

DEUTSCHE BAUZEITUNG

59. JAHRGANG * № 102/103 * BERLIN, DEN 23. DEZEMBER 1925

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN, VERKEHRSWESEN U. VERSORGUNGS-ANLAGEN

SCHRIFTLEITUNG: REG.-BAUMEISTER a. D. FRITZ EISELEN

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

Entwurf zum Bebauungsplan von Wetzlar.

Von Arch. Franz Roeckle, Reg.-Baurat a. D. Gerteis, Arch. Karl Blattner
sämtlich in Frankfurt a. M. (Hierzu die Abbildungen S. 203 bis 205.)



Nachdem wir in Nr. 23 den mit dem I. Preise gekrönten Entwurf veröffentlicht haben, erhalten wir von den Verfassern des mit einem II. Preise ausgezeichneten Entwurfes „Im Rahmen“, die nachstehend wiedergegebenen Unterlagen, deren Veröffentlichung unseren Lesern wegen der Bedeutung und Eigenart der Aufgabe von Interesse sein wird. Damit müssen wir

allerdings das Thema abschließen, bis ein zur Ausführung bestimmter, endgültiger Entwurf vorliegt.

Unsere Abb. 1 hierunter zeigt den Gesamtplan des Entwurfes, während wir auf nächstfolg. Seite in Abb. 2 eine Aufnahme nach einem Modell wiedergeben, die das bewegte Gelände, um das es sich hier handelt, und die Einpassung des Planes in dieses besonders deutlich erkennen läßt. In den Abb. 3—6 auf S. 204 und S. 205 sind dann die Sonderpläne für die nordwestlichen und nordöstlichen bzw. die südwestlichen



Abb. 1. Gesamtplan für die Umgestaltung von Wetzlar (rd. 1:31500).

und südöstlichen Bezirke in größerem Maßstabe wiedergegeben.

Auch diese Verfasser hielten es für erforderlich, auf die Durchführung der Schiffsstraße nach dem Rhein Rücksicht zu nehmen. Dieser Auffassung wie der Forderung nach glatter Abführung der Hochwassermengen haben sie Rechnung getragen durch Kanalisierung der Lahn und der unteren Dill. Ausbau des Mühlgrabens südlich der Lahninsel zum Kanalbett und Begradigung des Flusses westlich der Stadt. Die festen Lahnwehre im Lahngebiet werden beseitigt; das Gelände wird, wo erforderlich, aufgehöhht.

Schiffahrtsschleuse und Kraftwerk sind unterhalb der Dillmündung angeordnet, womit eine erhöhte Wirtschaftlichkeit des Betriebes erstrebt wird.

Die baukünstlerisch wertvolle alte Steinbrücke am Haarplatz bleibt nach Einbau einer Öffnung für die Schifffahrt erhalten. Um die Lahninsel wird so durch die beiden Lahnmarme und die Dill eine höchst reizvolle Wasserfläche geschaffen.

Der Hafen ist innerhalb der Stadt nördlich der Lahn angeordnet, wo im jetzigen Hochwassergebiet ein Gelände von sehr großer Ausdehnung zur Verfügung steht, das mit der Stadt und Eisenbahn zweckentsprechend in Verbindung gebracht werden kann. Das Werk von Buderus erhält einen eigenen Hafen für seinen Betrieb an der Dill.

Das Programm wünschte die Herstellung einer unmittelbaren Eisenbahnverbindung Wetzlar—Frankfurt a. M. Die Verfasser haben die Möglichkeiten eingehend geprüft mit dem Ergebnis, daß die Verbindung nur durch eine neue Linie im Kleebachtal — wie im Entwurf Giese usw. — geschaffen werden kann. Da jedoch diese Linie eine Wegersparnis von nur 0,8 km gegenüber einer bereits bestehenden Verbindungslinie für Güterzüge bei Giessen bringt, so ist dem viel billigeren Ausbau dieser Kurve zu einer leistungsfähigen Personenzugstrecke der Vorzug gegeben worden, zumal der unmittelbare Verkehr Frankfurt—Wetzlar aus Verkehrs-, wie auch politischen Gründen gering veranschlagt wird. Dagegen wurde die Belastung der Strecke Giessen—Wetzlar für so hoch erachtet, daß der viergleisige Ausbau dieses Stückes für die Zukunft schon im Plane vorgesehen wurde.

Der Verschiebebahnhof Wetzlar ist ungefähr an der Stelle des alten bei Grabenheim, aber nördlich der Hauptgleise geplant. Der Bahnhof erfährt einen Ausbau zu einer neuzeitigen Anlage. Bei der Lage Wetzlars am Schnittpunkt der Linien Köln—Ruhr—Süddeutschland und Mitteldeutschland—Rhein—Mosel wird von den Verfassern vorgeschlagen, die Aufgaben, die den Verschiebebahnhöfen Dillenburg und Giessen in diesen Richtungen jetzt obliegen, von den kaum mehr erweiterungsfähigen Bahnhöfen wegzunehmen und auf den Verschiebebahnhof Wetzlar zu legen. Hierdurch erst würde Wetzlar eine genügende Belastung für eine neuzeitige Anlage erhalten.

Der jetzige Personenbahnhof hat ungünstige Zugänge von der alten wie der erweiterten Stadt. Auch kann an der jetzigen Stelle der Bahnhof mit seiner schienengleichen Gabelung der Hauptlinien kaum zu einem geräumigen Trennungsbahnhof mit Richtungsbetrieb umgebaut werden. Der natürliche Fluß der Verkehrswege der meisten Stadtteile weist auf eine Lage des Personenbahnhofs im Westen der Stadt hin. Der Entwurf sieht deshalb eine Verlegung des Personenbahnhofs auf Neuland westlich der Dill vor. Für den Berufs- und Geschäftsverkehr des Industrieviertels ist in 2,5 km Entfernung vom Hauptbahnhof eine Zwischenhalte-Stelle für Personenzüge im Osten der Stadt angeordnet. Der Eilgutbahnhof liegt unmittelbar neben dem Hauptbahnhof.

Der Entwurf stellt den Anschluß des neuen Hauptbahnhofs an die Dillbahn bei Ablar durch einen Tunnel von etwas über 2 km Länge her. Die Verfasser

vermeiden hierdurch jede Durchschneidung des Dilltals in seiner Längsrichtung durch die Dillbahn und in seiner Querrichtung durch die Überwerfung der beiden Hauptlinien. Der neue Stadtteil im Nordwesten wird so in seiner weiteren Entwicklung wie in seiner Straßenverbindung mit der Stadt jedenfalls in keiner Weise gehemmt werden.

Der Ortsgüterbahnhof hätte nach Verlegung des Personenbahnhofs an sich an seiner alten Stelle verbleiben können. Da er aber dann vom Verschiebebahnhof durch die Streckengleise getrennt sein würde, und da das Gelände des jetzigen Ortsgüterbahnhofs für die Straßenerweiterung höchst wertvoll ist, haben die Verfasser die Ortsgüteranlagen in unmittelbarer Verbindung mit dem Verschiebebahnhof zwischen diesem und der Lahn neu errichtet. Die größere Entfernung von der Stadt glauben sie im Zeitalter des Kraftwagenverkehrs nicht als ein Hindernis betrachten zu können. Die gute Erreichbarkeit von allen Stadtteilen ist bei dieser Lage gesichert.

