OTTO SCHILLING

Innere Stadt-Erweiterung

Dipl.-Ing. BÖTTNER
Architekt B. D. A.
SCHMALKALDEN

234/K/H
III/1 –

Politechnika Śląska
Katedra Planowania Miast i Osiedli
BIBLIOTEKA
Gliwice

1921
Der Zirkel, Architekturverlag, G. m. b. H., Berlin

S 76
S.79
S90

135035

234/A

2669. Druck: Berliner Buch- und Kunstdruckerei, G. m. b. H., Berlin W 35—Zossen.

D 246/12

DEM ANDENKEN
ROBERT WUTTKES

ZUR EINFÜHRUNG.

Von Cornelius Gurlitt.

Schillings „Innere Stadterweiterung" behandelt ein Gebiet des Städtebaues, das bisher in der Literatur nur gelegentlich gestreift wurde: die Umgestaltung alter Stadtteile durch Durchbrüche und Sanierungen. Diese vollzieht sich unter wesentlich anderen Verhältnissen als die äußere Stadterweiterung. Ist es doch ein Unterschied, ob ein Stadtteil auf Ackerland entsteht oder auf dem Schutte einer alten Stadt.

Im ersten Falle handelt es sich um ein stetiges Wachstum infolge des Zuwachses an Bevölkerung. Der zweite bedeutet einen gewaltsamen Eingriff in eine bestehende Siedelung, bei dem große Bevölkerungsmassen ihre alte Wohnstätte verlieren.

Die äußere Stadterweiterung ist im wesentlichen eine Umwandlung von Ackerland in Bauland. Der Grund und Boden wird ausgenutzt, um neue Werte durch Umbildung zu schaffen und daraus einen Gewinn zu erzielen. Die innere Stadterweiterung dagegen betrifft bereits baulich bewirtschafteten Grund und Boden; von wenigen Ausnahmefällen abgesehen kann er nicht höherem Werte zugeführt werden. Die auf der Zerstörung alter Hauswerte und der Verringerung der bebauten Fläche beruhenden Kosten lassen sich aus dem Unternehmen selten decken. Die innere Stadterweiterung erfordert vielmehr meist Zuschüsse.

Diese zu decken und die vertriebene Bevölkerung anderwärts unterzubringen, sind schwierige Fragen für die städtische Verwaltung. Denkmalpfleger und Architekten finden reiche Betätigung. Es gilt, wertvolle alte Stadtbilder und Bauten möglichst zu schonen und neue, den alten ebenbürtige, an die Seite zu stellen. Die Einführung neuer Verkehrsstraßen in den Stadtkern ist für die Zukunft der Stadt von ausschlaggebender Bedeutung. Genaue Kenntnis der geschichtlichen Entwicklung des Stadtplanes, klare Voraussicht der zu erwartenden wirtschaftlichen Fortentwicklung und ihrer Grenzen ist dazu erforderlich.

Alle diese tief ineinandergreifenden Fragen lassen sich in ihren weitverzweigten Zusammenhängen nur übersehen, wenn umfassender Vergleichsstoff aus vielen Städten vorliegt. Ein Buch, das diesen bietet, fehlte bisher. Diese Lücke auszufüllen ist der Zweck von Schillings „Innerer Stadterweiterung".

Das Buch ist das Ergebnis eingehender, in den letzten Jahren vor dem Kriege in mittel- und westeuropäischen Städten betriebener Untersuchungen. Um bei der Fülle des sich ihm hierbei darbietenden Stoffes das Gemeingültige erschöpfend zeigen zu können, beschränkt es sich auf Beispiele aus Deutschland und der Schweiz, jedoch wurde auch die Umgestaltung von Paris unter Napoleon III. und Haussmann als erster großer Versuch dieser Art behandelt. Die Wohnungsverhältnisse, die historische Entwicklung der Abbruchsviertel, die Höhe der Mieten, die Wiederunterbringung der

vertriebenen Bevölkerung, die Ankaufs- und Verkaufspreise, die Formen der Durchführung der Wiederbebauung, der Kostendeckung, sowie verkehrstechnische, städtebauliche und baukünstlerische Gesichtspunkte kommen dabei in Wort und Zeichnung zur Darstellung.

So bietet Schillings Buch eine Ergänzung meines „Handbuches des Städtebaues", dessen Erscheinen ich besonders auch deshalb begrüße, da ich von der Arbeit bei Abfassung meiner Arbeit Kenntnis hatte und mich auf diese bezog.

VORWORT.

Bei dem schnellen Anwachsen der Großstädte widmete man zunächst der Entstehung neuer Ortsteile seine Aufmerksamkeit. Sich mit den Wohnungsverhältnissen alter Stadtteile zu befassen, war zunächst keine Veranlassung, sie genügten fürs erste noch den sanitären Anforderungen. Erst nachdem die neuen Ortsteile sich wie ein fester Ring um den alten Stadtkern geschlossen hatten, trat hier durch Umbauten und Verwahrlosung eine Verschlechterung ein. Und als diese Mißstände zu einer Gefahr für Volkskraft und Volksgesundheit zu werden drohten, begannen Volkswirtschaft und Gesetzgebung sich bei der Einrichtung der Wohnungsaufsicht und der Wohnungspflege auch mit den Zuständen in den alten Stadtteilen zu befassen. Die Wohnungsgesetzgebung aber beschränkte sich darauf, die Fortbenutzung solcher Gelasse zu verbieten, die durch Reparaturen nicht wieder in einen ordnungsgemäßen baulichen Zustand zu versetzen sind, sie wirkte also nur negativ; positive Maßnahmen zur Beseitigung verwahrloster Stadtteile waren in der Wohnungsgesetzgebung im allgemeinen nicht vorgesehen. Die in größtem Maßstabe in vielen Städten ausgeführten Altstadtsanierungen wurden als individuelle Aufgaben behandelt, bei deren Lösung nicht wie in der Wohnungspflege einheitliche Gesichtspunkte, noch weniger eine reiche Literatur zur Orientierung über die hierbei auftretenden Fragen vorhanden waren. Und doch liegen hier die Verhältnisse ungemein schwierig. Die Wiederunterbringung großer Bevölkerungsmassen während und nach der Sanierung, Entwicklung der Boden- und Mietpreise, Deckung der bedeutenden Kosten, Erhaltung alter Baudenkmäler, die Gestaltung neuer Bauten bilden eine Reihe ineinandergreifender Fragen, die in jedem Einzelfall mangels eines geeigneten Handbuches nur schwer zu übersehen waren. Diese Lücke auszufüllen, gab mir mein verstorbener Lehrer Robert Wuttke Anregung. Ihm verdankt das vorliegende Buch seine Entstehung.

Die hiermit angeschnittenen Fragen werden noch besonders verwickelt, wenn beim Wiederaufbau des Sanierungsgebietes nicht mehr Wohnungen, sondern Geschäftshäuser errichtet werden sollen, d. h. wenn die Sanierung in Verbindung mit Straßendurchbrüchen zur Ausführung gelangt. Das Problem der Durchbrüche, über das ebenfalls keine zusammenhängende Literatur vorhanden ist, mit in den Bereich der Erörterungen zu ziehen, war ein Gedanke Gurlitts. Durch seine Anregung wie auch seine tatkräftige Unterstützung erhielt das Buch seine endgültige Gestalt. Ihm sage ich daher auch an dieser Stelle meinen besonderen Dank.

Die Studien über die Entstehung neuer Verkehrsbahnen in bereits vorhandenen städtischen Organismen führen zu Untersuchungen über Ursprung und Stärke der Verkehrsquellen. Infolge Vernachlässigung dieser beiden Momente bei der Planung sind manche mit großen Opfern ausgeführte Durchbrüche mißlungen. Um den Ursprung der Quellen des Verkehrs in den Durchbruchstraßen zu zeigen, muß der Struktur

des Stadtplans besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Um ihre Stärke quantitativ zu erfassen, ist Intensität und Art des Geschäftsverkehrs einer Stadt zu ermitteln. Da sich dieser vorwiegend in der Innenstadt konzentriert, läuft diese Aufgabe auf eine Analyse der Citybildung hinaus, wie sie im ersten Teile versucht wurde. Deren Ergebnisse erklären die Verwahrlosung der alten Wohnhäuser, sie lösen die Frage nach der Stärke der Expansion der Geschäftszentren. Die Analyse der Citybildung führt damit nach dem gemeinsamen Brennpunkt aller hier zur Diskussion stehenden Fragen. Es ist das die innere Stadterweiterung, d. h. der beispiellose Umbildungsprozeß, der sich in der Innenstadt als Folgeerscheinung der äußeren Stadterweiterung abspielt.

Die meisten der genannten Beispiele hat der Verfasser auf wiederholten Reisen in mittel- und westeuropäischen Städten an Ort und Stelle kennengelernt. Diese Vorarbeiten ergaben, nach welchen Gesichtspunkten die Untersuchung vorzunehmen sei. Auf Grund eingehender Detailstudien umfangreicher Akten und alles verfügbaren Materials, insbesondere der Statistik, wurden die Wohnungsverhältnisse in den Abbruchsvierteln, ihre historische Entwicklung, die Höhe der Mieten, der Ankaufs- und Verkaufspreise, die Formen der Kostendeckung und der Durchführung, die Art der Wiederbebauung und die hierbei auftretenden architektonischen, städtebaulichen und verkehrstechnischen Fragen in ihrem wechselseitigen Zusammenhang zur Darstellung gebracht. Für die Zwecke der Publikation nach den Originalplänen neu hergestellte Zeichnungen, schematische Darstellungen und Photographien sollen die textlichen Ausführungen ergänzen und mit knappen Unterschriften auf die wichtigsten Gesichtspunkte hinweisen. Alle Beispiele — aus der Zahl der dem Verfasser aus eigener Anschauung bekannten, aber hier nicht angeführten Durchbrüche und Sanierungen seien nur die von London, Birmingham, Liverpool, Rouen, Marseille, Madrid, Barcelona, Prag genannt, insbesondere auch die in der Literatur schon behandelte Sanierung von Neapel — vollzählig in dieser Weise zu behandeln, war für einen einzelnen nicht gut ausführbar. Der Zweck des Buches, das Typische zu zeigen, ließ sich auch mit einer beschränkten Auswahl besonders charakteristischer Beispiele erreichen. Diese sind vorwiegend deutschen Städten entnommen. Von außerdeutschen Städten hat nur Zürich Aufnahme gefunden, außer dem Paris des Zweiten Kaiserreichs, das als Prototyp der inneren Stadterweiterung auch auf ausländische Städte einen nachhaltigen, zuweilen verhängnisvollen Einfluß ausübt.

Auch in diesem beschränkten Umfange wäre die Durchführung der Aufgabe ohne intensive Mitwirkung der beteiligten Stadtverwaltungen nicht möglich gewesen. Bei der großen Anzahl maßgebender Persönlichkeiten im In- und Ausland, deren Hilfe ich in Anspruch nahm, ist es mir leider nicht möglich, an dieser Stelle eines jeden einzeln und namentlich zu gedenken. Ich muß daher bitten, aus diesen kurzen Worten meinen Dank für die freundliche Aufnahme zu entnehmen, die meine Bestrebungen fast überall gefunden haben.

Dresden, Januar 1921. Dr.-Ing. Otto Schilling.

Inhaltsverzeichnis.

Zur Einführung: Von Cornelius Gurlitt V
Vorwort VII
Inhaltsverzeichnis IX
Verzeichnis der Abbildungen XIX

I. Teil. Citybildung und Innere Stadterweiterung.

A. Citybildung und Kernbildung.

Die heutige Innenstadt, ihre früheren und gegenwärtigen Funktionen S. 1 — Citybildung S. 1 — Kernbildung S. 2.

B. Ursachen der City- und Kernbildung.

1. Wachstum der Bevölkerung S. 2 — 2. Zusammensetzung der Bevölkerung S. 5 — 3. Verbindung mit Nachbarorten S. 7 — Zusammenwirken der drei Faktoren S. 8.

C. Symptome und Folgen der City- und Kernbildung.

1. Steigerung des Verkehrs S. 9 — 2. Entvölkerung S. 10 — 3. Slumbildung S. 12.

D. Einfluß der City- und Kernbildung auf die bauliche Entwicklung der Altstadt.

Durchbrüche S. 14 — Sanierungen S. 15 — „Innere" und „äußere" Stadterweiterung S. 15 — Gewinnmöglichkeit bei der äußeren Stadterweiterung S. 15 — Zuschußbedarf der inneren Stadterweiterung S. 16.

E. Die den Zuschuß bedingenden Faktoren.

1. Verlust an Bauland S. 16 — 2. Hohe Bewertung und große Rentabilität der alten Häuser S. 16.

II. Teil. Beispiele Innerer Stadterweiterung.

A. Cöln am Rhein.

1. Die Entwicklung Cölns.

Bedeutung der geographischen Lage S. 20 — Citybildung in Cöln S. 20.

2. Der Stadtplan.

Einfluß des Festungsgürtels S. 20 — Die Römerstadt S. 21 — Das mittelalterliche Cöln S. 21 — Das Stübbensche Cöln S. 21 — Die Vororte S. 21.

3. Die Gürzenichstraße.

Lage der Gürzenichstraße S. 22 — Sanierung S. 23 — Denkmalpflege S. 23 — Fluchtlinien S. 23 — Bauzeit S. 23 — Ankauf S. 23 — Verkauf S. 24 — Architektur S. 24.

4. Die Zeppelinstraße.

Wirkung der Entfestigung auf äußere und innere Stadterweiterung S. 24 — Lage der Zeppelinstraße S. 24 — Fluchtlinien S. 25 — Breite S. 25 — Größe des Areals S. 25 — Bebauung S. 30.

5. Die Straße „Im Dau".
Lage S. 25 — Denkmalpflege und Architektur S. 25 — Erwerb S. 27 — Verkauf und Bebauung S. 27.

6. Bedingungen für den Verkauf städtischer Baugrundstücke.
Eigentumsübergang S. 27 — Zahlungsbedingungen und Sicherstellung der Bebauung S. 27 — Baubedingungen S. 28 — Fassadengestaltung S. 28 — Kunsthistorische Funde in den Baugruben S. 29.

7. Bedeutung der drei Cölner Durchbrüche.
Zuschuß S. 29 — Städtebau und Architektur S. 29.

B. Dortmund.

1. Dortmunds Entwicklung.
Dortmund zur Zeit der Hansa S. 30 — Dortmund am Ausgang des XVIII. Jahrhunderts S. 31 — Aufschwung Dortmunds im Zeitalter der Eisenindustrie S. 31.

2. Anlaß zum Durchbruch der Hansastraße.
a) Entlastung der alten Hauptstraßen S. 32 — b) Erweiterung der Geschäftsstadt S. 32 — c) Sanierung S. 32.

3. Städtebauliche Gesichtspunkte beim Durchbruch der Hansastraße.
Vorprojekte S. 33 — Ausgeführtes Magistratsprojekt S. 34 — Die Hansastraße S. 34 — Hansaplatz S. 35 — Bahnhofsplatz S. 36 — Lage der Hansastraße zum alten Stadtzentrum S. 37 — Verbindung mit den Vororten S. 37.

4. Durchführung.
Planung S. 39 — Zu erwerbende Flächen S. 39 — Ankaufsverhandlungen S. 40 — Anstellungsvertrag und Verkaufsbedingungen S. 41. — Beschlußfassung durch die Stadtverordneten S. 41 — Vermietung der Häuser bis zum Beginn der Arbeiten S. 42 — Wiederunterbringung S. 43 — Enteignung S. 43.

5. Kosten des Durchbruchs und ihre Deckung.
Erworbene Flächen S. 45 — Fassadengestaltung und Verkaufsbedingungen S. 46 — Verkäufe S. 46 — Finanzprogramm S. 47 — Ausdehnung und Kosten des Grunderwerbs S. 48 — Verkaufspreise und Zahlungsbedingungen S. 48 — Zuschuß S. 49 — Mangel eines Zonenenteignungsgesetzes S. 49 — Teilweiser Ersatz durch den § 9 des Kommunalabgabengesetzes.

C. Straßburg.

1. Anlaß und Aufgabe der Straßburger Inneren Stadterweiterung von 1894.
Entfestigung S. 50 — Sanierung und Erweiterung der Geschäftszentren S. 50.

2. Wohnungsverhältnisse.
Gründung der Wohnungskommission von 1898 S. 50 — Mindestforderungen der Wohnungskommission von 1898 S. 51 — Befund 1898 (dunkle Räume) S. 53 — Wohnungen der Lungenkranken S. 54 — Gründung des Sanierungsfonds S. 54 — Einzelsanierungen S. 55 — Sanierung ganzer Stadtteile durch die Sparkasse S. 56 — Wiederunterbringung S. 56 — Notwendigkeit der Wohnungspflege S. 58 — Arbeitsgebiet der Wohnungskommission S. 58.

3. Wirtschaftspolitische und verkehrstechnische Fragen.
Hauptstraßen S. 59 — Monopolstellung der Ladeninhaber der Hauptstraßen S. 60 — Erschließung von Bauland für Geschäftshäuser S. 60 — Verkehrstechnische Aufgaben S. 61.

4. Architektonische und städtebauliche Gesichtspunkte.
Verlauf der Fluchtlinien S. 61 — Die drei Teile des Durchbruchs S. 61 — Ausführungsperioden S. 62 — Natürliche Kurvatur der Fluchtlinien S. 63 — Denkmalpflege S. 63 — Wettbewerb betr. die Gestaltung der neuen Häuser S. 64 — Baukommission S. 64 — Individuelle und einheitliche Gestaltung der einzelnen Häuser S. 65.

5. Blondels Plan zur Umgestaltung Straßburgs von 1767.
Barocke Motive im mittelalterlichen Straßburg S. 65 — Kleberplatz (Place d'armes)

S. 66 — Gewerbslauben S. 67 — Umgestaltungprojekt für das heutige Sanierungsgebiet S. 68 — Anlaß zu Blondels Plan S. 68 — Blondels Ansicht über den zu seiner Zeit aufgestellten Bebauungsplan von Paris S. 68 — Geschichte von Blondels Plan S. 68 — Auseinandersetzung mit den Grundbesitzern S. 69 — Vergleich von Blondels Plan mit dem Durchbruch von 1913 S. 69.

6. Durchführung des Straßburger Durchbruchs.

Ankauf S. 70 — Weitervermietung S. 71 — Mitwirkung der Wohnungskommission S. 71 — Finanzprogramm S. 72 — Neue Einnahmequellen S. 73 — Durchführung S. 73.

7. Vertrag zwischen der Stadt Straßburg und der Süddeutschen Discontogesellschaft A.-G., Mannheim.

a) Allgemeine Bestimmungen.

Disposition des Vertrages S. 75 — Ziel des Vertrages S. 75 — Vertragsstrafe bei Nichteinhaltung der Termine S. 75 — Kosten der Kanalisation S. 75 — Vorkaufsrecht der Gesellschaft S. 75 — Auftrag und Vollmacht der Gesellschaft S. 75.

b) Bebauung der Grundstücke durch Dritte.

Verkauf S. 76 — Erbbau S. 76 — Vorzüge des Erbbaurechtes S. 76 — Bürgschaft bei Begebung des Erbbaurechtes S. 77 — Bürgschaft S. 77 — Zwangsvollstreckung S. 78 — Tilgung der Hypotheken S. 78.

c) Eigenbau der Gesellschaft.

Verpflichtung der Gesellschaft zur Übernahme der Grundstücke S. 78 — Miete S. 78 Erbbau S. 81 — Übersicht über die im Vertrag vorgesehenen Eventualitäten S. 81 u. 82.

d) Risiko und Gewinne der Gesellschaft. — Gewinnbeteiligung der Stadt.

Sicherung des Mindestpreises durch die Gesellschaft S. 82 — Gewinn der Gesellschaft S. 82 — Auszahlung des Gewinnes an die Gesellschaft S. 83.

e) Verschiedene weitere Bestimmungen.

Gemeinsame Interessen von Stadt und Gesellschaft S. 84 — Zusammenarbeiten von Stadt und Gesellschaft S. 84 — Schiedsgericht S. 85 — Substitutionsrecht der Gesellschaft S. 85 — Durchführung von Teil III S. 85 — Bedeutung des Vertrages, insbesondere des Erbbaurechtes S. 86.

D. Stuttgart.

1. Vorbedingungen der Stuttgarter Sanierung.

Durchführung von Sanierungen durch Private S. 86 — Sanierung ohne Durchbruch S. 86 — Citybildung in Stuttgart S. 87 — Entwicklung der Stuttgarter Altstadt S. 87 — Wohnungsverhältnisse in der Altstadt S. 88 — Verein für das Wohl der arbeitenden Klassen S. 91 — Sanierung einzelner Häuser (Partielle Sanierung) S. 92 — Größere Altstadt-Sanierung S. 94.

2. Durchführung der großen Altstadtsanierung.

Ankauf der Grundstücke S. 94 — Rentabilitätsberechnung S. 95 — Kapitalbeschaffung S. 96 — Mitwirkung der Stadt S. 96 — Deckung des Zuschusses S. 97 — Vorteile der in Stuttgart angewandten Deckungsform S. 97 — Die geringe Höhe des Zuschusses begründet S. 98 — Finanzielle Entwicklung S. 99.

3. Städtebau und Architektur.

Straßenzüge S. 100 — Fassaden-Kommission S. 101 — Mitwirkung verschiedener Architekten S. 101 — Architektur S. 101 — Plastischer und malerischer Schmuck S. 101 — Anlehnung an das Alte oder Neuschaffen S. 101.

4. Wohnungspolitischer Erfolg.

Dichte Bebauung des neuen Blocks S. 102 — Wiederunterbringung der Bevölkerung des Sanierungsgebietes S. 102. — Bevölkerungszahl vor und nach der Sanierung S. 103.

E. Frankfurt am Main.

Verkehrstechnische Funktionen des Frankfurter Durchbruchs.

Umfang und Entstehungszeit der Frankfurter Durchbrüche S. 104 — Verkehrsmittelpunkt S. 105 — Lage der Hauptgeschäftsstraßen und Durchbrüche S. 106 — Keine

Sanierungen S. 107 — Umgehungsstraßen (Schillerstraße, Goethestraße) S. 107 — Parallelstraßen (Kaiserstraße) S. 108 — Neue Zeil S. 108 — Braubachstraße S. 110 — Stiftsstraße S. 112.

2. Städtebau und Architektur.
Straßenbreiten S. 112 — Vorteile der Umgehungsstraßen S. 112 — Fluchtlinienführung S. 112 — Kaiserplatz S. 113 — Vermeidung gerader Straßen S. 113 — Braubachstraße und Römerberg S. 113 — Architektur der Braubachstraße S. 114.

3. Finanzierung der Frankfurter Durchbrüche.
a) Battonstr., Kaiserstr., Zeil, Schillerstr.
Zeil, Battonstraße, Kaiserstraße S. 115 — Schillerstraße S. 116.
b) Goethestraße.
Geschäftslage S. 116 — Übergabe an Privatunternehmer S. 116 — Vertrag mit der Internationalen Baugesellschaft S. 117 — Ankaufspreise S. 117 — Zuschuß S. 117 — Erworbene Flächen S. 117 — Erbreiterung der Kalbächergasse S. 118 — Anwendung des § 9 Komm.-Abg.-Gesetzes S. 119.
c) Braubachstraße.
Ankauf der Grundstücke S. 120 — Preise S. 120 — Enteignung S. 120 — Abstoßen der Hypotheken S. 120 — Weitervermietung S. 120 — Verkaufsbedingungen S. 120 — Verkäufe S. 123 — Bebauung durch die Stadt S. 123 — Höhe der Mieten S. 123 — Zuschuß und dessen Deckung S. 123 — Gründung der Straßenneubaukasse S. 124 — Prinzipielle Bedeutung der Frankfurter Durchbrüche S. 125.

F. Darmstadt.
Zweck des Durchbruchs S. 125 — Fluchtlinienführung S. 126 — Fassadengestaltung S. 127 — Vertrag der Stadt mit einem Konsortium S. 127 — Höhe des Zuschusses S. 128 — Deckung des Zuschusses S. 128 — Risiko und Gewinnchancen des Unternehmens S. 128 — Bebauung S. 128.

G. Zürich.
Sanierungen in Zürich S. 129 — Wohnungsstatistik über das Sanierungsgebiet S. 129 — Erwerb S. 131 — Kosten des Zuschusses S. 131 — Mehrwertsbeiträge S. 131.

H. Trier.
Zustand des Sanierungsgebietes S. 132 — Kosten des Kanalanschlusses im Sanierungsgebiet S. 133 — Entschluß zur Sanierung S. 134 — Wiederunterbringung der alten Bevölkerung S. 134 — Wohnungsverhältnisse in Trier S. 134 — Ankauf der Grundstücke im Sanierungsgebiet S. 136 — Kosten und Zuschuß S. 136.

I. Hamburg.
1. Die Umgestaltung der Hamburger Innenstadt.
Ausbreitung der Kontorgebäude S. 137 — Neubau ganzer Stadtteile S. 137 — Brand im Jahre 1842 S. 137 — Freihafen S. 138 — Sanierung S. 139.
2. Die Cholera von 1892 und ihre Wirkung.
Pest S. 139 — Choleraepidemien in Hamburg während des 19. Jahrhunderts S. 140 — Cholera von 1892 S. 140 — Wirkung der Cholera auf das Wirtschaftsleben S. 140 — Ursachen der Epidemie S. 141 — Staatliche Maßnahmen zu ihrer Verhütung S. 142.
3. Sanitäre Einrichtungen der alten Häuser.
Abortanlagen S. 142 — Wasserzu- und -abfluß S. 143 — Höhenlage bei Überschwemmungen S. 144.
4. Althamburger Bauweise.
a) Der Stadtplan.
Hauptstraßen S. 145 — Gänge, Twieten S. 145. — Höfe S. 146.
b) Bauweise.
Wohnungen S. 148 — Buden S. 148 — Sähle S. 148.

5. Wohnungsverhältnisse.
Alter der Slumbildung S. 149 — Mehrere Kellerwohnungen untereinander S. 152 — Übervölkerung S. 152 — Zustand und Größe der Wohnungen S. 152 — Unte[illegible] S. 153.

6. Miete und Einkommen.
Höhe der Mieten in früherer Zeit S. 154 — Höhe der Mieten um 1914 S. 154 — Mieten pro qm S. 155 — § 138 B.G.B. S. 155 — Unsicherheit der Mieteingänge S. 156 — Retentionsrecht S. 156 — Verhältnis von Miete und Einkommen S. 157.

7. Altere Sanierungen und Sanierungsverträge.
Sonnin S. 158 — Büsch S. 158 — Frühere Versuche zur Besserung der Wohnungsverhältnisse S. 158 — Wexstr. S. 159 — Kaiser-Wilhelm-Str. S. 159.

8. Recht.
Enteignungsgesetze anderer Staaten S. 160 — Hamburger Enteignungsgesetz S. 161 — Frühere ähnliche Enteignungsfälle S. 161 — Schätzungskommission S. 162 — Entschädigung S. 162 — Baupolizeigesetz § 108 S. 164.

9. Verfahren bei Durchführung der Sanierung.
Die Senats- und Bürgerschaftskommission zur Prüfung der Gesundheitsverhältnisse S. 164 — Die Senats- und Bürgerschaftskommission zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse S. 165. — Bestimmung des ersten Sanierungsgebietes S. 167 — Vorstudien S. 167 — Sanierungsplan S. 168 — Befugnisse der Kommission S. 169 — Aufgabe der Finanzdeputation S. 170 — Aufgabe der Baudeputation S. 170 — Arbeitsplan S. 170.

10. Bebauungspläne.
Südwestliche Neustadt S. 171 — Südöstliche Neustadt S. 172 — Altstadt südlich der Steinstraße S. 174 — Künstlerischer Wert der Bebauungspläne für die drei Sanierungsgebiete S. 175.

11. Wiederbebauung.
Dislocierung der Bevölkerung S. 176 — Verkaufsbedingungen S. 177 — Schiffszimmerergenossenschaft S. 178 — Philipp-Abraham-Schuldt-Stiftung S. 179 — Projekt unter Anwendung des Erbbaurechtes S. 179 — Projekt des Spar- und Bauvereins A.-G. S. 180 — Verkauf an den meistbietenden Unternehmer S. 180.

12. Kosten der Sanierung (ohne Mönckebergstraße).
Zuschuß und dessen Deckung S. 181 — Straßenbaukosten S. 181 — Kosten der Aufhöhung S. 181 — Grunderwerbskosten S. 181 — Gegenüberstellung von Ankaufs- und Verkaufspreisen S. 182 — Einfluß der Baubeschränkungen auf den Preis S. 182.

13. Sanierung und Wohnungspolitik.
Wertbildung bei Sanierungen S. 183 — Preissteigernde Faktoren S. 184 — Wiederbebauung in England S. 185 — Wohnungen für Minderbemittelte S. 185 — Einfluß der Bodenpreise auf die Miethöhe S. 186 — Notwendigkeit der Untermiete S. 187 — Entstehung der Untermiete S. 188 — Ledigenheime in England S. 188 — Anderweitige Unterkunft für die Bevölkerung der Hamburger Sanierungsgebiete S. 189 — Ausgleich hoher Mieten durch billigen Unterhalt S. 190 — Wohnungszuwachs und Bevölkerungszunahme S. 191 — Gesetz betr. die Förderung des Baues kleiner Wohnungen S. 192.

14. Die Erhaltung alter Wohnhäuser.
Wohnungsaufsicht S. 193 — Kosten des Umbaues alter Häuser bei Aufhöhung des Geländes S. 195 — Versuch der Instandsetzung alter Häuser in Hamburg und London (Octavia Hill) S. 195 — Unmöglichkeit der dauernden Erhaltung alter Wohngebäude S. 196.

15. Der Durchbruch der Mönckebergstraße.
Verkehrsforderungen S. 197 — Anlaß zur Ausführung des Druchbruchs S. 197 — Projekte S. 197 — Sanierung S. 198 — Nachteilige Beschränkung der Enteignung S. 198 — Erbreiterung der Spitalerstraße S. 199 — Verkehr vom Hauptbahnhof zur City S. 199 — Ausführung der Mönckebergstr. S. 199 — Entwickelung des Verkehrs in der Mönckebergstraße S. 200 — Kosten und Zuschuß S. 201 — Fluchtlinienführung S. 201 — Mönckebergdenkmal

S. 202 — Überbauung der Knochenhauerstraße am Abschluß des Rathausmarktes S. 202 — Architektur S. 202 — Rechtliche Maßnahmen zur Gestaltung einheitlicher Fassaden S. 202 — Fassadenkommission in Hamburg und anderen Städten S. 203 — Regelung der Rechte der Kommission in den Verkaufsbedingungen S. 204 — Arbeit der Kommission S. 205 — Erfolg S. 207.

K. Berlin.

1. Vorbedingungen für die Innere Stadterweiterung in Berlin.

Geringe Baudichte großer Teile der Innenstadt S. 207 — Berlin und Paris S. 208 — Gebiet der Inneren Stadterweiterung in Berlin S. 209.

2. Verkehrsfragen.

Historische Entwicklung des Stadtplans, insbesondere der Königstraße S. 209 — Verkehr in der Königstraße 1887 S. 211 — Bauliche Maßnahmen zur Entlastung der Königstraße S. 212 — Polizei-Verordnungen S. 212 — Plan einer Parallelstraße S. 212 — Verkehr der Königstraße und der Kaiser-Wilhelm-Straße S. 213 — Verkehrsstatistik S. 214 — Bedeutung der Markthallen für die Kaiser-Wilhelm-Straße S. 215 — Durchgangsstraßen oder Zufahrtswege S. 216 — Zusammenhang einzelner Cityteile mit den angrenzenden Vororten S. 216 — Allgemeines Ergebnis der Erörterung des Verkehrsproblems S. 217 — Die Kaiser-Wilhelm-Straße als Fortsetzung der Straße „Unter den Linden" S. 217 — Vergleich mit der Rue de Rivoli S. 218 — Gründe für die ungünstige Entwicklung der Kaiser-Wilhelm-Straße S. 218.

3. Vorgeschichte der Kaiser-Wilhelm-Straße.

Der nördliche Teil von Alt-Berlin S. 219 — Abwanderung der ehemaligen Bevölkerung S. 219 — Prostitution S. 220 — Die Straße „An der Königsmauer" S. 220 — Beschwerden gegen die Mißstände S. 220 — Versuche zur Abhilfe S. 220 — Anlaß zur Sanierung S. 220 — Ablehnung des Sanierungsvorschlags und weitere Entwicklung S. 222 — Partielle Sanierung S. 223 — Planung der Kaiser-Wilhelm-Straße S. 223 — Unausgeführte Projekte S. 223 — Anlaß zur Ausführung des Planes S. 223 — Bauperioden S. 223.

4. Erste Periode. Die Baugesellschaft Kaiser-Wilhelm-Straße.

Verlauf der Fluchtlinien S. 224 — Straßenbreiten S. 224 — Ankauf der ersten Grundstücke S. 225 — Kosten S. 226 — Freilegung des Straßenlandes an der Königsmauer S. 226 — Sanierung der ganzen Gasse „An der Königsmauer" S. 226 — Weitervermietung S. 228 — Verkauf der Restgrundstücke S. 228 — Notwendige Beteiligung einer Privatgesellschaft S. 228 — Vertrag der Stadt mit der Berliner Handelsgesellschaft S. 228 — Verpflichtung der Stadt S. 228 — Verpflichtung der Gesellschaft S. 229 — Gründung der Baugesellschaft Kaiser-Wilhelm-Straße S. 229 — Grunderwerb durch die Berliner Handelsgesellschaft S. 230 — Aufteilung des Geländes S. 230 — Bauprogramm S. 230 — Bebauung S. 234 — Baukosten S. 235 — Gesamtkosten der Stadt S. 236 — Ankauf von Grundstücken durch die Baugesellschaft S. 235 — Umfang des Grunderwerbs S. 236 — Ankaufspreise S. 236 — Geldmittel der Baugesellschaft S. 237 — Mieterträgnisse S. 237 — Kurs und Dividende der Aktien S. 237 — Hypotheken, Verwaltungskosten, Abschreibung S. 237.

5. Zweite Periode. Bau von der Münz- bis zur Hirtenstraße.

Notwendigkeit der Weiterführung der Kaiser-Wilhelm-Straße S. 239 — Königstädtischer Bauverein S. 239 — Zuschußforderung des Königstädtischen Bauvereins S. 239 — Ausführung durch die Dresdner Bank S. 240 — Aufschub der Vollendung S. 240.

6. Dritte Periode. (Sanierung des Scheunenviertels).

Zustand des Scheunenviertels S. 240 — Beschwerden S. 242 — Plan zur Sanierung seit 1894 S. 242 — Projekte für die Aufteilung des Geländes S. 242 — Seeling S. 242 — Magistrat S. 245 — Vergleich beider Projekte S. 245 — Moderne Lösungen S. 245 — Wolff S. 245 — Sutter S. 245 — Verzögerung der Ausführung des Magistratsprojektes S. 246 — Erteilung der Enteignungsbefugnis S. 246 — Bereitstellung von 13,3 Millionen S. 247 — Erwerb durch die Stadt S. 247 — Scheunenviertelkommission S. 247 — Ankauf und Enteignung S. 247 — Weitervermietung S 247 — Generalmieter S. 248 — Erwerbskosten S. 248 — Gesichtspunkte für den Verkauf S. 248 — Beschränkung der Rechte der Scheunenviertelkommission S. 249 — Versuche mit Einzelverkauf S. 250 — Folgen des Wartens auf die Käufer S. 250 — Angebot eines Agenten S. 250 — Angebot einer

Gesellschaft, die das Land in Erbbau übernehmen will S. 251 — Angebot einer Berliner Terraingesellschaft S. 252 Angebot und Kauf einer Doppelfirma S. 255 — Zuschuß S. 255 — Versuch der Anwendung des § 9 K. A. G. S. 255 — Wiederunterbringung der Emittierten S. 258 — Wiederbebauung des Scheunenviertels seit 1914 S. 260 — Entwicklung der fertigen Kaier-Wilhelm-Straße S. 260 — Monumentalgebäude am Bülowplatz S. 260.

7. **Städtebauliche Fragen.**
Fluchtlinien S. 261 — Markthallen S. 261 — Freilegung der Marienkirche S. 261 — Lustgarten S. 262 — Lösung der Aufgabe nach den Gesichtspunkten des modernen Städtebaues S. 263.

8. **Ergebnis.**
Urteil der Gemeindeverwaltung über die anfänglichen Erfolge der Unternehmung S. 265 — Gesamtzuschuß S. 265.

L. Paris.

1. **Der Stadtplan.**
Die alten Straßenzüge (Radial- und Ringstraßen) S. 265 — Großes Straßenkreuz S. 266 Diagonalstraßen S. 266 — Die Kreise, die Ellipse und ihre Halbachsen S. 267.

2. **Pläne.**
Entstehungsperioden S. 267 — Pläne aus der Zeit der großen Revolution S. 268 — Napoleon I. und die Rue de Rivoli S. 270 — Fortsetzung der Rue de Rivoli 1848 S. 270 — Vollendung der Rue de Rivoli durch Napoleon III. S. 270 — Projekte Napoleons III. zur Inneren Stadterweiterung von Paris S. 271 — Haussmann S. 271 — Motive des Kaisers S. 271 — Umfang der Durchbrüche Napoleons III. S. 272.

3. **Städtebau. Architektur.**
Wirkung der großen Achsen S. 274 — Einheitliche Blockgestaltung S. 275 — Verkaufsbedingungen bei der Rue de Rivoli S. 276.

4. **Enteignungsrecht.**
Entwicklung des Enteignungsrechtes in Frankreich S. 279 — Enteignungsdekret für die Rue de Rivoli S. 280 — Gesetz betreffend die Sanierung des Quartier Latin S. 281 — Charakter der Napoleonischen Enteignungen S. 282.

5. **Kosten der Haussmannschen Durchbrüche.**
Annähernde Höhe der Kosten S. 284 — Haussmanns Finanzierungspolitik S. 284 — Ausdehnung der Durchbrüche S. 284 — Die drei Netze (réseaux) S. 285 — Rue der Rivoli S. 286 — Rue des Halles S. 288 — Boulevard de Strasbourg und Rue des Écoles S. 289 — Straßen des dritten Netzes S. 289 — Verteuerung und deren Ursachen S. 291.

6. **Deckung der Kosten.**
Geldquellen S. 291 — Caisse des Traveaux S. 292 — Anleihen S. 293 — Steuern S. 294.

7. **Bedeutung der Durchbrüche Haussmanns für die Entwicklung von Paris.**
Höhe der Kosten vor 50 Jahren und 1914 S. 296 — Vollendung des Boulevard Haussmann 1914 S. 297.

III. Teil. Städtebauliche und wirtschaftliche Gesichtspunkte bei der Inneren Stadtverwaltung.

A. Städtebau.

1. **Verkehrsfragen.**
Entlastung der alten Straßen S. 299 — Einführung neuer Verkehrsstraßen (Bedeutung der Bahnhöfe) S. 301 — Neue Durchgangsstraßen S. 303.

2. **Fluchtlinienführung.**
Straßenbreiten S. 304 — Fluchtlinienführung S. 305 — Durchbrüche und alte Plätze S. 305.

3. Architektur.
Denkmalpflege S. 308 — Gestaltung neuer Häuser S. 309.

E. Verwaltung und Wirtschaftspolitik.

1. Verwertung des Geländes bei Durchbrüchen und Sanierungen.
Zusammenhänge zwischen Durchbrüchen und Sanierungen S. 310 — Verwertung bei Durchbrüchen S. 311 — Verwertung des Geländes bei Sanierungen S. 312 — Wiederunterbringung S. 312.

2. Finanzielle und verwaltungsrechtliche Fragen.
Ankauf und Enteignung S. 313 — Verkauf S. 315 — Rentabilität S. 315 — Deckung des Zuschusses S. 316.

IV. Teil. Innere Stadterweiterung außerhalb der Altstadt.

Citybildung außerhalb der Altstadt und ihre Folgen S. 319 — Voraussetzung der städtischen Entwicklung bis zum XIX. Jahrhundert S. 319 — Erste Periode der großstädtischen Entwicklung S. 320 — Zweite Periode der großstädtischon Entwicklung S. 321 — Einfluß der Schnellbahnen auf Bodenpreise und Wohndichte in den Außengebieten S. 320 — Einfluß der Schnellbahnen auf die Entvölkerung der inneren Stadtteile außerhalb der Umwallung und auf die Ausdehnung der Citybildung S. 321 — Innere Stadterweiterung außerhalb der Altstadt S. 323 — Bedeutung dieser Vorgänge für die Gestaltung der Städte und die qualitative Entwicklung ihrer Bevölkerung S. 323.

Anhang.

Literatur und Quellen zum I. und III. Teil S. 324.
„ „ „ „ II. „ S. 325.
Sachregister..... S. 336.

Städte an der Bevölkerungskonzentration haben, kommt daher nicht in den Einwohnerzahlen der Städte zum Ausdruck. Man kann nicht allein aus diesen auf die Größe der Kernbildung schließen. Vielmehr muß man dabei das Wachstum der ganzen im Umkreis der Stadt wohnenden Bevölkerungsmasse, die man mit Agglomeration bezeichnet, beachten.

Die Größe der Bevölkerungsagglomeration im Deutschen Reiche wurde im Jahre 1910 zum ersten Male durch Schott untersucht. Das Ergebnis seiner Untersuchungen hat er in seiner Abhandlung: Die großstädtischen Bevölkerungsagglomerationen des Deutschen Reiches in den Schriften des Verbandes Deutscher Städte-Statistiker*) mitgeteilt. Schotts Angaben sind die Werte in Spalte I, IV und V der nachstehenden Tabelle (Seite 4) entnommen. Die Größe der Städte ist der der Agglomeration gegenübergestellt. Dabei ergibt sich ein Bild von der Konzentration der Bevölkerung in den Großstädten, das wesentlich von der Vorstellung abweicht, die man auf Grund der Einwohnerzahlen der Städte selbst gewinnt. Nur vier Städte, Berlin, Hamburg, Straßburg und Karlsruhe, wahren ihren Platz in der Reihenfolge der deutschen Großstädte, die beiden ersteren wegen ihrer einzigartigen Stellung, Straßburg und Karlsruhe, weil die Umgebung der Stadt weniger dicht besiedelt ist. Im übrigen verschieben sich die Größenverhältnisse (vgl. Spalte III). Essen, das als Stadt mit 295 000 Einwohnern an 12. Stelle steht, erscheint mit einer Bevölkerung von 950 000 Seelen als Zentrum der drittgrößten Agglomeration im Deutschen Reiche**). Die Einwohnerzahl der umliegenden Ortschaften übersteigt die der Stadt um 360 000. Die Stadt Essen selbst enthält nur 31,1% der Agglomeration. Das erklärt sich aus den eigenartigen Verhältnissen des Industriebezirkes. Zur Agglomeration Essen sind selbständige Gemeinwesen wie Bochum und Gelsenkirchen gerechnet. Erkennt man aber an, daß die Entwicklungstendenz im Industriebezirk dahin geht, alle die verschiedenen Gemeinden und Einzelverwaltungen zu einer Einheit zusammenzuschließen, so erscheint das Zahlenbild als richtig, Die vielen Bureaugebäude, Warenhäuser, Banken und Vergnügungslokale usw. von Essen dienen nicht nur dem Bedürfnis der Stadt, ihre große Zahl und der lebhafte Verkehr, der dort herrscht, läßt erkennen, daß Essen auf viele Kilometer im Umkreis der wichtigste Ort des westlichen Industriebezirks ist.

*) Schriften des Verbandes Deutscher Städte-Statistiker. Ergänzungshefte zum Statist. Jahrbuch Deutscher Städte, Heft I, Breslau, Wilh. Gottfr. Korn.

**) Bei der Formulierung des Begriffes der Bevölkerungsagglomeration geht man davon aus, daß die Stadt, deren Namen die Agglomeration trägt, das Zentrum des ganzen Siedelungsgebietes ist. In manchen Fällen trifft das nicht zu. So fällt z. B. das ganz selbständige Wiesbaden mit in die Agglomeration Mainz. Die Schwierigkeit dieser Untersuchung liegt darin, daß man sich zu entscheiden hat, auf wieviel Kilometer im Umkreis sich die Wirkung der Großstadt erstreckt. Um vergleichbare Einheitswerte für die Größe der Agglomeration zu erhalten, muß ein Einheitsradius gewählt werden. Über dessen zweckmäßige Größe sind die Meinungen geteilt. Schott entschied sich dafür, um einen bei den einzelnen Städten genau bezeichneten Mittelpunkt (Straßenkreuzung oder Turm) einen Kreis mit dem Radius von 10 km zu schlagen und die Bevölkerung des so umschlossenen Gebietes zu ermitteln. Die Gründe für die Wahl dieses Wertes hat Schott S. 5 ff. seiner Schrift auseinandergesetzt.

Zusammenstellung
der Städte und Bevölkerungsagglomerationen im Deutschen Reiche 1910.

Reihenfolge Aggl.	St.	Diff. II—I	Name der Stadt	Einwohnerzahl:			Anteil a. d. Ges.-Bev. in %	
				Aggl.	Stadt	Vororte	Stadt	Vororte bis zu 10 km
I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
1	1	0	Berlin	3 418 000	2 071 000	1 347 000	60.6	39.4
2	2	0	Hamburg	1 271 000	931 000	340 000	73.2	26.8
3	12	+ 9	Essen	950 000	295 000	655 000	31.1	68.9
4	5	+ 1	Dresden	726 000	548 000	178 000	75.5	24.5
5	4	— 1	Leipzig	708 000	590 000	118 000	83.3	16.7
6	3	— 3	München	633 000	596 000	37 000	94.2	5.8
7	19	+ 12	Duisburg	630 000	229 000	401 000	36.3	63.7
8	6	— 2	Cöln	626 000	516 000	110 000	82.4	17.6
9	26	+ 17	Elberfeld	609 000	170 000	439 000	27.9	72.1
10	8	— 2	Frankfurt a. M.	578 000	415 000	163 000	71.8	28.2
11	7	— 4	Breslau	570 000	512 000	58 000	89.8	10.2
12	20	+ 8	Dortmund	477 000	214 000	263 000	44.9	55.1
13	9	— 4	Düsseldorf	449 000	359 000	90 000	80.0	20.0
14	10	— 4	Nürnberg	428 000	333 000	95 000	77.8	22.2
15	11	— 4	Hannover	418 000	302 000	116 000	72.2	27.8
16	14	— 2	Stuttgart	416 000	286 000	130 000	68.8	31.2
17	13	— 4	Chemnitz	388 000	288 000	100 000	74.2	25.8
18	22	+ 4	Mannheim	359 000	194 000	165 000	54.0	46.0
19	15	— 4	Magdeburg	317 000	280 000	37 000	88.3	11.7
20	35	+ 15	Mainz	309 000	111 000	198 000	35.9	64.1
21	16	— 5	Bremen	297 000	247 000	50 000	83.2	16.8
22	18	— 4	Stettin	290 000	236 000	54 000	81.4	18.6
23	17	— 6	Königsberg	261 000	246 000	15 000	94.3	5.7
24	24	0	Straßburg	256 000	179 000	77 000	69.9	30.1
25	28	+ 3	Aachen	250 000	156 000	94 000	62.4	37.6
26	21	— 5	Kiel	245 000	212 000	33 000	86.5	13.5
27	36	+ 9	Saarbrücken	239 000	105 000	134 000	43.9	56.1
28	23	— 5	Halle	238 000	181 000	57 000	76.1	23.9
29	25	— 4	Danzig	220 000	170 000	50 000	77.3	22.7
30	32	+ 2	Krefeld	199 000	129 000	70 000	64.8	35.2
31	31	0	Karlsruhe	196 000	134 000	62 000	68.4	31.6
32	27	— 5	Posen	195 000	157 000	38 000	80.5	19.5
33	29	— 4	Kassel	194 000	153 000	41 000	78.9	21.1
34	30	— 4	Braunschweig	174 000	144 000	30 000	82.8	17.2
35	33	— 2	Plauen	170 000	121 000	49 000	71.2	28.8
36	37	+ 1	Augsburg	169 000	102 000	67 000	60.4	39.6
37	34	— 3	Erfurt	145 000	111 000	34 000	76.5	23.5

Ähnliche Verhältnisse zeigt Dortmund, das für den Osten des Industriebezirks dieselbe Bedeutung hat wie Essen für den Westen. Die Stadt Dortmund steht mit 214 000 Einwohnern in der Reihenfolge der deutschen Großstädte an 20. Stelle. Als Agglomeration rückt es mit 477 000 Einwohnern an den 12. Platz und erscheint in der

Tabelle Seite 4 als Zentrum einer Bevölkerung wie Breslau oder Düsseldorf. Die Bevölkerung der umliegenden Ortschaften ist auch hier größer als die der Stadt (um 49 000), die Einwohnerzahl der Stadt beträgt nur 44,9% derjenigen der Agglomeration.

Die beiden Beispiele aus dem Industriebezirk wurden deshalb herausgegriffen, weil sich hier in charakteristischer Weise zeigen läßt, welchen Anteil die nicht eingemeindeten Vororte an der Konzentration der Bevölkerung haben. Die Innenstadt solcher Städte ist zum Kern eines dichten Siedelungsgebietes geworden. Die Erscheinungen der Kernbildung werden ebensosehr von der Bevölkerung der Stadt wie der der umliegenden Ortschaften beeinflußt. Auch eine Stadt mit verhältnismäßig niedriger Einwohnerzahl kann unter diesen Umständen in hohem Grade die Symptome der Kernbildung aufweisen.

2. Zusammensetzung der Bevölkerung.

Andrerseits zeigen Beobachtungen des Lebens in der Innenstadt der genannten Städte, daß die Kernbildung nicht in dem Maße zugenommen hat, wie man das im Vergleich mit anderen gleich großen Städten erwarten sollte. Eine Citybildung im obigen Sinne macht sich nur in ganz bescheidenen Ansätzen bemerkbar. Die Intensität des Umbildungsprozesses der Innenstadt wird neben dem eben entwickelten quantitativen Moment noch durch qualitative Faktoren bestimmt. Die Zusammensetzung der Bevölkerung ist dafür ebenso von Bedeutung wie ihre Größe. In Industriestädten wird die Kernbildung geringer sein als in Städten, in deren Bevölkerung die wohlhabenden Schichten einen großen Prozentsatz darstellen. Und auch bei Industriestädten wird die Kernbildung verschieden sein, je nachdem die Großindustrie oder die kleinere Industrie überwiegt. Die Zahl der Wohlhabenden ist in den Orten mit schwerer Industrie nur gering, ein einzelnes Werk beschäftigt Tausende von Angestellten; so finden sich im Rheinland Großstädte, deren Bevölkerung vorwiegend von einigen wenigen Firmen abhängt, die Zahl der selbständigen Existenzen ist verhältnismäßig klein, dem Reichtum — der Kaufkraft weniger — steht die Mittellosigkeit der Massen gegenüber. Die Innenstadt wird hier einen anderen Charakter tragen als in einer Industriestadt, deren Fabriken an sich kleiner, dafür aber zahlreicher sind. Die größere Kaufkraft des Publikums, die höhere Mannigfaltigkeit der Bedürfnisse prägt sich auch in der Intensität der Kernbildung aus. Die Zahl derer, die in der Altstadt ihre Bedürfnisse decken und Geschäfte aller Art zu erledigen haben, ist größer, und ihre Ansprüche sind feiner differenziert. Neben den Läden und Warenhäusern entstehen in größerer Zahl Banken und Kontorgebäude, je vielseitiger die Stadt entwickelt ist und je mehr die Zahl der selbständigen Existenzen zunimmt.

