

mungen ihre Grundlage bilden müssen. Diese Grundlage zu schaffen und den Weg zu zeigen, wie dieses Ziel zu erreichen ist, mag als Hauptzweck dieser Schrift gelten.

Es besteht wohl kein Zweifel darüber, daß die Mehrzahl der Menschen lieber in einer Großstadt wohnt, als in einer kleinen Stadt, oder auf dem Lande. Ein Großteil der Großstadtbewohner wird durch den Beruf hiezu gezwungen. Erwerb, gesellschaftliche Stellung, Komfort, Luxus, eine niedrige Sterblichkeitsziffer, das Vorhandensein aller geistigen und physischen Hilfsmittel, Zeitvertreib im guten und schlechten Sinne und schließlich die Kunst sind die Motive dieser Erscheinung.

Die Mehrzahl der Triebfedern, welche das Anwachsen der Großstädte veranlassen, ergänzen sich in ihrer Wirkung.

Das volkswirtschaftliche Moment steht damit im innigen Zusammenhange. Es darf daher nicht Wunder nehmen, daß die Stadtvertretungen das Anwachsen der Großstädte fördern. Die Einflußnahme jeder Stadtverwaltung auf den Zufluß von Bewohnern und Fremden ist daher etwas Selbstverständliches.

Die
Regulierung

Das Gerippe jeder Großstadt bilden die bestehenden Verkehrslinien, Flüsse, Seen, Meerbuchten, Terrainverhältnisse etc. Jede Großstadtregulierung ist, wie angedeutet, nur nach einem System durchzuführen. Dieses System trennt sich naturgemäß in zwei Teile:

I. In die Regulierung des alten, also bestehenden Teiles der Stadt und
II. In die Regulierung des künftigen Teiles, also der kontinuierlichen Stadterweiterung.

Die Regulierung des alten Teiles der Stadt wird sich darauf beschränken das vorhandene Schöne zu erhalten und günstig im Stadtbilde zu verwerten.

Die Bedingungen des Verkehrs, die sanitären Erfordernisse, der Umstand, daß so viel Schönes im Privatbesitze ist, daß manches Werk die Alters- und Zweckerfüllungsgrenze erreicht hat und endlich soziale und ökonomische Verhältnisse, sprechen bei Regulierung des bestehenden Teiles der Großstadt für eine Erwägung von Fall zu Fall.

Aus diesen Gründen ist die Vorausbestimmung der künftigen Baulinien im bestehenden Teil zwar sehr erwünscht, aber kaum strikte durchzuführen. Selbstredend sind zu Neugestaltungen, wo bestehendes Schöne tangiert wird, von der Stadtverwaltung künstlerische Urteile einzuholen. Der II. Teil aber ist es, der in ein System gebracht werden kann, ja gebracht werden muß, sollen kommende Ereignisse die Stadtverwaltung nicht vor das unüberwindliche „zu spät“ stellen.

Eine großzügige Regelung der Wohn- und Lebensweise der künftigen Bewohner, die Installationsmöglichkeit von heute noch Unbekannten, die Annahme von „Sicherheitsventilen“ für die Expansion der Großstadt und nicht zuletzt deren schönheitliche Ausgestaltung, sind Dinge, welche in dieses System einzubeziehen sind.

Wie wichtig, ja erschreckend mahnend der Hinweis auf eine solche Weitsicht in bezug auf die künftige Wohnweise ist, geht schon daraus hervor, daß die Großstädte in 30 bis 50 Jahren ihre Bewohnerzahl verdoppeln, die Stadtverwaltungen also geradezu gezwungen sind, Vorsorge in dem Sinne zu treffen, daß Wohnhäuser, öffentliche Bauten, Verkehrswege, sanitäre Einrichtungen etc. heute schon richtig loziert werden, würde doch sonst, statt dem erhofften schönen Stadtbilde ein Chaos entstehen, dessen Entwirrung nur mit ungeheuren Kosten möglich wäre.

Es kann als selbstverständlich gelten, daß die Bewältigung der Administration einer Großstadt, die Einteilung in Bezirke erheischt. Die richtige

Lagerung und Begrenzung der Bezirke bildet das Fundament der in ein System gebrachten Großstadtregulierung.

