DEUTSCHE BAUZEITUNG 1926, Nr. 97

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 4. DEZEMBER 1926 Nr. 25

Eine dorische Stadtanlage.

Von Dr.-Ing. Anton Hoenig, Köln.

Bereits zu einer Zeit, da über den Wäldern Germaniens noch das Dunkel der Vorgeschichte lagerte, erhielt die Ostküste des Adriatischen Meeres ihre erste städtische Kultur. Schon im vierten vorchristlichen Jahrhundert gründeten griechische Kolonisten ihre nördlichsten Pflanzstädte an der Küste Dalmatiens und auf den vorgelagerten Inseln. Wirtschaftlich sind die meisten dieser einstmals blühenden Hafenstädte zum Rang von Fischerdörfern herabgesunken; aber da bekanntlich wirtschaftlicher Niedergang die sicherste Gewähr für wirksame Denkmalpflege bietet, bergen die zerbröckelnden Stadtmauern eine Fülle von architektonischen Kostbarkeiten, Domkirchen und Rathäuser, Loggien und Paläste in dem fröhlichen Mischstil der benachbarten Republik Venedig.

Die Stadtgrundrisse aber, die den Wandel der Zeiten überdauert haben, kennzeichnen sich als Werke des klassischen Altertumes, wenngleich sie als solche bisher nicht genügend gewürdigt wurden. Die große Mehrzahl der dalmatinischen Städte, von Aquileja bis Ragusa, sind römischen Ursprunges; nur eine kleine Auslese darf ihren Stammbaum auf hellenische Kolonien zurückführen. Das große griechische Siedlungswerk, das schon in vorrömischer Zeit die Küstenländer vom Kaukasus bis zu den Säulen des Herakles umspannte, hatte bereits im VII. Jahrhundert an der albanischen Küste Apollonia (Valona), Dyrrhacchion (Durazzo) und Lissos (Alessio) erstehen lassen. Seit der Wende des V. Jahrhunderts begannen von Sizilien her griechische Siedler in Dalmatien festen Fuß zu fassen; sie gründeten auf dem Festlande Tragurion (Trau) und Epetion (Stobrec), auf den Inseln Issos (Lissa), Pharos (Cittavecchia) und Kerkyra-melaina (Curzola).

Es waren Dorier aus Syrakus, die im IV. Jahrhundert das heutige Curzola, die Hauptstadt der gleichnamigen Insel erbauten. Der Stadtplan von Curzola führt uns in die Frühzeit des planmäßigen Städtebaues zurück. Die Stadtanlage bedeckt eine flache Kuppe

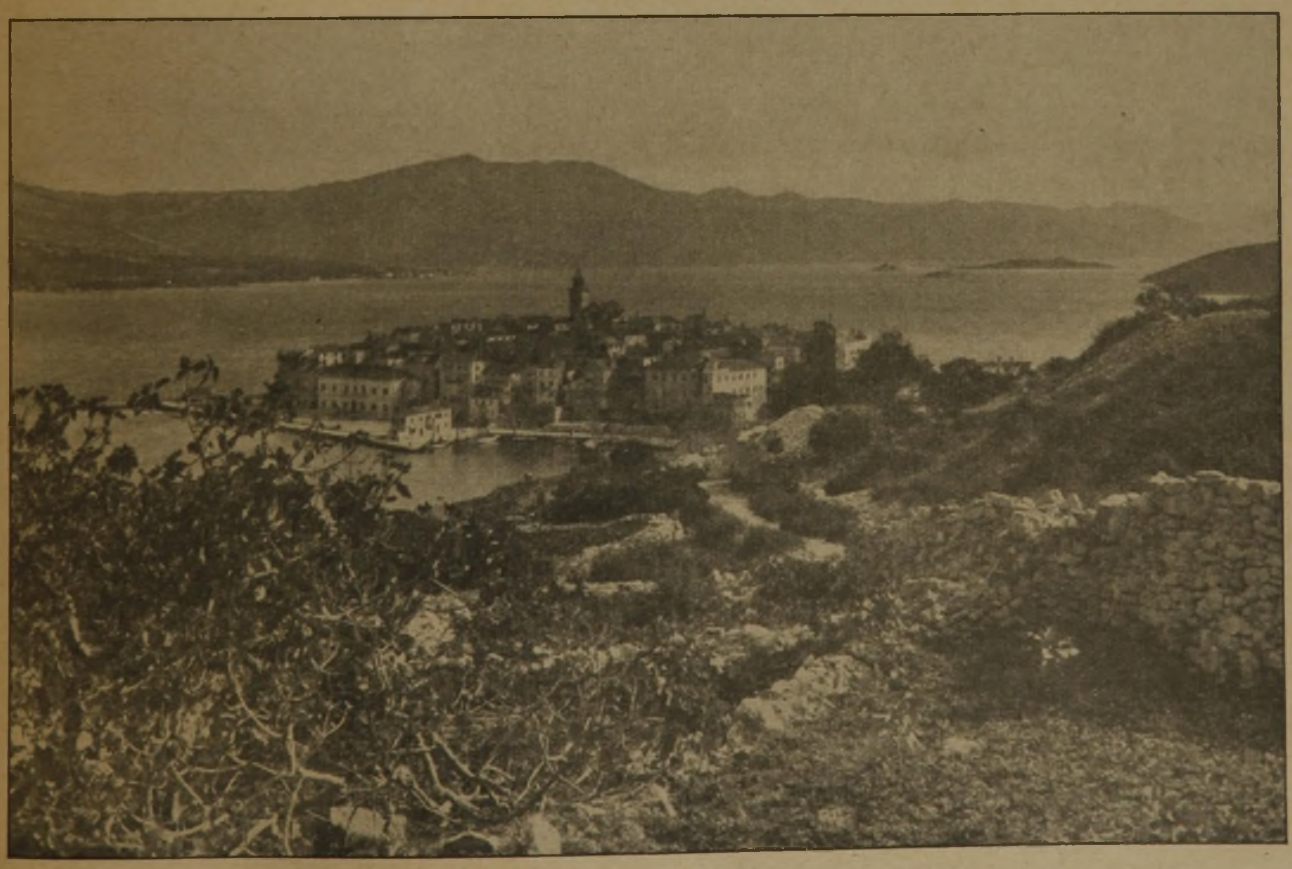

Abb. 1. Curzola. Gesamtansicht von Südwesten.

am Ende einer Landzunge, an drei Seiten vom Meere umspült, durch eine Landenge mit dem Festland der Insel verbunden (Abb. 1, S. 185). Der hufeisenförmige Umriß umfaßt eine Fläche von rund 10 ha; von den 300 Häusern sind die meisten baufällig, viele eingestürzt und unbewohnt; und doch nisten heute noch mehr als 2000 Menschen in dem alten Gemäuer. Nebst dem Dom von San-Marco, der ebenso wie die Reste der Stadtmauern aus dem XV. Jahrhundert stammt, stecken neun Kirchen in den schmalen Baublöcken. Zwischen ruinenhafte Fassaden zwängen sich enge, feuchte Gäßchen, 3 bis 5 m breit, mit vielen Treppenstufen; kein Fahrzeug vermag hier einzudringen (Abb. 4).

Abb. 2. Curzola. Stadtplan von 1836.

Eine dorische Stadtanlage.

Abb. 3. Selinunt. Wiederherstellungsentwurf des Planes der Akropolis und eines Teiles der Stadt von M. Hulot, nach seiner Erforschung der erhaltenen Überreste.
Aus Raymond Unwin, Grundlagen des Städtebaus.

Aber dieses kümmerliche Verkehrsgerippe erweist sich bei näherer Betrachtung als ein durchaus klares und organisch aufgebautes System. Eine gerade Hauptstraße, von dem einzigen Stadttor ausgehend, bildet das Rückgrat der Stadtanlage; von ihr zweigen

fischgrätenartig beiderseits je 10 Quergassen ab, langgestreckte, schmale Baublöcke von annähernd gleicher Blocktiefe begrenzend. Nach der zehnten Quergasse tritt ein Richtungswechsel ein; die Nebengassen verlaufen dann parallel zur Hauptstraße. Eine das Ganze umschließende Wallstraße vervollständigt das einfache Verkehrsnetz. Gegenüber dem Domportal treten die Häuser etwas zurück, ein kleines winkeliges Plätzchen bildend; auch am Stadttor ist ein kleines Platzviereck ausgespart. Alles in allem ein wohlgeordneter Plan, der der Eigenart der Halbinsellage vortrefflich Rechnung trägt (Abb. 2, S. 186).