Der Engpaß zwischen dem Lahnberg und der alten Eisenbahnbrücke über die Lahn ist durch Verschiebung des Kreuzungspunktes nach Norden beseitigt. Bebauung und Straßenerweiterung sind dann in angemessener Weise aufgelockert worden.

Das neuerschlossene Gebiet für Feinindustrie südlich der Lahn wird unmittelbar vom Verschiebebahnhof, das nördlich der Lahn gelegene von einem Hafen- und Industriebahnhof bei Dorlar bedient.

Die bestehenden Gleisanschlüsse sind verbessert worden; der bedeutendste, der von Buderus, ist sowohl von Ablar als auch vom Verschiebebahnhof aus zugänglich gemacht worden.

Entsprechend der Bedeutung, die der Landstraßenverkehr wieder erlangt hat, haben sich die Verfasser bemüht, die ungehinderte Durchführung dieses Verkehrs durch Wetzlar besonders klar herauszuarbeiten. Alle durchgehenden Straßen sind grundsätzlich um die engebauten Teile der alten Stadt und um die dicht besiedelten Dörfer herumgeführt worden.

Die Hermannsteiner Straße, die den Verkehr nach der Ruhr—Köln vermittelt, und die durch den Nahverkehr und die Industrie schon stark belastet wird, erhält eine Entlastung durch eine neue Schnellverkehrsstraße auf dem rechten Dillufer. Diese Straße wird am Hauptbahnhof vorbei an die Straße nach Frankfurt angeschlossen und erhält vor der Kreuzung mit der Bahn eine Abzweigung nach Giessen. Die Lahntalstraße wird durch die Neustadt geführt, und wird vor der Altstadt nach Süden abbiegend mit der Frankfurter Straße verbunden. Diese selbst kommt auf der Höhe südöstlich von Wetzlar an, gabelt sich hier, um in westlicher Richtung in schlanken Kurven und mäßigem Gefälle Anschluß an die Straßen nach Norden und Westen zu finden und in östlicher Richtung bei Garbenheim an die Straße nach Giessen anzuschließen. Die durchgehende Straße nach Giessen wird an Garbenheim vorbeigeführt.

In dieses Gerippe der Verkehrswege hinein haben die Verfasser die neue Stadt entworfen.

Für die Erweiterung der Geschäfts- und Verwaltungstadt stand das nunmehr hochwasserfreie Gelände zwischen Lahn und Eisenbahn zur Verfügung. Die Verfasser haben sich bemüht, alle toten Bezirke zu vermeiden, öffentliche Gebäude an die Verkehrswege heranzubringen und auf gute stadtbildliche Wirkung Bedacht zu nehmen. In diesem Bezirk ist enge hohe Bebauung vorgesehen.

Festhalle und Stadion sind auf der Lahninsel untergebracht, wo sie für Massenverkehr leicht erreichbar, eine besonders malerische und für alle Sportarten günstige Lage erhalten haben.

Im Süden und Südosten der Stadt sind die Täler als Grünflächen von der Bebauung möglichst freigelassen. Bebaut sind nur die Abhänge in abgerundeten

Siedlungskörpern, in abgestufter Bauweise klar abgeteilt und sorgsam aus der Bergform entwickelt.

Das Westufer der Dill ist längs der Abhänge besiedelt; das dunstige Dilltal ist nach Möglichkeit wieder von der Bebauung freigehalten worden.

Alle wichtigen Höhenpunkte sind durch stark wirkende Baukörper besonders gekennzeichnet.

Die Grünflächen sind in den Tälern bis zur Stadt

durchgeführt, die Industrie ist, wo angängig, durch Grünflächen von der Wohnstadt abgeriegelt.

Industrie- und Hafenviertel dehnen sich vom Buderus-Werk ab nach Osten zu zusammenhängend aus. Für die Industrie-Arbeiter bietet sich reiche Siedlungsmöglichkeit in den anliegenden Dörfern. Der Ausbau dieser Arbeiter-Siedlung ist im Entwurf bereits angedeutet worden. —

Was will modellmäßiges Bauen*)?

Von Stadtrat Dr.-Ing. Wagner-Speyer in Nürnberg.



Schon vor Jahren wurde die Forderung, daß das Verfahren des modellmäßigen Bauens in der Baugesetzgebung Aufnahme finden müsse, gestellt¹⁾. Nun hat es bei den Erörterungen über den Entwurf zum preuß. Städtebaugesetz wie auch für ein anderes neues Baugesetz mehrfach nachdrückliche Befürwortung erfahren. Um manchen noch sehr ungenauen oder völlig irrigen Ansichten über sein Ziel und Wesen zu begegnen, scheint Anlaß geboten, sich gerade jetzt noch einmal mit ihm näher zu befassen. Dazu die folgenden Ausführungen:

edelt und nicht das Ganze im Zerfall der Teile seiner Lebenskraft beraubt werde... Klarabgewogene Fassung der bildhaften wie körperlichen Stadterscheinungen, Erkennen und Betonen der tieferen Zusammenhänge im engeren und weiteren Umkreis, das ist es, wonach der Modellbau trachtet. Er stellt also keine überwiegend formale Aufgabe, viel weniger nur diese.“ Er will, wenn wir seine Absicht im Ganzen betrachten, den Städtebau in die dritte Dimension vervollkommen!

Stößt er damit nicht offene Türen ein? — Daß dem



Abb. 2. Modellplan für die Umgestaltung von Wetzlar.
Entwurf zum Bebauungsplan Wetzlar.

Vorweg sei bemerkt: modellmäßiges Bauen — oder, wie wir im Folgenden kürzer sagen wollen, der Modellbau — will nicht lediglich den Gebrauch plastischer Darstellungsmittel anempfehlen, worauf der Namen hindeuten könnte; für einen Großteil der Architekten wäre das heute eine überflüssige Anregung. Der Modellbau will auch nicht ein reines Schematisieren, nicht einfach über einen Kamm scheren, um etwa die Langeweile einer geistlosen Allesgleichmacherei an Stelle der bisherigen Öde des Allesandersmachens zu setzen.

Der Modellbau hat ganz andere Ziele! Ihm handelt es sich darum, „alles Bauwerden aus gegebenen Beziehungen heraus sich entwickeln zu lassen, derart, daß Stück an Stück gestellt zum organischen Gefüge ver-

so wäre! Gewiß, es wird fast im Übermaß vom Städtebau und auch von seinen kubischen Erfordernissen geredet oder geschrieben; man hat sich daneben angewöhnt, zu Bebauungsplänen prächtige Aufbautwürfe zu verfassen, die schönste Erfolge der städtebaulichen Arbeit zu gewährleisten scheinen. Aber in praxi sieht das Alles dann ganz anders aus, weil die ordnende Hand fehlt und Jeder im mangelnden Zwang zur Unterordnung den Freibrief für schlimmste Sünden am Ganzen zu erhalten glaubt.

Um diesen klaffenden Riß zwischen Idee und Tat zu verstehen, bedarf es eines kurzen Rückblicks auf die hinter uns liegende Entwicklung: In der zweiten Hälfte des Vorjahrhunderts war die Städtebauarbeit ganz auf zwei Dimensionen eingestellt. So ausschließlich, daß man selbst die Höhenunterschiede sehr nebensächlich behandelte und dem Schema zuliebe die Straßen gar oft in ungünstigster Steigung darüber hinweg führte. Die dreidimensionale Bedeutung des städtebaulichen Schaffens kam fast nur in der mathematischen Gleichung „Bauhöhe = Straßenbreite“ zum Ausdruck. Auf langem, mühsamem und ziemlich wechselvollem Weg sind wir nun glücklich wieder zur vollen Erkenntnis gediehen, daß Städtebau, wie alles Bauen, „eine Verrichtung im Raum ist, daß mit rein flächenmäßiger Behandlung seinen Ansprüchen nicht Genüge geschehen kann.