Das gleiche gilt von Handelsstädten, doch kommt hier noch ein weiteres Moment hinzu, das den Umbildungsprozeß vergrößert. Bei den bisherigen Fällen der Kernbildung war die Innenstadt als der Ort aufzufassen, den die Bevölkerung aufsucht, um ihre Bedürfnisse zu decken. In Handelsstädten, die vorwiegend auch eine lebhafte Citybildung aufweisen, ist die Innenstadt zugleich die Arbeitsstätte eines großen Teiles der Bevölkerung. Die Symptome der Umbildung treten in einem entsprechend größeren Raumbedürfnis noch deutlicher hervor.

Die Faktoren, die in dieser Richtung die City- und Kernbildung beeinflussen, lassen sich statistisch ungleich schwerer erfassen als die ersteren. Es fehlt an einer systematisch durchgeführten Statistik, die den Aufbau der Bevölkerung erkennen läßt. Die Gewerbezählungen kommen hierfür nicht in Betracht, denn in dem veröffentlichten Ergebnisse ist immer die Gesamtheit der in einem Gewerbe beschäftigten Personen zusammengefaßt, gleichviel, ob sie Arbeiter oder Direktoren sind. Man kann nicht daraus erkennen, in welchem Verhältnis die Zahl der leitenden Persönlichkeiten und der höheren Beamten zur Zahl der Arbeiter steht. Dies ließe sich nur direkt aus den Zählformularen ermitteln, doch würde das eine Untersuchung erfordern, die die statistischen Ämter längere Zeit in Anspruch nimmt. Für einen einzelnen war sie unausführbar. So schied dieses Material aus, es mußte darauf verzichtet werden, die qualitativen Momente für die einzelnen deutschen Großstädte in derselben Weise statistisch zu analysieren, wie dies bei der Besprechung der quantitativen Momente möglich war.

Um die Bedeutung des qualitativen Momentes wenigstens ungefähr zahlenmäßig zu zeigen, könnte man die Einkommensteuerveranlagungen heranziehen. Diese sind aber ausschließlich Sache der einzelnen Bundesstaaten; es fehlt auch hier eine Publikation, in der das einschlägige statistische Material aus dem Deutschen Reich einheitlich zusammengestellt ist. Überdies ist diese Methode nur als ein Notbehelf anzusehen, denn, wenn in der Statistik der preußischen Einkommensteuerveranlagung für das Steuerjahr 1912*) in der untersten Klasse alle diejenigen angeführt sind, die ein Einkommen von 900 bis 3000 M. haben, läßt sich daraus noch nicht auf die Beschäftigung der einzelnen Steuerzahler schließen. Es läßt sich nicht erkennen, wieviel Arbeiter, wieviel Lehrer, wieviel Beamte darin enthalten sind, und es geht nicht daraus hervor, wie groß die Zahl derjenigen mit einem Einkommen bis zu 1500 M. ist, noch ist es ohne weiteres ersichtlich, in welchem Verhältnis die arbeitende Bevölkerung zur Gesamtbevölkerung steht. Stellt man aber die Zahl der Angehörigen der untersten Einkommenklasse 900 bis 3000 M., ausgedrückt in Prozenten der Gesamtbevölkerung, ihrer in Prozenten des Gesamtsteuerertrages wiedergegebenen Steuerleistung gegenüber, gewinnen auch diese Angaben für die vorliegende Betrachtung einigen Wert. Es ist unschwer zu erkennen, daß eine Stadt, in der 95,8% aller Einwohner ein Einkommen von 900 bis 3000 M. haben und dabei 73,07% des Gesamtsteuerertrages aufbringen (Hamborn), fast ausschließlich von Arbeitern bewohnt wird, daß dagegen da, wo diese Werte sich wie 77,4 zu 13,15% verhalten (Wiesbaden), sehr viel Wohlhabende ansässig sein müssen.

Es würde zu weit führen, diese Werte für alle preußischen Städte anzuführen. Um das Wesentliche zu zeigen, schien es wertvoller, nur vier Städte heranzuziehen, die dem Aufbau ihrer Bevölkerung nach als charakteristische Repräsentanten verschiedener Typen anzusehen sind. Als eine reiche Stadt mit wenig Handel und Industrie

*) Herausgegeben im Auftrage des Finanzministers vom Kgl. Preuß. Statistischen Amt.

wurde Wiesbaden gewählt. Frankfurt a. M. schien ein gutes Beispiel für eine Handels- und Industriestadt, in deren Bevölkerung der Reichtum relativ weitverbreitet ist. Dortmund vertritt den Typus der Industriestadt, der wenige große Werke ihr Gepräge geben, die aber als Zentrum eines größeren Industriebezirks erhöhte Bedeutung hat, und als Beispiel einer Arbeitergroßstadt wurde Hamborn herangezogen.

1912

	Die Einkommenklasse von 900 bis 3000 M.	Wiesbaden	Frankfurt a. M.	Dortmund	Hamborn
I	enthielt % aller Steuerzahler	77,4	83,3	91,5	95,8
II	leistete % des Gesamtsteuerertrages	13,15	17,67	40,87	73,07
	Verh. d. Werte II:I =	0,15	0,2	0,5	0,7

3. Verbindung mit Nachbarorten.

Die Bevölkerungsvorgänge einer Stadt würden allein auf die Intensität ihrer Citybildung und Kernbildung einwirken, wenn keine Nachbarorte vorhanden wären, die ihrerseits wiederum die Citybildung beeinflussen. Ist eine schnelle und billige Bahnverbindung mit kleineren Orten vorhanden, wird die Bevölkerung dieser gewissermaßen mit in die Stadt hineingezogen. Der Kundenkreis der in der betreffenden Stadt betriebenen Geschäfte steigt, und dies kommt auch in einer höheren Intensität der Citybildung zum Ausdruck. Besteht dagegen eine günstige Bahnverbindung mit einer größeren Stadt, deren City höher entwickelt ist, wird die einkaufende Bevölkerung von der eigenen Stadt weggezogen. Die höher entwickelte Nachbarstadt läßt eine Citybildung in dem betreffenden Orte nicht aufkommen und unterdrückt zu ihren Gunsten im Keime alle etwa sich zeigenden Ansätze. In diesem Sinne wird die City- und Kernbildung auch durch den Verkehr bedingt. Im Charakter der Innenstadt prägt es sich deutlich aus, wenn die Bahnen einen starken Verkehrsstrom von außerhalb der Innenstadt zuführen. Der Betrieb mancher Geschäfte wird dann möglich, der sich nicht lohnen würde, wenn man nur auf den Kundenkreis aus der Stadt angewiesen wäre. Andrerseits ist es nötig, darauf Rücksicht zu nehmen, daß ein großer Teil des Publikums mit den örtlichen Verhältnissen nicht vertraut ist. Alte Geschäfte in stillen Straßen, die, in der Bürgerschaft der Stadt gut eingeführt, einen festen Kundenkreis haben, werden von einer hierauf beruhenden Zunahme des Umsatzes nicht berührt; es bevorzugen diejenigen, die auf einen größeren Kundenkreis rechnen, die vom auswärtigen Verkehrsstrom berührten Straßen. Der lebhafte Geschäftsverkehr in den Bahnhofsstraßen hat hierin seinen Grund, ebenso ist die typischste Erscheinung der modernen Innenstadt, das Warenhaus, mit auf diese Ursache zurückzuführen. Denn wer fremd

nach der Stadt hineinkommt und die einzelnen Quellen nicht kennt, hat hier Gelegenheit, in kürzester Zeit bei derselben Firma die mannigfaltigsten Bedürfnisse zu decken.

Natürlich lohnt es sich nicht, um unbedeutender Kleinigkeiten willen die Reise nach der Stadt zu machen. Der Preis der gekauften Gegenstände muß so hoch sein, daß es die Kosten und den Zeitaufwand lohnt. Dieser Umstand steigert die Höhe des Umsatzes, den der Geschäftsverkehr in solchen Innenstädten aufweist, und auch äußerlich kommt dies im Luxus zum Ausdruck, mit dem oft die erlesensten Kostbarkeiten hier zum Kauf angeboten werden. Im Verhältnis zum Wert der Gegenstände, die in dem betreffenden Orte besonders vorteilhaft und gut erworben werden können, wächst auch die Entfernung, aus der die Käufer herbeikommen. Das Kundschaftsgebiet einer City ist demnach nicht im allgemeinen durch einen einzigen Kreis bestimmt, der im Abstand einer gewissen Zahl von Kilometern um ihren Mittelpunkt gezogen ist; die Grenzen sind je nach den einzelnen Waren differenziert, sie können für dieselbe Innenstadt bei einem gewöhnlichen Handelsartikel nur wenige Kilometer, bei Gegenständen von hohem Wert, Pelzen, Perlen, Kunstwerken, Hunderte von Kilometern betragen. Der Einfluß des Wertes und der Transportfähigkeit auf die Entfernung vollzieht sich hier nach demselben Gesetz, das Thünen in seiner bekannten Theorie gelehrt hat.

Zusammenfassung der drei Faktoren.

Alle drei in den obigen Abschnitten analysierten Momente wirken je nach ihrer Stärke auf die Umbildung der Innenstadt ein. Durch das letztere Moment werden die Verhältnisse komplizierter; die bei der theoretischen Untersuchung der beiden ersten Momente gewahrte Einheit des Bildes zerfällt in eine Fülle von Einzelerscheinungen. In Wirklichkeit greifen die einzelnen Herrschaftsgebiete unter ungemein verwickelten Verhältnissen ineinander über und stehen ständig miteinander in Verbindung. Um Klarheit zu gewinnen, ist es zweckmäßig, das Ergebnis der obigen Untersuchung in einem mathematischen Bilde zusammenzufassen. Setzt man für die

Größe der Bevölkerung	u
Zusammensetzung der Bevölkerung, ausgedrückt in prozentualen Anteilen der Wohlhabenden an der Gesamtbevölkerung	v
Verbindung mit kleineren Nachbarorten (fördernder Einfluß)	x
Verbindung mit größeren Orten (hemmender Einfluß)	y

so erscheint die Intensität der Citybildung als das Produkt aus u v x, dividiert durch y, und da alle diese Werte einem ständigen Wechsel unterliegen, der auf das ganze Wirtschaftsleben tragenden Gesetzen und Erscheinungen beruht, läßt sich dieser Wert als Funktion auffassen. Die Intensität der City- und Kernbildung I (c/k) bringt dann die Formel

$$I_{(c/k)} = f\left(\frac{u\ v\ x}{y}\right)$$

zum Ausdruck. Dabei wird die Intensität an Kernbildung durch die Größe der Werte für u und x, die Intensität der Citybildung durch die Größe der Werte für v und x bestimmt. Ein hoher Wert für y wirkt hemmend, ein niedriger Wert für y wirkt fördernd auf die Entwicklung der Innenstadt ein.

C. Symptome und Folgen der City- und Kernbildung.

1. Steigerung des Verkehrs.

Mit den Änderungen der Bestimmung der Innenstadt werden auch neue Anforderungen an den Stadtorganismus gestellt. Die alten Straßen waren nur für lokale Bedürfnisse geschaffen. Abgesehen von den Straßen, die von den Toren nach dem Markte und anderen wichtigen Punkten der Stadt führten, dienten diese im alten Zustande ausschließlich dazu, die einzelnen Häuser der Stadt zugänglich zu machen. Sie hatten also nur lokale Bedeutung. Auch in den von den Toren nach dem Markt führenden Straßen war der Verkehr nur gering. An den Toren liefen zwar meist mehrere Landstraßen zusammen, doch berührten diese nur ländliches Gebiet und führten nur vereinzelte Fuhrwerke und Fußgänger der Stadt zu. Höchstens an Markttagen war mit einem lebhafteren Zustrom von Landleuten zu rechnen. Auch die Vereinigung des Verkehrs mehrerer derartiger Straßen in der Hauptstraße der Innenstadt führte noch nicht zu einem intensiven Straßenverkehr im modernen Sinne*). Dessen wesentlichste Bestandteile, die öffentlichen Verkehrsmittel, entwickeln sich auch erst, seitdem die Entfernungen innerhalb der Stadt für Fußgänger unüberwindlich geworden sind**).

*) In den Straßen der alten Stadt trat der Wagenverkehr hinter dem Fußgängerverkehr bedeutend zurück, er war im allgemeinen auf den Verkehr der Reisenden beschränkt. Der Lastwagenverkehr trat nur in Handelsstädten ständig hervor, in den übrigen war er nur an Markttagen von Bedeutung. Nur wenige Vornehme benutzten zur Personenbeförderung in der Stadt Wagen und Pferde. Am Ausgang des 18. Jahrhunderts wurde in manchen Orten, z. B. in Dresden, für solche Zwecke auch die Sänfte (Portechaise) bevorzugt, die gegen Entgelt von den betreffenden Instituten auch an solche verliehen wurde, die kein eigenes Fuhrwerk besaßen. Die Chaisenträger sind also als die Vorläufer der modernen Verkehrsinstitute aufzufassen. Diese entwickelten sich erst im 19. Jahrhundert, und zwar im gleichen Verhältnis, wie die Ausdehnung der Stadt nach außen hin zunahm. So kamen beispielsweise in Berlin im Jahre 1818 die Droschken auf, d. h. „Verkehrsmittel, die zu Jedermanns Gebrauche auf öffentlichen Straßen und Plätzen jederzeit bereitstehen". (Bericht der Gemeindeverwaltung Berlin.) Der hohen Kosten wegen aber ist die Benutzung der Droschken nur wohlhabenden Kreisen möglich. Je mehr die Stadt sich ausdehnte, desto dringender wurde das Bedürfnis, auch den Massen gegen billiges Entgelt schnelle Beförderung zu ermöglichen, und in den vierziger Jahren wurde in Berlin ein Verkehrsmittel eingeführt, dessen typischer Unterschied von der Droschke durch den Namen ‚Omnibus' bezeichnet wird. (Bericht der Gemeindeverwaltung Berlin.) Von hier zu den Straßenbahnen ist es nur ein Schritt, desgleichen von da zu den Schnellbahnen, für die bei Zunahme der Entfernung und bei einer weiteren Überfüllung der Fahrdämme auf den Verkehrsstraßen ein dringendes Bedürfnis entsteht.

**) Die ehemals an den Toren einmündenden Landstraßen sind, nachdem die daran gelegenen Gelände mit Häusern bebaut wurden, die Zufahrtswege von den Vororten zur Innenstadt geworden; sie führen in einer großen Zahl von Trambahn- und Omnibus-Linien, in vielen Droschken, Automobilen und Lastfuhrwerken aller Art große Verkehrmassen an dem einen Punkt, an den Toren, zusammen, und von da ergießt sich ein ununterbrochener Verkehrsstrom in die Innenstadt.

3. Entvölkerung. Im gleichen Verhältnis, wie sich die äußeren Stadtteile entwickeln und der von diesen nach der Innenstadt hineinflutende Verkehr anwächst, nimmt auch die Citybildung zu. Die Geschäftsräume dehnen sich immer mehr aus. Ganze Erdgeschosse werden in Läden umgebaut, bald auch die Wohnungen der oberen Geschosse als Bureauräume benutzt, und zuletzt enthält das ganze Haus fast ausschließlich Geschäftsräume. Ist die Entwicklung so weit vorgeschritten, läßt sich unter Umständen eine höhere Rentabilität erzielen, wenn man das alte Wohnhaus abreißt und durch ein den neuen Bedürfnissen entsprechend eingerichtetes Bureaugebäude ersetzt. Auch kommt es vor, daß Warenhäuser an deren Stelle errichtet werden. Einzelheiten dieses allmählich fortschreitenden Prozesses zeigen nachstehende Beispiele aus Düsseldorf. Die auf Kenntnis der Baupolizeiakten beruhenden Angaben sind dem Aufsatz von Fischmann: „Zur Lebensgeschichte unserer Wohn- und Geschäftshäuser" entnommen (vgl. Bautechnische Mitteilungen des Stahlwerksverbandes, 1912, Heft 1).

I. Häuser in Geschäftsgegenden.

Schadowstraße 19.

1867. Einbau von 2 Schaufenstern.
1868. Hinterer Anbau für Badezimmer.
1874. Bau einer großen Kunsthalle.
1875. Durchbruch einer Passage zur Kunsthalle und zweier Schaufenster.
1877. Umbau des Kellers in einen massiven, erforderlich, da zwei Handpressen von je 2665 kg zu tragen sind.
1878. Aufbau eines vollen Stockwerks. Bau neuer massiver Mittel- und Treppenwände im Erdgeschoß und ersten Stock.
1883. Aufbau von 3 Mansarden, innere kleinere Umbauten.
1883. Ausbruch eines Balkons, Anbau eines Lagerhauses.
1889. Innerer Umbau, Abfangen einiger Wände.

Schadowstraße 36.

1860. Kleine Änderungen im Hinterhaus. Einbauen von Zwischenwänden, Aufsetzen eines Stockwerkes.
1863. Umbau des Erdgeschosses zu einem Laden. Fenster- und Wandänderungen.
1865. Umbau des Anbaues. Anbau einer Küche.
1867. Einbau neuer Schaufenster.
1875. Bau eines neuen weiteren Schuppens.
1887. Umbau im Erdgeschoß. Entfernen einer Wand. Fenstervergrößerung.
1893. Neubau eines Geschäftshauses.
1895. Kleiner Umbau. Änderungen von Wandöffnungen.
1896. Einbau eines elektrischen Personenaufzuges.
1902. Vorrücken der Schaufenster in die Fluchtlinie.

Schadowstraße 44.

1862. Bau einer Remise und Destillerie auf dem Hofe.
1864. Vergrößerung dieses Hintergebäudes und Schuppenanbau.
1875. Anbau am Wohnhause.
1876. Umbau des Wohnhauses, Erhöhung des Dachgeschosses und der Fenster.
1890. Erdgeschoß in großen Laden umgebaut. Erhöhung der Front.
1891. Großer Umbau und Anbau. Aufsetzen eines neuen Stockwerkes.
1906. Vollkommene Neugestaltung der Front und Schaufenster, neue Unterzüge und Stützen, Abbruch der Flügel und Neubau zu Geschäftszwecken.

II. Beispiel eines Hauses, das zwar gegen die Altstadt vorgeschoben, aber doch nicht in ausgesprochener Geschäftsgegend liegt.

Grabenstraße 13.

1858. Toranlage.
1865. Umbau (Schaufenster).
1866. Umbau (Ladenvergrößerung).
1870. Schaufensteranlage.
1873. Innerer Umbau.
1877. Gartenhaus-Umbau.
1894. Abgebrochen.
1895. Neubau.
1897. Treppenbau und kleiner Umbau.
1900. Kellerumbau.
1907. Größerer Umbau und Anbau.
1911. Abbruch und Neubau (Warenhaus).

Die alte Bevölkerung wird bei solchen Vorgängen aus ihren Wohnungen verdrängt, und es tritt eine immer weiter um sich greifende Entvölkerung der Innenstadt ein. Die Entvölkerung beträgt in London 98%*). Die Entvölkerung der Innenstadt in deutschen Großstädten ist ebenfalls bekannt, seitdem Schott diese Frage statistisch untersucht hat.

Die Bevölkerung des Jahres 1900 wurde auf den gleich 100 gesetzten Stand der Bevölkerung im Jahre 1871 bezogen und dabei die Entvölkerung der von der Umwallung umgrenzten Innenstadt und die der sonstigen abnehmenden Stadtteile ermittelt**).

*) Vgl. Schmidt: Citybildung.

**) Diese Werte an sich führen noch nicht zu einer sicheren Erkenntnis der Intensität der Citybildung in den einzelnen Städten. Gewiß ist es richtig, die Entvölkerung nach dem Stand vom Jahre 1871 zu ermitteln, denn nach dem Kriege beginnt in den deutschen Städten die lebhafteste Expansionsperiode, auch wenn in alten Handelsstädten, wie Bremen, Hamburg, Frankfurt, Leipzig, schon vorher Ansätze dazu vorhanden waren. Die damals schon eingetretene Ent-

Aus der Fülle des von Schott veröffentlichten*) Zahlenmaterials sind die Werte der nachstehenden Tabelle (Seite 13) mit Ausnahme der letzten Spalte entnommen. Die Spalten III, IV, V zeigen, wie sich die Bevölkerungszahl des Jahres 1900 zu der von 1871 verhält. Diese Werte fallen bei zunehmender Citybildung. Werte, die mit der steigenden Intensität der Citybildung zunehmen, zeigt Spalte VI. Die darin angeführten Werte deuten an, um wieviel die Bevölkerung der Innenstadt gegenüber dem gleich 100 gesetzten Stand des Jahres 1871 zurückgegangen ist. Sie bringen annähernd zum Ausdruck, wieviel ehemaliger Wohnraum Geschäftszwecken dienstbar gemacht wurde. Sie können als relativer Maßstab für die Intensität der Citybildung gelten.

3. Verwahrlosung (Slumbildung).

Die Zunahme des Geschäftsverkehrs ändert die Verhältnisse der Innenstadt auch an den Stellen, die vom Verkehrsstrom noch nicht berührt sind. Der Stadtteil bietet nicht mehr so angenehme Wohngelegenheit wie früher, der Lärm wird als störend empfunden, die Luft ist schlechter geworden, und wer es nur irgend ermöglichen kann, sucht die ruhigeren und in besserer Luft gelegenen neuen Wohnungen in den Außenbezirken auf. Die vornehmen alten Patrizierhäuser der Innenstadt (Rampische Straße in Dresden, Neue Friedrichstraße in Alt-Berlin, Niedernstraße in Hamburg) werden von einer Bevölkerung mit einfacheren Wohnbedürfnissen nicht mehr zu dem Zwecke benutzt, zu dem sie geschaffen waren, und sie leiden dadurch, wie jeder andere Gegenstand auch. Die ärmere Bevölkerung kann die großen Wohnungen im alten Zustande

(Fortsetzung S. 14.)

völkerung der Innenstadt wird von der Statistik nicht mit erfaßt. War die Innenstadt früher dünn besiedelt, so kann die Bevölkerungszahl der Altstadt den Stand von 1871 u. U. auch dann übersteigen, wenn dort der Neubau von Bureaugebäuden auf eine intensive Citybildung hinweist. Ein Beispiel in dieser Richtung liefert Dortmund. Auf einem in der Innenstadt gelegenen Grundstück wohnten 5 Personen. Man errichtete darauf ein Geschäftshaus, in dem nur Wohnungen für die zur Verwaltung und zum Betriebe des Hauses nötigen Personen und ihre Angehörigen (Heizer, Hausverwalter, Cafetier, Restaurateur) vorgesehen waren, und die Bevölkerung stieg auf 20, also das Vierfache. Um die Zeit hat sich nun in den seltensten Fällen das ganze von der Umwallung umfaßte Gebiet zum Stadtkern oder gar zur City entwickelt, neben den Geschäftsvierteln sind — meist sehr dicht bevölkerte — Wohnviertel entstanden. Die City entwickelt sich dafür auch außerhalb der Umwallung an den inneren Teilen der ehemaligen Landstraßen. Diesen Vorgang hat Schott zu erfassen gesucht, indem er die Bevölkerung der sonstigen abnehmenden Stadtteile mit einbezieht. Doch geben auch diese Werte an sich kein exaktes Bild, denn wiederholt sind solche Straßen erst nach 1871 entstanden. Der Entvölkerung dieser Stadtteile ging kurz zuvor eine dichte Bevölkerung voraus (Marschall-, Grunaer Straße in Dresden). Die Zunahme der Citybildung läßt sich daher höchstens daraus schließen, daß die Bevölkerung hier nicht im angemessenen Verhältnis zur Bebauung des Stadtteiles zugenommen hat. Ein umfassendes Zahlenbild läßt sich mit der vorhandenen Unterlage nicht gewinnen. Die durch Beobachtung der Entvölkerung ermittelten Werte lassen nicht erkennen, welche Menschenmassen tagsüber in den Bureaus der Innenstadt beschäftigt sind. Erst wenn hierüber bei einer Gewerbezählung Unterlagen beschafft sind, läßt sich durch Gegenüberstellung der Zunahme der Tagesbevölkerung mit der Abnahme der Nachtbevölkerung ein Zahlenbild entwerfen, daß die Verschiebungen in den Verhältnissen der Innenstadt im vollen Umfange zum Ausdruck bringt.

*) Statistisches Jahrbuch der Deutschen Städte, XIV. Jahrgang 1907, 3., 21 ff. Die Citybildung in den deutschen Großstädten.

Die Entvölkerung im Innern der deutschen Großstädte im Jahre 1900, bezogen auf den gleich 100 gesetzten Stand der Bevölkerung des Jahres 1871.

I	II	III	IV	V	VI
	Stadt	Entvölkerung			Differenz zwischen 100 und den Werten der Spalte III
		der City	sonstiger abn. Stadtteile	beider zus.	
1	Berlin	47,1	163,6	148,9	52,9
2	Leipzig	55,8	120,1	108,1	44,2
3	Kiel	61,1	—	61,1	38,9
4	Dresden	67,5	122,3	105,8	32,5
5	Breslau	72,7	190,3	134,8	27,3
6	Königsberg	75,9	—	75,9	24,1
7	Stuttgart	76,7	93,9	88,9	23,3
8	Essen	76,6	92,2	92,0	23,4
9	Stettin	79,9	—	79,9	20,1
10	München	81,4	113,2	104,8	18,6
11	Hamburg	81,9	126,2	88,7	18,1
12	Elberfeld	82,5	81,7	82,3	17,5
13	Düsseldorf	83,8	109,5	89,9	16,2
14	Cöln	86,1	88,7	84,5	13,9
15	Bremen	89,9	112,1	96,8	10,1
16	Dortmund	90,2	—	90,2	9,8
17	Magdeburg	90,5	88,2	89,8	9,5
18	Frankfurt a. M.	96,2	167,7	122,4	3,8
19	Hannover	97,6	—	97,6	3,4
20	Straßburg	98,2	155,3	110,3	1,8
21	Mannheim	100,5	337,2	151,2	— 0,5
22	Posen	112,1	—	112,1	—12,1

Werte der Spalten I—V nach dem Stat. Jahrb. der Deutschen Städte 1907, S. 36/45.

Zu 1. Berlin. Als City wurde das von der Umwallung des Großen Kurfürsten umschlossene Gebiet Alt-Berlin, Alt-Kölln und Friedrichswerder angenommen. Die westlichen, vom Potsdamer Platz aus zugänglichen Teile der Innenstadt sind also nicht mit inbegriffen.

Zu 11. Hamburg steht nicht in den ersten Stellen, weil das von den alten Wallanlagen umschlossene Gebiet auch die dichtbesiedelten Wohnquartiere der Hafenarbeiter enthält.

Zu 14. Cöln. Die geringe Entvölkerung der Innenstadt von Cöln ist darauf zurückzuführen, daß bei der Entfestigung militärfiskalisches Gelände im Innern der Stadt für Wohngebäude frei wurde, das einen Teil des von Geschäftshäusern in Anspruch genommenen Geländes ersetzte.

Zu 16. Dortmund. In der Dortmunder Innenstadt finden sich niedrige Häuser inmitten größerer Gärten. Die Geschäftsstadt konnte sich also ausdehnen, ohne daß eine große Wohnbevölkerung verdrängt wurde (vgl. Teil II, Dortmund).

Zu 18. Frankfurt a. M. Es scheint verwunderlich, daß eine Handelsstadt wie Frankfurt erst an 18. Stelle unter 22 Städten rangiert. Das von den heutigen Wallanlagen umschlossene Gebiet zerfällt in 2 Zonen: Der innere Kern war von jeher dicht bevölkert und ist es bis heute auch geblieben, die äußere Zone war bis in die 70er Jahre dünn bebaut, und gerade in dieser wurden die meisten Geschäftshäuser errichtet (vgl. Teil II, Frankfurt).

nicht gebrauchen, man richtet sie notdürftig zu Kleinwohnungen her, und da die Miete dann meist immer noch zu hoch ist, sind Untermieter unausbleiblich. Bald werden die ehemals herrschaftlichen Wohnungen überfüllt, und auch die Quartiere, die von jeher bescheidene Wohnungen enthielten, machen einen ähnlichen Degenerationsprozeß durch. Hier wie dort nimmt die Überfüllung zu. Die Höfe werden zugebaut, Gesindewohnungen im Garten werden erweitert und aufgebaut, die Gärten werden zu Höfen, die vorhandenen Höfe werden verdunkelt und verengt, und bald sind die Grundstücke der Innenstadt bis auf den letzten Quadratmeter für kleine Wohnungen, Werkstätten usw. ausgenutzt. Der Mindestluftraum, der dem einzelnen in solchen Wohnungen zur Verfügung steht, sinkt unter das in den Bauordnungen angesetzte Mindestmaß herab. Beispielsweise beträgt der Mindestluftraum für 1 Erwachsenen nach der Dresdner Bauordnung 20 cbm, dem Hamburger Wohnungsgesetz 10 cbm. In den Hamburger Hafenquartieren wurden 3 cbm Luftraum pro Person ermittelt. Der tatsächliche Befund betrug also nur $^1/_7$ des in der Dresdner Bauordnung geforderten Mindestmaßes*). Außerdem werden die Häuser nicht mehr gut unterhalten. Ihre Besitzer wenden wenig an die Reparatur der Wohnungen; die den untersten Schichten angehörigen Mieter verlangen eine solche auch nicht, sie haben kein Bedürfnis nach Ordnung und Reinlichkeit, und die durch Überfüllung und unzweckmäßige Benutzung hervorgerufenen Übelstände werden durch Vernachlässigung und Schmutz nur verschlimmert. Bald bieten die verkommenen Stadtteile dem Großstadtmob, dem Verbrechertum und der niederen Prostitution einen willkommenen Unterschlupf.

D. Einfluß der City- und Kernbildung auf die bauliche Umgestaltung der Altstadt.

Durchbrüche.

Wie im vorigen Abschnitt dargelegt, zeigt sich die City- und Kernbildung in einer Steigerung des Verkehrs; sie führt mit wachsender Ausdehnung der Geschäftsstadt zur Verdrängung der Wohnbevölkerung und hat indirekt auch die Verwahrlosung der vom Leben der City noch nicht berührten Quartiere zur Folge.

Der Prozeß führt schließlich zu tiefgreifenden baulichen Umgestaltungen, durch die die Innenstadt den veränderten Verhältnissen angepaßt wird. Die alten Verkehrsbahnen müssen erweitert werden. Es werden neue Fluchtlinien für die Hauptstraßen der Innenstadt festgelegt, und beim nächsten Neubau muß der Besitzer hinter die neue Fluchtlinie zurückrücken. Dieser evolutionistische Prozeß vollzieht sich allmählich, entsprechend der Entwicklung, die der Geschäftsverkehr nimmt, oft aber bleibt er, wenn der eine oder andere nicht bauen will, hinter den Bedürfnissen zurück. Dann sind Störungen des Verkehrs und Verunstaltungen des Straßenbildes unaus-

*) Berücksichtigt man, daß die Güte der Luft in einem Zimmer neben der Quantität des Luftraumes von der Qualität der bei Erneuerung der Luft einströmenden Frischluft abhängt, ergibt sich ein noch viel ungünstigeres Bild, denn gerade in den engeren Höfen der Innenstadt lagern besonders schlechte, mit ungesunden Ausdünstungen gemischte Luftschichten.

bleiblich. Dem stehen Umgestaltungen gegenüber, die, mehr einen revolutionären Charakter tragend, mit einem Schlage neue Verhältnisse herstellen. Wiederholt macht sich die Eröffnung neuer Verkehrswege nötig, dabei müssen alte Stadtteile niedergelegt werden. Oft sind das dichtbevölkerte Quartiere von beträchtlicher Ausdehnung, so daß die Wiederunterbringung der alten Bevölkerung weitere Maßnahmen erfordert. Die Ausführung derartiger Durchbrüche bietet Gelegenheit, im Zentrum neues Bauland für Bureau- und Warenhäuser zu erschließen, und gibt unter Umständen willkommenen Anlaß, verkommene Stadtteile zu beseitigen. Zuweilen besteht hierfür sogar ein dringendes Bedürfnis; denn wenn die Verwahrlosung der Häuser eines Stadtteiles einen gewissen Grad erreicht hat und die schlechten Wohnungsverhältnisse nicht im Zustand einzelner Wohnungen, sondern in der Natur des Stadtteiles selbst liegen, wenn das ganze Quartier verwahrlost oder gar durchseucht ist, sind Einzelreparaturen zwecklos. Geordnete und gesunde Verhältnisse lassen sich dann nur dadurch herstellen, daß man die alten Häuser abreißt, das Gelände neu aufteilt und von Grund aus neu aufbaut. Oft scheint es sogar notwendig, nur aus hygienischen Gründen solche Unternehmungen in Angriff zu nehmen, d. h. einen Stadtteil zu sanieren. Die neuen Straßen werden dann nicht als Verkehrsstraßen, sondern als Wohnstraßen geplant, und das Gelände wird wieder mit tunlichst für die alte Bevölkerung passenden Wohngebäuden bebaut.

Sanierungen.

So kann man denn beobachten, wie auf dem Boden der Innenstadt, gewissermaßen aus dem Schutte der alten engen Wohnquartiere, eine neue Stadt entsteht. Mit breiteren Verkehrsbahnen, mit luftigeren Wohn- und Arbeitsräumen ausgestattet, trägt diese ihrer erweiterten Bestimmung und den neuen Forderungen der Hygiene Rechnung. Die soeben dargestellten Umbildungen vollziehen sich gleichzeitig, während außerhalb der Umwallung, auf den ehemaligen Wiesen und Feldern, neue Stadtteile emporwachsen. Beides steht miteinander in engen Wechselbeziehungen. Während die Stadt nach außen hin sich weitet und dehnt, erweitern sich auch ihre zentralen Organe. Im Gegensatz mit der äußeren Stadterweiterung kann man daher den Umbildungsprozeß der Innenstadt als „innere Stadterweiterung" bezeichnen.

Innere und äußere Stadterweiterung.

Allerdings liegen bei der inneren Stadterweiterung andere wirtschaftliche Verhältnisse vor als bei der äußeren. Bei der äußeren Stadterweiterung wird ein unter ländlicher Kultur stehendes Gebiet der städtischen Bebauung zugänglich gemacht, d. h. von einer niederen wirtschaftlichen Stufe auf eine höhere gehoben. Dabei werden Werte frei, die die Kosten des Umbildungsprozesses tragen und außerdem noch einen Gewinn wahrscheinlich machen. So fanden sich meist leicht private Unternehmer, die die äußere Stadterweiterung in die Hand nahmen. Die Mitwirkung der Behörde war mehr eine beratende und beaufsichtigende. Ein aktives Eingreifen auf diesem Gebiet war nicht erforderlich, auch weniger zu verlangen, da es sich um durchaus neue Finanzoperationen handelte, deren Ergebnisse sich nie genau voraussehen ließen, und der von den Privaten beschrittene Weg ohnehin zum Ziele führte. Schwierigkeiten wurden erst fühlbar, als sich herausstellte, daß die Wertsteigerung in keinem Verhältnis

Gewinnmöglichkeit bei der äußeren Stadterweiterung

zum Realwert stand. Um des Gewinnes willen hatte man die Bodenwerte zu hoch getrieben und Jahre vor der Bebauung bereits eskomptiert. Nur um den daraus entstehenden bedenklichen Verhältnissen vorzubeugen, haben sich einige Städte in der neuesten Zeit aktiv auch mit der äußeren Stadterweiterung befaßt.

Zuschußbedarf der Inneren Stadterweiterung.

Bei der inneren Stadterweiterung dagegen ist ein aktives Eingreifen der Städte fast in allen Fällen erforderlich. Das hier in Frage kommende Gelände steht bereits unter dem Zeichen intensivster städtischer Wirtschaft. Das Gelände wechselt nur die Wirtschaftsform, nicht die Wirtschaftsstufe. Werden an Stelle alter Häuser moderne Bureaugebäude errichtet, wird selten ein Ertrag zu erzielen sein, der die Kosten des Abbruches und Neubaues noch lohnt. Nur dann werden auch Private die Neugestaltung in die Hand nehmen, in der weitaus größten Zahl der Fälle aber sind die Kosten des Umbildungsprozesses größer als die dadurch erzielte Wertsteigerung, ein Gewinn ist nicht zu erzielen, und so erfordern Unternehmungen der inneren Stadterweiterung meist einen Zuschuß.

E. Die den Zuschuß bedingenden Faktoren.

1. Verlust an Bauland.

Die Höhe des Zuschusses ist von verschiedenen Faktoren abhängig. Die Durchbruchs- und Sanierungsgebiete sind fast durchgängig sehr dicht bebaut, enge Höfe und schmale Straßen sind für sie charakteristisch, ist dies doch der Grund, weshalb man an das Unternehmen herantritt. Es ist also mit einer bedeutenden Verringerung der bebauten Fläche zu rechnen. Beträgt beispielsweise der Bodenwert 500 M., so erfordert die Erbreiterung der Straße Kapitalien, wie sie nachstehende Tabelle zum Ausdruck bringt.

Die Erbreiterung der Straße

um	1 Meter			10 Meter			20 Meter		
bedeutet bei einer Länge von ...m	100	500	1 000	100	500	1 000	100	500	1 000
einen Verlust von .....qm	100	500	1 000	1 000	5 000	10 000	2 000	10 000	20 000
bei einem Preis von 500 Mark pro qm einen Verlust von Millionen Mark	0,05	0,25	0,5	0,5	2,5	5,0	1,0	5,0	10,0

Gewiß ist an den neuen Straßen unter Umständen eine höhere Bebauung zulässig, auch ist es eventuell möglich, durch eine rationelle systematische Parzellierung und Bebauung das Gelände wirtschaftlich besser auszunutzen. Meist aber waren die alten Stadtteile so eng bebaut, daß auch die rationellste Bauweise den Verlust an Bauland nicht ausgleichen kann. Es ist nur in seltenen Ausnahmefällen möglich, den Bodenwert so weit zu steigern, daß der Gewinn den in der obigen Tabelle schematisch angedeuteten Zuschuß ausgleicht. Soweit der Zuschuß auf diesem Momente beruht, ist er im Wesen der Unternehmung begründet.

2. Rentabilität und Bewertung der alten halbverfallenen Häuser.

Die Notwendigkeit eines Zuschusses ergibt sich ferner daraus, daß die abzubrechenden Häuser eine außergewöhnlich hohe Rente abwerfen. Sie sind meist an kleine Leute vermietet. Das allgemein gültige Gesetz, wonach Einzelerwerb teurer zu stehen

kommt als der Massenerwerb, bestätigt sich auch hier. Die Mieten pro Quadratmeter sind desto höher, je kleiner der abgemietete Raum ist. Das zeigt unter anderen nachstehendes, einer Untersuchung von Pfingsthorn entnommenes Beispiel aus Hamburg.

Zahl der Wohnungen	Größe in qm	Mietpreis Mark pro qm
2	10	17,30—29,60
31	10—20	8,00— 9,00
95	20—30	5,00—15,00
67	30—45	—11,00
5	größte	5,00— 7,00

Innerhalb gewisser Grenzen ist es berechtigt, daß die Mietsätze bei kleinen Wohnungen höher sind als bei größeren. Notwendige kostspielige Nebenanlagen, Wasserleitungen, Küchenherde usw. müssen in größerer Zahl eingerichtet werden, die Verzinsung des dazu erforderlichen Anlagekapitals verteilt sich auf eine kleinere Fläche. Außerdem sind die Mieteingänge unsicher, der Vermieter muß sich also durch einen höheren Mietsatz gegen Mietausfälle versichern. Doch gehen Mietpreise wie die obigen weit über die demnach zulässige Höhe hinaus. Die Preise steigen noch, wenn wenig bessere Kleinwohnungen in gleich günstiger Lage zu haben sind. Die Preissteigerung ist dann die Folge des für die Vermieter günstigen, für die Mieter ungünstigen Verhältnisses zwischen Angebot und Nachfrage, denn die Mieter befinden sich dem Hausbesitzer gegenüber in einer Notlage. Bessere Wohnungen, die die Mieter zur Kündigung veranlassen könnten, sind nicht vorhanden, der Vermieter sieht sich also nicht veranlaßt, seine Kunden durch die Güte des Gebotenen an sich zu ziehen. Er besitzt diesen gegenüber eine Art Monopolstellung und nutzt diese zum Schaden der Gesundheit der Mieter und zum eigenen Vorteil aus. Er verwendet die Überschüsse aus den hohen Mieteinnahmen nicht zur Instandsetzung der Häuser, es liegt ihm fern, die schlechtesten, zu Wohnzwecken höchst ungeeigneten Gelasse freiwillig zu schließen. Die hohen Mieteingänge werden auch nicht als Einnahmen aufgefaßt, die besonderen Umständen zu verdanken sind, man betrachtet sie als die normale 5prozentige Verzinsung eines Kapitals, das man in den alten Häusern investiert glaubt. Die hohen Mieteingänge werden gewissermaßen dem Grundstückswert zugeschrieben, anstatt daß sie dazu Verwendung finden, die Hauswerte abzuschreiben, und doch sind die Häuser in einem Zustande, der sie wertlos erscheinen ließe, wenn bessere zur Verfügung wären. Ihr Alter ist höher als 100 Jahre; die Zeit, die man zur Abschreibung eines gewöhnlichen Hauses rechnet*), ist längst vorüber, und trotzdem wirft es noch eine hohe Verzinsung ab. Indem der Vermieter es versäumte, die Abnutzung rechtzeitig durch Abschreibungen aus den Mietüberschüssen auszugleichen, hat er gewissermaßen das

*) In Amerika 20 Jahre, in England 100 Jahre.

POLITECHNIKA ŚLĄSKA BIBLIOTEKA GLIWICE

im Hause investierte Kapital verbraucht. Er genießt aber weiterhin trotzdem Einnahmen aus dem Objekt. Die Einnahmen können nicht als Zinsen anerkannt werden, da das Kapital nach dieser Überlegung nicht mehr vorhanden ist. Die Einnahmen sind auch nicht das Ergebnis einer Erwerbstätigkeit, da jedwede „Tätigkeit" fehlt. Wenn das Grundstück zu Durchbrüchen und Sanierungen gebraucht wird und der Besitzer einen Kaufpreis angeben soll, nennt er meist einen Preis, der zwar dem Ertragswert entsprechen mag, aber dem Sachwert keineswegs entspricht, und bezieht sich bei der Begründung der Höhe des Kaufpreises darauf, daß das Grundstück durch den Durchbruch oder die Sanierung einen höheren Wert erhält, d. h. er bezieht irrtümlicherweise den hohen Ertrag aus dem wertlosen alten Hause auf den Wert des Grundstücks. Auch damit ist er im Irrtum; er übersieht, daß der Grund und Boden im alten Zustande die Verzinsung nicht abwerfen kann, die er der Berechnung seines Kaufpreises zugrunde legt. Der Boden erhält erst durch die Umgestaltung der darauf befindlichen Straßen einen höheren Wert. Vorläufig enthält er nur Verwertungsmöglichkeiten, die durch eine geschickte Neuaufteilung, d. h. bedeutende geistige und mechanische Arbeitsleistungen, zu heben sind.

Bei der Berechnung des Kaufpreises dürfte der Verkäufer nicht davon ausgehen, daß dem Käufer später diese Werte in den Schoß fallen, er kann höchstens in Ansatz bringen, daß er dem Käufer die Möglichkeit gibt, diese Werte zu erwerben.

In den meisten Fällen aber führen diese Wertverhältnisse der Hausgrundstücke zu hohen Ankaufspreisen. In der Wirklichkeit spielt sich die Wertbildung auch nicht so einfach ab, wie sie in der obigen Darstellung im Interesse einer klaren Erkenntnis der prinzipiellen Entwicklungsvorgänge gezeigt wurde. Die Entstehung der mißlichen Verhältnisse liegt weit zurück, und so hat der Vermieter die schon wertlosen Häuser oft zu einem hohen Preise übernommen; die fiktiven Werte werden vom Käufer bei der Übernahme nicht erkannt, in bar bezahlt oder in Hypotheken übernommen. Die Gewinne, die bei der Vermietung der alten Häuser erzielt werden, fließen nicht in die Tasche eines einzelnen, sondern in die vieler, und da die Kapitalien alle zu Buche stehen, wird sich niemand bewußt, welcher Art sie eigentlich sind. So kommt es, daß man, um das Unternehmen nicht scheitern zu lassen, sich doch zu relativ hohen Ankaufspreisen verstehen muß. Eine besondere Höhe erreichen diese auch, wenn die Abbruchsgebiete, wie das häufig vorkommt, viele Bordelle enthalten. Die hohe Rentabilität kommt dann in entsprechend hohen Mieten zum Ausdruck. Wohnungen, die unter normalen Verhältnissen kaum 200 M. abwerfen würden, bringen dann bis zu 8000 M., also den 40fachen Betrag. Werden solche Häuser verkauft, bringt man das in der Höhe des Kaufpreises zum Ausdruck; ein Haus im Werte von 11 900 M. stieg bald auf 60 000 und 65 000 M. an, weil die Vorbesitzer das im Hause betriebene Gewerbe nicht von dem Hause zu trennen pflegen. Das Reichsgericht hat zwar Grundschulden, die auf dieser Verwechslung beruhten, nicht anerkannt, doch führten, wenn der Prozeßweg nicht beschritten wurde, diese Verhältnisse wiederholt zu einer abnormen Höhe der Ankaufspreise.

Soweit sich der Zuschuß auf die in den beiden letzten Abschnitten erwähnten Vorgänge gründet, ist er im Gegensatz zu der auf dem Verlust an Bauland beruhenden Erhöhung der Kosten als eine unberechtigte Verteuerung der inneren Stadterweiterung aufzufassen. Das Streben der die Durchbrüche und Sanierungen ausführenden Organe sowie der Verwaltung und Gesetzgeber muß dahin gehen, diese Verteuerungen auf das Mindestmaß zu reduzieren.

II. Teil.

Beispiele innerer Stadterweiterung.

A. Cöln am Rhein.

1. Die Entwicklung Cölns.

Bedeutung der geographischen Lage.

Cöln am Rhein gehört zu den wenigen Städten, die im Laufe der Jahrhunderte unvermindert ihre Bedeutung behauptet haben. Vermöge ihrer geographischen Lage bildete die römische Colonia Agrippensis für die Eroberer einen der wichtigsten Stützpunkte im ganzen Lande. Aus dem gleichen Grunde wurde das mittelalterliche Cöln eines der wichtigsten Kulturzentren seines Zeitalters, in dem deutsche, französische und flandrische Elemente zusammenströmten, und auch die bedeutende Entwicklung des heutigen Cöln ist nicht zum mindesten auf seine günstige Lage zurückzuführen. In nächster Nähe der französischen, belgischen und niederländischen Grenze gelegen, ist es eine der wichtigsten Eingangspforten Deutschlands und einer der größten Knotenpunkte des europäischen Verkehrs. Die von Rußland über Berlin nach Frankreich führende Route kreuzt sich hier mit den stark benutzten Linien, die von England und den Nordseehäfen den Rhein hinauf nach Süddeutschland, der Schweiz und Italien führen. Außerdem ist Cöln bei der unmittelbaren Nachbarschaft des rheinisch-westfälischen Kohlenreviers und des Aachener und München-Gladbacher Industriegebiets der natürliche Mittelpunkt zweier hochentwickelter Industriegebiete, die zu den größten und dichtestbevölkerten der Erde zählen.

Citybildung in Cöln.

Durch diese beiden Momente, die günstige Lage im europäischen Verkehr und die Eigenschaft eines Zentrums der westdeutschen Industriegebiete, sind in Cöln die Vorbedingungen zu einer höchst intensiven Citybildung gegeben, die weit über den Rahmen der sonst in deutschen Großstädten vorwiegenden Kernbildung hinausgeht. Zahlreiche bedeutende Banken, große Bureaugebäude, üppige Läden und Vergnügungslokale aller Art bestimmen den Charakter der Innenstadt, und durch deren enge Straßen flutet Tag und Nacht ein bunter internationaler Verkehr.

2. Der Stadtplan.

Einfluß des Festungsgürtels.

In Deutschland gibt es wohl wenige Städte, deren Cityverkehr sich auf so beschränktem Raume abwickelt wie in Cöln. Straßenbreiten von 9—10 m sind etwas ganz Gewöhnliches. Man spürt allenthalben, daß die Stadt Jahrhunderte hindurch von engen Festungsgürteln eingeschnürt und auf die intensivste Ausnutzung des innerhalb der Umwallung verfügbaren Raumes angewiesen war.

Die Römerstadt.

Am engsten gebaut ist die heutige City. Sie hat sich auf dem Boden der römischen Siedelung entwickelt; deren Grenzen*), das rechtwinklige Straßensystem und die viereckigen Häuserblocks lassen noch heute den Ursprung aus dem römischen castrum deutlich erkennen (vgl. die punktierte Fläche auf Fig. 1).

Das mittelalterliche Cöln.

Die Hauptstraßen des mittelalterlichen Cöln sind schon etwas breiter. Ihr System weicht von dem des römischen Stadtteils wesentlich ab; es entwickelt sich aus der halbkreisförmigen Gestalt des Festungsgürtels, der in keinerlei Beziehung zu den scharfen rechtwinkligen Linien der römischen Wälle steht. Die Hauptstraßen verlaufen hier radial. Die zwischen diesen liegenden keilförmigen Geländestreifen sind nach Art der mittelalterlichen Stadtpläne mehr oder weniger willkürlich aufgeteilt (vgl. die engschraffierte Fläche).

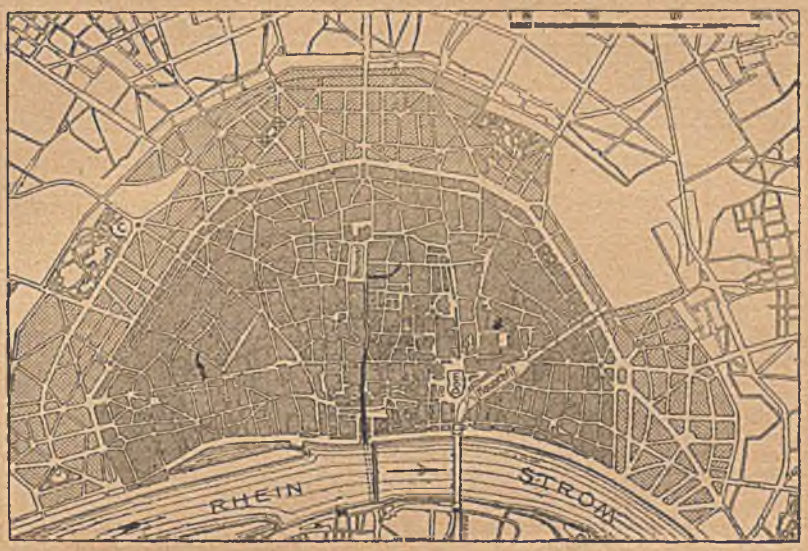


Fig. 1. Cöln. Stadtplan.
Der Plan läßt die drei wichtigsten Entstehungsperioden der Stadt erkennen.
I. Gürzenichstraße. 1. Hohe Straße. 4. Severinstraße.
II. Zeppelinstraße. 2. Richmodstraße. 5. Heumarkt.
III. Im Dau. 3. Breite Straße.

Das Stübbensche Cöln.

