

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN, VERKEHRSWESEN, VERSORGUNGS-ANLAGEN

HERAUSGEBER: PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN

Alle Rechte vorbehalten. — Für nicht verlangte Beiträge keine Gewähr.

61. JAHRGANG

BERLIN, DEN 26. MARZ 1927

Nr. 6

Verkehrsverbesserungen im Zentrum von Rom.

Plan einer neuen Straße am Quirinal.

Von Ingenieur Giulio T i a n, Rom. (Hierzu 5 Abbildungen.)



Fine der Studien des neuen Stadtbauplans von Rom — desjenigen von 1909*), aufgestellt vom Senator Sanjust de Teuleda — betraf die Entlastung des Piazza Colonna vom größten Teil ihres Verkehrs oder, anders ausgedrückt, die Umleitung des Verkehrsstromes um das Stadtzentrum, das man nicht durchqueren sollte, um die Promenade in diesem Zentrum der Eleganz und der Muße nicht zu stören.

großen Bankinstitute, die Hauptministerien oder die großen Büros der Industrie und des Handels? Keineswegs! Vielmehr sollte man erreichen, indem man die den Platz umgebenden Straßen und diejenigen der näheren Umgebung entlastet, daß der ganze Verkehr nicht in den Platz mündet, sondern andere Wege sucht.

Um dieses Ziel zu erreichen, braucht man nur die Via del Tritone (Abb. 1) in ihrem letzten Stück zu verbreitern; aber da die Kreuzung Via del Tritone—Via Due Macelli den Knotenpunkt wichtiger Verkehrsströme bildet, die notgedrungen nach der Piazza Colonna geleitet werden, muß man diese von diesem

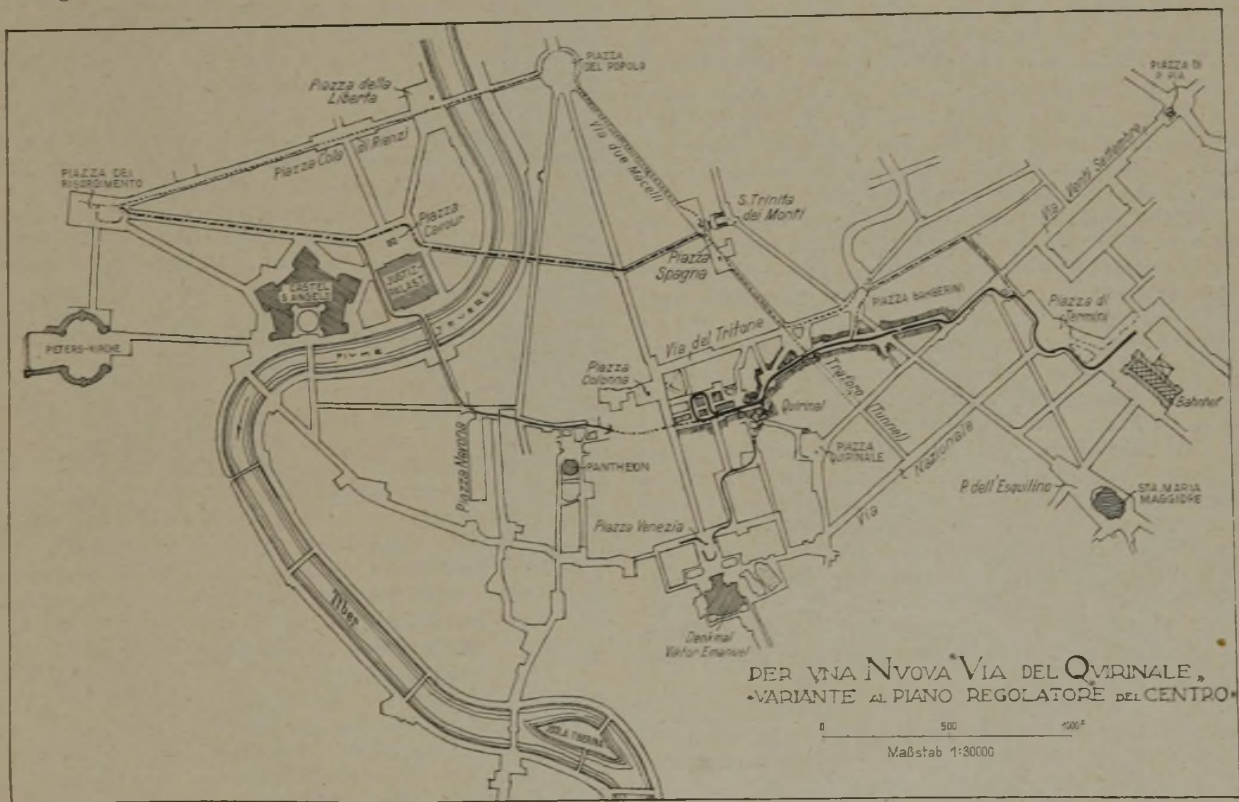


Abb. 1. Plan der Hauptstraßenzüge von Rom mit der neuen Straße am Quirinal.

Senator Sanjust schrieb damals: „Die Piazza Colonna stellt in Rom nicht ein Zentrum politischer oder geschäftlicher Angelegenheit dar; sie besitzt einen höheren Wert, denn sie soll das Zentrum der Eleganz bleiben, wo sich zwar die Politiker und die Geschäftsleute gelegentlich treffen, sie sollen den Platz aber nicht überschreiten müssen. Und warum sollten sie es tun? Gruppieren sich etwa um diesen Platz die

Punkte aus rechts und links des Platzes vorbeileiten, so daß Jeder auf der einen oder anderen Seite am Platz vorbeigehen kann, ohne ihn zu überschreiten.“

Im Jahre 1923 — eine Reihe von Jahren waren seitdem verflossen — schrieb ich im „Monitore Technico“ von Mailand über die Entlastung des Stadtzentrums Folgendes: „Bezüglich des Kreuzungspunktes Via Due Macelli—Via del Tritone haben sich die Vermutungen des Senators Sanjust de Teuleda in vollem Maße verwirklicht und heute spielt sich an diesem Punkte der stärkste Verkehr der Hauptstadt ab und

*) Anmerkung der Schriftleitung: Vgl. die Veröffentlichung Deutsch. Bauztg. 1909, S. 189 ff. Dort ist auch ein Plan für die Ausgestaltung des Colonna-Platzes nach Teuleda und ein Gegenvorschlag von Stübben, S. 193, wiedergegeben. —

es ergeben sich daraus die größten Unzuträglichkeiten für den Verkehr der Wagen und Fußgänger.