Es mögen Zweifel berechtigt sein, ob das heutige Curzola den Grundriß des alten Kerkyra durch mehr als zwei Jahrtausende unverändert bewahrt hat.

Doch die Zweifel schwinden, wenn man den Stadtplan von Selinunt zum Vergleich heranzieht, Selinunt an der Südküste Siziliens, um 628 von Doriern gegründet, 250 von den Karthagern zerstört und vor wenigen Jahrzehnten durch den Eifer der Altertumsforschung dem Schutt und der Vergessenheit entrissen (vgl. den Plan Abb. 3, S. 186).

Da ergeben sich nun ganz auffällige Übereinstimmungen: hier wie dort die (durch die Geländeform beeinflußte) Hufeisengestalt, die eintorige, symmetrische Anlage, und wenn wir in Selinunt den sehr weiträumigen Tempelbezirk, der die schematische Straßenteilung gewaltsam durchbricht, durch Wohnquartiere ersetzt denken, so ergibt sich ohne weiteres dasselbe Fischgrätenmuster wie in Curzola: eine Hauptstraße mit 10 Quergassen und nach der 10. Quergasse der Richtungswechsel der Nebengassen, die durch eine rundumlaufende Wallstraße abgefangen werden. In Selinunt liegt seitlich der Mittelstraße zwischen der 6. und 8. Seitengasse die Agora; in Curzola erhebt sich an derselben Stelle über einem merkwürdig breitrechteckigen Grundriß die Domkirche, vermutlich auf griechischen Fundamenten. Auch in den Abmessungen liegt kaum ein Unterschied: die Tiefe der Baublöcke beträgt in Selinunt rund 30 m, in Curzola etwa 28 m, was in altgriechischen Maßeinheiten 100 Fuß oder den fünften Teil eines Stadions ausmacht.

In Selinunt ist durchweg strenge Geometrie gewahrt, doch ist der Stadtplan hier durch umfangreiche Tempelanlagen gestört, nicht restlos durchgeführt und vielleicht auch nicht voll ausgebaut (oder nicht vollständig erforscht?). In Curzola dagegen herrscht eine weichere Linienführung vor, doch ist der Plangedanke hier zielbewußt und folgerichtig verwirklicht. Curzola zeigt gewissermaßen an, wie der Plan von Selinunt ursprünglich gedacht war. Im Grunde genommen aber ist es eine und dieselbe Grundrißform, welche in Selinunt rational, statisch, akademisch, in Curzola irrational, dynamisch, eigenwillig in die Erscheinung tritt.

Die Ähnlichkeit der beiden Stadtanlagen, die zeitlich mehr als 200 Jahre auseinander liegen, zweier Städte, deren griechisch-dorischer Ursprung geschichtlich verbürgt ist, legt die Schlußfolgerung nahe, daß wir es hier mit einer typischen Stadtform zu tun haben: wir wollen sie die dorische nennen.

Jeder bedeutende Abschnitt in der Geschichte des Städtebaues hat Typen geschaffen. Auch das gewaltige Siedlungswerk, welches die griechischen Stämme an den Küsten der alten Welt planmäßig betrieben, wird hierin keine Ausnahme machen; die hochentwickelten volkswirtschaftlichen und staatsrechtlichen Grundsätze, die dabei zur Anwendung kamen, zeugen für eine starke kolonisatorische Begabung, die auch in der Anlage und dem Bau der Städte ihren Niederschlag gefunden haben wird.

Was wir vom Städtebau der alten Griechen wissen, ist herzlich wenig. Neben Selinunt haben u. a. Milet und Ephesus, Piräus, Alexandria und Priene in die neuere Fachliteratur Eingang gefunden, ein Zufallsergebnis der Altertumsforschung, das bisher keine stilkritische Wertung gestattete.

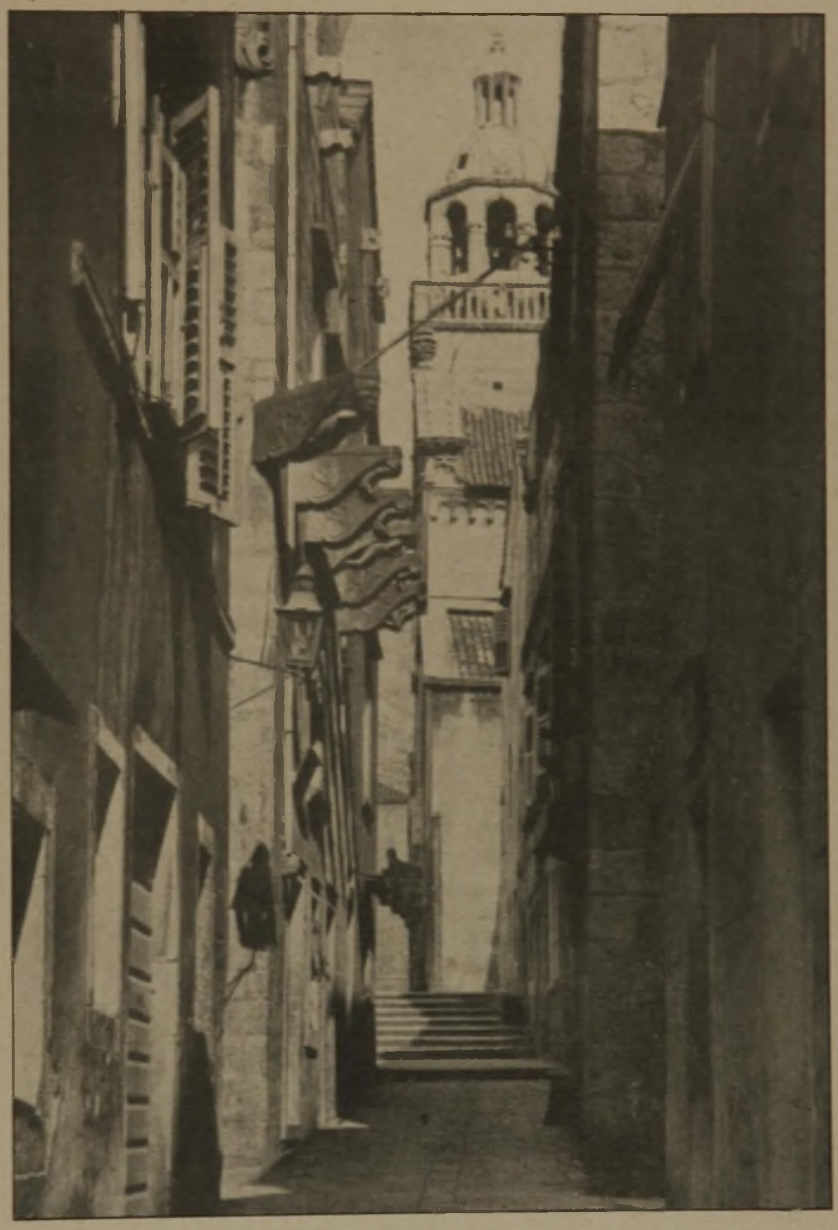

Abb. 4. Curzola. Hauptstraße mit dem Domturm.

Die Entdeckung von Curzola aber scheint hier einen gangbaren Weg zu weisen; wenn wir Selinunt und Curzola mit einem starken Schein von Recht als den dorischen Typus bezeichnet haben, der zweifellos in Sizilien und Dalmatien festgestellt wurde, so dürfen wir diesem mit großer Wahrscheinlichkeit einen jonischen Typus gegenüberstellen, für welchen in Attika und Kleinasien Belege zu suchen sind. Sein Urbild scheint Milet zu sein, ein Schachbrettmuster von trostloser Gedankenarmut; und Hippodamos von Milet

war es, der im V. Jahrhundert im griechischen Städtebau eine Rolle spielte; seine Stadtpläne für Piräus und Thurii zeigen dasselbe systemlose Reißbrettschema, das später auch den Plänen von Rhodos und Priene zugrunde gelegt wurde.

Hierin liegt der wesentliche Unterschied zwischen dem dorischen und dem jonischen Städtebau: der lange, schmale, wirtschaftliche Baublock und ein nach Haupt- und Nebengassen klar gegliedertes Straßengerippe kennzeichnen den dorischen Stadtgrundriß, ein homogener Brei quadratischer Baublöcke dagegen die jonische Anlage.

Sofern es überhaupt angängig ist, den Wertmaßstab unserer Zeit, des XX. Jahrhunderts, in die klassische Archäologie hinein zu tragen, darf man die dorische Stadtanlage als die reifere Lösung von beiden bezeichnen.

