

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 Artikel beigehefteten Tafeln sind die Bilder von mehreren Stadtplänen in ganzer Ausdehnung skizziert, und zwar

376.  
Fehlen  
der  
Ringstraße.

377.  
Lennep.

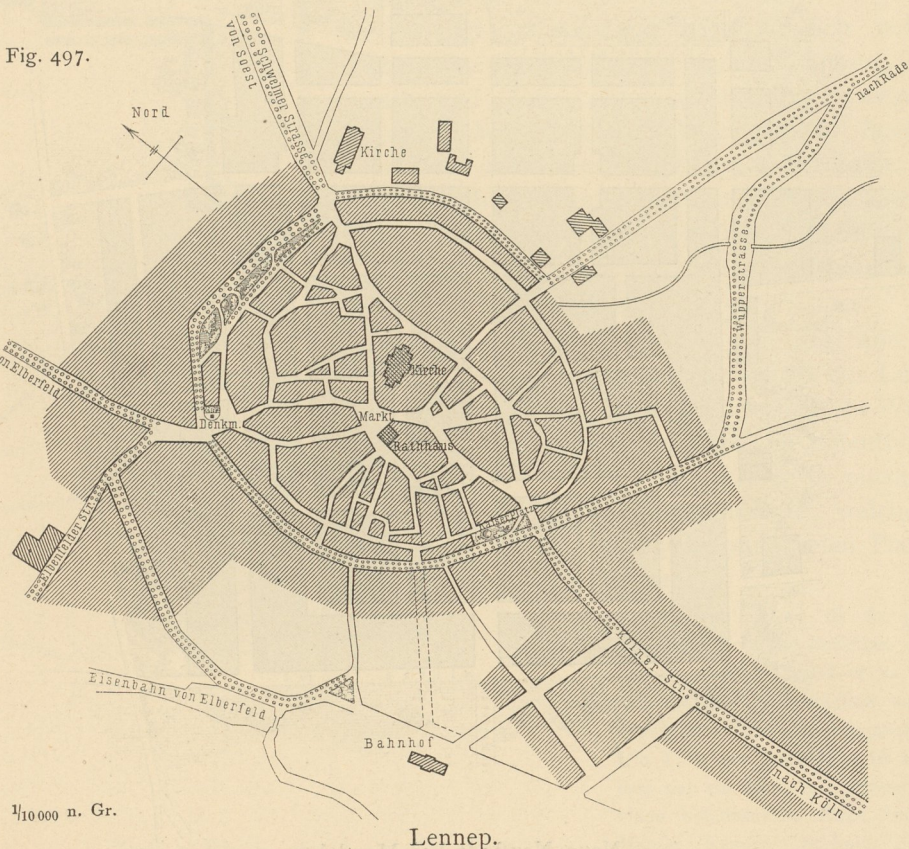
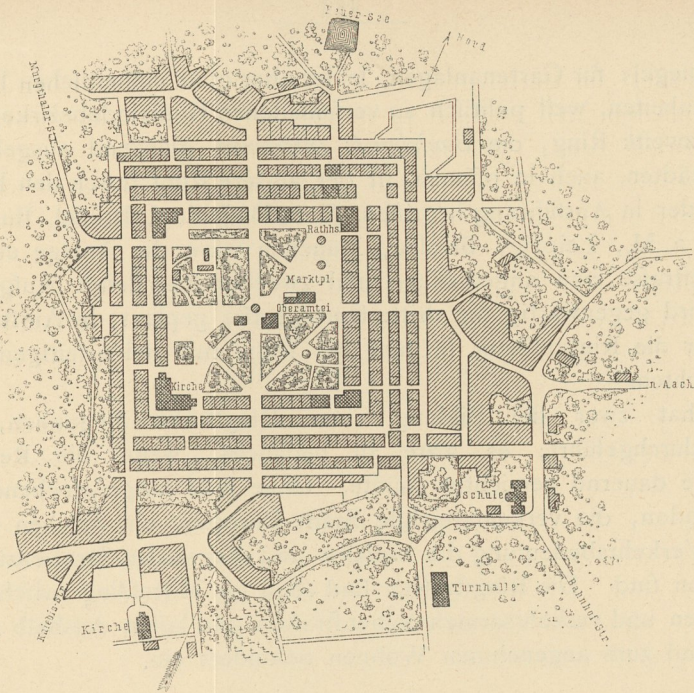


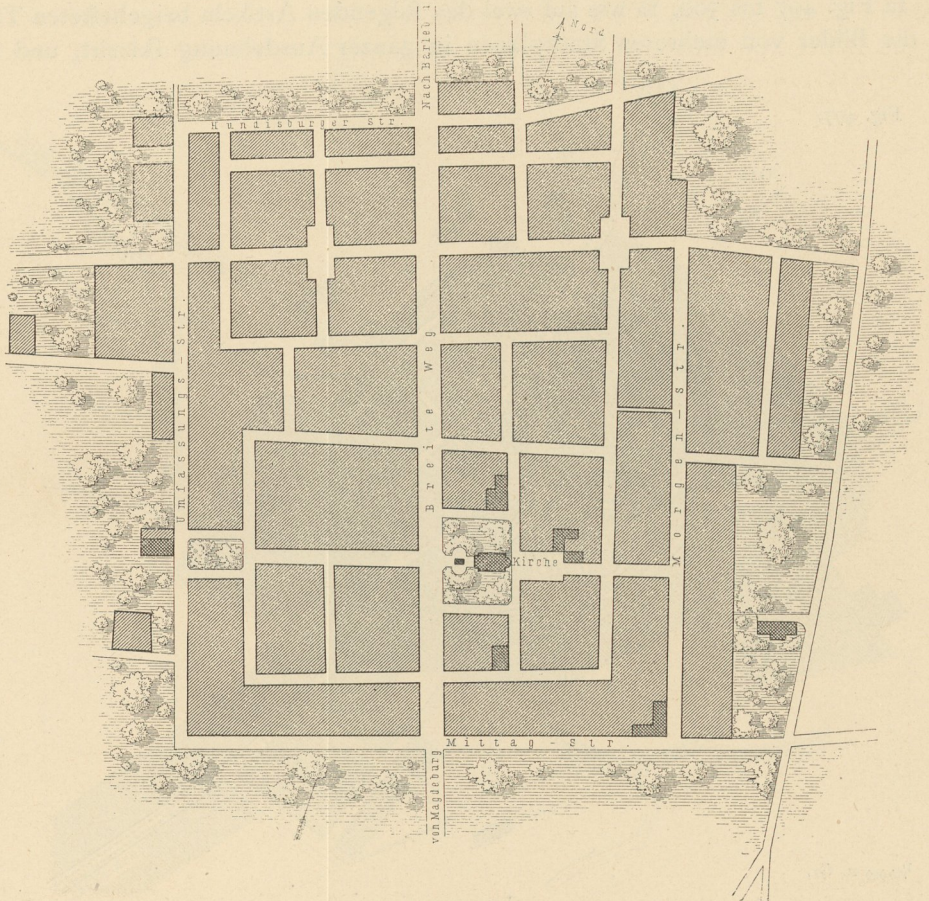
Fig. 498.



Freudenstadt  
i. W.

1/10 000 n. Gr.

Fig. 499.



Neue Neustadt bei Magdeburg.

Fig. 500.

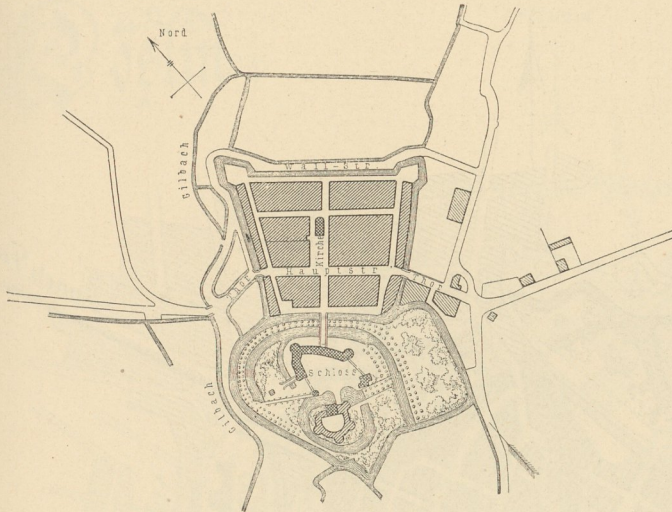
Hülchrath. —  $\frac{1}{10\,000}$  n. Gr.

