

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 verkehrarmen 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.

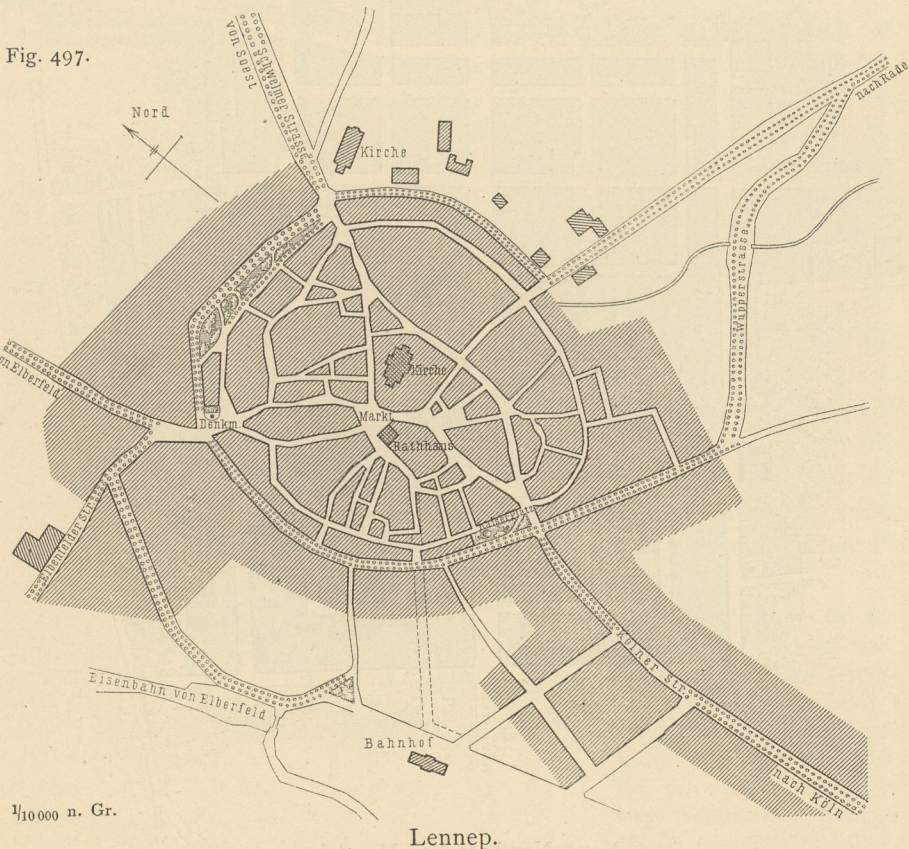
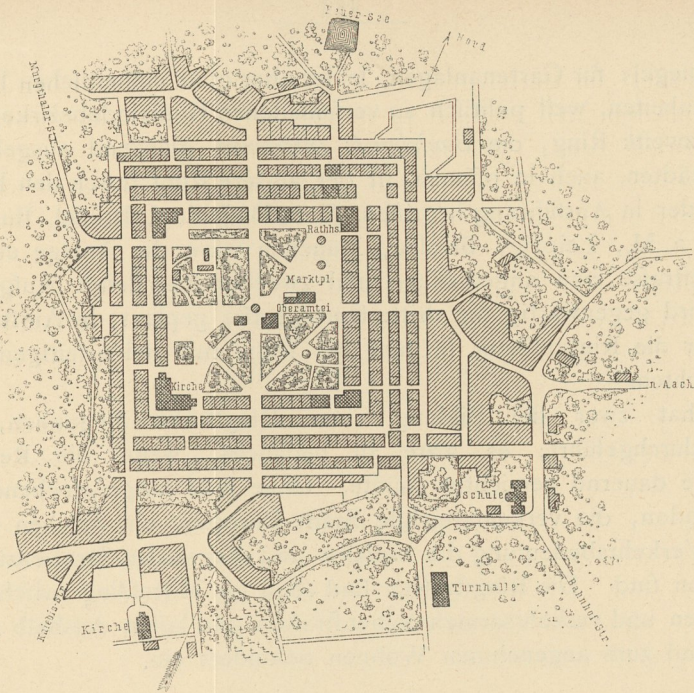


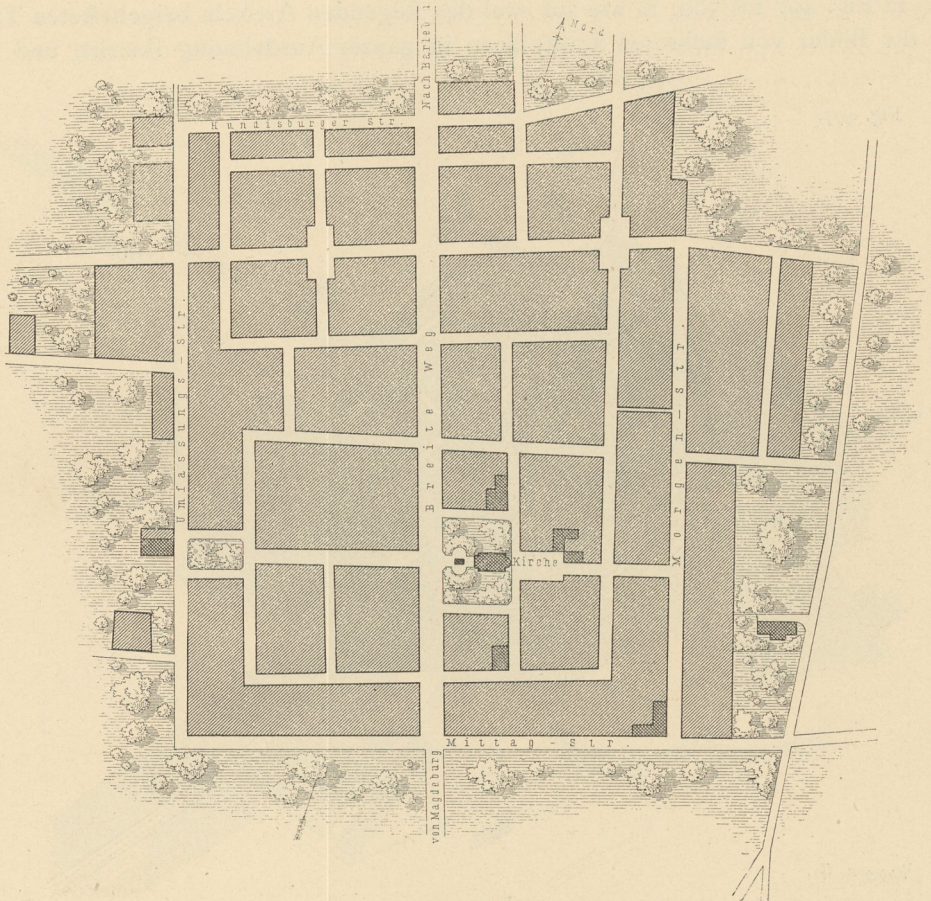
Fig. 498.



