

Die drei Entwicklungsphasen des deutschen Städtebaus

(1911)

Die Grundrisse der modernen Städte unterscheiden sich von den mittelalterlichen dadurch, daß die Anlage der Plätze und die Anlage und Führung der Straßen aus dem Bedürfnis des heutigen städtischen Lebens nicht in allen Punkten verständlich sind. Will man die Wege verstehen, die dazu geführt haben, Plazanlagen zu schaffen, wie den verkehrshindernden und lebensgefährlichen Potsdamer Platz in Berlin, oder Ufergestaltungen, wie den Jungfernstieg in Hamburg, so bleibt kein anderes Mittel, als eine Beobachtung der geschichtlichen Entwicklung der Stadtpläne im heutigen Europa.

Auf deutschem Boden gehen die heutigen Städte — es sei denn, daß sie an Römerstädte anknüpfen — nicht weiter als ins Mittelalter zurück. Die Mehrzahl der deutschen Städte stammt in ihrem Kern aus dem zwölften, dreizehnten oder vierzehnten Jahrhundert. Wir kennen den Weg der Zusammenhänge noch nicht genau genug, aber so viel steht heute schon fest, daß der im Zeitalter der deutschen Städtegründungen überall zu Grunde gelegte Stadtplan — man hat mit Recht von einem Normalplan gesprochen — auf den Städtebau der alten Welt zurückgeht. Über diesen Städtebau der Alten sind wir literarisch unterrichtet, und die Ausgrabungen und Forschungen der letzten Jahrzehnte haben uns mit einer Anzahl noch erkennbarer antiker Stadtanlagen bekannt gemacht. Das Ergebnis dieser Sachforschung deckt sich mit dem, was wir aus der Literatur schon wußten. Es gab im Altertum eine Praxis und eine Theorie der Stadtbaukunst, es gab Spezialisten im Städtebau, und Neugründungen von Städten gehören auch im Altertum zu den alltäglichen Vorkommnissen. Die Theorie der Alten beschäftigt sich nicht eigentlich mit der künstlerischen Frage,

die von uns heute leicht überschätzt wird. Für die Alten war die Anlage einer Stadt eine Angelegenheit wesentlich praktischer Natur. Die Vorschriften ihrer Städtebauteorie weisen ausdrücklich z. B. auf das Studium der Windrichtungen und verlangen, daß bei dem Entwurfe eines Stadtplans zunächst in Erfahrung gebracht wird, welches die beiden häufigsten Winde der Gegend sind. Die Straßen sollen so geführt sein, daß ihre Hauptrichtung der Linie folgt, die den Winkel dieser beiden Winde halbiert. Damit ist die schädliche Wirkung der Winde in den Straßen im wesentlichen gebrochen. Ebenso wird darauf hingewiesen, daß des Geländes Lage zur Sonne, namentlich zur Mittagssonne, genau untersucht wird. Wer in einer Stadt lebt, bei deren Straßenführung solche Dinge nicht beachtet sind, wird bei alten Leuten erfragen können, welche Straße ihres Stadtviertels bei jedem Wind Schutz bietet. Eine pflegt zufällig immer vorhanden zu sein.

Wie weit diese feineren Erfahrungen ihren Weg in die Köpfe der Städtebauer des deutschen Mittelalters gefunden haben, wissen wir nicht. Wir können nur feststellen, daß der eine Normalplan, der dem Kern von München und Lübeck, von Neubrandenburg und Breslau zu Grunde liegt, sich im wesentlichen deckt mit den Vorstellungen vom Städtebau, die wir aus der antiken Welt kennen. An diesem Normalplan des deutschen Mittelalters, der mit am sinnfälligsten in Neubrandenburg erhalten blieb, läßt sich beobachten, wie mit einer instinktiven und sichereren Anpassung an die Ortlichkeit, wovon der Stadtplan von Lübeck ein glänzendes Beispiel ist, sich gewisse durchgehende Züge verbinden. Man unterscheidet zwischen Hauptverkehrsstraßen von Thor zu Thor und schmälern Nebenstraßen bis zu ganz schmalen Verbindungswegen — Fußsteigen — durch die Häuserblöcke. Es kommt vor, daß eine mittelalterliche Großstadt, wie Lübeck, nur eine Verbindungsstraße von Thor zu Thor besitzt und auch als moderne Großstadt noch mit diesem einen Hauptverkehrsweg auskommt, ein lehrreiches Vorbild für die Richtung des modernen Städtebaus, die jeder Straße die Breite eines Hauptverkehrsweges geben möchte, in deren Apparat schmale Straßen überhaupt nicht vorkommen, und die infolgedessen

