DEUTSCHE BAUZEITUNG 1926, Nr. 69/70

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.

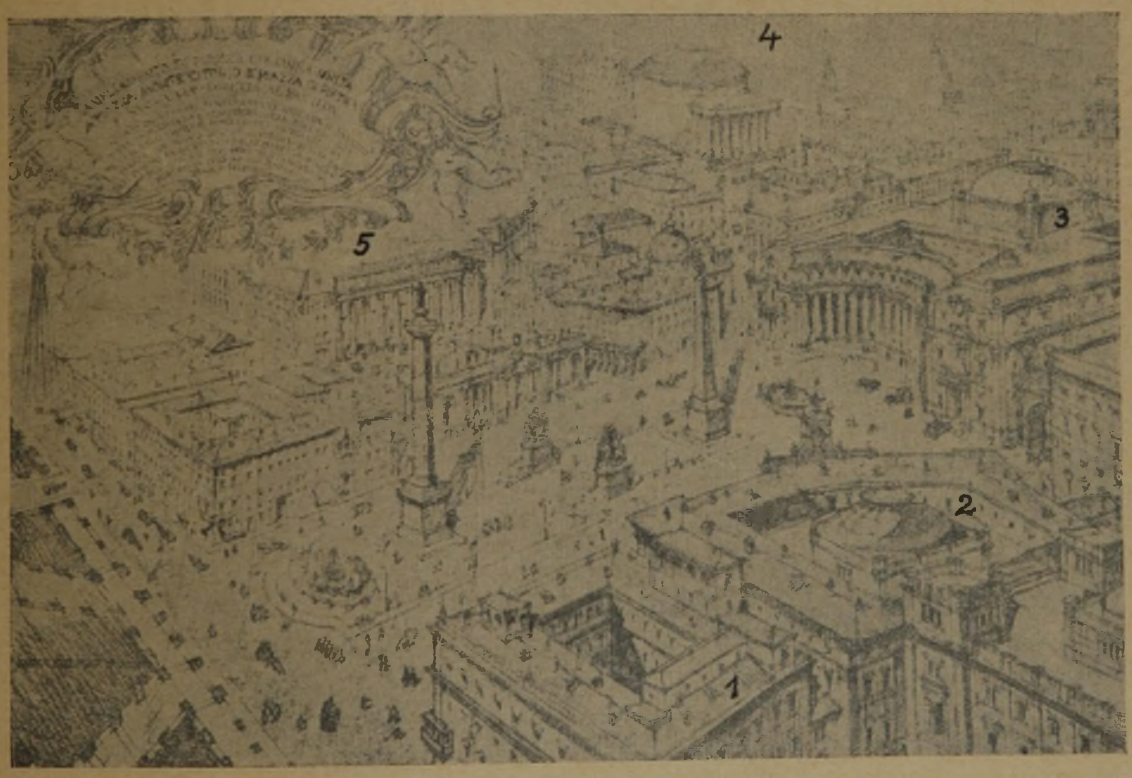
60. JAHRGANG BERLIN, DEN 28. AUGUST 1926 Nr. 18

Umgestaltung in der Stadt Rom*)

Von Dr. J. Stübben, Münster i. W.

Von den vielen Vorschlägen und Plänen zur Umgestaltung der inneren Stadt bei der Piazzo Colonna scheint ein kürzlich bekanntgewordener Entwurf des Architekten Armando Brasini starke Aussicht auf Verwirklichung zu haben. Mussolini, der kraftvolle Diktator, hat unter anderen stadtbaulichen Fragen Roms auch die Umgestaltungen am Colonnaplatze erfolgreich wieder in Fluß gebracht. Seine auf dem Kapitol gehaltene Neujahrsrede enthält die mit lautem Beifall entgegengenommene Aufforderung: „Fahrt fort, den Stamm der stolzen Eiche von allem zu befreien, was ihn noch umdunkelt. Schafft freien Raum am Augustus-Mausoleum, am Marcellustheater, am Kapitol, am Pantheon. Alles, was dort emporwucherte in den Jahrhunderten des Niederganges, muß verschwinden. Innerhalb von fünf Jahren muß ein großer Durchblick von der erweiterten Piazza Colonna auf das Pantheon eröffnet sein.“ Der mit den Schlußworten empfohlene Plan Brasinis gewann nun immer mehr Freunde nicht bloß bei den Stadtvätern, an welche die Rede gerichtet war, sondern auch in künstlerischen Kreisen. Die Geldfragen, so ruft man heute, müssen cedere il passo alle ragioni dell'arte, della bellezza e del decoro cittadino. Den Rechten der Kunst, der Schönheit und der Zierde der Stadt gebührt der Vortritt vor finanziellen Bedenken; trotz aller Größe aber, so heißt es, darf die Eigenart des Platzes als eines Sammelpunktes der Bürger nicht verlorengehen.

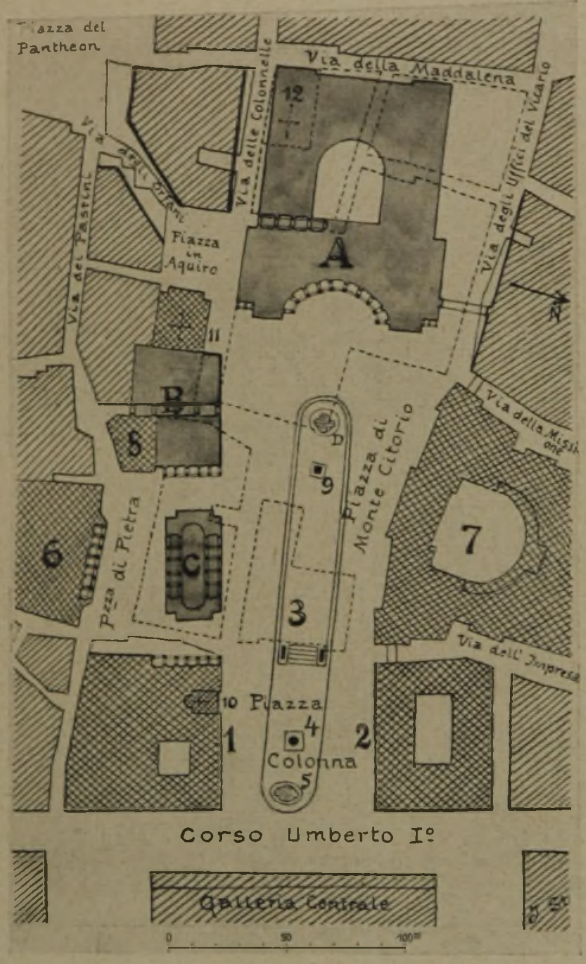
Auf den fremden Kenner und Freund der Ewigen Stadt wird der Brasinische Entwurf (Abb. 2, S. 134) zunächst befremdend wirken. Das die Piazza Colonna im Westen abschließende Gebäude, heute als Vereinshaus der Presse benutzt, soll nebst seiner antiken Vorhalle und seinen beliebten Kaffee- und Restaurationsräumen niedergelegt werden. Das heißt: die alte Piazza soll verschwinden, um Teil eines weit nach Westen sich öffnenden Platzraumes zu werden, eines freien Raumes von mehr als 200 m Tiefe, bei einer Breite von 67 m am Corso und rund 100 m am neuen Senatspalast. Außer dem Colonnaplatze gehen die bisherige Piazza



Erklärung: 1 = Palazzo Chigi; 2 = Abgeordnetenhaus; 3 = Senat; 4 = Pantheon; 5 = Börse.
Abb. 1. Piazza Colonna und Umgebung nach der geplanten Umgestaltung.

