

auszuüben vermag. Dies gilt nicht blofs für grofse, fondern auch für kleinere Städte; gerade in den letzteren läfst 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 dar<sup>63</sup>).

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).

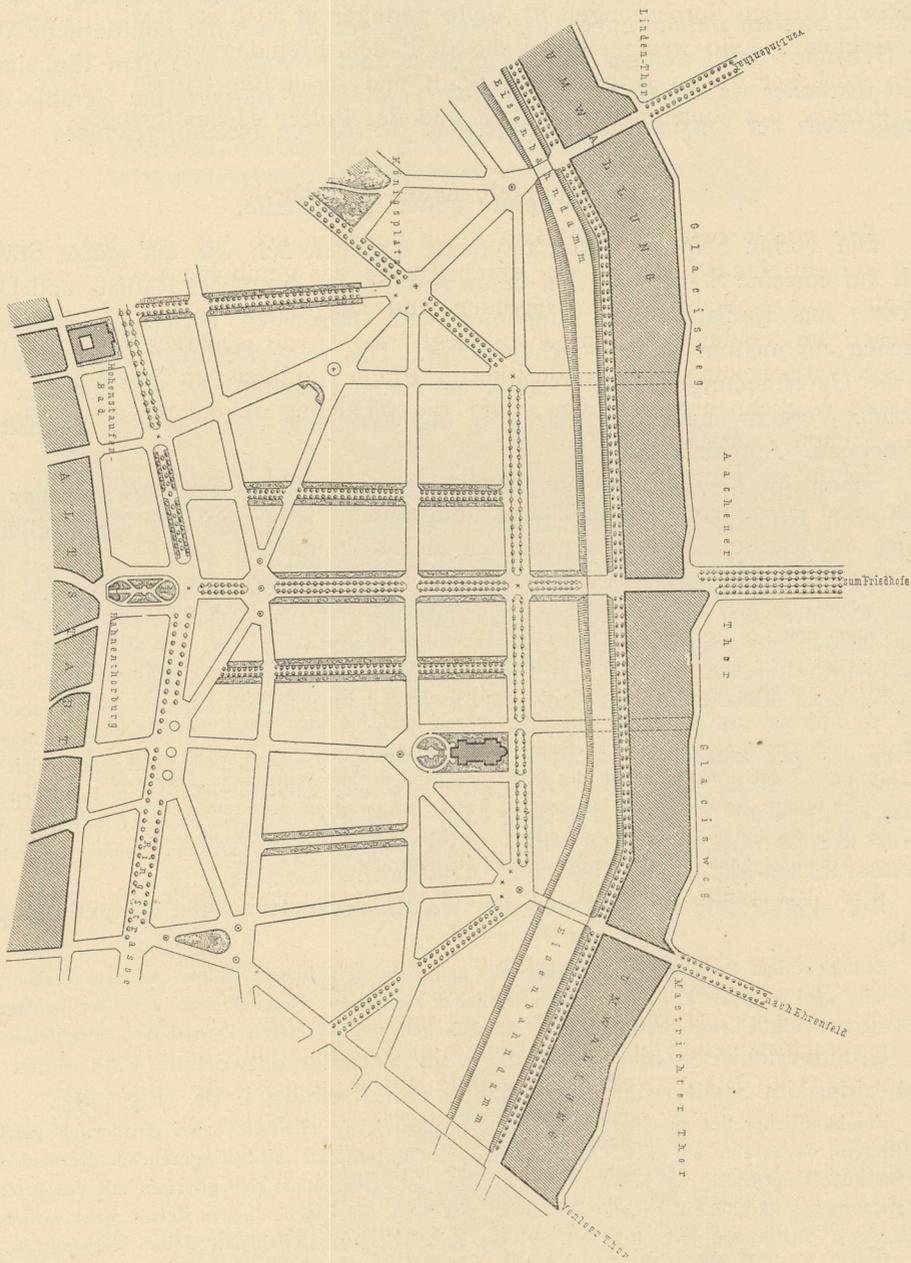
Ein künstlicher See an einer vorhandenen, quellenreichen Thaltufe, zwei gärtnerisch geschmückte Mittelstraßen, davon eine mit fließendem Bachwasser, ein Sternplatz mit Springbrunnen, die nach Güntersthal führende Hauptstraße und mehrere gerade oder leicht gekrümmte Nebenstraßen mit Vorgärten bilden das 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 eingefasst 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.