Der Städtebau des Hellenismus (Alexandria) scheint auf jonische Vorbilder hinzudeuten; ob in den römischen Lagerstädten ein Anknüpfen an die dorische Überlieferung erkennbar ist, bleibe dahingestellt. Die große Zahl der griechischen Pflanzstädte an den Küsten des Mittelländischen und Schwarzen Meeres ist baugeschichtlich noch nicht erforscht; was man aus der Gegenüberstellung von Selinunt und Curzola schließen kann, mag einstweilen als Hypothese gelten. Wir wissen noch nicht mit Sicherheit, wie die altgriechische Normal- und Idealstadt ausgesehen hat; eine erstaunliche und beschämende Lücke in unserem sonst so gründlichen Wissen von der Baukunst der Alten. —

Amerikanische Bestrebungen in Stadt- und Landesplanung.

er bekannte Städtbauer John Nolen, Vorsitzender der amerikanischen Städtebau-Vereinigung, hat in der letzten Sitzung der National Conference on City Planning über die Anlage neuer Siedelungen gemäß neuer Bedingungen (New communities planned to meet new conditions) einen Vortrag gehalten, dessen Inhalt trotz der Verschiedenheit europäischer und amerikanischer Verhältnisse auch bei uns bekannt zu werden verdient*).

Nolen unterscheidet zwei der besseren Unterbringung des Volkes und des Volkszuwachses gewidmete Planungsarten; die eine betrifft die Verbesserung und Erweiterung bestehender Städte, die andere den Entwurf neuer Siedelungen, sei es in Gestalt von Trabantenstädten (satellites of existing cities), seien es selbständige neue Wohnorte, wie sie in England als garden cities ins Leben gerufen werden. Beide Planungsarbeiten sind notwendig.

Zwar kennt man „tote" Städte, besonders aus dem Altertum, die nebst ihrer Kultur zugrunde gegangen sind, und neuere Städte, die wegen des Schwindens ihrer wirtschaftlichen Grundlagen an Bedeutung und Bevölkerung verloren haben. Aber im allgemeinen sind unsere Städte als Daueranlagen zu betrachten, die durch die Jahrhunderte bestehen bleiben. Und zwar sind dauernd nicht bloß die Siedelungen als solche, sondern auch all ihre Hauptbestandteile. Eine Prüfung des Wesens amerikanischer und andrer Städte zeigt die verhältnismäßige Geringfügigkeit der eingetretenen Veränderungen: selbst die sehr lebhafte moderne Stadtbautätigkeit während des letzten Vierteljahrhunderts hat trotz wesentlicher Eingriffe und wirksamer Verschönerungen die Gesamterscheinung nordamerikanischer Städte wie New York und Philadelphia, Chikago und Detroit, San Franzisko und Los Angeles nur wenig beeinflußt. Auch unter den günstigsten Vorbedingungen wird der Umbau bestehender Städte in den meisten Fällen nach konservativen und beschränkten Zielen erfolgen müssen.

Wie unveränderlich, vom städtebaulichen Standpunkte betrachtet, die wesentliche Stadtform ist, davon zeugen sogar die Folgen großer Zerstörungen durch Erdbeben und Brände, wie London, Boston, San Franzisko und andere Orte sie erfahren haben. Fast alle menschlichen Hervorbringungen, mit gewissen Ausnahmen von Kunst und Wissenschaft, sind periodischen Zerstörungen und Umbildungen unterworfen. Dahin gehört auch der körperliche Aufbau der Stadt; nicht aber ihr allgemeiner Grundriß mit den Straßen, Baublöcken und anderen Hauptbestandteilen. Dieser allgemeine Grundriß, mit mäßigen Änderungen, bleibt wie er ursprünglich war.

Beständig entstehen neue Städte und Dörfer, gelegentlich oder planmäßig. Wichtige Gründe verhindern, daß der Bevölkerungszuwachs, der in den Vereinigten Staaten jährlich eine Million übersteigt, in oder bei vorhandenen Städten oder selbst in deren Nachbarschaft untergebracht werde. Aber die Neusiedelungen sollten mit mehr Sachkenntnis und Kunstverständnis planmäßig angelegt werden. Dabei ist die konservative Bindung bestehender Städte nicht in hemmender Weise vorhanden. Auf Grund neuer Gesichtspunkte und Ziele sind neue Wege einzuschlagen, um den modernen Lebensbedingungen und den örtlichen Besonderheiten gerecht zu werden. Ist dies der eine Grund für den Bau neuer Städte und Dörfer, so bildet den zweiten noch wirksameren Grund die Tatsache, daß von Zeit zu Zeit neue Gebiete erschlossen werden, deren Besiedelung nötig ist. Ursachen für die Erschließung neuer Gebiete sind: 1. Die Vermehrung der Eisenbahnlinien, Landstraßen Kanäle und Häfen; Beispiele sind in Nordamerika überaus zahlreich. 2. Die Vorbereitung von Neuland infolge Entdeckung von Öl-, Gold- oder sonstigen Mineralvorkommen oder infolge neuer land- und forstwirtschaftlicher Unternehmungen. 3. Die Errichtung neuer Industrien, besonders veranlaßt durch die Entwicklung der Kraftwagen, des Radio und der Luftschiffahrt. 4. Die seriemäßige Verteilung industrieller Erzeugung über das ganze Land, z. B. bei der Stahl-, der elektrischen und der Automobil-Industrie. Auch Eisenbahnwerkstätten gehören hierher. 5. Ent- und Bewässerungsanlagen in bisher vernachlässigten Gegenden. 6. Gründung neuer Sommer- oder Winterkurorte und Sportanlagen, auch von neuen Studien- und Erziehungsanstalten.

Ein schließlicher Grund für die Anlage neuer Städte aber ist die Erwägung, daß dem Wachstum bestehender Städte eine Grenze gesetzt werden müsse. Welches diese Grenze ist, mag eine offene Frage sein. Aber die menschliche Fähigkeit, zu planen, zu organisieren und zu verwalten, und in gewissem Grade die Erkenntnis, daß die Vorteile des städtischen Lebens mit dem Wachstum der Kosten abnehmen (ähnlich dem Gesetz über die Verminderung der Rente in der Landwirtschaft), wird früher oder später eine Begrenzung der Stadtgröße herbeiführen und den Volkszuwachs nötigen, Raum zu suchen in neuen Siedelungen.

Bei der Anlage von Trabantenstädten und unabhängigen Neusiedelungen sind die heutigen städtischen Bedürfnisse und Bestrebungen zugunsten der neuen Einwohnerschaft vollauf zu berücksichtigen. Für die Vereinigten Staaten können die in den letzten fünfzig Jahren eingetretenen neuen Bedürfnisse des Stadtlebens durch folgende Punkte gekennzeichnet werden: 1. Die öffentlichen Schulen und ihr Raumbedarf; die Eisenbahnen; der elektrische Personen- und Lastenverkehr; die ungestüme Entwickelung der Kraftwagen, Motorräder und Motoromnibusse; Lichtreklame und Radio; Änderungen in Bauweise und Baustoffen; Stahlkonstruktion und Aufzüge; Fortschritte im städtischen Tief- und Straßenbauwesen, in Beleuchtung und Reinigung. Alle diese Änderungen in der Ausrüstung und dem Verkehr der Städte erfordern eine andere Stadtplanung als vor fünfzig Jahren und verbreiten ihre Wohltaten, wo immer eine Neuplanung stattfinden kann. 2. Neue Gewohnheiten und Ansprüche der Stadtbewohner. Das häusliche Leben ist von dem früheren verschieden. Das Miethaus ist stärker in Aufnahme gekommen, daneben eine größere Abhängigkeit von Kaffee- und Speisewirtschaften und, als Gegenwirkung, eine größere Liebe zur Natur. Im letzten halben Jahrhundert sind öffentliche Parkgärten und Spielplätze wesentliche Bestandteile der Stadtanlage geworden; dazu kommt die Erhaltung und Anlage von Naturparks, Strandbädern und Örtlichkeiten für den Wintersport. 3. Verbesserungen in allen gesundheitlichen Einrichtungen einschließlich Wasserversorgung und Beseitigung der Abfallstoffe. Fortschritte, die in der Ermäßigung der Sterbeziffer von 20 auf tausend im Jahre 1880 bis auf 12.3 im Jahre 1923 ihren Ausdruck finden. 4. Hebung der Lebenshaltung und des Wohlstandes, der unter städtischen Verhältnissen seit dem Jahre 1850 von nur 300 Dollar auf den Kopf der Bevölkerung bis über 3000 Dollar gestiegen ist. 5. Von besonderer Wichtigkeit sind die Neuerungen in der Verwendung der ausgedehnteren arbeitsfreien Zeit: Spiel und Sport sowie körperliche Erholung aller Art. Keine bestehende Stadt ist in der Lage, die großen Ansprüche an Freiraum zu erfüllen, die in dieser Beziehung heute mit Recht gestellt werden. 6. Neue Ansprüche an die Stadtschönheit. Die alte Einfachheit und

*) National Conference on City Planning, 1926. —

Behaglichkeit amerikanischer Dörfer und Städte ist in großem Umfange geschwunden, ohne daß eine neue Art von Schönheit befriedigenden Ersatz geboten hätte. Wir befinden uns, Altes verwerfend, Neues suchend, in einem Übergangszustande mit all seinen Unvollkommenheiten, aber auch mit den Anfängen einer schöneren Gestaltung unserer Umgebung. Gerade diese Bestrebungen sind geeignet, den segensreichsten Einfluß auszuüben auf unser häusliches und unser bürgerliches Gemeinschaftsleben.