*) Nach „Revista Italiana delle construzioni“. Februar 1926 von Giulio Tian: La sistemazione di Piazza Colonna a Roma. —

di Monte Citorio und beträchtliche bisher bebaute Flächen in den neuen Monumentalplatz auf. Seine Nordseite bilden der dem 16. Jahrhundert entstammende Palazzo Chigi (erbaut von Giacomo della Porta und Carlo Maderna) und das allbekannte Abgeordnetenhaus, dessen Fassade auf Bernini zurückgeführt wird. Den Abschluß im Westen soll die 85 m lange Front des neuen Senatspalastes bilden, dem u. a. das Kirchlein Santa Maria Maddalena zum Opfer fällt, während der Platzraum im Süden von der kleinen Kirche Santa Maria in Aquiro, einem Neubau für die Hauptpost, einer neuen Markthalle und dem Palazzo Ferraioli eingerahmt wird.



Erklärung: 1 = Palazzo Ferraioli; 2 = Palazzo Chigi; 3 = Haus der Presse; 4 = Säule des Marc Aurel; 5 = Brunnen; 6 = Börse; 7 = Abgeordnetenhaus; 8 = Palazzo Cini; 9 = Obelisk; 10 = Sta. Maria della Pietà; 11 = Sta. Maria in Aquiro; 12 = Sta. Maria Maddalena; A = Neues Senatsgebäude; B = Neue Hauptpost; C = Neue Markthalle; D = Brunnen.

Abb. 2. Lageplan der Piazza Colonna mit Umgebung.

Die obenerwähnte antike Vorhalle, die mit ihrer jonischen Säulenreihe im Jahre 1838 aus Veji an die Westseite der bisherigen Piazza Colonna verpflanzt wurde, soll nunmehr an die Südfront des neuen Postgebäudes versetzt werden, während ein Gegenstück die umzugestaltende Westfront des Palazzo Ferraioli schmücken soll.

Die offene Markthalle (Basilica dei Mercanti) gewährt einen Durchblick auf die an der Südseite der Piazza di Pietra sich erhebende Börse, deren achtsäuliger korinthischer Portikus ein Baurest des ehemals hier stehenden Neptuntempels ist. Der Palazetto Cini an der Westseite dieses Nebenplatzes bleibt erhalten.

Durch die Erbreiterung der Via degli Orfani auf etwa 13 m soll von der Südwestecke des großen Monumentalplatzes über die kleine Piazza in Aquiro hinweg der freie Durchblick auf das Pantheon geschaffen werden, dessen alsbaldige Eröffnung Mussolini in seiner Kapitolrede verlangt hat.

Eine gewisse Schwierigkeit bietet der Höhenunterschied zwischen dem Colonnaplatze und der Piazza di Monte Citorio. Sie soll dadurch überwunden werden, daß die seitlichen Fahrstraßen der großen Platzanlage sanft ansteigen, während das langgestreckte, den Fußgängern vorbehaltene Mittelfeld aus einer östlichen niedrigen und einer westlichen höheren Fläche besteht, welch' letztere auf einer flachen Freitreppe erstiegen wird. Diese doppelte Plattform, etwa 22 m breit bei 160 m Länge, soll das ritrovo cittadino, den geschätzten Sammelplatz der Bürger, bilden, den schon Sanjust de Teulada in seinem Bebauungsplan für Rom vor 18 Jahren empfohlen hat. Auf gemeinsamer Plattform sollen sich in Zukunft die 30 m hohe Säule des Marc Aurel und der 26 m hohe Obelisk des Psammetich erheben, der bisher den Monte Citorio-Platz schmückt. Dem schönen Flachbrunnen des Giacomo della Porta am östlichen Ende beim Corso soll eine ähnliche Fontana am westlichen Ende vor dem Senatspalaste entsprechen.

Vielleicht aber ist nicht so leicht eine zweite Schwierigkeit der Platzanlage zu überwinden, bestehend darin, daß die den Obelisk mit der Säule verbindende Linie nicht mit der Achse der Piazza Colonna übereinstimmt. Ob die Abweichung in Wirklichkeit sich so wenig bemerkbar machen wird, wie in dem Vogelschaubilde unserer Abb. 1, S. 133, möge dahingestellt sein.

Brasinis Plan ist zweifellos ein großer Wurf und geeignet, im Herzen Roms einen gewaltigen architektonischen Akkord anzuschlagen, wenn die Verwirklichung in allen Teilen den hohen Anforderungen entsprechen wird, welche die Umgebung stellen muß*). —

Der Einfluß des Verkehrs auf die Stadtform.

Von Stadtbaurat Paul Wolf, Dresden.

Die Stadtform ist abhängig von den allgemeinen klimatischen und landschaftlichen Verhältnissen, den Lebensgewohnheiten und der allgemeinen Kunstform eines Volkes, von der Rechtsform seines Grundbesitzes, der Form des öffentlich-kommunalen Lebens, von den gesundheitlichen Vorbedingungen, und nicht zuletzt von den Forderungen der Technik, unter denen diejenigen des Verkehrs an erster Stelle stehen.

Wenn wir heute den Gesamtbebauungsplan einer Stadt in Angriff nehmen, so müssen wir uns zunächst Klarheit verschaffen über die allg. soziologischen Grundlagen der Bevölkerungsbewegung und Bevölkerungs-Schichtung, die Beschaffenheit des Geländes und seine Entwässerungsmöglichkeit, vor allem aber darüber, wie die Verkehrsverbindungen mit den besteh. Stadtteilen und den benachbarten Ortschaften sich gestalten und wie im neuen Plan, im Anschluß an diese Gegebenheiten, sich der Verkehr entwickeln wird. Die Forderungen des Verkehrs werden für die Gestaltung des Gesamtplanes immer in hohem Maße bestimmend sein. Die Hauptstraßen und Verkehrsplätze, von denen aus ein Netz von Wohnstraßen abzweigt, werden neben den markanten Punkten der öffentl. Gebäude und neben dem Netz von Freiflächen, das den Plan durchziehen muß, das Gerippe für den gesamten Aufbau des Planes ergeben.

In der frühesten Zeit, von der uns Spuren menschlicher Wohnkultur überliefert sind, im Paläolithikum, der älteren Steinzeit, hat der Urmensch in Höhlen gewohnt und vermutlich am Schlusse dieser Epoche das erste architektonische Gebilde, die Hütte, erschaffen. Das Bedürfnis, sich gemeinsam zu schützen und zu verteidigen, mag dann wohl häufig zu der Vereinigung von einzelnen Familien- und Sippenhäusern zu ganzen Siedlungen geführt haben. Damit ergab sich auch bereits die Frage des Verkehrs von Haus zu Haus und von Dorf zu Dorf; d. h. die Straße, bei

*) Anmerkung der Schriftleitung. Bilder der erwähnten Bauten finden sich z. T. in dem von der Deutsch. Bauztg. zu beziehenden Werke „Rome past and present". Studio-Verlag. —

den Pfahlbauten die Brücke und das Fahrzeug, traten als Verkehrsmittel in die Erscheinung.

Abb. 1, unten, stellt einen Plan von Hannover dar, der die Stellen bezeichnet, an denen in und um Hannover größere und kleinere germanische Urnenfelder gefunden worden sind. Der Plan zeigt, daß diese Stellen bestimmten Linienzügen folgen, also vermutlich in unmittelbarer Nähe von Siedlungen sich befanden, die längs dieser Linienzüge vorhanden gewesen sein müssen. Diese Linienzüge decken sich mit alten Heerstraßen, die seit der Merowingerzeit dort vorbeiführten, wo später die Stadt Hannover entstanden ist und wo vermutlich schon damals eine Ansiedlung bestanden hat. Diese Heerstraßen verliefen von Westen nach Osten und von Norden nach Süden. Die erstere kam von Westen her und führte vom Rhein zur Elbe über Wesel, Minden usw.; die zweite von Norden her, von Lüneburg über die Stelle des heutigen Hannover nach Süden zur Oker und nach Mainz. Es liegt auf der Hand, daß im Schnittpunkt zweier so bedeutsamer Heerstraßen schon frühzeitig eine größere Ansiedlung entstanden sein muß. Die genannten Züge der Heerstraßen von Norden nach Süden und von Westen nach Osten decken sich im wesentlichen mit den heutigen bedeutsamen Eisenbahnlinien, die in Hannover in der Nord-Süd- und in der West-Ost-Richtung zusammentreffen. Die Hauptverkehrsstraßen der Stadt Hannover bilden seit dem Mittelalter, bis auf den heutigen Tag die Ausmündungen der erwähnten Nord- Süd- und Ost-West-Überlandstraßen innerhalb der Stadt Hannover.