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

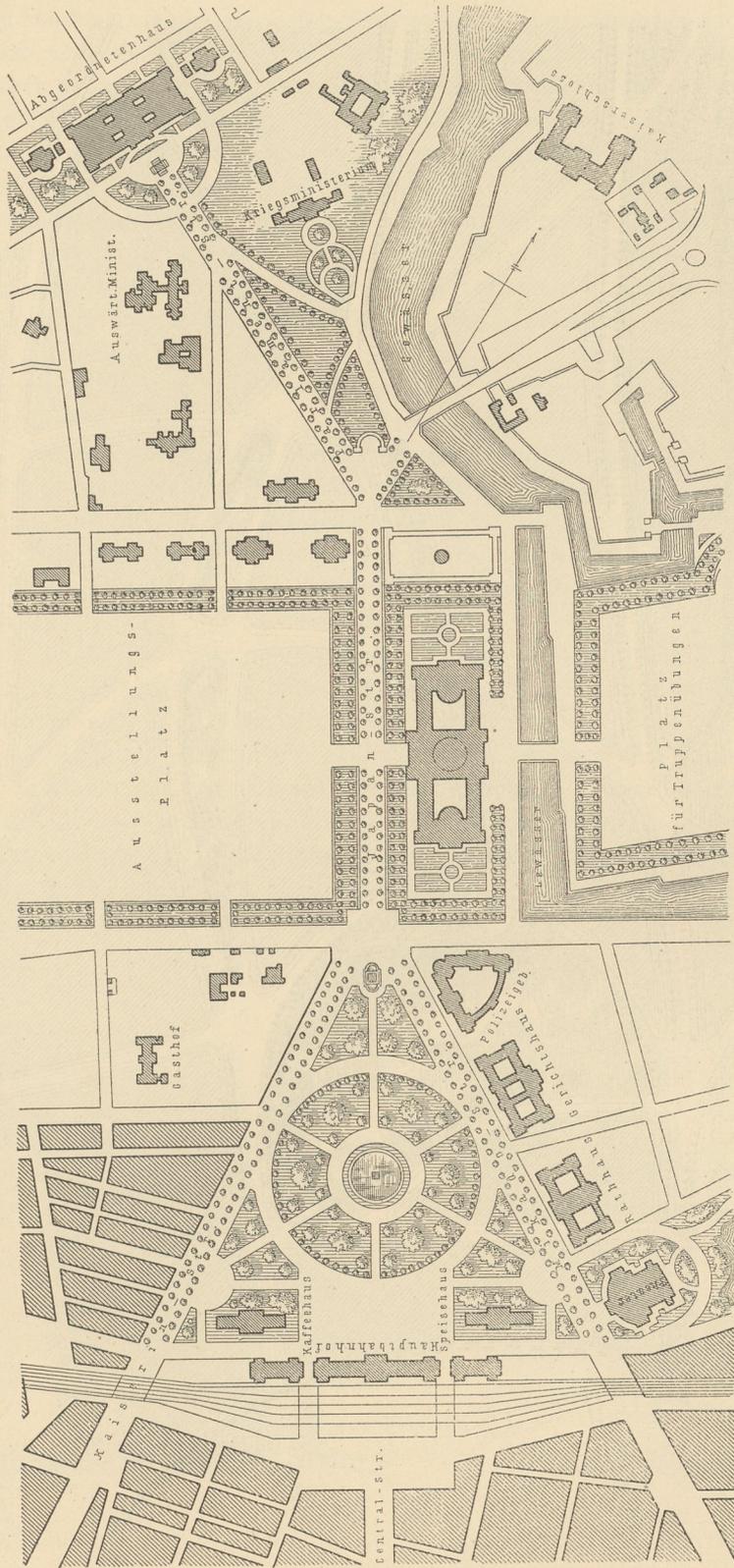
Fig. 491.



Stadttheil aus Köln.

1:10,000 n. Gr.

Fig. 492.



Stadtheil aus Tokio.

1/12500 n. Gr.