einen unverhältnismäßig großen Bruchteil des Geländes für überflüssig breite Straßen opfern — die Herstellungs- und Erhaltungskosten ungerechnet. Diese Verkehrsstraßen der mittelalterlichen Städte werden in der Nähe der Tore schlauchartig erweitert, um den ein-
fahrenden Wagen Raum zur Aufstellung zu bieten. Freie Plätze, die nicht einem wirklichen Bedürfnis dienen, werden in der Regel nicht angelegt. In der ursprünglichen Anlage haben diese mittelalterlichen Städte durchweg nur einen einzigen Markt, der für den Marktverkehr und als politischer Versammlungsort dient. Bei der späteren Entwicklung differenzieren sich diese Märkte, wie wir es in Hamburg am Schweine-
markt, Pferdemarkt, Gänsemarkt schon aus dem Namen erraten können. Was man heute Verkehrsplätze nennt, gab es in den mittelalterlichen Städten nicht. Im Prinzip sind diese mittelalterlichen Städte genau wie die heutigen amerikanischen aus einem quadratischen Blocksystem
zusammengefügt. Daß die Straßenbilder in der Regel nicht mathematisch und streng wirken, hat seine Ursache in der Anpassung an die Bewegung des Geländes und in einer nicht mathematisch scharfen Ausmessung. Die Folge ist, daß die Straßen- und Platzwände vielfach gekrümmt und geschwungen sind. Für alles, was diese mittelalterliche Stadt an besonderen Erscheinungen bietet, lassen sich die Ursachen in dem angewandten Normalplan, in seiner Anpassung an das Gelände und in besonderen örtlichen Bedürfnissen nachweisen.

Die Herrschaft dieser Gesetze reichte bis zum Schlusse der rein bürgerlichen Entwicklung der deutschen Städte. Als das deutsche Bürgertum im sechzehnten Jahrhundert erlahmte, fiel dem Fürstentum wieder-
um die Führung der Geschichte zu. Auch der Städtebau in Deutschland war zur Zeit der höchsten Erstarkung der territorialen Fürstenmacht im siebzehnten und achtzehnten Jahrhundert eine Angelegenheit der Fürsten. Die Fürsten waren im Mittelalter fast überall aus den alten Stammhauptstädten verdrängt und residierten in kleinen Land-
städten, deren Bürgertum nicht gegen die Macht der Fürsten aufkommen konnte. Diese kleineren Städte wurden im siebzehnten und achtzehnten Jahrhundert durch die Fürsten zu neuen Kulturzentren gemacht. Sie

wurden durch neue Quartiere vergrößert, unter Umständen wurden Residenzstädte auch ganz neu angelegt. Woher nahmen nun die Fürsten die Ideen und Gesetze für die Anlage neuer Stadtquartiere oder neuer Residenzstädte?

Nicht ausschließlich oder auch nur vorwiegend aus den Gesetzen, nach denen die mittelalterlichen Städte gebaut waren, auch nicht aus dem praktischen Bedürfnis der Bewohner, denn diese neuen Stadtbewohner waren eine ganz unselbständige Bevölkerungsgeschicht, mehr Figuranten als wirkliche Einwohner, und unter Umständen noch gar nicht vorhanden, wenn die Stadtpläne schon fertig waren. Die neue Form dieser deutschen Residenzstädte, alles das, was sie von der Anlage der mittelalterlichen Städte unterscheidet, stammt aus einer und derselben Quelle: das ist der architektonische Garten. Das glänzendste Beispiel dieser architektonischen Gärten ist bekanntlich der Park von Versailles. In diesem Park finden sich bereits alle Formen vor, die in der Folgezeit auf den städtischen Grundriß übertragen wurden.