In ähnlicher Weise zog sich schon frühzeitig, z. B. längs der Brennerstraße, der Verkehr von Norden nach Süden und gab Veranlassung zur Gründung von einer Reihe bedeutsamer Kulturstätten. So bildete auch immer der Verkehr längs Flüssen und Flußtälern (z. B. der Rheinebene, dem Weser- und Elbtal usw.) Gelegenheit zur Schaffung bedeutsamer menschlicher Niederlassungen, und innerhalb dieser Siedlungen selbst waren dann jeweils die Verkehrsrichtungen nach den benachbarten Niederlassungen mit in erster Linie formbestimmend für den Plan der Stadt. Auch die verschiedenen Formen von Dorfsiedlungen werden in erster Linie von dem Verkehrselement, der Straße, bestimmt werden.

Abb. 1. Plan von Hannover und Umgebung mit Angabe der Fundstellen für Urnengräber. (1 : 5000.)

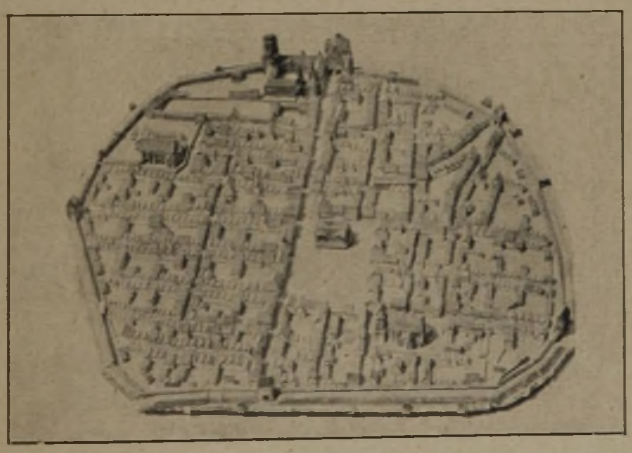


Abb. 2. Dresden-Altstadt nach altem Holzmodell von 1521. (Sächs. Landesverein f. Denkmalspflege.)

Der Plan von Kahun, des ältesten uns bekannten Stadtplanes einer gegründeten Stadt, die etwa 3000 v. Chr. zur Ansiedlung der beim Bau der Pyramide von Illahun beschäftigten Arbeiter angelegt wurde, zeigt bereits eine klare Scheidung von Verkehrs- und Wohnstraßen. Daß schon in den großen Städten des Altertums die Frage des Verkehrs eine ganz wesentliche Rolle gespielt hat, ist ohne weiteres begreiflich, wenn man sich vor Augen hält, daß z. B. der Umfang der Großstadt Babylon, wenn auch durch die neueren Ausgrabungen die von Herodot angegebene Zahl von 88 km nicht zutrifft, doch immerhin 17 km betragen hat, wobei zu berücksichtigen ist, daß sich außerhalb der babylon. Mauer noch zahlreiche Vorstädte angeschlossen haben. Besonders aber zeigt das alte Rom, die Weltstadt des Altertums, mit seinen 2 Millionen Einwohnern zur Kaiserzeit, eine klare Scheidung von Verkehrsstraßen und Wohnstraßen. Den verkehrstechnischen Mittelpunkt der antik-römischen Stadt bildete das Forum, in dem sich gleichzeitig der volle Glanz der römischen Kultur entfaltete.

Auch durch das ganze Mittelalter hindurch sehen wir eine Scheidung von Verkehrsstraßen und Nebenstraßen

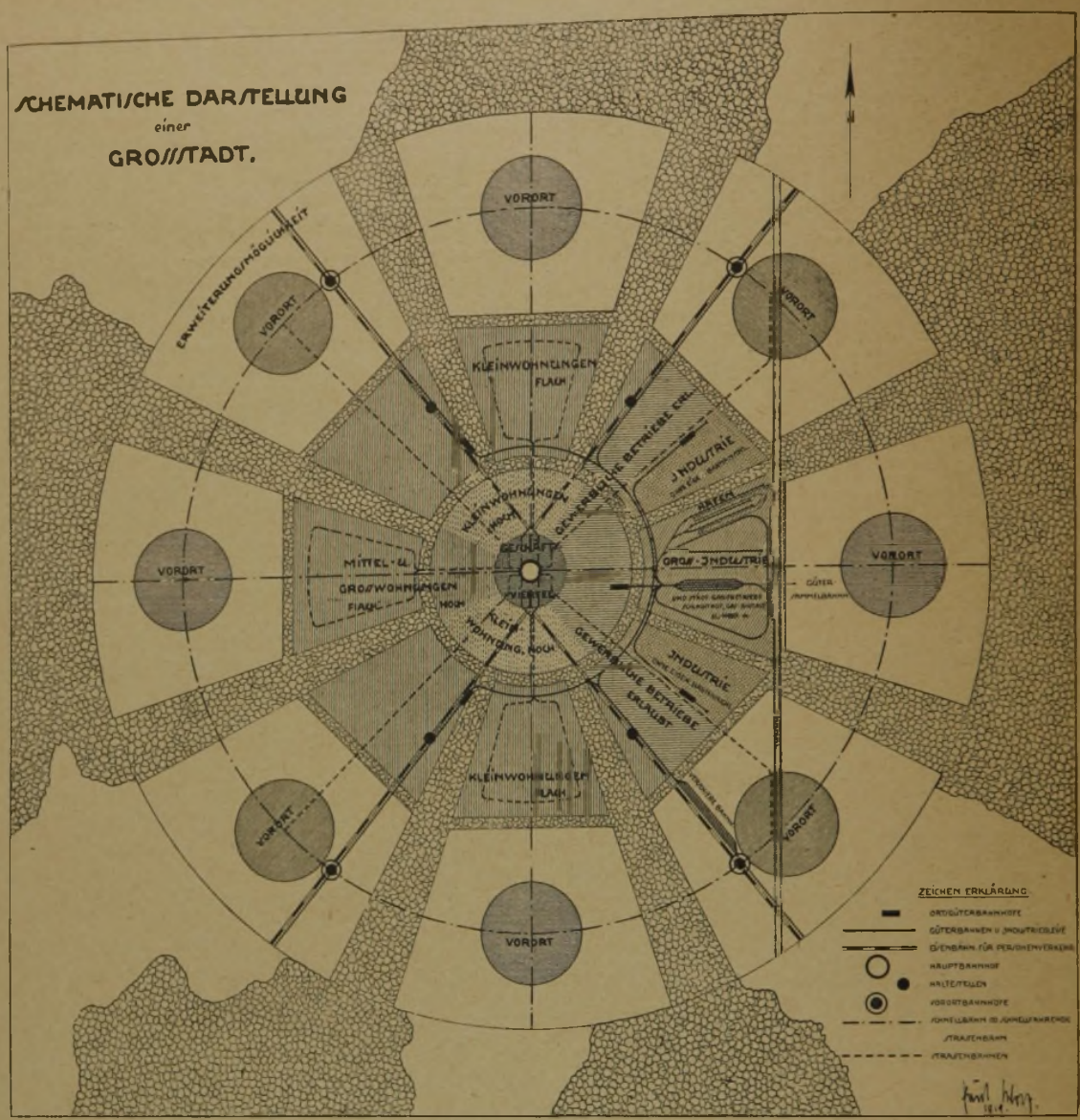


Abb. 3. Schematische Darstellung einer Großstadt. (Nach Paul Wolf.)

