem Parlamentshaufe andererseits wird in Dreiecklinien ein mit öffentlichen Gebäuden, Baumschmuck und Gartenanlagen reich ausgestatteter Stadttheil, mit grofstädtischen Abmessungen und mächtigen Perspectivesn, eingefchoben.

Grundverschieden hiervon ist der vom Verfasser entworfene Plan eines Landhausbezirkes im Stadterweiterungsgelände von Freiburg i. Br. (Fig. 493).

Ein künstlicher See an einer vorhandenen, quellenreichen Thaltufe, zwei gärtnerisch geschmückte Mittelstraßen, davon eine mit fließendem Bachwasser, ein Sternplatz mit Springbrunnen, die nach Güntersthal führende Hauptstraße und mehrere gerade oder leicht gekrümmte Nebenstraßen mit Vorgärten bilden das Netz für eine städtische Bebauung mit Zwischenräumen, die des ländlichen Reizes nicht entbehren und sich in einem Thalgrunde ausbreiten soll, welcher beiderseits von bewaldeten Höhen eingefafst ist.

Eine vornehme, bei den meisten Stadterweiterungen auftretende Aufgabe ist die Ausbildung einer grofsen Ringstraße nebst Plätzen und Nebenstraßen auf dem eingeebneten Boden einer bisherigen Festungs-Umwallung. Es verlohnt sich daher, diesen Gegenstand durch einige besondere Erwägungen zu beleuchten.

371.
Ehemalige
Festungswälle.

⁶³⁾ Nach einem Aufsatze des Verf. über belgische Straßenbauten in: Zeitschr. d. Arch.- u. Ing.-Ver. zu Hannover 1878, S. 169 u. Taf. 742.