Am breitesten sind die Straßen der dritten (in Fig. 1 weitschraffierten) Zone angelegt. Die unter Stübben entstandene Stadt legt sich konzentrisch um das mittelalterliche Cöln. Ein wohldurchdachtes System von Radial- und Diagonalstraßen schließt das zwischen dem Ring und dem jetzigen Festungsgürtel gelegene ehemalige Festungsgelände auf. Das Stadtgebiet liegt schon außerhalb des Bereiches der City; es enthält vorwiegend Wohnviertel auch für die besser situierte Bevölkerung.

Die Vororte.

Die außerhalb des jetzigen Festungsgürtels vor den Glacis liegenden Flächen sind aus strategischen Gründen vor dem Kriege unbebaut geblieben**). Die Vororte schließen sich daher nicht direkt an die Stadt an, sie liegen weit von ihr entfernt, auch voneinander sind sie durch große Freiflächen getrennt. Selbst kleine Festungen, gleichen sie in ihrem Aufbau dem der Stadt; als im Innern dichter, nach außen zu dünner bebaute Siedelungen gruppieren sie sich trabantenartig um den Mittelpunkt Cöln.

*) Die Grenzen sind im Norden die Burgmauer, im Westen der „Mauritius-Steinweg“ und im Osten der „Waidmarkt“ und die Straße „Alte Mauer am Bach“. Der nordwestliche Eckturm der römischen Befestigung ist noch erhalten.

**) Die Bebauung dieser Flächen wird jetzt nach den Plänen Fritz Schumachers unter dessen Leitung in Angriff genommen.

Obwohl Cöln nach Einverleibung der Vororte einen ganz bedeutenden Umfang einnimmt, ist die Wohndichte sehr groß. Da auch die Vororte mehr ein städtisches als ländliches Gepräge tragen und sie außerdem weit von der Stadt entfernt sind, ziehen es viele vor, direkt in der Stadt zu wohnen. Daraus erklärt es sich, daß auch innerhalb des Festungsgürtels und sogar innerhalb des Rings ein lebhaftes Bedürfnis zur Errichtung von neuen Wohnungen auch für besser situierte Bevölkerungsklassen vorhanden war.

3. Die Gürzenichstraße.

Lage der Gürzenichstraße.

Bei einer derartigen Struktur des Stadtplanes führen von jeder der drei Landseiten mehrere Radialstraßen nach den Grenzen der alten Römerstadt, der heutigen City. Der Hauptverkehr wird dort an drei Punkten, am Nord- und Südende der Hohestraße und am Aachener Tor in der Schildergasse, zusammengefaßt. Von den beiden Straßen bildet nur die Hohestraße einen kontinuierlich die ganze Altstadt durchlaufenden Straßenzug; ähnlich wie die Hellwege in Dortmund entspricht auch die Hohestraße einem alten Verkehrswege, und zwar der Straße, die seit alter Zeit den Rhein hinabführt. In der dazu senkrechten Richtung bestand früher ein solcher Verkehr nicht, auch die spätere Entwicklung von Deutz führte weniger zu einem durchgehenden Verkehr von Ost nach West; es genügte daher, wenn die Schildergasse in der Hohestraße auf die Hauptstraße des alten Cöln traf und an anderer Stelle eine Verbindung von der Schiffbrücke mit den Verkehrszentren bestand. Überdies hatten

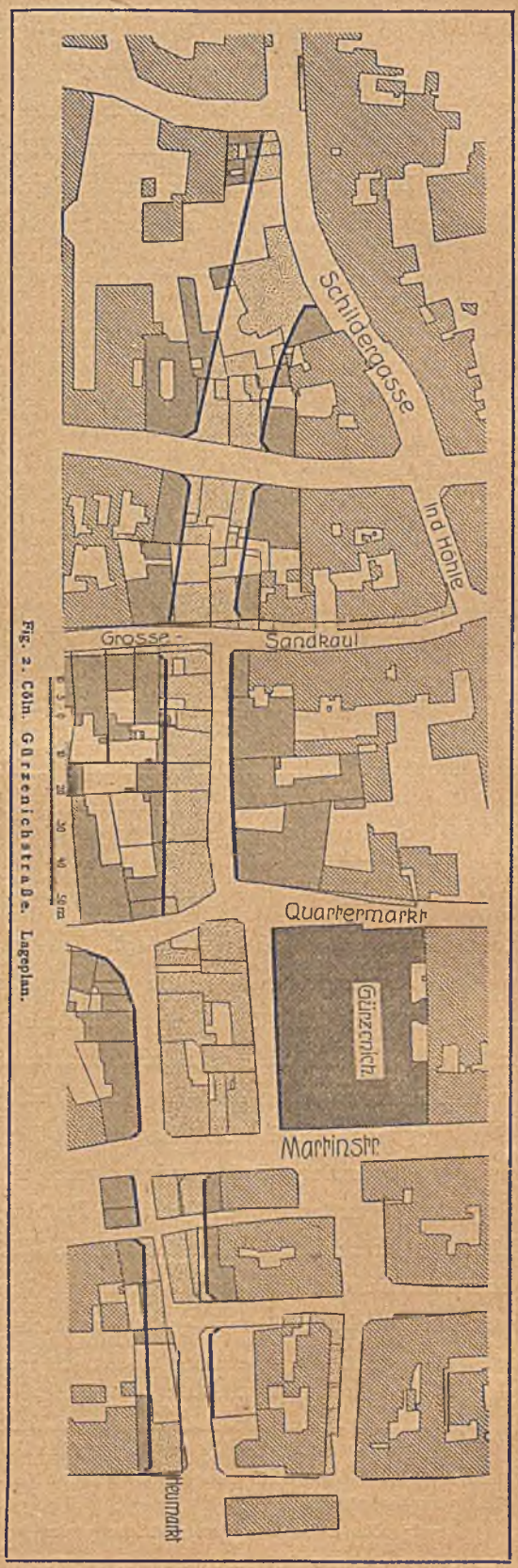


Fig. 2. Cöln. Gürzenichstraße. Lageplan.

sich sowohl im Heu- wie im Neumarkt Plätze entwickelt, die im Anschluß an die äußeren westlichen Stadtteile resp. das östlich gelegene Deutz als Verkehrs- und Handelsmittelpunkte gelten konnten.

Die lebhafte Entwicklung Cölns und die Einverleibung des fast zu einer Großstadt angewachsenen Deutz erforderten aber schließlich doch die Herstellung einer der nordsüdlich verlaufenden Hohestraße entsprechenden West-Ost-Verbindung. Die Schiffbrücke wurde durch eine eiserne Rheinbrücke ersetzt und im Zusammenhang damit vom Rhein aus am Gürzenich vorbei nach der Hohestraße und darüber hinaus bis zum Anschluß an die erbreiterte Schildergasse eine neue Straße durchgebrochen, die den Namen Gürzenichstraße erhalten hat.

Sanierung. Die Führung des neuen Straßenzuges hat, abgesehen von seiner verkehrstechnischen Bedeutung, noch den Vorteil, daß das der Sanierung dringend bedürftige Stadtgebiet zwischen Neumarkt und Rhein teilweise beseitigt wird; andere Quartiere, die sich in ähnlich schlechtem Zustande befinden, sollen demnächst beseitigt werden. Da in einer von Fremden lebhaft besuchten Stadt die Prostitution in den alten Stadtteilen besonders entwickelt ist und die alten Häuser in Anbetracht dessen außerordentlich hohe Renten abwerfen, ist auch hier das Sanierungswerk erschwert; ein Haus, das bei normaler Benutzung nur 200 M. Miete abwerfen würde, bringt hier 8000 M., also den 40fachen Betrag.

Denkmalpflege. Die beim Durchbruch der Gürzenichstraße beseitigten Häuser hatten also keinen großen Sachwert, auch ihr künstlerischer Wert und ihr Altertumswert war nur gering. Soweit aber doch einige Häuser vorhanden waren, die ein kunsthistorisches Interesse hatten, wurden sie in allen Details vor dem Abbruch genau aufgemessen und photographiert. Auch wurde, wenn möglich, eine Anlehnung an alte Straßenfluchten gesucht. Die Gürzenichstraße fügt sich daher harmonisch in den Straßenorganismus ein. Die Krümmungen der Fluchtlinien erscheinen nicht als gesucht, ebensowenig der Platz vor dem Gürzenich, der eine wertvolle Bereicherung der Cölner Platzanlagen darstellt.

Fluchtlinien.

Die Breite der Straße beträgt nur 16 m; sie ist aber trotzdem rund 6 m breiter als die alte, 9—10,50 m breite Schildergasse, mit der sie zu einem einheitlichen Straßenzug verwächst. Trotz des lebhaften Verkehrs in den Cölner Straßen sind nicht einmal dort wesentliche Verkehrsstörungen vorgekommen, und das ist erst recht nicht in der Gürzenichstraße der Fall. Ihr Schöpfer Rehorst hat damit die Richtigkeit seiner theoretisch schon wiederholt vertretenen Auffassung von den Mindestbreiten der Großstadtstraßen an einer der verkehrsreichsten deutschen Geschäftsstraßen durch die Praxis glänzend bewiesen.

Bauzeit. Die Ausführung des Unternehmens begann im Jahre 1907; 1913, also nach 6 Jahren, wurde die Straße dem Verkehr übergeben. Das an der Gürzenichstraße errichtete Stadthaus und die meisten Neubauten waren bis dahin ebenfalls fertiggestellt.

Ankauf. Soweit das Gelände für das Stadthaus, also zu öffentlichen Zwecken gebraucht wurde, konnte auf Grund einer königlichen Kabinettsorder das Enteignungsrecht zur

Anwendung gelangen. Das Verfahren betraf 8 Grundstücke von zusammen 3588 qm. Die übrigen 26 Grundstücke mußten freihändig erworben werden.

Der Erwerbspreis aller 9 483 qm betrug 6 190 000 M., d. i. 653 M./qm. Davon wurden verwendet

a) für das Stadthaus..... 3588 qm
b) als Bauland ..... 1273 „
c) als Straßenland ..... 4622 „

In Anbetracht dessen, daß der größte Teil der Grundstücke freihändig erworben werden mußte, erscheint der Erwerbspreis als sehr niedrig. Es beweist dies, mit welcher Umsicht und Initiative die Stadtverwaltung das Unternehmen geplant und ausgeführt hat.

Verkauf.

Beim Ankauf wurden alle alten Hypotheken von der Stadt abgelöst; sie ließ aber beim Verkauf einen großen Teil des Kaufgeldes als Hypothek an erster Stelle stehen. Obwohl nur Splißteile, die Reste der für das Straßenland erworbenen Grundstücke, zu erwerben waren, konnte die Stadt ihre Grundstücke rasch verkaufen. Eine Bau- oder Terraingesellschaft, die sich mit der Realisierung der Grundstücke zu befassen hatte, brauchte also nicht erst gegründet zu werden. Der erste Käufer übernahm direkt auf eigene Rechnung die Bebauung. Die Käufer waren zwei Aktiengesellschaften und zwei Großkaufleute. Sie errichteten auf ihren Grundstücken Geschäfts- und Warenhäuser. Zwei der Neubauten, das „Palatium“ und das Warenhaus Tietz, stammen von Wilhelm Kreis. Die beiden einander gegenüberstehenden Bauwerke sichern in Gemeinschaft mit dem sich an das Warenhaus anschließenden Stadthaus den einheitlichen großen Charakter, der die Gürzenichstraße zu einer der städtebaulich und architektonisch in gleicher Weise vollendeten Anlage erhebt. Auch bei den Häusern, die nicht durch Kreis oder Rehorst errichtet wurden, ist die Fassadengestaltung durch baupolizeiliche Maßnahmen durch die Stadt zu beeinflussen; eine Störung des hervorragend schönen Städtebildes ist also nicht zu befürchten.

Architektur.

4. Die Zeppelinstraße.

Wirkung der Entfestigung auf äußere und innere Stadterweiterung.

Die jetzt in Angriff genommene Entfestigung erschließt die weiten Flächen vor den Glacis der städtischen Bebauung, und auch im Innern wird viel militärfiskalisches Gelände für Zivilzwecke frei. Zwei größere Areale dieser Art hat die Stadt angekauft und nach Abbruch der alten Baulichkeiten und Anlage neuer Straßen, bei der Zeppelinstraße für Geschäftshäuser, bei der Straße „Im Dau“ für Wohnhäuser, wieder verkauft.

Lage der Zeppelinstraße.

Das militärfiskalische Gelände, aus dem die Zeppelinstraße geschaffen wurde, erstreckt sich an der Nordseite des Heumarkts; es liegt einige Meter östlich von der nur 9,24 m breiten Richmodstraße, die mit der Schildergasse, der Hohen Straße und der Breiten Straße einen die innerste City umschließenden Ring bildet. In der Richmodstraße herrscht daher ein ähnlich lebhafter Verkehr wie auf der Hohen Straße und Schildergasse. Die Erschließung des militärfiskalischen Areals ermöglichte, diesen

Ring durch eine breitere Straße zum Abschluß zu bringen, die gleichzeitig auch ein wichtiges Glied in der Nord-Süd-Durchquerung der Altstadt darstellt. Mit der Ausführung der Zeppelinstraße ist ein der Hohen Straße parallel verlaufender Straßenzug entstanden, der vom Südbahnhof über die Griechenpforte durch die Fleischmengergasse über Neumarkt und durch die Zeppelinstraße usw. nach St. Gereon führt.

Fluchtlinien.

Der geschwungene Verlauf der Fluchtlinien ist dadurch bedingt, daß die Straße östlich der Richmodstraße im Neumarkt mündet und an der Kreuzung der Richmodstraße und Breiten Straße auf die letztere trifft. Die starke Krümmung hat auch den Vorzug, daß die Geschlossenheit des Neumarktes gewahrt bleibt. Durch den Blick auf die einheitlichen schönen Fassaden der Zeppelinstraße ist der Neumarkt um ein wertvolles Stadtbild reicher geworden. Wie die Gürzenichstraße weist auch die Zeppelinstraße nur eine geringe Breite auf; sie beträgt 14 m, also 2 m weniger als die Gürzenichstraße. Der Verkehr kann sich trotzdem glatt abwickeln. Die geringe Breite der Straße kommt der Größe der Grundstücke und nicht zum mindesten auch der Rentabilität zugute, zeigt doch Tabelle S. 16, welch bedeutende Kapitalien bei einer unnötigen Straßenbreite verlorengehen können.

Breite.

Größe des Areals.

Die Eigenschaft des Durchbruchs als einer Aufschließungsstraße bedingt die günstige Gestalt der verbleibenden Bauplätze.

Vom Militärfiskus wurden durch die Stadt	12 751 qm	erworben.
Von Privaten zur Arrondierung des Geländes vier mit alten Häusern bebaute Grundstücke von hinzugekauft. Die Größe des erworbenen Geländes beträgt also	665 „	für 240 M./qm
	13 416 qm	
Davon entfielen auf Straßenland	3 080 „	
und verbleiben als Bauland	10 336 qm.	

Bebauung.

Der Erwerb und Verkauf ging auf Kosten des Grundstücksamtes. Die Bauplätze wurden teilweise direkt durch die ersten Käufer mit Waren- und Geschäftshäusern bebaut. Zur Fertigstellung der Häuser hatten die Käufer drei Jahre Zeit; die Termine wurden glatt eingehalten, so daß nach Ablauf dieser Frist die ganze Straße als eine hervorragende Geschäftsstraße Cölns dem Verkehr übergeben werden konnte.

5. Die Straße „Im Dau".

Lage.

Das andere militärfiskalische Areal, das durch die Stadtverwaltung aufgeschlossen wurde, liegt im südlichen Teile der mittleren engschraffierten Stadtzone. Die „Im Dau" genannte Durchbruchstraße, die vorwiegend für Wohnhäuser bestimmt ist, zweigt von der Severinstraße ab. Nicht alle alten Baulichkeiten wurden hier abgebrochen. Die alte Garnisonkirche wurde erhalten und teils als Turnhalle umgebaut, teilweise auch für das Museum für Volkshygiene hergerichtet, das man in Verbindung mit einer Sparkasse und Schule dicht neben die Garnisonkirche gebaut hat. Es ist das ein Beispiel dafür, wie alte, künstlerisch wertvolle Baulichkeiten den anderen Verhält-

Denkmalpflege und Architektur.

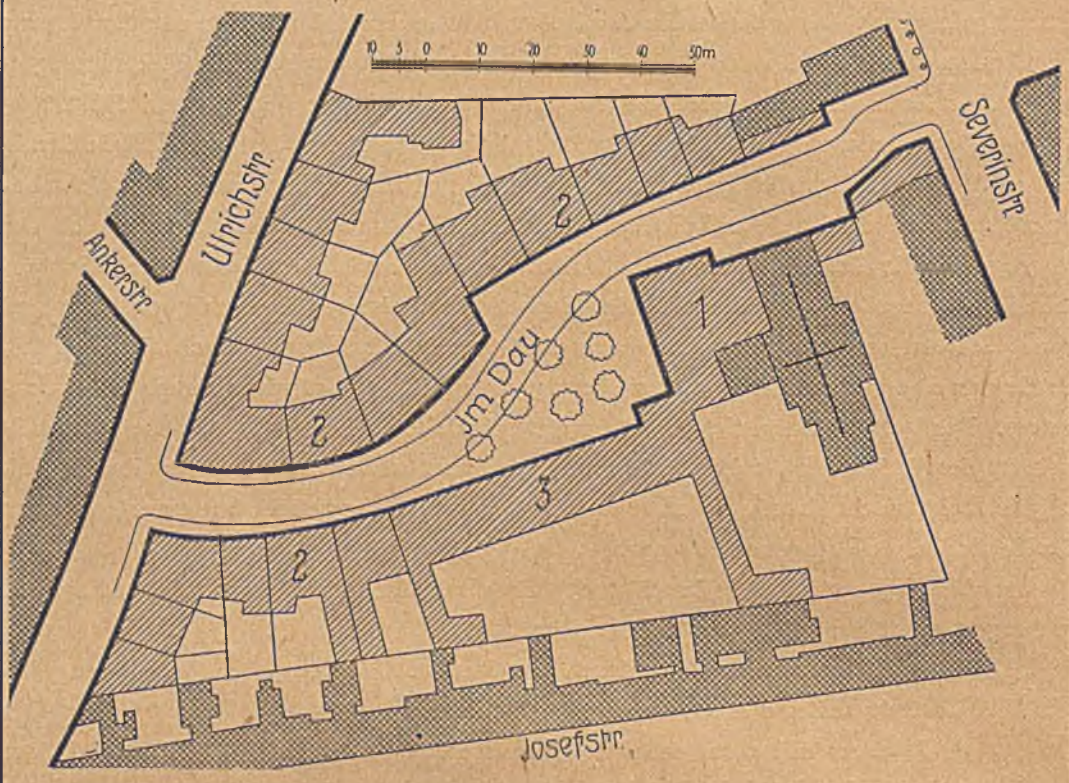


Fig. 3. Cöln. Die Straße „Im Dau“.

1. Verwaltungsstelle,
2. Mietwohnungen,
3. Schule.

Die kreuzschraffierten Bauten sind alt. Man beachte, wie die Fluchtlinienführung die Wirkung der Kirche steigert. Diese überragt das mit 1 bezeichnete Gebäude und gibt so der Straße Im Dau, von der Ulrichstraße aus gesehen, einen geeigneten Abschluß.

nissen angepaßt werden können, wenn sie ihrem ursprünglichen Zweck nicht mehr zu dienen haben. Das Museum schließt sich mit der alten Kirche zu einer wundervollen Gebäudegruppe zusammen, in der alte und moderne Baugedanken harmonisch zu einer Einheit verschmelzen. Die Gebäudegruppe ist der architektonische Mittelpunkt der ganzen Straße; Verkehrsinteressen waren bei dieser Wohnstraße nicht zu berücksichtigen. Bei der Gestaltung der Fluchtlinien brauchte man daher nur daran zu denken, diese Gruppe voll zur Geltung zu bringen. Auch in der Fassadengestaltung wurde darauf Rücksicht genommen; die Architektur der Häuser entwickelt sich nach einem einheitlichen, von der Stadt aufgestellten Gesamtplan.

Erwerb.

Vom Militärfiskus erwarb die Stadt		12 186 qm	
Von Privaten kaufte sie ein durch die Fluchtlinien angeschnittenes Grundstück von		834 „	für 81 M./qm
Die Größe des erworbenen Geländes beträgt also		13 020 qm	
Davon entfallen auf Straßenland	3182 qm		
auf öffentliche Gebäude			
a) Alte Garnisonkirche (jetzt Turnhalle, Museum und Lesesaal).....	746 qm		
b) Schule	3086 „		
c) Verwaltungsstelle	527 „		
d) Sparkasse	71 „	4430 „	
Insgesamt für öffentliche Zwecke	7612 qm	7 612 „	
Verbleiben als Bauland für Wohnhäuser		5 405 „	
		13 017 qm*).	

Verkauf und Bebauung.

Die Baustellen wurden durch die Magdeburger Baubank erworben, die die Grundstücke an Private weiter verkauft. Die Dritterwerber sind Private; die Miete der Häuser beträgt pro Zimmer 13—20 M. monatlich. Wie an der Zeppelinstraße war auch hier ein Fertigstellungstermin von drei Jahren vereinbart, aber schon zwei Jahre nach Beginn waren die meisten Bauarbeiten beendet.

6. Bedingungen für den Verkauf städtischer Baugrundstücke.

Beim Verkauf der Bauplätze an der Zeppelinstraße und der Straße „Im Dau" galten die Bedingungen für den Verkauf städtischer Baugrundstücke. Diese gestatten eine glatte und einfache Abwicklung der Rechts- und Geldgeschäfte und sichern die Einheitlichkeit der Fassadengestaltung der neuen Häuser. Aus deren Inhalt sei daher folgendes erwähnt:

Eigentumsübergang.

Die Grundstücke werden hypothekenfrei verkauft. Der Besitzantritt erfolgt erst, wenn der Vertrag durch Stadtverordnete und Bezirksausschuß genehmigt ist. Zur Prüfung des Vertrags ist beiden Korporationen mindestens drei Monate Frist gewährt.

Zahlungsbedingungen und Sicherstellung der Bebauung.

10% des Kaufpreises sind, in ganze oder halbe Tausende abgerundet, innerhalb 8 Tagen nach Besitzantritt als Anzahlung zu leisten, falls der Käufer es nicht vorzieht, die Kaufsumme ganz zu erlegen. Ist die Bebauung innerhalb eines Jahres nicht erfolgt, hat der Käufer weitere 10% zurückzuzahlen; der ganze Kaufpreisrest ist fällig, wenn 2 Jahre nach Besitzantritt die Bebauung noch nicht erfolgt ist. Sind dagegen die Grundstücke innerhalb des ersten und zweiten Jahres bebaut, bleiben 80 bzw. 90% des nach dem Verhältnis der bebauten Front zu berechnenden Preises 9 Jahre als durch die Stadt

*) Die Differenz ist auf die Ungenauigkeit der älteren Messungen zurückzuführen.

unkündbares Restkaufgeld stehen. Nach Ablauf der 9 Jahre ist der Restkaufpreis ohne weitere Kündigung fällig.

Der Kaufpreis ist vom Tage der Beurkundung des Vertrags mit 6% jährlich zu verzinsen; wenn der Käufer aber bei Besitzübergabe den ganzen Kaufpreis zahlt, hat er für die drei oder mehr Monate, die von der Beurkundung bis zur Genehmigung des Vertrags vergehen, keine Zinsen zu zahlen. Bei pünktlicher Zahlung der Zinsen am Fälligkeitstage werden nur 5% berechnet.

Nach vorangegangener dreimonatiger Kündigung ist der Käufer berechtigt, den Kaufpreis in halben oder ganzen Tausenden abgerundet abzuzahlen.

Straßen-, Bürgersteig- und Kanalkosten werden ebenfalls hypothekarisch eingetragen. Die Stadt hat bis zur gänzlichen Abzahlung des Kaufpreises und der zum Grundstück gehörigen Straßen- und Kanalbaukosten das Recht, vom Vertrag zurückzutreten, wenn der Käufer seine Zahlungsverpflichtungen nicht pünktlich erfüllt. Der Anspruch auf eine solche Rückauflassung wird mit eingetragen.

Restkaufpreis und alle ihre Nebenansprüche kann die Stadt sofort einfordern:

a) wenn die Zinsen nicht innerhalb 4 Wochen nach dem Fälligkeitstage gezahlt werden,
b) wenn die Zwangsversteigerung oder Zwangsverwaltung des Grundstücks angeordnet ist,
c) wenn ein Schuldner oder Eigentümer des Grundstücks in Konkurs gerät oder außergerichtlich seine Zahlungen einstellt,
d) wenn bei einem Besitzübergang des Grundstücks an Dritte die Ansprüche der Stadt nicht voll gewahrt sind,
e) wenn der Käufer die auf dem Grundstück errichteten Gebäude nicht ihrem Werte nach bei einer der Stadt genehmen Feuerversicherungsgesellschaft versichert.

Baubedingungen.

Gewerbliche Anlagen, die dem § 16 der Gewerbeordnung und dem Reichsgesetz vom 2. März 1874 unterliegen, Dampfkesselanlagen, Dampfschornsteine und Fabriken jeder Art dürfen auf den verkauften Grundstücken nur mit Zustimmung der Stadt errichtet werden. Gas, Wasser und elektrische Energie darf der Käufer nur von der Stadt Cöln beziehen.

Der Fertigstellungstermin der auf den Kaufgrundstücken zu errichtenden Häuser wird von Fall zu Fall festgesetzt. Für jedes angefangene Jahr Verzögerung ist eine Konventionalstrafe von 5% des Kaufpreises zu zahlen.

Fassadengestaltung.

Unabhängig von der baupolizeilichen Erlaubnis hat der Käufer die Baupläne der städtischen Verwaltung zur Genehmigung vorzulegen; er darf mit der Ausführung der Bauten nicht beginnen, ehe die Genehmigung erfolgt ist. Die Ausführung hat in strenger Übereinstimmung mit den genehmigten Plänen ohne die geringste Abweichung von diesen zu erfolgen. Um für den Fall, daß gewisse Korrekturen nötig werden, vergebliche zeichnerische Arbeiten zu ersparen, ist der städtischen Bauverwaltung vor

Einreichung des Baugesuchs an die Baupolizei eine Grund- und Aufrißskizze im Maßstab 1:100 zur Genehmigung vorzulegen.

Die Fassaden der zu errichtenden Gebäude sind unter materialgerechter Behandlung der Baustoffe auszugestalten. Auf schlichte ungekünstelte Gestaltung der Dächer, auf gut gelöste Übergänge bei verschiedenen Gebäudehöhen und auf günstige Anschlüsse der Eckbauten wird besonderer Wert gelegt.

Die Fassadenzeichnungen sind im Maßstab 1:100 und 1:50 einzureichen, auf Verlangen sind sie durch Architektur- und andere Details zu ergänzen. Als Material der Fassaden ist Haustein oder Edelputz vorgeschrieben; die Rückfronten sind zu verputzen, desgleichen Brand- und Grenzmauern und Schornsteine. Zementputz ist überall ausgeschlossen, die Verwendung von Verblendern nur in besonderen Fällen gestattet.

Die Dächer sind als normale Satteldächer mit First auszubilden. Als Dachdeckung sind Schiefer (altdeutsche Deckung), Biberschwänze oder Hohlziegel anzuwenden. Falz- und Glasurziegel sind ausgeschlossen, ebenso die gleichzeitige Benutzung von Schiefer und Dachziegel an ein und demselben Gebäude.

Firmenschilder und Reklamen aller Art müssen im Entwurf vorgelegt werden.

Kunsthistorische Funde in den Baugruben.

Alle zur Aufbewahrung in Museen geeigneten Gegenstände von geschichtlichem Wert, die in den verkauften Baustellen gefunden werden, bleiben Eigentum der Stadt Cöln. Der Käufer ist daher verpflichtet, die Grundarbeiten daraufhin beaufsichtigen zu lassen und dafür zu sorgen, daß Zerstörungen und Veränderungen solcher Gegenstände und ihrer Fundstellen vermieden werden. Der Käufer hat die Fundstücke kostenlos der Stadt Cöln zur Verfügung zu stellen, er hat beim Wiederverkauf dem Käufer entsprechende Verpflichtung aufzuerlegen. Wird die Ablieferung unterlassen, tritt gerichtliche Verfolgung ein. Jeder Fund ist sofort dem Oberbürgermeister anzuzeigen. Dieser entscheidet, ob die Fundstücke abzuliefern sind.

Bei Zuwiderhandlungen gegen eine oder mehrere der gestellten Baubedingungen kann die Stadt die Beseitigung der widerrechtlich ausgeführten Anlagen jederzeit vom Besitzer fordern. Außerdem verfällt der Käufer sofort in eine Vertragsstrafe von 5000 M. Im Falle des Wiederverkaufs hat jeder Käufer seine Pflichten auf seinen Rechtsnachfolger zu übertragen.

7. Bedeutung der drei Cölner Durchbrüche.

Zuschuß.

Bei der raschen Entwicklung der drei Cölner Durchbruchstraßen und der günstigen Grunderwerbs- und Verkaufsmöglichkeiten, bei der geringen Breite der Straßen, wird nur mit einem mäßigen Zuschuß zu rechnen sein. Hierin weichen die drei Cölner Beispiele wesentlich von den übrigen ab. Von Bedeutung sind sie aber durch

Städtebau und Architektur.

ihre hervorragende städtebauliche und architektonische Lösung. Wenige Durchbrüche sind mit so glücklicher Hand zur rechten Zeit in die Brennpunkte des großstädtischen Innenverkehrs geführt worden wie die Gürzenichstraße und Zeppelinstraße. Bei wenigen

Durchbruchstraßen vermochte der Leiter des städtischen Hochbauamts vermöge der ihm in den Verkaufsbedingungen gesicherten Rechte so einheitliche und architektonisch wertvolle Städtebilder zu erzielen wie in Cöln. Rehorst, dem damaligen Leiter der baulichen Entwicklung Cölns, vor allem ist es zu danken, daß hier in Kürze von dem lebhaften Cölner Verkehr durchflutete Geschäftsstraßen entstanden sind, die sich organisch dem Stadtplan einfügen und deren Architektur, den Geist der modernen Zeit tragend, sich den berühmten Straßenbildern des alten Cöln ebenbürtig anschließt.

B. Dortmund.

1. Dortmunds Entwicklung.

Zur Zeit der Hansa.

Die Landgebiete, in denen sich heute der Industriebezirk ausdehnt, erhielten erst im 19. Jahrhundert größere Bedeutung, seitdem sich die Schwerindustrie in diesen kohlenreichen Gegenden entwickelt hat. So kommt es, daß in dem dicht besiedelten Gebiet nicht alle Orte auf eine lange Vergangenheit zurückblicken können und nur wenige Städte bereits in früheren Jahrhunderten eine einigermaßen wichtige Stellung einnahmen. Zu diesen Städten gehört auch Dortmund, das schon einmal im Mittelalter eine Blütezeit erlebte, als es Mitglied der Hansa war und sein Handel unter dem Schutze des Städtebundes große Ausdehnung hatte; an allen damals wichtigen Handelsplätzen waren Dortmunds Kaufleute vertreten, sie besaßen nicht allein im Londoner Stahlhof weitgehenden Einfluß, auch im Osten waren sie hochangesehen, und ihr Stadtrecht wurde dort bei manchen Städtegründungen als Grundlage der Verfassung benutzt. Bei einer derartigen Ausdehnung des Handels flossen damals der Stadt reiche Geldmittel zu. In jener Zeit wurden u. a. das Rathaus und die Reinoldikirche ausgebaut und an der Ausschmückung der Stadt auch sonst viel geschaffen, was sich bis auf die heutige Zeit erhalten hat. Unter den uns überlieferten Baudenkmälern finden sich aber nur wenige Patrizierhäuser, die erst dem Straßenbild alter Handelsstädte ihr charakteristisches Gepräge geben. Das ist darauf zurückzuführen, daß die Dortmunder Kaufleute selten in ihrer Heimatstadt wohnten; diese besaß wenig Eigenschaften, die einen lebhaften Handel hätten hervorrufen können; sie lag nicht an einer natürlichen Verkehrsader, und ihre Lage war an sich wenig in dieser Richtung begünstigt, auch boten die reichen Kohlenlager damals nicht dieselben Entwicklungsmöglichkeiten wie heute, und überdies waren sie noch so gut wie unbekannt. So kam es, daß tatkräftige Dortmunder Bürger außerhalb ihrer Heimat ein Feld der Betätigung suchen mußten. Zunächst knüpften sie an wichtigen Plätzen Beziehungen an, bald aber verließen sie ihre Vaterstadt ganz und schlugen ihren Wohnsitz da auf, wo es die Umstände erforderten. Solange Dortmund der Mittelpunkt der gemeinsamen wirtschaftlichen und politischen Interessen dieser Familien blieb, konzentrierte sich hier die Macht und der Reichtum seiner an den verschiedensten Orten tätigen Bürger. Dortmund erlangte auch als Handelsstadt eine erhebliche Bedeutung, obwohl es im

übrigen nicht die Eigenschaften einer solchen besaß; es mußte diese Stellung aber wieder einbüßen, als es im Laufe der Zeit nach Generationen die starke Anziehungskraft auf die ihr entstammten Geschlechter verlor und der alte Zusammenhalt aufhörte. So ging Dortmund allmählich wieder zurück, und im Jahre 1795 zählte es nur noch um 4000 Einwohner, die, größtenteils verarmt, ein bescheidenes Leben führten. Die Bevölkerung trieb wieder vorwiegend Ackerbau. Auch im Stadtbild, das sich aus jener Zeit erhalten hat, kommt das zum Ausdruck; nur wenige Städte besitzen innerhalb des alten Festungsgürtels so viele Freiflächen und so weit ausgedehnte Gärten wie das alte Dortmund (vgl. Fig. 7), und selten überwiegt im Innern der Altstadt die ländliche Bauweise in so hohem Grade gegenüber dem städtischen Bautypus. So ungefähr lagen in Dortmund die Verhältnisse, als zum zweiten Male in der Geschichte der Stadt ein bedeutender Aufschwung einsetzte, wie es in Fig. 4 zum Ausdruck kommt.

Dortmund am Ausgang des XVIII. Jahrhunderts.

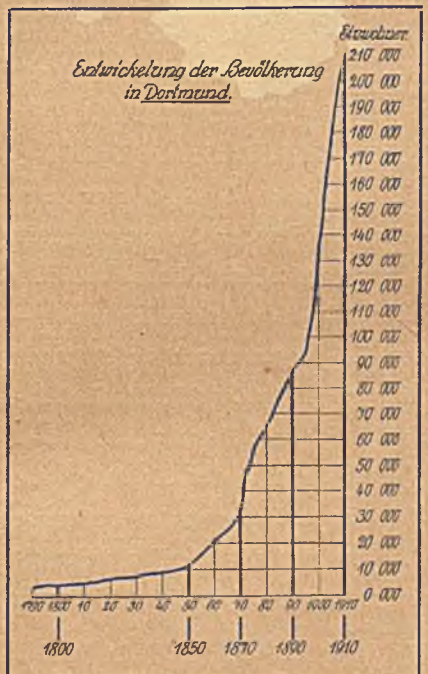


Fig. 4. Entwickelung der Bevölkerung von 1790—1910.

Die Bevölkerungskurve verläuft während der Jahre 1795 bis 1850 nahezu gleichmäßig, von da ab aber zeigt sie eine steil aufwärts steigende Tendenz, die Eisenindustrie kommt auf, die Ausbeutung der Kohlenfelder des rheinisch-westfälischen Industriebezirks beginnt. Noch im Jahre 1845 hatte Dortmund nur 8000 Einwohner. 1871 zählte es deren bereits 40 000. Bis zum Jahre 1900 wuchs die Stadt auf 142 000 Einwohner an, und 1910 rückte sie mit einer Bevölkerungszahl von 214 000 in die Reihe der namhaften deutschen Großstädte ein. Rechnet man noch die Bevölkerung der nicht eingemeindeten, im Abstand von 10 km vom Zentrum gelegenen Orte mit hinzu, erscheint Dortmund mit 476 000 Einwohnern in der Reihe der deutschen Großstädte an 12. Stelle und als Zentrum einer ähnlichen Bevölkerungsmasse wie Breslau oder Düsseldorf*).

Aufschwung Dortmunds im Zeitalter der Eisenindustrie.

Während sich diese Entwicklung der Bevölkerung vollzog, hatte sich auch das Landschaftsbild im weiten Umkreise der Stadt von Grund auf geändert. Die Hochöfen des Stahlwerks „Hoesch", der „Dortmunder Union", des „Phönix", der „Roten Erde", die Fördergerüste der zahllosen Zechen gaben der westfälischen Landschaft eine andere neuartige Silhouette. Neben den Fabriken waren große Arbeiterquartiere entstanden, und eine neue Stadt legte sich wie ein fester Gürtel um das alte Dortmund, das zunächst von den Umwälzungen unberührt blieb, die sich außerhalb seiner Wälle vollzogen.

Die stille Altstadt mit ihrem ländlichen Gepräge stand in eigenartigem Gegensatz zu dem dichtbevölkerten Industriegebiet, das sie umschloß. (Vgl. Fig. 5 und 6,

*) Vgl. Tabelle Seite 4.

Tafel I.) Eine Citybildung blieb hier zunächst noch aus, sie war bei einer solchen Industriestadt auch noch nicht zu erwarten, da, wie im I. Teil erörtert wurde, alle die Bedürfnisse erst in bescheidenem Maße vorhanden sind, die eine Citybildung hervorrufen. Erst nachdem Dortmund zum Zentrum der östlichen Hälfte des rheinisch-westfälischen Industriebezirks mit einer Bevölkerung von mehr als einer Million geworden ist und seit hier auch in breiteren Schichten ein gewisser Wohlstand sich befestigt, macht sich in Dortmund eine lebhafte Citybildung bemerkbar. Den Anforderungen, die damit an die Altstadt herantraten, war diese bald nicht mehr gewachsen, und es wurde notwendig, durch tiefgreifende bauliche Umgestaltungen der Altstadt eine weitere Entwicklung der Citybildung zu ermöglichen (vgl. Fig. 7).

2. Anlaß zum Durchbruch der Hansastraße.

a) Entlastung der alten Hauptstraßen.

Vor allem genügten die vorhandenen Verkehrswege nicht mehr. In fortlaufender Richtung wurde die Altstadt nur von 2 Straßenzügen durchquert; von Ost nach West führen die Hellwege (Osten- und Westen-Hellweg) durch die Altstadt hindurch, die ältesten Straßenzüge der Stadt, und bilden einen Teil der alten Heerstraße, die Duisburg mit Paderborn verband. An dieser Straße entstand schon früher eine Siedelung, aus der sich das spätere Dortmund entwickelte. Die heutige Breite der Straße stammt noch aus jener Zeit. Da die Straße indessen in sanften Kurven gekrümmt ist, erwachsen dem modernen Verkehr hier keine großen Schwierigkeiten, diese entstehen im wesentlichen in dem anderen Straßenzug, der senkrecht zu den Hellwegen durch die Altstadt hindurchführt. Auch diese Straße, die nördlich der Hellwege heute den Namen Brückstraße führt, südlich davon als Betenstraße bezeichnet wird, ist in frühester Zeit schon vorhanden gewesen. Sie bildet ein Stück der alten Wege, die von der Hohensyburg nach der Lippe führten, und so ist sie auch nicht breiter als die Hellwege, stellenweise sogar noch enger. Die Breite schwankt zwischen 10 und 12 m, und überdies weist sie im Gegensatz zu den Hellwegen mehrere scharfe Krümmungen auf, so daß hier nur eine eingleisige Straßenbahn eingerichtet werden konnte.

Von diesen beiden, die Altstadt von Nord nach Süd und Ost nach West durchkreuzenden Straßenzügen nahm die Citybildung ihren Ausgang. Damit nahm der Verkehr sehr zu; es ergab sich bald die Notwendigkeit, die Brück- und Betenstraße zu

b) Erweiterung der Geschäftsstadt.

erbreitern oder durch Anlage einer Parallelstraße zu entlasten. Man wählte das letztere, weil man dabei Gelegenheit hatte, auch andere Aufgaben zu lösen, die bei der zunehmenden Citybildung an die Stadtverwaltung herantraten.

Die alten Straßen waren nicht allein ungenügend für den wachsenden Straßenverkehr, sie boten auch zu wenig Raum für die sich im Innern immer mehr ausbreitende Geschäftsstadt, und gerade dieser konnte durch Ausführung einer Parallelstraße geschaffen werden. Die Lage dieser Parallelstraße wurde, abgesehen von verkehrstechnischen Gründen, noch durch ein weiteres Motiv bestimmt. Nördlich des Westenhellwegs, westlich der Brückstraße, lag ein alter verfallener Stadtteil, dessen Bebauung

c) Sanierung.

im Gegensatz zu den übrigen Teilen der Altstadt ungemein dicht war und der sehr enge winklige Gassen enthielt. So hatte z. B. die vom Westenhellweg nach dem Königswall führende Jakobstraße stellenweise nur eine Breite von 2,40 m. Allerdings herrschten hier keineswegs ähnliche Verhältnisse, wie z. B. in Hamburg oder im Berliner Scheunenviertel, zumal die Prostitution im Innern von Dortmund überhaupt nicht geduldet ist, sondern in die entlegensten Außenbezirke verwiesen wurde. Die Bevölkerung bestand vielmehr aus kleinen Handwerkern, Gewerbetreibenden, Händlern usw., die seit Generationen dort lebten und arbeiteten. Ihre finanziellen Verhältnisse aber hatten sich im Laufe der Zeit verschlechtert. Die Häuser, die an sich schon bescheiden waren und nur 1—2 Stockwerke enthielten, vielfach auch mit Stroh gedeckt waren, konnten von den Besitzern nicht mehr instand gehalten werden, sie waren auch noch vielfach durch Untermieter überfüllt. Außerdem waren die früher sonnigen Höfe dunkel und feucht geworden, seitdem man in unmittelbarer Nachbarschaft höhere Geschäftshäuser errichtet hatte, die den alten Anwesen Luft und Sonne nahmen. So mußte die Wohnungsaufsicht hier manche Beanstandungen erheben, die nicht immer durch Reparaturen beseitigt werden konnten, so daß der Abbruch die einzige Möglichkeit bot, Abhilfe zu schaffen. Im Zusammenhang mit der Ausführung der Parallelstraße sollte dieser Stadtteil saniert werden. Keineswegs aber waren die Verhältnisse hier so bedenklich, daß man lediglich um deren Beseitigung willen den Stadtteil abgebrochen hätte, der Sanierungsgedanke war vielmehr sekundärer Natur und trat neben den beiden anderen Motiven, der Entlastung der Brück- und Betenstraße und der Erweiterung der Geschäftsstadt, zurück.

3. Städtebauliche Gesichtspunkte beim Durchbruch der Hansastraße.

Vor-Projekte.

Das zur Ausführung gelangte Durchbruchsprojekt stammt vom Magistrat, indes wurden vorwiegend von den beteiligten Grundstücksinteressenten auch noch andere Vorschläge gemacht.

Nach dem einen Entwurf sollte die neue Straße vom Markt aus in der Richtung der Gassen Bissenkamp und Gnadenort durchgebrochen werden und das östlich von der Brückstraße, westlich von der Jakobstraße begrenzte Gebiet durchschneiden; sie würde dann aber zu nahe an die Brückstraße zu liegen gekommen sein. Außerdem sprach gegen dieses Projekt, daß südlich der Hellwege nicht ebenfalls eine Parallelstraße für die Betenstraße vorgesehen war, denn die hier als Eingang zur Durchbruchstraße eventuell in Betracht kommende alte Wißstraße hatte dieselben Eigenschaften wie die Betenstraße, sie war eng und wies mehrere starke Krümmungen auf.

Ein anderes Projekt ging dahin, die der Brückstraße parallel verlaufende Straße in den Zug der Weberstraße zu verlegen. Dabei würde aber der Anschluß der Durchbruchstraße an den Bahnhofsplatz sehr schwierig sein, denn an der Stelle, wo die Weberstraße in den Königswall einmündet, ist der Höhenunterschied zwischen Königswall und Bahnhofsplatz für Fuhrwerke fast unüberwindlich. Außerdem war auch hier der südliche Arm schwer herzustellen, da hier die Probsteikirche im Wege stand.

Das zuletzt genannte Projekt entsprang dem Wunsche der Grundbesitzer, den Geschäftsverkehr, der sich vor allem in der Brückstraße und den dieser naheliegenden Teilen des Westenhellwegs abspielte, nach der westlichen Altstadt hinüberzuziehen. Diese Absicht wird bei einem dritten Vorschlag noch deutlicher, auf Grund dessen die neue Straße in der Richtung des Eisenmarkt, Karl- und Breite Straße geführt werden sollte. Man erwartete davon auch in den benachbarten Straßen allgemein einen so lebhaften Aufschwung und eine derartige Steigerung der Bodenpreise, daß man glaubte, das Unternehmen könne auch noch die Kosten tragen, die der Abbruch eines der größten und rentabelsten Geschäftshäuser Dortmunds zur Folge gehabt hätte, denn nach diesem Projekt führte die neue Straße durch ein ausgedehntes, am Westenhellweg gelegenes Etablissement hindurch. Abgesehen davon war das Projekt vor allem deshalb unausführbar, weil hier dem Anschluß an den Bahnhofsplatz noch viel größere Hindernisse durch die Terrainunterschiede entgegenstanden als bei der Weberstraße. Die erwartete Entwicklung würde gar nicht eingetreten sein, denn der vom Durchbruch berührte Stadtteil lag zu weit von dem Geschäftszentrum Dortmunds entfernt, mit dem die neue Straße in Verbindung stehen mußte, wenn das Unternehmen gelingen sollte. Man sah daher auch von diesem Projekt ab und wählte als Ausgangspunkte des Durchbruchs südlich am Hiltropwall die Mündung der Wißstraße und am Königswall die Jakobstraße. Abgesehen davon, daß Einwände, wie sie gegen die anderen Projekte geltend gemacht wurden, hier nicht erhoben werden können, bietet diese Lage noch den Vorteil, daß im Zusammenhang mit der Ausführung des Durchbruchs die Sanierung des schlechtesten Stadtteiles erfolgen kann, und außerdem führt die Straße hiernach an der breitesten Stelle durch die Altstadt hindurch, und die Werterhöhungen, die infolgedessen auftreten, werden möglichst vielen Grundstücken zuteil.

Ausgeführtes Megistrats-Projekt.

Die Hansastraße.

Die neue Straße, die in einer Periode lebhafter Entwicklung der Stadt entstand und in Erinnerung an ihre frühere Blütezeit im Mittelalter Hansastraße genannt wurde, hat folgenden Verlauf: Sie geht von dem im Süden der Altstadt gelegenen Hiltropwall aus und beginnt dort an dem berühmten Theaterbau Martin Dülfers, sie folgt zunächst ein kurzes Stück dem Zuge der alten Wißstraße; während diese aber an der Kuhstraße nach Osten abbiegt, um direkt nach dem Alten Markt zu führen, wendet sich die Hansastraße mehr nach Westen, durchschneidet ein ehemaliges Gartengrundstück und berührt die westliche Front des früheren Fleischmarktes, dessen Fläche nur zum Teil als Straßenland Verwendung findet. Vom Fleischmarkt bis zum Westenhellweg war dann ein dichter bebautes Gebiet zu durchbrechen. Nördlich der Hellwege endlich berührt die Hansastraße jenen Stadtteil, dessen Sanierung im Anschluß an die Ausführung des Durchbruchs beabsichtigt war. Sie folgt hier dem Zuge der alten Jakobstraße und mündet an derselben Stelle wie diese in den Königswall. Doch kann man in Anbetracht der geringen Breite der Jakobstraße — von 2 m — und der gründlichen Umgestaltung, die dieser Stadtteil erfuhr, auch die letzte Strecke eher als einen Durchbruch wie als eine Straßenerbreiterung betrachten.

Manche Durchbrüche bringen eine herbe Dissonanz in die Harmonie alter

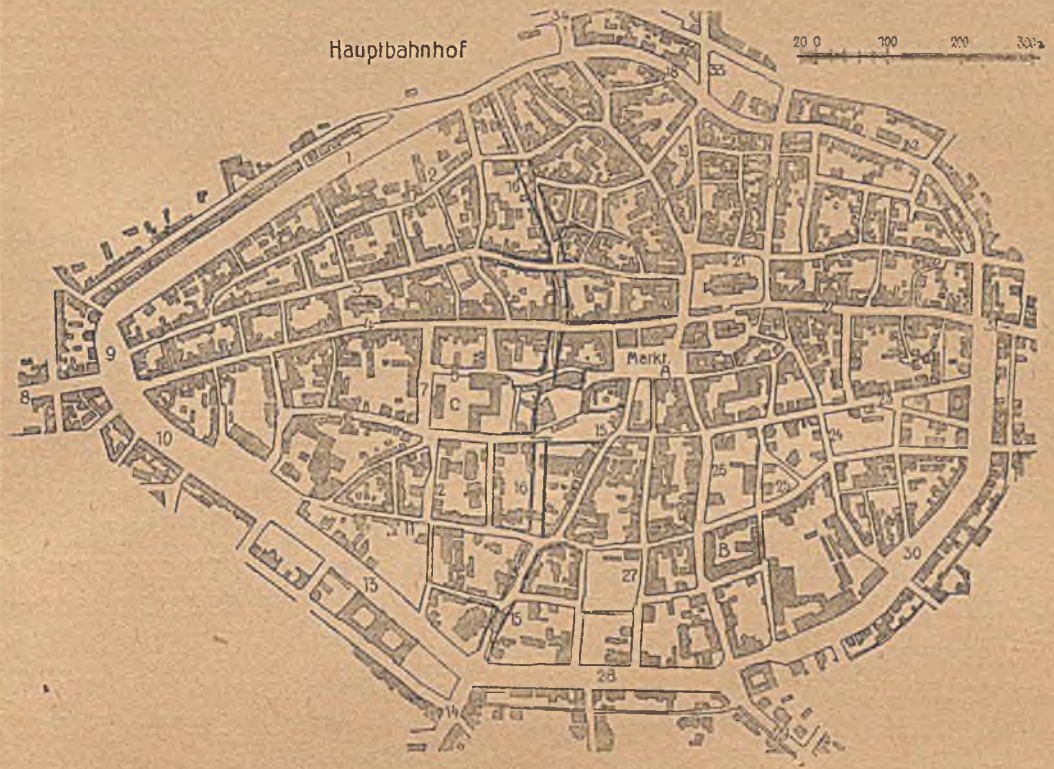


Fig. 7. Die Altstadt in Dortmund vor und nach dem Durchbruch der Hansastraße.

A. Rathaus.
E. Stadthaus.
C. Propsteikirche.
Hansastraße.

1. Königswall.
3. Kampstraße.
4. Westenhellweg.
5. Schwarze Brüderstr.
6. Silberstraße.
7. Carlstraße.
10. Hoher Wall.
11. Kuhstraße.
13. Hiltropwall.
14. Hohe Straße.
15. Wißstraße.
17. Brückstraße
19. Reinoldistraße.
21. Reinoldikirchplatz.
22. Ostenhellweg.
23. Viktoriastraße.
26. Betenstraße.
28. Südwall.