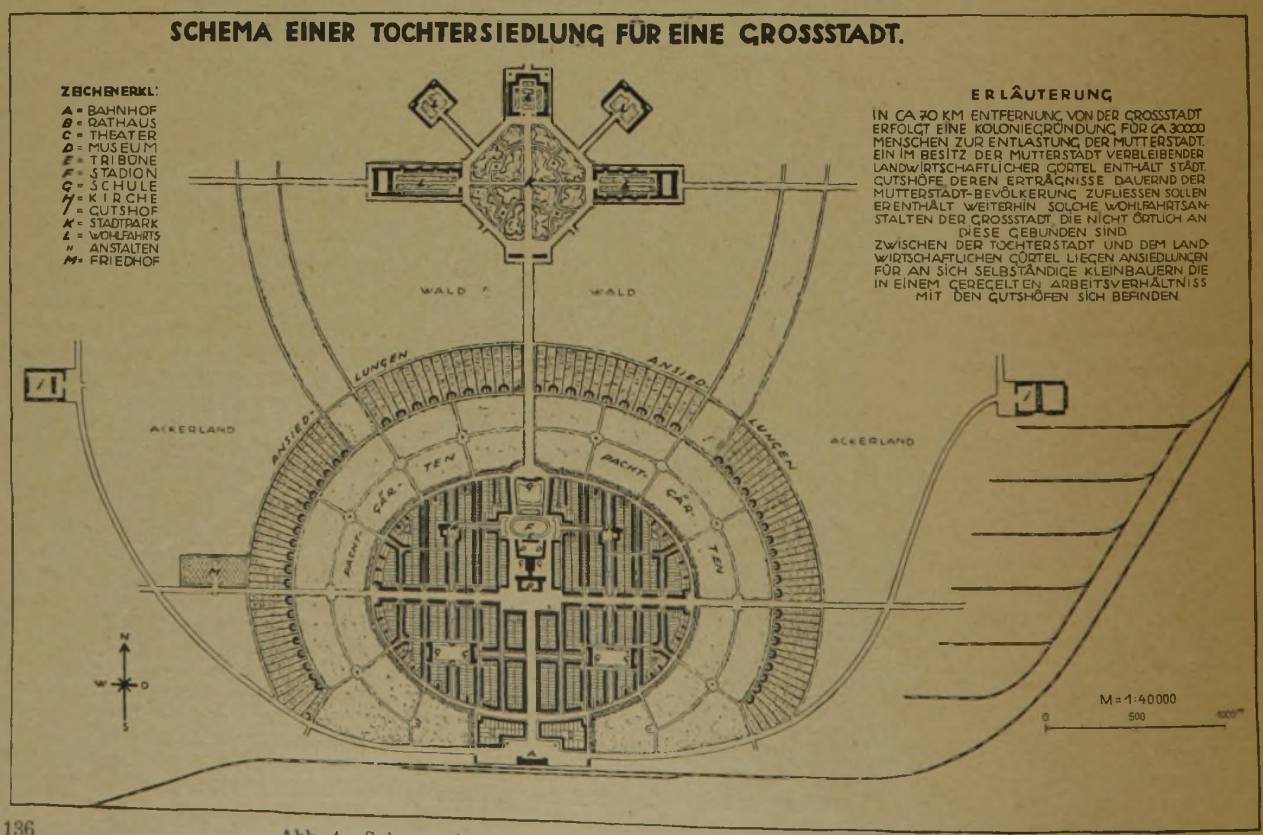


Abb. 4. Schema einer Tochtersiedlung für eine Großstadt. (1 : 40000.)

innerhalb Wall und Graben durchgeführt: Den Mittelpunkt der mittelalterlichen Stadt bildet der Markt, von dem aus strahlenförmig die Verkehrsstraßen nach den einzelnen Stadttoren führen, in die auf der anderen Seite die Landstraßen einmünden. Der Hauptverkehr entwickelte sich am Markt, der meist im geometrischen Mittelpunkt der Stadt gelegen war. Auf ihm wurden die zahlreichen Märkte abgehalten, die einen mehr oder weniger starken Verkehrsstrom nach den mittelalterlichen Städten brachten. Auch die Kirchplätze des Mittelalters, ursprünglich als Begräbnisplätze angelegt, wurden bald zu freien Plätzen entwickelt, auf denen bisweilen vor den Kirchen die religiösen Feiern stattfanden, die einen Strom von Menschen nach den Kirchen führten.

Die zahlreichen, uns überlieferten mittelalterlichen Stadtpläne geben uns ein Bild von dem Gerippe, das durch die Verkehrsstraßen und Marktplätze geschaffen wurde und das in hohem Maße die Stadtform bestimmte. Immer sind die vom Marktplatz nach den Stadttoren und darüber hinaus nach den Landstraßen ausstrahlenden Verkehrsstraßen die primären und die Wohn- und Zunftstraßen die sekundären Form-Erscheinungen. Die mittelalterliche Stadt entwickelte sich aber nicht immer vom Marktplatz als Mittelpunkt aus. Nicht selten waren Kirchen und Klöster, sowie Burgen der Ausgangspunkt für die Anlage einer Stadt.

Abb. 2, S. 135, stellt ein im Besitze des Sächs. Landesdenkmalsamtes befindl. altes Holzmodell a. d. J. 1521 dar, das ein anschauliches Bild davon gibt, wie Dresden-Altstadt im Mittelalter ausgesehen hat. Sie ist eine deutsche Stadtgründung des 12. Jahrh. In fast regelmäßiger Gestaltung verlaufen von dem annähernd quadratischen Marktplatz aus, an dem das mittelalterliche Rathaus stand, die Verkehrsstraßen nach allen vier Himmelsrichtungen, und sie endigen an den einzelnen Stadttoren, die gleichzeitig markante Orientierungspunkte für den Verkehr bilden. Zwischen diesen Verkehrsstraßen und Wall-Graben entwickelte sich nun ein Netz von Wohn- und Zunftstraßen, wie es besonders charakteristisch für die mittelalterliche deutsche Stadt gewesen ist.

Die Renaissance brachte das Bestreben der Architekten und Städtebauer, neue Grundformen für die Stadt zu schaffen. Gleichzeitig ergab sich durch die neue Geschütztechnik eine neue Form der Stadtbefestigung, die bekannte Sternform. Das Streben nach klaren, regelmäßigen Raumgebilden führte die Renaissance auch zur Anlage regelmäßig gestalteter Straßen und Plätze, aber nach wie vor war eine klare Scheidung von Verkehrsstraßen und Verkehrsplätzen einerseits und von Wohnstraßen und Wohnhöfen andererseits vorhanden. Diese bewußte Scheidung des Verkehrs in Verbindung mit dem Bestreben, in einer bestimmten Raumfolge bedeutsame Straßen und Plätze zu entwickeln, führten dann weiterhin in der Zeit des Barock zu jenen bedeutsamen monumentalen Schöpfungen, die wir heute noch vor Augen haben. Besonders klar treten diese Forderungen in die Erscheinung in den sogen. landesfürstl. Städtegründungen. Frankreich unter dem „Sonnenkönig" zum strahlenden Mittelpunkt Europas erhoben, war der Ausgangspunkt dieser Bestrebungen. Ludwig XIV. schuf durch Versailles das Vorbild für diese landesfürstl. Städtegründungen, bei denen das fürstl. Schloß der strahlende Mittelpunkt war, das äußere Symbol des auf die höchste Spitze getriebenen Machtwillens des Herrschers. Von hier aus strahlen die wichtigsten Verkehrsstraßen aus, die mit dem Schloß zusammen das eigentliche Gerippe für den Stadtplan ergeben. An dem Platz vor dem Schloß und auf den Hauptstraßen, die von dort ausgehen, entwickelte sich auch in erster Linie der Verkehr in jenen bewußt aus einem Guß gestalteten Stadtanlagen.