Ist die Bestimmung nach Berufen (Hochschulen), Wohnweise, Industrie- und Handelsvierteln, Windrichtung etc. der einzelnen Bezirke ziemlich naheliegend, so geht es doch nicht an, Bezirke ganz für einen besonderen Zweck zu schaffen, da Arbeiter, Bedienstete höheren und niederen Ranges, Beamte etc. ihren Aufenthalt in bestimmten Bezirken nehmen wollen und nehmen müssen; gewisse Dinge aber, wie Parks, Gärten, Kinderspielplätze, Schulen, Kirchen, Verkehrsmöglichkeiten, Approvisionierungsbauten, Ämter (gerichtliche, politische, baupolizeiliche und städtische), Bazare, Material-Zu- und Abfuhr-Plätze, Automobil-Garagen, Leichenhallen, ja selbst Theater, Spezialmuseen, Bibliotheken, Kasernen, Asyle, Werkstätten, Gesellschafts- und Ausstellungshäuser etc. allen Bezirken mehr oder weniger zukommen müssen, schon aus dem Grunde, weil es eine Anzahl öffentlicher Bauten gibt, deren Zweckerfüllung sich ja kaum auf länger als ein Jahrhundert voraus bestimmen läßt, die künftigen, gleichen oder ähnlichen Zwecken dienenden Bauten daher nur in die werdenden Bezirke eingereiht werden können.

Naturgemäß werden sich die Bezirke um das Stadtzentrum kreisförmig in Zonen lagern; ob dies nun durch die gegebenen Verhältnisse als geschlossener Kreis oder nur als Segment möglich ist, ist einerlei. Die Distanz vom Stadtzentrum wird immer das Ausschlaggebende sein, in bezug auf das Erreichen der zulässigen Verbauungsgrenze oder auf den Beginn der Ansiedlung.

Die Trennung der Bezirke in den Zonen entsteht in den meisten Fällen sozusagen von selbst, durch die Einmündungen der Radialstraßen in das Großstadtgebiet.

Die erreichte Dichtigkeitsgrenze der Bevölkerung eines Bezirkes kann

erfahrungsmäßig mit 100 bis 150 Tausend Bewohnern angenommen werden. Es ist selbstverständlich, daß bis zur Erreichung dieser Grenze ein, zwei, selbst drei solcher Bezirke einem Verwaltungszentrum angegliedert werden können.