Neue Städte können aus dem einen oder anderen Grunde vermutlich selten so angelegt werden, daß sie alle diese Forderungen restlos erfüllen. Aber unter normalen Verhältnissen kann weit mehr erreicht werden, als bei der Änderung bestehender Orte. Weiterhin kann bei der Neuplanung auch die Befriedigung von Bedürfnissen der Zukunft in vorausschauender Weise vorbereitet und den kommenden Fortschritten vorgearbeitet werden. — Welchen Forderungen muß also eine neue Stadt entsprechen? 1. Von grundlegender Wichtigkeit ist richtige Lage und richtige geographische Ortswahl auf Grund einer vorhergehenden Landesplanung. Die Wahl der Siedelungsstelle und deren örtliche Anordnung sollten nicht dem Zufall oder der privaten Spekulation ohne amtliche Prüfung überlassen werden. 2. Außer den topographischen Rücksichten sind die Beziehungen zu Eisenbahnen, Hauptlandstraßen, Wasserfronten und anderen natürlichen Gegebenheiten von einschneidender Bedeutung. 3. Die Eigenart der Stadtplanung muß dem Zwecke des Ganzen sich völlig unterordnen. Industriestadt, Wohnsiedelung, Kurort sind in ihren Anforderungen grundverschieden: auch klimatische Eigenschaften sind maßgebend. 4. Ohne eine gewisse Vorausbestimmung der Größe der zukünftigen Stadt ist die sachgemäße Anordnung ihrer Teile nicht tunlich. Auch wenn eine strenge Grenzenfestsetzung nicht beabsichtigt wird, muß der Planverfasser ein bestimmtes Größenbild vor Augen haben. Das hemmungslose Anwachsen der Stadt ruft immer neue Schwierigkeiten hervor. Ein amerikanischer Gelehrter, Ferrero, sagt in seinem Buche „Ancient Rome and Modern America": „The disease which killed the Roman empire, was in fact excessive urbanization." Mehr als durch die Angriffe der Barbaren von außen und des Christentums von innen ist der Koloß zugrunde gegangen durch diese innere Krebskrankheit. — Möge man die Zukunftsgröße der Stadt auf 25 000 oder auf 250 000 Seelen einschätzen, irgendeine Grenze muß der Planverfasser ziehen und zugleich für den Fall von Über- oder Unterschätzung eine elastische Anordnung vorsehen. 5. Planungsunterschiede zwischen alten und neuen Städten sind besonders einleuchtend, wenn man Eisenbahnen, Wasserfronten, Hauptverkehrsstraßen, Freiflächen, öffentliche Gebäude, ferner die Fragen der Nutzungszonen und des Wohnwesens betrachtet. Dort gebunden und behindert, hier frei in der Anlage von Bahnhöfen und Häfen sowie in deren Beziehungen zum Straßennetz und zu industriellen Niederlassungen, frei in der Bestimmung von Haupt- und Nebenstraßen, von Durchgangsstraßen und nicht zum Anbau dienenden Autostraßen, in der Anordnung von Parkgärten, Sportplätzen und selbständigen Fußwegen, in der Feststellung von Nutzungszonen und Baustaffeln, in der Fürsorge für Schulgelände, öffentliche Bauwerke und freie Plätze.

Welche Maßnahmen amtlicher Art sind für die Zukunft als zweckdienlich zu empfehlen? 1. Die Farm Communities Association eine seit kurzem bestehende landwirtschaftliche Zentralvereinigung, kann in Verbindung mit der Bundesregierung oder den Regierungen einzelner Staaten gut gelegene und wohlgeordnete Dörfer und Städte („Farm Cities") als neue Mittelpunkte landwirtschaftlicher Entwickelung ins Leben rufen. 2. Planungen sind sowohl für Staaten und Landbezirke notwendig als für Städte (Landesplanungen). Der Vorsitzende der Housing and Regional Planning Commission des Staates New York hat jüngst erklärt: „Wir sind zur Einsicht gelangt, daß die andauernde Konzentration der Bevölkerung in unseren großen Städten nicht unvermeidbar ist. Bessere Formen des Wachstums sind in unserem Staate möglich. Wir sind imstande, den Volkszuwachs entlang den natürlichen Kanälen zu leiten, aber auf bessere Weise. Die Tatsache, daß neue Arten der Verwendung natürlicher Gegebenheiten neue Siedelungsmöglichkeiten schafft, stellt uns die wesentliche Aufgabe, von diesen Möglichkeiten Gebrauch zu machen, bevor das Übel aufs neue sich festgesetzt hat." 3. Der Bau von Eisenbahnen wird, wie früher, so noch mehr in der Zukunft ein Werkzeug sein, gewerbliche, kommerzielle oder Wohnsiedelungen in planmäßig durchdachter Weise anzulegen. 4. Gewerbliche Spitzenverbände, wie die U. S. Steel und die General Electric Gesellschaft, und auch Gruppen kleinerer Industrien haben in gemeinsamer Arbeit die volle Macht, an manchen Orten neue Städte mit vollständiger Eignung sowohl für industrielle und Arbeitszwecke als für Wohnungen ins Leben zu rufen. 5. Endlich aber besteht eine unbegrenzte Möglichkeit zur Bildung gemeinnütziger Gesellschaften (d. h. solcher mit beschränkter Dividendenhöhe) die sich die Aufgabe stellen, ähnlich wie es in England bei Letchworth, Welwyn und Hampstead oder in Amerika bei Mariemont (Ohio) geschehen ist, selbständige Neusiedelungen gewerblicher und wohnlicher Art planmäßig zu gründen und zu verwalten, wobei das freie Privateigentum nicht ausgeschlossen ist.

Eine Bewegung zugunsten der Anlage neuer Städte ist, gleich der Teilbewegung für die Verbesserung bestehender Orte, abhängig von der öffentlichen Meinung. Diese zu beeinflussen und zu ermutigen, ist vornehmlich Sache der diesbezügl. großen Vereinigungen, so der National Conference on City Planning (in welcher der Vortrag gehalten wurde), des Amerikanischen Stadtplanung-Instituts, der National Housing Association und anderer Gesellschaften, ferner der Universitäten und Fachschulen, nicht minder aber der Internationalen Vereinigung für Städtebau und Gartenstädte. Auch sollten in Anspruch genommen werden die verschiedenen „Foundations", d. h. der dem Fördern des Wohnungswesens gewidmeten Stiftungen. Eine erhöhte Ordnung des Gemeinschaftslebens, eine Hebung des Wohnwesens, bessere Erziehung und Ertüchtigung der Jugend, Steigerung der öffentlichen Gesundheit und Wohlfahrt — das sind die Ziele, die uns bei der Neuplanung von Trabantenstädten, Gartenstädten und Landsiedelungen vorschweben. —

John Nolen's Vortrag wurde von großem Beifall belohnt. Den Inhalt zu kennen und zu würdigen, dürfte, wie eingangs angedeutet, auch für unsere deutschen Verhältnisse, obschon in mancher Beziehung von den amerikanischen abweichend, wertvoll und fördersam sein. —

J. Stübben.

Das Städtebaugesetz vor dem preuß. Landtag.