In dem Umgestaltungsplan von 1909 war die Verbreiterung der Via del Tritone bis zur Via della Panetteria (Plan Abb. 1, S. 41) und die Verbindung der Via Due Macelli bis zum Piazza di Spagna vorgesehen; natürlich sind diese Pläne bis heute unausgeführt geblieben, während die Frage der Verkehrsregelung von Tag zu Tag schwieriger zu bewältigen ist.

In dem neuesten Plane für die Umgestaltung des Stadtinnern, der soeben veröffentlicht worden ist und auf den wir noch zurückkommen, sind verschiedene Vorschläge des Ingenieur Sanjust de Teuleda erhalten geblieben und wieder aufgenommen: Darunter die Verbreiterung der Via Due Macelli und Via del Tritone bis zur Via della Panetteria. In dem Bericht des Chefingenieurs des Techn. Büros der Stadt ist zu lesen:

„Wir haben die Verbreiterung der Via Due Macelli, die im Plan von 1909 vorgesehen war, beibehalten mit Rücksicht darauf, daß immer ein sehr starker Verkehrsstrom vorhanden sein wird zwischen dem Stadtteil der Prati di Castello (jenseits des Tiber) über Via del Babuino und die neue Verkehrsader am Fuße des Pincio und durch den Traforo (Tunnel Abb. 1 und Abb. 5, S. 43) bis zur Via Nazionale und bis zu den Stadtteilen der Via Nazionale und des Esquilino durch die Via Milano.

Die Verbindungen zwischen den Knotenpunkten Via Ludovisi, Via Porta Pinciana über Via Francesco Crispi (an der die Villa Bülow liegt) mit der Via della Croce werden hergestellt durch eine neue Verkehrsader, die von der Kirche Trinita dei Monti ausgehen wird, ohne bis zum Verkehrsknotenpunkt Tritone—Due Macelli herabzusteigen, den man im Gegenteil entlasten will; von der Trinita dei Monti wird eine Rampe von der Villa Medici zum Tunnel unter dem Pincio führen.

Diese Verkehrswege werden vervollständigt durch eine, übrigens nur kurze Galerie, die die Via di Porta Pinciana unmittelbar mit der Via del Muro Torto verbinden wird und durch Verbreiterung erstgenannter Straßen, die 19 m Breite erhalten wird.

Diese Verbreiterung ist übrigens enthalten im Plan von 1909 und im Bericht der Kommission für die Stadterweiterung Roms von 1924. Der erstere Teil dieses Systems von Verbindungen, der durch die neue Straße zwischen Piazza San Bernardo und Piazza Barberini (Abb. 5, S. 43) gebildet wird, gehört auch zu den Verbindungen zwischen dem Bahnhof Terminus und dem gegenwärtigen Zentrum; einen Teil davon bilden auch die Via del Tritone, verbreitert von der Via Due Macelli bis zur Via della Panetteria, ferner die neue Verkehrsader, die im Zuge der Via Marco Minghetti bis zur Via del Tritone durchgebrochen wird, und ebenso die Via dei Serviti, die verbreitert ist ebenso wie die Verbindung zwischen Via del Serviti und der Piazza Santi Apostoli nahe der Piazza Venezia (Abb. 5, S. 43). Vervollständigt wird das System der um die Piazza Colonna herumgeführten Straßen durch eine Parallelstraße zum Corso zwischen Piazza San

Apostoli und Via del Tritone und durch die Verbesserungen der Piazza Poli und Via dei Crocife.“

Es ist klar, daß durch die zuerst 1909 durch den Ingenieur Sanjust de Teuleda vorgeschlagenen Lösungen, die dann auch von anderen Ingenieuren unter verschiedenen Gesichtspunkten verfolgt worden sind, man sicherlich das Ziel erreicht, von der Piazza Colonna die Hauptverkehrsströme abzuleiten, die die Stadt an diesem Punkte durchfließen und daß man auch damit den letzten Teil der Via del Tritone entlastet, der auf die Piazza Colonna mündet (Abb. 5, S. 43), aber man läßt die Frage des Kreuzungspunktes Via Due Macelli—Via del Tritone ungelöst, die seit 1909 noch keine befriedigende Lösung gefunden hat.

Der derzeitige, ausgezeichnete Leiter des Institutes für Volkswohnungen in Rom, Ingenieur Innocenzo Costantini, hat dieses Problem seit mehreren Jahren studiert und legt soeben eine Lösung vor, die uns besonders interessant erscheint. Er nennt seine Pläne „Progetto per una nuova Via del Quirinale“ (Plan einer neuen Straße am Quirinal). Aus seinem Bericht geben wir hier einen Auszug wieder:

Der Durchbruch der Via Marco Minghetti (Abb. 5, S. 43), so bemerkt er sehr richtig, ist kürzlich in einem Wettbewerb der Stadt nur als eine einfache lokale Lösung vorgeschlagen worden, die das letzte Stück der Via del Tritone entlasten soll.