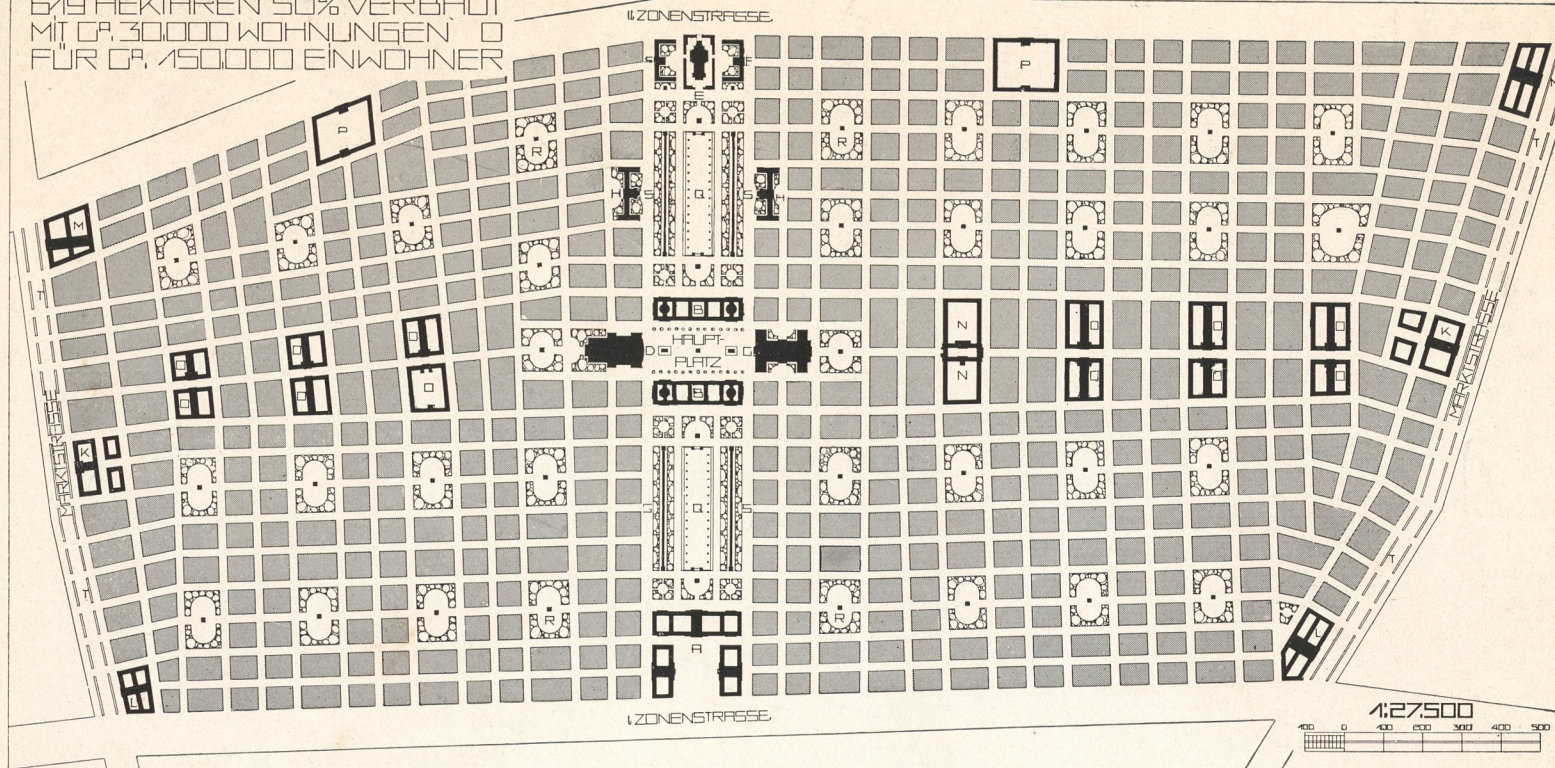
Der Bevölkerungszahl von 100 bis 150 Tausend entspricht bei erreichter zulässiger Höhe der Wohnhäuser eine Flächenausdehnung von zirka 500 bis 1000 Hektaren für jeden Bezirk. Der Gedanke, das Stadtzentrum mit Zonenstraßen in Distanzen von zirka 2 bis 3 Kilometer zu umgeben und in die entstehenden Zonen die einzelnen Bezirke einzureihen, ist daher zweckentsprechend.

Bei der systemmäßigen Regulierung der Großstadt ist vor allem darauf zu sehen, daß die Haupt-Radialstraßen die auch künftig genügende Breite, welche der Verkehr etc. fordern, erhalten, während die Zonenstraßen das zu Erwartende, Unbekannte in sich aufzunehmen hätten. Die Breite der Zonenstraßen kann mit 80 bis 100 Meter angenommen werden. In der bereits bestehenden Verbauung einer Großstadt wird die Einschlebung von Zonenstraßen große Schwierigkeiten bereiten. Doch können diese an bestehende Straßen angegliedert werden und wohl auch unter oben erwähnter Dimensionierung zurückbleiben.