Fig. 501.

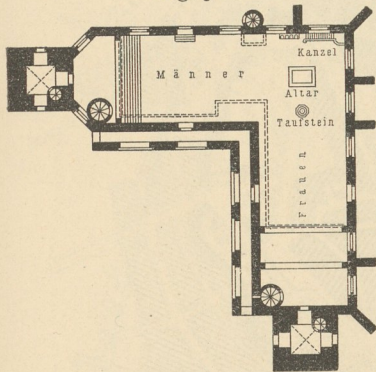
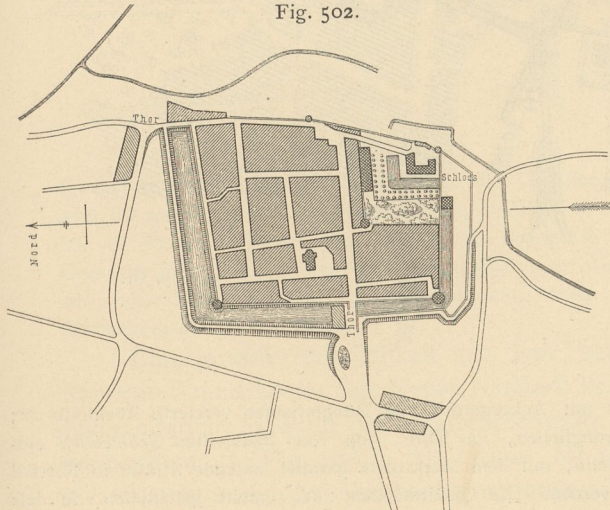
Kirche zu Freudenstadt. —  $\frac{1}{500}$  n. Gr.

Fig. 502.

Zons a. Rh. —  $\frac{1}{10\,000}$  n. Gr.

ift die Darstellung bei den größeren Städten auf die Haupttrafsenzüge beſchränkt, während die Untertheilungen fortgelaffen find.

Unter den kleineren Städten ift der Grundriß von Lennep im ehemaligen Großherzogthum Berg (Fig. 497) entſchieden central ausgebildet.

Das aus dem frühen Mittelalter ſtammende Städtchen liegt in einer Gebirgsmulde auf dem Knotenpunkte der beiden alten Landtrafsen Köln-Soeft und Elberfeld-Rade. Eine doppelte Ringlinie zeigt die Lage des

alten Wallſes und des ehemaligen Glacis an; leider ift der durch die Glacis-ſtraße gebildete Hauptring an der Südoffeite nicht ganz geſchloffen. Für die Erweiterung der in der Gegenwart wieder aufblühenden Stadt ift eine abermalige äußere Ringlinie vorgeſehen und zum Theile ſchon ausgeführt.

Fig. 500 u. 502 beziehen ſich auf zwei ehemalige kurkölniſche Feſtungstädtchen, Hülchrath und Zons, deren gezeichnete Anlage dem ſpäteren Mittelalter entſtammen dürfte. Beide Orte beſitzen noch ihre Burgen oder Schlöffer, wenn auch halb verfallen, ferner beträchtliche Ueberreſte der Feſtungsmauern, Thürme, Baſtionen und Gräben; das Strafsennetz ift regelmäſig und annähernd rechtwinkelig.

378.  
Hülchrath  
und Zons.

Der in Fig. 498 angegebene Grundriß des Luft-Curortes Freudenſtadt in Württemberg zeigt die eigenthümliche Form mehrerer in einander gelegter Quadrate, welche einen ausgedehnten freien Platz umgeben.

379.  
Freudenſtadt.

Der letztere ift ſo geräumig, daß nur eine Ecke deſſelben als Markt benutzt wird, während er im Uebrigen von Gärten, Wegeflächen und untergeordneten Gebäuden eingenommen ift. Die Tiefe der Baublöcke ift ſo gering, daß nur ein Haus mit feinem Zubehör einen beſchränkten Platz findet. Die Häufer wenden deſhalb der einen

Fig. 503.

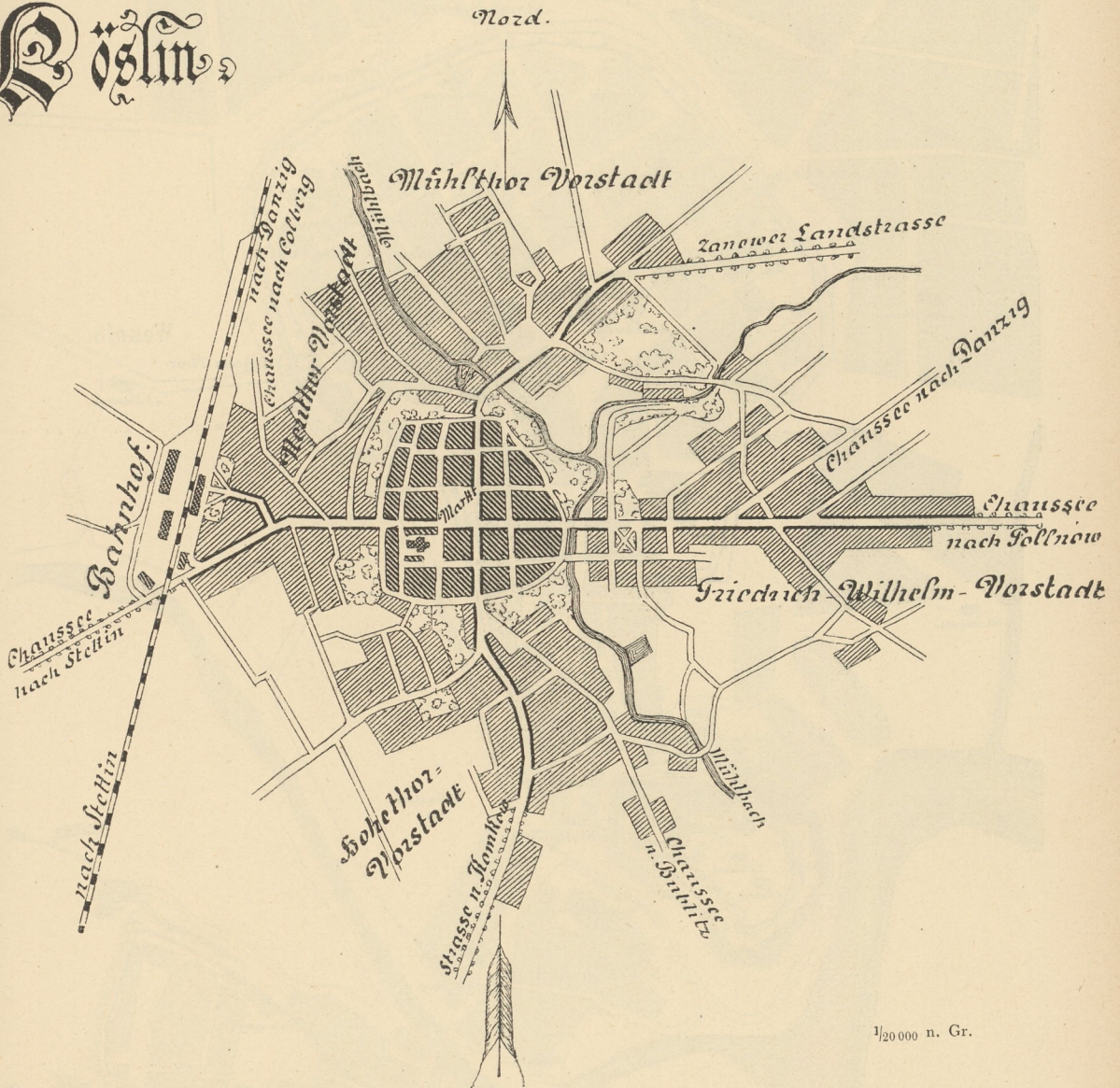
# Strassensystem



Straße ihre Vorderseite, der anderen ihre mit Ackergeräth und Düngerhaufen verzierte Rückseite zu; Wirtschaftshöfe fehlen. Nach dem ursprünglichen, im Jahre 1599 vom Baumeister *Schickhard* entworfenen Stadtplane sollte übrigens jede zweite, mit dem Marktplatz parallel laufende Straße in Fortfall kommen, um zu Hofräumen verwendet zu werden. Die Quadratecken sind zumeist geschlossen, so daß die Gebäude im rechten Winkel zusammenstoßen. Diese sonderbare Anordnung ist fogar bei der

Fig. 504.