Freudenstadt
i. W.

$\frac{1}{110000}$ n. Gr.

Fig. 499.



Neue Neustadt bei Magdeburg.

Fig. 500.

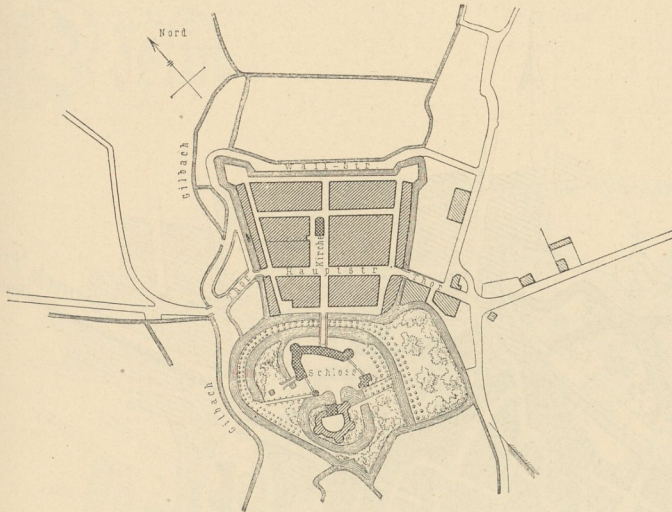
Hülchrath. — $\frac{1}{10\,000}$ n. Gr.

Fig. 501.

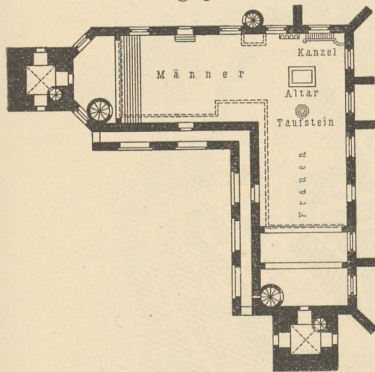
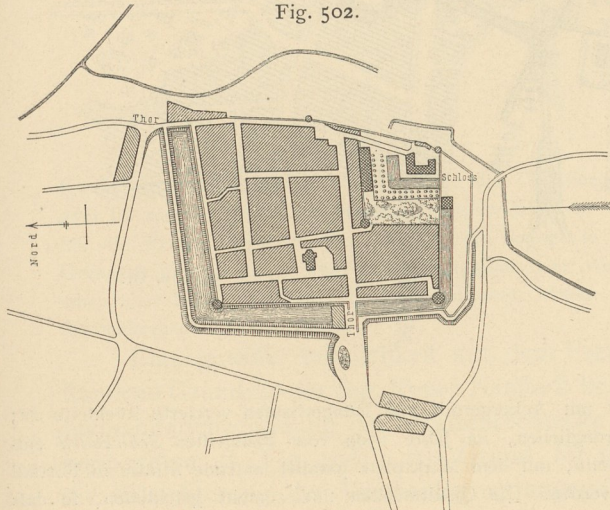
Kirche zu Freudenstadt. — $\frac{1}{500}$ n. Gr.

Fig. 502.

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

ift die Darstellung bei den größeren Städten auf die Haupttrassenzüge beschränkt, während die Untertheilungen fortgelassen sind.

Unter den kleineren Städten ist 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 Landtrassen Köln-Soest und Elberfeld-Rade. Eine doppelte Ringlinie zeigt die Lage des

alten Wallen und des ehemaligen Glacis an; leider ist der durch die Glacis-Straße gebildete Hauptring an der Südostseite nicht ganz geschlossen. Für die Erweiterung der in der Gegenwart wieder aufblühenden Stadt ist eine abermalige äußere Ringlinie vorgefehen und zum Theile schon ausgeführt.

Fig. 500 u. 502 beziehen sich auf zwei ehemalige kurkölnische Festungsstädtchen, Hülchrath und Zons, deren gezeichnete Anlage dem späteren Mittelalter entstammen dürfte. Beide Orte besitzen noch ihre Burgen oder Schlösser, wenn auch halb verfallen, ferner beträchtliche Ueberreste der Festungsmauern, Thürme, Bastionen und Gräben; das Straßennetz ist 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 ist so geräumig, daß nur eine Ecke desselben als Markt benutzt wird, während er im Uebrigen von Gärten, Wegflächen und untergeordneten Gebäuden eingenommen ist. Die Tiefe der Baublöcke ist so gering, daß nur ein Haus mit feinem Zubehör einen beschränkten Platz findet. Die Häuser wenden deshalb der einen

Fig. 503.