372.  
Ringstraße  
auf ehemaligem  
Festungs-  
gelände.

In allen Fällen sind übrigens die Wallanlagen zugleich als Ringstraße eingerichtet, und zwar auf sehr verschiedene Art. Die beiden Hauptarten sind:

1) die Beschränkung der Ringstraße auf eine Glacis-Straße mit einseitiger Bebauung an der Außenseite, während die innere Stadt mit ihren Grundstücken, Höfen und Gärten unmittelbar an die Wallanlagen anstößt;

2) die Herstellung zweier Ringstraßen, zwischen welchen die Wallanlagen sich erstrecken, während die innere Straße nach der Altstadtseite und die äußere Straße nach der Neustadtseite bebaut wird.

Das bedeutendste Beispiel der ersteren Art liefert Frankfurt a. M. (Fig. 494 u. 495).

Die »Anlagen« sind an der Außenseite, also am ehemaligen Glacis-Fusse, von einer breiten Straße eingefasst, welche sogar die auspringenden Winkel der ehemaligen Bastionen umschreibt, was vom Standpunkte des Verkehrs nicht gerade Nachahmung verdient. Nach der Altstadt hin grenzen die »Anlagen« an die mit gewissen Baubeschränkungen belasteten Privatgrundstücke, deren Häuser mit der Vorderseite an einem der ehemaligen inneren Wallstraße entsprechenden Straßenzuge stehen.

Aehnlich ist die Gestalt der Ring-Promenade zu Krakau.

Auch dort ist im Wesentlichen nur an der Außenseite eine Straße angelegt. Während jedoch in Frankfurt auch die Hauptspazierwege an der Außenseite liegen, verfolgen dieselben in Krakau vorwiegend die Innenlinie, anschließend an alte Mauerreste, Thorburgen und Zwinger.

In Worms ist auf längeren Strecken der alte Stadtgraben erhalten, an dessen Außenseite die Ringstraße liegt, während an der inneren Grabenkante ein Fußweg die Häuser und Grundstücke begrenzt. Auch Mailand besitzt an der zuletzt aufgegebenen Festungszone nur die äußere Ringstraße; die Wälle sind in ihrer hohen Lage erhalten und als mächtiger Baumgang — leider noch unvollkommen — ausgebildet. (Vergl. Fig. 242, S. 114 u. 115.)

Als doppelte Ringstraße in dem vorhin angegebenen Sinne sind die früheren Festungswälle von Rouen, Brüssel, Aachen, Düsseldorf, Dortmund, Bremen, zum Theile auch Leipzig, behandelt. Besonders prächtig ist die Ringausbildung in Bremen (Fig. 496).

Breite hügelige Parkanlagen sind auf der Innenseite von der Straße »Am Wall«, auf der Außenseite von dem Stadtgraben und der Straße »Contre-Escarpe« eingefasst. Die Außenbezirke zeigen sehr anschaulich die Baustellentheilung des herrschenden Einzelhaus-Systemes. Zur Errichtung von Standbildern und einzelnen öffentlichen Gebäuden bietet der geräumige Parkgürtel geeignete Punkte; so hat in Bremen wie in Leipzig, Braunschweig und Frankfurt a. M. das Stadttheater einen schönen Platz in den Festungsanlagen gefunden.

Ungünstigere Verhältnisse liegen in zahlreichen anderen Städten vor, wo die Festungszone nicht bloß in gärtnerische Anlagen und Verkehrswege, sondern zum großen Theile in Baugrundstücke umgewandelt und als solche verkauft wurde. Geldrückichten waren in den meisten Fällen zu diesem Vorgehen die zwingende Veranlassung. Gewöhnlich handelte es sich darum, die Mittel für die Errichtung einer neuen Umwallung von erweitertem Durchmesser aufzubringen; so in Magdeburg, Straßburg, Mainz, Köln, Antwerpen, Lille. Die Festungsbehörden konnten die alte Umwallung nur gegen erhebliche Zahlung preisgeben, und die Gemeinden waren genöthigt, im Verkauf von Baugründen wenigstens theilweisen Ersatz zu suchen. In Wien, Augsburg, Arnheim, Florenz werden ebenfalls Geldgründe und zugleich Bestrebungen nach monumentaler Gestaltung maßgebend gewesen sein. Gewisse Theile der Festungszone sind aber auch in allen diesen Fällen als öffentliche Gartenanlagen unbebaut geblieben, besonders in Antwerpen und Wien, am wenigsten wohl in Magdeburg und Lille. Entscheidend für die Art der Bebauung sind überall die Lage und Breite der Hauptringstraße.