# Döslin



Kirche angewendet, welche die eine Ecke der Umfassung des Innenplatzes bildet: die Kirche besteht aus zwei im rechten Winkel an einander gefetzten Schiffen, von welchen das eine für die Männer, das andere für die Frauen bestimmt ist, während die Kanzel in der Spitze des Winkels sich befindet (vergl. den Grundriß in Fig. 501). Der große Mittelplatz war vom Gründer der Stadt, Herzog *Friedrich I.*, für einen über Ecke gestellten Schloßbau bestimmt, dessen vier Eckthürme auf die vier Zweige des Hauptstraßenkreuzes schauen sollten.

Eine gewisse Aehnlichkeit mit dem Freudenstadter Plane besitzt der später entstandene Grundriß der sog. Neuen Neustadt bei Magdeburg, in so fern als auch dort die Ineinanderfachtelung der Straßendreiecke und die Bildung geschlossener Winkel zu beobachten ist (Fig. 499). Als Grund für die Anordnung der Winkelstraßen wird die Erleichterung der Vertheidigung angegeben, die sich auf eine oder zwei durchgehende Hauptstraßen beschränken konnte. Für unsere gegenwärtigen Aufgaben,

380.  
Neue Neustadt  
bei  
Magdeburg.

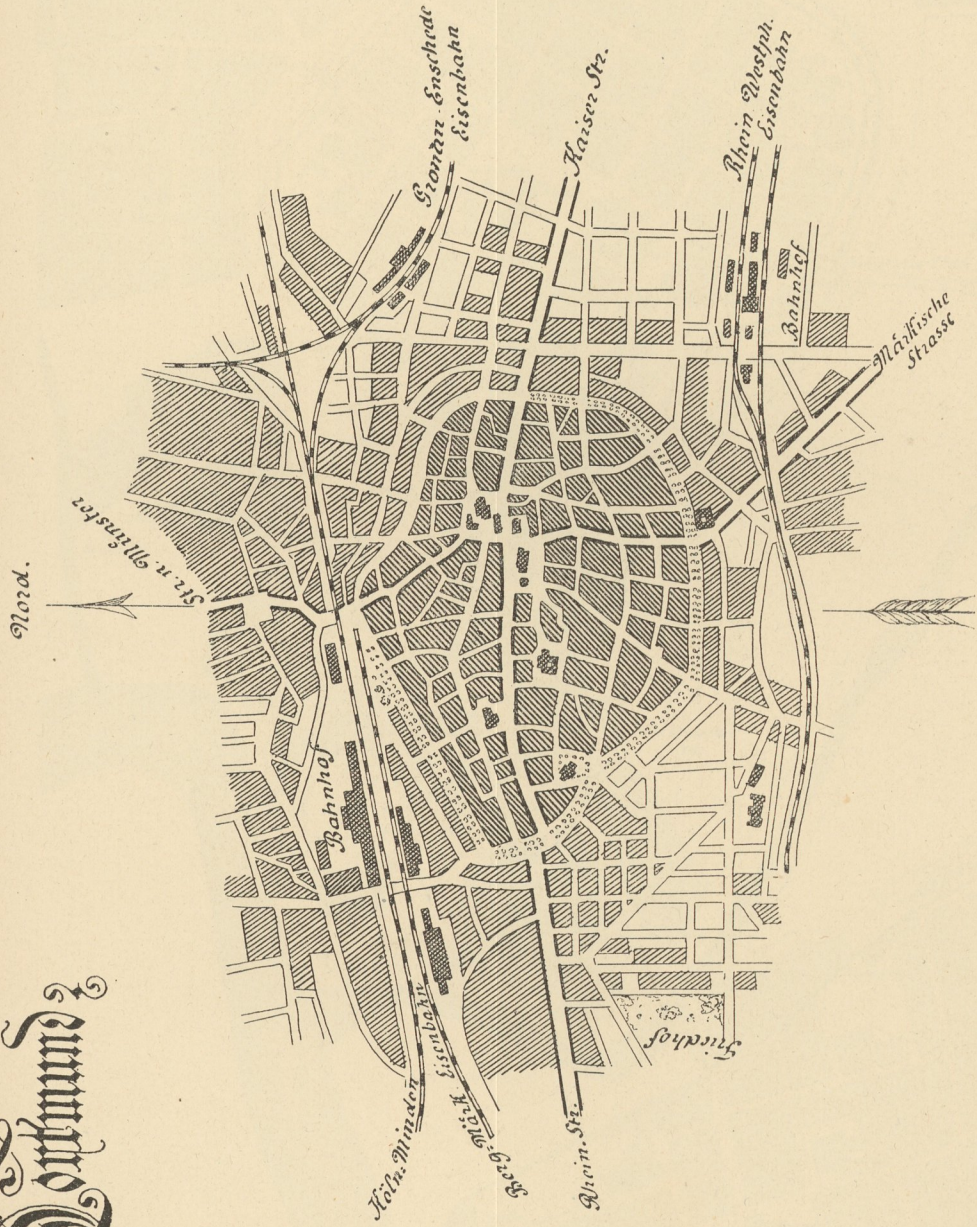


Fig. 505.

K r a k a u .

$\frac{1}{12000}$  n. Gr.