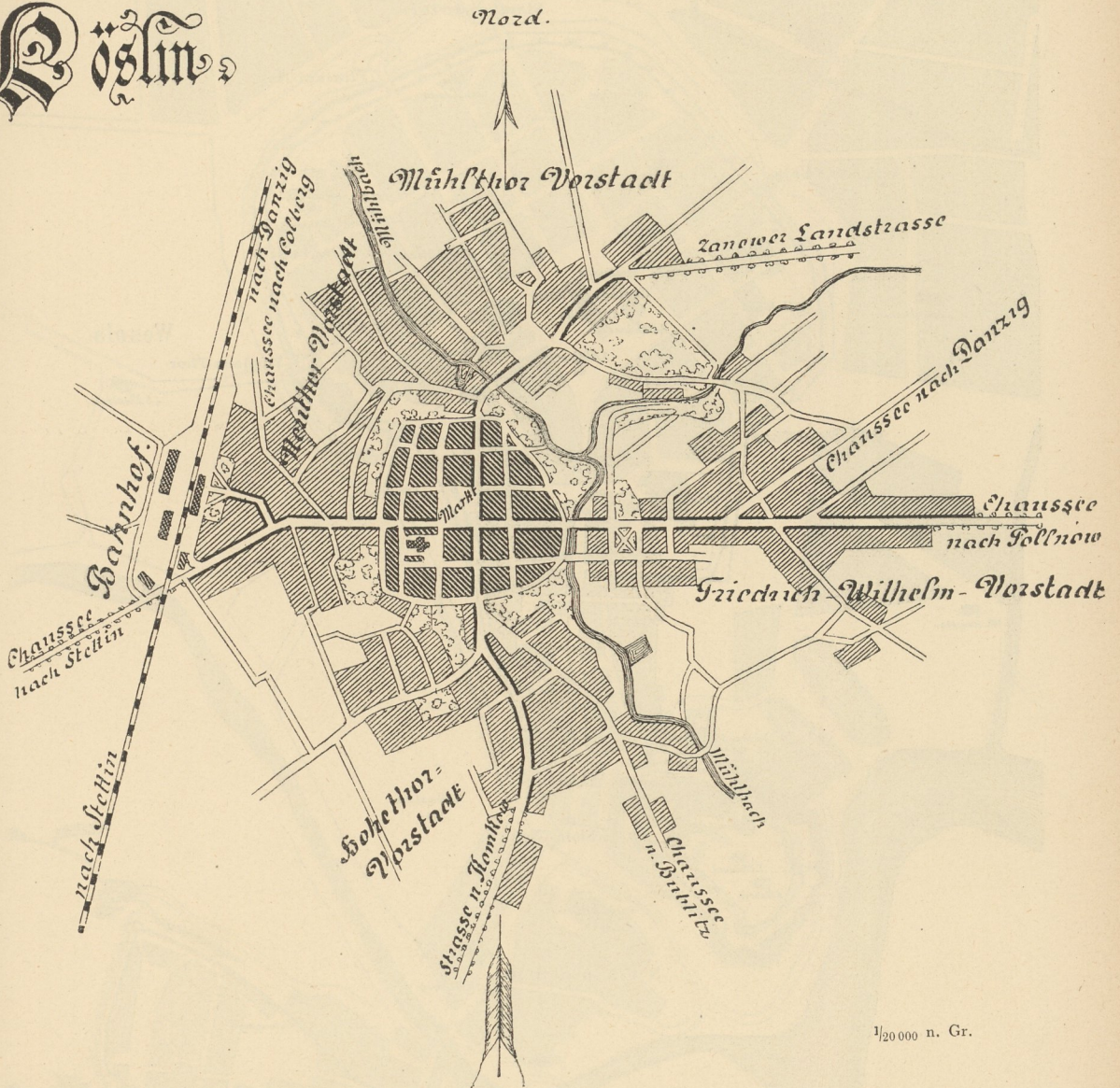
Strassensystem



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.

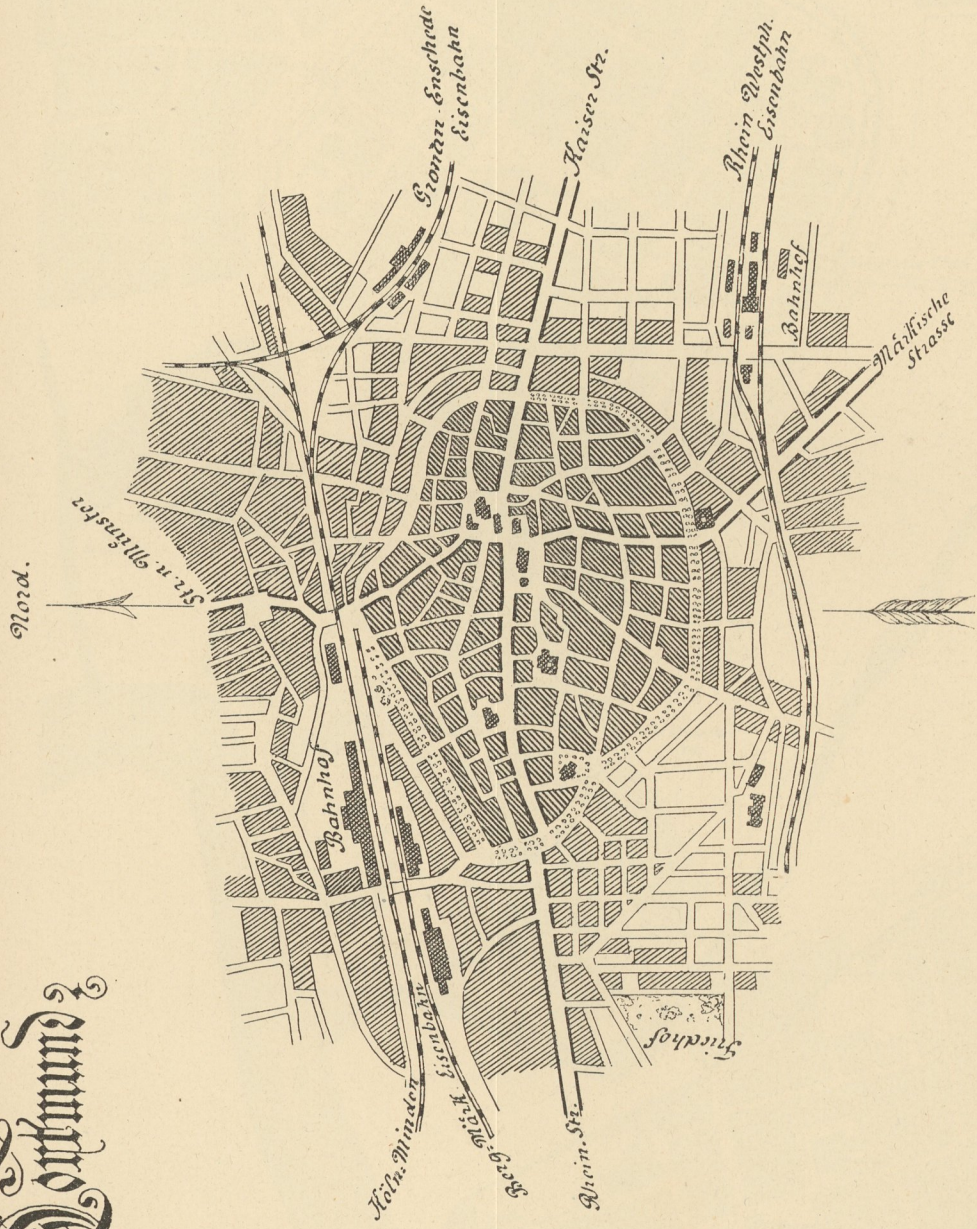


Fig. 505.