*) Anmerkung der Schriftleitung. Die Frage, die ja schon vor einer Reihe von Jahren angeschnitten und jetzt neuerdings im Zusammenhang mit den Beratungen über den Entwurf zu einem preuß. Städtebaugesetz wieder eingehender erörtert worden ist, scheint uns von solcher Bedeutung, daß wir hier gerne einem ihrer Hauptverfechter das Wort zu einer ausführlicheren Darlegung ihres Wesens und ihrer Absichten geben. Auf ähnliche Ziele gerichtete Vorschläge sind in diesem Jahrgang, No. 17, ja auch schon von Prof. Kanold, Hannover, gemacht worden, die eine Reihe teils zustimmender, teils sie erweiternder, teilweise auch ablehnender Entgegnungen zur Folge gehabt haben. Wir mußten das Thema damals abbrechen, stellen es aber gerne erneut zur Erörterung. —

¹⁾ Vgl. „Grundlagen modellmäßigen Bauens“ 1918 bei Ernst & Sohn, in Berlin. —

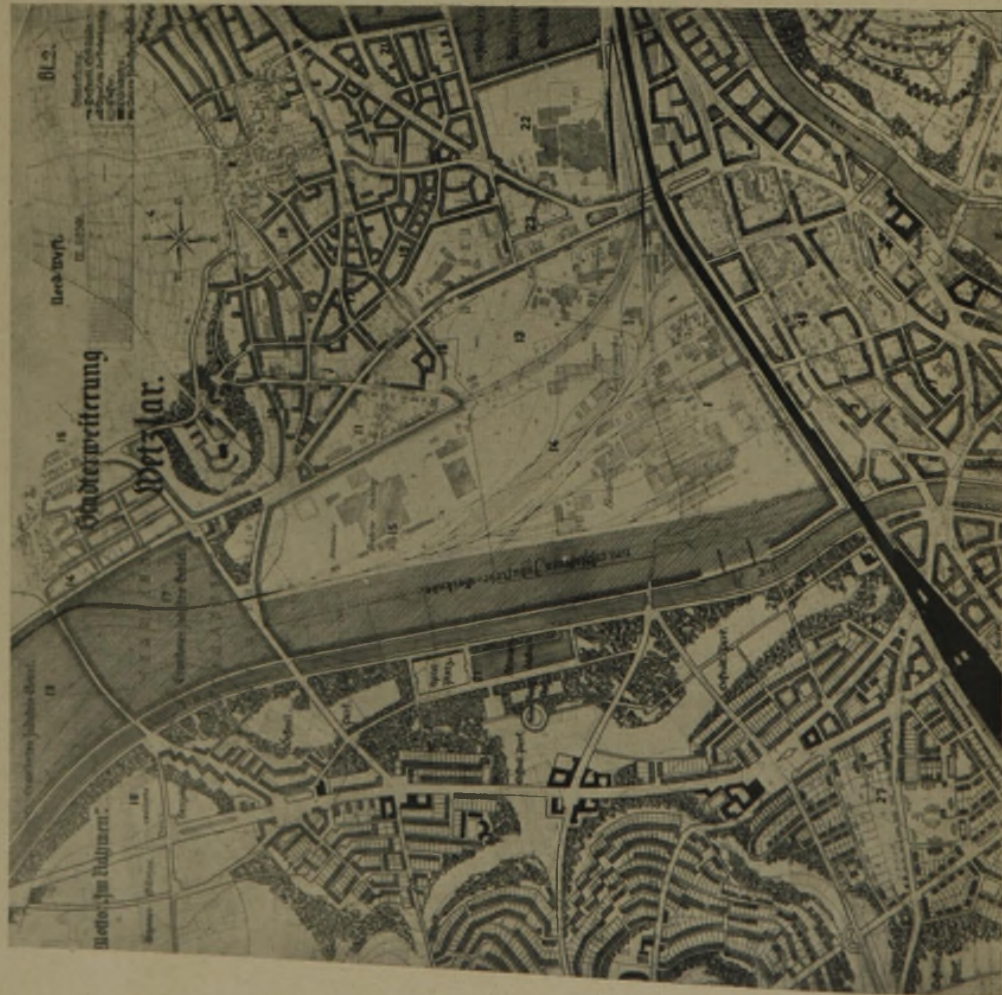


Abb. 3. Einzelplan für das Nordwestviertel.

Entwurf Arch. Franz Roeckle.

(Maßstab der Pläne rd. 1:17 600)

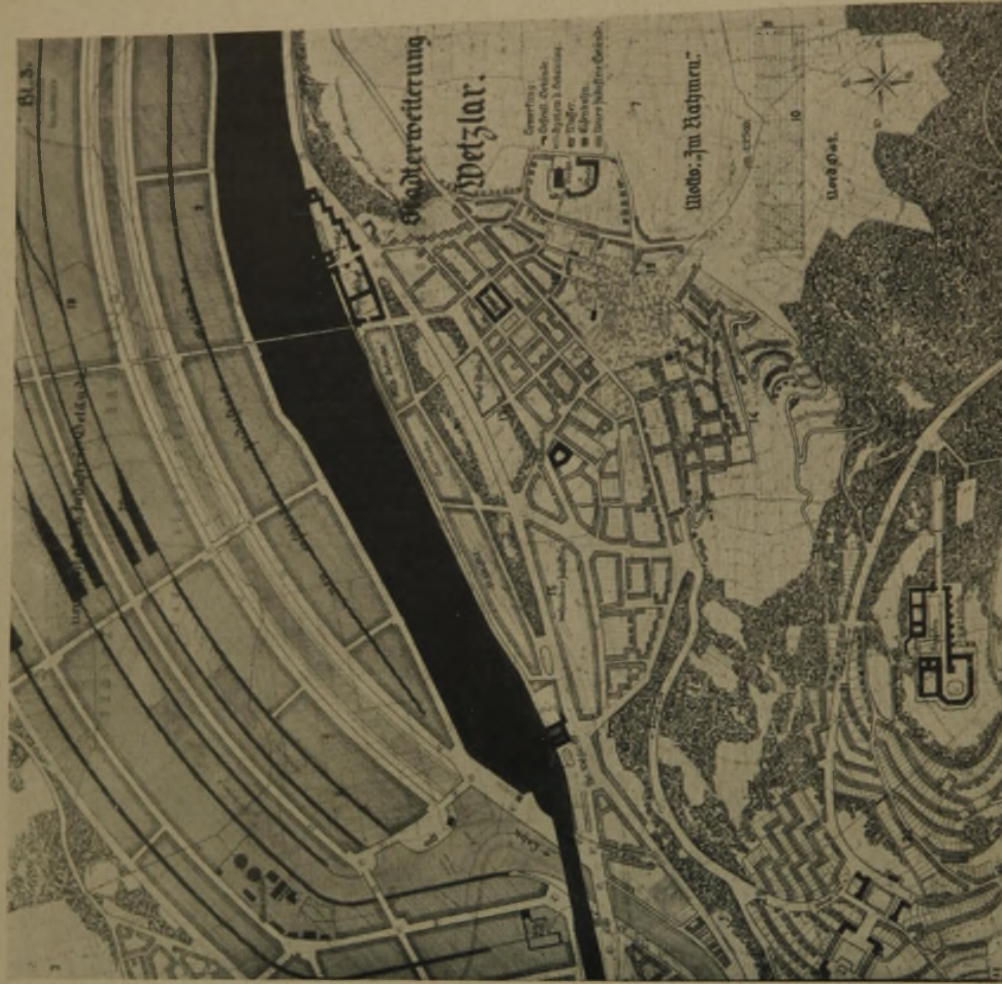


Abb. 4. Einzelplan für das Nordostviertel.