# Darmstadt

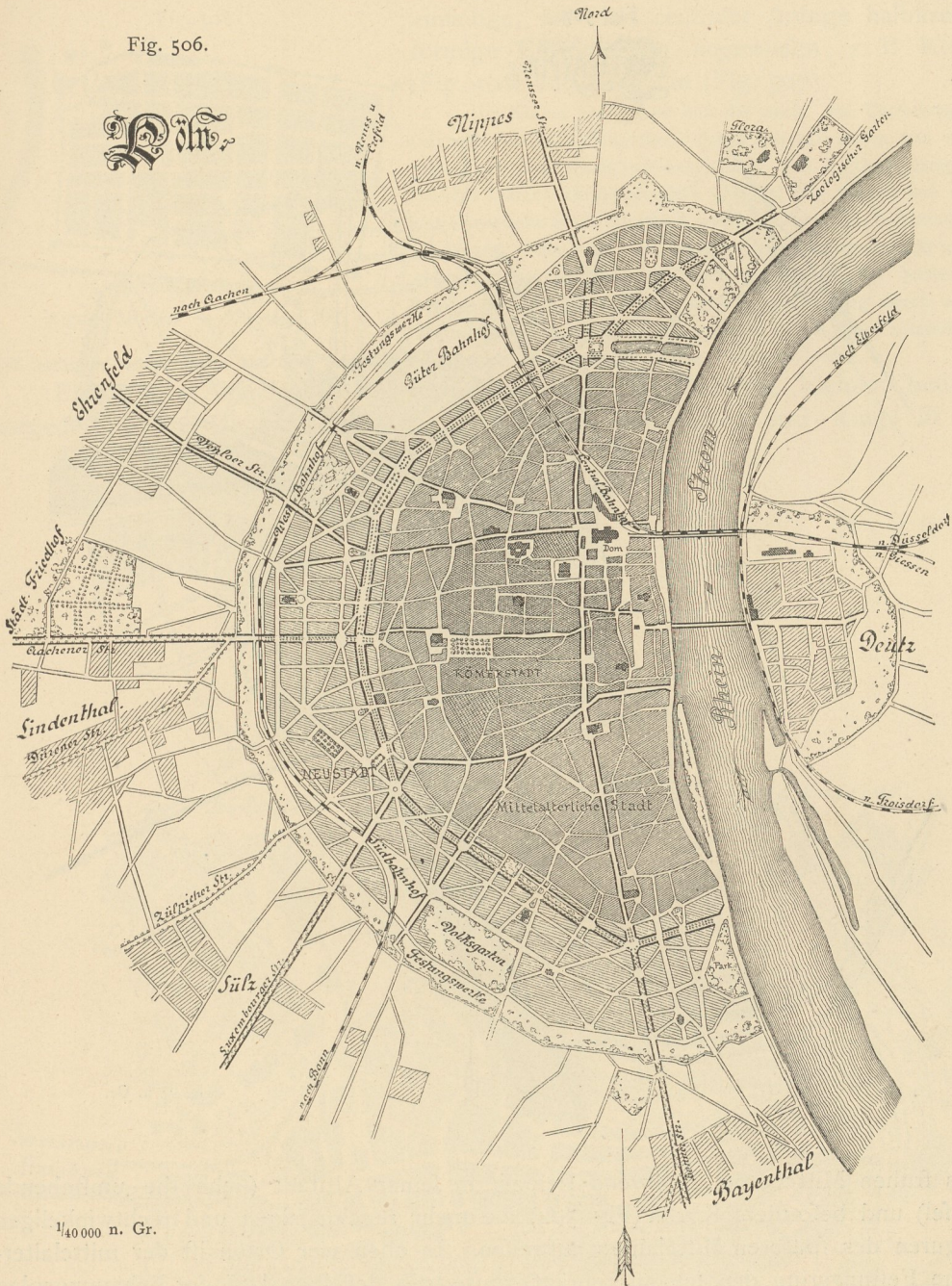


# Frankfurt

1:20000 n. Gr.



Fig. 506.



1/40000 n. Gr.

bei welchen die Anforderungen des Verkehres in erster Linie maßgebend sind, sind solche ungewöhnliche Stadtgrundrisse zwar nicht von vorbildlicher, aber doch von geschichtlicher Bedeutung.

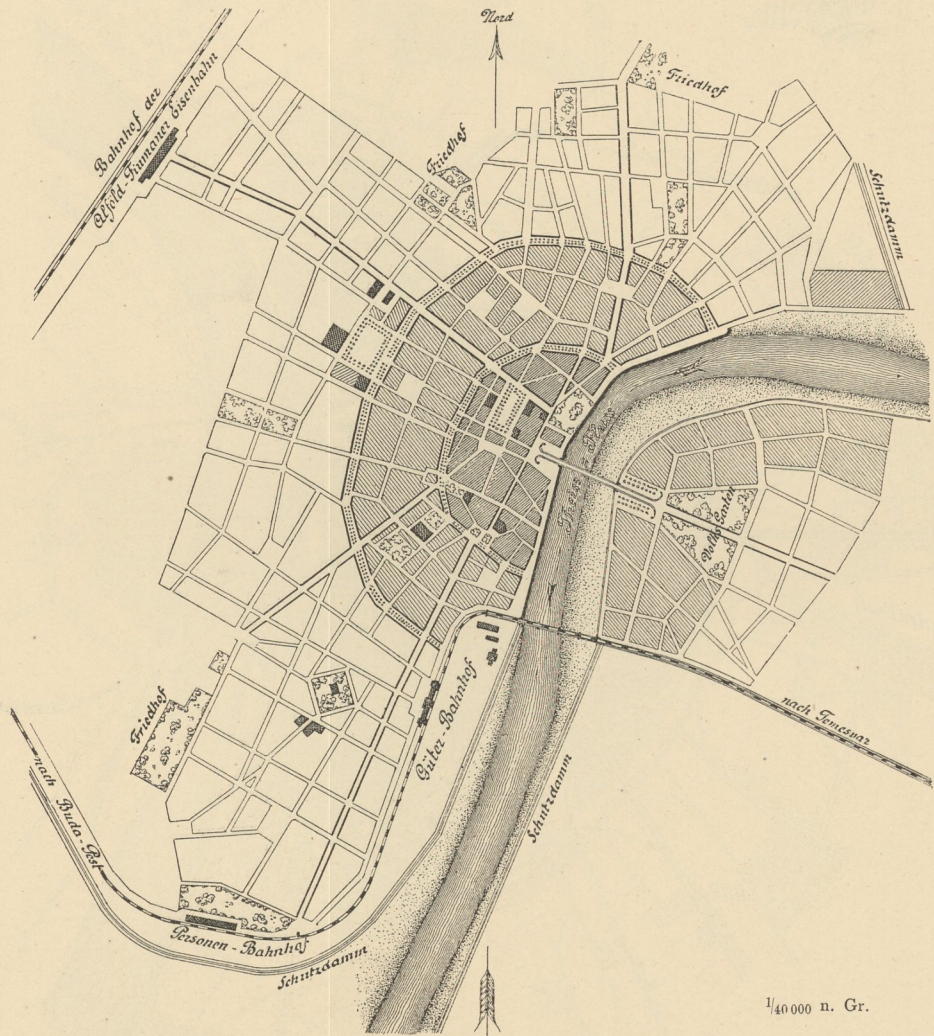
Von den mittleren Städten, welche in den folgenden Text-Abbildungen und auf einigen beigehefteten Tafeln dargestellt sind, zeigen Dortmund und Braunschweig (siehe die neben stehende Tafel und Fig. 503) die unregelmäßige centrale Gestaltung

38r.  
Dortmund,  
Braunschweig,  
Leipzig  
und Köslin.



Fig. 507.

Szegedin



des frühen Mittelalters, während Leipzig in seiner Altstadt (siehe die umstehende Tafel) und besonders Köslin (Fig. 504) die mehr regelmässigen und rechtwinkligen Figuren des späteren Mittelalters aufweisen. In allen vier Orten ist der mittelalterliche Festungsring deutlich ausgeprägt; ausserhalb desselben läßt der Bebauungsplan gleichmässig zu wünschen übrig. So wäre für Dortmund, und mehr noch für das stark entwickelte Leipzig, eine äussere Ringstrasse dringend erwünscht.

Zu den mittelalterlichen Orten von rechteckiger Anlage gehören auch die Städte Krakau (Fig. 505) und Aigues Mortes (Fig. 508<sup>64</sup>).

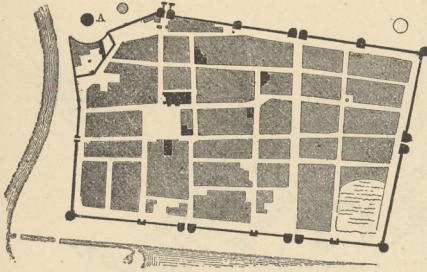
Während die vorgenannten Städte sich nach allen Seiten auszudehnen vermochten, sind viele andere Orte durch ihre Lage an einem grossen Flusse auf die

382.  
Krakau und  
Aigues Mortes.

383.  
Köln und  
Szegedin.

<sup>64</sup>) Siehe auch Theil II, Band 4, Heft 1 (S. 31 u. 32) dieses »Handbuches«.

Fig. 508.

Aigues Mortes. —  $\frac{1}{12000}$  n. Gr.

einseitige, also bei centraler Anlage halbkreisförmige Entwicklung angewiesen, z. B. Köln (Fig. 506) und Szegedin (Fig. 507).

Im Kölner Stadtplane sind die nach der Entstehungszeit verschiedenen Haupttheile durch Schraffirungen von verschiedener Dunkelheit gekennzeichnet; das mittlere unregelmäßige Viereck ist die römische Colonie, um welche sich die mittelalterliche Stadt bis zur Umwallung des XII. Jahrhunderts lagert; dann folgt die heutige Stadterweiterung bis zum gegenwärtigen Festringsring, und ausserhalb des letzteren breiten sich die Vororte aus, welche gegenwärtig durch eine breite Gürtelstrasse verbunden werden sollen; den römischen

und heutigen Brückenkopf auf dem gegenüber liegenden Rheinufer bildet die Vorstadt Deutz.

Eine große Aehnlichkeit mit Köln, wenn auch im Mafsstabe kleiner, besitzt Szegedin in Ober-Ungarn (Fig. 507). Das System der Radien und Ringe ist in

Fig. 509.