K r a k a u .

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

Darmstadt

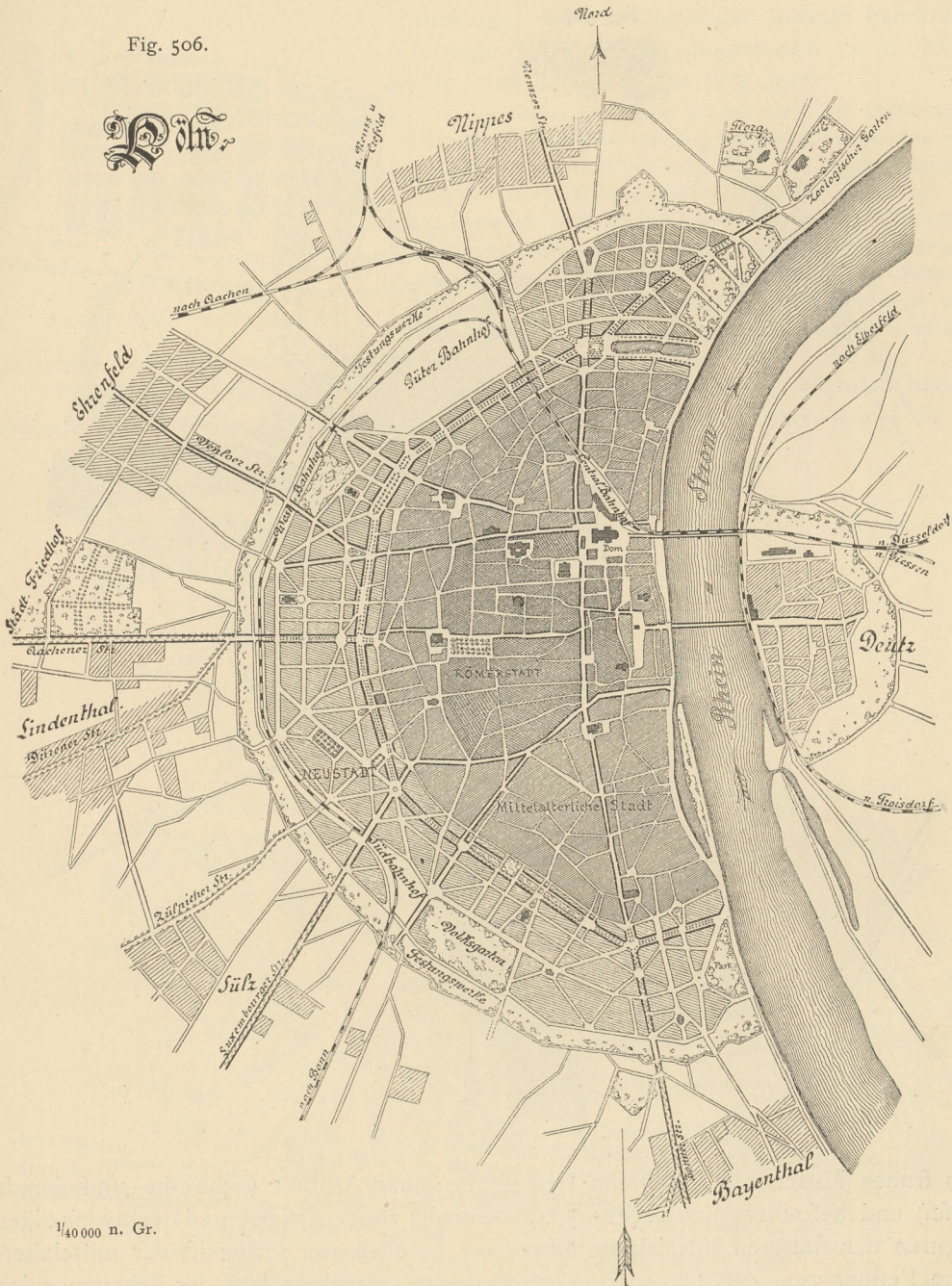


Frankfurt

1:20000 n. Gr.



Fig. 506.