Während die mittelalterlichen Städte den Platz als Markt mit geschlossenen Wänden zugfrei und staubfrei nötig hatten, konnten in den schwach bevölkerten Residenzstädten Plätze angelegt werden, die keinem Marktbetriebe oder politischen Versammlungsbedürfnissen dienten, sondern wie im Garten rein ornamental angebracht und ausgebildet waren. Die einflussreichste Platzform dieser Art ist der sogenannte Sternplatz, ursprünglich ein Punkt im Park, von dem aus man ringsherum in langen, geraden Perspektiven Park und Landschaft überblicken, und von dem aus und auf den hin man sich in dem weiten Gelände orientieren konnte. Ein solcher Sternplatz hätte in der mittelalterlichen Stadt nicht allein keinen Sinn gehabt, er hätte vielmehr jedem praktischen Bedürfnis Hohn gesprochen. In den menschenarmen Residenzen des siebzehnten und achtzehnten Jahrhunderts konnten solche Plätze angelegt werden, ohne daß ihre Widersinnigkeit sofort bemerkbar wurde. Es gab keinen Verkehr, den sie stören konnten, es gab kein Marktleben, dem ihr Wind und Zug unbequem war. Solch

ein Sternplatz, auf dessen endgültige Ausgestaltung die Gartenkunst nicht ohne Einfluß blieb, ist der Potsdamer Platz in Berlin, den erst unsere Generation als ein für eine Stadt unmögliches Gebilde empfindet. Ebenso stammt aus dem regelmäßigen Garten die Einführung der Allee in das Stadtbild und die ebenfalls der Gartengestaltung entnommene Wirkung mit Bauten und Denkmälern, die eine Perspektive abschließen, der „point de vue“. Alles das kommt im letzten Grunde aus Paris, aus dem Paris des achtzehnten und neunzehnten Jahrhunderts.

Ein Vergleich der Pläne des Parks von Versailles mit der Stadtanlage des heutigen Paris zwischen dem Tuileriengarten und dem Arc de l'Etoile beweist die völlige Identität aller Raumgedanken. In der That ist dieses Stück Paris auch gar nicht als Stadt angelegt worden, sondern als stilisierte Landschaft. Die Stadt ist erst im neunzehnten Jahrhundert in diese Landschaft hineingewachsen, und die ganze Welt, die Paris zum Vorbild nahm, hat gar nicht gemerkt, daß dieser wunderschöne Trakt ursprünglich mit dem eigentlichen Städtebau nichts zu tun hat. In Berlin ist der Tiergarten nach demselben Vorbild angelegt, mit dem kleinen Stern und dem großen Stern an der Stelle, wo in Paris der Rond Point und große Sternplatz des Trümpfbogens die Hauptstraße unterbrechen. Wäre Berlin in den Tiergarten hineingewachsen, würde die Gleichheit der Gedanken auf den ersten Blick auffallen.

Mit diesem Stadtviertel, das stilisierte Landschaft ist und für stilisierte Stadt genommen wurde, hat Paris den Städtebau der ganzen Welt aus den Angeln gehoben. Aus dieser stilisierten Landschaft stammt vor allen Dingen die Tendenz vieler Städtebauer, unvernünftig breite Straßen, Sternplätze und Plätze mit vielfach durchbrochenen Wänden anzulegen.

Während im achtzehnten Jahrhundert die erweiterten Residenzen Berlin, Dresden, Ansbach usw. und die Neugründungen wie Karlsruhe und Mannheim künstliche Gebilde waren, die wesentlich dem Repräsentationsbedürfnis der Fürsten ihren Ursprung dankten, sind in der

zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts bei der neuen Erstarkung des Bürgertums die deutschen Großstädte in einer auf dem europäischen Festland noch nicht erlebten Raschheit und Uppigkeit emporgeschossen.

Die rasche Ausbreitung der Städte seit 1850 ist allen Stadtverwaltungen und Städtebauern über den Kopf gewachsen. Es konnten die Erfahrungen, deren man für eine rationelle Ausbildung der modernen Stadt bedurft hätte, nicht so rasch wachsen wie das Bedürfnis, und es stellten sich deshalb sehr bald Bedenken ein gegen die Anlage und den Ausbau der neuen Stadtteile. Das intensive Studium der Stadt, das vor ungefähr vierzig Jahren eingesetzt hat, darf als ein Ergebnis der Beobachtungen an vielfach verfehlten Stadtgebilden unserer Zeit betrachtet werden.