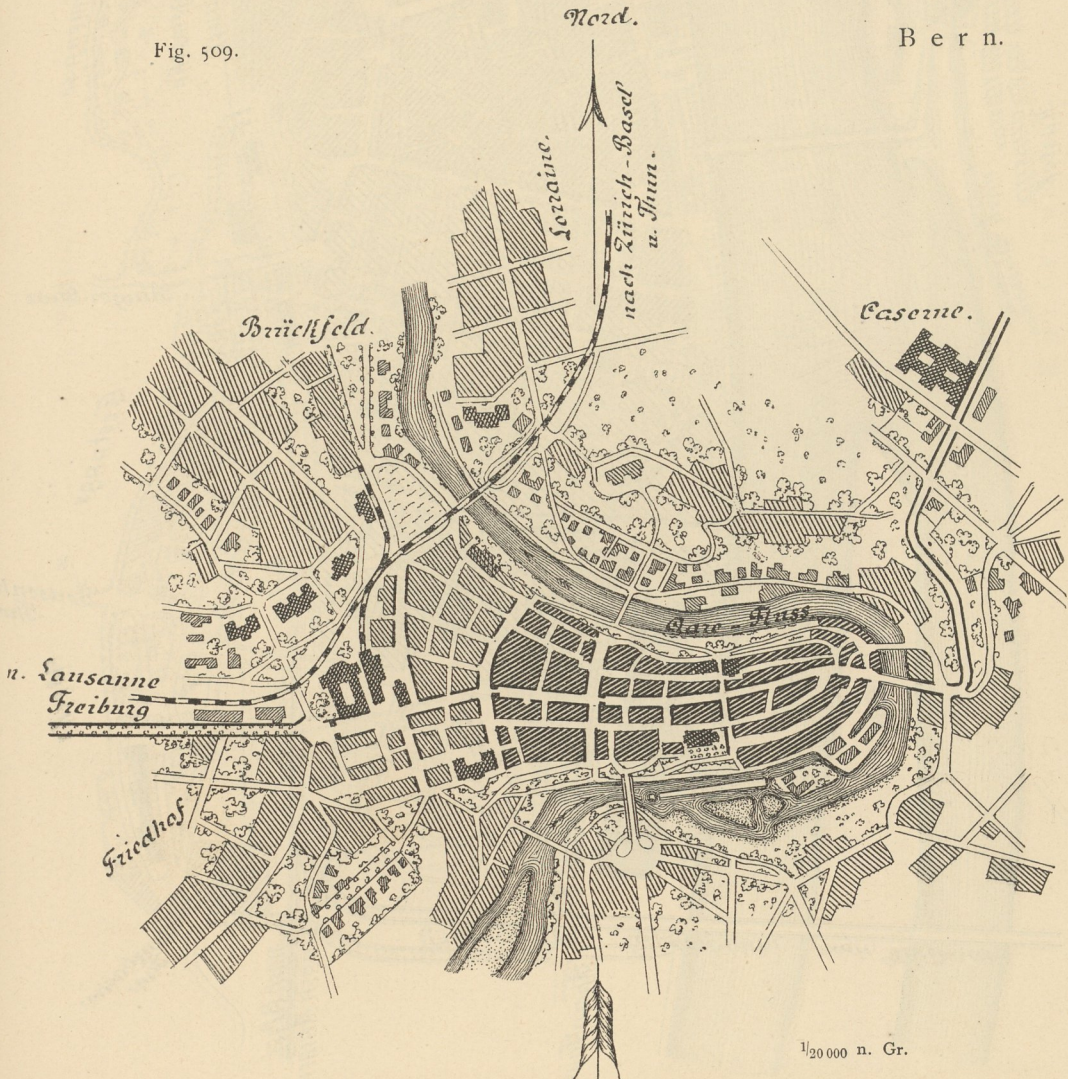
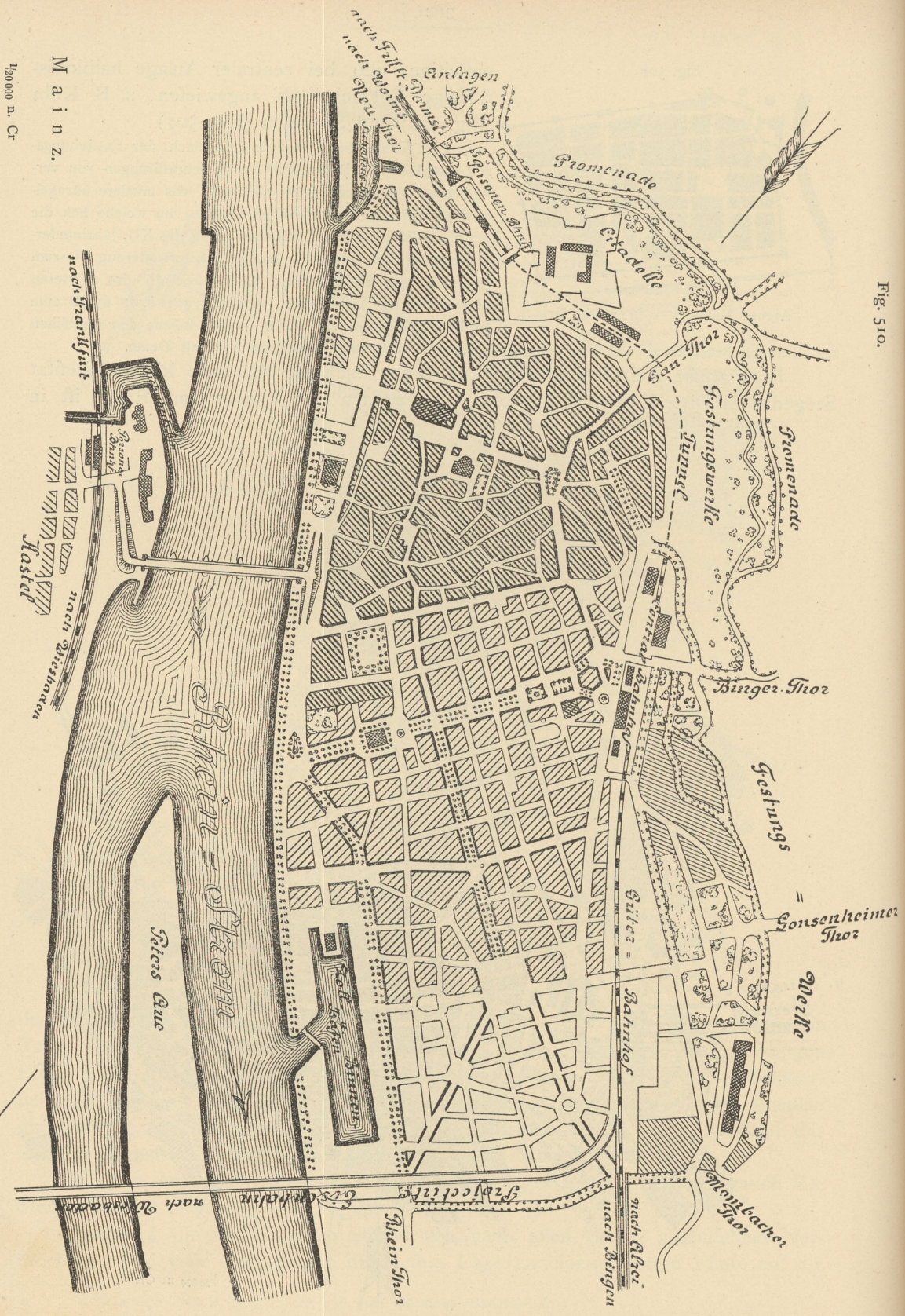
 $\frac{1}{20000}$  n. Gr.

Fig. 510.



Mainz.

1:20,000 H. Cr.

Fig. 511.



K a r l s r u h e .

1/20 000 n. Gr.