Durch die Jahrhunderte und Stilepochen hindurch bildeten stets die öffentl. Gebäude, Kirchen, Burgen und Schlösser charakteristische Blickpunkte im Zuge der Verkehrsstraßen der Stadt, die eine leichte Orientierung ermöglichten. Neben den Verkehrsstraßen, den Marktplätzen und Kirchplätzen wurden insbesondere vom 16. Jahrh. an auch andere Plätze geschaffen, die gelegentlich größere Menschenmengen aufzunehmen hatten. Bis in die erste Hälfte des vorigen Jahrhunderts zeigt die Entwicklung der Stadtpläne eine selbstverständliche Rück-

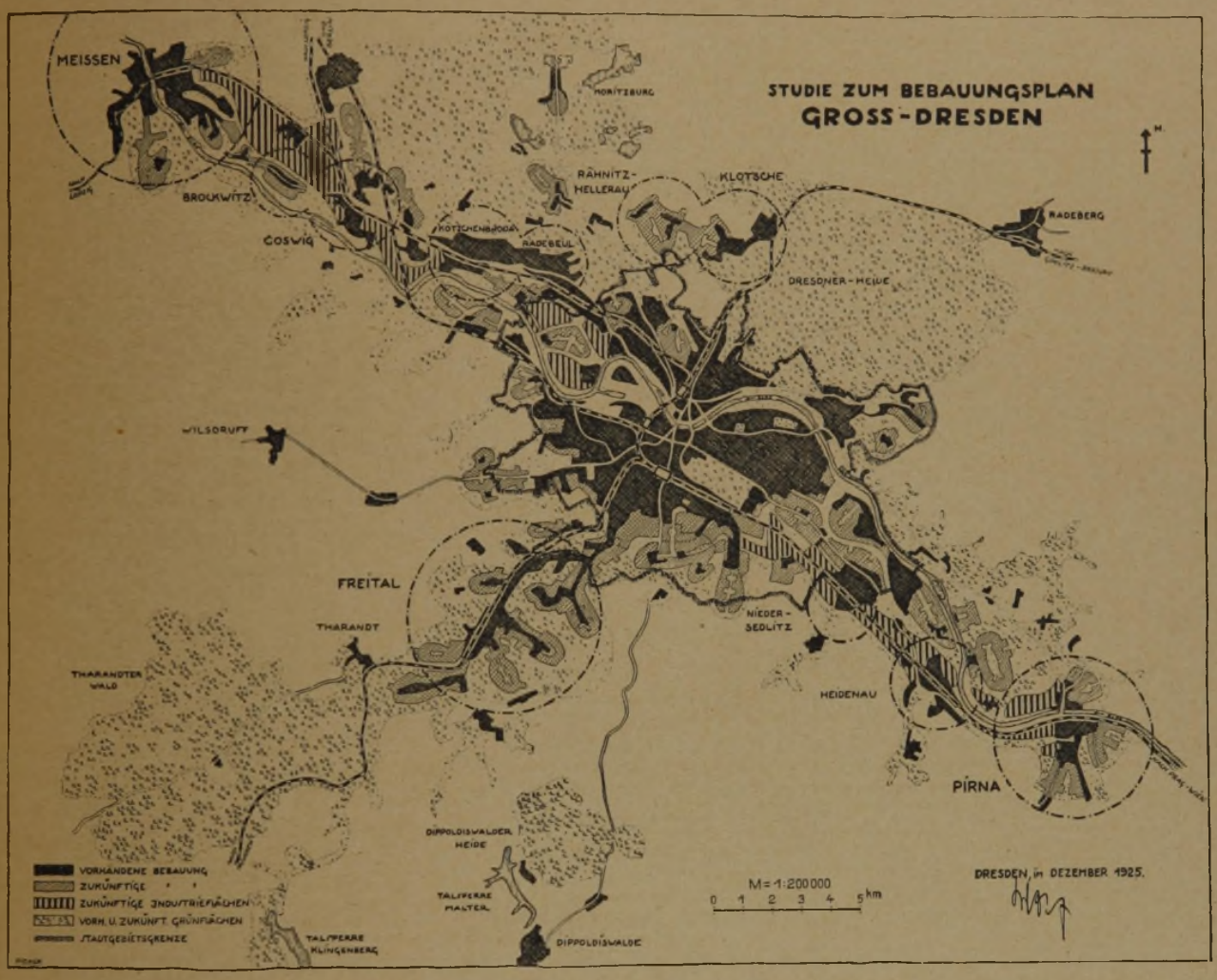


Abb. 5. Studie zum Bebauungsplan Groß-Dresden. (1 : 200000.)

sichtnahme auf den Verkehr. Erst der Zeit des schnellen Wachstums der Städte, die mit dem Einsetzen der Industrialisierung Deutschlands begann, war es vorbehalten, diese selbstverständlichen Voraussetzungen zu vergessen und zu verwischen und alle Straßen in unzweckmäßiger und unbegründeter Weise in gleicher Breite anzulegen. Ein Blick auf die Pläne amerikanischer Städte zeigt uns dieses verhängnisvolle Schachbrettsystem gleich breiter und stets rechtwinklig zueinander verlaufender Straßen auf die Spitze getrieben. Bei diesem System fehlt jeder Diagonalverkehr. Dieses amerikanische System hat in Verbindung mit den Hochhäusern zu jenen verhängnisvollen Erscheinungen geführt, die den Amerikanern heute so viel zu schaffen machen. Die bekannten Straßendurchbrüche des Baron Hausmann in Paris zeigen einen Versuch, durch Diagonalstraßen die Verkehrsverhältnisse zu verbessern. Diese diagonalen Straßendurchbrüche sind dann in der Folgezeit, namentl. nach der Reichsgründung in Deutschland, vorbildlich auch für neue Stadtplanungen geworden, die damals zunächst allzu stark den Verkehr betont haben und nun gleich alle Wohnstraßen in der Breite einer Verkehrsstraße festlegten. Wir wissen heute, daß dieses damalige System, das in blinder Anbetung der Großmacht „Verkehr" und ohne richtige Überlegung, wie der Verkehr sich im einzelnen abspielen wird, entstanden ist, nicht allein in ästhetischer Hinsicht zu jenen eintönigen Stadtgebilden geführt hat, in denen wir heute zu leben gezwungen sind, sondern daß diese Gebilde auch in wirtschaftl. Hinsicht nicht zu verantworten sind. Sie ergeben nicht nur eine einmalige Verschwendung an Straßenbaukosten, sondern auch eine dauernde unnütze Mehrbelastung der städt. Haushaltpläne. Eine grundlegende Vorarbeit beim Entwurf eines jeden Bebauungsplanes ist daher die sorgfältige Überlegung der Linienzüge und Profile der Verkehrsstraßen und -plätze, die in hohem Maße formbestimmend für die gesamte Planung sind.

War bis in das vor. Jahrhundert hinein der Verkehr auf den Fuhrwerksverkehr, Reitverkehr und Fußgängerverkehr beschränkt, so entwickelten sich seitdem ganz neuartige Verkehrsmittel, die die Stadtverwaltungen vor ganz neue Aufgaben stellten: Der Eisenbahn-, Straßenbahn-, der Autoomnibus-, Auto- und Fahrradverkehr, der Schnellbahnverkehr in Form von Hoch-, Untergrund- und Einschnittbahnen und zuletzt der Flugverkehr bedingen eine ganz bestimmte Technik in der Gestaltung der Verkehrswege und Plätze im Gebilde der Stadt. Aber nicht nur die Beförderung von Menschen, sondern auch die Beförderung von Gütern führte zu ganz bestimmten technischen Anlagen, die bei der Planung der Stadt heute berücksichtigt werden müssen.

Wie einschneidend die Umwälzungen waren, die mit dem Anwachsen der Bevölkerungsziffer in den großen Städten Platz gegriffen haben, zeigt drastisch ein Vergleich, den Werner Hegemann, Berlin, gelegentlich einmal angestellt hat: „Auf einer Zeichnung Schinkels vom Potsdamer Platz in Berlin sieht man fünf einsame Knaben beim Ballspiel. Hundert Jahre später verkehrten auf demselben Platz 29 Straßenbahnlinien mit stündlich 264 Zügen nach beiden Verkehrsrichtungen, die Einsatzlinien nicht gerechnet." Man hätte hinzufügen können: nicht gerechnet die bedeutende Entlastung, die der Straßen- und Platzverkehr durch die darunter befindliche Untergrundbahn erfährt, und nicht gerechnet den gewaltigen Wagen- und Autoverkehr, der sich auf dem Platz heute entwickelt. Wie schwer es indessen gewesen ist, in jener Zeit der stürmischen Entwicklung des Verkehrs in den großen Städten den richtigen Maßstab für den Umfang der Verkehrsmittel zu finden, beweist u. a. der Umstand, daß die i. J. 1894 mit einem Aufwand von 32 Mill. M. umgebaute Hauptbahnhofsanlage in Köln etwa 10 Jahre später für den Verkehr bei weitem nicht mehr ausreichte.