Entwurf Arch. Blattner, Frankfurt a. M.



Abb. 5. Einzelplan für das Südwestviertel.
 (Maßstab der Pläne rd. 1:17 600).
 Entwurf von Arch. Franz Roockle, Reg.-Baurat a. D. Gerteis, Arch. Blattner, Frankfurt a. M.
 Bebauungsplan Weitzlar.

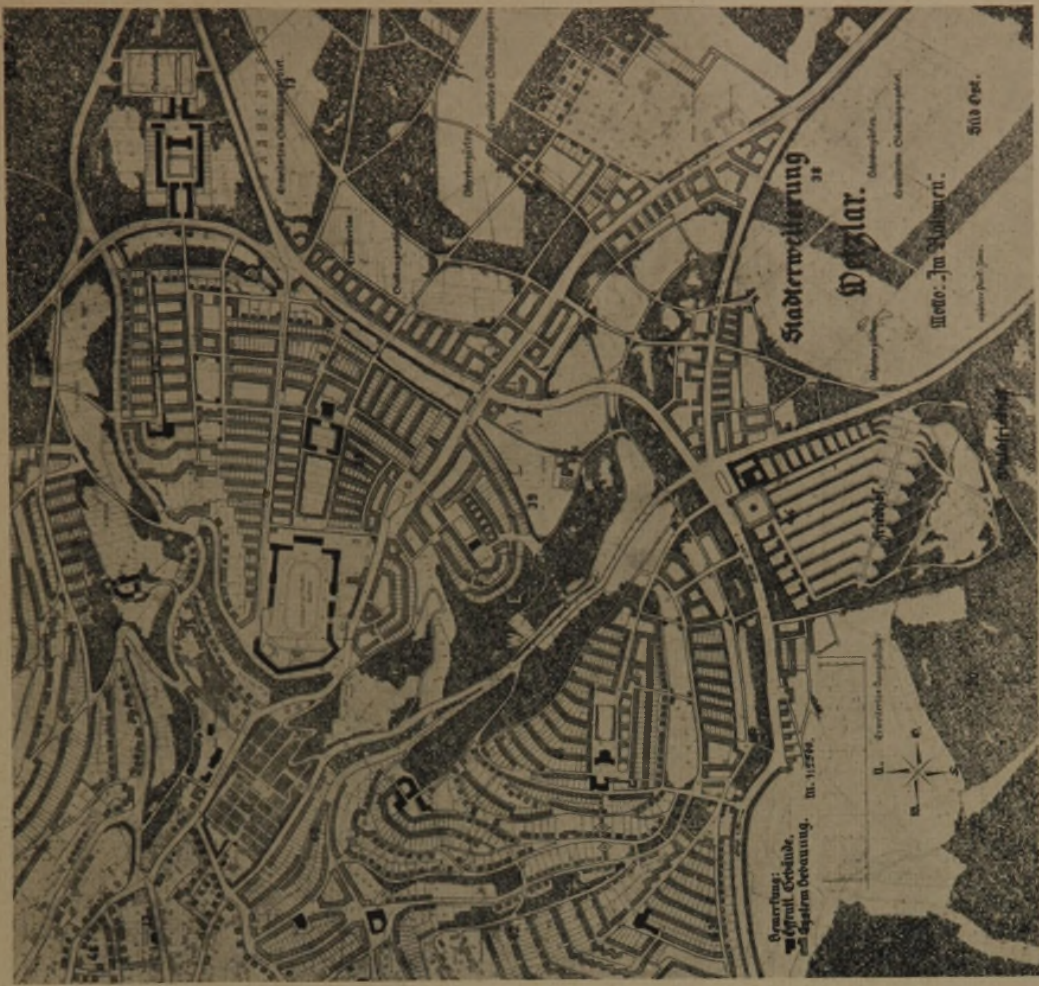


Abb. 6. Einzelplan für das Südostviertel.
 (Maßstab der Pläne rd. 1:17 600).
 Entwurf von Arch. Franz Roockle, Reg.-Baurat a. D. Gerteis, Arch. Blattner, Frankfurt a. M.
 Bebauungsplan Weitzlar.

Wenn die Leistungen trotzdem so wenig entsprechen wollen, so schon um deswillen, weil Gesetz und Vorschrift noch weiter hinter solcher Einstellung zurückgeblieben sind, weil sie immer noch der fluchtlinienmäßigen Grundrißregelung ein viel zu weitgehendes Übergewicht beimessen?) und den Aufbau nicht genügend oder fast wie eine schließlich entbehrliche, in der Hauptsache rein künstlerische Beigabe werten. So aber verhält es sich mit ihm keineswegs! Schon bei der Bearbeitung der großen Grundlagen für die spätere Einzelbildung nicht. Zugegeben, am Anfang steht eine Flächenfrage, der Nutzungs- oder Flächenaufteilungsplan. Aber schon in ihm müssen da und dort vertikale Aufbaugedanken umschlossen sein, wenn nicht das Ganze ein unbefriedigender Versuch bleiben soll. Niemand wird bestreiten können, daß eine schmale Straße wirtschaftlich, gesundheitlich, verkehrstechnisch fehlerhaft, ja sinnlos werden könnte und meist wohl werden müßte, wenn man sie unbekümmert um ihren Grundrißcharakter mit überhohen Häusern besetzen wollte.

Manch' einer mag nun auf den Zonenplan verweisen. Aber seine summarischen Bestimmungen werden kaum ausreichen, den zwingenden Zusammenhängen zwischen Grundriß und Aufriß in richtigster und vollkommener Form Sprache zu verleihen. Wir wünschen an wirtschaftlich hervorragender Stelle die Möglichkeit ergebigerer Bodennutzung, wünschen Dominanten, die dem Verkehr als Ziel- und Richtpunkt dienen können, wünschen die Zulässigkeit begründeter Höhenausgleiche, daneben Rücksicht auf vorhandene Baudenkmale und Fernblicke, kurz eine Differenzierung, die der weitgehenden Durchgestaltung des Grundrisses im Aufbau die kongruente Ausdrucksform gesellt.

Man soll mir nicht einwenden, das Alles könne man noch beim Festlegen der Fluchtlinien durch ergänzende Vorschrift ohne weiteres sicherstellen. Nein, das kann man eben nicht! Selbst wenn man jedem Fluchtlinienplan einen buchstarken Beschrieb beigegeben und diesen mit verbindlicher Kraft ausstatten wollte, bliebe der Erfolg in zahlreichen Fällen durchaus ungewiß. Ähnlich ist m. E. der Vorschlag einer kubischen Bauordnung (und auch manches andere, was schon wiederholt als Ausweg aus dieser Sackgasse in Betracht gezogen wurde) zu beurteilen; mag er eine praktische Variabilität in der baulichen Ausnutzung der Einzelgrundstücke zulassen, so bietet er doch kaum die Handhabe zu vernünftiger Mitteiligung zwischen getrennten Ausnutzungswünschen und keinerlei Sicherheit für eine aus organischen Zusammenhängen entwickelte Ganzgestaltung. Warum sollte aber einer auf seinem Großbesitz nicht zwischen höheren und niedrigeren Bauten wechseln dürfen oder ein anderer seine bescheidenere Absicht mit einem leistungsfähigeren Dritten wirtschaftlich ausgleichen können, sofern die Tendenz der Gesamtanlage dabei beachtet wird?