Da, wie später gezeigt werden wird, die einzelnen Bezirke nach einem wohl erwogenen Plane in genau vorher bestimmten Intervallen entstehen, also eine Gruppe kleiner um das Zentrum sich lagernden Städte bilden werden, erscheint es richtiger, jedem einzelnen Bezirke seine genügenden Luftzentren in Gestalt von Parks, Gärten und Spielplätzen zu geben, als die Annahme eines Wald- und Wiesengürtels zu projektieren; ist doch die Anlage eines um die Stadt sich ziehenden Gürtels wieder nur eine festgestellte Einschließung, die sicher zu vermeiden ist. Die Ausdehnung einer Großstadt muß unserem heutigen Empfinden nach

XXII. WIENER GEMEINDE-BEZIRK.

649 HEKTAREN 50% VERBAUT
MIT GR. 30.000 WOHNUNGEN
FÜR GR. 150.000 EINWOHNER



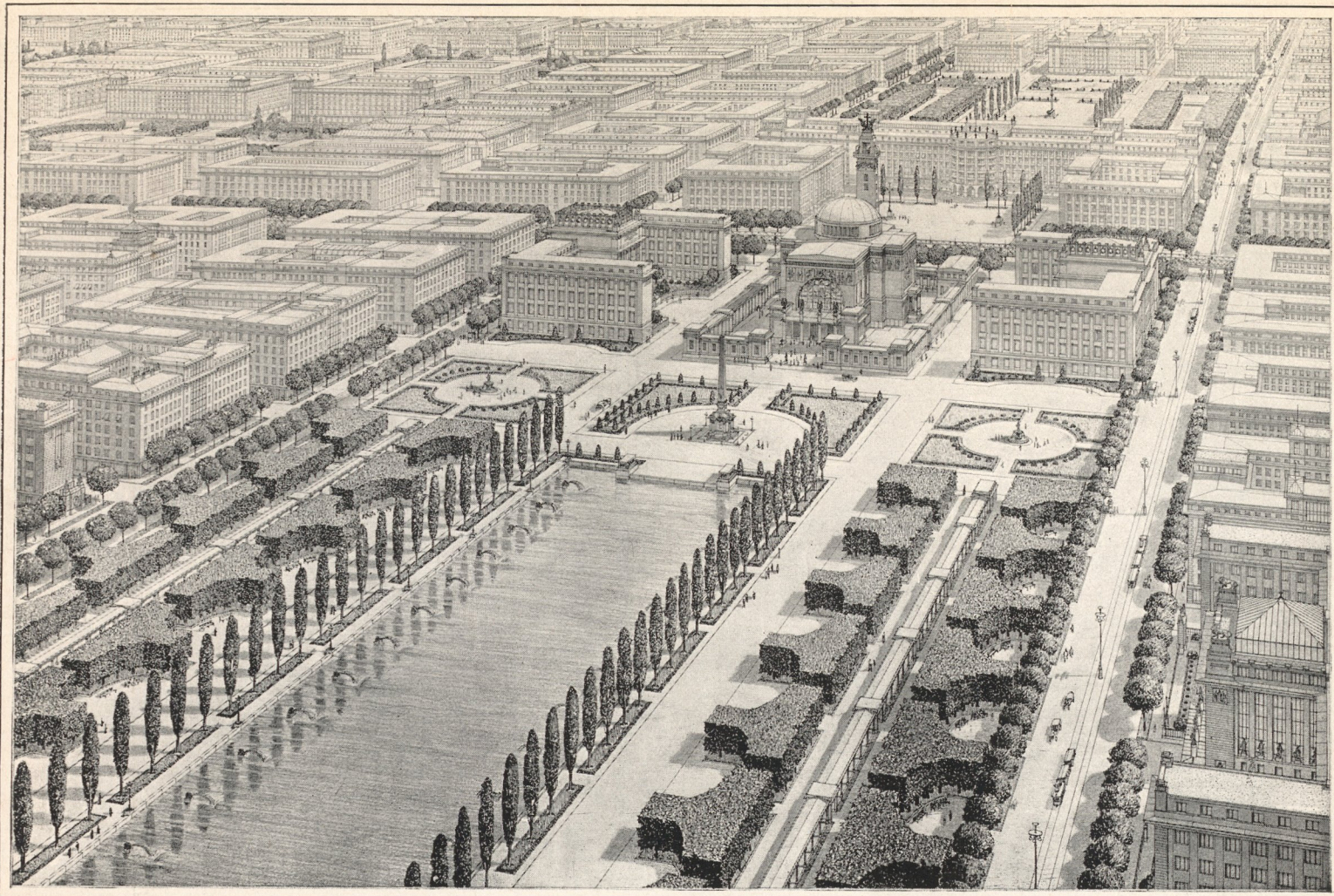
2.144 Blätter 16 mm

A. ÖFFENTLICHE GEBÄUDE B. HALBÖFFENTLICHE GEBÄUDE C. GESELLSCHAFTSHAUS U. AUSSTELLUNGS- GEBÄUDE D. THEATER E. KIRCHE MIT O. CAMPO SANTO PFARRHAUS U. LEICHTENTRANSPORTHALLE F. VOLKSSCHULE G. BÜRGER- SCHULE H. GYMNASIUM J. REALSCHULE K. WARENHÄUSER L. HOTELS M. LOGIERHÄUSER N. KASERNEN FÜR EIN BATAILLON O. WERKSTÄTTEN P. MATERIALHALFEN U. LAGERPLÄTZE Q. GROSZE LUFT- ZENTREN 150.000 m² HAUPTPLATZ 43.500 m² R. GARTENANLAGEN MIT JE 2 KINDERSPIELPLÄTZEN TRINKHALLE U. ÖFFENTLICHEN ABORTANLAGEN S. WANDELBAHNEN T. VERKAUFSSTÄNDE IN DEN MARKTSTRASZEN ■ 7-8 GESCHOSZIGE WOHNHÄUSER. K. K. OBERBAURAT OTTO WAGNER

SITUATIONSPLAN DES PROJEKTIERTEN XXII. WIENER GEMEINDE- BEZIRKES

11

DIE GROSZSTADT, EINE STUDIE ÜBER DIESE VON OTTO WAGNER



BLICK AUF DAS LUFTZENTRUM DES KÜNFTIGEN XXII. WIENER-
GEMEINDEBEZIRKES

14

DIE GROSZSTADT, EINE STUDIE ÜBER DIESE VON OTTO WAGNER