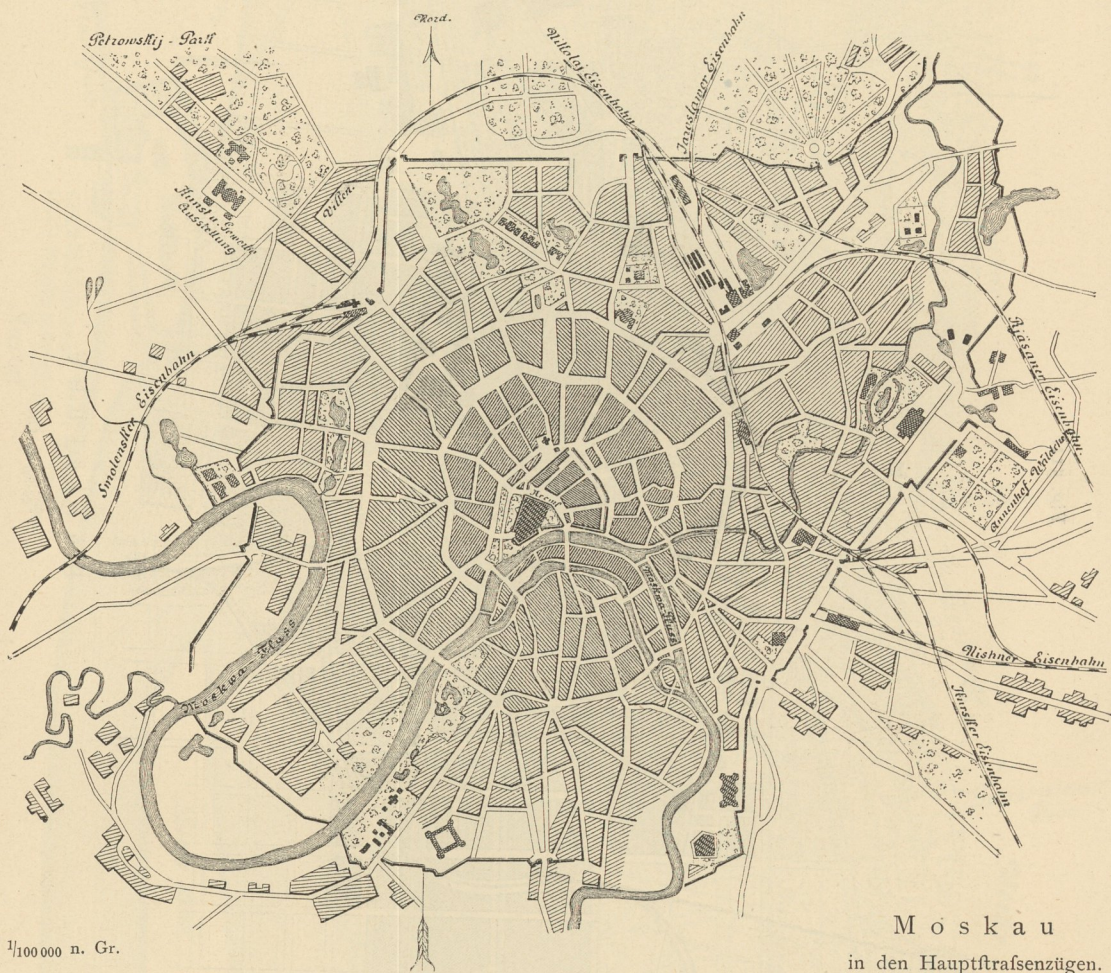
dem nach der großen Ueberschwemmung von 1879 durch *Lechner* aufgestellten neuen Stadtplane deutlich ausgeprägt.

Einseitige Erweiterungen haben auch Bern, Mainz und Straßburg erfahren.

384.  
Bern,  
Mainz  
und  
Straßburg.

Bern, ursprünglich auf den östlichsten, im Bogen der Aare gelegenen Theil beschränkt (Fig. 509), hat seine Stadtgrenze in bestimmten, heute noch erkennbaren Zeit- und Bauabschnitten nach Westen vorgeschoben; dabei hat die Oertlichkeit eine vorwiegend rechteckige Gestalt des Straßennetzes begünstigt. — Aehnlich ist die Lage und Ausdehnung von Verona an der Etsch. — In Mainz und Straßburg war es die einseitige Hinauschiebung der Festungswerke, welche auch die einseitige Stadterweiterung bedingte.

Fig. 512.



In beiden Erweiterungsplänen (Fig. 510 und die neben stehende Tafel) herrscht das Rechtecksystem, aber nach Bedarf mit Diagonalen durchsetzt, vor; das Straßburger neue Straßennetz hat durch reichliches Einlegen von Hauptdiagonalen stellenweise eine grundlegende Dreieckform angenommen.

Als Besonderheit ist in Fig. 511 noch der aus der ersten Hälfte des XVIII. Jahrhunderts stammende Plan der Stadt Karlsruhe mitgetheilt.

385.  
Karlsruhe.

Für die Erweiterung der Stadt hat die Fortsetzung des vom Schloß ausstrahlenden, durch eine lange Sehne, die »Lange Straße« (jetzt Kaiserstraße), geschnittenen Fächer-systemes nicht beibehalten werden können. Die Außenbezirke sind vielmehr meist nach dem Schachbrett angelegt und entbehren des organischen Zusammenhanges mit der Innenstadt.



Straßburg.

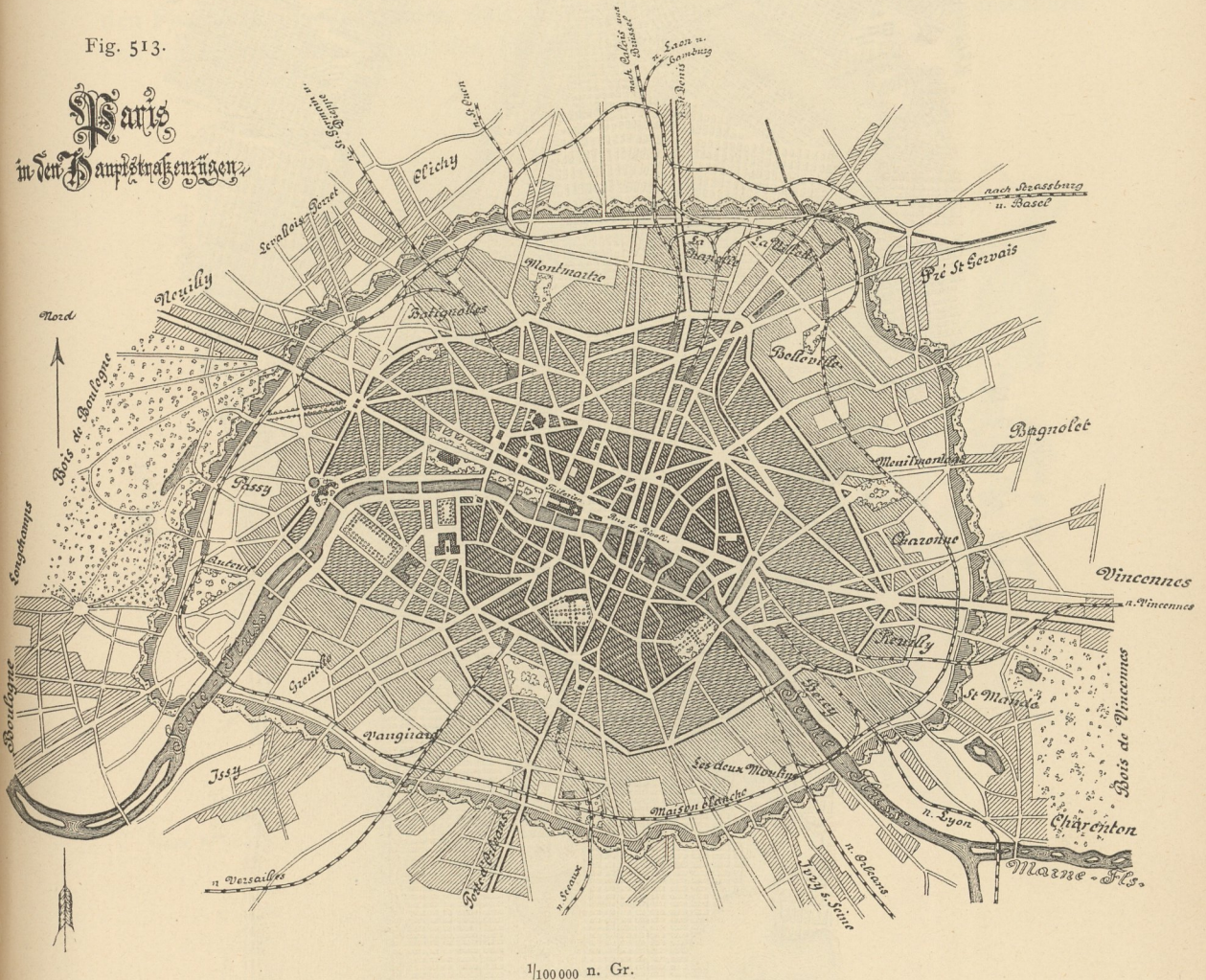
1860. d. Gr.