Nun möchte ich durchaus nicht den Eindruck erwecken, als wolle hier gegen gebotene Gleichheitlichkeit im Städtebau angegangen werden. Das hieße meine Ausführungen gründlich mißverstehen. Vielmehr will ich nur dafür eintreten, daß sachlich begründete Verschiedenheiten ohne Preisgabe eines einheitlichen Hauptgedankens ermöglicht werden. Bisher scheute man sich, solche zu erlauben, und hat doch nirgends wirkliche Zustimmung gewonnen. Will man das eine ermöglichen und dennoch das andere nicht aufgeben, dann muß man nach richtiger Methodik, nach Disziplinierung im städtebaulichen Schaffen streben, nach einer wirksamen Ordnung der Dinge, die wir heute vermissen. Dieser Zweck läßt sich am vollkommensten durch verbindliche, programmatische Aufbaupläne erreichen.

Dabei mag ein Zweifaches gleich betont werden. Einmal, daß solche Rahmenpläne noch spätere Wandlung zulassen können und sollen — es wäre verfehlt, wenn sie geänderten Bedürfnissen nicht elastisch nachzugeben vermöchten — aber auch in solchen Fällen dazu mithelfen müssen, daß die neue Gestaltung wie die ursprüngliche im Laufe einer klar konzipierten Grundrichtung folgt. Zum andern, daß ihr Gebrauch wohl auch bei Änderungen usw. in alten oder nahezu fertig ausgebauten Stadtgebieten von Vorteil sein kann, daß er aber am wichtigsten da erscheint, wo erst mit dem Anbau begonnen werden will. Denn dort ist ja nichts vorhanden, woran man sich halten könnte, um im gegenseitigen Abgleich späterer Harmonie des Gesamteindrucks vorzuarbeiten. — nichts vorhanden, sofern nicht ein Programm Ausgangspunkt und Unterlage

³⁾ Selbst der in vielen Punkten so fortschrittliche und anerkanntswürdige Entwurf zum preuß. Städtebaugesetz beschränkt die Baustufenpläne auf Wohngebiete und besagt im übrigen, daß „durch Bebauungspläne die Festsetzung von Fluchtlinien“ geregelt werde. —

darbietet. Daß dieses indes gar oft nicht bloß in Form einer Vorschrift genügen kann, daß es schaubar gestaltet, viel klarer und brauchbarer sein wird, ist leicht einzusehen. So münden unsere Überlegungen zwangsläufig beim Aufbau-Rahmenplan, bei kubischen und räumlichen Regieangaben in graphischer (auch plastischer) Form und damit beim Modellbau³⁾.

Organisch ab- und ausgeglichene Gestaltung hat daneben — und zwar in besonderem Abmaß — auch städtebausthetische Bedeutung. Falsch aufgefaßt könnte sie freilich im Verein mit Norm, Typ und Industrialisierung zu kläglicher Öde führen. Cavete! Das gab noch nie einen hübschen Strauß, wenn des Gärtners Schere einfach jede lose Ranke und jeden vorwitzigen Blütenkopf abzwackte. „Die Ruhe an sich kann kein Ziel sein, so wenig wie die Ordnung an sich ein Endziel ist. Diese ist die erste notwendige Stufe der Gestaltung. Das Ziel ist das gestaltete Werk⁴⁾.“ Das besagt, daß auch hier wie bei den sachlichen Ansprüchen durchaus nicht jede Eigenregung gehemmt werden soll; sie mag uns achtbar sein, wenn sie Maß und Grenzen zu achten versteht. Das besagt weiter, daß wir allzu Gleichmäßiges, soweit damit nicht gegen Sinn und Zweck desselben verstoßen wird, durch Variation und Akzent verlebendigen können, daß wir das Rohmaterial gleichsam durch modellieren sollen. „Da schadet nicht Kontrast und Wechsel, nicht Lockerung bis zur freiesten Form . . . Doch den Kampf des Untergeordneten gegen die größere Einheit, den freilich gilt es zu unterdrücken.“

Es scheint nicht leicht, diesen Kampf wirksam einzudämmen oder ihn ganz zu ersticken. Zwar wurde das Gebot der Unterordnung als einer städtebaukünstlerischen Grundnotwendigkeit schon tausendfach vertreten und das ästhetische Problem im städtebaulichen Fragenkomplex fast zu sehr in den Vordergrund gerückt — allein, was hat es genützt? Gleichen nicht auch neueste Straßen und Plätze einem Magazin, in dem die unterschiedlichsten Typen wahllos zum Aussuchen nebeneinander gestellt sind? Reklamesucht, Individualitätskoller, hartnäckige Ichbetonung, das waren vielfach die Hauptstimmen in dem dirigentenlosen Massenchor „Städtebaugestaltung“. Woher da die Kraft nehmen zum Glauben, das Alles werde sich schon geben, Einsicht und freiwillige Gefügigkeit würden künftig auch ohne entsprechende Nachhilfe den Weg der Gemeinsamkeit finden? Gegensätze der Absichten und Interessen werden immer bestehen; sie werden sich wohl immer vorlaut bemerkbar machen, solange nicht Mittel gegeben sind, sie zu mildern. Willkür und Widerspruch dem großen Ganzen zuliebe gebührend einzuschränken.

Wir erkennen nunmehr die Doppelaufgabe, die gestellt ist: sowohl durch Verarbeitung der Divergenzpunkte richtig bemessener Geschlossenheit zuzustreben wie in der Durchformung des an sich Gleichen verletzende Langeweile zu bannen. Es muß das Trachten aller Berufenen werden, derart die Einzelenergien zu gedeihlichem Zusammenwirken zu vereinen, die Leistungen mit dem Maß von innerer Gebundenheit und Schönheit zu erfüllen, ohne das sie unwert sind, eine Kulturäußerung genannt zu werden.

Dem Fachmann braucht nicht versichert werden, daß es dazu nicht überraschender Kunstgriffe oder irgendwelchen verteuerten Aufwandes bedarf. Bei richtiger Harmonie kommt jedes Teilstück ohne Mühe zur Geltung und auch dem Sonderbau erleichtert sie die Befriedigung seiner betonten Ansprüche. Auch ist wichtig, daß formale Beeinflussung nur in bestimmten Fällen und selbst dann gewöhnlich bloß in sehr begrenzter Form sich als Bedürfnis erweisen wird. Uniform ist nicht die Lösung. Es kommt vielmehr auf angemessenen Zusammenklang nach Kubus, Maßstab und Rhythmus an. Doch wenn wir auch die Wünsche mäßigen, mit Verordnungsparagraphen allein wird man nur selten auskommen. Auch hier wird das Regiemittel des Modellbauplanes sich weit überlegen zeigen. Mögen dabei hinsichtlich der Modellformung in vielen Fällen die Voraussetzungen genügen, die vorhin mit Bezug auf wirtschaftliche und andere städtebautechnische Gesichtspunkte angegeben worden sind, mögen bei weitergehender Absicht Ergänzungen und Erweiterungen unerlässlich werden, hier wie dort wird dem angestrebten Ziele auf die geeignetste und zuverlässigste Art gedient werden können.