eine unbegrenzte sein. Überdies würde ein solcher Gürtel durch die unvermeidlichen Radialstraßen mit der nicht abweisbaren Ansiedlung an denselben das Aussehen eines Gürtels völlig verwischen und den ins Auge gefaßten Zweck verändern. Das in dieser Schrift angedeutete System der künftigen Verbauung einer Großstadt soll durch zwei Pläne und ein Bild erläutert werden. Der eine dieser Pläne zeigt als Beispiel das künftige Wien mit seinen Zonen und Bezirken bis zur planmäßigen Ausdehnung der Zonenstraßen mit einer Radiuslänge von 14 Kilometer. Es ist aber selbstverständlich, daß die Länge dieser Radien jederzeit vergrößert werden kann, also die Anordnung neuer Zonenstraßen unbegrenzt ist.

Ein zweiter Plan zeigt die Durchführung des künftigen XXII. Wiener Stadtbezirkes nach erlangter Grenze seiner Verbauung. Hierbei ist als Basis der Verbauung eine Haushöhe von 23 Meter ohne Dachgeschoß und eine Straßenbreite von Minimum 23 Meter projektiert.

Durch die in dieser Schrift später folgenden Vorschläge und durch die Systemisierung der Regulierung ist es möglich die Hauptdisposition jedes einzelnen Bezirkes, bevor ihn die Gemeindeverwaltung der Verbauung zuführt, künstlerisch schön und verkehrstechnisch und hygienisch richtig zu lösen. Es wird sich also dadurch eine Reihe, nur durch den Zweck beeinflusster, schönheitlicher Stadtbilder ergeben. Sie werden unseren Nachkommen eine ununterbrochene plastische Geschichte der Kunst vorführen und schon dadurch alles Schablonenhafte ausschließen. Abwechslungsreicher werden sich noch jene Bezirke gestalten, welche zum Großteil bestimmten Zwecken entsprechen, wie der Kunst mit ihren neuen Sammlungen und Schulen, oder für Universitätsdisziplinen, allenfalls mit einer Reichsbibliothek etc.

Die in jedem Bezirke für öffentliche Bauten vorgesehenen Gelände

können selbstredend bis zu ihrer definitiven Verwendung auch anderen Zwecken dienen.