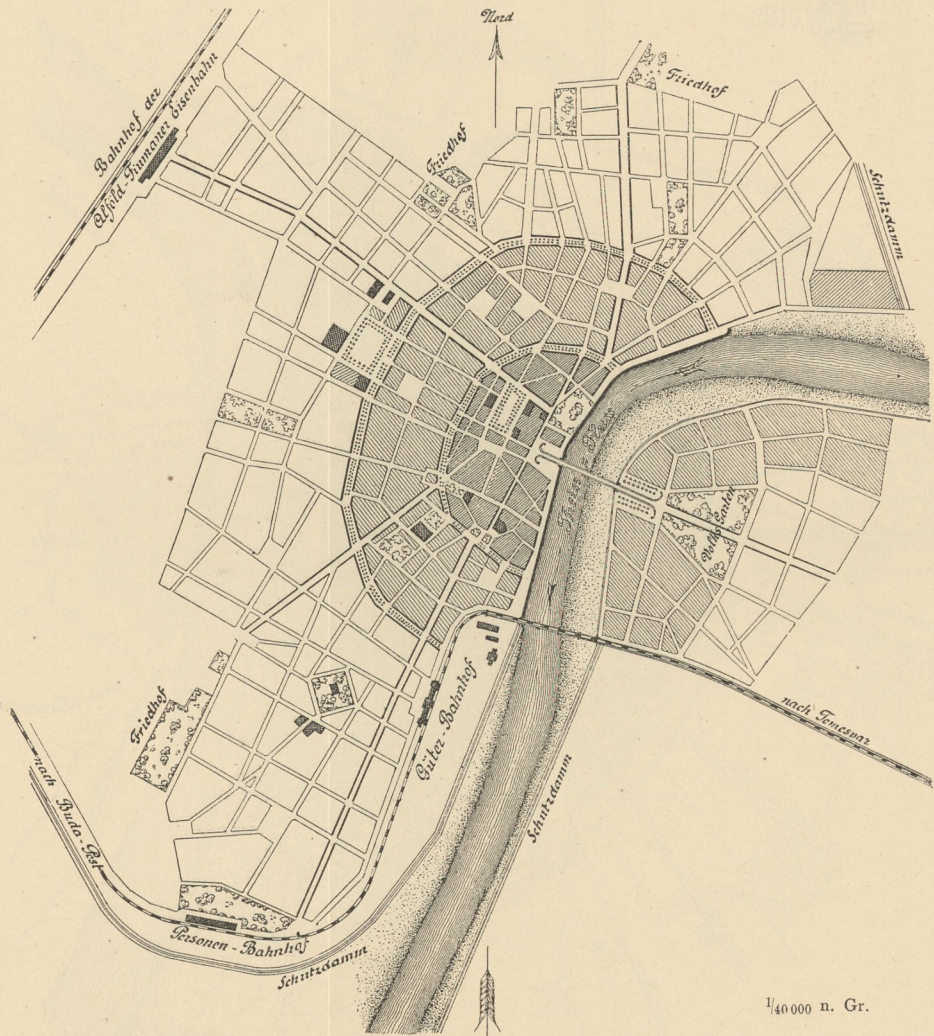
bei welchen die Anforderungen des Verkehres in erster Linie maßgebend sind, sind solche ungewöhnliche Stadtgrundrisse zwar nicht von vorbildlicher, aber doch von geschichtlicher Bedeutung.

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. 508⁶⁴).

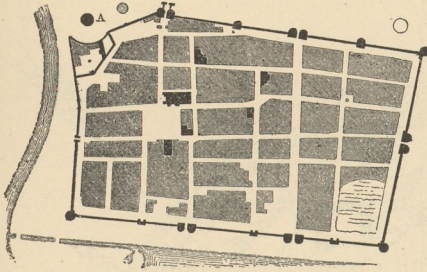
Während die vorgenannten Städte sich nach allen Seiten auszudehnen vermochten, sind viele andere Orte durch ihre Lage an einem grossen Flusse auf die

382.
Krakau und
Aigues Mortes.

383.
Köln und
Szegedin.

⁶⁴) 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.