I. Einführung durch den Minister für Volkswohlfahrt.

Bei seinem Wiederzusammentritt ist dem preuß. Landtag kürzlich der neue Entwurf des Städtebaugesetzes vorgelegt worden, nachdem vor etwa 1½ Jahren der erste Referentenentwurf der Öffentlichkeit zur Prüfung übergeben war. Der Gedanke eines einheitlichen Städtebaugesetzes, dessen Ausbau zu einem eigentlichen Baugesetz, namentlich aus den Kreisen des Baufaches, vielfach verlangt wurde, hat im großen und ganzen Zustimmung gefunden, während zu dem Entwurf im Einzelnen eingehende Änderungsvorschläge gemacht worden sind. In der „Deutschen Bauzeitung" ist zu dieser Frage vielfach berichtet worden. In dem neuen Entwurf sind eine Reihe dieser Vorschläge hineingearbeitet worden, und das bedeutet gegenüber dem ersten Entwurf sicherlich eine Verbesserung. Jedenfalls wird aber auch er mit gemischten Gefühlen aufgenommen. Bereits bei der Beratung im preuß. Staatsrat sind Bedenken nach verschiedenen Richtungen erhoben worden. Wenn es daher jetzt überhaupt schon zu einer Annahme durch den Landtag nach eingehender Beratung im Ausschuß kommen wird, so dürfte das Gesetz wohl noch mancherlei tiefergehende Änderungen erfahren.

Eingeführt wurde die Vorlage des Gesetzes am 11. Nov. d. J. durch eine Rede des Ministers für Volkswohlfahrt, Hirtsiefer, in der dieser zunächst darauf hinwies, daß auch der Staatsrat das Ziel des Entwurfes — die Grundlage zu einer in sozialer und ethischer Hinsicht gleich wichtigen Gesundung des Wohnungswesens zu schaffen — begrüßt. Daß das Wohnungsbedürfnis bei Schaffung von mindestens 200 000 Wohnungen jährlich in den nächsten fünf Jahren aber nicht durch weitere Konzentration in Mietskasernen an den bisherigen Brennpunkten befriedigt werden könne, daß es notwendig sei, durch gesunde, weiträumige Bebauung die Wohnungen über das ganze Land zu verteilen, sei wohl klar. Die Behauptung, es fehle uns dazu der Raum, sei irrtümlich.

Zurückzuweisen sei ferner die Behauptung, das Städtebaugesetz sei besitzfeindlich, vernichte das Eigentum. Ebensowenig treffe die Behauptung zu, daß die privatwirtschaftliche Betätigung dadurch ausgeschaltet werde. Aller-

dings stünden wir heute an einem Wendepunkt in der Gestaltung des Wohnungswesens und den Fragen des Städtebaues, die darauf von Einfluß sind. Und so erhält das Gesetz eine ganz besondere Bedeutung dadurch, daß es nicht mehr an den Grenzen der Orte Halt macht, sondern weit über die Gemeindegrenzen hinaus zusammenhängende Wirtschaftsgebiete zu erfassen und hier nach großen Gesichtspunkten planmäßig Ordnung zu schaffen sucht. Das wird von Fachleuten schon seit dem Kriege vertreten, nur die Allgemeinheit hat sich noch nicht genügend mit der Frage befaßt, da in Preußen bisher auch erst in einzelnen Landesteilen Verhältnisse eingetreten sind, die eine durchgreifende Abhilfe gegenüber den Mißständen gebieterisch fordern.

Im einzelnen verweist der Minister darauf, daß in dem Gesetz die verschiedenartigen Gesetze, die seit 1875 die städtebauliche Entwicklung beeinflußt haben (Fluchtliniengesetz, Verunstaltungsgesetz, Umlegungsordnung, Wohnungsgesetz) zu einem einheitlichen Recht des Städtebaues verschmolzen, dabei aber entsprechend unserer Erfahrung fortgebildet seien. Diese Gesetze sind seinerzeit schon unter schweren Kämpfen zustande gekommen, heute sind ihre Gedanken Allgemeingut geworden. Inzwischen sind wir aber in einen Entwicklungsabschnitt eingetreten, in dem die ins Große gesteigerte Ausnutzung der Bodenschätze, das Entstehen der industriellen Großbetriebe, die Konzentrationsbewegung des industriellen und bergbaulichen Kapitals dazu geführt hat, daß ganze Landesteile mit industriellen Anlagen überspannt wurden. Mit Eintritt dieser Entwicklung hätte der Städtebau dort die Gemeindegrenzen hinter sich lassen müssen. Daß das nicht geschah, führte zu sozialen, kulturellen und gesundheitlichen Schäden und zur Hemmung und Einengung der industriellen Entwicklung, Schäden, die nur mit großen Kosten und Schwierigkeiten überwunden werden können. Hier setzt nun der Entwurf des Städtebaugesetzes ein, der es erst gar nicht zu solchen Zuständen kommen lassen, vielmehr planmäßig die Entwicklung vorbereiten will, so daß diese sowohl der Industrie wie dem Wohl der Bevölkerung dienlich ist.

Der Redner verbreitet sich dann darüber, wie an Hand des Gesetzes solche einschneidende Pläne allmählich entstehen werden, bis schließlich gewisse feste Entwicklungspunkte sich herauskristallisieren. Er betont die Notwendigkeit, dieser Entwicklung bald die Wege zu ebnen, da sie sich um so leichter vollziehen werde, je eher mit den Planungen begonnen werde, daß um so weniger von den Zwangsmitteln Gebrauch gemacht zu werden brauche, die der Entwurf vorsieht. Je weniger diese angewendet werden müssen, um so besser. Sie werden kaum nötig werden bei für sich gelegenen zentralen Großstädten, bei denen sich die Entwicklung der Nachbarschaft übersehen läßt, diese außerdem von der Großstadt selbst maßgebend beeinflußt wird. Anders bei den Landesteilen, die vollkommen industrialisiert sind, wie z. B. der mitteldeutsche Braunkohlenbezirk, Oberschlesien, das Waldenburger Industriegebiet, das Hamburg-Unterelbe-Gebiet (für das Ruhrkohlengebiet ist ja durch das Siedlungsverbandsgesetz schon früher eine besondere Regelung geschaffen worden). Hier kann eine Gemeinde allein nicht mehr vorgehen, auch die verschiedenen Gemeindeverwaltungen vermögen das nicht mehr, vielmehr muß die ganze Wirtschaft herangezogen werden. Daher legt der Abschnitt I des Gesetzentwurfes so besonderen Wert auf die zwischengemeindliche Planung und die Zusammenarbeit mit den Wirtschaftskörpern.

Es ist aber eine Verkennung, wenn diese Absichten des Gesetzentwurfes als eine Sozialisierung des Bodens, als Zwangswirtschaft für die Art der Verwendung des Grund und Bodens bezeichnet werden. Pläne ähnlicher Art werden ja auch schon seit Jahren teils auf Verlangen der Staatsbehörden teils durch die Gemeinden allein bearbeitet, ohne daß dadurch nennenswerte Klagen der Grundeigentümer entstanden seien. Die freie Verwendung des Grund und Bodens soll auch nicht verboten werden, sofern sie nicht ein Hindernis für die Durchführung des wichtigen Gesamtplanes ist. Das ist aber in der preuß. Gesetzgebung schon jetzt möglich gewesen (Ansiedlungs- und Bauschutzgesetz, Wasserrecht, Feld- und Forstschutzpolizeirecht, Fluchtliniengesetz, Bauzonenordnungen). Das Bauverbot gegen wildes Bauen ist also eine heute schon allgemein angewendete Maßregel. Der Abschnitt I des Gesetzentwurfes verleiht den Gemeinden auch kein neues Enteignungsrecht, vielmehr ist das schon durch das Enteignungsgesetz von 1874 vorgesehene Verfahren auch hier durchzuführen. Insofern bringt das Städtebaugesetz also nichts Neues, es könne daher auch nicht von einer Sozialisierung gesprochen werden. Ebensowenig könne in der Aufstellung von Flächen-Aufteilungsplänen eine Kreditschädigung gesehen werden. Der Minister erblickt vielmehr darin nach einer gewissen Übergangszeit eine Krediterhöhung. Von einem Fallenlassen des alten preuß. Rechtsgrundsatzes der Baubeschränkung kann also ernstlich doch wohl nicht die Rede sein.