In dem neuen Umgestaltungsplan von Rom, der eben veröffentlicht worden ist, ist diese Lösung des Durchbruches und der Verlängerung der Via Marco Minghetti wieder aufgenommen und zusammengefaßt worden mit anderen Vorschlägen, die die Verheerungen in dieser Zone wesentlich erhöhen, ohne damit die allgemeinen Verkehrsmöglichkeiten wesentlich zu steigern. Denn die Verlängerung der genannten Straßen mündet immer noch an dem berüchtigten Knotenpunkt Via Due Macelli—Via del Tritone aus, und, was noch schlimmer ist, sie richtet hierher noch verstärkte Verkehrsströme, und zwar gerade diejenigen, die von der Piazza Venezia über die neue Diagonale, von der Piazza del Lavatore zur Piazza San Apostoli und Piazza Venezia, führen. (Abb. 5, S. 43.) Berücksichtigt man ferner, daß die Via Marco Minghetti selbst nach Osten verlängert ist, auf der anderen Seite des Corso Umberto I, da sie eine Hauptverkehrsader bilden soll, parallel zum Corso Vittorio Emanuele und dem Zuge Piazza Cavour—Via Tomacelli—Piazza di Spagna folgend, so sieht man, daß der Verkehr dieser neuen Verkehrsader sich in bedenklicher Weise wirft gegen den erwähnten Knotenpunkt, den man seit langer Zeit entlasten will.

Es ist also klar, daß die Verlängerung der Via Marco Minghetti in der vorgeschlagenen Form sehr gefährliche Unzuträglichkeiten mit sich bringen kann; man muß daher eine Lösung studieren, die aus dieser Verlängerung tatsächlich größere Vorteile, einen größeren Nutzeffekt zieht, zugleich eine Lösung, die sich leicht verwirklichen läßt und zugleich imstande ist, den Straßenbahnverkehr anderer bereits überlasteter Verkehrslinien aufzunehmen.

Diese Lösung ist gefunden in einer neuen Verkehrsader parallel zur Via del Tritone (Abb. 5, S. 43), die vom Corso Umberto bis zur Via XX. Settembre und bis zum Grand Hôtel führt. Sie stellt eine wirkliche Verdoppelung der Via del Tritone dar, da sie diese mit Verkehr bereits so gesättigte Straße nirgends berührt und, was das Wichtigste ist, diese neue Linie überschreitet den Knotenpunkt Tritone—Due Macelli in einer anderen Höhe, ohne ihn selbst zu kreuzen; mit anderen Worten, diese Lösung ist das, was die Franzosen „Carrefour à voies superposées“ nennen, d.h. einen Verkehrsknotenpunkt mit übereinanderliegenden Straßen.

Es ist mehrere Jahre her, daß die Techniker in Paris sich mit der Frage der Verkehrshäufung an einzelnen Knotenpunkten befaßt haben. Einer der bedeutendsten, Ingenieur Eugène Hénard, hat dieses Verkehrsproblem wissenschaftlich behandelt, indem er die Ursache der Gefahren untersuchte, die auf einem

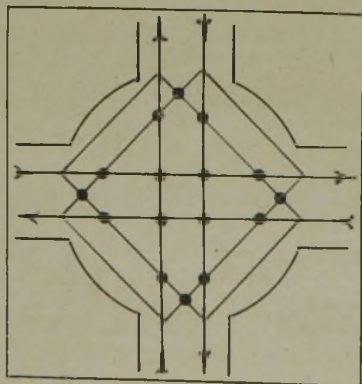


Abb. 2. Gefahrenpunkte eines Verkehrsplatzes mit 4 Abzweigungen.

Kreuzungsplatz mit mehreren Abzweigungen entstehen. Er unterscheidet drei Arten von Punkten, an denen sich die Wagen treffen, die über den Platz verkehren wollen. Er nennt „Konfliktspunkte“ die wirklich gefährlichen, wo sich die Wagen in die Flanke fahren können. An einem Verkehrsplatz mit 4 Straßenabzweigungen (vgl. die Skizze Abb. 2, S. 42) stellt man leicht 16 Konfliktspunkte, bei einem Platz mit 6 Abzweigungen 120 solcher Punkte fest.

Bei einem Platz mit 5 Abzweigungen ist es dem Kutscher, der seinen Wagen in die gefährliche Gegend bringt, unmöglich, zu erkennen, von welcher Seite und unter welchem Winkel er angefahren werden kann durch einen oder mehrere Wagen, die sich in entgegengesetzter Fahrtrichtung bewegen.

Offene Kreuzungsplätze sind daher nur bei schwachem Verkehr benutzbar und wenn die Wagen sie in solchen Abständen überschreiten, daß sie nacheinander die Gefahrenpunkte passieren können, wie das z. B. bei den ländlichen Kreuzungspunkten der Fall ist. Folgende Zahlen mögen den Verkehrsunterschied in ländlichen Bezirken und einer Großstadt, wie z. B. Paris, kennzeichnen:

Der Verkehr auf den Landstraßen (Routes nationales) beträgt im Mittel 240 Karren am Tag. Bei einer Fahrgeschwindigkeit von 8 km in der Stunde bedeutet das einen Abstand von 400 m zwischen den einzelnen Wagen. Der Verkehr der Rue de Rivoli in der Nähe des Palais Royal betrug schon längere Zeit vor dem Kriege mindestens 33 232 Fuhrwerke am Tage. Bei einer Geschwindigkeit von ebenfalls 8 km in der Stunde ergibt das eine doppelte, ununterbrochene Reihe von Wagen, die sich ohne Zwischenraum während 12 Stunden folgen. Wenn die Breite der Straße nicht eine 4- bis 5fache Wagenreihe gestattete, könnte sich der Verkehr in ihr also überhaupt nicht mehr abwickeln.

Die Maßregeln der Verkehrspolizei führen zweifellos eine bessere Abwicklung des Verkehrs herbei und genügen vollständig, um diese an Kreuzungen mit 2 und 3 Abzweigungen zu regeln. Wo der Kreuzungsplatz aber unregelmäßig ist, wird die Sache schon schwieriger, es treten Unglücksfälle ein und die Bevölkerung von Paris gab gewissen Verkehrsplätzen nicht ohne Grund den Namen „Carrefour des écrasés“.

Wenn man die Kreuzungen mit 4 Abzweigungen betrachtet, die die Regel bilden, so stellt sich als erster folgender Gedanke ein: Da alles Übel aus der Begegnung von 2 Strömen starken Verkehrs entsteht, unterbinden wir die Ursache des Konflikts, führen wir den einen Strom über den anderen hinweg, dann kommt man zu den zweigeschossigen Kreuzungen.