Vier Grundrisse von Großstädten zeigen Fig. 512 bis 515. Das centrale System der Strahlen und wiederholten Ringe ist in Moskau (Fig. 512) und Paris (Fig. 513) deutlich ausgeprägt, bezüglich der letztgenannten Stadt aber zugleich durch nachträglich eingelegte Diagonalen in den älteren und planmäßig fest gestellte Diagonalen in den neueren Ortsteilen vervollständigt.

Der dreifache Gürtel der inneren *Boulevards*, der äußeren *Boulevards* und der gegenwärtigen Umwallung ist für Paris bezeichnend; zahlreiche fontige breite Straßen, *Boulevards* und *Avenues* genannt, je

386.  
Moskau  
und Paris.

Fig. 513.



nachdem dieselben mehr ringförmig oder mehr central verlaufen, bringen die dem Verkehre so dienlichen großen Dreieckszüge hervor. Die Abbildung zeigt ferner die acht Kopfstationen der in die Stadt eindringenden Eisenbahnen und die für den Stadtverkehr noch wenig nutzbare Gürtelbahn von 9 km Durchmesser; Paris bedarf eines inneren Stadtbahnringes und mehrerer Durchmesserbahnen auf das dringendste.

Turin ist trotz seines vorchristlichen Ursprunges in seiner heutigen Erscheinung eine moderne Stadt im einförmigsten Rechteckschema, welches nur durch wenige Schrägen unterbrochen ist (Fig. 515). Auch die Ringstraße daselbst ist ein Rechteck mit zwei Abschrägungen.

387.  
Turin.

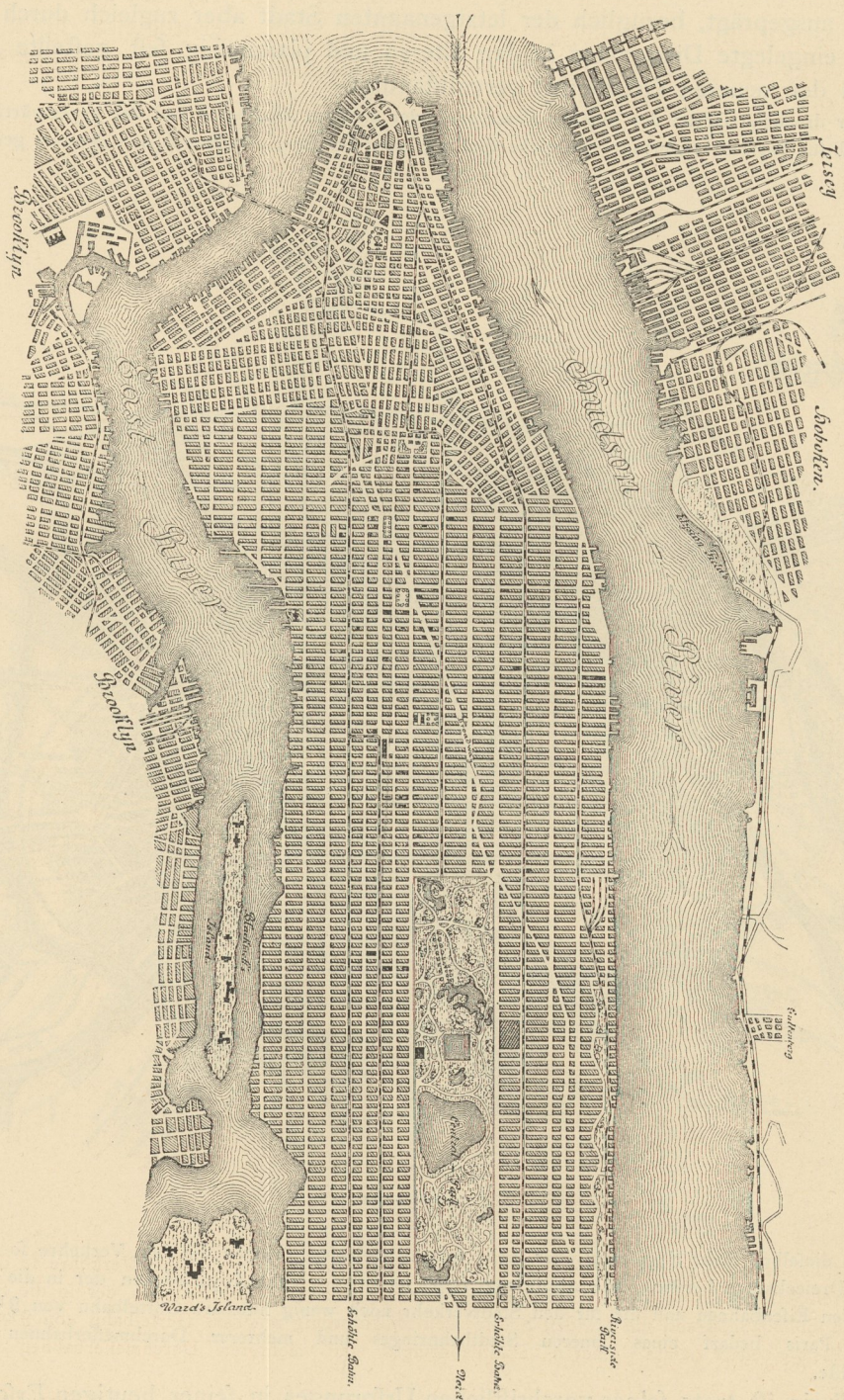


Fig. 514.

New - York.

1/25,000 n. Gr.

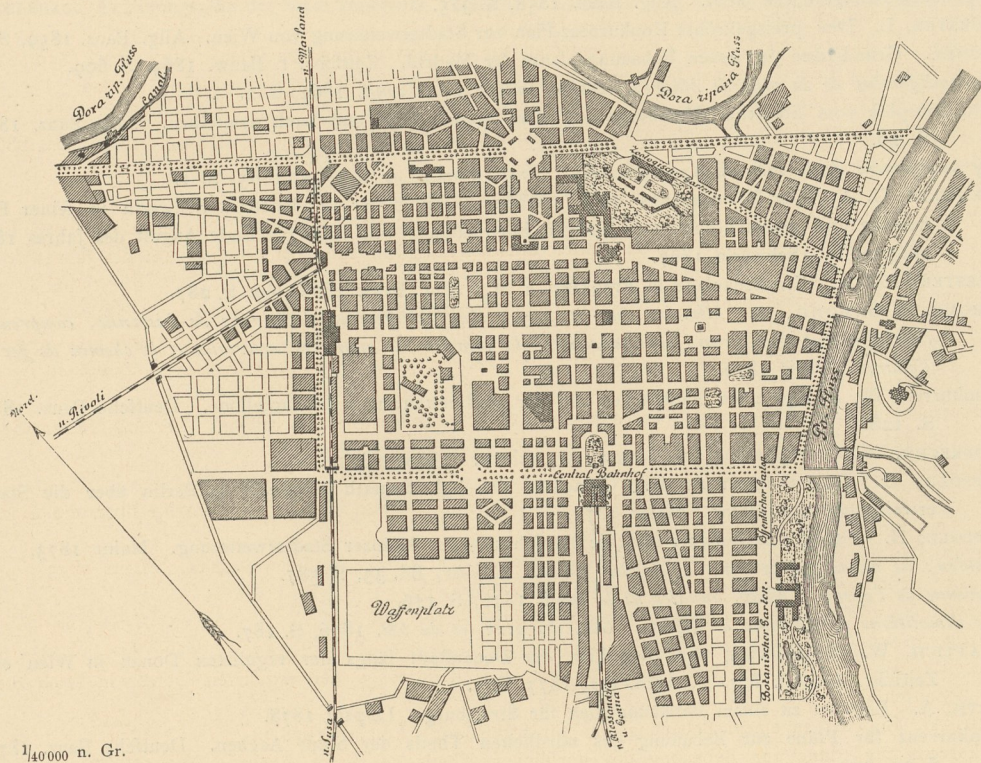


Sehr verwandt mit dem Turiner Stadtplan ist die Anlage der Stadt Krefeld, deren Wallstraße ebenfalls im Rechteck das Straßennetz umgibt, während das Schachbrett der Stadt Mannheim von einem nur am Schloßgarten unvollständigen Kreisring umschlossen ist.