Im übrigen habe der preuß. Landtag mit der Verabschiedung des Gesetzes vom 5. Mai 1920 betr. die Verbandsordnung für den Ruhrkohlenbezirk, nach dem der Verband Grünflächen jeder Art und Verkehrsbänder durch Fluchtlinien ausweisen und mit einem vollständigen Bauverbot belegen kann, schon denselben Weg beschritten, den jetzt Abschnitt I des Gesetzentwurfes allgemein vorsieht. Es sind daraus aber kaum Folgen entstanden, die die Bedenken gegen das Gesetz rechtfertigten.

Der Minister vertritt den Standpunkt, daß das Gesetz zu einem Zeitpunkt vorgelegt werde, wo wir es in der Hand haben, in vielen Landesteilen der Zukunftsentwicklung Bahnen zu weisen. Gerade auf dem Gebiete des Städtebaues müsse aber eine Reform in nicht zu engen Grenzen durchgeführt werden, mit einem Herumdoktern an Einzelstädten sei nichts zu erreichen. —

II. Ausführungen des Landtagsabgeordneten Arch. B. D. A. Schluckebier, Hagen i. W.

Der vorliegende Gesetzentwurf, den ein Teil meiner Freunde mit außerordentlich gemischten Gefühlen entgegengenommen hat, enthält eine Anzahl von Regelungen, die begrüßt werden müssen, da einmal versucht wird, eine ganze Anzahl von städtebaulichen Erfordernissen zusammenfassend zu klären und in einem Gesetz zu verankern.

Wir sind dem Herrn Minister dafür dankbar, daß er dieses bedeutende und tief einschneidende Gesetz durch einen Referentenentwurf der Öffentlichkeit bekanntgegeben hat und damit erreicht worden ist, daß Interessenten und Städtebauer zu dem Gesetz Stellung nehmen konnten. Man sieht aus dem Inhalt des vorgelegten Entwurfes, daß Manches von dem, was aus diesen Kreisen an Vorschlägen und Einwendungen gekommen ist, Aufnahme gefunden hat.

Ich will es mir jetzt versagen, auf Einzelheiten näher einzugehen, dazu werden wir ja in dem zu bildenden Ausschuß später Gelegenheit haben. Immerhin halten wir es für notwendig, schon jetzt die Bedenken zum Ausdruck zu bringen, die wir zu einigen der vorgesehenen Regelungen haben.

Vom städtebaulichen Gesichtspunkt aus beurteilt, hat es zweifellos Vorteile, wenn Flächenaufteilungspläne örtlicher oder zwischengemeindlicher oder noch besser gesagt: übergemeindlicher Art aufgestellt werden. Es ist zweifellos auch aus den verschiedensten Gründen vorteilhaft und notwendig, nach großen Gesichtspunkten Verkehrsbänder: wie Eisen- und Kleinbahnlinien, Verkehrs- und vor allem Autostraßen, Kanalanlagen usw. nach dem Bedürfnis auf lange Sicht festzulegen. Ob es aber notwendig ist, wenn es auch wünschenswert wäre, die Städtegebilde nach dem Gebrauch zu gliedern, wie Wohnviertel, Industrieviertel, Erholungsgebiete usw., wie dies scheinbar verlangt werden soll, erscheint uns nicht so unbedingt und immer erforderlich zu sein. Es kommt ganz auf den Charakter der einzelnen Gemeindewesen und Städte an, ob eine derartige Gliederung erforderlich ist.

Fluchtlinienpläne sollte man nicht starr, wie im Entwurf scheinbar beabsichtigt ist, für das ganze Städte- und Gemeindegebiet festlegen, sondern einen schematischen Bebauungsplan hierfür aufstellen, von dem nach Bedarf, d. h. bei Inanspruchnahme für die dafür vorgesehenen Zwecke, stückweise die Baufluchtlinien festzulegen sind. Diese Regelung würde den Vorteil haben, daß man einmal den zeitigen Bedürfnissen und städtebaulichen Anschauungen Rechnung trüge, d. h. den Bebauungsplan wandelbar gestaltete und zum anderen, daß er jederzeit ohne förmliches Verfahren geändert und nach neuen Gesichtspunkten, neuen Bedürfnissen und Anforderungen entsprechend gestaltet werden kann.

Zu begrüßen ist ferner, daß durch die Bauvorschriften beabsichtigt ist, ein einheitliches Städtebild, Gestaltung von Straßen und Plätzen zu erhalten. Wir vermissen aber gerade bei diesen Regelungen die Einschaltung, auch in den Ausschüssen, des wirklichen Städtebauers, d. h. des freien Architekten. So sehr ich, besonders als Architekt, die vorgesehenen Aufbaupläne begrüße, so sehr habe ich aber auch Bedenken, ob die geforderten Maßnahmen hierzu nicht als zu weitgehend bezeichnet werden müssen. Wenn z. B. — wenn auch nur unter Kannvorschrift — insbesondere über Verputzung, Anstrich, Ausführung, Verkleidung usw. für ganze Straßenfronten Einheitlichkeit bestehen soll, so könnte das sehr leicht zu monopolartigen Auswüchsen z. B. bei Materialienformen, zum anderen in der Hand eines Unberufenen zum Schematismus führen.

Erfreulich ist weiter, daß der Gesetzentwurf vorsieht, daß Bau- und Naturdenkmäler, Landschaftsbilder vor Verschandelung geschützt werden sollen. Ich freue mich vor allen Dingen, daß endlich einmal eine Bestimmung eingeführt werden soll, wonach das Ziehen von Licht- und Hochspannungsleitungen durch landschaftlich schöne Gegenden erschwert, wenn nicht ganz unmöglich gemacht wird, und weiter, daß dem Unfug und den Auswüchsen auf dem Gebiet des Reklamewesens entgegengetreten werden soll, wie dies in den §§ 47 und 48 vorgesehen ist.

Bei meinen Freunden herrscht Unklarheit darüber, ob ein von den Gemeindebehörden zu führendes Baulastenbuch und die Eintragung der Baulasten in ein solches der Öffentlichkeit zugängiges Buch erforderlich ist. Zweierlei sollte man unter allen Umständen hierbei in Rechnung ziehen: einmal, daß man die Gemeindebehörden in einer Zeit, wo man von einem Ausgabenabbau spricht, mit solchen unter Umständen großen Umfang annehmenden Arbeiten belastet, was doch zwangläufig dazu führen muß, den Gemeindebeamtenapparat zu vermehren, und zum anderen der Öffentlichkeit die internsten Angelgenheiten des Eigentümers durch die Einsichtnahme jedes Interessenten bekannt gibt. Unseres Erachtens wird dasselbe erreicht, wenn man hierfür die Abt. III des Grundbuches in Anspruch nimmt.

Große Bedenken hat ein Teil meiner Freunde gegen das vorgesehene Umlegungsverfahren, obwohl von Fall zu Fall eine Notwendigkeit nicht bestritten werden soll. Wir vermissen vor allen Dingen hierbei eine Bestimmung darüber, was geschehen soll oder welche Entschädigung Demjenigen gezahlt wird, der infolge eines solchen Austausches seiner Existenz beraubt ist.

Ganz besondere Bedenken haben wir gegen die vorgesehene Einführung eines sogenannten vereinfachten Enteignungsverfahrens. Zu einem Enteignungsverfahren sollte man im allg. überhaupt nur in den dringendsten und hartnäckigsten Fällen greifen. Man kann daher ein Enteignungsverfahren nicht schwierig genug gestalten, damit nur in besonderen Ausnahmefällen, wenn es gar keine andere Möglichkeit gibt, davon Gebrauch gemacht wird. Bedeutet doch eine Enteignung den schärfsten Eingriff in den Privatbesitz, der doch auch durch die Reichsverfassung geschützt worden ist. Ich sehe keinen Grund, weshalb man nicht zu den früheren bedeutend milderen Bestimmungen, die im Enteignungsgesetz vom 11. Juli 1874 festgelegt sind, zurückkehren soll. Für untragbar halten wir eine völlige oder teilweise entschädigungslose Enteignung oder etwa Entschädigung nach dem Reichsbewertungsgesetz oder Grundsteuerwert festzusetzen.

Die größten Bedenken haben wir auch, daß etwa gemeinnützigen Unternehmungen Enteignungsbefugnisse eingeräumt werden. Wohin die Bodenvorratswirtschaft solcher Gesellschaften führt, kann man überall beobachten. Die vielen Schilder und Zeitungsanzeigen betr. Verkauf von Gelände, gerade in Groß-Berlin, zeigen die Vollsaugung dieser Gesellschaften mit Gelände, das sie jetzt, um nicht an der Belastung zugrunde zu gehen, wieder verkaufen müssen.