Die Lösung, die in Rom vom Ingenieur Costantini vorgeschlagen wird, um das Problem des Kreuzungspunktes Via del Tritone—Via Due Macelli zu lösen, zeigt diesen Gedanken. Sie ist ebenso einfach wie elegant.

Abb. 5, S. 43, zeigt uns deutlich den Zug der neuen Straße am Quirinal. Der Ausgangspunkt liegt an der Piazza del Lavatore etwas überhöht; man steigt von Höhe +25 m dort bis zur Höhe +33 m über dem Tunnel unter dem Quirinal (Traforo) mit 5 v. H. Steigung empor; das jetzige Tunnelhaupt ist um 20 m vorgehoben, um die Überführung der neuen Straße zu ermöglichen, dann erreicht man, dem Zuge der bestehenden Straße der Giardini folgend, die Via del Quattro Fontane, die in gleicher Höhe gekreuzt wird, und indem man südlich des schönen Palazzo Barberini die Straße vorbeiführt, ohne die schönen Bäume des Gartens zu berühren, mündet man in der Via XX. Settembre gegenüber dem Kriegsministerium ein. Von diesem Punkte führt die neue Straße zum Grand Hôtel und zum Terminus Bahnhof einerseits und der Porta Pia (Quartiere Nomentano) andererseits.

Abb. 4, S. 43, zeigt die neue Tunnelfront unter dem Quirinal mit den beiden neuen Palästen D und E (vgl. den Plan Abb. 5, S. 43), hinter denen sich die neue Avenue öffnet.

Abb. 3, S. 43, zeigt das ganze Längsprofil der neuen Straße von der Via XX. Settembre bis zur Piazza

del Lavatore. Man sieht zunächst die beiden neuen Paläste A und B, dann die große Mauer des kgl. Palastes, die architektonisch auszugestalten ist, und endlich den langen Trakt der kgl. Stallungen.

Der Verfasser hat sich mit der Führung der Straßenbahnlinien von der Piazza del Lavatore bis zur Piazza San Apostoli und Piazza Venezia einerseits und bis zum Justizpalast andererseits befaßt (vgl. Plan Abb. 1). So hat er hinter der Kirche der Heiligen Vincenzo und Attanasio (Abb. 5) eine Zweiglinie vorgesehen, die, die Höhenunterschiede ausnutzend, unterirdisch verläuft und sich gabelt: Ein Zug geht zur Piazza Pilotta und von dort zur Piazza Venezia, der andere setzt sich, die Via Marco Minghetti unterfahrend und dort einen Bahnhof der Metro bildend, bis zum Corso fort, den sie im Tunnel kreuzt, um oberirdisch zur Piazza della Maddalena zurückzukehren, von der sie zur Piazza Navona, zum Tiber und Justizpalast führt.

Vom Standpunkt des allgemeinen Verkehrs und im Einzelnen bietet dieser Plan folgende Vorteile:

1. er schafft einen neuen Verkehrszug zwischen dem Zentrum und dem Terminus-Bahnhof (Abb. 1),
2. er stellt eine neue Verbindung zwischen Piazza Venezia und Piazza Barberini her (Abb. 5),
3. er bildet einen wichtigen Teil des großen Verkehrszuges Ost-West Piazza Cavour—Piazza Termini.
4. indem er die Nordseite des Quirinalpalastes vom Verkehr abbrückt, hebt er die Wirkung des kgl. Palastes und gestattet dessen bessere Ausgestaltung,
5. er gestattet, viele Zerstörungen auf fernere Zeiten zu verschieben, indem er andere konstruktive Vorteile bietet.

Bezüglich der Straßenbahnlinien gestattet dieser Plan eine Reihe sehr befriedigender Lösungen:

1. Selbst nach Beseitigung der Straßenbahn im letzten Teil der Via del Tritone, gestattet er einen neuen Endbahnhof für die Straßenbahnen zu schaffen hinter der Galerie der Piazza Colonna (Abb. 4) für die Linien zum Terminus-Bahnhof und Stadtteil Ludovisi.
2. Unter Vermeidung des steilen Hangs der Via Quattro Fontane wird eine neue Linie geschaffen zwischen Piazza Colonna und Terminus-Bahnhof, ohne die überlastete Via Nazionale zu kreuzen (Abb. 1).
3. Der Plan gestattet, den steilen Hang vom Magnanopoli am Anfang der Via Nazionale zu vermeiden (Abb. 1) und die Durchführung durch den Tunnel unter dem Quirinal (Traforo) für alle Linien, die von der Piazza Venezia zur Piazza Barberini führen und die so den direkten und kürzesten Weg finden.
4. Für den Augenblick wird ein neuer Tunnel, der von der Piazza Venezia zur Via Rasella vorgesehen war, nicht nötig (Abb. 5).
5. Nicht nur der Kreuzungspunkt Via del Tritone—Via Due Macelli wird entlastet, sondern auch die Via dei Serviti und der erste Teil der Via del Tritone.
6. Wenn man die neue Verkehrsader mit ihrer Verlängerung bis zur Piazza Cavour und dem Justizpalast durchführt, so ermöglicht man damit die Beseitigung der Straßenbahnen in den Straßen Tomacelli und Condotti, ebenso die Überschreitung des Corso Umberto I und man kann gleichzeitig aus der Via Due Macelli einen großen Teil des Verkehrs herausnehmen, der sie jetzt überlastet, und dort nur die Linien lassen, die die Piazza del Popolo mit der Via Nazionale verbinden (Abb. 1). Ferner steht fest, daß die oberirdischen Straßenbahnen, die man in die neue Verkehrsader legen kann, erheblich weniger kosten als der Tunnel, der im Stadtumgestaltungsplan vorgesehen war, und daß sie für das Publikum angenehmer sind, das bekanntlich die Metro sehr ungern benutzt.

Die notwendigen Enteignungen sind außerdem von geringer Bedeutung und wenig zahlreich.

Dieser Plan einer Umgestaltung im Zentrum von Rom ist insofern von besonderem Interesse, als er eines der schönsten, meist besuchten und charakteristischsten Stadtviertel der ewigen Stadt betrifft, die die nationale Regierung neu beleben will. —

Die Großstadt als Formproblem.