Abgesehen von den Bauten, welche die Staats- und Landesvertretung, die großen Kunstsammlungen etc. in sich aufnehmen und welche nahe dem Zentrum lociert bleiben müssen und abgesehen von jenen Bauten, welche die einzelnen Bezirke für sich beanspruchen, wird es in jeder Großstadt noch eine Anzahl Bauten und Einrichtungen geben, deren Lage durch Niveaus, Wasserstraßen, Häfen, lokale Verhältnisse etc. bedingt, unverrückbar bleiben muß.

Desgleichen wird es Bauten und Einrichtungen geben, welche sich für einzelne Bezirke eignen, wie Bauten zur Abhaltung von Warenmessen, für Musterlager, größere Werkstättenanlagen, Trödelmärkte etc. und endlich solche, welche eine große Distanzierung vom Zentrum gestatten, als da sind: Friedhöfe, Depots, Ballonhallen, Kasernen, Sportplätze jeder Art, (auch für Aviatik) etc. Hauptsächlich die Friedhöfe sind es, welche an wenigen Tagen des Jahres eine derartige Besuchszahl aufweisen, daß die Bewältigung des Verkehrs schier zur Unmöglichkeit wird, woraus sich ergibt, daß es besser ist zwei oder drei solcher Stätten anzulegen. Die Distanz spielt hiebei keine Rolle, da jede Großstadt schon in kurzer Zeit den Leichentransport nur durch Bahnen zu bewältigen imstande sein wird, es daher heute schon richtig erscheint, die einzelnen Bezirke mit Leichentransporthallen auszustatten.

Es kann nicht Aufgabe dieser Schrift sein, alle Fragen, die Großstadt betreffend, in erster Linie die Niveaufragen der einzelnen Großstädte vollkommen zu klären; so viel ist jedoch sicher, daß die bestehenden Bahneinmündungen künftig Hoch- oder Tiefbahnen werden müssen und daß die bestehenden Kanalisierungssysteme nicht zu alterieren sind. Desgleichen kann hier nur die Andeutung erfolgen, daß es Aufgabe

der Stadtvertretungen sein wird, alle Verkehrsmittel in ihre Hand zu bekommen.

Dies vorausgesetzt, ist an einen Schnellverkehr in dem Sinne zu denken, daß ein konstanter Zonenverkehr und ein konstanter Radialstraßen-Pendelverkehr stattfindet, also jeder beliebige Punkt mit einmaligem Umsteigen erreicht werden kann. Die Möglichkeit des Umsteigens in Hoch-, Straßen- und Tiefbahnen vermitteln Aufzüge.

Wird das hier Vorgeschlagene durchgeführt, so ist mit Sicherheit zu behaupten, daß jeder Großstadt durch die Systemisierung der Regulierung die freie Entwicklung für immerwährende Zeiten gesichert erscheint und das ominöse „zu spät“ vom Schauplatze verschwindet.

Eines aber wird unbedingt bei jeder Großstadtregulierung zur Hauptsache werden müssen: Kunst und Künstler zu Worte kommen zu lassen, den die Schönheit vernichtenden Einfluß des Ingenieurs für immer zu brechen und die Macht des Vampyrs „Spekulation“, der heute die Autonomie der Großstädte nahezu illusorisch macht, auf das Engste einzudämmen. Die Mittel zur Durchführung und die Art, wie dies bewerkstelligt werden soll, mag die folgende Erörterung der Vorschläge zeigen.

Ökonomischer
Teil

Soll die angedeutete Systemisierung und die sicher gewünschte Ameliorierung einer Großstadt in der vorgeschlagenen Weise zur Ausführung kommen, so beanspruchen diese auch große Mittel. Von Ökonomie bei einer solchen Durchführung darf eigentlich nicht die Rede sein, denn das Beste ist in diesem Falle kaum genügend. Es sollte deshalb heute schon von einer Art Wettstreit der Verwaltungen in bezug auf Regulierung und Ameliorierung der Großstädte gesprochen werden können. Den deutlichsten Fingerzeig zum richtigen Ziele hat der verstorbene