Als ein Beispiel amerikanischer Städteanlagen diene schließlich der in Fig. 514 dargestellte Grundriß von New-York, langweilig und vierkantig, schwung- und ruhelos, aber echt »amerikanisch«. Bezeichnend ist die unvermittelte Aneinandersetzung verschiedener Stadttheile, die rücksichtslose Fortsetzung des Schachbrettmusters über die Schlangenlinie des *Broadway* und die formlose Endigung der Straßensblöcke an den Flusuferten. Kein Wunder, daß die Stadt von den Wasserseiten einen unchönen und im Inneren einen freudlosen Eindruck macht.

388.  
New-York.

Fig. 515.



Turin.

#### Literatur

über »Entwurf des Stadtplanes«.

- Travaux de Paris. Voies publiques. Principes de distribution des voies de circulation dans les grandes villes.*  
*Revue gén. de l'arch.* 1862, S. 165.
- On the laying out of cities.* *Builder*, Bd. 31, S. 279.
- BAUMEISTER, R. Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirthschaftlicher Beziehung.  
Berlin 1876. (Kap. I u. 8.)
- UNGER. Großstädtische Grundpläne und Hannovers Ringstraße. *Zeitschr. d. Arch.- u. Ing.-Ver. zu Hannover* 1877, S. 192.

- Protokolle über die Sitzungen der Commission zur Feststellung des Bebauungsplans für die Stadt Strafsburg. 1879.
- TURNER, M. A. Ueber Strafsenverhältnisse und Bebauungsart größerer Städte. ROMBERG's Zeitschr. f. pract. Bauk. 1880, S. 405, 428, 451.
- WIECK, B. Anlage der Städtebebauungspläne. Deutsche Bauz. 1883, S. 579. Wochbl. f. Arch. u. Ing. 1883, S. 490.
- Deutsche Bauz. 1886, S. 583, 593.
- Deutsche Zeit- und Streitfragen. Heft 7: Moderne Stadterweiterungen. Von R. BAUMEISTER. Hamburg 1887.

## Literatur

über »Ausgeführte Bebauungspläne« und »Bebauungsentwürfe«<sup>65)</sup>.

- GOTTGETREU, R. Façaden für die neue Maximiliansstraße in München. Zeitschr. f. Bauw. 1855, S. 313.
- Die neuen Anlagen von Genf. Allg. Bauz. 1858, S. 325.
- FÖRSTER, L. Der preisgekürnte Konkurrenz-Plan zur Stadterweiterung von Wien. Allg. Bauz. 1859, S. 1.
- RÖMER. Grund-Idee des neuen Bebauungsplanes für Madrid. Zeitschr. f. Bauw. 1864, S. 609.
- Agrandissement de la ville de Madrid. Nouv. annales de la const.* 1864, S. 2.
- Situationsplan vom Stadttheil Hamburgs vor dem Brande 1842 und nach demselben. Allg. Bauz. 1865, S. 20.
- Agrandissement de la ville de Saint-Nazaire. Nouv. annales de la const.* 1865, S. 1.
- DEMMLER, G. A. Der Erweiterungs- und Verfeinerungsplan der Residenzstadt Schwerin in feiner Entfaltung und geschichtlich actenmäßigen Entwicklung von 1862 bis Ende August des Jahres 1866 mitgetheilt. Schwerin 1867.
- SEESTERN-PAULY. Strafsenanlage in Frankfurt a. M. Allg. Bauz. 1868—69, S. 287.
- THOMÉ DE GAMOND, A. *Mémoire sur le projet d'agrandissement de la ville de Lisbonne, comprenant l'établissement d'un grand port maritime, la création de quartiers nouveaux et le chemin de fer de Collarès.* Paris 1870.
- Konkurrenz für Anlage eines Stadtparkes und der Stadterweiterung zu Barcellona. Deutsche Bauz. 1871, S. 128.
- HOBRECHT. Stadterweiterung von Mainz. Gutachten. Mainz 1873.
- LIPPOLD, H. Bemerkungen zu dem Gutachten des kgl. Baurath Hobrecht in Berlin über die Stadterweiterung von Mainz. Mainz 1873.
- LIPPOLD, H. Ueber den Entwurf und die Ausführung der Mainzer Stadterweiterung. Mainz 1873.
- London: as arranged by Sir Christopher Wren. Builder,* Bd. 33, S. 587.
- L'avenue de l'opéra. Nouv. annales de la const.* 1876, S. 176.
- Les démolitions de l'avenue de l'opéra. Gaz. des arch. et du bât.* 1876, S. 187.
- FLATTICH, W. Betrachtung über den Plan der Donaustadt längs der regulirten Donau in Wien etc. Zeitschr. des öft. Ing.- u. Arch.-Ver. 1877, S. 1.
- ORTH, A. Entwurf zu einem Bebauungsplan für Strafsburg. Leipzig 1878.
- Konkurrenz für Pläne zur Bebauung des nördlichen Theils der Stadt Aachen. Deutsche Bauz. 1878, S. 90, 290.
- Die Stadterweiterung von Strafsburg. Deutsche Bauz. 1878, S. 343, 356, 411, 428, 516.
- MEYER, F. A. Die Neugestaltung des Wall-Terrains zwischen dem Damm- und dem Holsten-Thor zu Hamburg. Deutsche Bauz. 1879, S. 238.
- Ein Entwurf zur Anlage einer Ringstraße an Stelle der alten Vertheidigungswerke Nürnberg's. Deutsche Bauz. 1879, S. 453, 481.
- Stadterweiterung von Mainz. Deutsche Bauz. 1879, S. 484.
- Noch einmal die projektirte Ringstraße Nürnberg's. Deutsche Bauz. 1879, S. 500.
- STÜBBEN, J. Die Stadterweiterung von Köln. Wochbl. f. Arch. u. Ing. 1879, S. 25, 41.
- STÜBBEN, J. Stadterweiterung von Ostende. Zeitschr. f. Bauw. 1879, S. 229.
- STÜBBEN, J. Paris in Bezug auf Strafsenbau und Stadterweiterung. Zeitschr. f. Bauw. 1879, S. 377. (Auch im Buchhandel erschienen. Berlin 1879.)
- WALLBRECHT. Die Durchbruchs-Projekte für die Altstadt Hannover. Zeitschr. d. Arch.- u. Ing.-Ver. zu Hannover 1879, S. 491.

<sup>65)</sup> Es sei auch auf die lehrreiche Sammlung von Relief-Plänen im Zeughaus zu Berlin hingewiesen.

- Agrandissement de la ville de Neuchâtel.* Eifenb., Bd. 10, S. 45.
- STÜBBEN. Aachens Bebauungsplan und bauliche Zukunft. Deutsche Bauz. 1880, S. 100.
- Die Stadterweiterung von Strafsburg. Deutsche Bauz. 1881, S. 13, 26.
- Die rationelle Vergrößerung der Stadt Bern. Eifenb., Bd. 15, S. 139.
- STEGMAN, R. Der neue Bebauungsplan der Stadt Riga. Rigafche Ind.-Ztg. 1881, S. 133.
- MÜHLKE, C. Die Stadterweiterung Roms. Wochbl. f. Arch. u. Ing. 1882, S. 206.
- The proposed improvements at Hyde park corner.* Builder, Bd. 42, S. 479.
- Die Bebauung der Kaiser Wilhelm-Straße in Berlin. Centralbl. d. Bauverw. 1885, S. 53.
- Die Entwicklung des Stadttheiles Moabit und die Bauten auf dem Gelände der Baugesellschaft »Am kleinen Thiergarten«. Deutsche Bauz. 1885, S. 413.
- Köln und seine Bauten. Köln 1888. Theil II, Kap. 2.
- STÜBBEN. Der Wiederaufbau der Stadt Szegedin. Deutsche Bauz. 1889, S. 3.
- ADAM, B. Die König Johannstraße in Dresden. Civiling. 1889, S. 175.
- BOKELBERG. Bebauungsplan der Stadt Hannover. Zeitfchr. d. Arch.- u. Ing.-Ver. zu Hannover 1889, S. 240.
-