Von Stadtbaurat Paul Wolf, Dresden. (Hierzu 16 Abbildungen.)



Bei der Erörterung des Formproblems der Großstadt müssen wir uns frei machen von einer in Ehrfurcht erstarrenden Bewunderung des unerhörten Maßstabes der heutigen Riesenstädte mit ihrem ungeheuren Verkehr und gigantisch pulsierenden Leben. Auf der anderen Seite aber dürfen wir auch nicht in der Großstadt allein die Quelle aller Übel unserer heutigen Zeit erblicken. Wir müssen vielmehr versuchen, die Wege zu ermitteln, die zu einer Gesundung unserer Großstädte und damit zu einer Lösung des allgemeinen Großstadtproblems führen können. Und diese Lösung ist in erster Linie in

einer Lösung der städtebaulichen Form der heutigen Großstadt zu erblicken.

Die Form einer Stadt ist abhängig von den geographischen Verhältnissen eines Ortes, von den Lebensgewohnheiten des Volkes und von seinen Wohnsitten, von der allgemeinen Kunstform eines Volkes, von der Rechtsform seines Grundbesitzes und der Art seines öffentlich-kommunalen Lebens.

Unter „Großstadt“ pflegt man heute eine Stadt mit mehr als 100 000 Einwohnern zu verstehen. Otto Blum hat neuerdings vorgeschlagen, diese Bezeichnung für Städte von 100 000 bis 700 000 Einwohnern anzuwenden



Abb. 1. Wiederherstellungsversuch der Ges.-Ansicht von Priene nach Wiegand und Schrader.

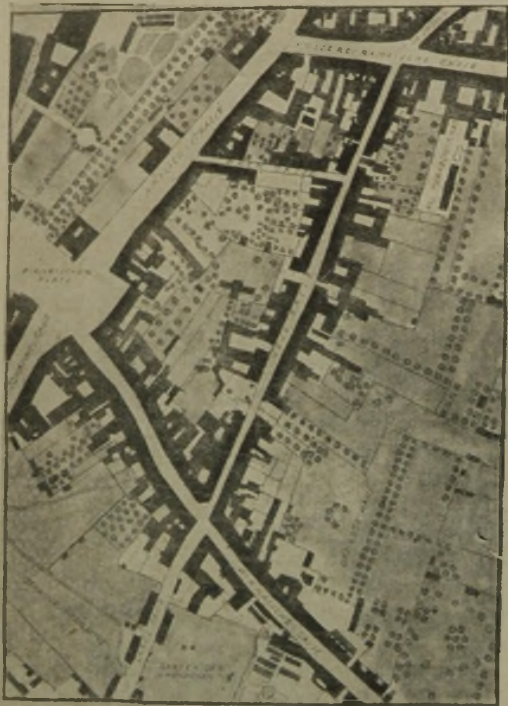


Abb. 2. Babylon. Wiederherstellungsversuch von „Merkes“ nach Prof. O. Reuther, Dresden.

und die Städte mit über 700 000 Einwohnern als „Riesenstädte“ zu bezeichnen.

Großstädte und Riesenstädte sind nicht erst Erscheinungen von heute. Schon aus der Geschichte des alten Morgenlandes tauchen die Namen Babylon und Niniveh vor uns auf, und im klassischen Altertum war

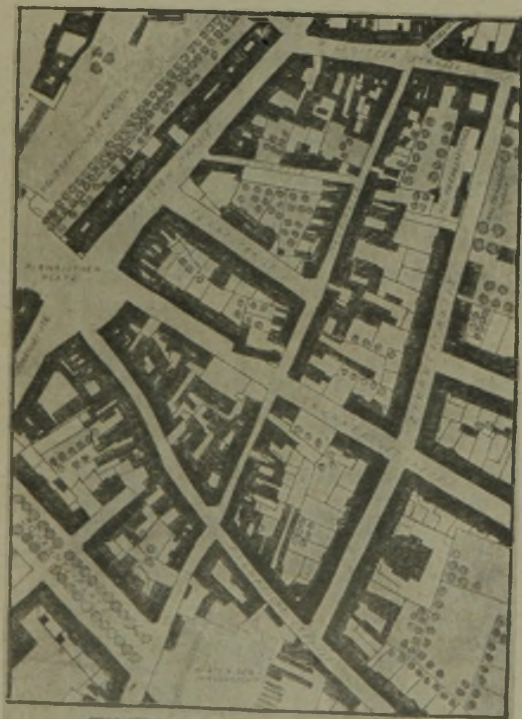
gewesen sein von einem ungefähren Umfange wie das heutige Berlin. Wenn auch nach den Ausgrabungen von Robert Koldewey der Umfang der babylon. Mauer auf 18 km eingeschränkt wurde, so ist doch auf der anderen Seite zu beachten, daß auch außerhalb der babylonischen Mauer noch volkreiche Vorstädte sich befanden, so daß es



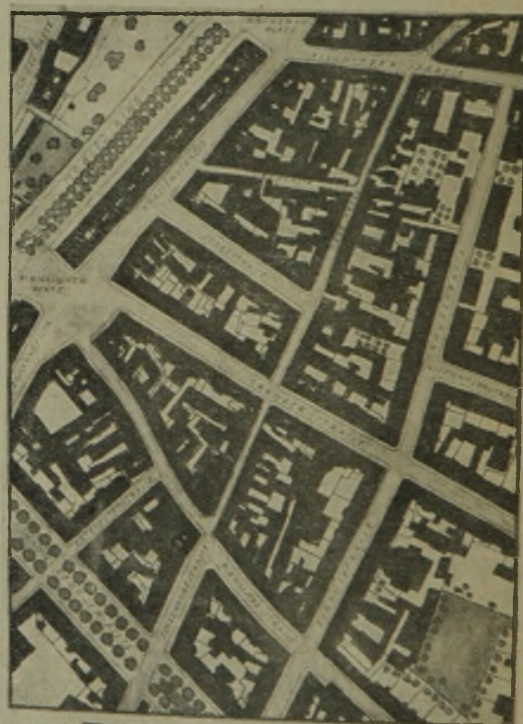
ZU/TAND UM DA/ JAHR 1850



ZU/TAND VOM JAHRE 1874



ZU/TAND VOM JAHRE 1885



ZU/TAND VOM JAHRE 1925

Abb. 3-6. Entwicklung eines Teiles der Pirnaischen Vorstadt in Dresden unter dem Einfluß verschiedener Bauordnungen. Aus „Wolf, Wohnung u. Siedlung“. Architektur-Vorlag Ernst Wasmuth A.-G., Berlin 1926.