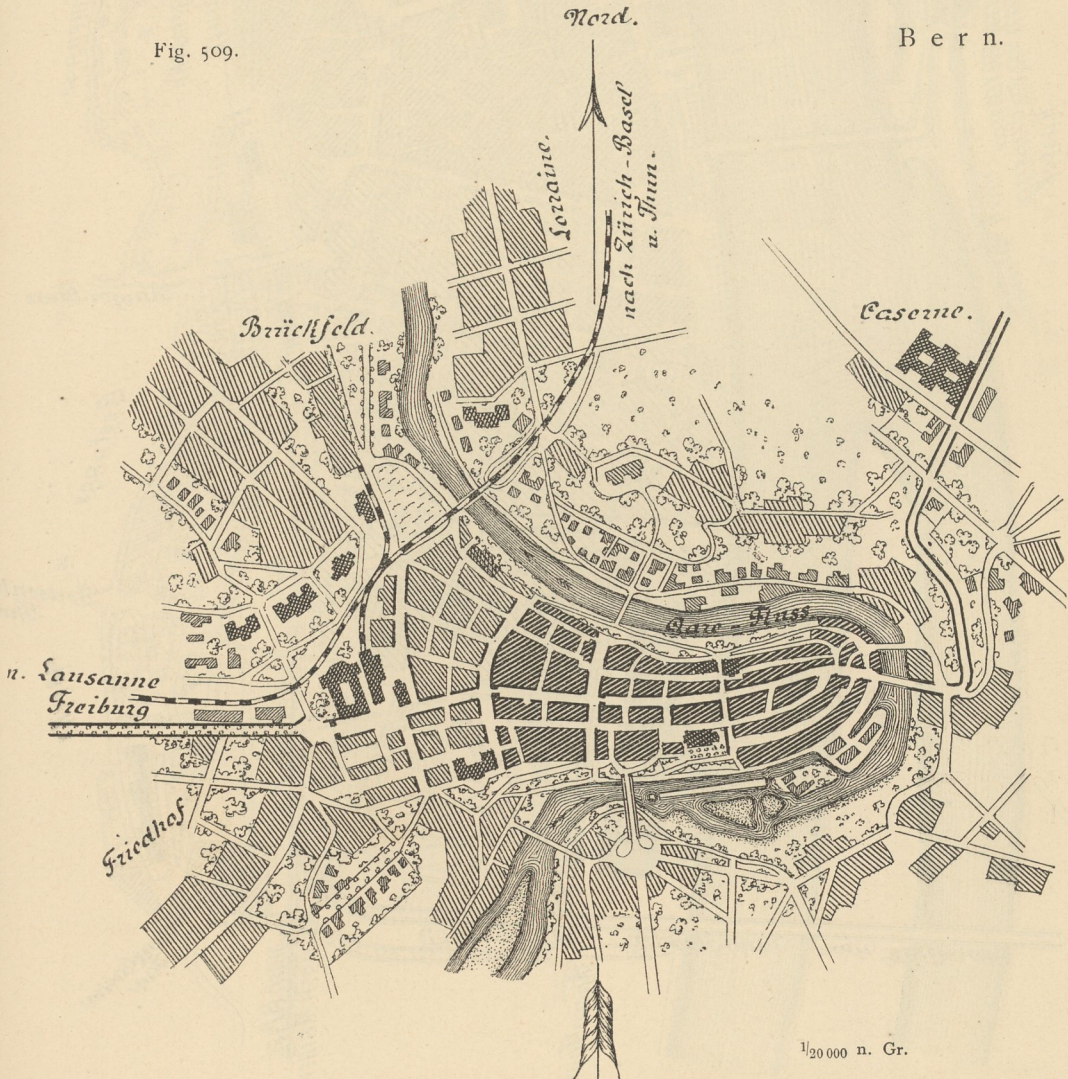
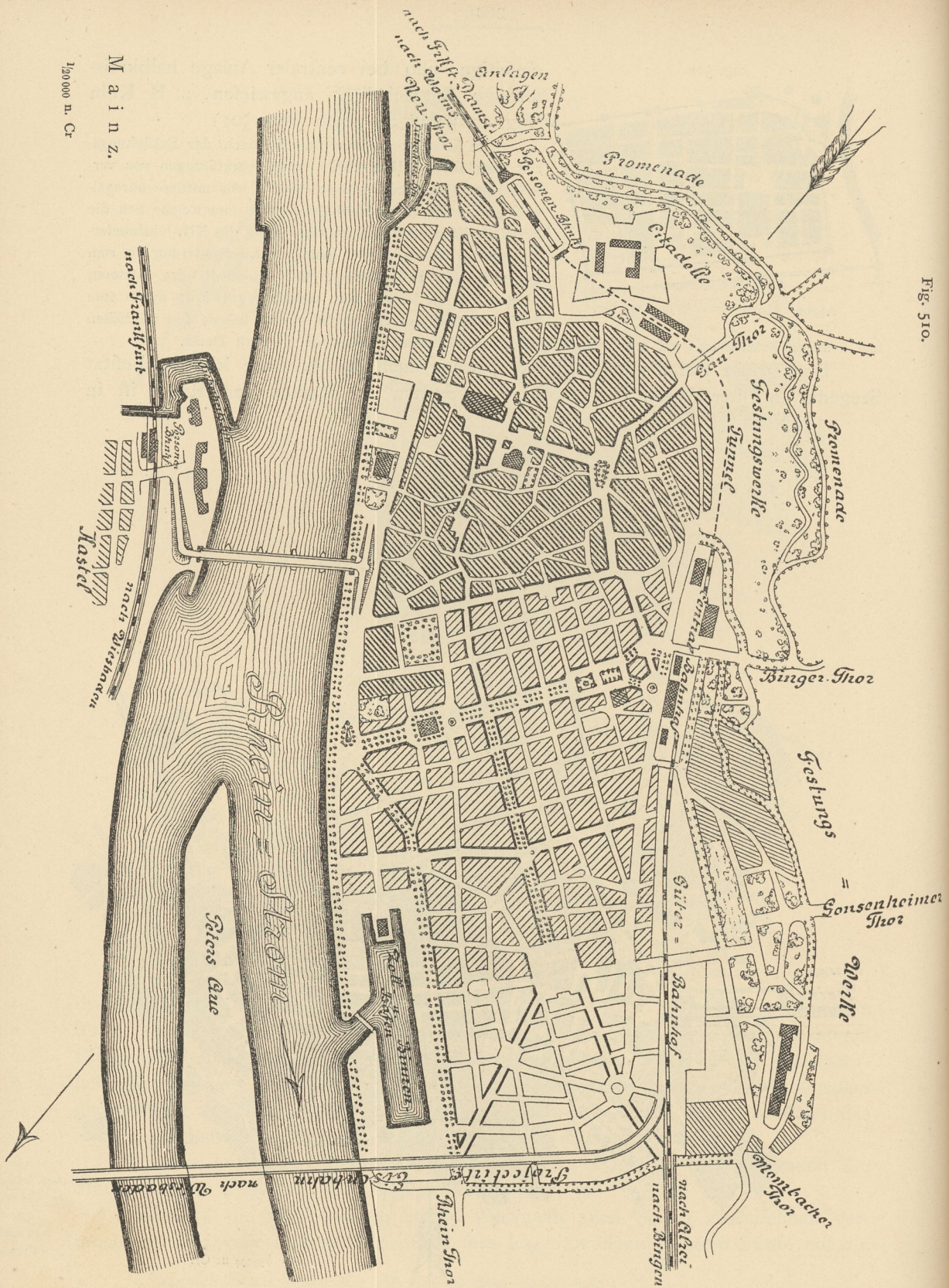
 $\frac{1}{20000}$ n. Gr.

Fig. 510.



M a i n z .

1:20 000 H. Cr

nach Frankfurt
nach Wiesbaden
Kastel

RHINE
Säters Gasse

und Festung Anlagen
nach Mainz

Promenade

Citadelle

Sau Thor

Festungswälle
Festungsbauwerke

Promenade

Binger Thor

Festungsbauwerke

Sonsheimer Thor

Werk

Eisenhammer Thor

nach Bingen

Freystreet

Eisenhammer

nach Wiesbaden

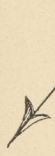


Fig. 511.



Karlsruhe.

1:20,000 n. Gr.