Ganz besonders waren es die Eisenbahnen, die einen weitgehenden Einfluß auf die Stadtform ausübten. War noch bis in das letzte Jahrhundert hinein der Marktplatz gewöhnlich der Mittelpunkt des Verkehrs einer Stadt, so bildeten sich mehr und mehr in der Folgezeit an anderen Stellen des Stadtgebietes Verkehrsplätze als Verkehrsknotenpunkte I. Ordnung heraus und nicht zuletzt stellen die Bahnhofsvorplätze heute solche Knotenpunkte des Stadtverkehrs dar, auf denen sich der Fußgänger- und Fahrradverkehr, der Auto- und Wagenverkehr, der Autobus- und Straßenbahnverkehr reibungslos abwickeln soll, um die Menschen möglichst ohne Schwierigkeiten vom Bahnhof nach ihren Wohn- und Arbeitsstätten, und umgekehrt, befördern zu können. Wie im 18. Jahrh. vom fürstl. Schloß aus die Hauptstraßen nach den Stadtgebieten ausstrahlten, so müssen heute mehr oder weniger von den Bahnhöfen, als den Knotenpunkten des Verkehrs, aus, Verkehrsstraßen in die einzelnen Wohn- und Geschäftsviertel der Stadt hinein verlaufen. In ähnlicher Weise sind dann andere Verkehrsbrennpunkte der Stadt unter sich und mit den einzelnen Wohn-, Geschäfts- und Industriegebieten einer Stadt zu verbinden.

Der Güterverkehr vollzieht sich vorwiegend auf Eisenbahnen und Wasserstraßen. Der ständig wachsende Eisenbahnverkehr hat in den großen Städten zu dem Bestreben geführt, den Eisenbahngüterverkehr nicht mehr in die Städte hinein zu leiten, sondern durch eine besondere Güter-Umgehungsbahn an den Städten vorbeizuführen, um die durch die Stadt hindurch verlaufenden Gleise für den Eisenbahn-Personenverkehr freizuhalten. Güterbahnhöfe müssen in den einzelnen Stadtteilen einer Großstadt in genügender Zahl vorgesehen werden. Die nach dem Güterbahnhof zu befördernden Güter und die für sie in Frage kommenden Transportmittel spielen heute eine so große Rolle, daß eine verfehlte Straßenanlage, die für den Güterverkehr bestimmt ist, in kurzer Zeit zu unhaltbaren Verhältnissen führen muß. Die einzelnen Elemente des Güterverkehrs: Die Verschiebe-, Ortsgüter-, Bedienungs- und Hafenbahnhöfe ergeben ganz bestimmte Gelenkpunkte im Gerippe eines Stadtplanes, die von beträchtl. Einfluß auf die gesamte Gestaltung des Planes sind. Die industrielle Entwicklung einer Stadt hängt im hohen Maße von der Leistungsfähigkeit der Güterverkehrsverhältnisse ab und die Beziehungen zwischen Güterverkehrsanlage und Industriegelände spielen daher auch bei den Bebauungsplänen einer Stadt eine ganz besondere Rolle. Aber auch für die Versorgung der Bevölkerung mit den Gegenständen des tägl. Bedarfs sind die Güterverkehrsanlagen von besonderer Bedeutung. Eine Dezentralisierung der Güterverkehrsanlagen durch verschiedene Güterbahnhöfe und gegebenenfalls auch Hafenanlagen ist wohl die gegebene Lösung.

Von größtem Einfluß auf die Formgestaltung der Wohn-, Geschäfts- und Industrieviertel einer Stadt sind die Verhältnisse des Personenverkehrs; und zwar sowohl des Personen-Fernverkehrs, des Personen-Nahverkehrs, des Vororts-, Stadt- und Schnellbahnverkehrs, als auch des Klein- und Straßenbahnverkehrs und des Straßenverkehrs.

Die Eisenbahnlinien durchschneiden die Stadt in so starker Weise, daß diese Verkehrsanlagen die Stadtviertel in verschiedene Teile zerlegen und es der Anlage kostspieliger Bahnunterführungen bedarf, um den Verkehr zwischen den zu beiden Seiten der Bahnanlage befindlichen Stadtteilen aufrechtzuerhalten. Die Festsetzung der Stellen für diese Unterführungen, durch die später die Verkehrsstraßen hindurch geführt werden müssen, ist daher auch heute schon bei denjenigen neuen Bahnanlagen notwendig, die vorläufig noch durch Neulandgebiet hindurch verlaufen. Dasselbe gilt auch für die Brücken, die über Wasserstraßen hinweggeführt werden müssen. Wenn auch bei uns die Wasserstraßen zur Zeit nicht eine solche Rolle spielen, wie beispielsweise die holländ. Grachten noch heute z. B. in den neuen Stadtteilen von Amsterdam, so werden wir es doch in der Zukunft bei der wachsenden Bedeutung der Wasserstraßennetze auch innerhalb des Weichbildes der Stadt in stärkerem Maße mit Kanälen zu tun haben, die bei richtiger Gestaltung für den Städtebaukünstler ein außerordentlich wichtiges Element bilden werden und wofür uns alte Barockanlagen, und nicht zuletzt die erwähnten Grachten der holländ. Städte, sowie auch die Kanäle von Venedig ausgezeichnete und wundervolle Vorbilder bieten.

Die Verkehrsfragen einer Stadtplanung müssen von langer Hand vorbereitet und erforderlichenfalls durch Verkehrszählungen unterstützt werden. Die Vorbereitungen erstrecken sich auf die Feststellungen des Güterverkehrs und in Verbindung damit der Anlage von Industriegelände, und auf die Gestaltung des Personenverkehrs. Jeder Fehler in Verkehrsanlagen wird sich später nur mit großen Kosten wieder beseitigen lassen. Die Verkehrsstraßen einer Stadt müssen heute nicht nur erheblich breiter sein als in früherer Zeit, sie müssen vielmehr auch möglichst schlank durchlaufen, um den vielgestaltigen Anforderungen des heutigen Verkehrs gerecht werden zu können; sie müssen einen Rahmen bilden für das vielgestaltige städtische und großstädtische Leben, das sich auf ihnen entwickeln wird. Aber im strengen Gegensatz zu diesen Verkehrsstraßen müssen die Wohnstraßen in mäßiger Breite und nicht zu lang angelegt werden, um dem Großstädter die nötige Ruhe zu sichern. Andererseits darf aber auch bei der Breitenbemessung der Wohnstraßen nach

unserer allerneuesten Erkenntnis nicht zu niedrig gegangen werden, denn der ständig wachsende Autoverkehr zwingt uns dazu, künftighin auch in den Wohnstraßen unter allen Umständen Rücksicht auf dieses Verkehrsmittel zu nehmen: Wohnstraßen mit einer Spurenbreite müssen daher künftighin im allgemeinen vermieden und es müssen in der Regel zwei Wagenbreiten angenommen werden.