Rom die Riesenstadt, deren Glanz sich über die ganze, damals bekannte Welt ergoß. Die Großstädte der vergangenen Kulturen sind in erster Linie Träger ihrer Entwicklung gewesen, und mit dem Untergang dieser Großstädte verschwanden auch diese Völker aus der Geschichte. Die Stadt Babylon (Abb. 2, S. 45) soll nach Herodot einen Umfang von 86 km besessen haben, d. h. eine Stadt

sich tatsächlich bei Babylon schon um eine Großstadt von ganz bedeutendem Ausmaß gehandelt hat. Auch Niniveh mag Babylon an Ausdehnung nicht nachgestanden haben, doch fehlen darüber genauere Feststellungen.

Die alten Griechen dagegen haben eigentliche Großstädte nicht besessen; auch Athen, Sparta, Theben usw. sind über den Umfang von Mittelstädten nicht hinaus-

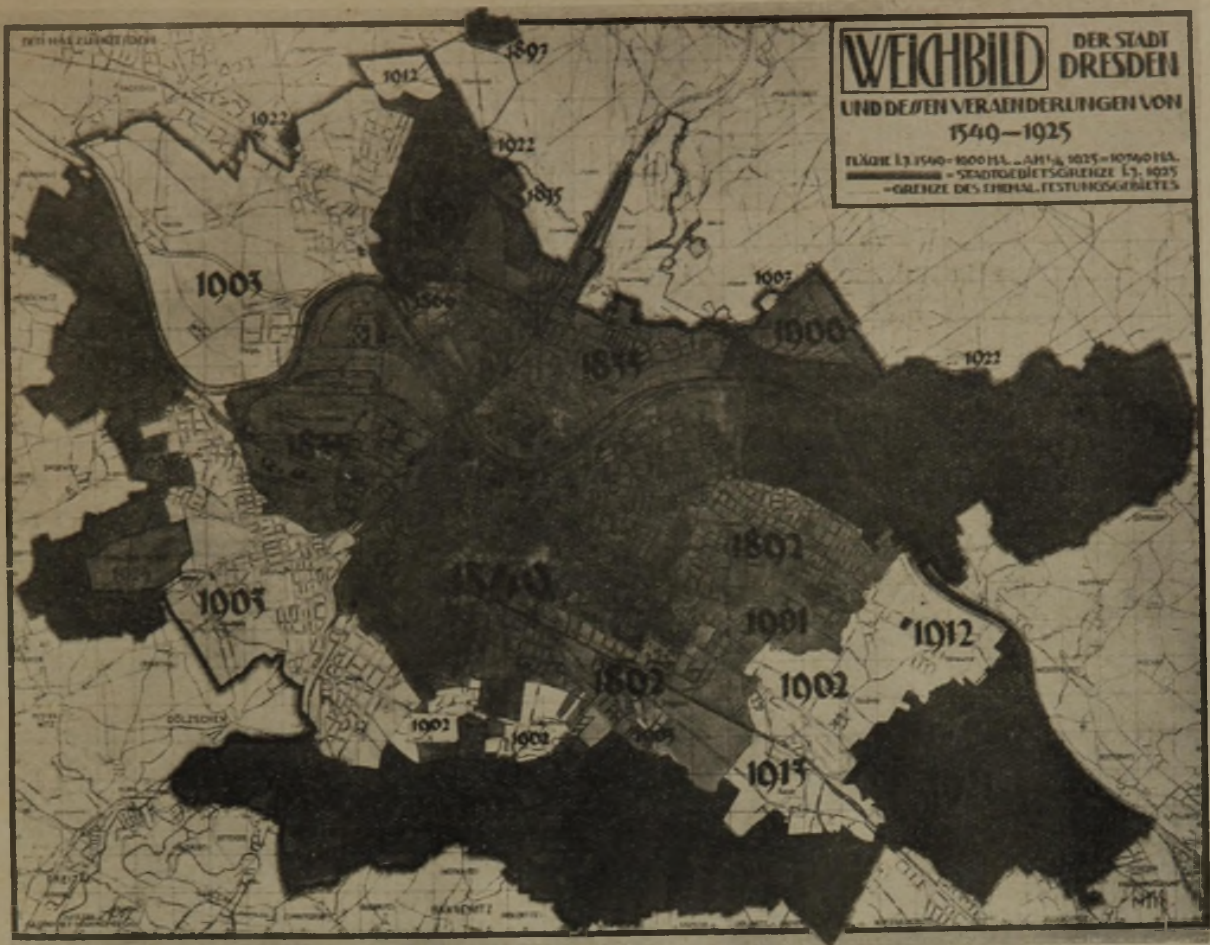


Abb. 7. Entwicklung des Weichbildes der Stadt Dresden 1549—1925.

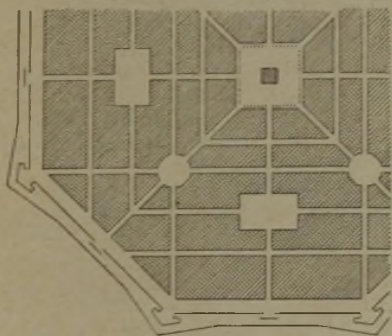


Abb 8 (links).
Stadtschema nach
Vasari il Giovane.
Aus: Brinkmann,
Platz u. Monument.
Verlag Ernst Wasmuth,
A.-G. Berlin.