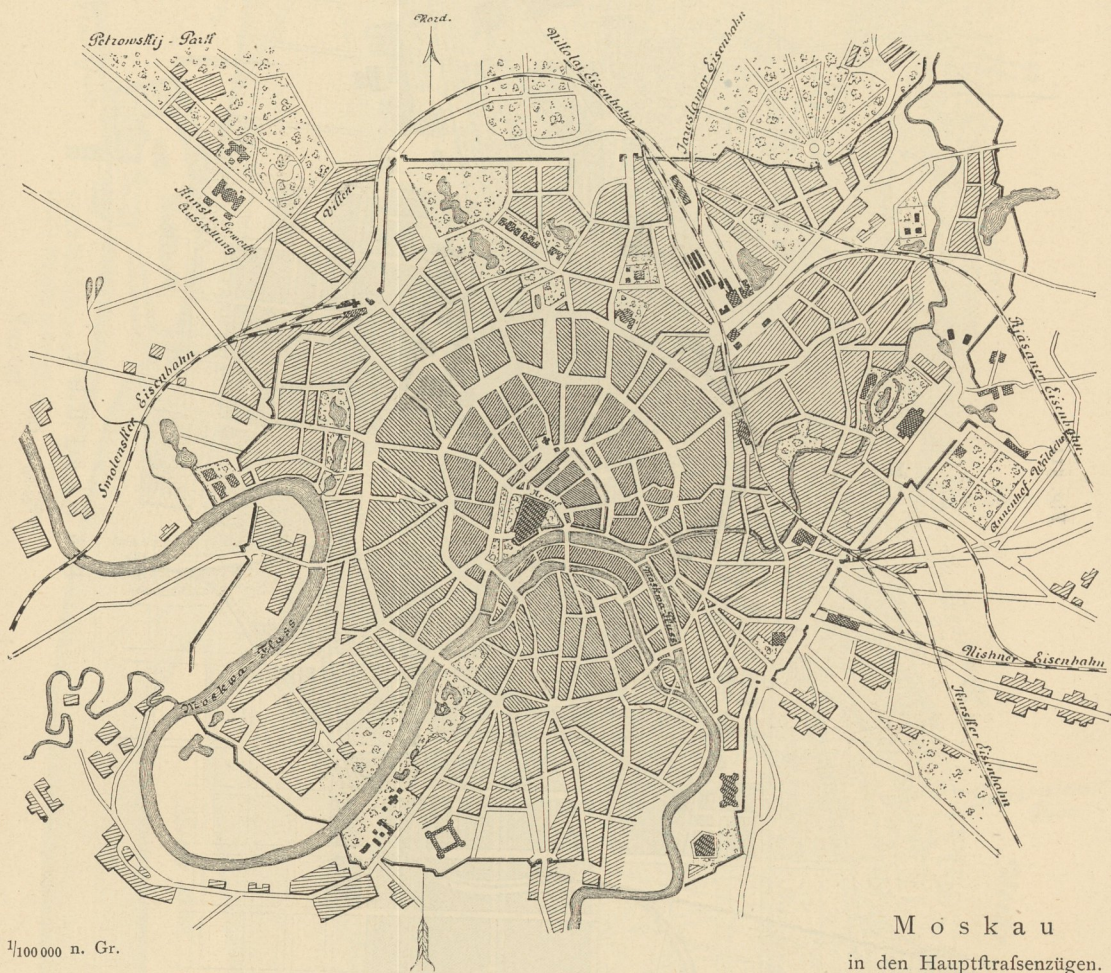
dem nach der großen Ueberschwemmung von 1879 durch *Lechner* aufgestellten neuen Stadtplane deutlich ausgeprägt.

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.



1/100 000 n. Gr.

Moskau
in den Hauptstraßenzügen.

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 mitgeteilt.

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.

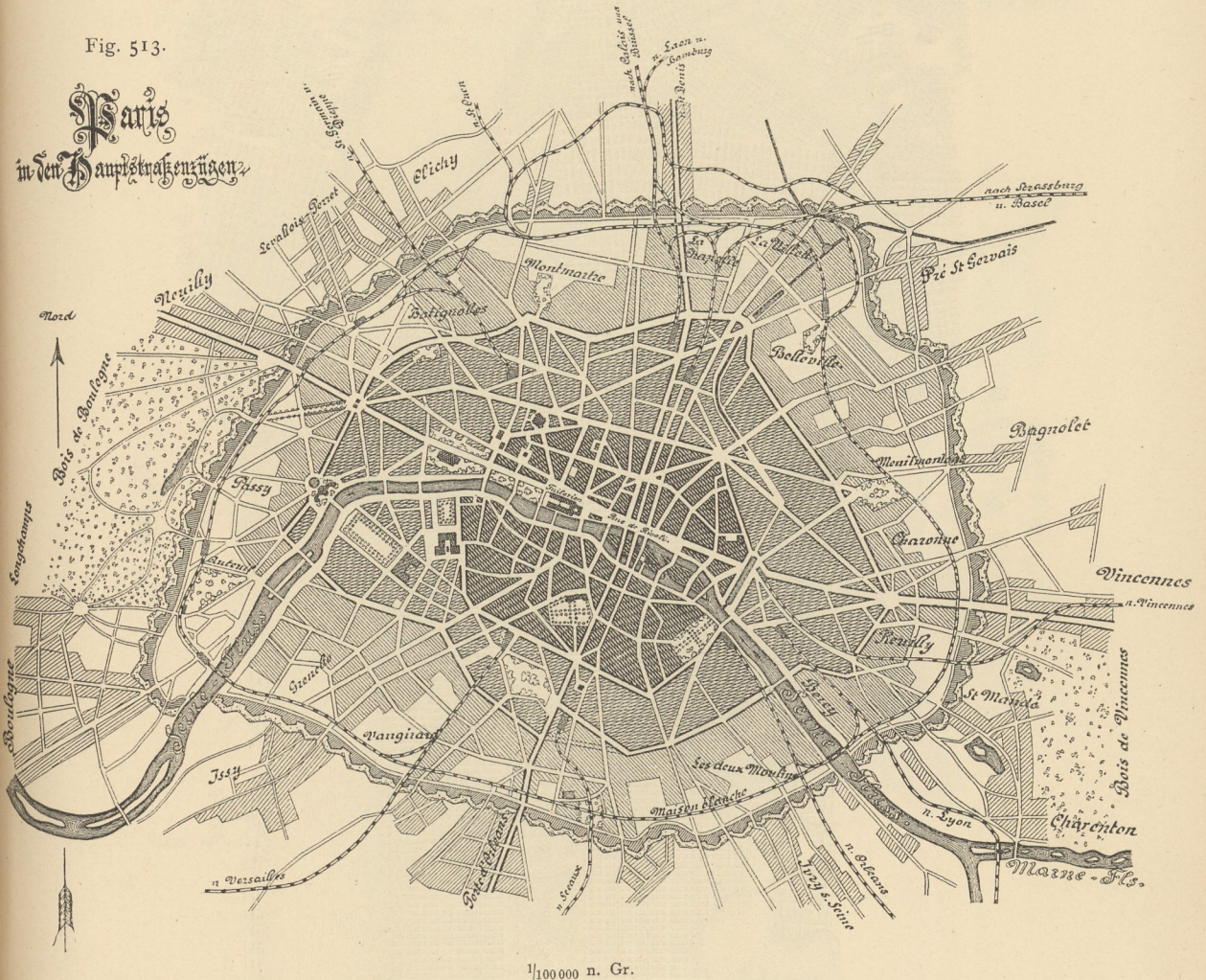
1860. d. Gr.

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.