Wo der fortschreitende Verkehr mit zwingender Notwendigkeit gelegentlich die Beseitigung bestehender Werte fordert, mag die neue Zeit ohne Romantik über die alte hinwegschreiten. Indessen ist es, vor allem in historischen Städten, unsere Pflicht, Alles zu versuchen, um solche kostbare historischen Werte zu schonen und sie auch noch auf unsere Nachkommen in unverdorbener Gestalt weiter zu vererben. Dies gilt aber nicht nur für unsere Altstädte, sondern auch von den ländlichen Vororten an der Peripherie der Städte, die nicht selten noch köstliche Reize alter deutscher Dorfbaukunst in Verbindung mit alten Grünbeständen aufweisen. Wir müssen bemüht sein, die Altstädte vom Durchgangsverkehr frei zu halten und diesen in Umgehungsstraßen zu weisen, so daß die Straßen der City auf den für sie selbst bestimmten Verkehr beschränkt bleiben. Erfordern aber der Verkehr und die gesundheitlichen Verhältnisse gebieterisch die Sanierung einer Altstadt, so mag dies ohne Romantik geschehen, vielmehr so, daß die Bedürfnisse einer neuen Zeit auch den entsprechenden äußeren Ausdruck finden. In den Vorortgebieten aber wird es bei rechtzeitiger Vorsorge meist möglich sein, bestehende alte reizvolle Dorfkerne dadurch zu erhalten, daß der Verkehr nicht durch sie hindurch, sondern an ihnen vorbeigeführt wird.

Aus dem Chaos, das durch das stürmische Wachstum der Städte und in Verbindung damit durch die ungeheuere Steigerung des Verkehrs in den Städten entstanden ist und sich notwendigerweise und folgerichtig in der Gesamtform der Stadt ausdrücken mußte, haben wir unter dem Eindruck der verhängnisvollen Folgeerscheinungen gelernt, wieder Ordnung und Disziplin in die bewegten Erscheinungen der Stadtform zu bringen. Wie die Renaissance-Architekten, so beschäftigen auch wir heutige Architekten und Städtebauer uns damit, Idealformen für Städte in diagrammatischen Darstellungen aufzustellen, um Richtlinien zu gewinnen für unsere praktische städtebauliche Arbeit. In diesen Diagrammen, die selbstverständlich nur ein Idealschema darstellen können, das in dieser idealen Form niemals praktisch ganz erreicht werden wird, spielt naturgemäß der Verkehr eine ganz besondere Rolle. (Abb. 3, S. 136.) Die Stadterweiterung der neuen Stadt vollzieht sich bekanntlich in radialer Richtung längs der vom Stadtkern nach den peripheren Vororten verlaufenden Verkehrsstraßen. Bei fortschreitender Stadterweiterung werden diese peripheren Vororte nach und nach in die Bebauung der Stadt einbezogen. Erst in zweiter Linie entwickelt sich dann die neuzeitliche Stadterweiterung in tangentialer, d. h. ringförmiger Richtung.

Der Verkehr ist also in doppelter Hinsicht formbestimmend für die heutige Stadt: In erster Linie dadurch, daß der heutige Stadtverkehr und die heutige Verkehrstechnik den Straßen- und Platzraum in seinen Abmessungen bestimmen, also formgestaltend beeinflussen. Auch die einzelnen Verkehrsanlagen an sich, die Bahnhöfe für den Personen- und Güterverkehr, die Wasserstraßen und Häfen, Brücken über im Einschnitt verlaufende Schnellbahnen usw., ergeben in den Händen des Architekten so charakteristische Formen, daß sie in hohem Maße geeignet sind, das Bild einer Stadt zu beeinflussen. In zweiter Linie und vor allem aber wird durch den heutigen Verkehr und durch die heutige Verkehrstechnik das gesamte Gerippe des Stadtplanes wesentlich beeinflußt. Die Beziehungen zwischen Geschäftsstadt und Industriegebiet einerseits und den Wohngebieten andererseits, werden in erster Linie durch die Verkehrsstraßen hergestellt. Bei der Erschließung eines neuen Wohnviertels, wie eines neuen Industrieviertels einer Stadt müssen in erster Linie die Verkehrsverhältnisse geklärt sein, ehe man an die Aufteilung des Plangebietes herangeht. Von der richtigen Regelung des Verkehrs hängt vor allem die Lebensfähigkeit eines neuen Plangebietes ab. Aber auch für die weiteren städtebaulichen Beziehungen zwischen den einzelnen Stadtgebilden und den benachbarten Städten und Ortschaften ist in erster Linie der Verkehr maßgebend.

Die Formgestaltung der Generalpläne und Generalsiedlungspläne einer Stadt, wie auch eine ganze Landesplanung, hängt daher in hohem Maße ab von der Gestaltung des Verkehrs. Die Linienführung des Verkehrs ist auch bestimmend für die Verteilung der Wohn- und Industriequartiere und z. T. auch der Freiflächen.

Abb. 6. Plan der Gartenstadt Welwyn.
Aus Paul Wolf, Wohnung und Siedlung. Verlag E. Wasmuth, A.-G., Berlin.

Unter dem Druck der finanziellen Schwierigkeiten, in denen wir uns heute befinden, werden wir in den nächsten Zeit gezwungen sein, in erster Linie an fertigen Straßen und Plätzen zu bauen. Die Ermittlungen, die in dieser Hinsicht in einer Reihe von Städten angestellt worden sind, haben ergeben, daß auf diese Weise an fertig ausgebauten Straßen und Plätzen, an denen auch bereits die nötigen Leitungen sich befinden, eine ganz bedeutende Zahl von Wohnungen geschaffen werden kann. In Dresden z. B. können an fertigen Straßen und Plätzen nicht weniger als 38 000 neue Wohnungen gebaut werden. In zweiter Linie wird es ratsam sein, den sich heute als torsoartiges Gebilde darstellenden Rand der heutigen inneren Bebauung

so zu ändern, daß ein befriedigendes Gesamtbild da entsteht, wo heute die vorhandene Bebauung übergeht in die halbländliche Besiedlung der peripheren Gebiete. Hier befindet sich zumeist noch eine mehrgeschossige Bebauung. Es erscheint erwünscht, diese Bebauung durch Hinzufügen eines oder mehrerer Baublöcke nach der Peripherie zu so abzustufen, daß ein gutes Gesamtbild entsteht. Darüber hinaus aber müssen wir mit dem seitherigen System der städtischen Bauweise in Gestalt einer konzentrischen Umpanzerung brechen und einen völlig neuen Weg einschlagen, der darin liegt, daß haltgemacht wird mit der weiteren ringförmigen Umbauung der Stadt, und daß die weitere periphere Bebauung auf den Ausbau der vorhandenen oder neu zu schaffenden halbländlichen Vororte zu charakteristischen, trabantenartigen, halbländlichen Vorortgebilden beschränkt werden soll, die jeweils von Gärten, Wiesen und Ackerland umgeben bleiben sollen. Die verkehrstechnischen Grundlagen gehen dabei wie ein roter Faden durch die Bearbeitung des Generalplanes.

Abb. 5, S. 137, zeigt eine Studie zum Generalplan für Groß-Dresden, bei der die Idee dieser halbländlichen Vorortrabanten zum Ausdruck gebracht ist. Auch hier wird in allererster Linie der Verkehr die Grundlage für die formale Gestaltung bilden müssen.

Auch die Frage der Schaffung selbständ. Trabanten- oder Sattelitenstädte ist bereits erörtert worden. Handelt es sich bei den von mir vorgeschlagenen trabantenartigen Vorortgebieten um nicht eigentlich selbständige städtebauliche Organismen, vielmehr um solche Anlagen, die auch politisch ganz oder zum größten Teil in das Gebiet der Mutterstadt eingemeindet werden können, so handelt es sich bei den Sattelitenstädten um an sich politisch selbständige Trabantenstädte, die in einem größeren Umkreis einer großen Stadt gelegen sein können, aber auch nur dann lebensfähig sein werden, wenn sie verkehrstechnisch einmal in bestmöglicher Verbindung mit der Mutterstadt stehen und zum anderen die Entwicklung des Verkehrs in den neu zu schaffenden Trabantenstadtgebilden selbst von vornherein gewährleisten. Nach Letchworth die erste, in diesem Sinne geschaffene Sattelitenstadt ist die 36 km von London entfernte, in der Grafschaft Hertford gelegene Gartenstadt Welwyn. Abb. 6, S. 139, zeigt das heutige Bild dieser 1920 begonnenen engl. Gartenstadt, die schon ein ansehnliches Gebilde darstellt.