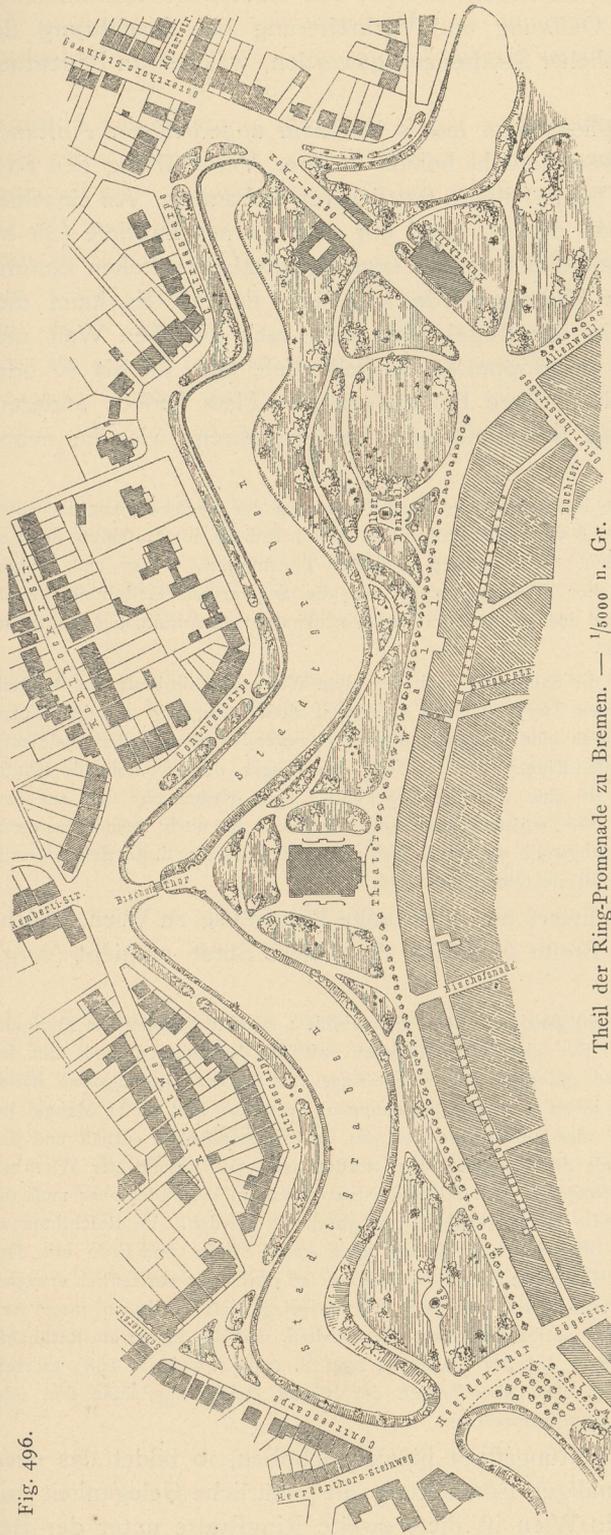


Fig. 496.

Theil der Ring-Promenade zu Bremen. — 1/5000 n. Gr.

Eine Schwierigkeit besteht gewöhnlich in der Unterdrückung oder Verbefferung der äußeren Häuserflucht der alten Stadt, die nach Abbruch der Festungsmauern oft ein Bild ungewöhnlicher Häßlichkeit liefert, oft auch mit den Stadtmauern streckenweise zusammengebaut ist. Ist es keine Nothwendigkeit, den alten Baulichkeiten das Thür- und Fensterrecht und die Zufahrt von der Wallseite dauernd zuzugestehen, so wird man zweckmäßig die neue Ringtrafse im Abstände einer mittleren Baustellentiefe, also 25 bis 45 m, von der alten Bebauungsgrenze entfernt anlegen, so daß die entstehenden Neubauten die häßlichen Rückseiten verdecken (z. B. Mainz). Lassen sich die Wege-Gerechtfame der Altstadt-Häuser zum Theile oder überhaupt nicht unterdrücken oder ablösen, so muß die alte Mauer- oder Wallgaffe im Bebauungsplane als Strafse beibehalten, bezw. ausgebaut werden, welche, wenn sie die ganze Stadt umzieht, eine Ringtrafse, und zwar in der Regel eine solche von untergeordneter Bedeutung, bildet. Immerhin aber muß ihre Breite und Ausbildung der Bedeutung im zukünftigen Straßennetz entsprechen. Es wäre also verkehrt, auf die Verbreiterung und Verbefferung der alten Wallgassen, wenn sie sich unter dem Zwang bisheriger Verhältnisse auch noch so unschön gefaltet haben, zu