Städtebilder, indem sie fühlbar werden lassen, daß ihre Ausführung einen gewaltsamen Eingriff in den städtischen Organismus bedeutet. Die Hansastraße erscheint dagegen im Stadtplan zunächst nicht als eine Neuanlage, auch ein geübtes Auge dürfte sie kaum als eine solche erkennen, so harmonisch fügen sich die Fluchtlinien der neuen Straße in das Netz der bestehenden ein. Dasselbe läßt sich auch von einigen Platzanlagen sagen, die im Zusammenhange mit der Hansastraße geschaffen wurden. Man erweiterte den zwischen Kuhstraße und Karpfenpoth gelegenen Fleischerplatz, und der so entstandene Hansaplatz bildet im Verein mit dem alten Markte eine Platzgruppe, wie sie oft in alten Städten besonders dann eine reizvolle Wirkung hat, wenn an beiden Plätzen ein hervorragender Monumentalbau angrenzt, der ihnen seine verschiedenen Ansichten zukehrt. Ein solcher Bau ist hier in Gestalt des Warenhauses Althoff von Wilhelm Kreis vorhanden. Als man die Hansastraße anlegte, wünschte die obengenannte Firma ihre Geschäftsräume zu erweitern; sie erwarb daher ein Grundstück, das südlich an ihr altes, am Westenhellweg gelegenes Besitztum angrenzte. Dieses

Hansaplatz.

Grundstück besaß ursprünglich nur eine geringe Tiefe, solange noch die Fluchtlinien der Schwarzen Brüderstraße bestanden. Es sollte aber eine für den beabsichtigten Zweck geeignete Größe erhalten, nachdem man die Fluchtlinie so weit nach Süden verschoben hatte, daß sie mit derjenigen des westlich vom Rathaus gelegenen Häuserblocks zusammenfiel. Abgesehen von der besseren Gestaltung des Grundstücks war durch diese Veränderung noch erreicht worden, daß der Markt in der Ostfront des über die Fluchtlinien der Schwarzen Brüderstraße vorgeschobenen Warenhauses einen wirkungsvollen Abschluß erhielt (vgl. Fig. 8, Tafel I), und außerdem gewinnt der Hansaplatz dadurch eine geschlossene Nordwand, die von der mächtigen Monumentalität des Kreisschen Baues beherrscht wird. In wirksamem Gegensatz zu dieser stehen dann die an der Westwand des Hansaplatzes von der Propsteigemeinde und einem Privatmann errichteten Kolonnaden, über deren Dach der Chor und Turm der alten Propsteikirche herüberragt. Die endgültige Gestaltung des Platzes steht noch nicht fest; ein Teil der Kolonnaden, die vorläufig eine interimistische Ausnutzung des Geländes durch Vermietung von Läden gestatten, ehe der Bau von Geschäftshäusern möglich ist, wird in späterer Zeit wieder fallen müssen. Vor allem aber wird die architektonische Gestaltung der Häuser entscheidend sein, die auf dem östlich des Warenhauses gelegenen Block in absehbarer Zeit errichtet werden sollen. Das zurzeit mit sehr alten und schlecht gehaltenen Häusern bebaute Gelände ist mit Ausnahme einer Parzelle bereits im Besitze der Stadt, und diese wünscht für den dort zu errichtenden Neubau einen Maßstab zu wählen, der die Monumentalität des Warenhauses nicht zerstört, sondern, ähnlich wie die Westwand des Platzes mit den Kolonnaden, dazu beiträgt, sie zu steigern.

Bahnhofsplatz.

Ebenfalls im Zusammenhang mit der Hansastraße ist in Dortmund noch eine andere Platzanlage im Entstehen begriffen. Am Königswall mündet die Hansastraße in den Bahnhofsplatz, dessen Ausgestaltung deshalb nicht leicht war, weil der an sich schon durch seine spitzwinklige Form wenig geeignete Platz noch große Terrainunterschiede aufwies, indem die den Platz nördlich begrenzende, u. a. zum Bahnhof führende Straße fällt, der ihn im Süden abschließende Königswall, der von demselben Punkte ausgeht, dagegen steigt. Wäre diese Fläche als Einheit behandelt worden, würde eine geschlossene Wirkung kaum zu erzielen gewesen sein, zumal der den Platz beherrschende Bahnhof mit seiner strengen Symmetrie auf eine symmetrische Gestaltung des Platzes hinweist. Nach dem zur Ausführung bestimmten Projekt des Hochbauamtes soll daher die weite Fläche des Platzes eine Aufteilung derart erfahren, daß zwei Plätze geschaffen werden, und also auch hier wieder eine Platzgruppe entsteht. In der Achse des Bahnhofs führt eine Freitreppe nach dem Königswall, an deren oberem Ende ein intimer Platz angelegt werden soll, der seinen östlichen Abschluß erhält, indem ein Teil des zwischen diesem Platz und dem Ausgangspunkt der Hansastraße gelegenen spitzwinkligen Geländes mit bebaut wird. Dieser Baublock trennt die ursprünglich weite und regellose, schwer übersehbare Fläche in zwei Teile; auch der östlich dieses Baublocks am Ausgang der Hansastraße gelegene Platz gewinnt dadurch sehr. Seine Eigenschaft als Verkehrs-

platz, die dieser Punkt schon an sich besitzt, wird nun auch architektonisch hervorgehoben, und für den aus dem Bahnhofsplatz heraustretenden Fremden deutet die ganze Anlage darauf hin, daß hier in der Hansastraße der eigentliche Zugang zur Innenstadt zu suchen ist.

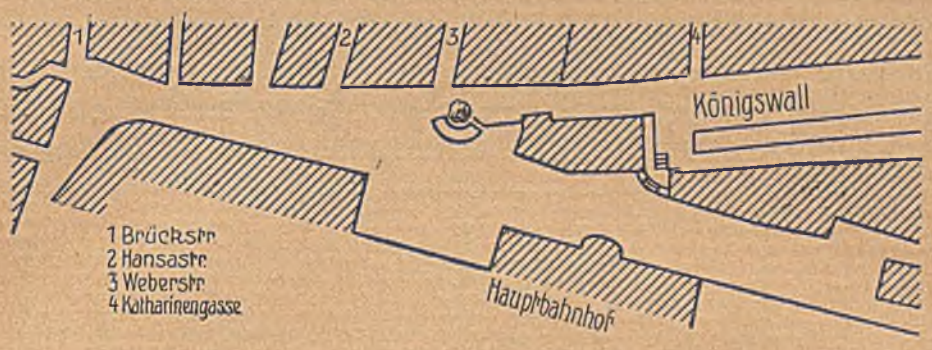


Fig. 9. Dortmund. Älteres Projekt für die Ausgestaltung des Bahnhofsplatzes.

Lage der Hansastraße zum alten Stadtzentrum.

Schon in den wenigen Jahren ihres Bestehens hat die Hansastraße einen Teil des Verkehrs der alten Brückstraße an sich gezogen und diese somit wesentlich entlasten können; ein solcher Erfolg war wohl in erster Linie durch die günstige Lage hervorgerufen, die die Hansastraße im Stadtplan einnimmt. Das Zentrum der Altstadt liegt in der Gegend, wo sich der Markt befindet und der Osten- und Westenhellweg an der Reinoldikirche die Brück- und Betenstraße kreuzte. Der Markt bedeutet auch heute noch einen wichtigen Sammelpunkt für den Dortmunder Innenverkehr. Die Hansastraße steht durch den Hansaplatz in einem gewissen Zusammenhang mit dem alten Zentrum. Man hat durch diese Platzanlage den alten Raum vergrößert, aber nicht dadurch, daß man die Wände hinausrückte, sondern indem man einen weiteren Raum sozusagen durch Anbau hinzufügte. Der alte Markt bleibt durch diese Ausbildung einer Platzgruppe in seiner Gestalt unverändert, erfährt aber durch den Hansaplatz eine große Entlastung. Die Hansastraße berührt damit nahezu das alte Zentrum, ohne daß indessen die Geschlossenheit der Platzwände zerstört wird. So verläuft die Hansastraße westlich von dem Markt, und da ebenfalls westlich des Kreuzungspunktes an der Reinoldikirche in den Hellwegen der lebhafteste Geschäftsverkehr stattfindet, durchschneidet sie mithin auch diesen Straßenzug an der geeignetsten Stelle. Die Hansastraße sucht also weniger neue Verkehrsgegenden zu schaffen, als vielmehr die bestehenden zu erweitern.

Verbindung mit den Vororten.

Die günstige Entwicklung der Hansastraße war in hohem Grade durch diese Lage im Innern bedingt. Von wesentlichem Einfluß aber war ferner ihr günstiger Anschluß an die Zufahrtsstraßen zu den Vorstädten. Die Hansastraße findet südlich am Hiltropwall ihre direkte Fortsetzung in der Hohen Straße, die nach den südlichen Vororten führt; dort wohnen vorwiegend wohlhabende Schichten, und da diese nunmehr bei ihren Gängen in die Geschäftsstadt ausschließlich die Hansastraße benutzen, konnte sich in dem südlichen Arm binnen kurzer Zeit ein lebhafter Geschäftsverkehr entwickeln.

Außerdem bildet die Hansastraße für diese Vororte den direkten Zugang zum Bahnhof, und da sich unweit des Ausgangspunktes der Hansastraße am Hiltropwall das Stadttheater befindet, wird sie auch den Verkehr zwischen Theater und Bahnhof aufnehmen, der für den Betrieb von Cafés und Restaurants nicht ohne Einfluß bleibt. Von Nord nach Süd ist die Hansastraße dagegen lediglich auf den Bahnhofsverkehr angewiesen, es fehlt ein ähnlicher Verkehr, wie ihn die Hohe Straße aus den südlichen Vororten den Geschäftshäusern zuführt. Die ausgedehnten Arbeiterquartiere des Nordens sind an die Altstadt durch die Münsterstraße angeschlossen, die, eine Fortsetzung der Brückstraße, dieser nach wie vor einen großen Verkehrsstrom zuführt. Ein Rückgang des

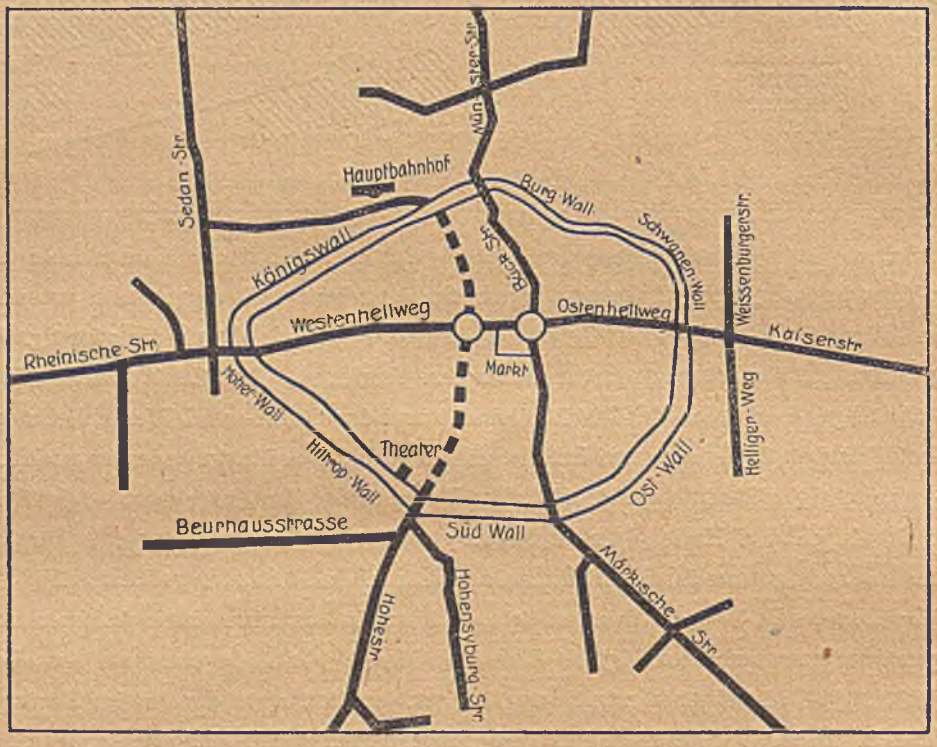


Fig. 10. Dortmund. Die wichtigsten Verkehrsadern schematisch dargestellt.
(Der Plan zeigt den günstigen Anschluß des neuen Durchbruchs an die alten Verkehrsstraßen.)

Verkehrs in der Brückstraße ist also durch die Hansastraße kaum zu erwarten und die Anlieger dürften auch nicht irgendwelche Schädigungen aus dieser Anlage erleiden. Der Brückstraße wird nur der Bahnhofsverkehr entzogen, der allerdings bei der immer dichter werdenden Besiedelung des Industriebezirks auch für den Stadtverkehr wachsende Bedeutung hat. Die Vorort- und Lokalbahnen führen stündlich große Massen nach Dortmund hinein, die gleich nach ihrer Ankunft die City aufsuchen, um dort Besorgungen aller Art zu machen. Für diese bildet die Hansastraße den geeigneten Weg, und infolge dieser Eigenschaft stellt sie eine günstige Lage für die Errichtung von Cafés, Warenhäusern, Restaurants usw. dar. Denn gerade die Kundschaft solcher größeren Betriebe ist selten allein in der Stadt selbst zu suchen, ihr Wirkungskreis geht weiter über die Grenzen der engeren Stadt hinaus, und die günstige Verbindung mit der Eisenbahn bildet einen wichtigen Faktor in ihren Berechnungen.

Für den vom Norden in die Altstadt hineinströmenden Verkehr sind mithin zwei verschiedene Quellen vorhanden, die Vororte und der Bahnhof; mit Ausnahme des geringen Verkehrs, der, von der Schützenstraße kommend, unweit der Eisenbahnbrücke in den Bahnhofsplatz einbiegt und als Zugang zur Innenstadt die Hansastraße benutzt, wird die Brückstraße nach wie vor den Anschluß der Vororte an die Innenstadt vermitteln, die Hansastraße dagegen den Bahnhofsverkehr aufnehmen. Aus dieser Trennung ergibt sich, daß die hier ausgeführte Spaltung des Verkehrs keine künstliche ist, sondern daß sie auf einer organischen Entwicklung aus den im Stadtplan gegebenen Unterlagen beruht, und es ist mithin ausgeschlossen, daß beide Straßen gegenseitig einander in der Entwicklung hindern.

4. Durchführung.

Planung.

Neben der günstigen Lage hat noch ein anderer Umstand wesentlich zu der glücklichen Entwicklung des Unternehmens beigetragen. Die Anlage wurde zunächst in aller Stille sorgfältig geplant, dann aber schnell beschlossen und rasch ausgeführt, ohne daß jahrelange Hemmungen eintraten. Von Anfang an hatte der Stadtbaurat Bovermann sich die neue Straße so gedacht, wie sie später zur Ausführung kam, nur über die Breite war man sich nicht gleich schlüssig gewesen. Man versuchte erst mit einer Breite von 12 m auszukommen, die man vom Westenhellweg übernahm. Es wären demnach 8 m auf den Fahrdamm und je 2 m auf den Fußweg entfallen; der Westenhellweg nahm bei diesen Dimensionen auch eine zweigleisige Straßenbahn auf, wie sie ebenfalls durch die Hansastraße hindurchgeführt werden sollte, doch war dann kein genügender Raum für den Wagenverkehr vorhanden, und so schlug der Magistrat doch vor, lieber eine größere Breite, und zwar eine solche von 15 m, zu wählen und die durch den größeren Verlust an Bauland entstehenden Mehrkosten von 225 000 M. zu bewilligen Eine Straßenbreite von 15 m hielt die Dortmunder Stadtverwaltung nach eingehenden Studien für das einer neuen großstädtischen Verkehrsstraße zukommende Mindestquantum, doch wäre nach den später von ihr erworbenen Erfahrungen noch eine größere Minimalbreite zu empfehlen gewesen.

Die zu erwerbenden Flächen.

Als das Fluchtlinienprojekt fertig vorlag, konnte man übersehen, welche Grundstücke für die Ausführung der Straße zu erwerben waren. Die Hansastraße durchschneidet die Altstadt in ihrer ganzen Breite, sie berührt daher Grundstücke von der verschiedensten Beschaffenheit. Zwischen Kuhstraße und Fleischermarkt führte sie durch einen großen Garten, dessen Gelände die Stadt direkt vom Besitzer zu einem billigen Preise von 52 M./qm erwarb; ebenso kaufte sie direkt die nördlich der Lütgebrückstraße gelegenen Grundstücke, die teilweise ebenfalls als Gärten Verwendung gefunden hatten und nur wenig bebaut waren, während ein anderer Teil derselben als Fabrikland diente und dort eine Dampfmühle gestanden hatte. Die Dampfmühle war abgebrannt, der Besitzer hatte die Absicht, sein Grundstück zu verkaufen und begegnete somit den Wünschen der Stadtverwaltung, die es für den Durchbruch erwerben mußte.

Die anderen erforderlichen Grundstücke waren dichter bebaut. Zwischen Kuhstraße und Karpfenpoth lag ein Block, der teils mit vornehmeren Bürgerhäusern, teils mit schlechtgehaltenen Baracken bebaut war; zwischen Karpfenpoth und Westenhellweg und auch an dessen Nordseite mußten Grundstücke erworben werden, die wegen ihrer Lage an der besten Verkehrsader der Stadt einen hohen Wert hatten, und zwischen Westenhellweg und Lütgebrückstraße lag endlich das Sanierungsgebiet mit seinen vielen kleinen, aber hochbelasteten Anwesen.

Ankaufsverhandlungen.

Der Ankauf all dieser Grundstücke würde auf große Schwierigkeiten gestoßen sein und sehr hohe Kosten verursacht haben, wenn die Kaufverträge erst, nachdem das Projekt die Genehmigung der Stadtverordneten gefunden hatte, zum Abschluß gelangt wären, denn dann war es in seinen Einzelheiten bekannt, und die Grundbesitzer hätten mit Recht geglaubt, daß die Stadt ohne den Erwerb ihrer Grundstücke das Unternehmen nicht zur Ausführung bringen könne, und hätten die Gelegenheit benutzt, ihre Forderungen weit über Gebühr in die Höhe zu treiben. Dem mußte durch eine geschickte Ankaufspolitik vorgebeugt werden. Im ganzen waren 48 Grundstücke zu erwerben. Fünf Parzellen hatte die Stadt bereits von früher her in Besitz. Der definitive Erwerb der Grundstücke war indes nicht möglich, bis das Projekt die Genehmigung der Stadtverordneten gefunden hatte. Ehe die Vorlage den Stadtverordneten zur Beschlußfassung vorgelegen hat und der Plan bekannt wird, lassen sich daher die Städte in solchem Falle die erforderlichen Grundstücke bindend an die Hand geben, so zwar, daß die Besitzer sich verpflichten, ihre Grundstücke bis zu einem gewissen Termin zu einem festgesetzten Preise der Stadt zur Verfügung zu stellen. Für die Preisbildung beim Ankauf und somit auch für die finanzielle Entwicklung des Unternehmens ist von großer Bedeutung, daß es bei diesen Vorarbeiten gelingt, das eigentliche Ziel geheimzuhalten.

Die Stadt führte deshalb auch diese Verhandlungen nicht selbst, sondern beauftragte damit ihr nahestehende Vertrauensmänner. Diese schlossen entsprechende Verträge ab, und zwar entweder bei einem Notar oder bei Personen, die in Gemäßheit des § 2 Art. 12 und des § 27 der preußischen Ausführungsverordnung zum BGB. vom 20. September 1899 durch den Dirigenten des Magistrats der Stadt Dortmund zu Urkundsbeamten bestimmt waren. Der Termin, an dem die Angebote abliefen, war drei Wochen nach dem Tage anberaumt, an dem das Durchbruchsprojekt der Hansastraße den Stadtverordneten vorgelegt wurde. Man wollte damit erreichen, daß die Vorlage als eine dringliche behandelt wurde und eine rasche Beschlußfassung und somit auch eine schnelle Durchführung des Unternehmens gesichert war. Andrerseits aber hatte man nicht acht Tage, sondern drei Wochen Spielraum gelassen, um zu vermeiden, daß die Anstellungsfristen abliefen und die mühsam erlangten Angebote verfielen, falls ein Antrag auf Vertagung angenommen worden wäre. Der Finanzplan des Unternehmens wäre dadurch auf das empfindlichste erschüttert und die Ausführung des Durchbruchs wieder in Frage gestellt worden. Um den Abschluß der vorbereitenden Verträge bemühte sich besonders ein Stadtverordneter, der schon durch seinen Beruf

viel mit dergleichen Dingen zu tun hatte. In den meist langwierigen Unterhandlungen, die mit den einzelnen Grundbesitzern zu führen waren, wurde nur erwähnt, daß ein größeres Unternehmen geplant sei. Von einem Straßendurchbruch war nicht die Rede; und da ein privater Baufachmann sich um die Grundstücke bemühte, lag dieser Gedanke den Grundbesitzern fern, und sie vermuteten eher, daß ihr Gelände für eine Brauerei, Fabrik oder dergleichen gebraucht würde. Auch gelang es in fast allen Fällen, die Besitzer zum Abschluß von Verträgen zu gewinnen, in denen die Vertragsbedingungen genau formuliert waren und nur über die Person des Käufers keine Aufklärung gegeben wurde. Die Urkunde beginnt mit den Worten:

Anstellungsvertrag und Verkaufsbedingungen.

„Hierdurch tragen wir dem ..... zu Dortmund bzw. dessen Machtgeber oder derjenigen Person, welche uns der ..... innerhalb der in dieser Urkunde verbrieften Anstellungsfrist als Käufer bezeichnet, die Schließung nachfolgenden Kaufvertrages an ....."

und der Schluß lautet:

„..... bei Annahme dieses Vertrages sind wir verpflichtet, die hier in der Urkunde bezeichneten Grundstücke je nach Wahl des ..... an diesen oder dessen Bevollmächtigten oder überhaupt an diejenige Person aufzulassen, die uns der ..... als Käufer bezeichnet."

Die Verkaufsbedingungen bestimmen außerdem, daß die Gebäude mit im Kaufpreis einbegriffen sind und nicht besonders vergütet werden; sie sind in dem Zustand zu übergeben, den sie bei der Auflassung aufweisen. Durch eine solche Bestimmung sollte verhindert werden, daß die Grundbesitzer nach der Auflassung die einigermaßen wertvollen und leicht transportablen Bestandteile des Hauses, wie Türen, Fenster, Öfen, mit fortnahmen. Beim Abbruch wird das Altmaterial gewöhnlich verkauft und die so erzielte Einnahme zur Deckung der Abbruchskosten verwandt, oft verkaufte man auch die alten Blocks direkt an einen Unternehmer auf Abbruch. Beides würde nicht möglich sein, wenn die besten Stücke fehlen, und die Niederlegung der Häuser könnte der Stadt direkt Kosten verursachen, wenn nicht diese Bestimmung in dem Kaufvertrag aufgenommen wäre. Im Vertrage war ferner bestimmt, daß der Käufer meistens die Hypotheken übernimmt. Das Eigenkapital des Verkäufers wird zum Teil ebenfalls als Hypothek zu 4% eingetragen. Letztere Hypothek ist so lange stehen zu lassen, bis die für die Ausführung des Durchbruchs aufgenommene Anleihe gedeckt ist ($^1/_2$ Jahr).

Beschlußfassung durch die Stadtverordneten.

Erst nachdem der Ankauf der Grundstücke in dieser Weise vorbereitet war, gelangte die Vorlage an die Stadtverordneten. Sogleich wurden von Gründstücksinteressenten die bereits erwähnten Gegenprojekte vorgelegt, auf Grund deren der Durchbruch an andere Stellen gelegt werden sollte. Doch hatte der lebhafte Kampf, der nunmehr in der Öffentlichkeit um die Lage der neuen Straße geführt wurde, für das Magistratsprojekt einen Vorteil. Die Grundbesitzer, die der Stadt für die Durchführung der Hansastraße bindende Angebote gemacht hatten, sahen, daß immerhin die Möglichkeit bestand, die Straße auch ohne Benutzung ihrer Grundstücke auszuführen und mußten befürchten, daß die Vorlage nicht genehmigt würde, wenn die

Stadtverordnetenversammlung die Grunderwerbskosten beim Magistratsprojekt für zu hoch erachtete. Und doch hatten gerade im Sanierungsgebiet die Grundbesitzer großes Interesse daran, daß die Stadt ihre Angebote annahm; ihre Grundstücke waren fast durchgängig seit alten Zeiten hoch beliehen, und sie hätten kaum eine andere Gelegenheit gefunden, diese drückende Last durch einen guten, vorteilhaften Verkauf abzustoßen. Innerhalb der drei Wochen, während deren die Frage schwebte, verstanden sich daher mehrere Grundbesitzer zu Preisreduktionen, die insgesamt die Summe von 65 000 M. ausmachten. Auch gelang es der Stadt, in dieser Zeit schwierige Punkte, die bei der Aufstellung der vorbereitenden Verträge noch offen gelassen waren, zu regeln und auch sonst manche Bedingungen der Kaufverträge zu ihren Gunsten zu verbessern. In Stadtverordnetenkreisen stieß der Sanierungsgedanke zunächst auf lebhaften Widerspruch, weil das Unternehmen durch eine derartige Ausdehnung des Grunderwerbs nicht unwesentlich verteuert wurde, doch gelang es dem Magistrat, die dagegen eingenommenen Stadtverordneten von der Wichtigkeit der Sanierung zu überzeugen. Nachdem auch die vom Magistrat vorgeschlagene Fluchtlinienführung die Billigung der Mehrheit der Stadtverordneten gefunden hatte, wurde in geheimer Sitzung am 14. Mai 1902 die Annahme der Magistratsvorlage, betreffend den Durchbruch einer Straße zwischen Hiltropwall und Königswall und die Aufnahme einer Anleihe von 2 200 000 M. zur Ausführung des Projektes mit 23 gegen 20 Stimmen beschlossen. Damit war die Annahme der bereits vorbereiteten Kaufverträge gesichert.

Ehe aber mit dem Abbruch begonnen werden konnte, mußte noch eine große Reihe von Arbeiten erledigt werden, die wiederum lange und schwierige Verhandlungen erforderten. So waren bei vielen Grundstücken Wegdienstbarkeiten eingetragen, die vor Ausführung des Durchbruchs abgelöst werden mußten. Ferner galt es manche Nachbarn zur Aufgabe des Fensterrechtes zu bewegen. Gerade solche Änderungen stoßen leicht auf einen lebhaften, manchmal nahezu unüberwindlichen Widerstand. Schließlich erforderte auch die Ablösung der Hypotheken einen großen Aufwand an Arbeit, denn die auf den Grundstücken lastenden Hypotheken waren nur kleine Beträge, und auch die Hypothekarier waren oft kleine Kapitalisten, die der Auszahlung ihres Kapitals Schwierigkeiten entgegensetzten, wenn diese mit Rücksicht auf den Durchbruch eher erfolgen sollte, als sie mit dem Vorbesitzer vereinbart hatten. Es gab im Grundbuch sogar aus alter Zeit stammende Eintragungen, die den Besitzer zur Lieferung von Naturalien (Erzeugnissen der Landwirtschaft) verpflichteten; auch diese mußten gelöscht werden.

Vermietung bis zum Beginn der Arbeiten.

Endlich hatte sich die Stadt mit den Bewohnern der abzubrechenden Häuser auseinanderzusetzen. Da die meisten bereits seit Generationen in dem Stadtteil wohnten, bedeutete der Wegzug für sie eine große Umwälzung, die Bevölkerung hier war viel seßhafter als z. B. diejenige der Arbeiterviertel. Um ihr den Übergang in die veränderten Verhältnisse zu erleichtern und eine Benachteiligung der Bewohner zu verhindern, trug die Stadtverwaltung den Wünschen der Bewohner weitgehend Rechnung, wie das aus zahlreichen Aktenstücken der Stadtverwaltung zu Dortmund hervorgeht.

Die Wünsche der Mieter betrafen z. B. die vorzeitige Aufgabe von Mietverträgen. Hatte ein Mieter vor Ablauf seines Vertrages anderwärts ein geeignetes Unterkommen gefunden, ging die Stadtverwaltung bereitwilligst darauf ein, das Mietverhältnis vor der Zeit zu lösen. Wurden die Wohnungen dagegen bis zum Abbruchstermin bewohnt, suchte die Stadt sie bis dahin in möglichst ordentlichem, brauchbarem Zustande zu erhalten und ließ auch die notwendigsten Reparaturen vornehmen. Manche Wohnungen wurden bald nach Übernahme der Häuser durch die Stadt frei, im allgemeinen wurden solche Gelasse bis zum Beginn der Sanierungsarbeiten wieder vermietet. Stellte es sich aber heraus, daß sie in einem ganz unbrauchbaren und ungesunden Zustande waren, sah die Stadt von einer Weitervermietung ab und verzichtete somit auf Einnahmen, die sich z. B. die Stadt Berlin vor der Niederlegung des Scheunenviertels nicht hatte entgehen lassen.

Wiederunterbringung.

Für die Bevölkerung, die infolge der Sanierung ihre alten Wohnungen verlor, neues Unterkommen zu beschaffen, war nicht schwer. Die alten Wohnungen wurden nicht auf einmal geräumt, und überdies war die Bevölkerung des Sanierungsgebietes nicht sehr groß. Rechnet man mit einer Bewohnerschaft von zwanzig Personen pro Grundstück, würden bei den fünfzig Gründstücken tausend Personen infolge der Sanierung sich eine neue Wohnung haben suchen müssen. In einer sich lebhaft entwickelnden Stadt von 214 000 Einwohnern waren diese ohne Schwierigkeiten von der Bauspekulation zu beschaffen. Die Stadtverwaltung sah daher keine Veranlassung, durch irgendwelche Maßnahmen für ein anderweitiges Unterkommen der Bewohnerschaft des Sanierungsgebietes zu sorgen.

Enteignung.

Während alle die in den obigen Abschnitten angedeuteten Vorarbeiten erledigt wurden, erwarb die Stadt auch noch einige Grundstücke, gegen deren Besitzer, nach dem 14. Mai 1902 (Tag der Genehmigung des Magistratsprojektes) auf Grund des § 7 des Fluchtliniengesetzes, das Enteignungsverfahren eingeleitet worden war, weil sie zu hohe Preise forderten, solange man ihre Besitzungen freihändig zu erwerben suchte. Nicht immer mußte die Enteignung von der Regierungsbehörde ausgesprochen werden, in einem Falle genügte die Einleitung des Verfahrens, um einen freihändigen Ankauf herbeizuführen. Hier handelte es sich um eine aus mehreren Grundstücken bestehende Besitzung, die derart in die Fluchtlinie der Hansastraße fiel, daß die Stadt ihr Unternehmen nicht ausführen konnte, ohne diese Grundstücke zu besitzen. In dem Hauptgebäude wurde seit 43 Jahren eine Praxis ausgeübt, die sich schon einmal vom Vater auf den Sohn vererbt hatte. Als die Hansastraße geplant wurde, bereitete sich der gegenwärtige Besitzer — dessen Vater bereits gestorben war — gerade darauf vor, die Praxis zu übernehmen. Er und seine Angehörigen gaben dem Gedanken Ausdruck, daß deren Gedeihen vorzugsweise vom Besitze des Hauses abhinge, und so wollten die Besitzer zunächst nicht auf einen freihändigen Verkauf eingehen und als das Enteignungsverfahren eingeleitet war, suchte man auch diesem zu entgehen. Man erblickte in der Erhaltung des Hauses „wichtige Privatinteressen", in die einzugreifen auch beim Enteignungsverfahren nur dann statthaft sei, wenn das „dem öffentlichen Wohle

dienende Unternehmen sonst überhaupt nicht oder mit unverhältnismäßig höheren Kosten auszuführen wäre" und suchte nun darzutun, wie das „dem öffentlichen Wohle dienende Unternehmen" ohne unverhältnismäßig hohe Kosten auf andere Weise auszuführen sei. Man stellte ein Gegenprojekt auf, wonach die Hansastraße in weitem Bogen um die fragliche Besitzung herumgeführt wurde. Die Hansastraße würde dann aber über eine große Fläche geführt haben, die die Stadt in ungeteiltem Zustande anders verwerten wollte. Abgesehen davon, daß dieser Vorschlag vom verkehrstechnischen und städtebaulichen Gesichtspunkte aus unausführbar war, sprach dagegen noch der Umstand, daß auch hier Grundstücke von der Expropriation betroffen wurden, deren Besitzer ebenfalls „wichtige Privatinteressen" geltend machen könnten, und diese hätten da zurückzutreten, wo daraus der Allgemeinheit der größere Nutzen erwächst. Ein solcher ist in der geplanten Anlage der Hansastraße zu erblicken.

Der Familie gehörten einige erfahrene Juristen an, und so wurde der Kampf gegen die Enteignung zunächst nicht ohne Aussicht auf Erfolg geführt, obwohl man nicht über sehr stichhaltige Argumente verfügte. In einem Schreiben der Enteignungsbehörde kam zum Ausdruck, daß die vorgebrachten Einwände „für die Enteignung selbst ohne Bedeutung seien und nur bei Bemessung der Entschädigung berücksichtigt werden können". Dessen waren sich die Besitzer auch bewußt. Ihr Vorgehen zielte im wesentlichen darauf hinaus, einen möglichst hohen Preis zu erhalten. Man suchte die Unentbehrlichkeit des Grundstücks zu beweisen, um eine hohe Entschädigung verlangen zu können.

Infolge dieser Verhältnisse mußte die Stadt lange Verhandlungen mit diesen Grundbesitzern führen. Schließlich aber verstanden sich diese dazu, ihr Besitztum freihändig an die Stadt zu überlassen, und die Stadt erwarb das 74 a große Gelände für 270 000 Mark. Der Einheitspreis beträgt mithin 386 M./qm, er erscheint außerordentlich hoch, wenn man ihn mit dem für das südlich angrenzende Grundstück gezahlten Preise von 52 M./qm vergleicht, andererseits aber mußte die Stadt bei den nördlich des Grundstücks bewirkten Ankäufen annähernd gleiche Preise bezahlen.

Im übrigen sind noch drei Fälle zu erwähnen, bei denen der Enteignungsweg beschritten wurde. Die Hansastraße schnitt ein Grundstück derart an, daß die Hälfte der bebauten Fläche als Straßenland abgetreten werden mußte. Die Besitzerin ging auf einen freihändigen Verkauf nicht ein, sie hoffte im Enteignungsverfahren eine höhere Entschädigung zu erzielen. Bei deren Bemessung mußte darauf Rücksicht genommen werden, daß die Ausnutzung des Restgründstückes nicht ohne Anlage eines Lichthofes möglich war. Dadurch erfuhr das Grundstück eine Wertverminderung, die von der Entschädigungskommission auf 1500 M. angesetzt wurde, im übrigen mußte die Besitzerin nur für den Verlust der Baulichkeiten entschädigt, ihr der Wert des abgetretenen Grundstücks zurückerstattet werden. Es waren somit von der Stadt zu zahlen:

a) für das Grundstück			10 650
b) für Entschädigungen:			
Wohnhaus		10 000	
Waschhaus.....		600	
Entwertung durch Lichthof		1 500	12 100 (150 M./qm)
			22 750 (150 M./qm)

Die Entschädigungen belaufen sich demnach auf 113% des Grundstückswertes, sie sind um 1450 M. höher als dieser. Bei Durchbrüchen und Sanierungen kann also der Ankaufspreis den eigentlichen Wert sehr leicht um einen derartigen Betrag übersteigen, weil vorhandene Werte zerstört werden müssen.

Ein anderer Enteignungsprozeß verlief glatt und zur beiderseitigen Zufriedenheit der Beteiligten. Ein schmales Grundstück am Westenhellweg hatte ein tiefes, breites Hinterland, dessen nördliche und westliche Fronten von der Kamp- und Jakobstraße begrenzt wurden. Bei der neuen Fluchtlinienführung wurde ehemaliges Straßenland dem Grundstück zugeschlagen, einen Teil seines Grundstücks mußte der Besitzer dafür an die Stadt als neues Straßenland abtreten und er verlor bei dieser Operation insgesamt 45 qm. Die Angelegenheit wurde im Enteignungsverfahren geregelt, und die Stadt zahlte für die fragliche Fläche 10 305 M., d. i. 228 M. pro Quadratmeter. Eine Entwertung des Restgrundstückes trat nicht ein, es war eher das Gegenteil der Fall, da das vorher an unbedeutenden Nebenstraßen liegende Hinterland nunmehr an eine der ersten Geschäftsstraßen der Stadt gerückt wurde und der Besitzer auch finanziell in der Lage war, diese Werterhöhung auszunutzen und nach Abbruch des alten Gebäudes ein eine hohe Rentabilität sicherndes Geschäftshaus zu erbauen.

Ein anderer Prozeß zeigt, daß aus der Ungenauigkeit der auf alten Messungen beruhenden Größenangaben im Grundstückskataster unangenehme Komplikationen erwachsen können. Ein Grundstücksbesitzer, dem bekannt war, daß ein Durchbruch geplant wurde, erklärte sich zum Verkaufe des ganzen Grundstücks bereit, weil er glaubte, daß das ihm nach Abtretung des Straßenlandes verbleibende Restgrundstück nicht mehr selbständig bebaubar sei. Nach der Katastergröße würde auch nur ein kleiner Splißteil verblieben sein. Später angestellte Vermessungen ergaben indes, daß die alten Größenangaben ungenau waren und noch ein guter Bauplatz übrig war. Der Verkäufer behauptete nun, daß die Stadtverwaltung bereits bei ihrem Kaufangebot darum gewußt habe. Der Prozeß behandelte die Frage, ob diese Behauptung richtig sei oder nicht, er wurde schließlich vom Reichsgericht zugunsten der Stadt entschieden.

5. Kosten des Durchbruchs und ihre Deckung.

Erworbene Flächen.

Insgesamt wurden für die Durchführung der Hansastraße nach dem im Grundbuch angegebenen Katastergrößen 25 092 qm erworben, bei den Vermessungen stellte sich indessen heraus, daß die meisten Grundstücksgrößen bei den unzureichenden Mitteln der alten Vermessungstechnik nicht richtig und meist zu hoch angegeben

waren. Die wahre Größe der erworbenen Fläche blieb um 2944 qm hinter den Angaben des Katasters zurück, und es betrug der

	qm	% der Gesamtfläche
Grunderwerb	22 056	100
davon entfielen auf		
Straßenland	8 357	38
Bauland	13 699	62

Fassadengestaltung und die Verkaufsbedingungen.

Nach diesen Zahlen hatte sich die Stadt den Besitz über große Flächen an der neuen Straße gesichert. Abgesehen von finanziellen Vorteilen, die sie mit Sicherheit erwartete, bot sich ihr daraus auch noch die Möglichkeit, die Fassadengestaltung zu beeinflussen und ein einheitliches Straßenbild zu erzielen. In die Verkaufsbedingungen war folgender Passus aufgenommen:

> „Der Eigentümer darf auf dem Grundstück kein Gebäude errichten, dessen von der Straße aus dauernd sichtbare Teile (Fassaden) nicht vom Magistrat genehmigt worden sind. Käufer läßt eine dementsprechende beschränkte und persönliche Dienstbarkeit zugunsten der Stadt eintragen."

Im Auftrage des Magistrats prüft der Stadbaurat die eingereichten Pläne, und zwar allein, ohne daß ihm wie in manchen anderen Städten eine aus Vertretern der Architektenschaft und Laien gebildete Kommission zur Seite steht; der Einfluß der Stadt erstreckt sich nach diesem Vertrag aber nur auf die Entstehung der Häuser, denn es wird eine „dementsprechende persönliche Dienstbarkeit" eingetragen. Spätere Veränderungen an den Fassaden durch Umbauten oder Reklameschilder sind also nicht mit inbegriffen.

Verkäufe.

Die Grundstücke verkauften sich schnell, soweit die Nachbarn ein Interesse hatten, ihren Besitz durch Erwerb der Restparzellen zweckmäßig zu arrondieren oder an die neue Verkehrsader heranzuziehen. So erwarb ein Bergwerksdirektor den an der Westseite der Hansastraße zwischen Kuh- und Silberstraße gelegenen Geländestreifen, um seinen Garten zu erweitern; vielleicht leitete ihn bei diesem Kauf auch noch der Gedanke, in späteren Jahren darauf Geschäftshäuser zu errichten. Weiter nach Norden zu kaufte ein Privatmann ein an seinen Besitz anschließendes Grundstück der Hansastraße, und die Propsteigemeinde erwarb durch Tausch ein ähnliches Stück Land, auf dem sie ebenso wie der zuletzt Genannte provisorische Ladenbauten an der Hansastraße errichten ließ, um eine gewisse Rentabilität der Grundstücke zu erzielen, bis sich der Bau von Geschäftshäusern lohnt. Weiter im Innern und in der Nähe des Bahnhofes waren solche bereits errichtet. Im besonderen ist da die Fläche 285 qm zu erwähnen, die das Warenhaus Althoff erwarb, um seine Geschäftsräume zu erweitern, und schließlich sei auch hier der Verkauf der beiden Blocks am Ausgange der Hansastraße in den Bahnhofplatz genannt, auf deren einem ein Privatmann ein Hotel errichtete, während der andere mit einem Geschäftshaus bebaut wurde, das in seinen unteren Geschossen Cafés und ein großes Bierrestaurant enthält.

Ein Teil der von der Stadt erworbenen Fläche hatte aber, während diese Zeilen geschrieben wurden, noch keinen Käufer gefunden. Die Straße war zwar dem Verkehr bereits übergeben, aber der endgültige Ausbau, wie Asphaltierung usw. war noch nicht überall erfolgt. Ein definitiver Überblick über die finanziellen Verhältnisse ließ sich daher noch nicht gewinnen. Doch schon das Finanzprogramm bietet wertvolle Anregungen, und auch aus einigen bereits abgeschlossenen Kaufverträgen lassen sich solche entnehmen.

Finanzprogramm.

Bei der Aufstellung des Finanzprogramms ging man davon aus, daß die nach Ausführung des Durchbruchs auftretende Werterhöhung dem der zur Straße verbauten Fläche, dem der mitgekauften alten Häuser und den Straßenbaukosten nahezu gleichkomme, so daß sich nur ein geringer Zuschuß nötig macht.

In der Magistratsvorlage vom Mai 1902 wird dieser folgendermaßen berechnet: Die zu erwerbenden Grundstücke waren nach ihrer Lage in 6 Blocks zusammengefaßt, und zwar entfielen

auf Block I die Grundstücke Kuhstr. 3 (Ges. Schulte, ausgen. das Lagerh.)
„ „ II „ „ Schwarze-Brüder-Str. 11 und 13. Westenhellweg 32, 34, 36.
„ „ III die Grundstücke Wüstenhof 2, 2a, 4, 5, 6, 8, Jakobstr. 11, 13, 15, 17, 19.
„ „ IV die Grundstücke Lütgebrückstraße 24, 26, Jakobstraße 33, 31, 29, Gerberstraße 25, 27, Jakobstraße 27.
„ „ V die Grundstücke Jakobstraße 20, 22, 24, 26, 28, 28a.
„ „ VI „ „ Lütgebrückstr. 19, 21, 23, Jakobstr. 34, 36, 38, 40.

Die der Kostenaufstellung zugrunde liegenden Werte ließen sich also in folgender Tabelle zusammenstellen:

Block	Ganze Fläche □ R.	zur Straße fallen □ R.	Restfläche □ R.	Erwerbspreis im ganzen Mark	Erwerbspreis □ R. Mark	Verkaufspreis 1908 im ganzen Mark	Verkaufspreis 1908 □ R. Mark
I	182,95	62,04	120,91	160 000	875	242 000	2000
II	18,61	0,50	18,40	70 000	3760	82 000	4500
III	101,60	29,17	72,40	376 300	3740	289 000	4000
IV	56,06	1,13	54,73	184 500	3291	219 720	4000
V	180,00	43,92	136,08	384 820	2138	476 280	3500
VI	165,00	16,70	148,30	505 000	3060	593 200	4000
Summa	702,22	153,46	551,02	1 680 620		1 903 600	
Straßenland v. Block IV wird bebaubar			8,81			35 240	4000
4% Zinsen für 5 Jahre				336 124			
Ergebnis:				2 016 744		1 938 840	

Der Erwerbpreis stünde demnach mit ..... 2 016 744 M.
dem Verkaufswert von ..... 1 938 840 „
gegenüber, so daß sich ein Zuschuß von ..... 77 904 M.
ergibt. Während der Beratung der Vorlage ermäßigten die Besitzer
ihre Forderungen um ..... 65 000 „
und der Zuschuß wurde hierdurch sogar auf ..... 12 904 M.
reduziert.

Ausdehnung und Kosten des Grunderwerbs.

Dies Programm wurde aber nicht eingehalten; statt der ursprünglich vorgesehenen 37 Grundstücke bezog man deren 52 in das Unternehmen ein, und bis Ende 1911 hatte die Stadt inkl. 178 772,90 M. gezahlte Zinsen und der noch lastenden Restkaufgelder Ausgaben in Höhe von ..... 4 294 156 M. gehabt. Dem standen Einnahmen aus Grundstücksverkäufen mit 1 208 290 M. gegenüber.

In ihren Einzelheiten lassen sich die finanziellen Verhältnisse aber nicht mehr so klar übersehen, weil keine so umfassende Darstellung derselben vorliegt, wie sie die Magistratsvorlage bot. Die Gesamtkosten des Grunderwerbs belaufen sich auf etwa 4 500 000 M., während die Einzelpreise zwischen 51 M./qm und 726M./qm, also um ca. 1400 %, schwanken. Die große Preisdifferenz, wie sie nachstehende Tabelle zeigt, ist darauf zurückzuführen, daß in der Altstadt Gärten und Geschäftshäuser nebeneinander vorkommen.

	Ar	Kaufpreis	Preis pro qm
Teuerstes Grundstück ..... (Westenhellweg)	3,44	250 000.—	726.—
Billigstes Grundstück ..... (Kuhstraße)	28,82	160 000.—	51.—
Durchschnittspreis			260.—

Verkaufspreise und Zahlungsbedingungen.

Wie hoch sich die entsprechenden Werte bei den Verkaufspreisen stellen werden, ist noch nicht zu sagen, aus den bei einzelnen Verkäufen erzielten

Einheitspreisen von 650, 495, 457, 489, 512 M./qm

war aber zu schließen, daß diese über dem Durchschnittswert der Erwerbspreise bleiben würden,*) zumal die Stadt bei den ersten Verkäufen noch billige Preise berechnete, um die Entwicklung der Straße zu fördern. Auch in den Verkaufsbedingungen kam sie daher den Wünschen der Käufer entgegen. Bei einem Grundstück, das für 550 000 M., d. i. 512 M./qm, verkauft wurde, konnte der Käufer 500 000 M. bei einer 5%igen Verzinsung $1^3/_4$% Amortisation stehen lassen. Bei dem benachbarten Grundstück dagegen, das dieselbe günstige Lage aufwies, begnügte man sich mit einem geringeren Einheitspreis (489 M./qm), erhielt aber dafür eine größere Barzahlung; etwas mehr als die Hälfte des Preises wurde als unkündbare Hypothek bei 2% Amortisation zum Sparkassenzinsfuß eingetragen.

*) Wie sich das Ergebnis nach dem Kriege gestalten wird, ist freilich eine andere Frage.

Zuschuß.

Von dem insgesamt für 4 500 000 M. erworbenen Gelände dürften
als Bauland verbleiben für etwa ..... M. 2 500 000
während auf die Straße entfallen etwa ..... M. 2 000 000
d. i. vom Gesamtwert 40%

Um also den im Finanzprogramm ausgesprochenen Gedanken zu verwirklichen, müßte der Verkaufspreis von 260 M./qm um diesen Betrag erhöht werden, und außerdem wären, abgesehen von den Straßenbaukosten noch die Zinsverluste hinzuzuschlagen. Bei deren Berechnung hatte die Annahme zugrunde gelegen, daß die Restflächen nach 5 Jahren wieder bebaut wären. Erfahrungen von Terraingesellschaften, die sich auf dem Gebiete der äußeren Stadterweiterung betätigten, haben aber ergeben, daß größere Objekte für die Realisierung mindestens 20 Jahre in Anspruch nehmen. Bei Unternehmungen in der Innenstadt dürfte ein kürzerer Zeitraum, etwa 10 Jahre, genügen. Einige Grundstücke werden schon vor Ablauf dieser Frist verkauft sein, doch ist damit zu rechnen, daß andere dafür um so länger liegenbleiben. Es ist daher zu empfehlen, Zinsverluste nicht von 5 Jahren, sondern diejenigen von rund 10 Jahren bei der Berechnung in Ansatz zu bringen. Der durchschnittliche Verkaufspreis pro Quadratmeter würde sich also folgendermaßen berechnen:

Durchschnittlicher Erwerbspreis	M./qm	260
Zinsen 4% für 10 Jahre 40%	„ „	104
Straßenland 40%	„ „	104
zusammen	M./qm	468

In Anbetracht der bisher erzielten Verkaufspreise ist schon anzunehmen, daß der bei allen Verkäufen erzielte Durchschnittspreis diese Höhe erreicht; das günstige Ergebnis ist möglich, weil die Hansastraße viele Freiflächen berührt und der durchschnittliche Erwerbspreis infolgedessen verhältnismäßig niedrig ausfiel. Außerdem wurde nicht mit Zinseszinsen gerechnet. Auch wenn die Restparzellen länger liegenbleiben sollten, als man erwartet, wird der Durchbruch nur einen geringen Zuschuß erfordern. Die Entwicklung des Unternehmens würde sich aber, sowohl nach der finanziellen, wie nach der technischen Seite hin noch günstiger gestaltet haben, wenn die Stadt ein weitergehendes Enteignungsrecht zur Seite gehabt hätte. Der § 7 des Fluchtliniengesetzes ermöglicht nicht immer solche Grundstücke zu erwerben, deren Besitz für sie im Interesse einer glatten Durchführung des Unternehmens wünschenswert erscheint.

Mangel eines Zonenenteignungsgesetzes.

Wiederholt hat die Stadtverwaltung zu Dortmund sogar von dem Erwerb solcher Grundstücksteile abgesehen, die sie nach dem Fluchtliniengesetz hätte enteignen können, weil sie für die Wertverminderung des verbleibenden Restes eine Entschädigung zu zahlen gehabt hätte, die in keinem Verhältnis zu den ihr daraus erwachsenden Vorteilen stand. So verzichtete sie dabei auf einen sofortigen Erwerb des betreffenden Straßenlandes und sparte dadurch bedeutende Summen, mußte aber mit in Kauf nehmen, daß die alten Baulichkeiten — soweit sie vom Standpunkte der Wohnungsaufsicht aus nicht zu beanstanden waren — auch nach Eröffnung der Hansastraße den glatten

Verlauf der neuen Fluchtlinien so lange stören werden, bis der betreffende Besitzer sich zum Neubau entschließt und dabei die ins Straßenland fallende Fläche abtritt. Das wirtschaftliche Resultat wird dadurch nicht unwesentlich beeinflußt. Die Stadt konnte unter den bestehenden rechtlichen Verhältnissen nur einen geringen Prozentsatz des erworbenen Geländes wieder zu Bauland verwenden, d. h. ein großer Teil der durch die intensive Arbeit der Stadtverwaltung hervorgerufenen Wertsteigerung fällt denjenigen Privatpersonen zu, die an der neuen Straße Grundstücke besitzen. Der Vermögenszuwachs, den die Grundbesitzer in diesem Falle erfahren, ist nicht durch ihre eigene Arbeit, sondern durch die Leistung der Stadt, und zwar auf Kosten der städtischen Steuerzahler hervorgerufen.

§ 9 Kommunalabgabengesetz.