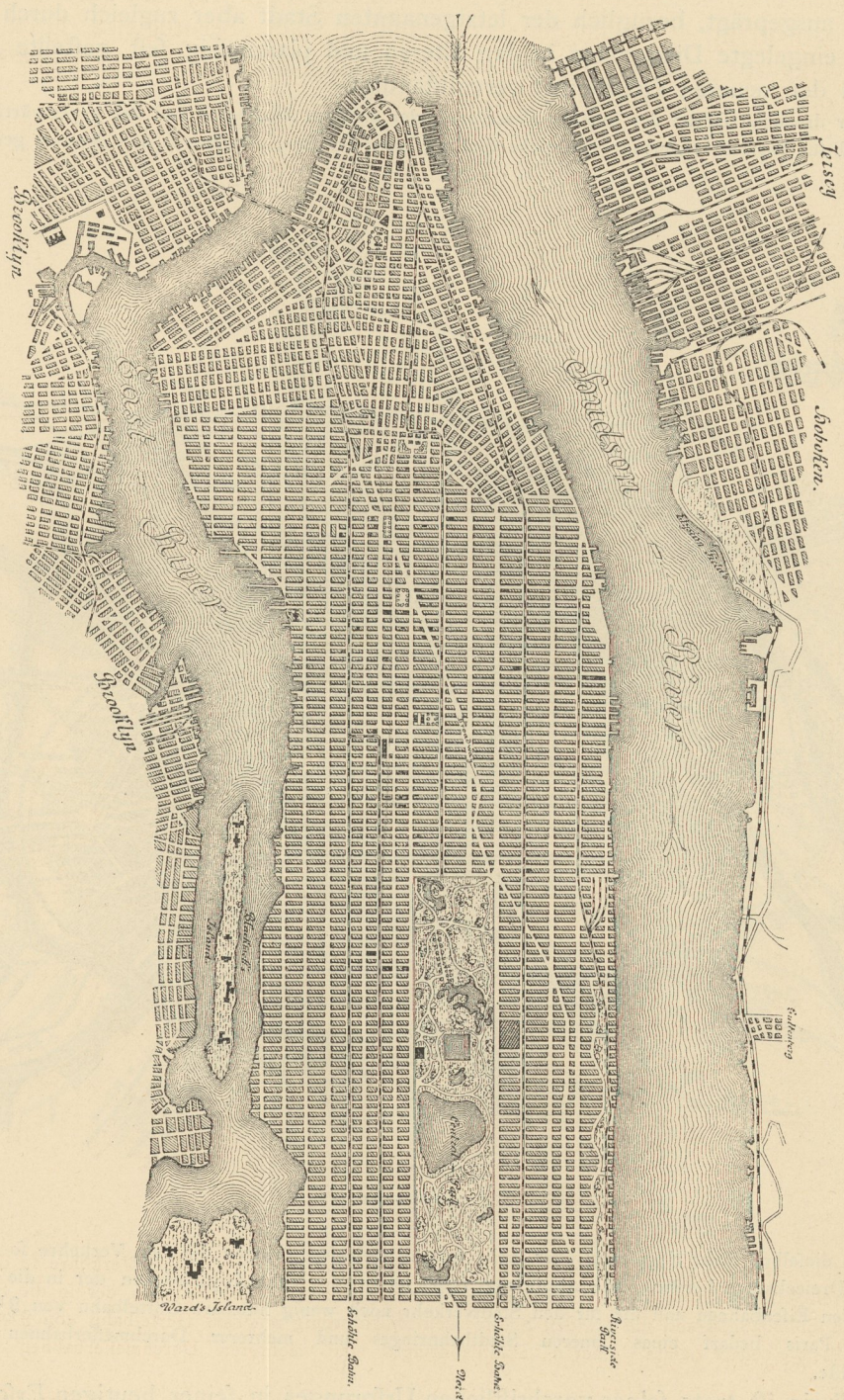


Fig. 514.

New - York.

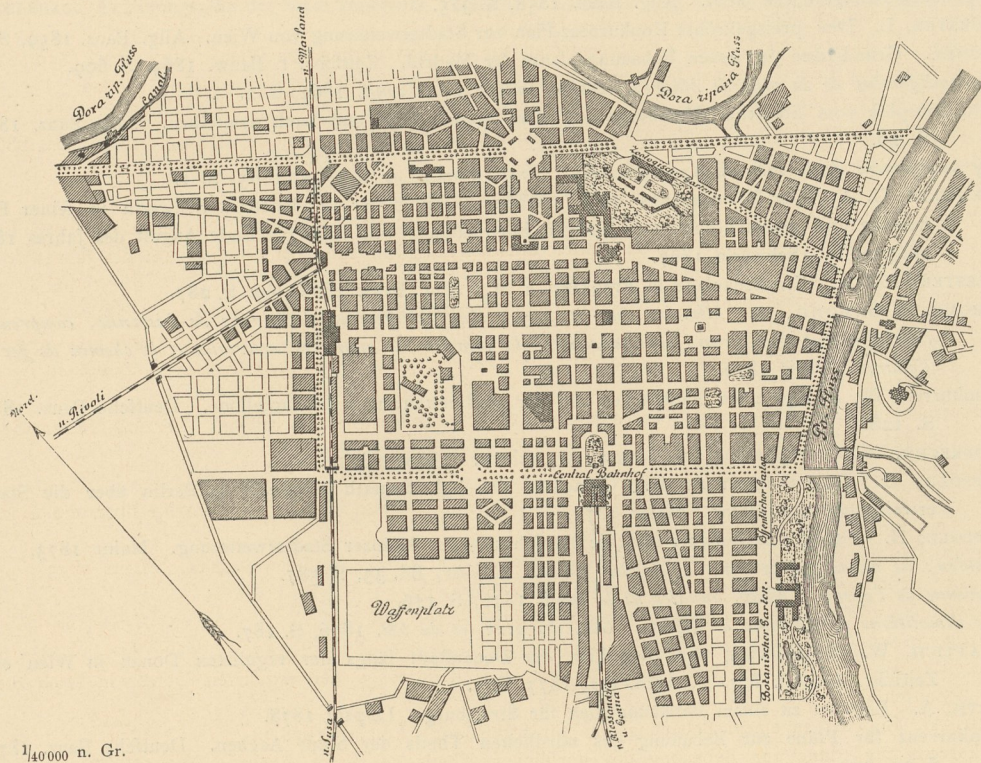
1/25,000 n. Gr.

Sehr verwandt mit dem Turiner Stadtplan ist die Anlage der Stadt Krefeld, deren Walltraße 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.