verzichten. In Köln ist z. B. aus den stellenweise auf das schlimmste verkommenen alten Wallgassen in Folge ihrer Oeffnung und Verbreiterung bei Ausführung der Stadterweiterung ein ganz ansehnlicher Strafsenzug geworden, welcher an Bedeutung fortwährend zunimmt.

374.  
Neue  
Hauptring-  
strafse.

Die neue Hauptringstrafse pflegt man indess in einem angemessenen Abstände vor die alte Walllinie vorzuschieben, sowohl behufs besserer Verwerthung des Baulandes, als behufs Erzielung einer beiderseitigen stattlicheren Bebauung. An einzelnen Orten, z. B. Antwerpen, hat man den Abstand nur gleich einer Bautiefe (25 bis 40 m) fest gesetzt, so daß das Haupthaus an die neue Ringstrafse zu stehen kommt, an der alten Wallgasse aber nur Hintergebäude und Höfe liegen. Es kann dies nur ausnahmsweise richtig sein; in der Regel wird man auch zwischen Wall- und Ringstrafse eine Blocktiefe gleich der doppelten Baufstellentiefe (also 50 bis 80 oder 90 m) fest setzen, einestheils damit grössere Besitzungen hier Platz finden, anderentheils um eine normale Bebauung der Wallstrafse herbeizuführen, wie die neben stehende Tafel darstellt.

Diese Abbildung zeigt zugleich, wie bei der Kölner Stadterweiterung der Versuch gemacht wurde, eine mannigfaltige Ausbildung der nahe an 6 km langen Ringstrafse (deren Breiten mit Einschluß der Vorgärten zwischen 32 m und 128 m wechseln), die Erhaltung mehrerer Thorburgen, Mauer- und Grabenstrecken, die Anlage sonstiger landschaftlicher Unterbrechungen und die angemessene Gestaltung der alt- und neuflädtischen Strafsenverbindungen mit den Forderungen der wirtschaftlichen Ausnutzung des theuer erkaufteu Geländes in Einklang zu bringen.

Nur dem Sachsen-Ring entlang sind die Baublöcke nach der alten Wallstrafse hin bloß eine Baustelle tief angeordnet, und zwar zu dem besonderen Zwecke, einen herrlichen alten Baumgang vor dem Untergange zu bewahren. Uebrigens tritt hierdurch eine Verunstaltung der betreffenden Strecke der Wallstrafse nicht ein, weil für die Bebauung des Sachsen-Ringes, wie des Deutschen Ringes, nur frei stehende Häuser (Villen) zugelassen sind. Der Hanfa-Ring ist eine schlanke Bogenlinie, deren Krümmung sich auf dem Plane nur schwach, in der Natur aber sehr wirksam ausprägt. Vielleicht ist noch bemerkenswerth, daß enge, krumme Radialstraßen nicht sprungweise am alten Wall, sondern allmählig, d. h. trichterförmig, zwischen Wall und Ring auf eine grössere Breite übergeführt sind.

Ein wesentlich anderes Bild liefert die 4 km lange Ringstrafse zu Wien, welche als Polygonzug in gleichmässiger Breite von 57 m die innere Stadt umgiebt (vergl. die neben stehende Tafel).