³⁾ Wollte man ganz konsequent sein, so käme man auch zur Forderung plastischer Bebauungspläne, die sicher der vereinzelt oder nur nachträglichen Feststellung der Aufbaugedanken noch überlegen wären. —

⁴⁾ Prof. Th. Fischer in einem Vortrag „Erziehen zum Können“ auf der 2. Hochschultagung in München 1924. —

Wie unerlässlich es ist, auf solche Art das städtebauliche Schaffen zu organisieren, lehrt schon das (allerdings viel starrer geartete) Modellverfahren, dessen sich der landesfürstliche Städtebau bediente. Damals hätte die immanente Geschlossenheit des baulichen Zeitwillens sicher viel eher eines solchen Behelfsmittel entraten lassen; und doch sah sich fürstlicher Machtwille darauf angewiesen, um seinen Schöpfungen den Stempel überzeugender Einheitlichkeit aufzudrücken. Heute stehen sich auseinanderlaufende Einzelinitiativen oft geradezu feindlich gegenüber. Ohne zielsichere Führer werden sie nie zu notdürftigem Friedensschluß zusammenfinden. Daß der Modellbau für solche Führerrolle geeignet, steht außer allem Zweifel. Schauen wir nach Ostpreußen und was dort mit gleichen Tendenzen beim Wiederaufbau geschaffen wurde. Wie dort, muß in allen Fällen jedem Bauenden klar zum Bewußtsein gebracht werden, daß auch sein Werk nur als Teilstück eines dreidimensionalen Städtebauschauspiels bestehen kann und daß das Ganze, dessen Glied es ist, kein wirres Konglomerat, sondern ein lebendiger Organismus sein soll, weshalb ein jeder Entwurf den Absichten des Flächenaufteilungsplanes wie gegebenenfalls jenen des Modells sich gefügig zeigen muß. Solange dies Bewußtsein nicht Allgemeingut geworden ist und nicht auch danach gehandelt wird, solange werden verpflichtende Auflagen nicht zu entbehren sein; solange muß mangelnder Einsicht und Bereitwilligkeit mit wirksamen Mitteln nachgeholfen werden. Und das will der Modellbau! —

Über das Verfahren, dessen er sich hierzu bedient, kann ich mich kurz fassen. In den „Grundlagen modellmäßigen Bauens“ (vgl. Anm. 1) und einer Reihe kürzerer Veröffentlichungen ist Näheres darüber ausgeführt. Einige Punkte seien aber auch hier erwähnt: Die Modellpläne sollen möglichst gleichzeitig mit den Fluchtlinien aufgestellt werden und auf die Absichten des Flächenaufteilungsplanes wie auf berechnete Wünsche der beteiligten Privaten eingehen. Das letztere Verlangen bedingt, daß sie nicht verfrüht ausgearbeitet und, wie schon oben gefordert, mit gewisser Elastizität ausgestaltet werden. Sie sollen ja keinen imaginären Künstlerphantasien, sondern auch in ihren ästhetischen Geboten sachlichen Ansprüchen genügen. Was sie fordern — ob nur lose Zusammenhänge, ob deutlichere Einheit — muß aus ihnen oder aus einer ergänzenden Vorschrift klar ersichtlich und in jedem Falle verpflichtend sein. Ihre Bearbeitung obliegt der gemeindlichen Behörde, kann aber unter bestimmten Voraussetzungen auch den einzelnen Bauherren bzw. ihren beauftragten Architekten überlassen werden⁵⁾. —

Aus den bisherigen Darlegungen ist zu ersehen, daß der Name Modellbau in doppelter Beziehung kennzeichnet, was er deckt. Wir stellen ja fest, daß die Absicht verfolgt wird, sowohl die städtebaulichen Gebilde in sachlich wie ästhetisch erwünschter Form durchzumodellieren, als auch die Einzelleistungen nach einem vorausbestimmten Plan-Programm wie nach einem natürlichen Modell entstehen zu lassen. Und doch hat eben dieser Name schon zu mancher irrigen Meinung über Zweck und Ziel des Modellbaues geführt⁶⁾.

Häufiger freilich waren es andere Gründe, die zu falschen Auffassungen und dadurch nicht selten auch zum Widerspruch gegen den Gedanken geführt haben. Am häufigsten wohl wurde angenommen, daß der Vorschlag bloß formal — ästhetischen und dabei recht starren Wünschen entspringe. Mag sein, daß ich selbst zu diesem Irrtum ein Teil mit beigetragen habe. Freilich habe ich in meinem Buch über den Modellbau (Anm. 1) auch der stadtbautechnischen und wirtschaftlichen Seite des Verfahrens breiten Raum gewidmet; daneben allerdings eine Hauptforderung: „Ein Ausbau der Gesetzgebung tut not mit dem Ziele, daß fortan nicht mehr rein technische Gesichtspunkte usw. in Bausachen das einseitige Übergewicht behalten oder einzig die Abwehr von Verunstaltungen auf der ästhetischen Habenseite steht, sondern daß die behördliche Genehmigung allgemein auch von schönheitlichen, insonderheit stadtbaukünstlerischen Voraussetzungen abhängig gemacht wird. „Da gerade die schönheitlichen Punkte Interesse und mitunter auch Bedenken weckten, hat sich die Erörterung über den Modellbaugedanken in der Folge immer ausschließlicher auf sie konzentriert. Wie wenig dabei der volle Gehalt erschöpft werden konnte, geht schon aus dem im 1. Teil dieses Aufsatzes Gesagten hervor.

⁵⁾ Auch bei solchem freiwilligen Modellgebrauch muß indes der verbindliche Charakter der Modellpläne gewahrt werden. —

⁶⁾ Da er sich auch auf historisches Vorbild stützt und sicher bei Vielen schon terminologische Bedeutung erlangt hat, mag er immerhin beibehalten werden. —

Ich will daher nicht weiter hierauf eingehen. Auch kann es nicht meine Absicht sein, über alle Äußerungen pro und contra, soweit solche schon erfolgt sind, näheren Bericht zu geben. Einige wenige möchte ich aber doch mitteilen und zu ihnen Stellung nehmen, weil dadurch wohl am besten Material für eine sachliche Prüfung der ganzen Frage geliefert wird.

Nachdem die „Vereinigung der technischen Oberbeamten deutscher Städte“ sich auf den Boden des Modellbauvorschlages gestellt und seine Berücksichtigung den Stadtverwaltungen anempfohlen hatte, hat sich auch die Akademie des Bauwesens in Berlin mit ihm befaßt. Ihr Gutachten vom März billigt die Absicht, „künstlerischer Gesetzmäßigkeit im Stadtaufbau zum Durchbruch zu verhelfen“ und anerkennt, daß diese Absicht sich mit gewisser Folgerichtigkeit aus der bisherigen Grundrißbeeinflussung im Städtebau ableiten lasse; es gibt zu, daß modellmäßiges Bauen in bestimmten Fällen zu günstigen Ergebnissen führen könne, gegen eine allgemeine Festlegung positiv — ästhetischer Forderungen äußert es aber lebhaftes Bedenken des Inhalts, daß durch ihren Einfluß im Sinne modellmäßigen Bauens eine Erstarrung in der Kunst bewirkt und einer Bevorzugung der Unbegabten zu ungunsten der wirklichen Baukünstler Vorschub geleistet werden könne.