Auch für diese jüngste praktische Entwicklung des Städtebaues läßt sich heute schon das neue Gesetz, unter dem die Arbeit ausgeführt worden ist, aufweisen. Wie die neuen Städte des achtzehnten Jahrhunderts sich den Gesetzen einer fremden Kunst unterwarfen, denen des architektonischen Gartens, so hat der Städtebau in der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts sich ebenfalls von einer anderen Kunst bestimmen lassen, und zwar wiederum von der Gartenkunst. Nun aber nicht mehr vom regelmäßigen architektonischen Garten, sondern vom naturalistischen, dem sogenannten englischen Landschaftsstil.

Während im Städtebau des achtzehnten Jahrhunderts der Fürst die treibende Kraft war, trat in der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts in den neuen Großstädten nicht etwa das neue Bürgertum an seine Stelle. Es hätte die Macht gehabt, wo es die Mittel hergab, aber es besaß weder die Bildung, noch hatte es das starke Bedürfnis des Fürsten. So kam es, daß in den meisten Fällen der Ingenieur, der die komplizierte Technik des Straßenbaues mit seinen Ziel-, Gas- und Wasserröhren entwickelte, zugleich der Städtebauer wurde.

Er war für die künstlerische und kulturelle Seite seiner Aufgabe

nicht erzogen. Kein schärferer Gegensatz als zwischen der Persönlichkeit der Städtebauer des achtzehnten und neunzehnten Jahrhunderts, zwischen dem Fürsten und dem Ingenieur.

Der Fürst des achtzehnten Jahrhunderts, im Besitz aller Bildung seiner Zeit, auch der höchsten künstlerischen Bildung, ein Mensch mit den anspruchsvollsten Augen, dem der Kunstgenuß ein physisches Bedürfnis war, der sich mit dem Edelsten und Kostbarsten umgab, was Vorzeit und Mitzeit erzeugt hatten, war in seinen Palast- und Gartenbauten wie in seinen Stadtanlagen überall auf Monumentalität und höchste Raumschönheit aus, auch wo seine Anlagen heute unbequem sind.

Der Ingenieur, dem in der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts die Kunst des Städtebaus überantwortet wurde, war als Spezialist für sein technisches Fach erzogen. Das Wachstum seines Geistes, die Ausbildung seiner Empfindung waren nicht in erster Linie durch künstlerische Eindrücke und künstlerische Tätigkeit bestimmt, sondern durch die Aneignung eines sehr ausgebreiteten Wissens und dessen praktische Anwendung. Er war eher Gelehrter als Künstler. Soweit bei seiner Erziehung die künstlerische Seite überhaupt mitsprach, pflegte er in der göttlichen Schule erzogen zu sein, besonders der hannoverschen. Durch diese frühe Spezialisierung des Kunstgefühls auf die Formen eines toten Stils stand der Ingenieur der lebenden Kunst — Malerei, Plastik, Architektur — gleichgültig oder doch ohne den unentbehrlichen engen Anschluß gegenüber, um nicht zu sagen, verständnislos oder feindselig. Wie in der Architektur der Gotik, war er im Gartenbau der sogenannten englischen Landschafterschule ergeben, in der besonderen Form der Ausartung, der sie in Deutschland verfallen war. Die Gotik und der Stil der freien Landschaft machten den Ingenieur zum Romantiker, eine Verquickung, an die sich ohne Lächeln nicht denken läßt.

Da nun niemand zu schaffen vermag aus Eigenschaften und Fähigkeiten heraus, die er nicht besitzt, so mußte die Stadt, die der gelehrte, spezialisierte, kunstfremde oder kunstfeindliche, romantische Ingenieur baute, von Grund aus anders aussehen als die Stadt, die dem Willen

des künstlerisch gebildeten, monumental gesonnenen Fürsten ihr Dasein dankte.

Dem Ingenieur waren die Gesetze des mittelalterlichen Städtebaues ebensowenig bekannt wie die vom architektonischen Garten abhängigen der fürstlichen Städtebaukunst des achtzehnten Jahrhunderts, denn sie wurden erst entdeckt, als die Stadtpläne des größten Teils der neuen Riesenstädte schon ausgeführt waren.

Das Neue, das der Ingenieur schuf, konnte nur aus der Quelle seines durch und durch romantischen Wesens stammen. Wie der Fürst seine Städtebaugedanken aus dem architektonischen Garten, so holte er sie aus dem romantischen, dem englischen Garten. Die neuen Züge des Städtebaus der Ingenieure sind, soweit sie nicht der Technik entsprechen oder wie Allee und Sternplatz unbesehen aus dem Apparat der fürstlichen Zeit stammen, als Anwendung oder Übertragung von Gedanken aus dem englischen Garten zu verstehen.