Hier sind die Knotenpunkte leider nicht ganz organisch durchgebildet; es fehlt die geregelte Endigung der Baumgänge an den Kreuzungsplätzen. Für klare Verkehrslinien zwischen der inneren Stadt und den Aussenbezirken ist nicht überall hinreichend geforgt. Die Strafsenzüge der Stadterweiterungszone haben stellenweise weder nach aussen, noch nach innen geordnete Beziehungen; besonders fällt dieser Mangel bei dem Stadttheile auf, welcher das Rathhaus, das Reichsraths- und das Universitätsgebäude enthält und den Anschein erweckt, als ob hier eine fremde Stadt eingeschoben worden sei. Die Lösung der Wienthal-Schwierigkeiten und mancher Nivellements-Fragen ist unterlassen worden. Nach diesem Tadel aber muß die glänzende Erscheinung der Wiener Ringstrafse um so rückhaltsloser anerkannt werden. Im Reichthum an stattlichen Privatbauten und monumentalen öffentlichen Gebäuden kann keine Strafse der Erde mit dem Wiener Ring sich messen. Auch ist die Stellung der Monumentalbauten fast durchweg vortrefflich erwogen worden; insbesondere sind die Gebäudegruppen des Franzens- und Burgrings fast einzig in ihrer Art. Allerdings hat der Justiz-Palast eine ungünstig verschobene Baustelle erhalten, und die Plätze am Rathhause und an der Votiv-Kirche leiden, wie schon in Art. 266 (S. 172), 294 (S. 196) u. 298 (S. 198) erörtert wurde, an einer übertriebenen Ausdehnung. Die Abmessungen der Blöcke für Privatgebäude sind sehr mässige, scheinen aber der örtlichen Bauart zu entsprechen.

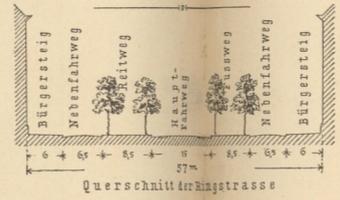
375.  
Zweite  
Ringstrafse.

Wird die Umwallung einer Festungsstadt hinausgeschoben, so bildet das neue Wallgelände im Falle einer abermaligen Erweiterung die natürliche Gelegenheit zur Anlage einer neuen Ringstrafse. In Wien ist diese zweite Ringstrafse unter der Bezeichnung »Gürtelstrafse« gegenwärtig im Bau begriffen, als Doppelstrafse mit





DIE RINGSTRASSE ZU WIEN,  
vom Donaukanal zum Donaukanal  
4,05 Kilometer lang.



1 : 10 000.



mittlerem »Spiegel« für Gartenanlagen, leider aber ohne einheitlichen Plan mit vielen Unvollkommenheiten, weil politisch zu verschiedenen Gemeindebezirken gehörig. In Paris ist der zweite Ring, die *Boulevards extérieurs*, glänzend ausgebildet worden. In anderen Städten, auch in offenen, ist der äußere Ring durch den Bebauungsplan fest gestellt oder in Ausführung begriffen, so in Düsseldorf, Brüssel, Budapest. Auch für Frankfurt a. M., Leipzig, Breslau, München wäre die Anlage einer stattlichen äußeren Ringstraße eine angemessene und zweckentsprechende Aufgabe. Um die Stadt Köln wird gegenwärtig die dritte Gürtelstraße geplant; in Amsterdam wiederholt sich sogar die Ringbildung in fünf bis sechs mit beiderseitigen Straßen eingefassten Grachten.

Berlin hat zwar die Bildung einer Ringstraße begonnen, aber nicht systematisch durchgeführt; es wäre zu bedauern, wenn die Reichshauptstadt auf eine solche dauernd verzichten müsste. Ohne jede ausgesprochene Ringstraßenanlage ist London, die verkehrsreichste Stadt Europas, ein Zeichen dafür, dass in Hinsicht der Verkehrsbedeutung die radialen und diagonalen Straßenzüge den Ringlinien überlegen sind. Die Ringstraßen sind eben ein Mittelding zwischen lärmenden Verkehrsstraßen und verkehrsarmen Nebenstraßen und laden deshalb zur stattlichen Ausbildung und zum angenehmen Wohnen besonders ein.

#### e) Beispiele ganzer Städte.

In Fig. 497 bis 500, so wie auf zwei den folgenden Artikeln beigehefteten Tafeln sind die Bilder von mehreren Stadtplänen in ganzer Ausdehnung skizziert, und zwar

376.  
Fehlen  
der  
Ringstraße.

377.  
Lennep.