Man hat daher auch in Dortmund daran gedacht, einen Teil dieses Wertzuwachses für die Stadt in Anspruch zu nehmen, und beabsichtigt, auf Grund des § 9 des Kommunalabgabengesetzes die Besitzer solcher Grundstücke mit zur Deckung der Unkosten heranzuziehen. Man geht sogar so weit, auch in den Nachbarstraßen solche Werterhöhungen anzunehmen. Der § 9 des Kommunalabgabengesetzes bietet also eine Möglichkeit, die wirtschaftlichen Nachteile zu beheben, die der Stadtverwaltung durch das Fehlen eines Zonenenteignungsgesetzes erwachsen waren. Es ist daher, namentlich wenn man auch die später zu erzielenden Preise bei den noch unverkauften Grundstücken mit berücksichtigt, zu erwarten, daß der in der Magistratsvorlage vom Jahre 1902 aufgestellte Finanzplan im Prinzip doch noch eingehalten wird, wonach die Werterhöhung die Unkosten decken sollte.

C. Straßburg.

1. Anlaß und Aufgabe der Straßburger Inneren Stadterweiterung.

Entfestigung.

Der erweiterte Befestigungsgürtel Straßburgs wurde im letzten Jahrzehnt fertiggestellt, die alten Wälle fielen, die eine Ausdehnung des städtischen Bauorganismus hemmen, an verschiedenen Stellen öffneten sich neue Zugänge zur Stadt. Große Flächen, die früher militärischen Zwecken dienten, wurden frei; man konnte beginnen, die ärmere Bevölkerung, die durch den fest umschließenden Festungsgürtel seit Jahrhunderten auf engem Raume dicht zusammengedrängt wohnte, über eine größere Fläche zu verteilen, man konnte dem Bedürfnis nach einer weiteren Ausdehnung der Geschäftszentren entsprechen und dringende verkehrstechnische Anforderungen erfüllen.

Sanierung und Erweiterung der Geschäftszentren.

So ist seit dem Jahre 1910 ein großer Straßendurchbruch im Entstehen begriffen, bei dessen Planung sanitäre, wirtschaftspolitische und verkehrstechnische Gesichtspunkte maßgebend waren.

2. Wohnungsverhältnisse.

Gründung der Wohnungs-Kommission.

Seit dem Jahre 1898 wandte man den Wohnungsverhältnissen der Altstadt besondere Aufmerksamkeit zu. Ein Gemeinderatsmitglied, Professor Otto Mayer, beantragte, genauere Erhebungen über den Stand der Wohnungsverhältnisse anzustellen und Maßnahmen zu deren Besserung in die Wege zu leiten.

Eine gesetzliche Grundlage hierzu bot das von Napoleon III. für die Beseitigung ungesunder Quartiere in Paris erlassene und auch für die Provinzen gültige Gesetz, betreffend die Verbesserung der Gesundheitsverhältnisse ungesunder Wohnungen vom 13. April 1850*), wonach in jeder Gemeinde eine Kommission behufs Aufsuchung und Bezeichnung der unerläßlichen Maßregeln zur Verbesserung der Gesundheitsverhältnisse ungesunder Mietwohnungen eingesetzt werden kann, wenn der Gemeinderat dies durch besonderen Beschluß für notwendig erklärt**).

Mindestforderungen der Wohnungskommission von 1898

Als ungesund ist nach dem Gesetz vom Jahre 1850 eine Wohnung dann anzusehen, wenn deren bauliche Verhältnisse das Leben oder die Gesundheit der Bewohner gefährden können. Die Wohnungskommission sah sich daher veranlaßt, auf Grund der ersten Untersuchungen über die Wohnungsverhältnisse die Mindestforderungen genauer zu formulieren. Die Mindestforderungen sind verschieden, je nachdem sie sich auf Wohnungen in der Altstadt oder solche in den Vororten beziehen.

*) B. des L. Ser. XI. Nr. 2068.

**) Aus dem Inhalt des Gesetzes vom 13. April 1850 sei folgendes mitgeteilt:

Die Kommission besteht aus höchstens 9, wenigstens 5 Mitgliedern. In größeren Gemeinden mit einer Bevölkerung von mehr als 50 000 Seelen kann der Gemeinderat mehrere Kommissionen ernennen oder die Mitgliederzahl der Wohnungskommission auf 20 erhöhen. Ihr gehören notwendigerweise an: 1 Arzt, 1 Bausachverständiger und 1 Mitglied des Armenamtes und des Gewerbegerichts, wenn solche Einrichtungen in der Gemeinde bestehen. Der Vorsitz steht dem Bürgermeister oder einem Beigeordneten zu. Alle zwei Jahre erneuert sich die Kommission zu einem Drittel. Ausscheidende Mitglieder können unbeschränkt wiedergewählt werden. Die Kommission sucht die als ungesund bezeichneten Wohnungen auf, stellt den Zustand der Gesundheitswidrigkeit näher fest, ergründet die Ursachen und gibt Mittel zur Abhilfe der Übelstände an, sie hat auch die Wohnungen namhaft zu machen, die eine Verbesserung der Gesundheitsverhältnisse nicht zulassen. Die Berichte der Kommission werden im Sekretariat der Bürgermeisterei niedergelegt, die Beteiligten können darin Einsicht nehmen und binnen Monatsfrist ihre Bemerkungen dagegen vorbringen. Nach Ablauf dieser Frist bestimmt der Gemeinderat auf Grund der Berichte die zur Verbesserung der Gesundheitsverhältnisse vorzunehmenden Arbeiten und die Fristen für deren Vollendung und bezeichnet diejenigen Wohnungen, deren baulicher Zustand eine Verbesserung der Gesundheitsverhältnisse nicht zuläßt. Gegen diese Entscheidungen steht dem Beteiligten Rekurs an den Präfekturrat binnen Monatsfrist — von der Zustellung des Gemeinderatsbeschlusses an gerechnet — offen, die Ausführung der getroffenen Bestimmung wird so lange aufgeschoben. Ist aber definitiv vom Gemeinderat und eventuell auch durch die Präfektur festgestellt, daß die Ursachen der Gesundheitswidrigkeit vom Tun des Eigentümers oder Nutznießers abhängig sind, wird diesem die Ausführung der nötigen Arbeiten als Ordnungs-, und Polizeimaßregel aufgegeben. Unterbleiben die verlangten Verbesserungen, verfällt der Eigentümer oder Nutznießer in Geldstrafen von 10 bis 100 Mark. Sind die Arbeiten auch in dem darauffolgenden Jahre nicht ausgeführt, und wird die ungesunde Wohnung nach wie vor weitervermietet, hat der Eigentümer oder Nutznießer eine Geldstrafe zu zahlen, die dem Geldwerte der Arbeiten gleichkommt und auf das Doppelte erhöht werden kann. Ist eine Verbesserung der Wohnung überhaupt nicht möglich, da die Ursachen der Gesundheitswidrigkeiten in der Wohnung selbst liegen, kann die Gemeindebehörde deren Vermietung als Wohnung binnen einer zu bestimmenden Frist bis auf weiteres verbieten. Die endgültige Schließung der Wohnung anzuordnen steht indes nur dem Präfekturrat zu, doch ist in solchem Falle der Rekurs an den Staatsrat möglich. Übertretungen gegen ein solches Verbot werden mit Geldstrafe von 10 bis 100 Mark und im Wiederholungsfalle binnen eines Jahres mit einer Geldstrafe geahndet, die dem doppelten Betrage des Mietwertes der vom Verbot betroffenen Wohnung gleichkommt. Die Geldstrafen werden an das Armenamt oder

In allen zum dauernden Aufenthalt von Menschen bestimmten Räumen soll eine mindestens 1 qm große freibewegliche Fensterfläche direkt ins Freie führen. Nicht direkt belichtete, sogenannte dunkle Räume dürfen nur dann zum Schlafen benutzt werden, wenn die Mitte des dunklen Raumes in der Regel nicht mehr als 8 m von dem nächsten ins Freie gehenden Fenster entfernt ist, und wenn eine unverschließbare Öffnung von 2 qm Fläche für 2 cbm Innenraum die Verbindung zwischen dem dunklen und einem belichteten Raume herstellt.

Eine unverschließbare Öffnung von denselben Dimensionen muß in einem zum Schlafen benutzten Raume vorhanden sein, wenn eine Durchlüftung mittels gegenüberliegender Türen und Fenster nicht möglich ist; das vordere Zimmer darf dann nicht zum Schlafen benutzt werden. Bei Berechnung der Fensterfläche des vorderen Raumes ist der Luftraum des weiteren (dunklen) Raumes zum doppelten Wert anzurechnen, dasselbe gilt auch für Räume, deren Fenster nach einem unter 1,5 m breiten Hof oder einer ebenso schmalen Gasse gehen. Ausdrücklich wird hervorgehoben, daß Räume ohne Lichtöffnungen weder zu Wohn- noch zu Schlafzwecken benutzt werden dürfen. Dasselbe gilt von Hausfluren, Vorplätzen, Kellern, offenen Räumen und überhaupt allen denen, die sich ihrer Bestimmung und Anlage nach nicht zum dauernden Aufenthalt von Menschen eignen. Über Stallungen werden Wohnungen nur dann geduldet, wenn sie durch geeignete Maßnahmen, gewölbte Decken usw., gegen das Eindringen des Stalldunstes gesichert sind.

Der Mindestluftraum ist für alle zum dauernden Aufenthalt von Menschen bestimmte Räume auf 25 cbm festgesetzt, bei Schlafräumen werden für jeden Erwachsenen 10 cbm, für jedes Kind 5 cbm gefordert. Dienen die Schlafräume tagsüber noch zu anderen Zwecken, werden die Forderungen erhöht, und zwar auf 15 bzw. 10 cbm, wenn die Räume zugleich Wohn- und Schlafzwecken dienen, und wenn die Räume außer zu Wohn- und Schlafzwecken noch gewerblich verwendet werden, steigen die Anforderungen für den Mindestluftraum um je 5 cbm für jede gewerblich tätige Person. Dieselbe Erhöhung des Mindestluftraumes wird in dunklen Hinterräumen und in solchen Wohnungen vorgenommen, die an weniger als 5 m breiten Gassen,

---

eine Wohltätigkeitsanstalt des Ortes, in dem die fraglichen Wohnungen liegen, überwiesen. Auf alle Übertretungen findet der § 463 des französischen Strafgesetzbuches Anwendung. Tritt bei der Ausführung des Gesetzes eine Auflösung von Mietverträgen ein, so begründet eine solche Auflösung keinerlei Schadenersatzansprüche des Mieters.

Von besonderer Bedeutung ist Absatz 12, auf Grund dessen die Gemeinde in den Formen und in Erfüllung der durch das Gesetz vom 3. Mai 1841 vorgeschriebenen Förmlichkeiten die Gesamtheit der im Umkreise der Arbeiten gelegenen Besitzungen im Enteignungswege erwerben kann, wenn die Gesundheitswidrigkeit das Ergebnis von äußeren und bleibenden Ursachen ist und diese Ursachen nur durch zusammenhängende Arbeiten beseitigt werden können. Die nach Ausführung der Sanierung außerhalb der für die neuen Bauten festgesetzten Bauflächen verbleibenden Restparzellen können in öffentlicher Versteigerung wieder verkauft werden, ohne daß die früheren Eigentümer oder deren Rechtsnachfolger an das ihnen nach Art. 60 und 61 des Gesetzes vom 3. Mai 1841 zustehende Vorkaufsrecht Anspruch erheben können.

Höfen und Schlupfen liegen, und die sich gegenüber in den Fußboden der betreffenden Wohnung um 5 m überragenden Gebäudeteilen befinden.

Die lichte Höhe der zum dauernden Aufenthalt von Menschen bestimmten Räume muß in Dachwohnungen mindestens 2 m, in anderen Geschossen mindestens 2,20 m betragen.

Über die Konstruktion und Instandhaltung der Mauern und Trennungswände, der Decken und Fußböden sowie der Schornsteine und Feuerungsanlagen werden in §§ 10—12 ausführliche Bestimmungen getroffen.

Das gleiche gilt von den Schlafgelegenheiten der Dienstboten, Lehrlinge und Gesellen, bei denen für jede Person ein besonderes Bett gefordert wird, und der Zu-

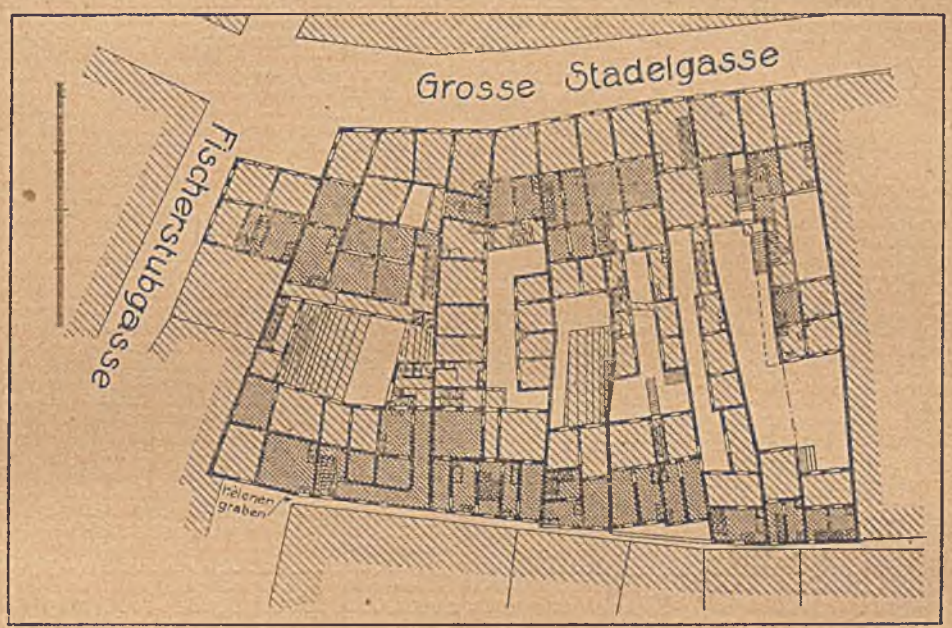


Fig. 11. Straßburg. Grundriß einer Gruppe alter Häuser Ecke Fischerstubgasse und Helenengraben.
Die dunkel schraffierten Räume haben keine direkte Lüftung und Belichtung.

lässigkeit von Ställen und sonstigen die Nachbarschaft durch Geruch und dergleichen störenden Betrieben. Die Zahl der Wasserentnahmestellen ist für jedes Hausgrundstück auf 1 festgesetzt. Eingehenden Vorschriften unterliegen die Klosette. In jedem Hause muß für 15 Personen mindestens 1 Abort zur Verfügung stehen, die Abtrittsräume müssen eine mindestens 0,25 qm große, direkt ins Freie gehende Fensterfläche besitzen, sie dürfen nicht unter Treppen liegen und auch nicht direkt von Küchen, Schlaf- oder Wohnräumen aus zugänglich sein.

Befund. (Dunkle Räume.)

Die Mindestanforderungen der Wohnungskommission sind speziell auf Straßburger Verhältnisse zugeschnitten, die Zustände, die darin für unzulässig erklärt werden, lassen darauf schließen, in welchem Zustande die Kommission die Wohnungen vorfand. Die große Zahl der dunklen Räume zeigt als ein Beispiel statt vieler Fig. 11. Der Grundriß einer Ecke Große Stadelgasse und Fischerstubgasse gelegenen Häusergruppe, deren

Rückfront an den sogen. Helenengraben angrenzt, ist hier zur Darstellung gebracht. Die nach den Mindestanforderungen als dunkel anzusehenden Räume sind durch enge Schraffur hervorgehoben. Die eine Hälfte der Räume ist dunkel, weil sie in der Mitte des Hauses liegen und nirgends eine direkt ins Freie gehende Fensteröffnung aufweisen, die andere Hälfte, weil sie nach dem an manchen Stellen kaum 50 cm breiten Helenengraben hinausgehen, einem berüchtigten Schlupf, dessen Breite also nur den zehnten Teil des in den Mindestforderungen vorgesehenen Minimalmaßes beträgt. Das Innere einer ähnlichen Wohnung des Sanierungsgebietes gibt Fig. 12, Tafel 1 wieder, Dunkelheit, Engigkeit und geringe Zimmerhöhe treten hier deutlich in die Erscheinung.

Wohnungen der Lungenkranken.

Besondere Aufmerksamkeit wandte die Wohnungskommission seit Januar 1907 den Wohnungen der Lungenkranken zu. Nachstehende Zusammenstellung gibt ein Bild davon, unter welchen Verhältnissen ein hoher Prozentsatz der Lungenkranken lebte.

I. Beschaffenheit.	Zahl	%
hell	373	80
dunkel	89	20
trocken	428	93
feucht	34	7
II. Größe.	**Zahl**	**%**
1 Zimmer	86	19
2 „	220	48
3 „	82	18
4 „	30	6
möblierte Zimmer	44	9

III. Benutzung.	Zahl	%
Überfüllung in der Wohnung	63	13
„ in Krankenräumen	125	27
Der Kranke teilt das Bett mit Angehörigen	204	44
Wohnungswechsel im Interesse des Kranken erwünscht	202	44
Sehr unsaubere und ungenügende Zustände		15

Einen Überblick über die allgemeine Tätigkeit der Wohnungskommission gibt folgende Tabelle ausführlicher.

	1905	1906	1907	1908
Zahl der Besichtigungen	129	75	47	75
Besichtigte Wohnungen	8891	7370	3089	4488
nicht beanstandet	7007	6134	2731	37234
beanstandete Zahl	1884	1136	350	765
% der besichtigten Wohnungen	20%	13%	12%	15%

Gründung des Sanierungsfonds.

Angaben über die Einzelheiten zu machen, ist hier nicht der Ort. Die Tätigkeit der Wohnungskommission erhält aber für die vorliegende Untersuchung besonderes

Interesse, seitdem im Jahre 1900 auf Anregung der Kommission ein Sanierungsfonds gegründet wurde, der speziell für die Verbesserung der Wohnungsverhältnisse der Altstadt bestimmt ist. Der Fonds wird aus Steuerzuschlägen gespeist, deren Ertrag anfangs bei 6 Zuschlagspfennigen 100 000 M. betrug. Später wurden die Zuschlagspfennige auf 5 herabgesetzt, trotzdem betrug die Einnahme des Sanierungsfonds 125 000 M., und 1910 stieg sie auf 130 000 M. und 1913 sogar auf 160 000 M. Legt man einen jährlichen Durchschnittsertrag von 125 000 M. zugrunde, ergibt sich, daß im Laufe von 10 Jahren aus den Erträgnissen der 5 resp. 6 Zuschlagspfennige ein Kapital von 1 250 000 M. angewachsen ist. 747 800 M. davon wurden dazu verwendet, solche Häuser anzukaufen und niederzureißen, deren ungesunder Zustand durch einzelne Auflagen der Wohnungskommission nicht gründlich beseitigt werden kann. Die Häuser waren entweder so schlecht, daß Reparaturen unmöglich waren, oder die Eigentümer waren finanziell nicht in der Lage, die Häuser in einen Zustand zu versetzen, der den Mindestforderungen entsprochen hätte. Das gilt namentlich für manche Häuser der Seitengassen des Schiffleutstadens und der Langstraße sowie des zwischen Kleberplatz und Langstraße gelegenen Stadtgebietes. Die Grundstücke wurden, wenn sie zu selbständiger Bebauung zu klein waren, möglichst an die Besitzer der Nachbargrundstücke abgegeben, andere wurden unbebaut liegen gelassen.

Einzelsanierungen.

Z. B. fand die im Nardengäßchen erworbene Fläche als Kinderspielplatz geeignete Verwendung. In zwei Fällen sah man, um das schöne alte Städtebild zu erhalten, von einem Abbruche ab, man begnügte sich bei den Grundstücken Ecke Müllergäßchen und Pflanzbadgasse damit, die Häuser auf Kosten des Sanierungsfonds einem vollständigen Umbau zu unterziehen. Für den Umbau wurden 70 000 und 33 000 M. verwendet, der Bruttoertrag der umgebauten Häuser beträgt um 3,9 % und 2,04%.

Mit Hilfe des Sanierungsfonds wurden durch Abbruch der alten Häuser und Verbreiterung der Straßen folgende Einzelsanierungen ausgeführt:

	Lage	abgebroch. Häuser	frühere Breite m	Breite nach der Sanierung
1.	Kleine Stadelgasse	1	2—4	ca. 8—10
2.	Durchbruch bei der Helenengasse, Gerbergraben	1	—	ca. 10
3.	Müllergäßchen	5	1,5	ca. 8,5 u. Kinderspielplatz
4.	Rosengäßchen	3	0,8	aufgehoben
5.	Nardengäßchen	4	1	ca. 10, Kinderspielplatz
6.	Löffelgäßchen.....	2	1	aufgehoben
7.	Heiligenlichtergasse	8	2	18
8.	Halbmondgasse	3	1,5	8,5
9.	Schwertgäßchen.....	4	1,2	Städtisches Lager
10.	Häckergäßchen	5	1,2	freier Platz
11.	Sackgäßchen		0,8	

Sanierung ganzer Quartiere notwendig.

Die Preise der durch den Sanierungsfonds angekauften Grundstücke schwanken zwischen 32 M. und 368 M. pro qm.

Solche Einzelsanierungen sind indes nur dann von Wert, wenn innerhalb eines an sich nicht ungesunden Quartiers besonders schlechte Häuser zu beseitigen sind. Die Stadt ließ denn auch eine ganze Straße, die Magnetengasse, zwischen Langstraße und Pflanzbadgasse, durch die Sparkasse sanieren, die die alten Häuser längs der einen Seite ankaufte und Neubauten an deren Stelle errichtete. Die Ergebnisse der Wohnungskommission zeigten aber, daß die hygienischen Mängel der in den Hauptteilen der Altstadt gelegenen Wohnungen so eingewurzelt und verbreitet waren, daß eine wirkliche Sanierung nur durch umfassende Maßnahmen möglich ist, bei denen ganze Quartiere und nicht nur einzelne Häuser beseitigt werden.

Sanierung durch die Sparkasse.

Wiederunterbringung.

Die bedenklichsten Zustände wurden in dem zwischen „Alter Weinmarkt" und „Am Hohen Steg" einerseits und der Langstraße andererseits gelegenen Stadtgebiet aufgedeckt. Um hier eine umfassende Sanierung vorzunehmen, mußten mindestens 126 Häuser*) mit 914 Haushaltungen und einer Bevölkerung von 3460 Bewohnern beseitigt werden. Man beabsichtigte, an Stelle der alten Wohnhäuser Geschäfts- und Bureaugebäude zu errichten. Es war also ausgeschlossen, die alte Bevölkerung an derselben Stelle wieder unterzubringen, es war auch keine Aussicht vorhanden, daß sie in den benachbarten Teilen der Altstadt wieder Unterkommen finden könnte, denn die Altstadt war von jeher übervölkert und der Prozentsatz der leerstehenden Wohnungen gering; er betrug: im November 1907 2,21%

und sank: „ Mai 1908 auf 1,60%
„ November 1908 „ 1,26%
„ Mai 1909 „ 0,97%
„ November 1909 „ 0,90%
„ „ 1910 „ 0,97%.

Um zu vermeiden, daß bei Beginn des Sanierungswerkes eine gesteigerte Wohnungsnot eintrete, förderte die Stadtverwaltung auf Anregung der Wohnungskommission allenthalben durch Bereitstellung öffentlicher Mittel die Errichtung einer Reihe kleiner Wohnungen (Spachhäuser). So unterstützte sie die Gemeinnützige Baugesellschaft bei der Gründung ihrer in den östlichen Vororten gelegenen Gartenstadt Stockfeld, in der 350 Wohnungen**) zu Mietpreisen von 180—325 M. abgegeben werden können. Im ganzen wurden seit Bestehen der Wohnungskommission auf deren Anregung mit Unterstützung der Stadt 478 Wohnungen errichtet. Mit jedem Jahre kommen durch Erweiterung der Anlagen in Stockfeld und Neubauten an anderen Orten weitere Wohnungen hinzu, und da die Häuser im Sanierungsgebiet bis zum Abbruch weiter vermietet wurden und die Räumung derselben sukzessive vor sich ging, ist eine Wohnungs-

*) Später kamen noch 9 Häuser mit 2320 qm hinzu, es enthielten die 126 Häuser 39 535 qm.

**) Neben jeder Küche ist ein Planschraum angeordnet, der darin aufgestellte Waschkessel dient zugleich zur Bereitung des Badewassers.

not infolge der Sanierung nicht eingetreten. Allerdings liegt auch in Straßburg keine Statistik darüber vor, in welche Wohnungen die Bevölkerung des Sanierungsgebietes verzogen ist, man weiß nur, daß die Bewohner der mit Unterstützung der Stadt neu errichteten Häuser nicht aus dem Sanierungsgebiet gekommen sind. Es ist also dasselbe zu beobachten wie in Stuttgart und in Trier: die untersten Schichten rücken in die Wohnungen ein, die von der Bevölkerung der neuen Kolonien verlassen wurden. Damit betrifft die Sanierung nicht nur die Bevölkerung des Sanierungsgebietes, sie ermöglicht vielmehr breiteren Schichten, in relativ bessere Wohnungsverhältnisse zu gelangen.

Die Bevölkerung eines engen, dumpfen, winkligen und in jeder Beziehung dunklen Stadtteiles plötzlich in Gartenstädte zu versetzen, dürfte auch in der Praxis kaum möglich sein, das verbietet nicht die Höhe der Mietpreise, im Gegenteil ergibt sich, daß die Mieten in der Altstadt erfahrungsgemäß höher sind, wenn man nicht die Wohnungsmietpreise, sondern die Flächen oder Raumeinheitsmieten zugrunde legt*). Folgende Übersicht zeigt, daß dies auch in Straßburg der Fall ist.

Monatliche Durchschnittspreise der Wohnungen (ohne Berücksichtigung der Lage und Größe) für die Jahre 1907—1908

Lage	Zahl der Räume mit Küche							
	1		2		3		4	
	1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908
Altstadt	8,9	9,8	19,7	20,6	28,0	28,5	33,0	33,4
Neustadt.....	11,5	12,6	23,5	23,1	44,1	44,9	48,1	48,2
Vororte.....	10,0	10,1	15,9	16,3	25,8	26,2	33,2	33,2
Durchschnitt	10,1	10,8	19,4	20,0	32,0	33,2	38,1	38,2

Demnach müßte es vom wirtschaftlichen Standpunkte aus möglich sein, der den untersten Schichten angehörigen Bevölkerung des Sanierungsgebietes in den Außenbezirken weit bessere, gesündere und doch ihrem Einkommen entsprechende Wohngelegenheit zu bieten. Die meisten von gemeinnützigen Bauvereinen usw. geschaffenen Wohnungen sind aber für die wohlhabendere Arbeiterklasse bestimmt, die bei größerem Einkommen auch höhere Ansprüche an die Wohnung stellt, und deren Lebenshaltung den Genuß einer guten Wohnung ermöglicht. Die Wohnungen in den Vororten sind pro Raumeinheit zwar billiger als in den alten Stadtteilen, es fehlen aber die kleinsten Wohnungen, so daß sie trotz geringerer Einheitspreise ärmeren Schichten verschlossen bleiben. Auch in Stockfeld wurden Einzimmerwohnungen überhaupt nicht und Zweizimmerwohnungen nur sehr wenige vorgesehen. Die unterste Mietgrenze ist daher für manche zu hoch. Meines Wissens hat die Wohnungsfürsorge bis jetzt nur in England aktiv für die Bedürfnisse der untersten Schichten gesorgt, es

*) Vgl. J. Hamburg S. 156.

sei an die Arbeiten der Stadt Glasgow und an die in Liverpool errichteten Arbeiterhäuser erinnert, die, was Rauminhalt und Ausstattung anbelangt — die Wände waren nicht geputzt, sondern nur getüncht —, nur den allerbescheidensten Ansprüchen genügen, dafür aber sind sie für die Angehörigen der untersten Einkommenklasse erschwinglich*).

Notwendigkeit der Wohnungspflege.

Oft aber sind es nicht allein wirtschaftliche Verhältnisse, die die Bevölkerung der Sanierungsgebiete in den schlechten Wohnungen festhalten, die Lebenshaltung wirkt schädigend auch auf die Wohnsitten ein, und es ist nicht viel geholfen, wenn man solche Bevölkerungskreise in neu gebaute, gesund gelegene und hygienisch eingerichtete Wohnungen versetzt. Binnen kurzem treten dann dieselben Übelstände wieder ein, um deretwillen man die alten Häuser sanierte. Bei schlechter Pflege nehmen Feuchtigkeit und Schmutz auch in den besteingerichteten Wohnungen bald wieder überhand. In Stockfeld konnte man beobachten, wie die Wohnung einer Familie mit schlechter Lebenshaltung binnen kurzem einen verwahrlosten Eindruck machte, während die danebengelegene Wohnung, in der ein ordentlicher Haushalt geführt wurde, bei bescheidenerem Einkommen — hier war es ein gut bezahlter Arbeiter, dort eine Witwe mit Kindern — in ausgezeichnetem Zustande war.

Die Ausführung der Sanierungen bleibt also nicht auf die Beseitigung der schlechtesten Quartiere beschränkt, es muß auch Sorge dafür getroffen werden, daß die Wohnsitten allmählich auf eine Stufe gebracht werden, die dem Stande der neuen Wohnungen entspricht. Eine in dieser Richtung wirksame Organisation stellt die Wohnungspflege dar, wie sie jetzt im Anschluß an die Wohnungsinspektion in mehreren Orten Deutschlands eingerichtet ist. In der Führung des Haushaltes erfahrene Frauen sollen beratend denen zur Seite stehen, die aus Gewohnheit oder aus Mangel an Erfahrung bei der Leitung einer Häuslichkeit, sei es auch der kleinsten, versagen. So sollen durch eine ausgebreitete soziale Arbeit die untersten Schichten des großstädtischen Proletariats in bessere äußere Lebensverhältnisse und damit auch zu einer besseren Lebenshaltung gebracht werden, eine Aufgabe, die dringend notwendig erscheint, sofern man bedenkt, in wieviel gesünderen und moralisch besseren Verhältnissen selbst die ärmste Landbevölkerung lebt.

Umfang des Arbeitsgebietes der Wohnungskommission.

Auch auf diesem Gebiete hat die Straßburger Wohnungskommission anregend gewirkt; ihre Tätigkeit unterscheidet sich überhaupt von derjenigen anderer Städte dadurch, daß ein umfassendes System positiver Wohnungsfürsorge ausgebildet ist. Die Beseitigung ganzer schlechter Quartiere geht Hand in Hand mit der Fürsorge für die Herstellung guter und gesunder neuer Wohnungen, eine noch in der Entwicklung begriffene Wohnungspflege trägt für deren Instandhaltung Sorge. Ein in Verbindung mit dem Organ der Wohnungskommission eingerichteter Wohnungsnachweis erleichtert den Wohnungsuchenden das Suchen und erhält das Wohnungsamt ständig in genauer Kenntnis über Angebot und Nachfrage auf dem Gebiete des Wohnungsmarktes.

*) Näheres hierüber s. Fuchs: Zur Wohnungsfrage. Niedrigste Mieten.

3. Wirtschaftspolitische und verkehrstechnische Fragen.

Das Straßburger Sanierungsgebiet lag im Zentrum der Stadt, in unmittelbarer Nähe der wichtigsten Verkehrsadern, so war es möglich, im Anschluß an die Sanierung einen Straßendurchbruch auszuführen und damit wirtschaftspolitische und verkehrstechnische Aufgaben zu lösen, die bei der regen Entwickelung der Stadt immer dringender wurden.

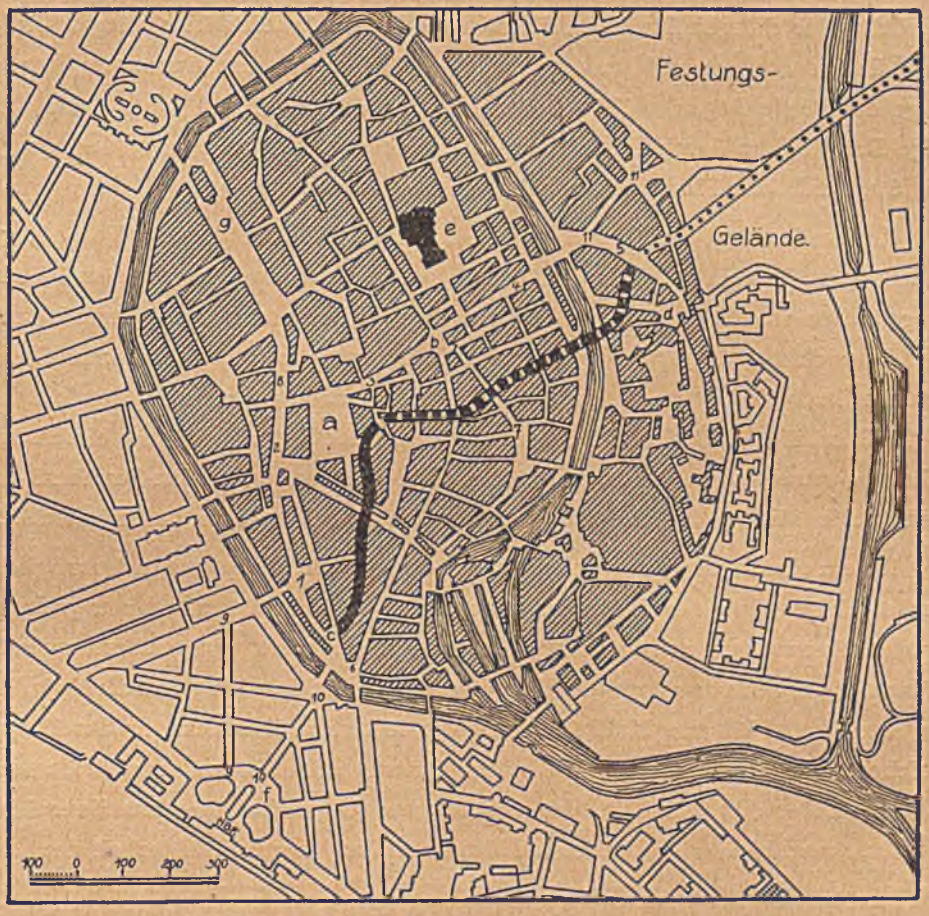


Fig. 13. Straßburg.
Plan der Altstadt. a, b, c, d, e, f, g. 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11.
(Buchstaben- und Ziffernerklärungen s. Fig. 14, S. 62.) Die 3 Teile des Durchbruchs sind schwarz hervorgehoben.

Wirtschaftspolitische Aufgaben. Hauptverkehrsstraße

Eine Aufgabe wirtschaftspolitischer Natur war die notwendige Erweiterung der Geschäftszentren. Das ganze geschäftliche Leben Straßburgs konzentrierte sich auf den durch die Straßen Alter Weinmarkt, Am Hohen Steg, An den Gewerbslauben, Alter Fischmarkt gebildeten Straßenzug*), denn seit alter Zeit war dies die wichtigste und eigentlich auch die einzige größere Straße, die in fortlaufender Richtung durch die Altstadt hindurchführte. An ihrem westlichen Ende lag das Zaberner Tor, an ihrem östlichen das Metzgertor, d. h. die Punkte, an die sich die Straßen von Straßburg nach

*) Auf der Abbildung durch eine gestrichelte Linie hervorgehoben.

Frankreich und Deutschland anschlossen. Der von jeher lebhafte Reiseverkehr zwischen beiden Ländern mußte, soweit der Weg über Straßburg gewählt wurde, die genannten Straßen passieren. Die wichtigste Geschäfts- und Verkehrsader der Stadt ist also auch hier*) aus der Straße entstanden, die im Zuge einer für den deutschen oder europäischen Handels- und Reiseverkehr wichtigen Landstraße lag. Daß sie diese Eigenschaft auch im Zeitalter der Eisenbahnen beibehielt, ist einerseits durch ihre gute Verbindung mit dem Bahnhof begründet. Ein bei weitem wichtigerer Faktor aber ist der, daß infolge einer jahrhundertelangen Tradition Handel und Verkehr sich hier festgesetzt haben, und daß die bedeutendsten Plätze der Stadt, der Kleberplatz und Gutenbergplatz, direkt im Zuge der Straße liegen, während der allerdings etwas stillere, aber doch ebenfalls wichtige Broglieplatz durch die Meisengasse, eine direkte Fortsetzung der Straße Am Hohen Steg, mit den Hauptadern in Verbindung steht.

Monopolstellung der Grundbesitzer an der Hauptverkehrsstraße.

Andere Straßen, die durch Lage und Breite und ähnlich günstige Vorbedingungen einen lebhaften Geschäftsverkehr hatten, waren nicht vorhanden; wie in allen alten Festungsstädten waren die übrigen Straßen eng, dunkel, schwer zugänglich und still. Bei der Entwicklung Straßburgs zur Großstadt konnten sie daher schwer zu Geschäftsstraßen werden. Die Folge davon war, daß bei einer zunehmenden Ausdehnung der Stadt die Geschäfte sich nicht in einem angemessenen Verhältnis zum Wachstum der Bevölkerung vermehren konnten, und daß sich in den obengenannten Straßen Monopole bildeten. Die Mieten für die dortigen Geschäftslokale stiegen außerordentlich.

Einem Anfänger war es daher in Anbetracht der Mietpreise nicht möglich, sich hier zu etablieren, in einer der anderen engen stillen Gassen bestand nur geringe Aussicht, eine Kundschaft zu gewinnen, die freie Konkurrenz war nahezu unterdrückt. Den Nachteil trugen vor allem die Konsumenten, indes wurden auch die Detailhändler davon betroffen. Jüngere Kräfte, die bei der lebhaften Entwicklung Straßburgs hier ein reiches Feld der Betätigung gefunden hätten, konnten kaum aufkommen, und auch die Inhaber der Läden in den bevorzugten Lagen konnten aus ihrer Monopolstellung nur zum kleinen Teile für sich Nutzen ziehen, denn die Mehrheit des Gewinnes wurde von den hohen Mieten aufgezehrt, und so fiel dieser fast ausschließlich den Grundbesitzern zu.

Erschließung von Bauland für Geschäftshäuser dringend notwendig.

Die ungesunde Monopolstellung einzelner bevorzugter Grundstücke und die daraus folgende Hemmung der Entwicklung des Detailhandels ließen sich nur beheben, wenn eine neue Straße unter gleich günstigen Verhältnissen mit der alten in Konkurrenz trat. Deshalb sah man davon ab, im Sanierungsgebiet wieder Wohnhäuser zu errichten, und verband die Sanierung mit der Ausführung des Straßendurchbruchs. Die schnelle Vermietung der hier errichteten Geschäftslokale beweist, wie dringend das Bedürfnis nach einer Ausdehnung der Geschäftszentren war. Der Straßburger Durchbruch ist also als ein typischer Fall für innere Stadterweiterung aufzufassen, bei dem man mit

*) Vgl. Hohe Straße in Cöln, Osten-, Westenhellweg in Dortmund, Gertraudten-, Spandauer, Königstraße in Berlin u. a.

dem Durchbruch beabsichtigte, im Innern der Stadt Bauland für Geschäftshäuser zu erschließen.

Verkehrstechnische Aufgaben.

Vom verkehrstechnischen Standpunkte aus — etwa in dem Sinne, daß die Straßenbreite dem wachsenden Verkehrsstrom nicht genügt hätte — lag ein Bedürfnis für die Ausführung des Durchbruchs im Innern der Stadt nicht vor. Die Straßen Alter Weinmarkt, Am Hohen Steg, An den Gewerbslauben und Alter Fischmarkt sind reichlich dimensioniert und wären auch geeignet, einen noch weit stärkeren Verkehr aufzunehmen.

Nur die Metzgerstraße zu schmal.

Ein wesentliches Hindernis bot sich dem Verkehr nur in der auf dem rechten Illufer sich an den Alten Fischmarkt anschließenden Metzgerstraße. Die nur 8 m breite Straße stellt die einzige Verbindung der Innenstadt mit den lebhaft entwickelten östlichen Vororten dar. Der Vorort Neudorf ist mit allein 30 000 Einwohnern der größte der Stadt. Der rege Straßenbahnverkehr von da nach dem Zentrum war in der Metzgerstraße auf einem Gleise geführt worden. Andere Straßenbahnverbindungen, wie die nach Neuhof, Schiltigheim und Kehl, kommen hinzu, und endlich muß der immer mehr anwachsende Automobilverkehr von Straßburg nach Baden, auch nach dem südlichen Elsaß durch die Metzgerstraße geleitet werden. Ein entsprechender Last-, Personenwagen- und Fußgängerverkehr kommt noch hinzu, Verkehrsstockungen waren namentlich in den Hauptverkehrsstunden unvermeidlich, und oft traten nicht nur unbequeme, sondern direkt gefährliche Mißstände ein.

Eine Erbreiterung der nur 120 m langen Straße würde einen Zuschuß von 16 000 M. pro laufenden Meter, d. i. von insgesamt 1 920 000 M. erfordert haben. Ein Durchbruch östlich der Metzgerstraße war schon mit Rücksicht auf die dort stehenden alten Baudenkmäler, den Bahnhof und das Kunstgewerbemuseum, nicht möglich, im Westen dagegen ließ sich ohne Schwierigkeiten ein Durchbruch herstellen, der jenseits der Ill auf das Sanierungsgebiet stößt und der dort geplanten neuen Geschäftsstraße einen günstigen Zugang zu den östlichen Vororten eröffnet.

4. Architektonische und städtebauliche Gesichtspunkte.

Verlauf der Fluchtlinie. Die 3 Teile.

Der Verlauf der Fluchtlinien der „Neuer Boulevard" genannten Durchbruchstraße ergibt sich aus der Betrachtung der in den vorangehenden Kapiteln ausgeführten drei Gesichtspunkte. Die wohnungshygienischen, wirtschaftspolitischen und verkehrstechnischen Probleme, die an sich auf ganz getrennten Gebieten liegen, greifen ineinander über, und indem sie sich gegenseitig durchdringen und der Durchbruch aus den mannigfachsten, mit dem Leben der Stadt eng verknüpften Bedürfnissen heraus entstand, verwächst die neue Straße von Anbeginn ihres Bestehens an aufs engste mit dem übrigen Organismus der Stadt. Auch den Straßburger Neuen Boulevard könnte, wie die Hansastraße in Dortmund, selbst ein geübtes Auge durch einen Blick auf den Stadtplan kaum als Neuanlage erkennen.

Nach alledem bleibt über den Verlauf der Fluchtlinien nicht mehr viel zu sagen. Der Durchbruch beginnt bei der Kirche „Alt-Sankt-Peter" als eine direkte Fortsetzung

der Küßstraße, die, in der Achse des Hauptbahnhofes liegend, als wichtigster Zugang vom Bahnhof zur Innenstadt gedacht war. Vor Ausführung des Durchbruchs bog der Verkehr vom Bahnhof bei Alt-St.-Peter links in den Alten Weinmarkt ab und führte in einem großen Bogen über den Hohen Steg nach dem Kleberplatz.

Teil I des Durchbruchs (vgl. auch Fig. 13) verläuft nahezu parallel mit dem alten Straßenzug, kürzt aber den Weg vom Bahnhof nach dem Kleberplatz um ein gutes Stück ab. Der Kleberplatz wird nur berührt, aber nicht angeschnitten. Die Lösung ähnelt derjenigen, die man bei der Braubachstraße in Frankfurt a. M. am Römerberg gefunden hat.

Am Kleberplatz beginnt Teil II des Durchbruchs. Die Straße biegt entsprechend der am entgegengesetzten Ende des Kleberplatzes liegenden Wendung der alten Straße nahezu im rechten Winkel nach Osten ab. An der Kreuzung mit der Langstraße endet Teil II a. Teil II b reicht von der Langstraße bis an die schon jenseits der Ill gelegenen Metzgergießen.

Teil III führt jenseits der Artilleriestraße schon durch altes Festungsgelände und trifft da dessen äußere Grenze, die nach Neudorf und Neuhof, Kehl und dem südlichen Elsaß führende Ausfallstraße.

Ausführungsperioden.

Um die Metzgerstraße bald zu entlasten, wurde zunächst der Teil zwischen Artilleriestraße und Metzgergießen (Teil III) in Angriff

Fig. 14. Durchbruch des Neuen Boulevard. a, b, c, d. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7.
Der Plan zeigt den Umfang der Grundstückserwerbungen. — Die Gestaltung der Fluchtlinien beruht auf der Anlehnung an die alten Grundstücksgrenzen und Straßenfluchten.

genommen und die sich daran anschließende Straße auf dem Festungsgelände ausgeführt. Von den übrigen Teilen begann man nur mit Teil I in der Absicht, den Verkehr von dem Bahnhof zur Stadt zu kürzen und wenigstens einen Teil des Citygeländes zu erschließen. Die Ausführung von Teil II bleibt der Zukunft überlassen.

Kurven der Fluchtlinien nicht willkürlich.

Alte Straßenfluchten und Grundstücksgrenzen wurden nach Möglichkeit beibehalten. Die Fluchtlinien erhielten dadurch ihre geschwungene Form, die durchaus nichts Gekünsteltes hat, vielmehr, da sie auf einer Rücksicht auf das Bestehende beruht, die neue Straße nur noch enger mit dem alten Straßenorganismus verknüpft. Auch architektonisch ist das ein Vorteil, überall treten die Fassaden in die Erscheinung (s. Abb. 14), und es ist die Möglichkeit gegeben, durch wirkungsvolle Abschlüsse eine Fülle charakteristischer Städtebilder zu erzielen. Auch sei bemerkt, daß das Wahrzeichen Straßburgs, der Münsterturm, an mehreren Stellen das Straßenbild beherrscht. Der Verlauf der Fluchtlinien war in manchen Einzelheiten noch dadurch bestimmt, daß man die schlechtesten Häuser nach Möglichkeit alle in den Bereich der Sanierung zu bringen suchte, ferner war man auf eine günstige Gestaltung der neuen Bauplätze bedacht. Eine geringe Verschiebung der Fluchtlinien gab der Baustelle unter Umständen eine bessere Form. Schwer bebaubare Parzellen, wie sie in deutschen Durchbruchstraßen die Regel bilden (Dresden, Altmarkt, Haus Roch; Hamburg, Mönckebergstraße), sind also vermieden. Aus dem Plane geht die Tiefe und auch die glückliche Gestaltung der Bauplätze hervor.

Denkmalpflege.

Die Mehrzahl der berührten Häuser war durch mangelhafte Pflege, durch bauliche Veränderungen im Laufe der Zeit zwar in einen so schlechten baulichen Zustand gekommen, daß der Abbruch dringend notwendig war, es fanden sich aber unter den wertlosen alten Häusern auch solche von hohem architektonischem Wert. Schöne Schnitzereien, feine Bildhauerarbeiten drohten der Zerstörung anheimzufallen. Reizvolle alte Städtebilder mußten für immer verschwinden. Um deren Erhaltung willen die Durchführung des großen Unternehmens ganz aufzugeben, wäre ein utopistisches Verlangen gewesen. In bescheidenem Umfang war aber die Beachtung wichtiger Gesichtspunkte der Denkmalpflege möglich. Der Magistrat berief daher eine Kommission von zehn Mitgliedern*) und erteilte ihr den Auftrag, festzustellen, welche Gebäude oder Gebäudeteile im Sanierungsgebiet einen besonderen künstlerischen Wert besitzen und möglichst erhalten werden sollten. Die Kommission hat in vielen Besichtigungen und sechs Sitzungen diese Aufgabe erfüllt. Das bedeutendste der von der Kommission zur Erhaltung bestimmten Häuser, die sogenannte Schmiedstube, konnte durch Verlegung der Fluchtlinien vor dem Untergange bewahrt werden. Ferner hatte die Kommission ein Verzeichnis der Kunstdenkmäler hergestellt, die in den zum Abbruch be-

*) Der Kommission gehörten u. a. an: 1. der Stadtarchitekt, 2. ein Bauinspektor, 3. der Dombaumeister, 4. der Museumsdirektor, 5. der Tiefbaumeister, 6. ein Kunstmaler, 7. der Konservator, 8. ein Arzt.

stimmten Häusern vorhanden waren. Ein in den Verträgen vorgesehener Paragraph (§ 13) sichert der Stadt das Eigentum sämtlicher Gegenstände von künstlerischem und historischem Wert, die auf und in der Baustelle gefunden waren. Der Stadt wird die Befugnis eingeräumt, in diesem Sinne die Abbruchsarbeiten zu kontrollieren. Die fraglichen Stücke konnten dann beim Beginn der Abbruchsarbeiten rechtzeitig entfernt werden, sie wurden teils in Museen aufgestellt, teils bei Neubauten wieder angebracht oder aufbewahrt, bis sich gelegentlich auch eine geeignete Verwendung dafür finden wird. Die Decke eines alten Hauses ist beispielsweise in der Direktorwohnung einer Schule wieder untergebracht worden. Bei der Ausgestaltung eines Platzes ist ein, allerdings nicht aus dem Sanierungsgebiet stammendes Portal in die alte Stadtmauer eingefügt worden. In dieser Weise wurde bisher nur wenig vorgegangen, und doch bietet ein solcher Weg wohl die einzige Möglichkeit, die Entwicklung des neuen mit der Erhaltung des alten einigermaßen in Einklang zu bringen. Eine solche Denkmalpflege müßte daher weitverbreitete Nachahmung finden. Indem man das Wertlose zerstören läßt, dafür aber das Wertvolle an geeigneten Stellen bei Neubauten wieder einfügt, wird den Stücken, die man wegen ihres Altertumswertes erhalten möchte, ein neuer Lebenswert verliehen.

Fassadengestaltung bei der Wiederbebauung.

Alle Stücke, die weder im Museum noch bei Neubauten wieder untergebracht werden konnten, wurden in Photographien und zeichnerischen Aufnahmen und Vermessungen der Details festgehalten, ebenso wurden alle Häuser und die charakteristischen Städtebilder genau photographiert.

Wettbewerb.

Im Anschluß an die obigen, der Erhaltung der alten Baudenkmäler gewidmeten Betrachtungen sei noch der Maßnahmen gedacht, durch die die Stadt die Entstehung der neuen Bauten zu beeinflussen suchte.

Die Fluchtlinienführung bot die Möglichkeit, überaus reizvolle Städtebilder zu schaffen. Um sich ein Bild machen zu können, wie sich die Fassaden etwa gestalten ließen, wurde von der Stadt ein Wettbewerb ausgeschrieben und 50 000 M. als Preise, die zur Hälfte von der Stadt, zur Hälfte von der ausführenden Gesellschaft getragen wurden, ausgesetzt.

Baukommission.

Sämtliche an den Durchbruchstraßen gelegenen Baustellen gehörten der Stadt. Diese hatte die Möglichkeit, sich einen Einfluß auf die Gestaltung der Fassaden in den Verkaufsbedingungen zu sichern. Leider mußte man davon absehen, zu verlangen, daß einer der gekrönten Wettbewerbsentwürfe als Grundlage dienen soll. So blieben in den Verkaufsverträgen die die Fassadengestaltung betreffenden Bedingungen auf allgemeine Bestimmungen beschränkt. Ehe die Bauerlaubnis bei der Baupolizei eingeholt wird, sind die Baupläne dem Bürgermeisteramt zur Prüfung vorzulegen. Die Beurteilung erfolgt durch eine vom Bürgermeister eingesetzte Baukommission von fünf Mitgliedern, ihr gehören an: der Stadtbaurat, zwei Kaufleute, Vertreter der unternehmenden Gesellschaft und zwei im Einvernehmen mit dieser von der Stadt gewählte Künstler; sind die Projekte zweimal von der Kommission zurückgewiesen, kann die

Stadt die Ausführung eines von ihr vorgeschriebenen Entwurfs verlangen, sofern dieser die üblichen Kosten nicht überschreitet.