Charakteristisch für diese Wendung im Städtebau ist die Anlage gewisser englischer Badeörter und vor allem die Anlage der Arbeiterstadt Port Sunlight bei Liverpool. Wer den Stadtplan von Port Sunlight zu Gesicht bekommt, hat zunächst den Eindruck, es wäre der Grundriß eines modernen Parks im sogenannten englischen Stil, und wer die Stadt besucht, glaubt in einer Landschaft zu wandeln, die nur durch Begeanlagen und eingebaute Häuser eine geringe und äußerliche Veränderung erhalten hat. Die strenge Durchführung des landschaftlichen Stils geht so weit, daß die Arbeiterwohnungen keine Gärten haben; der Raum zwischen Straße und Wohnhaus ist als freie Landschaft ausgebildet, die Pachtgärten liegen in einem Häuserquadrat versteckt. Port Sunlight als landschaftliche Anlage einer modernen Stadt steht als neuer Typus einer Anlage wie Karlsruhe gegenüber, dessen Grundriß der eines regelmäßigen Gartens mit dem Schloß als Mittelpunkt ist.

Auch bei deutschen Städten hat die Vorstellung, die ursprüngliche Landschaft möglichst deutlich durch das Straßenz- und Platzgebilde hindurch erkennbar bleiben zu lassen, dem Ingenieur mehr oder weniger klar vorgeschwebt. Die Bauverordnungen, wie z. B. die des Bauwichts,

führen ebenfalls auf diese Vorstellung zurück; ebenso die Gewohnheit, die Häuser auf einer Art Anschüttung wie auf einem kleinen Hügel zu bauen, wodurch der Vorgarten schräge wird.

Selbst in das Herz alter regelmäßiger Städte ist der Einfluß des englischen Gartens vorgedrungen. Eines der lehrreichsten Beispiele dafür ist die absolut verfehlte Anlage des Platzes zwischen dem Opernhaus und der alten Bibliothek in Berlin. Dieser Platz gehörte früher zu den schönsten in Deutschland. Er hatte an der einen Seite die Fassade des Opernhauses, an der anderen Seite die außerordentlich schöne Fassade der Bibliothek und in der Ecke Kuppel und Portal der Hedwigskirche. Zusammen mit dem Vorhof der Universität auf der anderen Seite der „Linden“ bildete dieser Platz eine Art Forum, das durch die breite Straße der Linden in zwei ungleiche Teile zerlegt wurde. Diese Einheit zwischen Vorhof der Universität und Platzanlage gegenüber ist heute nicht mehr zu erkennen, denn der Vorhof der Universität ist als „englische“ Gartenanlage mit hohen Bäumen, die die ganze Architektur überwuchern, ausgebildet, und der Platz zwischen Opernhaus und Bibliothek ist in eine englische Gartenanlage verwandelt worden. Es wurde dort ein Hügel aufgeführt, der das Denkmal der Kaiserin Augusta trägt, und die Wege, die in der Diagonale hinüberführen, sind mit Bäumen und Büschen eingefast, die schon jetzt den ganzen Platz beherrschen. Die umgebende Architektur wird von den Gebüsch bis zum ersten Stock überschnitten. Von der Hedwigskirche sieht man kaum noch etwas anderes als die Kuppel. Alle Raumwirkung ist zerstört, die Architektur geradezu umgebracht. Eine ähnliche Anlage zeigt sich in Cöln. Dort war früher der Dom durch Straßen und kleine Plätze vollständig eingebaut und erhob sich wie ein Gebirge über die ihn umgebenden Häuser. Der Dom ist jetzt nach allen Seiten freigelegt, und zwischen dem Bürgersteig und den Mauern ist eine freie Landschaft angelegt, so daß schon heute Büsche und Bäume die Kirchenfenster bis hoch hinauf überschneiden. Es ist dies wohl die äußerste Konsequenz des Prinzips, die Gesetze des landschaftlichen Gartenstils auf den Städtebau zu übertragen: ein mittelalterlicher

Dom in wilder Landschaft! Und, wohlverstanden, dies ist nicht Ausnahme, sondern Regel und Typus. Hamburger Kirchen werden ebenso behandelt.