Solchen Befürchtungen läßt sich entgegenhalten, daß ja bislang selbst der krasseste Pflücker ziemlich unbehindert sein Handwerk treiben konnte, während er beim Modellbau in einer Form unter Leitung und Aufsicht gerät, die ihm kaum als bequeme Begünstigung fühlbar werden wird. Auch das Projekt nach Modellvorschrift erfordert Takt und Einfühlungsvermögen. In Bezug auf die Entwicklung der Kunst und der Künstler aber ist eines zu bedenken, dies nämlich, daß der Modellbau ihr keine lähmenden Fesseln anlegt und daß ihr mit schrankenloser Ungebundenheit durchaus nicht der beste Dienst erwiesen wird. Es ist richtig, das Modell verengt für den Einzelplan den Kreis der Möglichkeiten, in der Regel jedoch nur in dem Maße, wie es das künstlerische Gefühl des Entwerfenden jeweils von selbst tun wird oder doch tun müßte. Dagegen bietet die Arbeit am Modellplan so bedeutsame und unbeengte Aufgaben, wie sie vordem nur ausnahmsweise zu lösen waren. Sie ist also das Feld, auf dem die Kunst sich frei und fortschrittlich entfalten kann. Den Normalbau immer wieder zum Studienobjekt für künstlerische Revolutionierungsversuche machen zu wollen, wie es geschah, ist falsch. Seine Bedürfnisse wandeln sich nicht sprunghaft, sondern in allmählichem Verlauf. Dem entsprach die einstige Übung beim Planen, wo es doch nicht um tausend Neuerungen ging. Und das Geschenk ständigen, dabei verbessernden Wiederholens, war Aufstieg und Gemeinsamkeit im Schaffen. Ebenso aber wie die normale Aufgabe sich in ihren individuellen Ansprüchen bescheiden soll, ebenso das Mittelmaß im Können. Auch heute sind die besonderen Begabungen selten; der Durchschnitt füllt die Kohorten. —

Oder täusche ich mich? Sind wir etwa reich an hervorragenden Kräften, die richtige Selbstdisziplin zu üben und dadurch auch alle übrigen mitzureißen vermögen? Besteht wirklich die Aussicht, daß sie die Menge „von Grund aus disziplinieren zur Zusammenarbeit für die Stadtbaukunst“? In einem Aufsatz „Der Stil im Städtebau“⁷⁾ hat Prof. Th. Fischer ähnlichen Hoffnungen Ausdruck gegeben. Es liegt mir durchaus fern, mit dem hochverdienten, vielerfahrenen Künstler und Städtebauer rechten zu wollen. Ich darf vielmehr mit Freude feststellen, daß, ungeachtet der dort von ihm gegen den Modellbau geäußerten Bedenken die grundsätzlichen Auffassungen sich offenbar nahe berühren. Auch ich bekämpfe die Meinung, „daß die Form ein Gewand sei, das der Mensch je nach der Mode und nach seiner Verfassung anlegen könne“, auch ich verpöre die „Maskerade“, sei sie gesuchte Gleichförmigkeit, sei sie „unredliche Differenzierung“, auch ich möchte, daß das Städtegesicht „der ehrliche Ausdruck der Seele, der Geschichte, der Eigenart, des Naturgegebenen“ sein soll. Werden wir aber ohne Modellbau leichter zu solchem Ausdruck gelangen? Fischer sagt selbst: „Es ist der menschlichen Natur eingeboren, daß sie das Geordnete (nicht das Regelmäßige) als Grundbedingung braucht, um überhaupt eine Vielheit zu erfassen, ästhetisch genießen zu können.“ Dieses Ordnen soll auch nach meinem Dafürhalten gewiß nicht so betrieben werden, daß der Unterschied zwischen verschiedenen Stadtcharakteren einfach verwischt würde.⁸⁾ Es wäre auch gewiß kein Verdienst, wenn etwa der Modellbau lediglich „rein behördliche Willkür anstelle der anderen

⁷⁾ Das „Bayerland“ 1925, Heft 6/7. —

⁸⁾ Der Modellbau kann und will nicht bloß bei strengen Anlagen, sondern ebenso bei freigelegten „wachsenden“ gebraucht werden. —

setzen wollte". Allein seine richtig abgewogene Hilfe wird nicht missen wollen, wer anders keine Hoffnung sieht, daß sich wieder Typen zu ruhigen Reihen schließen und alle notwendigen Elemente einer neuen Stadtbaukunst hervorsprechen. Zu skeptischem Urteil in dieser Hinsicht bieten nicht bloß die bisherigen, unzureichenden Erfolge, sondern auch andere Tatsachen Anlaß⁹⁾. Deshalb will der Modellbau mit beherrschtem Nachdruck eingreifen, damit seine Weisung — nicht als Selbstzweck, nein, nur als Notbehelf, vielleicht nur als Übergangsform betrieben — wieder zu Gemeinsamkeit und diese etwa durch Gewöhnung zum rechten Ende leite. Das steht als ein erstrebenswertes und edelstes dort, wo jene Freiheit waltet, „die in der Persönlichkeit verwurzelt ist, die ohne im geringsten regelwidrig zu sein, die Regel nur tiefer, innerlicher packt“ — wer möchte das bestreiten?

Eine nachdrückliche Unterstützung seiner Regieabsicht hat der Modellbau in einem Aufsatz von Prof. Kanold-Hannover über die „Einheit des Straßenbildes“¹⁰⁾ gefunden. Was dabei von besonderer Bedeutung zu sein scheint, ist der Umstand, daß Kanold offenbar ohne Kenntnis meiner Veröffentlichungen (vgl. Anm. 1. u. a. a: O:) zu fast ganz gleichen Vorschlägen gelangte. Wie jene wünscht Prof. Kanold, daß die Straßensichten nach raumkünstlerischen usw. Gesichtspunkten entwickelt und dafür gesetzliche Sicherungen geschaffen werden sollen. Er begründet sein Verlangen sehr richtig u. a., daß es nicht angehe, „daß an einer Straße 20 und mehr herumdoktern, ohne daß Einer die Führung hat.“ Zur Verhütung solcher Systemlosigkeit will Kanold in jedem Falle einen Privatarchitekten mit Entwurfsauftrag und Durchführungsvollmacht von der Verwaltung ausgestattet sehen. In der Praxis würde ein solches Verfahren auf mancherlei Schwierigkeiten stoßen, die dem Modellbau nicht anhaften werden.

Gegen diese Seite des Kanold'schen Vorschlages haben sich denn auch, wie wohl er im übrigen günstigen Widerhall gefunden hat, mancherlei Bedenken gewendet¹¹⁾. Architekt Otto Stoop vertrat sogar die Ansicht, man könne auf Rahmenpläne und dergleichen doch wohl verzichten; der Gesetzgeber müsse nur „wieder die höchsten Anforderungen an die wichtigste Kunstleistung, die der Bauenden stellen . . . die Genehmigung zum Bauen ganz einfach von der für jeden Fall erwiesenen schöpferischen Leistung abhängen; diese zu beschwören solle die Meisterschaft der Baupolizei und Baupflege sein.“ Das würde aber ein Zweifaches voraussetzen — daß der Baupolizei ein souveränes künstlerisches Urteilsvermögen zugesprochen wird, was bisher durchaus nicht immer der Fall war, und zum andern, daß der Ausschluß der „Nichtleistungsfähigen“ aktiv wie passiv einwandfrei durchgeführt wird, was füglich bezweifelt werden darf — und wäre doch wohl nur von ziemlich problematischer Wirkung. Viel sicherer will es mir immer wieder erscheinen, durch den Modellbau den Rahmen für die gewollte Einheitlichkeit zu geben, innerhalb dessen sich die Einzelindividualität noch genügend betätigen kann. Denn darf noch einmal betont werden; der Modellbau kann und will weitgehende Freiheit in formaler Beziehung gestatten, ohne daß er deshalb sich und sein eigentliches Ziel verleugnen müßte.