Spätere bauliche Veränderungen an Fassade und Dach unterliegen in ästhetischer Beziehung ebenfalls der Genehmigung des Bürgermeisters. Der Einfluß der Stadt auf die Gestaltung und Erhaltung des Straßenbildes wird durch eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit im Sinne des § 1090 des BGB. sichergestellt. Deren Inhalt geht dahin, „daß auf dem Grundstück nur solche Bauwerke errichtet werden oder bestehen bleiben dürfen, deren Fassade und Dach die Genehmigung des Bürgermeisters gefunden haben".

Nach den Straßburger Bestimmungen erfolgt die Beurteilung der eingereichten Projekte nur nach ihrem individuellen künstlerischen Wert und nicht danach, wie sich das geplante Haus in den Rahmen der übrigen einfügt. Die Kommission kann daher ein Projekt nicht zurückweisen, wenn dessen Ausführung das einheitliche Gesamtbild stören würde. Daraus ergeben sich mancherlei Schwierigkeiten, die nur dann zu vermeiden sind, wenn ein von der Stadt oder den Unternehmern ausgearbeiteter Gesamtplan für die Fassadengestaltung zugrunde liegt.

Individuelle und einheitliche Fassadengestaltung der einzelnen Häuser.

Eine einheitliche Planung aller an der neuen Straße gelegenen Fassaden würde keineswegs einen eintönigen Eindruck hervorrufen, die vielen Kurven und mannigfachen, im Fluchtlinienplan vorgesehenen Überbauungen (s. Fig. 19) reizen zu einer malerischen Behandlung auch der Architektur. Das ganze Projekt ruht auf den Grundanschauungen des malerischen Städtebaus, es ist vielleicht als eines der gelungensten und zweckmäßigsten Produkte dieser Richtung anzusehen. Das Malerische wirkt hier nicht gekünstelt und gesucht. Die vielen Abwechslungen und Kurven des Fluchtlinienplanes ergeben sich mit notwendiger Konsequenz aus der Aufgabe, die darin bestand, die schlechtesten Häuser zu beseitigen, die schönsten zu schonen, alte Grundstücksgrenzen und Straßenfluchten möglichst einzuhalten und gut bebaubare Parzellen an der neuen Straße zu schaffen. Zarte Rücksicht auf das Alte vereinigt sich hier mit höchster Zweckmäßigkeit und trägt auch die Grundlage für die Gestaltung neuer Schönheiten in sich. Das malerische Moment hat am unrechten Orte oft Unruhe in alte, einheitlich geplante Anlagen gebracht, auch bei Neuanlagen kann manche große Wirkung verloren gehen, wenn man das Malerische einer klar aufgebauten, von großem Rhythmus getragenen Lösung vorzieht. Bei allen Aufgaben aber, die sich auf solchen Grundlagen, wie der vorliegenden, aufbauen, erscheint das malerische Element als eine bedeutende Bereicherung der Gestaltungsmöglichkeiten.

5. Blondels Plan zur Umgestaltung Straßburgs von 1767.

Blondels Plan.

Während man heute bei Neuanlagen unter Umständen zu malerischen Lösungen kommt, suchte man in der Barockzeit selbst in „gewordene" Straßen den Rhythmus, die Ebenmäßigkeit und die großen Achsen zu bringen, die man allen Neu-

schöpfungen zugrunde legte. Das zeigt in charakteristischer Weise ein unausgeführter Plan Blondels für die Umgestaltung Straßburgs vom Jahre 1767 (Fig. 15). Man beobachte, wie Blondel der mittelalterlichen Stadt einen für damalige Verhältnisse modernen Zug verleiht. Man kann sich schon auf Grund des Stadtplanes vorstellen, welch wirkungsvolle Städtebilder sich aus dieser Durchdringung mittelalterlicher und barocker Baugedanken ergeben haben müßten. Die zwischen dem Zaberner Tor und Metzgertor gelegenen Plätze haben eine regelmäßige geometrische Ausgestaltung erfahren, für Abschlüsse der Straßenbilder ist gesorgt. Der Weinmarktplatz ist im Westen halbkreisförmig abgeschlossen. Symmetrische Gebäude nach Art der Place du Panthéon flankieren die (heute Kronenburger Straße genannte) Straße nach dem Zaberner Tor. Wer von da in die Stadt hineinkommt, hat als Point de vue ein an der Ostwand errichtetes Stadthaus vor Augen. Ein ähnliches Motiv ist Ecke Hohensteg und Gewerbslauben wiederholt, ein daran anschließender kleiner Platz bereitet auf den Eintritt in die bedeutendste Platzanlage Straßburgs, den Kleberplatz, vor. Die Größe des Kleberplatzes, damals Place d'armes (Exerzier- und Paradeplatz), ist durch diesen Vergleichsmaßstab gesteigert. Der Kleberplatz erfährt eine eigentümliche Ausgestaltung. Die beiden Längswände, durch je zwei vorgeschobene Risalite belebt, laufen nicht parallel, sondern aufeinander zu, vom Süden gesehen erhält der Platz dadurch eine größere, tiefere Wirkung, andererseits wächst auch die Breite, indem der Blick auf die in die Hauptachse des Platzes verlegte Gasse

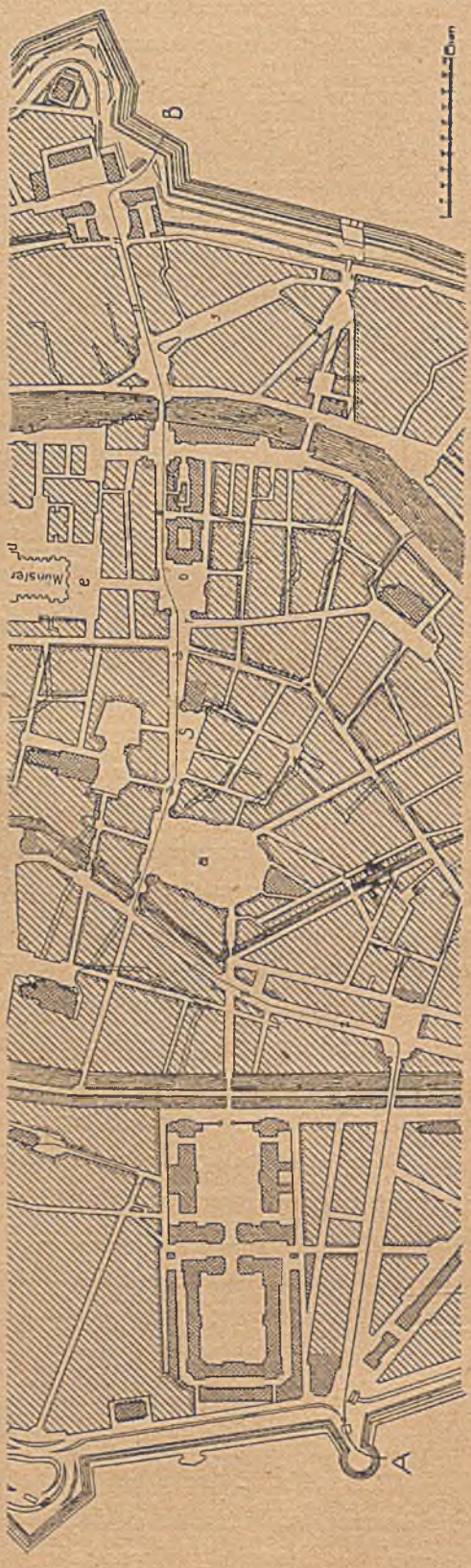


Fig. 15. Straßburg. Blondels Plan für die Umgestaltung Straßburgs vom Jahre 1769. A, B, a, b, e. 2, 3, 4, 5, 6, 11. Veränderungen an Fluchtlinien sind durch enge Schraffen hervorgehoben. (Buchstaben- und Ziffererklärungen s. Fig. 14, S. 62.)

Fig. 16. Straßburg. Detail a. Blondels Plan. a, 2, 3. Kleberplatz.

fällt, an deren Ende ebenfalls eine minimale platzartige Erweiterung vorgesehen war. Die Länge der Gasse beträgt nur $^1/_4$ der des Platzes, und so erhält dieser hierdurch einen weiteren wertvollen Maßstab, der die an sich nicht ungewöhnlichen Dimensionen bedeutend größer erscheinen läßt. Nach Süden zu erhält der Platz einen halbkreisförmigen Abschluß. An den Übergangsstellen vom Halbkreis zur Geraden öffnen sich, symmetrisch zur Hauptstraße gelegen, zwei neue Straßen, Durchbrüche, die in gerader Richtung vom Kleberplatz auf die Hauptgebäude der an der Umwallung neu geplanten Kasernen zuführen. Die Kasernen werden dadurch sowohl untereinander, als auch mit dem im Mittelpunkt der Festungsstadt gelegenen Übungsplatz glücklich verbunden. Der ständige Auf- und Abmarsch der Truppen berührt nicht mehr die alten Hauptstraßen der Stadt und stört fernerhin nicht mehr den Verkehr der Bürger. Hierfür eine Lösung zu finden, war die Aufgabe Blondels gewesen, man sieht, wie ihm dies nicht nur technisch gelungen ist, sondern wie er auch künstlerisch die Aufgabe löst. Durch die großen Achsen mit den Kasernen am äußeren Ende zieht er diese gewissermaßen in das Zentrum der Stadt hinein und überträgt deren Wirkung auf den Kleberplatz, der nunmehr als der große Mittelpunkt der Stadt erscheint, in dem die wichtigsten Fäden des militärischen und bürgerlichen Lebens der Stadt zusammenlaufen.

Fig. 17. Straßburg. Detail aus Blondels Plan. a, b, 3. Gewerbslauben.

In die Längsachse des Platzes hatte Blondel als südlichen Abschluß das Theater geplant, doch mußte er später von diesem Bauplatz absehen, weil die Militärverwaltung Bedenken hatte, daß der bei Beginn und Ende der Vorstellungen plötzlich anschwellende Verkehr die Übungen der Truppen oder die Paroleausgabe stören könnte. Blondel plante das Theater dann am Ostende des mit S bezeichneten Platzes. Die bekannten Mittel, das Straßenbild einzurahmen und abzuschließen, werden am Ausgange der Gewerbslauben in den Kleberplatz wiederholt. Der Blick von dieser Stelle nach dem Theater würde ein überraschendes Städtebild ergeben haben. Eine Variante dieses Motivs zeigt die geplante Ausgestaltung des heutigen Gutenbergplatzes, zwei vorgeschobene kleine Risalite am östlichen Ende der Gewerbslauben, im Hintergrunde die Hauptfassade des Senats, davor ein Standbild des Königs, gegenüber der Münstergasse ebenfalls ein Monumentalgebäude. Vom Kleberplatz aus gesehen würde der Blick in die Gewerbslauben nach der Umgestaltung ein seltenes, zugleich malerisches und strenges, mittelalterlich-barockes Städtebild ergeben haben. Die Straße läßt eine große Tiefenwirkung erwarten. Kulissenartig schiebt sich das Theater vor, die kleinen Risalite am Gutenbergplatz geben den Abschluß der Straße an den Gewerbslauben, und das Denkmal in der Mitte des Platzes trägt seinerseits wesentlich dazu bei, das perspektivische Bild zu bereichern.

Fig. 18. Straßburg. Det. a. Blondels Plan. 6. Langestraße.

Ähnliche Platzanlagen waren im Zuge der Hauptstraße unweit der beiden Illufer und am Metzgertor geplant. Von den beiden Durchbruchstraßen zwischen dem Kleberplatz und den Kasernen abgesehen, betraf das Projekt, soweit wir es kennen gelernt haben, nur Regulierung bestehender Straßenzüge. Blondel ging aber noch weiter. In dem dichtbesiedelten Stadtgebiet südlich der Gewerbslauben, östlich des alten Weinmarktes, beabsichtigte er eine tiefgreifende Umgestaltung des Stadtplans, wie sie, wenn auch mit ganz anderen Mitteln, heute bei der Ausführung des großen Straßendurchbruches ins Werk gesetzt wird. Nur wenige der alten Gassen des heutigen Sanierungsgebietes werden erhalten, eine große Zahl dunkler Gassen und Schlupfe sind aufgehoben, einige Straßen, wie die Langstraße und Spiegelgasse, werden erbreitert oder im Sinne der künstlerischen Anschauungen jener Zeit geregelt.

Die Veranlassung zu dem vorliegenden Projekte gab die Vergrößerung der Befestigungen. Man brauchte neue Kasernen, neue Straßen für die Bewegung größerer Truppenteile, und da die Stadt als solche ihrerseits infolge dieser Erweiterung an Bedeutung zunahm, beabsichtigte man, für die in Zukunft nötigen öffentlichen Gebäude geeignete Bauplätze vorzusehen. Man wollte in Straßburg die Fehler vermeiden, die man fünfzig Jahre vorher in Paris*) begangen hatte. Blondel beklagt, daß man das Wachstum der Stadt nicht vorausgesehen habe, und daß daher dem Stadtplan eine einheitliche Disposition fehle**). „Man hätte durch überlegte Pläne erst den Weg planen sollen, an dem die Bewohner ihre Häuser errichteten (Fluchtlinienfestsetzung), und hätte zugleich die zur Errichtung von Monumentalgebäuden geeigneten Plätze bezeichnen müssen, damit diese nicht nur einen praktischen, sondern auch ästhetischen Zweck erfüllen, die öffentlichen Plätze zieren und nicht, wie viele Pariser öffentliche Gebäude, in enge Straßen eingezwängt, ohne Zusammenhang mit ihrer Umgebung, an Wirkung verlieren."

In Straßburg wollte man diese Fehler vermeiden. Sobald man die etwaigen zukünftigen Bedürfnisse übersah und sich die ersten Bauausführungen nötig machten, wurde Blondel im Auftrage der französischen Regierung und auf Wunsch des Straßburger Magistrats nach Straßburg geschickt, um gemeinsam mit den dortigen städtischen und militärischen Behörden das Projekt auszuarbeiten. Blondel entwarf zuerst einen flüchtigen Plan, nur in der Absicht, aus den dagegen vorgebrachten Einwendungen neue Anregungen über die Wünsche und Bedürfnisse der Stadt zu erlangen. Auf Grund dieser Skizze arbeitete er ein zweites Projekt aus. Ein Komitee, bestehend aus Vertretern der Straßburger Behörden, stand ihm hierbei zur Seite. Blondel kehrte mit diesem Plan nach Paris zurück und legte ihn dem Minister Ludwigs XV., dem Herzog von Choiseul, vor; diesem war er zu schlicht. Blondel mußte in einem dritten Projekt größeren Pomp entfalten, Choiseul billigte es, den Straßburgern war es aber zu üppig, und es bedurfte langwieriger Verhandlungen, um die Pläne des Hofes zu Versailles mit

*) 1767.

**) Vgl. Berlin, 19. Jahrhundert.

den „bescheidenen Finanzen der Straßburger Bürgerschaft" in Einklang zu bringen. Und nachdem die geplanten Bauten in einigen Punkten wieder reduziert worden waren, fand er am 2. Oktober 1768 die Genehmigung des Königs.

Die Ausführung sollte im Laufe der Jahre erfolgen, doch wurden die Grundbesitzer sofort nach Genehmigung des Planes davon in Kenntnis gesetzt, daß die Ausführung der beabsichtigten Änderung beginnen konnte. Viele waren ohne weiteres bereit, die nötigen Veränderungen vorzunehmen, sie zogen ihr Haus hinter die neuen Fluchtlinien zurück, bauten neue Häuser an Stelle der alten, oder wenn dies nicht möglich war, tauschten sie die Reste gegen andere Grundstücke ein, oder sie veräußerten freiwillig ihr Besitztum an die Stadt und erwarben anderwärts neue Bauplätze. Den Austausch der Grundstücke vorzubereiten, hatte Blondel durch die Stadt Verzeichnisse (mémoires) aufstellen lassen, in denen die Größe, der Wert und die sonstigen in Betracht kommenden Eigenschaften der Grundstücke genau angegeben waren. Die Anfertigung dieser Listen hatte viel Mühe verursacht, doch war es schließlich gelungen, eine Einigung zu erzielen, da der Vorteil der Unternehmung für die Gesamtheit offensichtlich war. Schließlich waren alle Beteiligten befriedigt, jeder konnte ein Grundstück erhalten, das ihm für seine Bedürfnisse am geeignetsten schien. Der Magistrat bemühte sich darum, Übervorteilungen einzelner zu verhüten, und so vollzog sich — schreibt Blondel — „das hydraähnliche Unternehmen mit einer unglaublichen Leichtigkeit".

Soweit Blondel in seiner „Cours d'architecture". Der ohne Schwierigkeit begonnenen Durchführung seiner Pläne haben sich später unerwartete Hemmungen in den Weg gestellt. Von den geplanten Veränderungen ist nichts ausgeführt worden, und der Plan hat für uns nur historisches Interesse. Ein Vergleich des Planes der Barockzeit mit der modernen inneren Stadterweiterung läßt erkennen, wie sehr sich die Aufgaben des Städtebaues gewandelt haben, wie auch die Verhältnisse andere geworden sind, unter denen die Projekte entstehen. Bei Blondel waren von praktischen Forderungen fast ausschließlich solche militärischer Natur zu beachten, das militärische Element ist das Überwiegende im ganzen Plan.

Auch heute noch ist Straßburg vorwiegend Festungsstadt, eine größere Festung als damals; man bedenke, wie bei dem gegenwärtig ausgeführten Durchbruch nur Aufgaben der Zivilverwaltung zu lösen waren, die in der Barockzeit noch gar nicht vorlagen. Die Ansprüche der Stadtverwaltung zu befriedigen, fiel Blondel nicht schwer, denn sie waren fast ausschließlich repräsentativer Natur. Die künstlerische Gestaltung war in keiner Weise gehemmt, und wenn die Wünsche der Bevölkerung denen des Künstlers widersprachen, fand er in einem in ästhetischen Dingen feinempfindenden, absolut herrschenden Hof einen festen Rückhalt. Überdies waren auch die künstlerischen Aufgaben einfacher, sagen wir primitiver, sie waren noch nicht mit anderen der Kunst fremden Fragen verknüpft, verkehrstechnische, wohnungshygienische Gesichtspunkte spielten noch keine Rolle, und Rücksichten, wie sie uns die Denkmalpflege gelehrt, waren damals noch unbekannt.

Sieht man aber davon ab, daß die Aufgaben im Grunde ganz andere waren, betrachtet man nur die künstlerische Wirkung, und vertieft man sich in die Mittel, mit denen diese erreicht wurde, so gibt Blondels Plan auch den Modernen eine Fülle der lebendigsten Anregungen.

Auch die Art, wie Blondel die Durchführung seines Projektes plante, und wie er sie mit den verschiedenen Interessen der einzelnen Grundbesitzer vereinigte, ist von Bedeutung. Der Begriff der „utilité publique", des öffentlichen Interesses, war 1767 noch nicht geprägt, doch beruhten die Vorgänge beim Grundstücksaustausch bereits auf dieser Voraussetzung. Es ist nur zu bedauern, daß diesem Punkte nur wenig Zeilen gewidmet sind und über Einzelheiten keine Angaben gemacht werden, denn der Prozeß läuft offenbar auf eine Grundstücksumlegung im Sinne der „Lex Adickes" hinaus.

6. Durchführung des Straßburger Durchbruchs.

Die Durchführung des großen Straßendurchbruchs zeigt in verwaltungstechnischer Beziehung wenig Abweichungen von den sonst üblichen Wegen. Einen neueren Weg beschreitet Straßburg bei der Realisierung der Baustellen am Neuen Boulevard, dem späterhin ein besonderer Abschnitt gewidmet wird.

Ankauf. Das Projekt, Fluchtlinienplan und Kostenaufstellung, wurde zunächst in aller Stille durch den Magistrat bearbeitet. Der Oberbürgermeister setzte vertraulich verschiedene Mitglieder des Gemeinderats von seinen Absichten in Kenntnis und versicherte sich ihrer Zustimmung. Von einem Beschluß des Gemeinderats hatte man deshalb abgesehen, weil dann jedermann das Recht gehabt hätte, in das Beschlußregister Einsicht zu nehmen, eine Geheimhaltung des Projektes wäre unmöglich gewesen, und die unausbleibliche Preissteigerung hätte dessen Durchführung vielleicht für immer in Frage gestellt.

Der Ankauf der erforderlichen Grundstücke ging nicht in der Weise vor sich, daß die Stadt durch Agenten bindende Angebote einfordern ließ, in denen der Grundbesitzer sich verpflichtet, zu gewissen, näher bezeichneten Bedingungen und einem bestimmten Preis an eine unbekannte, später noch näher zu bezeichnende Person zu veräußern. Der Magistrat beauftragte vielmehr die Agenten, die nötigen Grundstücke zu bestimmten Preisen oder innerhalb bestimmter Preisgrenze nach Genehmigung des Projektes definitiv zu erwerben. Die beauftragten Agenten sind ihrerseits verpflichtet, die Grundstücke zum Erwerbspreis unter Hinzurechnung eines Aufschlags von 5% an die Stadt abzutreten. Der Aufschlag enthält einerseits die Vergütung, auf die die Agenten für ihre Tätigkeit Anspruch haben, andererseits bedeutet er eine Art Unternehmergewinn. Derselbe ist berechtigt, denn die Agenten übernehmen ein gewisses Risiko, indem sie die Grundstücke erwerben, ehe der Gemeinderat deren Übernahme durch die Stadt genehmigt hat. Würde ein entsprechender Beschluß nicht zustande kommen, hätte die Stadt keinerlei Verpflichtungen an die Agenten, und diese

würden die Lasten des ganzen Grundbesitzes zu tragen haben. In Anbetracht des nicht unbeachtlichen Risikos erscheint der Aufschlag von 5% nicht als zu hoch; dem Straßburger Gemeinderat war bei Abschluß dieses Vertrages bekannt, daß andere Städte, wenn sie auf dieser Basis größere, für städtische Zwecke benötigte Grundstückskomplexe erwarben, einen Aufschlag von 7% und mehr bezahlt haben.

Die Agenten erwarben	126 Häuser	mit 39 535 qm	für 10 023 560 M.
Durch Ankauf von weiteren	9 „	„ 2 320 „	
wurde der Grundbesitz auf	135 Häuser	mit 41 855 qm	

arrondiert.

Enteignung war nur bei 2 Häusern infolge besonders ungünstiger Verhältnisse notwendig geworden. Die Enteignung wäre in diesen beiden Fällen gut zu vermeiden gewesen; man kann daher fast sagen, daß die Stadt Straßburg in der Lage war, das große, für ihren Durchbruch erforderliche Gelände im Wege des freihändigen Ankaufs zu erwerben.

Weitervermietung.

Die Häuser werden bis zum Abbruch weitervermietet; das jährliche Mietsoll beläuft sich beispielsweise im Geschäftsjahr 1908 auf 340 000 M., wovon 863,37 M. = 0,25% als Gesamtertrag nicht beitreibbar waren. Da nur die relativ guten Wohnungen zur Vermietung gestellt wurden, sind Bedenken gegen die Weitervermietung nicht zu erheben, um so weniger, als es sich um bedeutende Summen handelt, die die Stadt nicht entbehren kann, ohne das Sanierungswerk derart zu verteuern, daß dessen Durchführung fast unmöglich würde. Ließe man die Wohnungen bis zum Abbruch leer stehen, oder würde man die Häuser abbrechen, ehe die Wiederverwertung der Grundstücke gesichert ist, würde sich der jährliche Ausfall von 340 000 Mark so lange wiederholen, bis die neuen Verhältnisse im Sanierungsgebiet hergestellt sind. Rechnet man beispielsweise, daß hierzu ein Zeitraum von 6 Jahren erforderlich ist, würde dieses Vorgehen, Zinseszins nicht inbegriffen, einen Verlust von 2 040 000 M. bedeuten.

Mitwirkung des Wohnungsamts beim Durchbruch.

Die 126 von den Agenten erworbenen Häuser umfaßten 914 Haushaltungen mit 3460 Bewohnern. Darunter befanden sich die wirtschaftlich am schlechtesten gestellten Elemente der Bevölkerung. In Anbetracht dessen schien es dem Magistrat zweckmäßig, die Verwaltung der Häuser im Sanierungsgebiet von dem übrigen Geschäftsgang loszulösen. Dies war ohne weiteres möglich, da der Gemeinderat dem Magistrat schon gelegentlich der Vermietung der auf Kosten des Sanierungsfonds erworbenen Häuser die Genehmigung erteilt hatte, die Mieten ohne vorherige Genehmigung des Gemeinderats festzusetzen. Die Einziehung der Mieten erfolgte nicht durch die Stadtkasse, sondern durch das Wohnungsamt selbst, das nunmehr zu der Stelle wird, in der alle Fäden des umfangreichen, weitverzweigten Unternehmens zusammenlaufen, und zur ausführenden Behörde für alle mit dem Durchbruch zusammenhängenden Arbeiten. Auch die Anordnung und Überwachung der Unterhaltungsarbeiten erfolgte durch das Wohnungsamt und nicht durch das Stadtbauamt. Das Wohnungsamt wurde zu diesem Zwecke mit dem erforderlichen Personal an Sekretären und Beamten ausgestattet. Losgelöst von den laufenden Arbeiten der städtischen

Verwaltung wickelten sich die mit dem Durchbruch und der Sanierung verknüpften Geschäfte leichter und auch vorteilhaft ab. Daß von 340 000 M. Mieterträgnissen nur 863,37 M. = 0,25% unbeitreiblich waren, ist mit auf diese Einrichtung zurückzuführen. Auch sonst bewährte sich die größere Elastizität, die der Verwaltungsapparat dadurch gewonnen hatte.

Finanzprogramm.

Um einen Anhalt über die Kosten des Unternehmens zu gewinnen, hatte der Magistrat schon vor Beginn der Planungen die Erfahrungen anderer Städte studiert. Das Ergebnis dieser Vorstudien war, daß Baurat Hengerer in Stuttgart, der die Sanierung der Altstadt für den Verein für das Wohl der arbeitenden Klassen ausgeführt hatte, mit den ersten Vorarbeiten betraut wurde. Hengerers Pläne stellten, obwohl sie nicht zur Ausführung gelangten, dennoch die Grundlage für die in der Folge ausgeführten finanziellen Pläne dar. Hengerer projektierte zunächst den Straßenzug und stellte Pläne für die zukünftige Bebauung her. Damit war bekannt, wieviel Land auf die Straße entfiel, wieviel wieder bebaubar war, auch gewann man einen Anhalt über die Größe des umbauten Raumes, man konnte die Baukosten auf $4^1/_4$ Millionen ermitteln, und nachdem man die zu erwartenden Mieterträgnisse eingesetzt, konnte man auch die Rentabilität berechnen und auf die Grundstückswerte schließen. Die Mieterträgnisse stellt Hengerer wie in Stuttgart fest, indem er die in der Nachbarschaft für ähnlich gelegene und ähnlich ausgestattete Räume gezahlten Mieten zugrunde legt. Mietschwankungen, wie sie unausbleiblich sind, wenn plötzlich eine Geschäftsstraße von mehreren Kilometern Länge erschlossen und das Angebot der vermietbaren Räume entsprechend erhöht wird, bleiben unberücksichtigt.

In der Sitzung vom 10. Mai 1907 trug der Bürgermeister dem Gemeinderat das Projekt vor. Der Grunderwerb war damals folgendermaßen berechnet:

22 705 qm für 257 M./qm*)	5 819 370		
10 500 „ „ 307 „ *)	2 912 000	8 731 370 M.	
Zur Arrondierung erworben 14 Anwesen	1 191 060		
13 Anwesen	752 000	1 943 060 M.	
Grunderwerb Sa.		10 674 430 M.	

Im Anschluß an die Ausführung des Durchbruchs machten sich durch Verbreiterung der Nikolausbrücke und den Ersatz des Pfarrhauses Alt-St.-Peter sowie den notwendigen Neubau der Gerbergraben-Schule außer den Straßenbaukosten noch verschiedene bauliche Aufwendungen nötig, dieselben wurden berechnet:

für Straßenbau auf Asphalt- oder Holzpflaster auf	330 000 M.
für sonstige bauliche Ausführungen:	
a) Verbreiterung der Nikolausbrücke auf	200 000 „
b) Ersatz des Pfarrhauses Alt-St.-Peter und der Gerbergraben-Schule auf	400 000 „
	930 000 M.

*) Die Preise sind niedriger als bei der Einzelsanierung.

Die Grunderwerbskosten mit ..... 10 674 430 M.
und die Baukosten mit ..... 930 000 „
eingesetzt, berechneten sich die Gesamtkosten auf..... 11 604 430 M.

Das Unternehmen erforderte demnach ein Kapital von rund 12 000 000 M. Die jährlichen Ausgaben beliefen sich bei Annahme einer 5%igen Verzinsung und Amortisationsquote, die man als reichlich bemessen betrachtete, auf 600 000 M. Die Summe wird gedeckt:

1. durch die Mieterträgnisse der erworbenen Häuser, die bei einer Verzinsung von 3,75% eingesetzt werden mit ..... 450 000 M.
2. Einnahmen aus dem Sanierungsfonds ..... 125 000 „
3. jährlich im Budget eingesetzten Zuschuß ..... 25 000 „

600 000 M.

Bemerkenswert ist, daß der Sanierungsfonds auch für die Dauer der Weitervermietung seinen Zweck erfüllt. Da der Stadt die 125 000 M. zur Verfügung stehen, kann sie mit einer 3,75% Verzinsung der Häuser auskommen, d. h. die durch Schließung der schlechtesten Wohnungen verminderte Rentabilität ertragen, und auch sonst die Mieten herabsetzen.

Bei Ausführung des Durchbruchs fallen die Mieterträgnisse zunächst aus. Wenn der Durchbruch in einem Zuge zur Ausführung gelangt, würden während der Dauer der Arbeiten nur Häuser im Werte von 4 000 000 M. bei 4%, nicht 3,75%, Verzinsung..... 160 000 M.
abwerfen. Der Sanierungsfonds mit ..... 125 000 „ Vergl. Sumpfdekret.
bleibt bestehen, die sichere Einnahme ist demnach reduziert auf ... 285 000 M.
und es müssen anderweit gedeckt werden ..... 315 000 „

Es erschließen sich aber der Stadt bei und nach Ausführung des Durchbruchs neue Einnahmequellen. Die Kosten der Kanalisation werden nach Fertigstellung der Straße von den Anliegern resp. Käufern übernommen, die Straßenbahn wird zur Leistung jährlicher Beiträge herangezogen. Die Höhe der Beiträge ist nicht genannt, doch dürfte es im Vergleich mit der Braubachstraße nicht zu hoch gegriffen sein, wenn ein Betrag von 30 000 M. eingesetzt wird. Besondere Einnahmen sind während der Bautätigkeit aus dem Oktroi für Baumaterialien zu erwarten, der in Straßburg durch die Stadt erhoben wird. Nach Fertigstellung der Straße fällt dieser Betrag aus, dafür aber erschließen sich der Stadt in den dort etablierten neuen Betrieben auch neue Steuerquellen. Ein am Neuen Boulevard unweit des Kleberplatzes geplantes Warenhaus läßt beispielsweise eine Warenhaussteuer von 40 000 M. erwarten, auch beabsichtigte man, wenn nötig, auf Grund des Sumpfdekrets, dessen Inhalt dem § 9 des preußischen Kommunalabgaben-Gesetzes entspricht, die Anlieger zur Leistung von Beiträgen heranzuziehen.

Durchführung.

Man beabsichtigte aber, den Durchbruch allmählich auszuführen. So besteht die Möglichkeit, gleich nach dem Abbruch der alten Häuser wieder eine Verwertung

für die Baustellen zu finden, es ist daher nicht anzunehmen, daß der Etat mit einem jährlichen Zuschuß von 315 000 M. für den Durchbruch belastet wird.

Die Vorschläge des Oberbürgermeisters fanden einstimmige Annahme im Gemeinderat. Die Stadt erwarb die Grundstücke und vermietete sie programmgemäß weiter, bis im Jahre 1910 genügend Wohnungen (leerstehende) zur Unterbringung der zu Exmittierenden beschafft waren. Nach Abgang des Oberbürgermeisters und des Beigeordneten Dominicus, des späteren Oberbürgermeisters in Schöneberg, setzte Oberbürgermeister Schwandter mit den Beigeordneten Leonie und Carl die weiteren Arbeiten

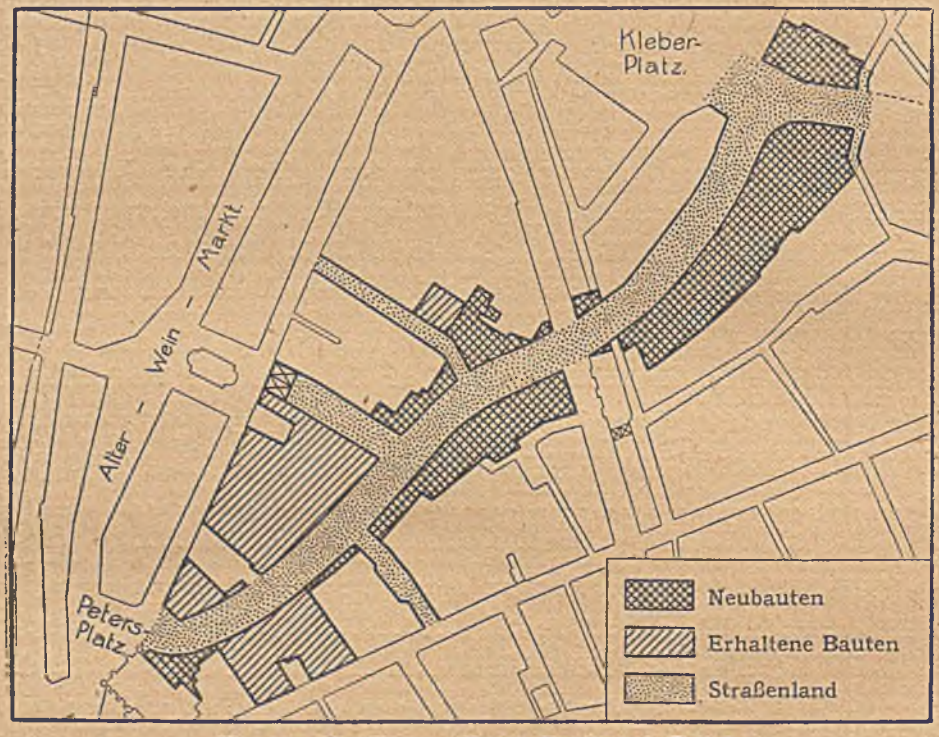


Fig. 19. Straßburg. Neuer Boulevard, Teil I.

fort, und nach mehreren Verhandlungen mit verschiedenen Gesellschaften konnte im Oktober 1910 auf Grund eines Vertrages der Stadt mit der Süddeutschen Disconto-Gesellschaft A.-G. in Mannheim*) die Ausführung von Teil I in Angriff genommen werden. Als Termin für die Fertigstellung der Neubauten war der 1. Oktober 1914, als Termin für die Beendigung der Straßenbauarbeiten der 1. Dezember 1914 bestimmt. Doch wickelten die Geschäfte sich so schnell und glatt ab, daß die Straße bereits im Sommer 1913 lückenlos bebaut war. Die rasche Abwickelung der Geschafte wäre wohl trotz der günstigen Anlage des im rechten Zeitpunkte vorgenommenen Durchbruchs nicht möglich gewesen, wenn nicht die Regelung des Wiederverkaufs und der Wiederbebauung der Grundstücke besonders geschickt gehandhabt worden wäre.

*) Zum Konzern der Disconto-Gesellschaft in Berlin gehörig. Aktienkapital der Süddeutschen Disconto-Gesellschaft 40 000 000 Mark.

7. Vertrag zwischen der Stadt Straßburg und der Süddeutschen Disconto-Gesellschaft A.-G., Mannheim.

a) Allgemeine Bestimmungen.

Disposition des Vertrages.

Der Vertrag zwischen der Süddeutschen Disconto-Gesellschaft und der Stadt Straßburg besteht aus drei Teilen. Der erste behandelt die Durchführung des Unternehmens im allgemeinen, er regelt die Verpflichtungen der Stadt und der Gesellschaft und stellt die Richtlinien auf, nach denen die Durchführung geplant ist. In Teil 2 werden eventuelle Ergänzungsankäufe behandelt, Teil 3 regelt das Verhältnis der Stadt zur Disconto-Gesellschaft und die Aufteilung des eventuell eintretenden Gewinnes. Endlich sind dem Vertrag noch zwei von der Stadt und der Gesellschaft gemeinsam ausgearbeitete Vertragsmuster beigegeben, die bei der Geländeabgabe von Geländeteilen an Dritte zugrunde zu legen sind. Auf den Inhalt der Vertragsmuster ist im Hauptvertrag wiederholt verwiesen, und sie bilden mit den drei Teilen des Hauptvertrages zusammen ein einheitliches Ganze.

Ziel des Vertrages.

Der Inhalt des in seinen Einzelheiten und Zusammenhängen komplizierten Vertrages geht dahin, daß die Disconto-Gesellschaft unter Garantie eines Mindestpreises von 4 698 100 M. die lückenlose Bebauung der Grundstücke am Neuen Boulevard zwischen der Kirche Alt-St.-Peter und dem Kleberplatze bis zum 1. Oktober 1914 gewährleistet. Jedes angefangene halbe Jahr Überschreitung hat in allen Fällen eine Vertragsstrafe von 50 M. pro qm Grundstückfläche zur Folge. Wird die Konventionalstrafe innerhalb von sechs Monaten nach dem Termin für die Bauvollendung nicht gezahlt, kann die Stadt von den im Veräußerungsvertrag übernommenen Verpflichtungen zurücktreten. Die Stadt dagegen ist verpflichtet, bis zum 1. Dezember 1914 die neue Straße fertigzustellen, mit elektrischer Beleuchtung zu versehen und den Straßenbahnverkehr zu eröffnen. Die Grundstücke werden nicht mit Gebühren für die erste Herstellung der Straße und Kanalisation belastet, die Anlieger haben nur die Kosten der nach ihren Grundstücken führenden Zweigleitungen zu verzinsen. Die Stadt ist ferner verpflichtet, die ihr im Vertrag vorbehaltenen Grundstücke nach denselben Grundsätzen wie die Gesellschaft zu bebauen oder durch Dritte bebauen zu lassen, falls die Gesellschaft nicht davon Gebrauch macht, daß ihr für diese Plätze vor jedem dritten Reflektanten zu dem von diesem der Stadt angebotenen Preise das Vorkaufsrecht zusteht. Die Stadt Straßburg kann jederzeit gegen Zahlung einer einmaligen Entschädigung von 1 000 000 M. von dem Vertrage zurücktreten, ohne daß von der Gesellschaft ein Nachweis über die Höhe der Aufwendungen und den entgangenen Gewinn zu führen ist. Die bis dahin abgewickelten Geschäfte werden durch den Rücktritt nicht berührt und sind vertragsgemäß zu erfüllen. Die Stadt Straßburg tritt in diesem Falle in die von der Gesellschaft übernommenen Verpflichtungen an deren Stelle ein. Die Gesellschaft dagegen ist nicht berechtigt, vom Vertrage zurückzutreten.

Konventionalstrafe bei Nichteinhaltung der Termine.

Verkaufsrecht der Gesellschaft.

Die Stadt bleibt zunächst Besitzerin der Grundstücke, sie erteilt der Gesellschaft nur Auftrag und Vollmacht, die ihr gehörigen Bauplätze zu verkaufen oder in Erbbau zu vergeben. Als Wert dieser Grundstücke sind:

Auftrag und Vollmacht der Gesellschaft.

1. für 8835 qm 4 698 100 M. (532 M./qm) und
2. „ 226 „ 135 600 „ (600 „)

festgesetzt. Die Werte sind im Vertrag als Normaltaxe bezeichnet.

b) Bebauung der Grundstücke durch Dritte.

Verkauf. Falls die Gesellschaft Grundstücke verkauft, hat sie 3. den Käufer zu verpflichten, bei der Besitzübergabe 20% des Kaufpreises an die Stadt anzuzahlen und zur Sicherung des Restkaufgeldes und der Zinsen der Stadt eine Sicherungshypothek an erster Stelle zu bestellen. 4. Das Restkaufgeld ist spätestens in 10 Jahren zurückzuzahlen und mit 4,08% (dem Nettozinsfuß der Anleihe des Jahres 1907) zu verzinsen.

Alle noch außenstehenden Raten werden sofort fällig, wenn der Käufer mit den fälligen Kapitalsraten länger als 4 Wochen im Rückstande bleibt oder die Feuerversicherungsprämien nicht rechtzeitig bezahlt, wozu er für die Dauer der Kaufpreishypothek verpflichtet ist.

Der Käufer hat sich wegen aller auf Grund des Kaufvertrags zu leistenden Zahlungen an Haupt- und Nebenforderungen gemäß § 794 Abs. 1, Ziffer 5 und Abs. 2 und hinsichtlich der Hypothek des § 5 des Kaufvertrages auch gemäß § 800 Z.P.O. der sofortigen Zwangsvollstreckung zu unterwerfen und die Eintragung dieser Unterwerfung im Grundbuche zu beantragen.

Um eine schnelle Bebauung zu fördern, verzichtet die Stadt bis zum 1. Oktober 1913 auf die Verzinsung der Restkaufgelderhypothek, wenn der Käufer zwischen dem 1. April 1912 und dem 31. März 1913 mit der Bebauung beginnt und der Bau ununterbrochen in der üblichen Weise zu Ende geführt wird. Die Anzahlung wird dann dem Käufer mit 4% von der Stadt verzinst. Dem Käufer können demnach im günstigsten Falle die Zinsen von $^1/_2$ Jahr erlassen werden.

Erbbau. Dieselben Vorteile werden denen gewährt, die die Grundstücke im Erbbau übernommen haben. Beginnen sie in der gleichen Zeit mit der Bebauung, werden sie bis zum 31. Oktober 1914 vom Erbbauzins befreit. Die Erbbauberechtigten genießen indessen einen ähnlichen Vorzug auch dann, wenn sie nach diesem Termin mit der Bebauung beginnen. Der pränumerando zu entrichtende Erbbauzinsfuß beträgt:

vom	1.	bis einschließlich	4.	Jahr	mindestens 2%	und steigt
„	5.	„ „	8.	„	auf 3%	
„	9.	„ „	30.	„	„ 4%	Durchschnitt für 65 Jahre
„	31.	„ „	40.	„	„ 4,5%	4,3%.
„	41.	„ „	65.	„	„ 5%	

Vorzüge des Erbbaurechts. Die allmähliche Steigerung des Erbbauzinsfußes trägt der Tatsache Rechnung, daß die Bodenwerte an einer neuen Durchbruchstraße erst allmählich steigen; wenn der Erbbauzinsfuß in den ersten Jahren nur 2% gegenüber 5% in den letzten Jahren beträgt, bedeutet dies, daß der Boden zunächst nur mit 40% des spätern Wertes berechnet

wird. Das hat zur Folge, daß die Mieten anfangs niedriger gehalten werden können und dementsprechend die Aussicht größer ist, genügend Interessenten nach der neuen Straße zu ziehen. Das Risiko der Bauenden ist geringer, denn sie kommen leichter über die schwierigen ersten Jahre hinweg. Auch solche, die nicht imstande wären, die Zinsverluste zu tragen, werden für den Bau interessiert. Die Zahl der Reflektanten ist größer, und es besteht eine günstigere Aussicht, in kurzer Zeit das Gelände abzustoßen. Die Stadt hat ihrerseits keinen Nachteil aus der geringen Verzinsung der ersten Jahre. Die obige Zusammenstellung zeigt, daß der Erbbauzins für alle 65 Jahre im Durchschnitt den Wert von 4,3% erreicht. Die Ansprüche der Stadt auf Zahlung des Erbbauzinses und der sonstigen Steuern und Abgaben werden bei Bauplätzen im Werte von mehr als 300 000 M. durch eine Sicherungshypothek im Sinne des § 1190 B.G.B. zum Höchstbetrag des Bodenwertes sichergestellt. Der Wert der Bauplätze ist nach dem Erbbauzins zu ermitteln. Überdies genießt die Stadt beim Erbbaurecht nach 65 Jahren den Vorteil, daß die wertvollen Hausgrundstücke kostenfrei in ihren Besitz übergehen. Indem das Stadtbauamt berechtigt ist, nach Ablauf der ersten fünfzig Jahre die ordnungsgemäße Unterhaltung zu kontrollieren, ist ein guter Zustand der Häuser bei der Übernahme gewährleistet. Die Stadt kann auf Rechnung des Erbbauberechtigten unter Umständen die nötigen Reparaturen ausführen lassen, wenn dieser sich nach Verurteilung in einem Verwaltungsstreitverfahren nicht freiwillig dazu bereit erklärt. Innerhalb der letzten zehn Jahre ausgeführte Umbauten, die über den Rahmen der notwendigen Reparaturen hinausgehen, werden pro Jahr mit 5% der nachgewiesenen Kosten vergütet, ebenfalls dadurch, daß der Erbbauberechtigte die Bauten für die Dauer des Erbbauverhältnisses gegen Feuer zu versichern hat.

Bürgschaft.

Die hypothekarische Beleihung der Häuser gestaltet sich daher schwieriger, als wenn das Grundstück käuflich erworben worden wäre. Die Hypotheken haben dann weniger Sicherheit, es ist das einer der Gründe, weswegen das Erbbaurecht bis jetzt nur wenig Anwendung gefunden hat. Diese Schwierigkeiten sind im vorliegenden Falle behoben, indem die Stadt nach § 10 des Mustererbbauvertrages verpflichtet ist, auf Ersuchen der Disconto-Gesellschaft die Bürgschaft für eine von dem Erbbauberechtigten an erster Stelle aufzunehmende Hypothek bis zu 75% der nachgewiesenen Baukosten, auch Rohbaukosten, zu übernehmen. Diese Hypothek geht der den Erbbauzins sichernden Bodenhypothek im Range vor. Die Übernahme der Bürgschaft unterliegt der Genehmigung des Gemeinderats, kann aber nur aus besonders wichtigen Gründen versagt werden (1). Die Bürgschaft muß von der Stadt geleistet werden, wenn die Süddeutsche Disconto-Gesellschaft Rückbürgschaft übernimmt (I, § 5). Die Gesellschaft ist aus ihrer Rückbürgschaft zu entlassen, wenn der Erbbauberechtigte sein Erbbaurecht veräußert und die Person des Erwerbers die Übernahme der Bürgschaft durch die Stadt rechtfertigt (§ 5, I). Bei Warenhäusern, Hotels usw. kann die Stadt die Übernahme der Bürgschaft an in jedem Falle besonders zu vereinbarende Bedingungen knüpfen. Der Erbbauberechtigte hat seinerseits der Stadt für die übernommene Bürgschaft der Hypothek einige Garantien zu leisten, indem er den zweifachen Betrag

des jährlichen Hypothekenzinses durch Hinterlegung oder Bürgschaft sicherstellt. Von dieser Sicherheitsleistung ist er befreit, wenn er der Stadt bei Auszahlung der Hypothek eine einmalige Zahlung von $2^1/_2$ % der Hypothekensumme leistet und jährlich $^1/_4$ des Hypothekenkapitals vergütet. Aus diesen Beträgen sammelt die Stadt einen Sicherheitsfonds für die Hypothekengarantien an.

Damit sind für die Stadt, die Gesellschaft und die Hypothekarier genügende Garantien für den Fall einer Zwangsvollstreckung gegeben, der sich der Erbbauberechtigte wegen aller auf Grund des Vertrages zu leistenden Zahlungen unterwirft.

Zwangsvollstreckung.

Bei einer Zwangsvollstreckung kann die Stadt die Gesellschaft für die Rückbürgschaft nur dann in Anspruch nehmen, wenn sie ihr von der Zwangsversteigerung eines Erbbaurechtes so rechtzeitig Kenntnis gibt, daß die Gesellschaft ihre Rechte wahren kann. Tritt die Gesellschaft bei der Zwangsversteigerung in das Erbbaurecht ein, kann sie innerhalb von zehn Jahren nach Übernahme des Erbbaurechtes die Umwandlung des Erbbaurechtes in Kauf verlangen. Der Kaufpreis ist nach dem dem Erbbaurecht zugrunde gelegten Wert zu bemessen, doch ist für die Jahre, in denen der Erbbauzins weniger als 4% dieses Wertes betragen hat, die Differenz zwischen diesem Betrage und dem bezahlten Zins nachzuzahlen. Dieses Recht bleibt auch vor Ablauf von zehn Jahren, mit Ausnahme der ersten zehn Jahre, so lange bestehen, als die Gesellschaft an Mieten weniger als $4^1/_2$% der Selbstkosten einnimmt.

Tilgung der Hypothek.

Die Tilgung der Haushypotheken hat innerhalb der Dauer des Erbbaurechtes durch eine regelmäßige Jahresquote zu erfolgen, die Tilgungsquote darf innerhalb der ersten fünf Jahre des Erbbaurechtes nicht weniger als $^1/_2$% des Hypothekenkapitals betragen. Im übrigen muß sie die jeweils zu einer gleichmäßigen Amortisation der Hypothek innerhalb der Dauer des Erbbaurechtes notwendige Höhe erreichen. Außer den Hypotheken hat der Erbbauberechtigte noch die Kosten des Vertrages (Eintragungen im Grundbuch und Erwerbssteuer) zu tilgen, von denen ihm die Stadt $^4/_5$ bei der Übernahme verlegt. Diese Tilgung erfolgt in einer Annuität von $9^1/_2$%, davon sind $4^1/_2$ auf die Verzinsung, der Rest auf die Amortisation gerechnet. Die Leistung der Anliegerbeiträge ist nach denselben Grundsätzen wie beim Kauf geregelt.

c) Eigenbau der Gesellschaft.

Verpflichtung der Gesellschaft zur Übernahme der Grundstücke.

Soweit es der Gesellschaft bis zum 1. April 1913 nicht gelungen ist, auf der Basis der oben genannten Verträge Privatunternehmer für die Bebauung der Grundstücke zu gewinnen, ist sie verpflichtet, die Häuser an der neuen Straße auf eigenes Risiko zu errichten und bis zum 1. Januar 1914 so weit fertigzustellen, daß die Gerüste abgenommen werden können und der äußere Verputz vollendet ist. Die Grundstücke werden dann von der Gesellschaft in Miete, Erbbau oder Kauf übernommen. Der Grundstückspreis ist in diesem Falle niedriger, als wenn er auf Grund der Normaltaxe berechnet würde. Von den entsprechenden Werten werden bei Übernahme der Grundstücke durch die Gesellschaft am 1. April 1913 zwölf 50 M./qm in Abzug gebracht,

eine weitere Preisreduktion um 63 M./qm erfolgt, wenn am 1. April 1913 der Bau der von der Gesellschaft errichteten Häuser schon bis auf Erdgeschoßhöhe vorgeschritten ist.

Übernimmt die Gesellschaft die Grundstücke in Miete, gelten folgende Bestimmungen: Miete.

Der Mietzins ist vom Tage der Besitzübergabe ab in vierteljährlichen Raten postnumerando zu zahlen. (Dritterwerber hatten alle Zahlungen pränumerando zu leisten.) Der Mietzins beträgt:

während der ersten	4 Jahre	2%	des Grundstückspreises.
„ „ nächsten	4 „	3%	
„ „ späteren	„	4%	

Die Grundstücke werden nur dann durch die Gesellschaft selbst bebaut, wenn sich keine Privatunternehmer gefunden haben, d. h. wenn die Entwicklung des Unternehmens hinter den Erwartungen zurückbleibt. Die Gesellschaft übernimmt dann ein größeres Risiko. Um zu vermeiden, daß ihr daraus größere Verluste entstehen, soll der niedrigste Mietzins von 2% auch nach Ablauf der ersten vier Jahre so lange beibehalten werden, als die Gesellschaft nicht erstmals 3% aus den ihr erwachsenen Selbstkosten erzielt hat. Die Grundstückskosten entsprechen dabei weder dem Mietzins, noch den Werten der Normaltaxe von 4 698 100. Sie werden nach einer Tabelle ermittelt, die der Schätzung des eventuellen Gewinnes der Gesellschaft zugrunde lag. Die Werte dieser Tabelle sind wesentlich höher, als die der Normaltaxe, sie belaufen sich auf 5 015 835 M.