In Hamburg entspringen die Uferanlagen der Außenalster und die Gestaltung des Jungfernstiegs derselben Ideenquelle. Wo im Stadtplan des Ingenieurs ein Dreieck oder sonst ein unvernünftiger Abschnitt übrigbleibt — das Dreieck hat der Ingenieur in unsere Bebauungspläne eingeführt —, da wird es nach der Theorie behandelt, daß es aussehen müsse, als wäre ein Stück der ursprünglichen Landschaft stehengeblieben.

So hat der Einfluß des englischen Gartenstils den Städtebau völlig zersetzt. Er hat ihm alle die künstlerischen Mittel geraubt, die z. B. beim Aufbau des neuen Hamburg nach 1842 noch als selbstverständlich galten. Der ganze Apparat von Mauern, Treppen, Kais, Terrassen in architektonischer Gestalt ist unter dem Ingenieur für Städtebau außer Übung gekommen oder, wo sich eine der Formen nicht umgehen ließ, wohl in naturalistisch romantischem Gefühl der völligen Auflösung nahegebracht worden.

In einigen wenigen Zügen weist die Anlage der modernen Ingenieurstadt, wie oben schon angedeutet, auch noch auf die regelmäßige Stadt des achtzehnten Jahrhunderts zurück, vor allem in der Vorliebe für die Allee, die selbst in engen Straßen nicht fehlen darf, wo sie sehr viel mehr schadet als nützt, wie schon Camillo Sitte an drastischen Beispielen bewiesen hat. Ebenso pflegt die Ingenieurstadt auch den Sternplatz — Klosterstern in Hamburg — noch einzufügen. Auch der „point de vue“ des regelmäßigen Gartens kommt wohl noch einmal vor. Aber mißverstanden wie die Allee. Ein drastisches Beispiel liefern in Hamburg die drei Straßen, die auf den Turm der Harvestehuderkirche vom Rotenbaum aus Blicke geben. Die mittlere führt im rechten Winkel darauf zu. Gegen sie ist nichts einzuwenden. Die beiden anderen bilden die Seiten eines gleichschenkligen Dreiecks. Sie sind durchaus verwerflich, denn sie schneiden die Baublöcke bis zur Unbrauchbarkeit schräg. Welcher Kunststücke hat es bedurft, in einen

dieser Baublöcke von schief trapezförmiger Gestalt das Völkermuseum unterzubringen. Dabei sind diese „point de vue“-Straßen an sich verfehlt, weil sie ihren Zweck nicht erfüllen. Nur auf der Karte läßt sich die Absicht des Ingenieurs erkennen, Blicke auf den Turm zu bieten. Ich bezweifle, ob einer von tausend der täglich an der Einmündung dieser Straßen Vorübergehenden die Absicht bemerkt hat. Daß der Arc de l'Etoile, daß die Madeleinekirche und die Große Oper in Paris point de vue sind, sieht man eher in der Wirklichkeit als auf dem Stadtplan.

Die Kritik der mannigfachen Uebelstände dieser Ingenieurstadt des neunzehnten Jahrhunderts und der Residenzstadt des achtzehnten Jahrhunderts hat zu einem erneuten Studium der Städtebaukunst geführt. Wir dürfen daran erinnern, daß ein Hamburger, Oberbaurat Baumeister in Karlsruhe, Anregungen schon in den siebziger Jahren gegeben hat. Für das Studium der mittelalterlichen Stadt und der Stadt der Renaissance hat Camillo Sitte's berühmtes Werk Bahn gebrochen, und seit zwei Jahrzehnten beschäftigt sich eine große Anzahl Architekten und Forscher mit dem eingehenden Studium alter und neuer Stadtanlagen. Wenn die Resultate dieses Studiums zu einer scharfen Kritik der Ingenieurstadt geführt haben, so ist dies nicht in erster Linie vom künstlerischen Standpunkte, sondern vom Standpunkte des praktischen Lebens aus geschehen. Kunst versteht sich von selber, sie ist im Städtebau der Ausdruck der Erfüllung praktischer Bedürfnisse des Lebens. Es wäre durchaus verkehrt, beim heutigen Städtebau von künstlerischen Anforderungen auszugehen. Wo es geschehen ist, kann man sich mit dem Ergebnis nur selten befreunden. Es ist absolut geboten, das praktische Bedürfnis zu studieren, um es vollauf befriedigen zu können. Die beste Lösung der Bedürfnisfrage ist der einzig fruchtbringende Ausgangspunkt für die künstlerische Gestaltung.