Ganz allgemein möchte ich noch folgendes zu dem vorliegenden Entwurf sagen: Es erscheint uns unumgänglich notwendig, daß bei der Landesplanung die Provinz hinzugezogen, wenn nicht überhaupt eine Beauftragung zur Durchführung gegeben wird.

Bei der Zusammensetzung der im Gesetz vorgesehenen Kommissionen und Ausschüsse erscheint uns die Landwirtschaft im Gegensatz zur Industrie vernachlässigt zu sein. Auch sollte man zu allen solchen Ausschüssen den eigentlichen Städtebauer, den freien Architekt, grundsätzlich hinzuziehen.

Gegen die einzelnen behördlichen Maßnahmen muß es ein Anfechtungsrecht geben, das zweckmäßig im Verwaltungsstreitverfahren durchzuführen ist.

Zum Schluß möchte ich zur Erwägung stellen, ob es nicht praktisch ist, eine Erweiterung des Gesetzes in der Weise vorzunehmen, daß man es zu einem reinen Baugesetz ausgestaltet (der Name „Städtebaugesetz" ist für die vorliegende Form unrichtig) unter Einbeziehung aller bestehenden, mit dem Bau der Anlegung und Erhaltung von Straßen und sonstigen städtebaulichen Aufgaben sich befassenden Gesetze, sowie auch des preußischen Wohnungsgesetzes und des Gesetzes zur Erhaltung des Baumbestandes usw.

Weiter erscheint es mir dringend erwägenswert, der Anregung, die das Gutachten der Akademie des Bauwesens zu dem Gesetzentwurf gibt, nachzukommen, indem man dem Gesetz einen völlig anderen Aufbau gibt, getrennt nach Pflichten und Rechten. Das Gutachten der Akademie des Bauwesens sagt hierzu:

Pflichten der Gemeinden und Polizeibehörden:

Planregelung: Flächenpläne, Bebauungspläne, Fluchtlinienpläne.

Bauregelung: Ortssatzungen, Bauordnung.

Gemeindliche und polizeiliche Rechte:

Baulasten, Enteignung, Grenzberichtigung, Zwangstausch, Umlegung, Anliegerbeiträge.

Aufsicht: Aufsichts- und Einspruchsrecht, Planzwang, Gemeinschaftsplan, Beschwerden. —

Sollte sich das Staatsministerium nicht bereit finden können, aus den vorgenannten Gründen eine Zurückziehung und Umarbeitung des Entwurfes vorzunehmen, so erklären wir uns auch bereit, in dem beantragten Ausschuß, um eine brauchbare Gestaltung des Gesetzes zu ermöglichen, mitzuarbeiten. —

Siedlung und Stadtplanung im deutschen Osten.

Bericht über die Verhandlungen auf dem diesjährigen Tag für Denkmalpfege und Heimatschutz in Breslau*).

Von Reg.-Baumeister G. Wohler, Charlottenburg.

Die Verhandlungen des zweiten Sitzungstages hatten das Thema Siedlung und Stadtplanung im deutschen Osten zum Gegenstande. Ein Bild der historischen Entwicklung in ihren Grundzügen und Grundsätzen gab der erste Redner, Prof. Dr. Kloeppel, Danzig.

Der Redner ging davon aus, daß die Wiedergewinnung der Ostlande nicht nur als eine Großtat des deutschen Mittelalters (nach Treitschke), sondern des deutschen Volkes überhaupt anzusehen sei.

An den kolonialen Siedlungsformen des Ostens fällt uns einmal das geschlossen Fertige auf, ferner aber auch das gänzlich Neue, was gegenüber dem mütterlichen Westen hinzukommt (Ursache: die besonderen Verhältnisse des Landes und das andersartige Material, vor allem der Backstein). Tatsächlich erringt in der zweiten Hälfte des Mittelalters der Osten gegenüber dem Westen die Überlegenheit im Raumkünstlerischen (der eigentlich baukünstlerischen Leistung), das sich am stärksten in Siedlung und Stadtbau auswirkt. Der Redner unterscheidet drei Stufen raumkünstlerischer Gestaltung: das einräumige Gebilde, das mehrräumige Gebilde, die künstlerische Synthese der einräumigen und mehrräumigen Gebilde in der städtebaulichen Form, und belegt für den Osten durch Beispiele die auf ganz einfache (rechteckige) Erscheinungsformen abzielenden Lösungen für diese Stufenfolge, so für die einräumig lautenden Aufgaben des Bauernhauses, Bürgerhauses, Rathauses und der Kirche (aus dem komplizierten Gebilde der Basilika wird die Hallenkirche). Aus der Giebelreihung der einräumigen Gebilde der Bürgerhäuser entsteht bereits die städtebauliche Aufgabe. Kloster und Herrensitz als mehrräumige Aufgaben finden im Osten eine eigenartige Vereinigung im Ordensschloß, das sich aus einem nicht einfachen, malerischen Aufbau schließlich bis zu strenger auf die Längsachse orientierter Gesetzmäßigkeit entwickelt: Schloß Neidenburg als Schlußpunkt der baukünstlerischen Ordensleistung. Noch 300 Jahre später, um 1700, finden wir auch anderswo grundsätzlich dieselbe Lösung (Beispiel Melk).

Die Betrachtung der städtebaulichen Aufgabe zeigt zunächst als Grundrißform des Kolonisationsdorfes das Angerdorf im Gegensatz zum Haufendorf Südwestdeutschlands. Das größere Dorf wird zur Stadt; Anlage sehr vieler, sehr kleiner Städte, etwa in 30 km Abstand (Aktionsradius also 15 km, die Tagesfahrt des Bauern). Im Ordensgebiet erlangt der Stadtgrundriß größte Regelmäßigkeit (Rechteckform). Hinzufügung der Hintergasse zur Raumausnutzung; Zwei-, Vier- und Fünfstraßentypen; gewöhnlich zwei Tore; eine Hauptachse, die auch im Zusammenhang der Stadt mit der beherrschenden Schloßanlage eingehalten wird (Neiden-

*) Vgl. den Allg. Bericht im Hauptblatt Nr. 89 u. 95. —

burg); klarer Abschluß auch hier um 1400, den wir noch um 1700 wiederfinden: Crossen, das um 1700 abbrennt, wird in friderizianischer Zeit im mittelalterlichen Schema wieder aufgebaut, jedoch unter Aufgeben der mittelalterlichen Giebelreihung, die der Firstführung (am Markt) Platz macht.

Der form- und, was schwerer wiegt, raumkünstlerische Tiefstand des 19. Jahrhunderts ist bekannt. Das 20. Jahrhundert liefert eine Probe seines Könnens mit dem Wiederaufbau Ostpreußens. Die Wertigkeit ist verschieden. Das vom 17. u. 18. Jahrhundert noch spielend geleistete Durchsetzen eines übergeordneten Bildes ist nicht mehr in gleichem Maße gelungen, und die Hauptschuld hieran schreibt der Redner der individualistischen Einstellung der Architekten zu. (Neidenburg zeigt vor dem Kriege, also im Zustand des Retablissements des 18. Jahrhunderts, ein besseres Bild als nach dem Wiederaufbau; als beste Leistung bezeichnet der Redner Goldap.)

Heutige Stadterweiterungen sollten nach dem Grundsatz der Zerlegung in Siedlungszellen im Sinne der mittelalterlichen Siedlung stattfinden, die als künstlerische und wirtschaftliche Einheiten durchzubilden und gegeneinander abzustimmen sind. Mit Bezug auf das Altstadtbild wird an das Beispiel Danzigs erinnert: das dortige Denkmalschutzgesetz setzt die stärkere bauliche Ausnutzung als Prämie aus für das Festhalten an der alten Art. —

Stadtbaudirektor Fritz Behrendt, Breslau, als Mitberichterstatter erläuterte an der Hand des Beispiels Breslau die typischen Erscheinungen, die Vergangenheit und Gegenwart in Vergleich setzen und in die Zukunft zeigen.