Bei Berechnung der Baukosten wird ein Einheitssatz von 25 M./cbm umbauten Raumes (gemessen von Trottoirkante bis Oberkante Kehlgebälk) zugrunde gelegt. Sämtliche von der Gesellschaft in irgendeiner Form übernommenen Grundstücke werden bei dieser Berechnung als Einheit zusammengefaßt. Ist eine Rentabilität von 3% der Selbstkosten erreicht, und sind die ersten vier Jahre abgelaufen, bleibt der Mietzins auf der Höhe von 3%, bis die Gesellschaft zum ersten Male $4^1/_2$% aus den Selbstkosten erzielt hat. Die 3prozentige Mietzinsrate ist auch dann mindestens 4 Jahre zu zahlen, wenn die 2prozentige länger als 4 Jahre gezahlt wurde.

Das Mietverhältnis dauert 30 Jahre, sofern nichts anderes bestimmt wird. Spätestens nach Ablauf dieser Frist ist die Miete in Erbbaurecht umzuwandeln. Die Zeit der Miete wird auf die Dauer des Erbbaurechtes eingerechnet, letztere kann bei einem Erbbauzins von 5% um weitere 10 Jahre verlängert werden, wenn das Erbbaurecht für Dritte bestellt wird. Umwandlung der Miete in Kauf durch die Gesellschaft oder Dritte kann nur innerhalb der ersten 10 Jahre erfolgen. Die für den Kauf gestellte Frist kann über den Zeitraum von 10 Jahren hinaus für so lange verlängert werden, als der Mietertrag nicht mindestens $4^1/_2$% der Selbstkosten beträgt. Die Mietseinnahmen während der ersten 10 Jahre kommen für diese Feststellung nicht in Betracht. Bei der Umwandlung der Miete in Kauf oder Erbbaurecht gelten die Bodenpreise, zu denen die Gesellschaft die bis 1. April 1913 unverkauften Grundstücke übernommen hat. Die Gesellschaft haftet — auch beim Verkauf an Dritte — dafür, daß die Stadt für die

Zeit vom Beginn der Miete bis zum Verkauf eine Verzinsung von jährlich 4%, unter Einrechnung des Mietzinses, erhält; sie bleibt aber von dieser Verpflichtung befreit, wenn das Bruttoerträgnis die Unkosten der Gesellschaft nicht erreicht. Die Unkosten entstehen aus der dem jeweiligen Mietzinsfuß entsprechenden Verzinsung des Grundstückswertes, wie er bei der Gesellschaft (auf Grund der mit 5015835 M. abschließenden

Die im Vertrag zwischen der Süddeutschen Disconto-Gesellschaft
äußerung der im Durchbruch-

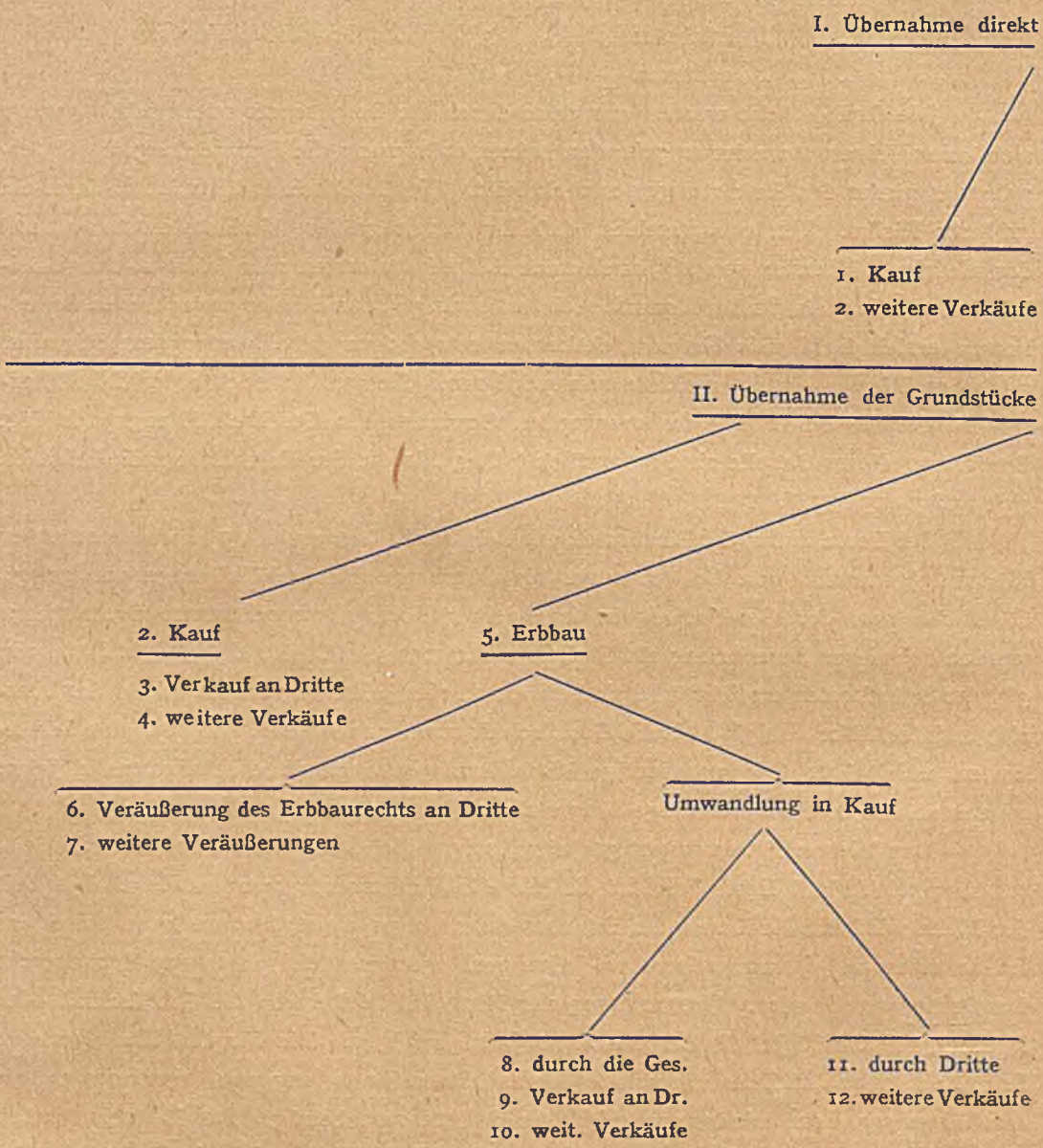
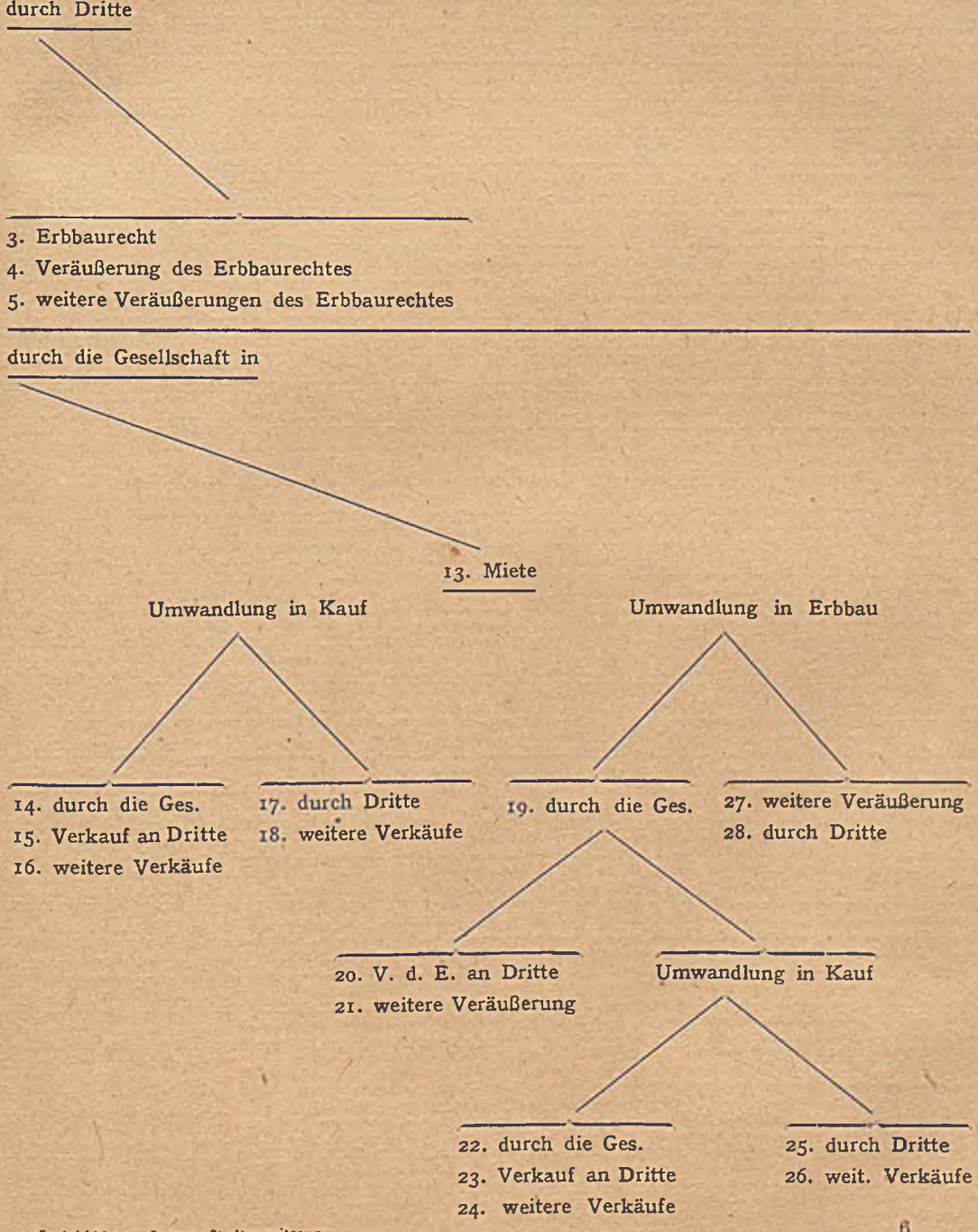


Tabelle) zu Buche steht und einer 6prozentigen Verzinsung der Baukosten. Um die Abrechnung zu erleichtern, ist das Bruttoerträgnis, für jedes Haus besonders, jährlich zu ermitteln.

Für den Fall, daß die Gesellschaft die Grundstücke selbst in Erbbau übernimmt, sind besondere Bestimmungen getroffen. Der für die ersten 4 Jahre zulässige Erbbau.

A.-G. und der Stadt Straßburg vorgesehenen Formen der Vergebiet gelegenen Bauplätze.



niedrigste Zinsfuß von 2% kann über diesen für Dritte vorgesehenen Zeitraum hinaus so lange beibehalten werden, bis die Mieterträgnisse für die Gesellschaft erstmals 3% der Selbstkosten ergeben. Der für die nächsten 4 Jahre fällige Zinsfuß von 3% wird nicht eher erhöht, bis die Gesellschaft nicht mindestens $4^1/_2$% der Selbstkosten erzielt hat, er wird aber mindestens 4 Jahre beibehalten, wenn die 2prozentige Rate länger als 4 Jahre gezahlt wurde. Die Erträgnisse der ersten Jahre waren in diesem Falle ungenügend, der Gesellschaft ist durch diese Bestimmung Gelegenheit gegeben, etwaige Verluste wieder einzubringen. Für die späteren Jahre gelten dieselben Prozentbeträge wie bei Begebung des Erbbaurechtes an Dritte, die Zahlung hat im Gegensatz zu der bei Dritten vorgesehenen Verpflichtung postnumerando zu erfolgen.

Die Gesellschaft kann die ihr gewährten Vergünstigungen mit der Veräußerung ihres Erbbaurechtes nicht auf Dritte übertragen.

Innerhalb von 10 Jahren nach Bestellung des Erbbaurechtes unter Anrechnung der eventuell vorangegangenen Mietzeit kann die Gesellschaft das Erbbaurecht in Kauf umwandeln. Dieses Recht der Gesellschaft verlängert sich über die Zeit von 10 Jahren, solange die Mieten nicht mindestens $4^1/_2$% der Selbstkosten ergeben, doch kommen die Mieteinnahmen der ersten 10 Jahre für diese Feststellung in Betracht.

Übersicht.

In diesen wiederholt ineinandergreifenden und aufeinander Bezug nehmenden Vertragsbestimmungen sind 28 Veräußerungsmöglichkeiten vorgesehen. Zur besseren Übersicht seien diese in der Aufstellung Seite 80 und 81 zusammengefaßt.

d) Risiko und Gewinn der Gesellschaft. Gewinnbeteiligung der Stadt.

Sicherung eines Mindestpreises durch die Gesellschaft.

Bei allen Veräußerungen ist der Stadt ein Mindestpreis in der Höhe der Normaltaxe (4698 100 M.) gesichert. Gelingt es der Gesellschaft nicht, bis zum 1. April 1913 bei Abschluß der Kauf- und Erbbauverträge der Normaltaxe entsprechende Preise zu erzielen, hat sie den Fehlbetrag der Stadt zu diesem Termin in bar zu zahlen oder in Form einer Annuität von 9 % des Fehlbetrages zu tilgen, dabei sind 4,08 % auf die Verzinsung, 4,02 % auf die Tilgung zu rechnen. In dieser Verpflichtung liegt das Risiko, das die Gesellschaft bei Abschluß des Vertrages eingeht, doch ist die Haftsumme in dieser Form, auch wenn sie eine bedeutendere Höhe erreicht, von der Gesellschaft leichter zu tilgen, als wenn sie in einmaliger Zahlung erhoben würde, auch hier zeigt sich, daß man, die Erfahrungen anderer Städte beachtend, mit der Möglichkeit eines schlechten Ausgangs der Unternehmung gerechnet hatte und bestrebt ist, die so entstehenden Verluste weniger fühlbar zu machen und wirtschaftliche Krisen zu vermeiden. Dieser Gedanke kommt wiederholt im obigen Vertrage zum Ausdruck. Die Kompliziertheit mancher Bestimmungen ist darin begründet, daß alle Eventualitäten erschöpfend behandelt sind.

Gewinn der Gesellschaft.

Die Gesellschaft erhält für ihre Leistungen kein Honorar, sie ist lediglich auf den Gewinn aus den Überschüssen angewiesen, die sich ergeben, wenn bei Kaufabschlüssen oder der Begebung von Erbbaurechten der erzielte Preis über die Normal-

taxe hinausgeht. Der Gewinn fällt uneingeschränkt der Gesellschaft zu, solange er die der Normaltaxe zugrunde liegenden Werte nicht um 19,3% übersteigt. Gewinne, die mehr als 19,3% der Normaltaxe betragen, sind von der Gesellschaft mit der Stadt zu teilen. Sind alle Grundstücke verkauft oder in Erbbau begeben, erhält die Stadt:

von den	ersten	100 000 M.	10%
„ „	zweiten	100 000 „	20%
„ „	dritten	100 000 „	30%
„ „	vierten	100 000 „	40%
„	Gewinnen über	400 000 „	50%.

Der an die Stadt fallende Gewinn wird natürlich kleiner, wenn nur ein Teil der Grundstücke an Private übergegangen ist. Die natürlichen Gewinnanteile stehen dann zu den obigen Staffeln von 100 000 M. in demselben Verhältnis wie die verkaufte Quadratmeterzahl zur Gesamtquadratmeterzahl 8835. Ist z. B. die Hälfte des Gesamtgeländes verkauft, so beträgt der Gewinnanteil:

für die	ersten	50 000 M.	5%
„ „	zweiten	50 000 „	10%
„ „	dritten	50 000 „	15%
„ „	vierten	50 000 „	20%
„	Gewinne über	50 000 „	25%.

Gehen von der Gesellschaft selbst bebaute Hausgrundstücke an Dritte über, erhält die Stadt eine feste Gewinnbeteiligung von 10%. Der Gewinn wird aus dem Bruttoerlös dadurch festgestellt, daß von dem Bruttoerlös die Unkosten der Gesellschaft abgezogen werden. Die Unkosten ergeben sich aus

1. dem Bauplatzwert, wie er (Normaltaxe*) 19,3%) bei der Gesellschaft zu Buche steht,
2. den Baukosten (25 M./cbm),
3. den Verwaltungskosten 6% der Baukosten,
4. den Zinsverlusten gegenüber einer Rente von 6% der Baukosten und 4% der Bauplatzkosten, nach Tabelle (Normaltaxe**) 6%).

Auszahlung des Gewinnes an die Gesellschaft.

Die Gesellschaft erhält ihren Gewinn bei Verkäufen erst bei Beendigung der Zahlungen des Käufers. Der die Normaltaxe oder die nach vorausgegangenem Miets- oder Erbbaurecht der Gesellschaft berechtigte Taxe übersteigende Betrag wird bei der Stadt zur Verfügung der Gesellschaft gehalten. Bei der Anzahlung und bei etwaigen weiteren Abzahlungen werden der Gesellschaft mindestens die natürlichen Anteile ausgezahlt. Sofern der Käufer die Restkaufgeldhypothek amortisiert, gelangt der Rest des Gewinnes erst nach Beendigung der Amortisation zur Auszahlung. Bis dahin genießt die Gesellschaft die vollen Zinsen aus dem Mehrbetrag. Hat sie günstigere Verzinsungsbedingungen als die Stadt erzielt, kommen ihr diese Vorteile allein zugute.

*) $\frac{2}{100} \cdot 4 + x \cdot \frac{3}{100} \cdot 4 = K \cdot \frac{2^1/_2}{100} \cdot 3 + K \cdot \frac{4^1/_2}{100} \cdot 5$

**) $= K \frac{2^1/_2 \cdot 3 + 4^1/_2 \cdot 5}{2 \cdot 4 + 3 \cdot 5}$

Hat die Gesellschaft bei Begebung von Erbbaurechten höhere Zinssätze erzielt, so werden die höheren Zinsbeträge auf einen Bodenwert nach der Erbbauzinstabelle umgerechnet.

Dazu kommt der Zwischenzinsabzug bei den einzelnen Jahren.

Übersteigt der dem Erbbaurecht somit zugrunde gelegte Bodenwert die Normaltaxe bzw. die Taxe der Gesellschaft, so ist

a) bei Neubestellung von Erbbaurechten der Mehrbetrag dieses Bodenwertes,

b) bei Übertragung von Erbbaurechten oder deren Bestellung durch Dritte die Summe der einzelnen Erbbauzinserhöhungen an die Gesellschaft in bar auszuzahlen.

Die Zahlung erfolgt zur Hälfte bei Eingang der ersten Erbbauzinsrate oder seitens des dritten Erbbauberechtigten. Die andere Hälfte wird ohne Rücksicht auf den Eingang der Erbbauzinsraten am 1. Oktober 1920 bezahlt. Bei Übertragung des Erbbaurechts nach dem 1. Oktober 1920 erhält die Gesellschaft sofort den ganzen Mehrbetrag der Kapitalsumme. Erfolgt die Zahlung nicht auf einmal, sondern in zwei Raten, so kommt bis zur Herauszahlung der zweiten Rate der Gesellschaft der Erbbauzins hieraus zugute.

Hat die Gesellschaft außer dem Erbbauzins günstige Bedingungen von dem Erbbauberechtigten erhalten, genießt sie diese Vorteile allein.

e) Verschiedene weitere Bestimmungen.

Eine wesentliche Eigenschaft des Vertrages ist die, daß Stadt und Gesellschaft Dritten gegenüber gemeinsame wirtschaftliche Interessen vertreten. Darin liegt ein großer Unterschied gegenüber älteren Verträgen, bei denen ein Gewinn der Gesellschaft der Stadt entging und ein Verlust der Gesellschaft in keiner Weise die Stadt berührte. Der Vorteil des einen bedeutete gewissermaßen den Nachteil des anderen. Die älteren Verträge führten zu großen Spekulationen, bei denen die Gesellschaft viel gewinnen und ebensoviel verlieren konnte. Die Entwicklung zeigte, daß meist das letztere eintrat, und das Streben der Stadtverwaltung ging daher dahin, die während der Durchführung herrschende Unsicherheit zu vermeiden. Daraus ist es zu erklären, daß die Stadt es meist vorzog, bei Beginn der Unternehmung einen einmaligen Zuschuß zu leisten, sie befreite sich dadurch von dem Risiko, das sie im Straßburger Vertrag mit der Unternehmerin gemeinsam trägt. Das bedeuten die Zinsnachlässe, die der Gesellschaft gewährt werden, wenn sie die Grundstücke in Eigenbau übernehmen muß. Ebenso aber beteiligt sich die Stadt auch an dem Gewinn.

Zusammenarbeiten zwischen Stadt und Gesellschaft.

Die Gemeinschaft der wirtschaftlichen Interessen bedingt ein Zusammenarbeiten zwischen Stadt und Gesellschaft. Ausdrücklich wurde Stadt und Gesellschaft in einem Vertrage dahin verpflichtet, sich bei der Ausführung des Vertrages gegenseitig mit allen ihren Kräften zu unterstützen. Die Gesellschaft verpflichtet sich ferner, ihre Aufgabe in dauernder Fühlung mit der Stadt durchzuführen und insbesondere deren Wünschen in ästhetischer und künstlerischer Beziehung, soweit irgend möglich, ent-

gegenzukommen. Bei allen Streitigkeiten aus dem Vertrag entscheidet unter Ausschluß der ordentlichen Gerichte ein Schiedsgericht, für das die Stadt und die Gesellschaft je 2 Mitglieder ernennen. Die 4 Mitglieder des Schiedsgerichtes ernennen einen Obmann. Nur wenn eine Einigung über die Person des Obmannes nicht zu erzielen ist, wird ein ordentlicher Richter angerufen. Der Obmann wird dann von dem Präsidenten des Oberlandesgerichts zu Kolmar ernannt. Der Ausschluß der Gerichte ist eine notwendige Konsequenz der Interessengemeinschaft und zugleich ein Ausdruck dafür, wie eng beide sich für die Ausführung des Durchbruches zu einer Einheit verbunden haben. Auch äußerlich wird dies sichtbar, indem die Stadt vertragsgemäß der Gesellschaft unentgeltlich Bureauräume bis zum 1. Oktober 1914 (dem Termin für die Fertigstellung der Bebauung) zur Verfügung stellt. Die Bureaus der Disconto-Gesellschaft sind mit denen des Wohnungsamtes vereint. Bis zu dem besagten Termin stellt die Stadt der Gesellschaft das von ihr für die Vorarbeiten benutzte technische Personal zur Verfügung, soweit es nicht für die Verwertung der der Stadt vorbehaltenen Blöcke gebraucht wird; auch übernimmt die Stadt zur Vermeidung unnötiger Kosten auf Wunsch der Gesellschaft die Beurkundung der mit Dritten abzuschließenden Verträge. Schiedsgericht.

Schließlich ist im Vertrag noch vorgesehen, daß die Gesellschaft ihre Rechte und Verpflichtungen auf eine beliebige dritte Gesellschaft zu übertragen berechtigt ist, sofern sie für alle Verpflichtungen Rückbürgschaft übernimmt. Die Gesellschaft bürgt auch für den Schaden, der der Stadt entsteht, wenn die dritte Gesellschaft ihre Verpflichtungen nicht erfüllt. Substitutionsrecht der Gesellschaft.

Der Vertrag betrifft nur die Durchführung des I. Teiles des Straßendurchbruchs. Es liegt im Interesse der Gesellschaft, daß mit der Ausführung des II. Teiles erst begonnen wird, wenn der I. Teil in Benutzung genommen ist, daher wird im Vertrage bestimmt, daß die Stadt mit der Durchführung von Teil II erst beginnen darf, wenn 85% der Läden und sämtlicher anderen Mietsräume (mit Ausnahme des Blocks III) erstmals vermietet sind. Für die Ausführung von Teil III ist der Gesellschaft ein Vorrecht gesichert, bis zum 1. Oktober 1914 hat sie zu erklären, ob sie bezüglich des II. Teiles dasselbe Vertragsverhältnis eingehen will; dabei kann die Stadt das Gelände ausschließen, das sie für eigene Rechnung benötigt. Bei der Übernahme von Teil II hat die Gesellschaft von der Stadt alle Selbstkosten einschließlich Zinsverluste, Verwaltungskosten, Straßen- und Brückenbaukosten, Kosten der Ersatzbauten und sonstige Ausfälle zurückzuerhalten. Auch der Mindererlös der Stadt bei Teil I ist unter gleichzeitiger Berücksichtigung der der Stadt zukommenden Gewinne einzurechnen. Durchführung von Teil II.

Die Bestimmungen des Vertrages zwischen der Süddeutschen Disconto-Gesellschaft und der Stadt Straßburg sind so kompliziert ausgefallen, weil hier zum ersten Male der Versuch gemacht wird, das Erbbaurecht bei Durchbrüchen anzuwenden. Die Eigenschaft des Vertrages als eines Versuches bedingt es, daß auch andere Möglichkeiten vorgesehen werden. Hieraus, wie auch aus der Absicht, alle Eventualitäten im voraus zu erfassen, ergeben sich von selbst die verwickelten Bestimmungen. Den Absichten der Vertragschließenden entspricht es, wenn dem Erbbaurecht günstigere

Bedingungen eingeräumt werden, der Vertrag zeigt auch, daß dies berechtigt ist, denn das Erbbaurecht besitzt eine größere Elastizität gegenüber der Unsicherheit der Bodenwerte. Etwaige Ausfälle treffen nicht in kapitalisierter Form einen einzelnen, sie werden nur in Gestalt geringerer Verzinsung und auch nur zeitweise fühlbar und sind obendrein über mehrere Jahre verteilt. Überdies hat die Stadt die Möglichkeit, daß die Grundstücke nach einer langen Reihe von Jahren, wenn die neue Straße eng mit dem städtischen Organismus verwachsen ist und die Bodenwerte ihre volle Höhe erreicht haben, in ihren Besitz übergehen.

Bedeutung des Vertrags.

Die Bestimmungen des Vertrages wurden im Obigen besonders ausführlich behandelt; weil anzunehmen ist, daß das Erbbaurecht dank dieser Elastizität bei Durchbrüchen und Sanierungen in Zukunft noch mehr durchdringen wird. Schon dieser erste Versuch hat, obwohl auch andere Möglichkeiten vorgesehen waren, in allen Veräußerungsfällen zur Anwendung des Erbbaurechtes geführt.

D. Stuttgart.

1. Vorbedingungen der Stuttgarter Sanierung.

Durchführung von Sanierungen durch Private.

Durchbrüche und Sanierungen lassen eine lohnende Rentabilität kaum erwarten, darum kann im allgemeinen nicht erwartet werden, daß das private Kapital sich aus eigner Initiative mit derartigen Unternehmungen befaßt. Bei den meisten der in der vorliegenden Untersuchung behandelten Beispiele ging auch die Anregung zur Ausführung von Durchbrüchen und Sanierungen von der Stadtverwaltung aus, und wenn sich das private Kapital daran beteiligte, geschah es erst, nachdem die Stadt durch Gewährung eines Zuschusses eine normale Rentabilität ermöglicht hatte. Wird ein solches Unternehmen durch Private allein ohne staatliche oder städtische Beihilfe ausgeführt, so müssen diese von vornherein auf eine volle Verzinsung ihres Kapitals verzichten. Sie werden sich also kaum dazu bereit finden, die Verkehrsverhältnisse zu verbessern, weil eine solche Aufgabe ausschließlich der Stadtverwaltung zukommt. Höchstens wenn ein außerordentlicher Gewinn in Aussicht steht, dürfte das Privatkapital ohne städtische Unterstützung an die Ausführung eines Durchbruchs herantreten. Sanierungen alter Stadtteile können dagegen gemeinnützige Organisationen oder gemeinnützig denkende Kapitalisten am ehesten in die Hand nehmen, denn dies ist eine Aufgabe, die weit über den Rahmen der städtischen Verwaltung hinausgeht.

Ein Beispiel in dieser Richtung bietet Stuttgart, dessen Altstadt-Sanierung die Schöpfung eines von privater Seite gegründeten gemeinnützigen Vereins ist. Schon hieraus ergibt sich, daß sowohl in der Art der Durchführung wie auch der Finanzierung andere Gesichtspunkte auftreten, als sie bei den durch die Städte ausgeführten Sanierungen maßgebend waren. Die Sanierung der Stuttgarter Altstadt ist aber auch deshalb bemerkenswert, weil hier, obwohl das Sanierungsgebiet im Innern der Alt-

Sanierung ohne Durchbruch.

stadt lag, nur wohnungshygienische Gesichtspunkte maßgebend waren und man davon absah, bei Gelegenheit der Ausführung des Sanierungswerkes neue Verkehrsadern und Geschäftszentren zu schaffen. Das Sanierungsgebiet wurde als Wohnviertel wieder aufgebaut, und bei der eigenartigen Entwicklung der Stuttgarter Innenstadt ist das auch zu verstehen. Es ist sogar für die Entwicklung des Unternehmens günstig gewesen, daß man unter Berücksichtigung der lokalen Verhältnisse nicht wie an anderen Orten einen Verkehr dahin ziehen wollte, wo eine kommerzielle Entwicklung nicht möglich war. Die heute allgemein verbreitete und meist auch richtige Ansicht, daß die innerste Altstadt unter allen Umständen der Ort sein müsse, wo die lebhafteste Citybildung zu beobachten ist, trifft für Stuttgart nicht zu. Der älteste Stadtteil ist heute noch

Citybildung in Stuttgart.

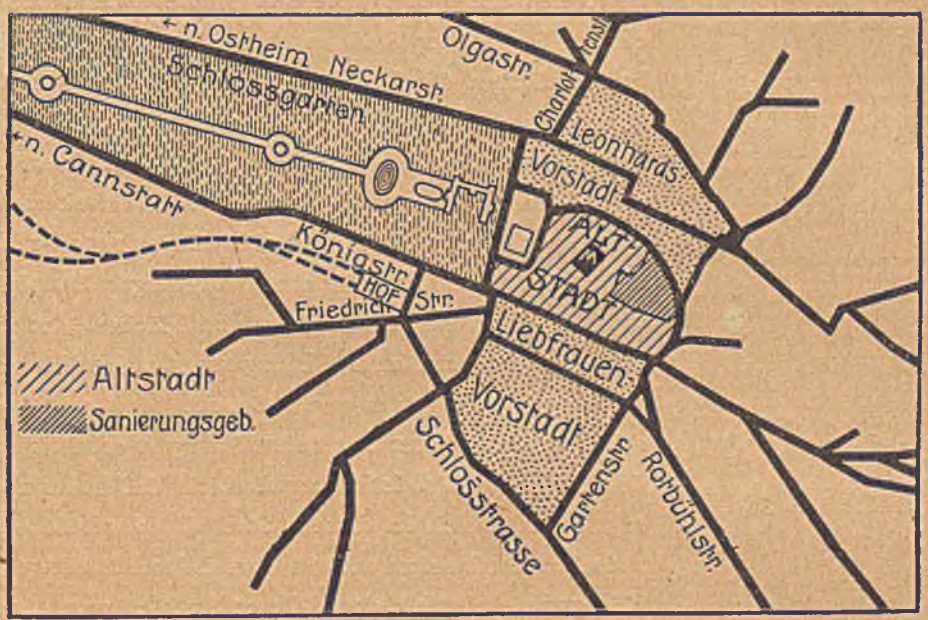


Fig. 20. Stuttgart. Die wichtigsten Verkehrsadern. Schematisch dargestellt. Sämtliche Verkehrsadern liegen außerhalb der Altstadt.

vorwiegend Wohnstadt, und die Geschäftsstadt hat sich mehr in den Teilen der heutigen Innenstadt entwickelt, die in einer späteren Periode, insbesondere dem 16. Jahrhundert, entstanden sind. So hat z. B. die Königstraße, die außerhalb der Südgrenze der Altstadt verläuft, den größten Geschäftsverkehr an sich gezogen. Abgesehen vom neuen Rathaus sind in der Altstadt nur wenig moderne Bureaugebäude entstanden, so daß sich dort der alte Zustand nahezu unverändert erhalten hat.

Diese Eigentümlichkeit ist aus der Topographie, wie auch aus der Entwickelungsgeschichte der Stadt zu erklären, topographisch insofern, als Stuttgart in einen engen, von steilen Höhen umrahmten Talkessel eingebettet ist. Die Altstadt liegt an der tiefsten Stelle (Fig. 21) und ist mit den sie halbkreisförmig einschließenden Stadtteilen, die in späteren Jahrhunderten entstanden sind, nur durch steile Straßen verbunden, die für Lastwagen nur mit Schwierigkeiten zu überwinden sind. So war sie, namentlich in früheren Zeiten, wo man noch keine Motorwagen zur Verfügung hatte, so gut wie

Entwickelung der Stuttgarter Altstadt.

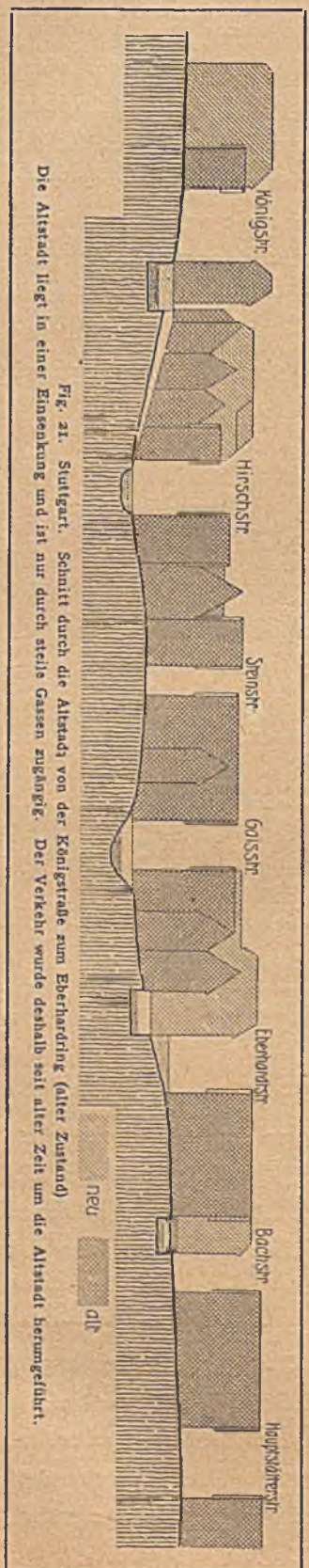


Fig. 21. Stuttgart. Schnitt durch die Altstadt von der Königstraße zum Eberhardring (alter Zustand).
Die Altstadt liegt in einer Einsenkung und ist nur durch steile Gassen zugängig. Der Verkehr wurde deshalb seit alter Zeit um die Altstadt herumgeführt.

abgeschlossen, und der größte Verkehr und der Handel mußte vorwiegend in den sie umgebenden Stadtteilen der St. Leonhardt-Vorstadt und der Liebfrauen-Vorstadt festen Fuß fassen.

Dies war um so eher möglich, als die Altstadt Stuttgarts niemals der Sitz eines regen Lebens gewesen war. Während die alte Reichsstadt Eßlingen und in unmittelbarer Nähe Stuttgarts die alte Römersiedelung Kannstatt als Gaugerichtsort aufblühte, war in Stuttgart erst eine kleine Siedelung entstanden, die der Sage nach auf einer Insel des Nesenbaches lag. Die Steinstraße bildete damals die einzige Straße der Stadt, während der Bach mit seinen beiden Armen die Stelle der heutigen Hirsch- und Gaisstraße einnahm (Fig. 21). Eine gewisse Bedeutung erhielt die Stadt erst, seitdem die Württembergischen Herzöge dort residierten und die Stadt immer mehr erweiterten. So wurde vor allem unter Eberhard im Bart (1459—1496) für die „Liebfrauenvorstadt" ein vollständiger Bauplan entworfen, nach welchem die ganze Fläche „der Schnur nach in Zwerch- und Kreuzgassen aufgeteilt wurde", deren jede wenigstens zwölf Schritte breit und 500 lang sein sollte. In dieser Zeit nahm Stuttgart erheblich an Bedeutung zu, und so ist es verständlich, daß heute noch das regste Leben sich in diesem Stadtteil, vor allem in der zwischen der Liebfrauenvorstadt und der Altstadt gelegenen Königstraße abspielt, denn dieser Stadtteil war, abgesehen von seiner Tradition für einen lebhaften Verkehr mehr geeignet, da man schon bei der Aufstellung des Bauplanes die Entstehung enger und winkliger Gassen vermieden hatte.

So hat der alte „gewordene" Stadtteil mit dem „gegründeten" später in der Entwicklung nicht gleichen Schritt halten können. Der erstere war im Vergleich zu letzterem mehr Wohnviertel geblieben, und es wäre in Anbetracht dessen kein sehr aussichtsreiches Unternehmen gewesen, den Geschäftsverkehr in die abgeschlossene Altstadt ziehen zu wollen, um so weniger, als die Citybildung in Stuttgart nicht so intensiv ist, daß die weiträumig angelegte Liebfrauenvorstadt nicht mehr genügt hätte.

Wohnungsverhältnisse in der Altstadt.

Die Abgeschlossenheit der Altstadt und die Entstehung zahlreicher neuer Wohnviertel in den Außen-

bezirken hatte zur Folge, daß die alte Bevölkerung schließlich aus dem Stadtteil abwanderte, die Häuser in die Hände ärmerer Leute fielen oder wenigstens von solchen bewohnt wurden. An ihre Instandhaltung wurde wenig gewendet, wohl aber nutzte man den verfügbaren Raum so weit als möglich aus. Die Altstadt hat den Charakter süddeutscher kleiner Städte; winkelige schmale Gassen führen durch sie hindurch, die Gebäude jedoch sind nicht hoch, und so ist die Engigkeit der Straßen kein wesentlicher Nachteil. Nur die dichte Bebauung der Grundstücke wird be-

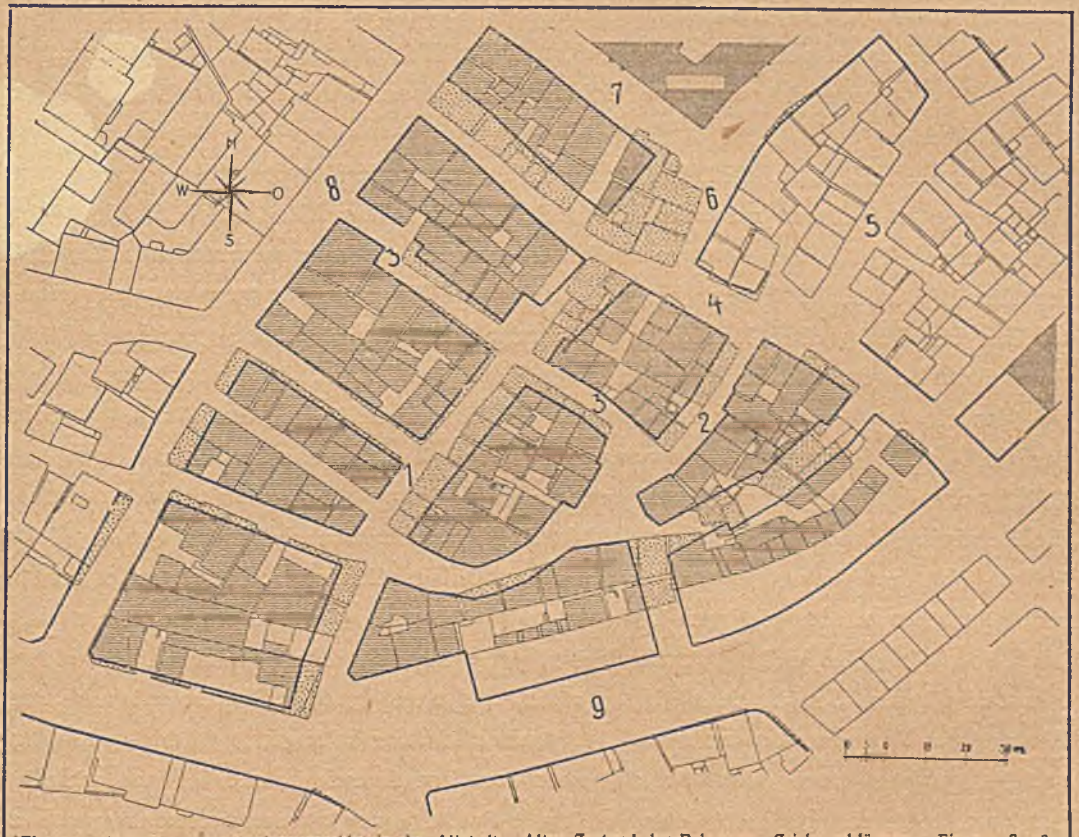


Fig. 22. Stuttgart. Das Sanierungsgebiet in der Altstadt. Alter Zustand der Bebauung. Zeichenerklärung s. Fig. 23, S. 98.

denklich, wenn die Häuser bis auf den letzten verfügbaren Raum zu Wohnzwecken ausgenutzt werden.

Der Plan (Fig. 22) läßt erkennen, daß die Häuser nicht, wie in anderen Gegenden fast allgemein üblich, dicht nebeneinander stehen, sondern daß sie in Abständen von kaum mehr als 50 cm errichtet sind. Bei der beträchtlichen Tiefe der Häuser läßt es sich nicht immer vermeiden, daß auch Fenster von Wohnräumen nach den schmalen Gängen hinausgehen, in die niemals ein Sonnenstrahl fällt und die auch kaum von einem frischen Luftzug durchstrichen werden*). Hohe Bretterverschläge schließen diese Gänge gegen die Straße ab und entziehen sie den Blicken der Passanten. Daher kommt es, daß diese Bauweise und ihre Schäden in weiteren Kreisen nur wenig bekannt ist. Diese Parzellierung entspricht der in Württem-

*) Solche Höfe bestehen noch heute in der Wagner-, Blumen-, Weberstraße u. a.

berg lange Zeit üblichen Bauweise, die auch für die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstandenen Stadtteile charakteristisch ist.

Es ist also auf eine historische Überlieferung zurückzuführen, daß man nur geringe Abstände zwischen den einzelnen Häusern festlegte, und die Bauweise weder eine offene noch eine geschlossene war. Die Zwischenräume in den neuen Stadtteilen sind aber nur absolut weiter, relativ genommen, im Verhältnis zur größeren Höhe, entsprechen sie denen in der Altstadt. Der Unterschied zwischen den alten und neuen Häusern, die nach dieser Bauweise errichtet sind, besteht nur darin, daß man es bei den neuen Häusern vermieden hat, Fenster von Wohnräumen nach den Gängen zu legen, nur die Treppenhäuser und allenfalls Nebengelasse werden von dort aus belichtet und gelüftet.

In den Häusern der Altstadt lagen an den 50 cm breiten Gängen nicht nur die Fenster zu Wohnräumen, sondern auch diejenigen der Klosetts, die infolgedessen höchst mangelhaft beleuchtet und gelüftet wurden, ein sehr bedenklicher Zustand, vor allem deshalb, weil in den oft auf den letzten Quadratmeter ausgenutzten Grundstücken für Senkgruben kein Platz vorhanden war und man sich genötigt sah, die Fäkalstoffe längere Zeit in Tonnen auf den Etagen zu lassen. In einem Hause befand sich der einzige Abort unter dem Dache. Die Tonne stellte zugleich Grube und Sitz dar, und die Entleerung mußte durch einen über die Treppe gelegten Schlauch erfolgen. Dabei waren die Treppen aus Holz, steil, mannigfach gewunden und noch dazu dunkel, die Reinigung also sehr schwierig und infolgedessen wahrscheinlich sehr mangelhaft.

Mit den Wohn- und Schlafräumen stand es ähnlich schlecht; viele Schlafräume entbehrten der direkten Lüftung und Belichtung. Einige waren nur 1,50 m hoch, so niedrig also, daß ein normal gewachsener Mensch darin überhaupt nicht stehen konnte. Andere Schlafräume gingen rückwärts nach dunklen Winkeln hinaus, der Abstand des Fensters von der gegenüberliegenden Mauer betrug nur 30 cm, und einige wurden gar nur durch einen Schlitz unter der Treppenstufe beleuchtet und erhielten von da nur die einzige Luftzufuhr. Fast alle Schlafräume wurden von mehreren Personen bewohnt. In manche solcher Wohnungen teilten sich mehrere Familien, mußten dann die Küche gemeinsam benutzen, wenn man überhaupt die dunklen, mit einer Kocheinrichtung versehenen Räume so bezeichnen darf, die an den engen Höfen lagen. Rauch und Wrasen fanden durch diese schmalen Gänge ihren Weg ins Freie, und die schon ohnehin ungesunde, oft übelriechende Atmosphäre wurde dadurch noch verschlechtert.

Daß der bauliche Zustand der Häuser ungünstig war, ist schon erwähnt, einige waren so baufällig, daß sie, um Unglücksfälle zu verhüten, beim Abbruch erst gestützt werden mußten.

Um das eben angedeutete Bild vom Zustand dieses Stadtteils zu vervollständigen, sei auch erwähnt, daß die Prostitution sich hier niedergelassen hatte. In Stuttgart leben die Prostituierten nicht in Bordellen, sondern selbständig in einzelnen Zimmern oder kleinen Wohnungen; es wird aber dafür gesorgt, daß nicht Familien mit Kindern

in solchen Häusern wohnen, und meist stehen in denselben alle übrigen Wohnungen leer. Die Mieter eines Zimmers müssen oft die Verzinsung eines ganzen Grundstückes einbringen, und so ist diese ungewöhnlich hoch, oft sogar höher, als sie das Haus unter normaler Benutzung abwerfen würde. Ein Zimmer soll z. B. eine Jahresmiete von 6000 M. gebracht haben. Solche Fälle stehen aber hier vereinzelt da, und an der Hand des vorliegenden Materials ist es schwer zu entscheiden, ob und inwieweit dadurch eine allgemeine Verteuerung der Grundstückspreise im Sanierungsgebiet eingetreten ist.

Verein f. das Wohl d. arbeitenden Klassen.

Auch durch diese Verhältnisse wurde der Verfall des Stadtteiles beschleunigt, und die Notwendigkeit einer Verbesserung der Wohnungsverhältnisse in der Altstadt schien geboten. Der Verein, der die Durchführung der Sanierung in die Hand nahm, war der Verein für das Wohl der arbeitenden Klassen, der bereits im Jahre 1865 durch den Geh. Hofrat v. Pfeiffer, einen der wohlhabendsten Bürger Stuttgarts, gegründet worden war. Während der ersten Jahrzehnte hielt sich der Verein von größeren baulichen Unternehmungen fern, erst Ende der achtziger und Anfang der neunziger Jahre befaßte er sich mit der Herstellung gesunder und billiger Arbeiterwohnungen und schuf in der zwischen Stuttgart und Gaisburg gelegenen Kolonie Ostheim*) eine der ersten Arbeiterkolonien auf deutschem Boden. Ostheim wird heute von 12 000 Personen bewohnt. Es folgte die Gründung der Kolonien Westheim und Südheim, und in neuester Zeit wurde durch die Kolonie Ostenau**) auch für die Bedürfnisse mittlerer Beamten gesorgt, denen bisher in der Wohnungsfürsorge wenig Rechnung getragen wurde.

*) An Einzelheiten sei folgendes mitgeteilt: 1890 erwarb der Verein in Ostheim das Gelände zu einem Preise von 3 und 5 Mark pro Quadratmeter. Der Verein erbaute darauf freistehende Häuser je zu drei Wohnungen.

Die Gebäude sind sehr solid gebaut, allerdings hat man alles Unnötige vermieden, und ähnlich wie bei der Schiffszimmerer-Genossenschaft in Hamburg hält man Ziegelrohbau für vorteilhaft, weil die Fassaden keine Reparaturen erfordern. Die Verwendung von Holz wurde weniger bevorzugt, weil die hölzernen Gebäudeteile ähnlich wie der Putz, eine andauernde Pflege erfordern und hierdurch die Miete in fühlbarer Weise beeinflußt wird.

Die Zimmer sind geräumig, die Küchen verhältnismäßig klein, da der Württemberger Arbeiter, wegen des milden Klimas, bei dem weniger Feuerungsmaterial für Heizung verbraucht wird, nicht in der Küche ißt und wohnt. Die Wohnungen sind an Arbeiter und kleine Beamte mit einem Einkommen von 1900—2100 Mark vermietet. Die Preise der Mieten für Dreizimmerwohnungen werden durch einen Ausschuß bestimmt und betragen rund 300 Mark. Solche Mieter, die außer der Miete noch jährlich ein eigenes Kapital von rund 100 Mark einzahlen, werden „Hausanwärter", sie kassieren die Mieten der beiden anderen Wohnungen des Hauses ein, in dem sie wohnen, und haben von da an gewisse Rechte der Hausbesitzer, indem ihnen bei der Wahl der Mieter eine beratende Stimme zuerkannt wird, auch werden ihnen die Mietüberschüsse gutgeschrieben, und wenn das aus Einzahlung von Eigenkapital und Mietüberschüssen anwachsende Guthaben des Hausanwärters die Höhe von 25% des Hauswertes erreicht hat, wird der Hausanwärter Besitzer des Grundstücks unter der Bedingung, daß im Fall der Wiederveräußerung dem Verein das Rückkaufsrecht zusteht und der Besitzer das Hausgrundstück an Private nur mit Zustimmung des Vereins und zum Erwerbspreise wieder veräußern darf.

Die Einzahlungsmethode ähnelt in gewissem Sinne dem Sparsystem der Spar- und Bauvereine, nur auf kleine Häuser angewendet; es wird hier wie dort erreicht, daß die in den Grundstücken investierten Kapitalien allmählich wieder flüssig und für neue Unternehmungen verfügbar werden.

**) Mietpreise bis zu 750 Mark.

Das Programm des Vereins war demnach, wie schon sein Name andeutet, sehr weit umgrenzt. So übernahm der Verein für das Wohl der arbeitenden Klassen auch die Einrichtung und den Betrieb von Volksküchen, Krippen, Bibliotheken. Schon in den neunziger Jahren wurden die ersten Ledigenheime*) gegründet, in der Erkenntnis, daß das Wohnungselend, soweit es durch Untermiete entsteht, nur auf diese Weise bekämpft werden kann.

Sanierung einzelner Häuser. (Partielle Sanierung).

Bei einer so vielseitigen und erfolgreichen Tätigkeit, die der Verein auf den verschiedensten Gebieten der Sozialpolitik entwickelte, ist es nicht zu verwundern, daß er auch den Wohnungsverhältnissen der Altstadt seine Aufmerksamkeit zuwandte. Im Rechenschaftsbericht vom Jahre 1891 wurde der Gedanke ausgesprochen, daß man nicht allein durch Errichtung kleiner, mit Gärtchen ausgestatteter Häuser in den Außenbezirken die Wohnungsverhältnisse verbessern könne, sondern es auch notwendig sei, im Innern der Altstadt schlechte Häuser durch bessere zu ersetzen. Nach Fertigstellung der Kolonie Ostheim Anfang 1900 wandte sich der Verein daher dieser Aufgabe zu und ließ sich zunächst von der Wohnungspolizei, der Feuerschau und der Armenpflege diejenigen Gebiete bezeichnen, in denen eine Sanierung am dringendsten erschien.