Abb. 7 u. 9. Aus P. Wolf, Wohnung und Siedlung.
Verlag Ernst Wasmuth A.-G., Berlin 1926.

gekommen. Hatten in Griechenland die Städte eine gewisse Größe erreicht, so wurden sie nicht erweitert, sondern es wurden Tochterstädte als Koloniestädte gegründet (Abb. 1, S. 45), erst auf den griechischen Inseln, dann in Kleinasien, Ägypten, Sizilien. Aber das Imperium Romanum hat neben der Riesenstadt Rom noch zahlreiche andere Großstädte geschaffen. Für das alte Rom wird unter der Kaiserzeit eine Bevölkerungsziffer von 1 bis 2 Mill. Menschen angegeben. Die Wohnungsverhältnisse zeigten darin ganz ähnliche Mißstände wie in unseren heutigen Großstädten. Schon um 60 v. Chr. betrieb der Triumvir Crassus eine umfangreiche Bauplatzspekulation. Den weiträumigen vornehmen Palästen der Patrizier standen die in den „insulae“ zusammengeballten, in Mietskasernen bis zu zehn Geschossen untergebrachten Wohnungen der breiten Massen des Volkes gegenüber, und die immer brennender werdende Wohnungsfrage führte in der Weltstadt Rom schließlich zu Wohnungsrevolten. Kaiser Augustus erließ eine Bauordnung, wonach die Höhe der Mietskasernen auf zehn Stockwerke oder ungefähr 30 m beschränkt wurde. Aber zu anderen planmäßigen Lösungen der dringendsten Großstadtprobleme hat man sich im alten



Abb. 9. Baublockfront in Rotterdam.
Architekt de Klerk.

Rom nicht entschließen können, vielleicht mit Ausnahme des gewaltigen Werkes der Cloaca maxima, der Kanalisation. Wie heute die gewaltigen Industriebauten, die Hochhäuser, die Massenversammlungshäuser und die großstädtischen Rennplätze mit ihrem Totalisatorbetrieb einen Ausfluß des Zivilisationsstadiums unserer Epoche bilden, so stellten im alten Rom Colosseum und Circus maximus den innersten Ausdruck des ins letzte Stadium seiner Entwicklung eingetretenen Römertums dar.

Die deutschen Städte des Mittelalters, die in ihrem Straßennetz im wesentlichen noch auf uns überliefert sind und die in kühnem Aufstieg sich zu stolzen Gebilden entwickelt hatten, sind über den Umfang großer Mittelstädte nicht hinausgekommen. Die Form der mittelalterlichen Stadt war durch ihre Befestigung mit Wall und Graben bedingt. Den Ausgangspunkt bildeten z. T. Burgen und Klöster, in deren Schutz sich die Städte entwickelten. Bei den sogenannten „gegründeten“ Städten des deutschen Mittelalters (wie z. B. bei Dresden Altstadt) war stets der Markt Mittelpunkt des bürgerlichen Lebens, von dem aus die Hauptstraßen ausstrahlen, nach den verschiedenen Stadtteilen führen und durch das Stadttor Anschluß an die Landstraßen gewinnen. Die einzelnen Stadtviertel, die zwischen diesen Linien liegen, sind dann in engere Wohn- und Zunftstraßen aufgeteilt.

Ganz anders geartet war die Stadt der Renaissance. War das Mittelalter beherrscht von dem Glauben an eine überirdische Macht, der seinen reinsten Ausdruck fand im Dom, der als gigantischer Riese die Häusermassen beherrschte, so tritt an dessen Stelle in der Zeit der Renaissance das Bewußtsein des eigenen Willens. Gleichzeitig vollzog sich durch die Erfindung des Schießpulvers eine Umwälzung in der Befestigungstechnik, die in der bekannten Sternform der Befestigungen sich ausdrückte. Zum erstenmal versuchten Architekten und Städtebauer die Idealform der neuen regelmäßigen Stadtgebilde schematisch darzustellen (Abb. 8, S. 47). War die künstlerische Einheit der mittelalterlichen Stadt weniger bewußt als bedingt durch eine einheitliche Lebensauffassung, so versuchte die Renaissance bewußt den ganzen Organismus der Stadt als künstlerische Einheit zu erfassen. Während die Städte an Macht und Einfluß namentlich während des dreißigjährigen Krieges verloren, erstarkte gewaltig die Macht der Landesherrn, und diese führte schließlich in der Zeit des Absolutismus zu den berühmten Schöpfungen des landesfürstlichen Städtebaues. Frankreich entwickelte das klassische Vorbild Versailles, die Residenz des Sonnenkönigs, als steinernes Symbol des auf die höchste Spitze getriebenen Machtwillens des Herrschers. Das Schloß wurde zum strahlenden Mittelpunkt der Stadt, und die Vornehmheit der Wohnungen nahm ab mit der Entfernung von diesem Mittelpunkt.

Mit der Einführung der Freizügigkeit (in Preußen durch die Stein-Hardenbergsche Reform), besonders aber mit dem Einsetzen der Industrialisierung, begann in der Mitte des vor. Jahrhunderts in Deutschland eine gewaltsame Umwälzung der Stadtform, die in rascher, vorher nicht gekannter Entwicklung zur Großstadt führte. Als Beispiel dienen die folgenden Angaben über die Entwicklung der Einwohnerzahl der Stadt Dresden: 1834: 73 000, 1871: 177 000, 1900: 396 000 und heute 620 000 Einwohner. Wohnstätten und Arbeitsstätten, die in den vorangegangenen Jahrhunderten meist in ein und demselben Haus vereinigt waren, wurden getrennt voneinander angelegt. Der Arbeiter „ging“ jetzt in die Fabrik, der Geschäftsmann und Angestellte „ins Geschäft“. Da die Entwicklung nicht vorhergesehen werden konnte, so entstand in den großen Städten zunächst ein buntes Durcheinander von Fabriken, Wohnhäusern und Geschäftshäusern. Die Geschäfte wuchsen zu neuen Gebilden sich aus und verdrängten mehr und mehr die Wohnungen aus dem inneren Stadtteil, der „City“. In der 8-Mill.-Stadt London ist diese Entwicklung soweit vorgeschritten, daß in der ausgedehnten „City“ heute nur noch 23 000 Menschen wohnen, von denen 2000 Schutzmannen und 21 000 Hausmeister mit ihren Familienangehörigen sind. Nach 7 Uhr abends ist die City von London heute fast ausgestorben.