Das durch klare Sachlichkeit und systematischen Aufbau ausgezeichnete Gefüge der mittelalterlichen Kolonistenstadt, der Altstadt Breslau, hat sich nicht nur bis heute erhalten, sondern noch bis in die Gegenwart hinein den Erfordernissen des Handels und Verkehrs genügt. Bis vor 100 Jahren hat der Umfang der Festungsstadt die Bedürfnisse der Bewohner befriedigt. Die kluge Voraussicht und Erkennung der wichtigsten Gesichtspunkte bei der ursprünglichen Stadtplanung fehlt leider gerade bei der Lösung der großen Aufgaben, die die Entwicklung der Stadt im 19. Jahrhundert stellt: Mit dem staatlichen Geschenk von 600 Morgen Festungsgelände war die Möglichkeit gegeben, einen 200 bis 300 m breiten Grüngürtel um die Stadt zu legen; aber dieser Gürtel schrumpft auf ein Sechstel seines Flächeninhaltes (die Stadtgrabenpromenade) zusammen und fünf Sechstel des Geländes werden, dem Gegenwartsnutzen zuliebe, zur Bebauung verkauft. Die Gestaltung der im Süden, Westen und Norden sich anschließenden neuen Stadtteile zeigt in ihrer Planlosigkeit die Unvollkommenheiten des 19. Jahrhunderts. Die neuen beachtlichen Platzanlagen (Tauentzienplatz und Königsplatz) bleiben hinter dem Wert der Altstadtplätze (Ring, Neumarkt, Blücherplatz) weit zurück. Die an sich erfreuliche Verkehrserschließung durch die Eisenbahnen bringt der Stadt die ungeschickte Anlage des Freiburger Bahnhofs, der sich von Westen her mit den Linien der Freiburger und märkischen Bahn als Keil in das Weichbild einschiebt und die Ansiedlung von Großindustrie in seiner Nähe, also für die Stadt an denkbar schädlichster Stelle, nach sich zieht. Der Aufstieg zur Fabrikstadt bringt neue seelenlose Vorstädte mit Massenkasernierung ohne Grünflächen und macht Breslau zur dichtest bevölkerten Stadt des Reiches (stellenw. über 1000 Einwohner je 1 ha).

Im neuen Jahrhundert werden mit den planmäßigen Grundstücksankäufen und der großzügigen Grünflächenpolitik des Oberbürgermeisters Dr. Bender, die ersten Schritte zur Gesundung getan (1913 Anlage des Ausstellungsgeländes und der Jahrhunderthalle). Unter dem Druck der Wohnungsnot nach dem Kriege erkennt die Stadt ihre Pflicht, den Zustand der Planlosigkeit zu verlassen und die Stadtentwicklung und Stadtgestaltung planvoll zu leiten, die dicht bevölkerten Quartiere aufzulockern, die Wohnverhältnisse, die in der Altstadt geradezu erschreckende Formen angenommen haben, zu verbessern.

Das heutige Hauptproblem, die Unterbringung der Massen, macht die Frage der Stadterweiterung zur Flächenfrage, die im Westen gelöst und im Osten, Breslau, ihrer Lösung entgegengeht.

Der Großsiedlungsplan für Breslau, wie er nach dem Ergebnis des allgemeinen Wettbewerbes und zur Klärung der inzwischen ihrem Abschluß entgegengehenden Eingemeindungsfrage vom Stadterweiterungsamt ausgearbeitet worden ist, dient diesem Ziel. Der aus der Dichte der Altstadt, dem voraussichtlichen Bevölkerungszuwachs und der gewünschten neuen Dichte errechnete Bedarfsraum ergibt rund den 5,5fachen Umfang des bisherigen Weichbildes (27 300 ha). Die Absenkung der Bevölkerungsziffer erreicht damit die Zahl von 36 Einwohnern je Hektar, bezogen auf das Gesamtgebiet (Durchschnitt der deutschen Großstädte 41,3). Das Planbild läßt die von Südosten nach Nordwesten, entsprechend der Richtung des Oderstromes, verlaufende Lebenslinie erkennen. Industriezentren liegen im Nordosten (Wasserregulierung bereits vollzogen) und im Südosten (Verschiebebahnhof). Die bewußte Auflockerung, das Einschieben der Grüngebiete führt zu Einzeleinheiten, geschlossene Siedlungsgebiete beschränkten Umfanges, die aber keine selbständigen Verwaltungskörper darstellen. Der Standpunkt der Stadt geht dahin, daß eine völlige Verselbständigung dieser Einheiten, die Unabhängigkeit der Trabantenstadt von der Mutterstadt, nur Platz greifen darf bei größerem Abstand von der Zentrale und wenn wirtschaftliche Gegebenheiten vorliegen, die eine Förderung der jungen Gemeinde zu bewirken geeignet sind, nicht aber wenn es sich, wie im Falle Breslaus, um die Unterbringung von Ansiedlungsmassen in der Nähe des Kernes handelt. Vor allem ist eine einheitliche Finanzverwaltung für das Gesamtgebiet unentbehrlich, da die Einzelgemeinden (nach englischer Erfahrung) die öffentlichen Lasten nicht allein tragen können.

Die Vielgestaltigkeit der Lebensformen und Verhältnisse eines modernen Großstadtgebildes, die zentrifugale Tendenz der heutigen Großstadt im Gegensatz zur zentripetalen der mittelalterlichen Stadt, führt naturgemäß auch nicht annähernd zu der Einfachheit und Geschlossenheit der winzigen Kolonistenstädte des Ostens. Dagegen besteht diese Wesensverwandtschaft bei den Einzelplänen der äußeren Wohngebiete (vgl. den Vortrag von Kloeppel). Die Aufgabe ist in beiden Fällen im Grunde die gleiche: Schaffung eines an Umfang begrenzten Gebildes und damit Möglichkeit einer geschlossenen einheitlich aufgefaßten Planung, Gleichartigkeit der Planelemente (schmale Grundstücke bei der mittelalterlichen Festungsstadt, bescheidene Kleinwohnungsparzellen in der neuzeitlichen Wohnsiedlung), kein wechselvolleres reiches Gestalten, sondern Anwendung eines zum System geordneten Schemas, das durch künstlerische Formung zum beseelenden Plangedanken erhoben wird.

Diesen Geist strenger Gebundenheit (der östlichen Kultur) lassen die neuen Breslauer Siedlungen in Planung und Aufbau erkennen, und das Bemühen, die angemessene, bescheidene Form für die Massenwohnung zu finden. An keiner Stelle beträgt der Weg ins Freie mehr als 1 km, für mehr als einfache Zellen und deren Aufreihung läßt die Massengestaltung keinen Raum.

Von den zahlreichen vom Redner vorgeführten Beispielen erschien als städtebaulich besonders geglückt die Siedlung Pöpelwitz von Arch. Theo Effenberger, ebenso in Bezug auf die bei sachlicher Gestaltung gefällige Erscheinungsform die Siedlung Zimpel von den Arch. B. D. A. Wahlich & Heim.

Die Gefahr der Öde und Langweiligkeit liegt natürlich nahe. Angesichts der verbildeten Baugesinnung der Allgemeinheit und der Tendenz zu individueller Gestaltung ist es nicht immer leicht, die neue Auffassung der Unterordnung unter höhere städtebauliche Gesichtspunkte und der Anpassung an einen einheitlichen Formwillen durchzusetzen. Die modernistischen Leistungen leiden unter einem Mangel an Gefühl für die Bedingtheit der Aufgabe, an Disziplin. Einheitlichkeit, Ungesuchtheit und Klarheit der Baugestaltung sind nötig, wenn wir etwas unseren alten Städtebildern Gleichwertiges schaffen wollen. Solange diese neue Baugesinnung noch nicht durchgedrungen ist, muß der behördliche Zwang, nicht als Selbstzweck, sondern als notwendiges Übel bleiben. Der Widerstand der Privatarchitekten ist unklug, weil er die Gefahr, daß das Pfuschertum wieder die Oberhand gewinnt, heraufbeschwört.

Der Redner erinnert an die den Breslauer Grundgedanken entgegengesetzte Methode der Wohnbautätigkeit in Wien. Die Schaffung von 25 000 Wohnungen (für 100 000 Menschen) in Kleinwohnungspalästen sei zwar eine wirtschaftliche Glanzleistung, in der Form aber nur eine Vielzahl vereinigter Wohnbauten ohne einheitliche städtebauliche Raumgestaltung, zu der hier eine glänzende Gelegenheit gewesen wäre, wobei die Bemerkung gestattet sei, daß Wien bei einer Lösung durch Außensiedlungen kaum so schnell die schlimmste Wohnungsnot überwunden hätte. (Vgl. „Dtsch. Bauztg.“ Nr. 73, Vermischtes).

(Schluß folgt.)

Inhalt: Eine dorische Stadtanlage. — Amerikanische Bestrebungen in Stadt- und Landesplanung. — Das Städtebaugesetz vor dem preuß. Landtag. — Siedlung und Stadtplanung im deutschen Osten. —

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