Es wäre denkbar, daß die ganz großen Städte dadurch in Zukunft entlastet werden, daß nicht nur ein Kranz von trabantenartigen, halbländlichen Vorortgebieten an der Peripherie sich hinzieht, sondern daß auch in größerer Entfernung von der Stadt eine Reihe solcher Sattelitenstädte angelegt wird, die dann jeweils in gute Verkehrsverbindung zur Mutterstadt gebracht werden müssen. Diese Verkehrsbeziehungen sind für die Form grundlegend.

In Abb. 4, S. 136, habe ich ein Idealschema für eine Trabantenstadt entworfen, die als Tochtergründung einer Großstadt gedacht ist. Nach meiner Meinung würde eine Gesundung der Großstädte am besten dadurch eintreten, daß die größeren Städte durch gesetzgeberische Maßnahmen gehalten wären, Tochtersiedlungen in weiterer Entfernung zu gründen. Auch hierfür müßten in erster Linie die Verkehrsgrundlagen gegeben sein; vor allem müßte das Gelände an einer Eisenbahn und gegebenenfalls auch an einer Wasserstraße gelegen sein, die namentlich für die in der Tochterstadt anzusiedelnde Industrie von besonderer Wichtigkeit wären. Das gesamte Gelände wäre von der Mutterstadt zu erwerben und in Erbpacht abzugeben. Ein landwirtschaftlicher Gürtel mit im Besitze der Mutterstadt verbleibenden Gutshöfen soll dauernd die ganze, etwa 30 000 Einwohner aufzunehmende Tochterstadt umgeben, während zwischen der mit öffentlichen Grünflächen und sonnigen Hausgärten durchsetzten Stadt und dem landwirtschaftlichen Gürtel ein Ring von Kleinbauernstellen gedacht ist. Im Osten, im Anschluß an die Eisenbahn, ist das Industriegelände angenommen, das in erster Linie den Bewohnern der Sattelitenstadt Beschäftigung bieten soll. Im Planschema der Stadt selbst ist eine klare Scheidung des Verkehrs durchgeführt, der auch für dieses Schema stark formbestimmend war.

Der Städtebau schafft auf Generationen hinaus Tatbestände von wuchtiger Wirklichkeit. Bei richtiger Umgrenzung des gesamten Gebietes des Städtebaus und Siedlungswesens ergibt sich die Lösung nach den kulturellen, technischen, gesundheitlichen und wirtschaftlichen Voraussetzungen. Die Zusammenfassung aller dieser Fragen stellt sich dar als eine Aufgabe der Städtebaupolitik, von der die Verkehrspolitik ein Bestandteil ist. Die Städtebaupolitik ist die unerläßliche Ergänzung der Lehren der Städtebautechnik, der Städtebauwirtschaft, der Städtebauhygiene und der Städtebaukunst. Die Grundsätze der Politik und der Gesamtwirtschaft aber müssen vom Standpunkt des ganzen Staates, nicht nur von dem der einzelnen Städte aus aufgestellt werden. Die heutigen städtebaulichen Planungen aber werden fast ausschließlich vom Standpunkte der einzelnen Städte, gegebenenfalls auch eines Siedlungsverbandes aus aufgestellt. Auch die städtebaulichen Fragen eines Landes, nicht zuletzt die verkehrstechnischen, sollten eigentlich vom Standpunkt des ganzen Staates aus bearbeitet werden und nicht nur von dem der einzelnen Städte. Leider aber mußten die Stadterweiterungspläne vor dem Kriege (und auch heute noch) zumeist sich beschränken auf die Grundlagen der eigenen Stadt, denn auch eine Verständigung mit den Eisenbahnverwaltungen war vielfach nicht möglich.

Zu einem erheblichen Teil haben leider die Projekte der Techniker sich von den baupolitischen Zielen vollkommen entfernt, denen sie zu dienen gehabt hätten; die Baupolitik aber ließ der Technik allzu freies Spiel, anstatt sich ihrer als ihres wirksamsten Werkzeuges zu bedienen. Das Gesamtbild des Städtebaues kann jedoch Derjenige am besten übersehen, der es schaffend selbst bearbeitet, d. h. also der allgemeine Städtebauer. Ihm steht es daher in erster Linie zu, Richtlinien zu geben für die gesamte Städtebaupolitik. Er wird sich aber dabei der Mitarbeit derjenigen Männer bedienen müssen, die die einzelnen Sondergebiete beherrschen, des Architekten, des Ingenieurs, des Hygienikers und nicht zuletzt des speziellen Verkehrstechnikers. —

Literatur.

Reise nach der Schweiz zum Studium des Teerstraßenbaues vom 7. bis 12. September 1925. Von Ob.-Baurat Hentrich. 39 S. gr. 8°. Stud.-Ges. f. Automobilstraßenbau, Berlin-Charlottenburg. Preis 2,80 M.

Das anregende Schriftchen ist ein Bericht über eine in der Zeit vom 7. bis 12. September 1925 von Vertretern des Deutschen Städtetages, des Deutschen Straßenbauverbandes, des Deutschen Landkreistages, der Zentralstelle für Asphalt- und Teerforschung, des Reichsverbands der Deutschen Steinindustrie und der Teer gewinnenden und verarbeitenden Industrie ausgeführten Studienreise in die Schweiz. Die gewonnenen Erfahrungen erstrecken sich auf die allgemeine Anordnung der Straßen, Querprofil, Quergefälle, Ausbildung der Kurven, die Baustoffe für den Teerstraßenbau und ihre Verarbeitung sowie die zum Einbau notwendigen Maschinen, Ausführung und Unterhaltung von Teerdecken. Die letzten Abschnitte der Schrift behandeln allgemeine Fragen über Verkehr und Wirtschaft, Straßenverwaltung, Aufbringung der Kosten für Straßenbau und -unterhaltung sowie Verkehrsregelung.

Die Schrift ist eine wertvolle Ergänzung zu dem vor Jahresfrist erschienenen Bericht des Verfassers „Reise nach London zum Studium des Teerstraßenbaues". Die Besichtigung zeigte, in welch' weitgehendem Maße es den Schweizer Kollegen bereits gelungen ist, den Teer zu einem brauchbaren und wirtschaftl. Straßenbaumaterial zu entwickeln. — Dr.-Ing. und Dr. rer. pol. Haller.

Bericht über die Besichtigung von Teerstraßen im rheinisch-westfälischen Industriegebiet und in Godesberg a. Rh. nebst Umgebung in der Zeit vom 14. bis 18. Okt. 1925. Von Prof. Hoepfner, Karlsruhe i. B. und Stadtbaudir. Gleibe, Dresden; 35 S. gr. 8°, Charlottenburg 1926; Selbstverl. d. Stud.-Ges. f. Automobilstraßenbau; Preis 1,00 M. —

Der Verfasser bespricht das Ergebnis einer vom 14. bis 18. Okt. 1925 ausgeführten Reise in das rhein.-westf. Industriegebiet zum Studium des dortigen Teerstraßenbaues. Neben den Erfahrungen über Teermakadamstraßen nach dem Kalteinbauverfahren (Termak), Essener Asphalt (Verfahren nach Dr. Damann), Heißeinbau-Teermakadamstraßen, sowie Teermakadamstraßen nach dem Kalteinbauverfahren, ist der Befund besichtigter Straßen wiedergegeben. —

Die Erfahrungen mit diesen Verfahren sind, soweit sich bis heute ein Urteil über diese relativ neuen Bauweisen bilden läßt, als günstige zu bezeichnen. Am Schlusse des Berichts macht der Mitberichterstatter Stadtbaudir. Gleibe darauf aufmerksam, daß es besser ist, Teer ohne Beimengung von Asphaltbitumen zu verwenden, eine Erfahrung, die man auch in Amerika gemacht hat.

Dr.-Ing. und Dr. rer. pol. Haller, Stuttgart.

Inhalt: Umgestaltung in der Stadt Rom. — Der Einfluß des Verkehrs auf die Stadtform. — 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.