Während in früheren Jahrhunderten die Innenstädte die besten Wohnbezirke bildeten und die Vornehmheit der Wohnungen abnahm mit der Entfernung von der Stadtmitte, rücken jetzt die vornehmen Wohnungen hinaus an die Peripherie der Stadt; und das Auto schließlich überwindet am raschesten Großstadtdistanzen. Die engen, meist auf das Mittelalter zurückführenden Straßen der Altstadt waren bald dem zunehmenden Verkehr und den neuen Verkehrsmitteln nicht mehr gewachsen, und es mußten mehr oder weniger schwer einschneidende Straßendurch-

brüche gemacht werden. Tiefe Baublöcke, die in früheren Jahrhunderten noch sonnige Gärten aufwiesen, wurden mit oft mehrfachen, hohen Hinterhäusern bebaut, und so entstanden allmählich an der Stelle der alten deutschen Bürgerhäuser Massenanhäufungen von Menschen in hohen Mietskasernen, die dumpfe Höfe umschlossen, in die kaum noch ein Sonnenstrahl dringen konnte (Abb. 3 bis 6, S. 46). Dieses verhängnisvolle System der alten, verbauten Baublöcke wurde dann schließlich auch noch auf die neu anzulegenden Stadtteile übertragen, in denen sich auf Grund ungenügender Bauordnungsbestimmungen dann Baublock an Baublock kilometerweit fügte, ohne daß sonnige Gärten und erfrischende Grünflächen diese düsteren Gebilde durchdrangen. Die sich mehr und mehr entwickelnde Verkehrstechnik begünstigte in ganz besonderen Maße das riesenhafte Anwachsen der Großstädte und trug bei zu dem Chaos derselben.

Wie rasch die Entwicklung zur Großstadt vor sich ging, ist aus Abb. 7, S. 47, zu erkennen, das die Entwicklung des Weichbildes der Stadt Dresden vom 16. Jahrh. bis heute veranschaulicht.

Alle diese Erscheinungen führten dann schließlich zu dem Chaos der heutigen Großstädte, die in vorher nicht gekannter raschster Entwicklung in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts zu Stadtgebilden anwuchsen, denen die Stadtverwaltungen nicht mehr gewachsen waren. Gefördert wurde diese Entwicklung nicht zuletzt durch eine alles vorher Dagewesene umstürzende Verkehrstechnik, die wenigstens zunächst die Entfernungen scheinbar spielend überwand.

Wenn auch einzelne Teilprobleme des Städtebaues in den letzten Jahrzehnten eine mehr oder weniger gute oder vorzügliche Lösung gefunden haben, wenn eine hochentwickelte Ingenieurtechnik die Ent- und Bewässerung der Städte und die Verkehrseinrichtungen ausgezeichnet gelöst hat, wenn wir auch da und dort sehr gute Grünflächen und künstlerisch vorzügliche und praktisch einwandfreie Architekturwerke aller erdenklichen Art geschaffen haben, so haben wir es trotz aller Bemühungen doch nicht erreicht, das Ganze zu einer Schöpfung großen Stils zu gestalten.

Die Großstädte im ganzen insbesondere sind aber nicht allein häßlich und ungesund, sondern sie sind auch unwirtschaftlich. Die ganz großen Städte erfordern für den Kopf der Bevölkerung weit mehr Verkehrsmittel als kleinere Großstädte. Nach Prof. Dr. Otto Blum beträgt die Zahl der Straßenbahn- und Omnibusfahrten pro Kopf und Jahr z. B. in Stettin 95, in Köln 164, in London, New York, Paris, Berlin, Chicago, Philadelphia und Boston zwischen 300 und 500, wobei z. T. der Vorortverkehr der Schnellbahnen nicht berücksichtigt ist. Die großen Städte bedürfen weiter für den Kopf der Bevölkerung eines viel ausgedehnteren Netzes von Freiflächen, wenn sie sich zu einigermaßen lebensfähigen und ihren Einwohnern gesunde Lebensbedingungen sichernden Gebilden entwickeln sollen.

Die Verkehrsschwierigkeiten in den Citys der Weltstädte, vor allem in New York, London und Paris, sind heute schon so katastrophale, daß es nur mit Hilfe einer ausgezeichneten Organisation, in Amerika außerdem durch drakonische Strafen für Übertretung der Verkehrsordnung, möglich ist, in den verkehrsreichsten Stunden des Tages den Betrieb aufrechtzuerhalten. Bedenkt man, daß heute schon in den Vereinigten Staaten auf jeden achten Menschen ein Auto fällt (in Detroit, der Stadt Henry Fords, sogar auf jeden dritten Bewohner), und berücksichtigt man weiter, daß z. B. in der City von New York ein ausgedehnter Stadtteil mit Wolkenkratzern bis zu 50 und mehr Geschossen völlig bebaut ist und daß zahlreiche Menschen von und zu diesen Häusern und Räumen sich bewegen müssen, so kann man sich eine Vorstellung machen von der völlig unwirtschaftlichen Anlage einer solchen Riesenstadt. Daß durch ein solches Übermaß auch die sozialen Lasten einer Stadt allmählich außerordentlich wachsen, sei nur nebenbei erwähnt. Die ungeheuren Schwierigkeiten des Verkehrs in der City von New York haben bereits dazu geführt, daß sich heute die dortigen Städtebauer und Verkehrstechniker ernsthaft mit Vorschlägen befassen, die den Straßenverkehr in verschiedene Stockwerke übereinander verteilen sollen, da andere gangbare Wege zur Überwindung der Verkehrsschwierigkeiten nicht gefunden werden konnten. — (Schluß folgt.)

Inhalt: Verkehrsverbesserungen im Zentrum von Rom. — Die Großstadt als Formproblem. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H. in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Fritz Eiselen in Berlin.
Druck: W. Büxenstein, Berlin SW 48.