Diese Überzeugung war es denn auch, die die „Vereinigung der technischen Oberbeamten deutscher Städte“ veranlaßt hat, der Ein- und Durchführung modellmäßigen Bauens das Wort zu reden. In einem auf der Hauptversammlung zu Frankfurt a. M. im Jahre 1922 beschlossenen Rundschreiben an die deutschen Städte ist besonders hervorgehoben, daß auch bei An-

wendung des Modellverfahrens noch freie Gestaltungsmöglichkeiten für die Teilentwürfe verbleiben, daß es möglich ist, die am Aufbau beteiligten künstlerischen Individualitäten . . . durch eine dienliche Regie zu Gunsten tüchtiger Gesamtleistungen zu maßigen, sie . . . zu gemeinsamer Zielrichtung zu vereinigen.“ Den hier ausgesprochenen Grundgedanken hat sich auch der deutsche Städtetag nicht verschlossen.

Erfreulicherweise sind ebenso aus den Reihen der Privatarchitekten schon des öfteren Stimmen laut geworden, die eine wirksame Beeinflussung der allgemeinen Bauleistungen als erwünscht, ja geradezu unerlässlich bezeichnen. Vereinzelt ist sogar eine förmliche Diktatur gewünscht worden, um wertvolle alte Stadtbilder vor Verschandelung zu schützen, hervorragende Neubauten zu voller Wirkung zu bringen (Chilehaus) oder auch allgemein unser Städtebauschaffen wieder auf eine höhere Stufe zu heben. So schroffe Mittel will allerdings der Modellbau nicht anwenden. Freilich wird auch er da, wo Starrköpfigkeit und Unfähigkeit den Erfolg zu gefährden drohen, vor Zwangsforderung und Nötigung nicht zurückschrecken dürfen.

Schließlich sei noch ein Wort von Schumacher angeführt. Bekanntlich hat die Kölner Ortsgruppe des B. D. A. zum Schumacher'schen Bebauungsplan für Köln in einem längeren Gutachten Stellung genommen. Auf die Auslassungen, die sich mit Umlegungsvorschlägen befassen, hat Schumacher dann u. a. wie folgt erwidert¹²⁾: „Jede gewissenhaft bearbeitete große Umlegung führt zur Behandlung des betreffenden Gebietes im Sinne des „modellmäßigen Bauens“, ganz gleichgültig, ob man dadurch den Wertausgleich oder die Wertdifferenz feststellen will. Alles was man für und wider das „modellmäßige Bauen“ sagen kann, kann man gegen diese Folge einer Umlegung sagen. Die Denkschrift hebt das hervor, was sich gegen das modellmäßige Bauen sagen läßt. Ich glaube nicht, daß diese und manche andere Schwierigkeit davon abhalten kann, in unserer Übergangszeit im Notfall große Umlegungen vorzunehmen.“ Wir können sicher die gleiche Schlußfolgerung mit Bezug auf den Modellbau ziehen. Die Möglichkeit, daß er da oder dort einmal un bequem werden könnte, darf nicht daran hindern, ihn in den Regelfällen anzuwenden, wo er ausgezeichnet zu wirken verspricht.

Der Entwurf zum preußischen Städtebaugesetz unternimmt es bereits, an einer Stelle auf den Modellbaugedanken wenigstens hinzuweisen. In anderen Gesetzentwürfen und Bauvorschriften ist er schon in mehr oder minder prägnanter Formulierung zum Ausdruck gebracht. Wir dürfen nicht ruhen, bis er als integrierender Bestandteil jeder modernen, den dreidimensionalen Charakter und seine positiven ästhetischen Pflichten vertretenden Baugesetzgebung anerkannt ist. Erst dann werden wir wieder zu dem Ziele gelangen, das unser Aller Hoffen und Sehnen ist — zu dem Ziele, daß unsere Städte wieder als organische Gefüge ihrer vornehmsten Aufgabe gerecht werden, den Menschen einen guten Rahmen für ihr Sein und Wirken zu bieten. Ich rufe die Fachgenossen dazu auf, hierzu Mithilfe und Mitarbeit zu leisten.

Oder sollen, um mit Goethe zu reden, unsere Städte das Ansehen behalten, als habe „der Zufall mit leidigem Besen die Häuser zusammengekehrt“ und fürder den, der sie betritt, anmuten „als wenn er Dudelsack, Pfeifen und Schellentrommeln hörte und sich bereiten müßte, Bärenjäten und Affenspringen beizuwohnen?“ Es gibt Pflichten, denen sich Keiner zu entziehen vermag, der es ehrlich meint! —

⁹⁾ Vgl. „Neues Streben, alte Beispiele“ Deutsche Bauzeitung, Jahrg. 1924, No. 7/8.

¹⁰⁾ Deutsche Bauzeitung 1925, Nr. 17.

¹¹⁾ Vgl. dazu „Deutsche Bauzeitung“ Jahrgang 1925, Nr. 23 u. 27. —

¹²⁾ Vgl. „Städtebau“ Jahrgang 1925, Heft 9/10, Seite 153. —

Literatur.

Landesplanung und Planwesen. Bericht über die Gründungsversammlung des Landesplanungsverbandes Düsseldorf E. V., Berlin 1925. Verlag Carl Heymann, Preis brosch. 2 M. —

In Nr. 25 haben wir über Bildung, Zusammensetzung und Ziele dieses Verbandes schon näher berichtet. Es liegt nunmehr ein zusammenfassendes Heft vor, daß über Vorgeschichte und Organisation des Verbandes noch nähere Angaben macht und eine Reihe von Referaten enthält, die gelegentlich der Gründungsversammlung am 8. Juli 1925 erstattet worden sind. Es wurden behandelt: Technik der Landesplanung von Dr.-Ing. Hercher, Düsseldorf; Landesvermessung und Landesplanung von Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Curtius Müller, Bonn; Kataster und Landesplanung von Reg.- u. Stellvert. Faulenbach, Düsseldorf;

Zusammenarbeit auf Grund einheitl. Planungsnormalien von Verm.-Dir. Zumpfort, Elberfeld; Planung auf provisor. Unterlagen von Kreisverm.-Dir. Voß, Lennep; Neue Methoden bei zusammenhäng. Planbeschaffung von Landm. Albrecht, Düsseldorf; Die Flugaufnahme im Dienst der Landesvermessung von Ober-Ing. Slawik, Geschäftsführer der Aerokartograph. Inst., Breslau usw. Es handelt sich also um ausschließl. praktische Fragen der Planherstellung, die von allgemeinem Interesse für den Städtebauer sind. —

Inhalt: Entwurf zum Bebauungsplan von Wetzlar. — Was will modellmäßiges Bauen? — Literatur. —

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