Dabei ergab sich, daß in der Altstadt und auch in der Leonhardvorstadt an manchen Stellen sehr mangelhafte Wohnungsverhältnisse herrschten. Es wurden die Zustände aufgedeckt, die bereits an anderer Stelle dargestellt sind. Der Verein versuchte zunächst eine Besserung herbeizuführen, indem er besonders schlechte Häuser ankaufte, niederriß und durch neue ersetzte. Auf diese Weise wurden drei Blocks saniert, deren Größe und Bevölkerung nachstehende Zusammenstellung zeigt.

	Größe qm	Gebäude	Wohnungen	Bewohner	Bewohner prov. Wohn.**)
1.	622	7	29	97	3,3
2.	485	3	7	31	4,4
3.	121	3	6	18	3
Summa	1228	13	42	146	3,5

Der Erwerb der 13 Häuser war nicht ganz leicht, da mit 39 Eigentumsberechtigten zu verhandeln war, doch gelang es, die Schwierigkeiten zu überwinden, und auch der

*) Alleinstehende Arbeiter können in dem Ledigenheim für sich allein oder in Gemeinschaft mit einem anderen Zimmer in verschiedenen Preislagen erhalten. Die Wochenmiete für Einzelzimmer schwankt zwischen 2,50 Mark und 2,80 Mark, in einem Zimmer mit zwei Betten wird 1 Bett mit 1.40 Mk. bis 1.80 Mk. pro Woche berechnet. Das teuerste Zimmer kostet also 140 Mk. pro Jahr, das billigste 72 Mark. Küchen, Wäschereien usw. sind mit den Ledigenheimen verbunden.

**) 1. 6 ar 22 qm: 7 Gebäude, 29 Wohnungen, 97 Bewohner, 1 Wohng.
2. 4 ar 85 qm: 3 „ 7 „ 31 „ 3,3 Bwh.
3. 1 ar 21 qm: 3 „ 6 „ 18 „ 3 Bwh.
13 Gebäude, 42 Wohnungen, 146 Bewohner.
1. Weberstraße 7, 9, 49, 57; 2. Leonhardstraße 11; 3. Bachstraße 25, 27 und 29.

Besitzer eines Hauses, der erst übermäßige Anforderungen gestellt hatte, erklärte sich zuletzt zum Verkaufe seines Anwesens zu einem vom Verein gebotenen Preise bereit, weil er eingesehen hatte, daß er sich sonst seines alten überlasteten Hauses nicht sobald wieder und so günstig werde entäußern können. Wenn es möglich ist, die Besitzer davon zu überzeugen, daß die Ausführung des geplanten Unternehmens nicht vom Ankaufe ihrer Grundstücke abhängt, gelingt es meistens, auch ohne daß ein Enteignungsverfahren eingeleitet wird, oft auch ohne daß überhaupt die Möglichkeit der Enteignung besteht, die Grundstücke zu angemessenen Preisen zu erwerben, — wenn auch oft erst nach langwierigen Verhandlungen.

Von den so erworbenen Blocks hat der Verein zwei selbst neu bebaut, bei einem dritten hat er seinen Architekten und sein Baubureau Privatbesitzern zur Verfügung gestellt. Diese errichteten an Stelle von 6 baufälligen Baracken 3 Häuser mit

5 Läden
1 Werkstatt
9 3-Zimmer-Wohnungen
11 2- „ „
3 1- „ „

während der Verein 7 Gebäude mit zusammen 23 Wohnungen durch 4 Häuser ersetzte, von denen 1 Haus

1 Werkstatt
5 Wohnungen zu 3 Zimmern
3 „ „ 2 „
1 Wohnung „ 4 „
1 „ zu 1 Zimmer

enthielt, während in jedem der übrigen 3 Häuser

2 Läden
1 Werkstatt
1 Wirtschaft
12 Wohnungen zu 2 Zimmern
10 „ „ 3 „

vorgesehen waren.

Die Kosten der durch den Verein hergestellten Häuser beliefen sich auf M. 482 000. 100 000 M. hatte von Pfeiffer dem Verein zur Verfügung gestellt. Die Privatunternehmer errichteten Gebäude für 250 000 M. Deren Eigenkapital betrug 46 000 M. Im Werte von 204 000 M. hatten sie Hypotheken aufgenommen.

Die Wohnungen waren am 1. Oktober 1905 resp. 1. April 1906 beziehbar, sie vermieteten sich rasch. Bei einem Mieteingange von 20 000 M. belief sich der Reinertrag der vom Verein hergestellten Häuser abzüglich der Unkosten auf 3—3½%. Die Verzinsung ist also nicht sonderlich hoch, sie genügte aber im vorliegenden Falle, weil es dem Verein, als einem gemeinnützigen Unternehmen, weniger auf die Rentabilität ankam. So erschien ein solcher Betrag als annehmbar. Der Verein ward durch

den günstigen Ausgang dieser kleinen Versuche ermutigt, an ähnliche Unternehmungen auch in größerem Stile heranzutreten, bei denen man sich nicht auf die Beseitigung kleinerer Blocks beschränkte, sondern die Sanierung eines ganzen Stadtteiles in Angriff nahm. Einige der schlechtesten Häuser der Altstadt waren schon beim Neubau des Rathauses gefallen; das nordöstlich vom Rathaus belegene Stadtgebiet aber hatte damals — obwohl in unmittelbarer Nähe des Rathauses — bestehen bleiben müssen. Der von der Steinstraße, der Eberhardstraße und dem Ilgenplatz umgrenzte Stadtteil war dem Zustande der Häuser nach der schlechteste Teil der Altstadt, der auch um der dort ansässigen bedenklichen Bevölkerung willen von dem Stuttgarter selbst gemieden wurde. Hier griff der Verein für das Wohl der arbeitenden Klassen ein, indem er das ganze Gebiet von sich aus ankaufte und nachdem es aufgeteilt worden, wieder mit guten Wohnhäusern bebaute.

Größere Altstadt-Sanierung.

2. Durchführung der großen Altstadtsanierung.

Ankauf der Grundstücke.

Zunächst hatte der Verein zu ermitteln, mit welchen Unkosten bei dem Unternehmen zu rechnen sei und welche Kapitalien aufzubringen seien. Baurat Hengerer in Stuttgart, der schon seit langen Jahren die Bauten des Vereins geleitet hatte, wurde mit diesen Vorarbeiten beauftragt. Man ließ durch Agenten vorsichtig ermitteln, welche Forderungen die Grundbesitzer stellten. Fürs erste ergab sich dabei, daß diese unerschwinglich waren. Sie betrugen 700—800 M. pro Quadratmeter. Im Laufe der Verhandlungen wurden diese Preise auf die einigermaßen normale Höhe von nur M. 477 pro Quadratmeter herabgedrückt. Dies zu erreichen, ging die Vereinsleitung (Hengerer) in der Weise vor, daß sie mit den Besitzern der zu einem Block gehörigen Grundstücke in einer gemeinsamen Sitzung verhandelte, in der die Absicht des Vereins, die Altstadt zu sanieren, offen ausgesprochen wurde. Man zerstreute damit das Gerücht, die Stadt suche sich in aller Stille die Grundstücke zu sichern, um eine Markthalle darauf zu errichten. Die Grundbesitzer sahen dann ein, daß die Grundstücke nicht zu einem größeren Unternehmen gebraucht würden, das einem allgemeinen Bedürfnis diene, sie erkannten, daß der Verein ihre alten Häuser nur deshalb kaufen wollte, um sie durch neue, bessere zu ersetzen. Man verhehlte nicht, daß die Sanierung überhaupt nicht ausgeführt werde, wenn die Eigentümer auf zu hohen Forderungen beharrten. Diese sagten sich, daß sie dann vielleicht jahrzehntelang keine Gelegenheit mehr hätten, ihre alten wertlosen, aber hoch belasteten Häuser vorteilhaft zu veräußern, und so erklärten sich alle zu Preisreduktionen bereit. Die neuen Angebote wurden protokolliert, und die Protokolle dienten bei den Verhandlungen mit Besitzern eines zweiten und dritten Blocks als Grundlage. Wenn diese noch auf ihren ersten Forderungen bestanden, wies man sie darauf hin, daß man für den benachbarten Block schon viel geringere Angebote an der Hand habe, und betonte, daß die Vereinsleitung auch diese noch für zu hoch erachtete. In Anbetracht der Verhältnisse erklärten sich dann die Besitzer des zweiten Blocks zu noch niedrigeren Preisen bereit, und die neuen Angebote wurden ebenfalls protokolliert. Indem man gewissermaßen so einen Block gegen den anderen

ausspielte, gelang es, die Forderungen annähernd um 50% herabzudrücken. Forderungen von 800 M. pro Quadratmeter wurden so auf 490 M. pro Quadratmeter reduziert. Man verhandelte in der Weise mit mehr als 100 Besitzern! Und als man schließlich ein Niveau erreichte, das als angemessen erschien, wurden die Angebote notariell beglaubigt.

Nur 8 notarielle Angebote wurden, da man sie für zu hoch hielt, vom Vorstande des Vereins nicht genehmigt. Die Häuser wurden von der Straße angeschnitten, weshalb das Enteignungsverfahren statthaft gewesen wäre, doch konnte man noch auf gütlichem Wege eine Einigung erzielen, und so wurden alle Grundstücke freihändig angekauft.

Nach Beendigung aller Kaufverhandlungen ergab sich, daß die Gesamtkosten für Grunderwerb 3 216 000 M. betrugen und der Preis des teuersten Grundstücks sich auf 1026 M. pro Quadratmeter, des billigsten Grundstücks sich auf 206 M. pro Quadratmeter belief.

Um die erbreiterte Nadlerstraße von der Eichstraße bis zur Hirschstraße durchzuführen, wurden später noch 6 Häuser in der Kufer- und Nadlerstraße für 396 000 M. erworben, so daß die Grunderwerbskosten sich auf 3 612 000 M. erhöhten.

Die Ordnung der Hypothekenverhältnisse aller Grundstücke mit mehr als 100 Hauseigentümern erforderte noch manche Mühen und Schwierigkeiten, ähnlich denen, wie sie schon in dem der Hansastraße in Dortmund gewidmeten Abschnitt angedeutet wurden.

Rentabilitätsberechnung.

Durch die notariell fixierten Angebote waren die Grunderwerbskosten genau ermittelt und damit eine feste Grundlage für die weiteren Kalkulationen geschaffen. Durch Baurat Hengerer wurde ein vorläufiger Bebauungsplan aufgestellt und Skizzen für die spätere Bebauung gemacht. Man ging dabei von der Annahme aus, daß die Grundstücke des Sanierungsgebietes wieder vorwiegend Wohnzwecken dienen sollten. Bureauräume wurden nur in den Zwischengeschossen, Läden, Werkstätten usw. wurden nur in den Erd- und Zwischengeschossen vorgesehen und im übrigen nur 2—3-Zimmer-Wohnungen geplant. Lediglich das Gebäude am Eberhardsring wurde ausschließlich zu Geschäftszwecken bestimmt, indem man von Anfang an beabsichtigte, dort eine jener typischen Citybauten aufzuführen, die in ihren Obergeschossen nur Bureauräume, in den Untergeschossen Cafés, Restaurants, Kinos usw. enthalten. Dementsprechend setzte man je nach Lage der Grundstücke verschiedene Grundstückspreise von 300 bis 800 M. ein, und da man durch die Skizzen ein Bild von der zukünftigen Bebauung gewonnen hatte, konnte man ermitteln, mit welchen Baukosten etwa zu rechnen sei. Es ergab sich, daß die Bauten 1 340 000 M. erforderten und mithin für das ganze Unternehmen ein Kapital von 5 250 000 M. aufzubringen sei. Die Frage, welche Verzinsung sich nach Fertigstellung der Häuser ergeben würde, löste man in der Weise, daß man die mutmaßlich zu erwartenden Mieten einsetzte. Die Grundlage für diese Schätzung bot eine umfangreiche und höchst mühevolle Untersuchung über die Mietpreise, die in den benachbarten Stadtteilen für ähnlich beschaffene Wohnungen, Läden

und Geschäftsräume gezahlt wurden. Als das Ergebnis der Untersuchung auf die neuesten Bauten übertragen wurde, ergab sich, daß nur eine Rentabilität von 4% abzüglich aller Unkosten, zu erwarten war, und daß die Sanierung nur durchgeführt werden konnte, wenn Kapital zu niedrigem Zinsfuß zur Verfügung stand, denn von der Rente von 4% waren nur 3% zur Verzinsung zu verwenden, 1% wurde zur Amortisation der Hypotheken gebraucht.

Kapitalbeschaffung.

Zunächst erbot sich der Vorsitzende des Vereins für das Wohl der arbeitenden Klassen, von Pfeiffer, 1 000 000 M. zu dem Zinsfuß von 3% bereitzustellen, der Verein selbst beteiligte sich mit einem Eigenkapital von 250 000 M., und da die Stadt sich bereit erklärte, ihrerseits das Unternehmen durch Gewährung eines ebenfalls mit 3% zu verzinsenden Darlehns von 4 000 000 M. zu unterstützen, war die Durchführung der Sanierung gesichert. Dem Verein stand also zur Verfügung:

1. Privates Kapital ..... M. 1 000 000.—
2. Städtisches Kapital .. „ 4 000 000.—
3. Eigenkapital ..... „ 250 000.—

Mitwirkung der Stadt.

Die privaten Gelder waren ohne jede Sicherheit zur Verfügung gestellt, während der Stadt für ihr Darlehn eine Hypothek mit $1^1/_2$facher Sicherheit eingeräumt wurde. Das Darlehn zu erlangen, war nicht leicht, denn der Verein beabsichtigte, die fertiggestellten Häuser baldigst zu verkaufen. Die städtischen Gelder würden dann Privaten zu denselben günstigen Bedingungen, wie einem gemeinnützigen Verein, zur Verfügung stehen. Man befürchtete in den Kreisen der Stadtverwaltung, daß private Unternehmer gewissermaßen auf städtische Kosten einen Gewinn erzielen könnten, den man lieber der Stadtkasse zufließen lassen wollte, und so wurde vorgeschlagen, das Unternehmen in städtischer Regie auszuführen. Dieser Gedanke fand indessen keinen Anklang, da man sich bewußt war, daß der Besitz und Verkauf der Häuser nicht Aufgabe einer Verwaltungsbehörde ist, und so blieb, von der Gewährung des Darlehns abgesehen, die aktive Mitwirkung der Stadt lediglich auf den Straßenbau beschränkt. Sie beteiligte sich nur indirekt an der Ausführung des Sanierungswerkes, indem sie an die Gewährung des als Hypothek einzutragenden Darlehns einige Bedingungen knüpfte. Dazu gehörte, daß die Stadt sich verpflichtete, spätestens bis zum 1. April mit dem Abbruch der Gebäude zu beginnen und binnen 3 Jahren, also bis 1. April 1909, die neuen Häuser fertigzustellen. Die Stadt ihrerseits übernahm dagegen die Verpflichtung, den Straßenbau bis zum gleichen Termin zum Abschluß zu bringen, sie stellte ferner die Bedingung, daß die Ausführung der Neubauten nicht einem einzigen Architekten übertragen würde, sondern daß mehrere Stuttgarter Firmen damit beauftragt würden. Die Pläne sollten vor der Ausführung durch eine für diesen Fall gewählte Baukommission geprüft werden.

Eine weitere und sehr wichtige Bedingung betraf die Gewinnbeteiligung, die die Stadt für sich in Anspruch nahm; erst nach längeren Verhandlungen wurde in diesem Punkte eine Einigung erzielt. Als die Stadt zuerst den Gedanken aussprach, einen Teil des Gewinnes für sich zu beanspruchen, wies der Verein in einer Eingabe darauf hin,

daß ebensogut wie ein Gewinn zu erwarten sei, auch mit Verlusten gerechnet werden müsse, die infolge von Konjunkturschwankungen, Streiks, Preis- und Lohnsteigerungen eintreten könnten, und daß der Verein mithin ein Risiko eingehe, durch das die Möglichkeit eines verbleibenden Gewinnes gerechtfertigt sei. Die Stadt aber bestand darauf, ihr Kapital nur dann zur Verfügung stellen zu wollen, wenn der Gewinn der Stadt zufließt. Um zu zeigen, daß es dem Verein nur darauf ankam, die schlechten Wohnungen in der Altstadt zu beseitigen, und alle Spekulationsabsichten ihm fern lägen, erklärte sich die Leitung bereit, nachdem alle Vorarbeiten erledigt und die Projekte fertig durchgearbeitet waren, das Unternehmen der Stadt zu übergeben. Die Durchführung der Sanierung wäre dann aber nicht unbedingt sicher gewesen, und um diese nicht zu gefährden, nahm der Verwaltungsrat die Bedingung an, daß alle etwa sich ergebenden Überschüsse an die Stadtkasse abzuliefern sind, wo sie einem zur weiteren Verschönerung und Sanierung der Altstadt gebildeten Fonds zufließen. Wenn man bedenkt, daß der Verein selbst die gleichen Ziele verfolgt, erscheint diese Bedingung nicht ganz gerechtfertigt, auch ohne diese Bedingung wären die Gewinne in derselben Weise verwendet worden. Die Stadt hatte aber ihrerseits ein Interesse, für spätere Zeiten eine Garantie dafür zu haben, daß die gegenwärtige Politik des Vereins beibehalten wird, sie wollte sich einen gewissen Einfluß auf die weitere Entwicklung des Unternehmens sichern. Sie kam bei den weiteren Verhandlungen über noch offene Fragen den Wünschen des Vereins entgegen, gab u. a. ihre Einwilligung dazu, die auf den Hausgrundstücken lastenden städtischen Hypotheken bis zum Jahre 1936, also 30 Jahre lang, auch dann stehen zu lassen, wenn der Verein die Grundstücke an Private weiter verkauft. Allerdings geschah das unter der Voraussetzung, daß der Käufer die dem Verein gestellten Bedingungen, einschließlich der Gewinnbeteiligung, anerkennt.

Deckung des Zuschusses.

Während die an anderen Orten gemachten Erfahrungen lehrten, daß Sanierungen unter allen Umständen einen Zuschuß erfordern, scheint das Stuttgarter Beispiel diesem Satze zu widersprechen, denn einen direkten Zuschuß, den man gewissermaßen als einen „positiven" bezeichnen möchte, erforderte die Stuttgarter Sanierung nicht, wohl aber setzt die Gewährung von Darlehen zu unter-normalem Zinsfuß (3% statt 4%) einen Verzicht der Geldgeber auf den vollen Zinsgenuß voraus, und den zweifellos auch hier, wenn auch nur indirekt geleisteten Zuschuß könnte man daher zum Unterschiede von der bisher angewandten Form als „negativ" bezeichnen. Der Zuschuß erscheint dann nicht in kapitalisierter Form als einmalige Zahlung, sondern wird in Jahresraten durch die Hypothekarier aufgebracht, die für die Dauer ihres Darlehens sich mit einer mäßigen Verzinsung ihres Kapitales begnügen. Im vorliegenden Falle ist die Zahlung des Zuschusses dadurch auf 30 Jahre verteilt. Indem die im Sanierungswerk angelegten Kapitalien von 5 250 000 M. nicht, wie man unter normalen Verhältnissen annehmen könnte, 4% sondern nur 3% Zinsen bringen, beträgt der jährliche Zinsverlust 52 900 M. und entspricht einem einmaligen Kapitalaufwande von 1 312 500 M.

Vorteile der in Stuttgart angewandten Deckungsform.

Die in Stuttgart gefundene Form der Deckung des Zuschusses hat unleugbare Vorteile, so allein deshalb, weil die Kosten auf viele Jahre verteilt sind und von mehreren

Personen und Körperschaften gemeinsam getragen werden. Die Gemeinde braucht den durch die Sanierung verursachten Aufwand nicht in die Anleihe aufzunehmen, so daß die Steuerzahler in keiner Weise, weder durch Verzinsung noch Amortisation des Anleihekapitals in Anspruch genommen werden.

Die geringe Höhe des Zuschusses begründet.

Der Zuschuß, den Durchbruch und Sanierung erfordern, dient — wie schon an anderer Stelle nachgewiesen — dazu, die Verluste auszugleichen, die notwendigerweise daraus entstehen, daß man vorhandene Werte zerstört (Abbruch) und die bebaubaren Flächen reduziert, indem die Hofflächen vergrößert und die Straßen erbreitert werden. Die Zerstörung der vorhandenen Werte wird in Stuttgart durch die geringe Verzinsung der Kapitalien ausgeglichen. Der Verlust an Bauland durch Verringerung der Hofflächen ist im vorliegenden Falle nicht sehr bedeutend, da bei den geringen Dimensionen der Baublocks auch die Höfe nicht sehr groß ausgestaltet werden können, und was etwa doch noch auf diesem Wege an Bauland verloren ging, konnte durch eine rationelle Bebauung ersetzt werden. Durch Erbreiterungen von Straßen entstand ein Verlust von ungefähr 11 Ar. Da die Straßen von 5 m nur auf 11 m erbreitert wurden, ist dieser Betrag im Vergleiche zu anderen Sanierungen nur gering, er ist immerhin aber so groß, daß er bei den Berechnungen beachtet werden mußte. Hätte man die Kosten der Erbreiterung den Bodenpreisen zugeschlagen, würden die Mieten die zulässige Grenze überschritten haben. Man mußte ihn daher anderweit zu decken suchen. Nun besaß die Stadt am Eberhardsring ein Stück altes Festungsgelände, das als Straßenland benutzt wurde. Die Eberhardstraße war so reichlich dimensioniert, daß ein Teil des ehemaligen Straßenlandes dem Baulande zugeschlagen werden konnte, ohne daß irgendwelche Schädigungen und Störungen eintraten. So stellte die Stadt dem Verein eine Fläche von 1100 qm kostenlos zur Verfügung. Damit war der durch Erbreiterung der Straßen eingetretene Verlust ausgeglichen, und der Verein hatte obendrein noch den Vorteil, daß seine wertvollsten, an der Eberhardstraße gelegenen Baublocks vergrößert wurden, während die Stadt ihrerseits darauf verzichtete, das in günstigster Lage belegene Gelände von 1100 qm selbst zu verwerten. Setzt man den bei Verkäufen im Sanierungsgebiet erzielten Durchschnittspreis von 521 M. pro Quadratmeter ein, würde die kostenfreie Überlassung von Bauland einem Kapitale von 573 100 M. entsprechen. Der Zuschuß, den die Sanierung der Altstadt in Stuttgart erforderte, beläuft sich also wie folgt:

Fig. 23. Das Sanierungsgebiet in der Stuttgarter Altstadt. Neuer Zustand.

a. Gaisplatz.

1. Steinstraße.
2. Metzgerstraße.
3. Schreinerstraße.
4. Ilgenplatz.
5. Ilgenstraße.
6. Eichstraße.
7. Kieferstraße.
8. Hirschstraße.
9. Eberhardstraße.

Land 1100 qm à 521 M./qm..... 573 000 M.
jährlicher Zinsverlust von 52 000 M. entspricht einem Kapitale von 1 312 500 „
Gesamtzuschuß*) 1 885 500 M.

Bedenkt man, daß die Straßenbaukosten nicht mit inbegriffen sind und daß bei den Kapitalien des Landzuschusses die Durchschnittswerte und nicht die Maximalwerte eingesetzt sind — die beim Verkauf des kostenfrei zur Verfügung gestellten Landes am Eberhardring erzielt wurden — wird es nicht zu hoch gegriffen sein, wenn man sagt, daß der Zuschuß der Altstadtsanierung mindestens 2 000 000 M. betrug, es liegen also dieselben wirtschaftlichen Verhältnisse vor, wie wir sie bei anderen ähnlichen Unternehmungen bereits kennen gelernt haben.

Finanzielle Entwicklung.

Der Zuschuß erscheint zunächst sogar als reichlich bemessen, und so ist es zu verstehen, daß in den ersten Jahren ein Gewinn in Aussicht stand. Bald nachdem man im April 1906 begann, die alten Häuser vollständig abzubrechen, konnten eine Anzahl von Bauplätzen vorteilhaft verkauft werden, so daß im Oktober 1906 von 32 Bauplätzen nur noch 18**) im Besitz des Vereins, 14 in den Händen von Privatpersonen waren. Die Vermietung der fertigen Häuser vollzog sich im Anfang ebenfalls rasch, in den folgenden Jahren aber setzte in Stuttgart eine Baukrisis ein, durch die auch die finanzielle günstige Entwicklung der Altstadtsanierung gehemmt wurde. An einen weiteren Verkauf der Häuser war nicht zu denken. Die Läden vermieteten sich schlechter als man erwartet hatte, und auch bei den Wohnungen traten erhebliche Mietausfälle, ein, da man sich in Anbetracht der allgemeinen schlechten Konjunktur auch im Sanierungsgebiet wiederholt zu Mietabschlüssen unter Preis verstehen mußte. So sank der bei den ersten Verkaufsabschlüssen erzielte Gewinn von 80 000 M. auf 50 000 M. herab, und auch dieser bescheidene Gewinn ergibt sich nach dem Rechenschaftsberichte des Vereins nur dann, wenn sämtliche Hypotheken und Forderungen des Vereins an die Käufer zum Nennwert aufgenommen werden, die meisten Käufer aber sind in Anbetracht der ungünstigen Konjunktur nicht in der Lage, die normale Verzinsung zu leisten, vielleicht auch deshalb, weil man trotz aller Vorsicht noch mit zu hohen Grundstückswerten und einem zu niedrigen Zuschuß gerechnet hatte.

*) Der Gesamtzuschuß verteilt sich demnach auf die einzelnen Vereine und Korporationen folgendermaßen:

Der Verein für das Wohl der arbeitenden Klassen verzichtet jährlich auf 1% von 250 000 M. d. i. auf die Zinsen eines Kapitals von.....		62 500 M.
Von Pfeiffer verzichtet jährlich auf 1% von 1 000 000 M., d. i. auf die Zinsen eines Kapitals von.....		250 000 „
Die Stadt verzichtet jährlich auf 1% von 4 000 000 M. = 40 000 M., d. i. auf die Zinsen eines Kapitales von	1 000 000	
und stellt dem Verein Land im Werte von	574 700	1 574 700 „
kostenfrei zur Verfügung.	Gesamtzuschuß:	1 887 200 M.

**) Der Verein baute auf eigene Kosten 2 Häuser an der Eberhardstraße, 1 Haus an der Eichstraße, 8 Häuser an der Gaisstraße, 2 Häuser an dem Ilgenplatz, 4 Häuser an der Nadlerstraße, 1 Haus an der Steinstraße.

Unter Berücksichtigung dieser Verhältnisse würde der Gewinn nur noch weiter aufgezehrt werden und unter Umständen sich sogar ein Defizit ergeben, so daß der Zuschuß sich in Wirklichkeit noch weiter höher stellt, als er auf Grund des Finanzprogramms ermittelt wurde.

Der Erfolg des Unternehmens wurde indes durch das finanzielle Ergebnis wenig berührt; hatte man doch eine geringe Verzinsung in Aussicht genommen und überhaupt von Anfang an nicht auf einen Gewinn gerechnet, sondern bei der Aufstellung des Finanzplanes darauf Bedacht genommen, das auftretende Defizit so zu verteilen, daß es wenig fühlbar wird und wirtschaftliche Schäden, geschweige denn größere Krisen verhütet werden. So ist es in Stuttgart gelungen, ohne große Opfer und Verluste in kurzer Zeit eines der schlechtesten Quartiere zu beseitigen und einen einheitlich geplanten, schönen und gesunden Stadtteil an dessen Stelle erstehen zu lassen.

3. Städtebau und Architektur.

Straßenzüge.

Bei der Ausbildung der Straßenzüge und bei der architektonischen Gestaltung der Neubauten war der Gedanke leitend, möglichst ein Städtebild zu schaffen, das mit dem alten verwandte Züge hat. Da man nicht Geschäftsstraßen anlegen wollte, konnte man sich ohne Schwierigkeiten an die vorhandenen Straßenzüge anlehnen. So blieb der Mittelpunkt des Sanierungsgebietes, der Gaisplatz, nahezu in seiner alten Gestalt erhalten, denn man hatte darauf verzichtet, die Eichstraße vom Markt nach dem Eberhardsring durchzuführen; nur die zwischen Gaisstraße und Eberhardsring gelegene Metzgerstraße wurde neu angelegt, um an der Rückseite des Graf-Eberhard-Baues eine Zufahrtsstraße für Last- und Geschäftswagen herzustellen. Im übrigen war es notwendig, die alten Straßen zu erbreitern. Das geschah in der Weise, daß man, wie üblich, immer von einer Seite die neuen Fluchtlinien so weit hinter die alten zurücksetzte, daß die Straße eine Breite von 11 m erhielt.*) Dieses Maß genügte, denn ein lebhafter Durchgangsverkehr wurde nicht erwartet, und auch aus sanitären Gründen war eine größere Breite nicht erforderlich, die neuen Gebäude erhielten meist nur wenige Stockwerke. Dafür aber konnten bei dem großen Neigungswinkel der Dächer einigemal mehrere Dachgeschosse übereinander eingerichtet werden. Da der Neigungswinkel der Dächer nicht viel größer ist als der Einfallswinkel des Lichtes, wurden durch mehrere solcher Obergeschosse auch bei geringer Straßenbreite die Untergeschosse nicht beeinträchtigt.

Da das ganze Gelände im Besitze des Vereins war, hatte man bei der Gestaltung des Fluchtlinienplanes freie Hand. Man brauchte weder mit Einsprüchen von Grundbesitzern zu rechnen, noch boten stehengebliebene Häuser ein Hindernis, auch die Behörde machte keine Einwendungen, und so konnte ein Architekt den Fluchtlinienplan gleichzeitig mit den Entwürfen für die neuen Häuser anfertigen, d. h. er war in der Lage, nach eigenem Ermessen jederzeit den Fluchtlinienplan wieder zu ändern,

*) Man erbreiterte: die Steinstraße von 5,5 m auf 11 m, die Schreinerstraße von 3,4 und 8,7 m auf 11 m, die Gaisstraße von 3 und 8,7 m auf 11 m.

wenn ihm bei immer weiterer Durcharbeitung der Projekte dies wünschenswert erschien.

Fassadenkommission.

Die Stadt hatte allerdings, wie bereits erwähnt, an die Bereitstellung von Mitteln für die Durchführung des Sanierungswerkes die Bedingung geknüpft, daß die Pläne einer Künstlerkommission zur Begutachtung vorzulegen seien. Der Fassadenkommission gehörten an: Theodor Fischer, von Haug, von Reinhardt, von Pfeiffer, Staatsminister von Geßler, Leo Vetter, Kommissionsrat Karl Engelhorn. Der Verein hatte die Planung der Anlage einem namhaften Architekten übertragen. Die Kommission fand daher keine Veranlassung, sich praktisch zu betätigen, doch war ihre Mitwirkung für den Architekten sehr wertvoll, da er in ihr Einwendungen Unzufriedener gegenüber einen Rückhalt hatte.

Mitwirkung verschiedener Architekten.

Die 5 Blocks am Gaisplatz, den Graf-Eberhard-Bau eingeschlossen, wurden von Hengerer und seinen Mitarbeitern, Mehlin und Reissing, ausgeführt. Die Bauarbeiten waren am 1. April 1909 beendigt. Entsprechend einer Bedingung, die die Stadt ebenfalls an die Gewährung ihres Darlehens geknüpft hatte, wurden im übrigen noch 5 andere Architekten herangezogen und so bauten die Häuser

Steinstraße 11	Eisenlohr & Weigle
Steinstraße 8	Bonatz
Steinstraße 6	Bonatz
Gaisstraße 3	
Steinstraße 4	Dollinger
Nadlerstraße 1	Martz

Architektur.

Auch hier blieb die Einheitlichkeit des Städtebildes gewahrt. In Stuttgart hat sich im letzten Jahrzehnt eine einheitliche Architektur herangebildet, im vorliegenden Falle aber bemühten sich die Architekten noch besonders, die Häuser in der architektonischen Durchbildung gegeneinander abzustimmen und durch die Ruhe der Dächer und die Gleichmäßigkeit der Geschoß- und Firstlinien ein ruhiges Gesamtbild zu erzielen.

Plastischer u. malerischer Schmuck.

Die Häuser sind schlicht gehalten, fast durchgängig Putz, nur gelegentlich hat Werkstein Anwendung gefunden. Einen besonderen Schmuck erhielten sie durch kleine Kunstwerke, die an geeigneten Stellen angebracht wurden, so deuten fliegende Putten, die eine Brezel halten, das Haus des Bäckers an. Auf die Wandfläche über den Eingang der Wirtschaft am Gaisplatz hat Hötzer eine Zechergesellschaft gemalt, im Auftrage des Vereins zur Förderung der Kunst führte Robert von Haug in der Steinstraße ein Fassadengemälde aus, das Landleute mit Pferden zur Darstellung bringt. In verlorenen Winkeln sind scherzhafte Figuren, Dudelsackpfeifer, Tanzbär mit Musikant u. ähnl. angebracht, und zuletzt wurde auch der Mittelpunkt des Stadtteiles, der Gaisplatz, mit einem Brunnen geschmückt, einer Arbeit von Zeidler, die inmitten eines reichen Gitterwerkes Hans im Glück zur Darstellung bringt, eine Anspielung auf die Wandlung der Altstadt, die sich hier vollzogen hat.

Anlehnung an das Alte oder Neuschaffen.

Viele Gedanken, die die malerische Richtung im modernen Stadtleben vertritt, sind hier in der vollendetsten Weise und in feinfühlender Anlehnung an das Alte in

die Tat umgesetzt. Und doch ist nicht zu verkennen, daß der neuen Schöpfung nicht die Reize innewohnen, die wir an dem Alten bewundern, vielleicht weil man mehr oder weniger unbewußt empfindet, daß die malerischen Wirkungen hier nicht naiv entstanden sind, wie in alten Städten, wo jeder einzelne sich den Verhältnissen entsprechend an den Nachbar anlehnte, oder die Lage seines Grundstückes benutzend, bei der architektonischen Gestaltung seine eigenen Wege ging. Man fühlt, daß hier von einer Stelle aus durch reifliche Überlegung ein Stadtbild geschaffen wurde, das den Eindruck erwecken soll, als ob es durch Zufall entstanden sei. Schließlich sind auch die modernen Bauaufgaben andere als die alten, sie sind daher nicht mit denselben Mitteln zu lösen wie diese. Die Dimensionen der Räume eines neuzeitlichen Hauses, ihre Einteilung weichen von denen älterer ab. Auch unter engster Anlehnung an alte Motive wird es daher nicht möglich sein, die frühere Wirkung zu erreichen, es wird immer fühlbar bleiben, daß die neuen Häuser im innersten Wesen doch moderne Schöpfungen sind.

Gerade in alten Zeiten, deren künstlerische Höhe wir bewundern, brachte man die Einheitlichkeit der Entstehung auch in einer regelmäßigen rhythmischen Formengebung zum Ausdruck. Stuttgart selbst und auch das benachbarte Ludwigsburg bieten glänzende Beispiele dieser Art, und es braucht nicht erst erwähnt zu werden, welche große Wirkungen damit erzielt wurden.

Da in Stuttgart die alten Straßenzüge erhalten blieben und die Grundlage auch für die architektonische Gestaltung bildeten, ist in diesem besonderen Falle die Formengebung erklärlich. Die obigen Betrachtungen wollen daher nur darauf hinweisen, daß in anderen Fällen auch andere Lösungen möglich oder vielleicht noch besser sind.

4. Wohnungspolitischer Erfolg.

Dichte Bebauung des neuen Blocks.

Schon aus alledem, was in obigem über die Wiederbebauung gesagt wurde, geht hervor, daß hier nicht mehr dieselben Bevölkerungsklassen wie ehedem wohnen können. Der früher elende Stadtteil macht einen durchaus wohlhabenden und gesunden Eindruck.

Höchstens hat die enge Anlehnung an die alten Straßenzüge einen Nachteil. Die Tiefe der alten Blocks war schon an sich nur gering, durch Verbreiterung der Straßen wurden die Blocks noch kleiner, und so blieb auch bei den neuen Häusern nur wenig Raum für Höfe übrig. (Vergl. Fig. 23.) Die Bevölkerungszahl ist aber bedeutend zurückgegangen (siehe nebenstehende Tabelle).

Wiederunterbringung der Bevölkerung des Sanierungsgebietes.

Vor dem Abbruch der alten Häuser sind die ehemaligen Bewohner nach anderen Gegenden verzogen, und es ist auch in Stuttgart nicht bekannt, wohin sich die Emittierten gewendet haben. Obwohl der Verein, der die Altstadtsanierung durchführte, mit den Arbeiterkolonien Ostheim, Westheim, Südheim in Verbindung stand und es nahe gelegen hätte, daß die alte Bevölkerung dorthin abgewandert wäre, hat doch keine einzige Familie von dieser Gelegenheit Gebrauch gemacht, es wird vielmehr angenommen, daß die Emittierten bei der regen Tätigkeit der Bauspekulation in den

Bevölkerungszahl vor und nach der Sanierung.

Bevölkerungsbewegung zwischen 1905 und 1910 in den sanierten Gebieten der Altstadt.

Straße:	1905		1910		Zu- resp. Abnahme	
	Wohnung	Geschäft	Wohnung	Geschäft	Wohnung	Geschäft
Eberhardstr. ..	126	114	118	169	— 58	+ 55
			(1 Haus abgebrochen, wird Warenhaus)			
Gaisstr.....	130	23	66	32	— 64	+ 9
			(14 Häuser abgebrochen, 1 erbaut)			
Schreinerstr. ..	48	7	25	18	— 23	+ 11
			(3 Häuser abgebrochen)			
Schusterstr. ..	16	6	15	6	— 1	0
Milchstr.	11	2	6	3	— 5	+ 1
Küferstr.	18	5	17	5	— 1	0
Ilgenplatz.....	52	16	26	36	— 26	+ 20
			(5 Häuser abgebrochen)			
Nadlerstr.	49	15	13	14	— 36	— 1
			(7 Häuser abgebrochen)			
Steinstr.	64	18	46	20	— 18	+ 2
			(4 Häuser abgebrochen)			
Kirchstr.	75	64	77	55	+ 2	— 9
			(2 Häuser abgebrochen, die vorher Warenhäuser waren und jetzt wieder als Warenhäuser aufgebaut werden.)			
	44	5	5	24	4	
	619	270	409	358	219	488

Vororten anderweit ein Unterkommen gefunden haben. Das Problem der Dislozierung der Emittierten wurde in Stuttgart nicht berührt, es wurden auch keine Erhebungen darüber angestellt, ob die Emittierten anderwärts ein nach Lage und Preis entsprechendes Unterkommen finden könnten. Die Sanierung wurde in dem Sinne aufgefaßt, daß man die alten Häuser beseitigte und durch gute, für wohlhabendere Bevölkerungsschichten bestimmte Häuser ersetzte. Dieses Ziel ist auch erreicht worden, und da die Bevölkerung des Sanierungsgebietes nicht, wie z. B. in Hamburg, an diesen Stadtteil gebunden war, sind auch Maßnahmen, wie sie Art. 25 der Württembergischen Bauordnung (vgl. S. 313 III. Teil) vom Jahre 1910 verlangt hätte, nicht unbedingt notwendig gewesen.

Die schlechtesten Wohnungen der Altstadt waren beseitigt und bessere geschaffen worden. Es spielte sich z. B. auch hier der Prozeß ab, daß die besseren Schichten aus ihren ebenfalls nicht guten, aber doch nicht so bedenklichen Wohnungen in die

neuen abwanderten, die sie für den gleichen Preis imSanierungsgebiet erhalten konnten. Und damit wurden die alten Wohnungen entwertet und zum Teil von den Bewohnern des Sanierungsgebietes besetzt, so daß, auch wenn man keine besonderen Maßnahmen ergriff, die Beseitigung der schlechtesten Wohnungen ein Aufsteigen der untersten Schichten in bessere Lebensbedingungen zur Folge hatte.

E. Frankfurt am Main.

1. Verkehrstechnische Funktionen der Frankfurter Durchbrüche.

Umfang und Entstehungszeit der Frankfurter Durchbrüche.

Frankfurt am Main gehört zu den Städten, deren Straßensystem durch umfangreiche Durchbrüche während der letzten 50 Jahre die tiefgreifendsten Umgestaltungen erfahren hat. Mit Ausnahme der Zeil sind fast alle Hauptverkehrsadern der Innenstadt neuere Anlagen, das zeigt Fig. 24 und die beigefügte Tabelle, auf der die einzelnen Durchbrüche und das Jahr ihrer Entstehung verzeichnet sind.

Innenstadt.

1855. Durchbruch der Liebfrauenstraße zwischen Holzgraben und Liebfrauenberg.
1860. Durchbruch der Junghofstraße zwischen Roßmarkt und Neuer Mainzer Straße.
1861. Durchbruch am Peterstor.
1872 Durchbruch der Kaiserstraße, Friedensstraße, Kirchnerstraße und Bethmannstraße bis zum Großen Hirschgraben.
1881. Durchbruch der Neuen Zeil und der Battonstraße zwischen Fahrgasse und Judengasse.
1882. Verlängerung der Junghofstraße durch die Promenade.
1890. Durchbruch der Schillerstraße.
1892. Erbreiterung der Vilbeler Straße.
1893. Durchbruch der Battonstraße zwischen der Börnestraße und dem ehemaligen israelitischen Friedhofsplatz.
1893. Durchbruch der Stoltzestraße und der Straße Am Schwimmbad.
1893. Durchbruch der Goethestraße.
1895. Durchbruch der Senckenbergstraße durch den Peters-Kirchhof.
1898. Erbreiterung der Stiftstraße und der Schüppengasse (jetzige Bethmannstraße).
1899. Erbreiterung der Trierischen Straße.
1902. Erbreiterung des Gallus-Tores.
1903. Erbreiterung der Paulsgasse (jetzt Bethmannstraße) zwischen Großer Kornmarkt und Paulsplatz.
1903. Erbreiterung der Limpurger Gasse.
1905. Durchbruch der Braubachstraße, des wesentlichen Endstückes der Battonstraße und der Domstraße.
1910. Erbreiterung der Großen Friedberger Straße.
1912. Erbreiterung des Peterstors.

Es würde zu weit führen, die Geschichte dieser Unternehmungen in allen ihren Einzelheiten zu schildern. So sei in diesem Falle nur darauf hingewiesen, welche Bedeutung den einzelnen Straßen im Verkehrsleben zukommt und wodurch sich die Finanzierung der Durchbrüche von der anderer in charakteristischer Weise unterscheidet.

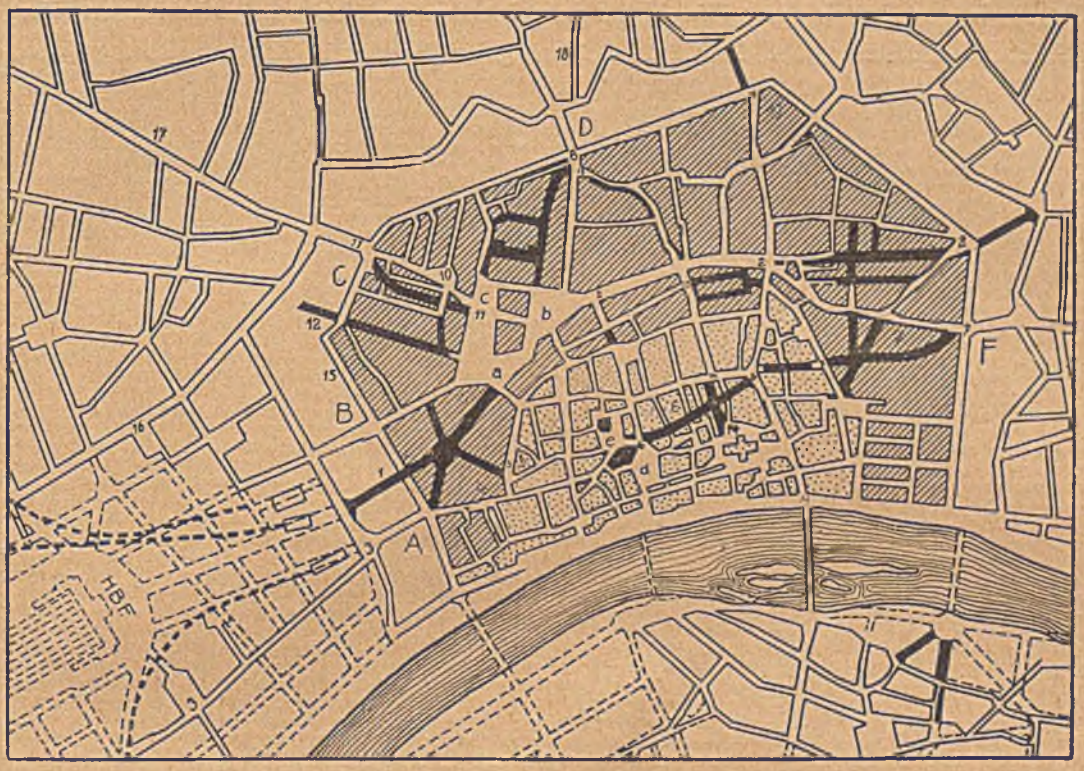


Fig. 24. Plan der Altstadt von Frankfurt a. M.
Die nach 1855 innerhalb der Umwallung neu angelegten Straßen sind schwarz hervorgehoben. — Die punktierte Fläche stellt den ältesten Teil Frankfurts dar.

A. Gallustor.
B. Taunustor.
C. Bockenheimer Tor.
D. Eschenheimer Tor.
E. Friedberger Tor.
F. Allerheiligen-Tor.

a) Roßmarkt.
b) Schillerplatz.
c) Theater (Goetheplatz).
d) Römerberg.

1. Kaiserstraße.
2. Zeil.
3. Guteleutstraße.
4. Weißfrauenstraße.
5. Schuppengasse.
6. Braubachstraße.
7. Battonstraße.
8. Eschenheimer Straße.
9. Schillerstraße.
10. Bockenheimer Straße.
11. Goethestraße.
12. Junghofstraße.
13. Triersche Straße.
14. Dornstraße.
15. Neue Mainzer Straße.
16. Mainzer Landstraße.
17. Bockenheimer Landstraße.
18. Eschenheimer Landstraße.

Das Zentrum des Frankfurter Innenverkehrs bildet eine Platzgruppe von 3 resp. 5 Plätzen. Verkehrsmittelpunkt.

1. Der Roßmarkt.
2. Der Schillerplatz.
3. Der Goetheplatz.
4. Der Börsenplatz.
5. Der Kaiserplatz.

Bemerkenswert ist, daß diese Plätze bereits außerhalb der eigentlichen Altstadt liegen, die nördlich etwa von der Zeil oder vom Hirschgraben, südlich vom Main, östlich von der alten Judengasse und westlich vom Hirschgraben umgrenzt ist. Das durch die genannten Straßen umfaßte mittelalterliche Frankfurt ist in der ersten Periode der modernen Entwicklung Frankfurts in seinem alten Zustande nahezu unberührt geblieben. Einerseits bot die dichte Bebauung ein Hindernis, andererseits lag dieser

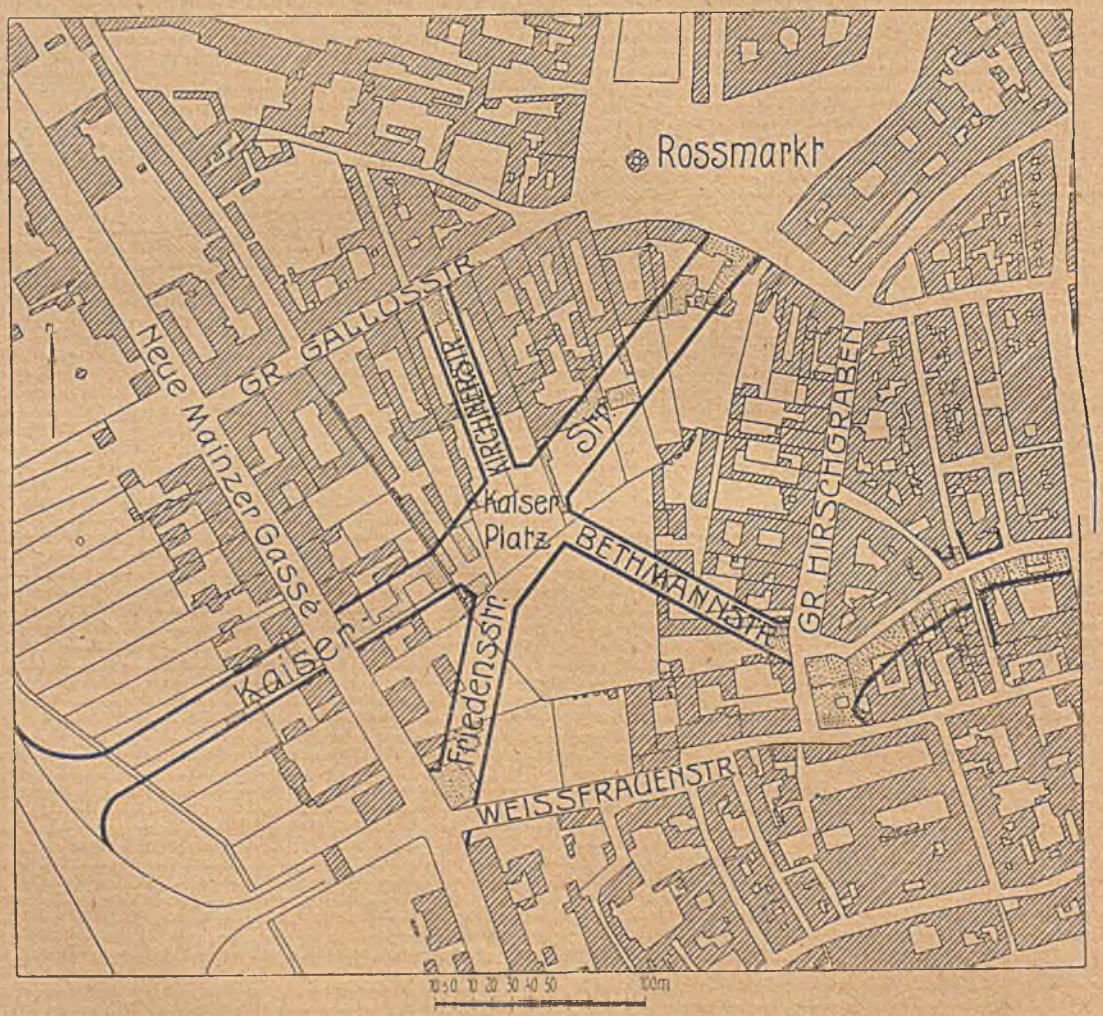


Fig. 25. Frankfurt a. Main. Kaiserstraße und Kaiserplatz.
Der Plan zeigt die großen Freiflächen im Durchbruchsgebiet.

Teil Frankfurts von den neuen Vororten zu weit entfernt, als daß hier eine Citybildung hätte eintreten können.

Lage der Haupt-Geschäftsstraßen und der Durchbrüche.

Das außerhalb der Umgrenzungslinie der inneren Altstadt gelegene Stadtgebiet, soweit es von den heutigen Wallanlagen umschlossen wird, bot dagegen einen günstigeren Boden für die Entwicklung des reichen Frankfurter Geschäftslebens, vor allem, weil es den Wohnorten näher lag, dann auch, weil die von früherer Zeit her vorhandene Bebauung weniger dicht war und eine Umgestaltung dieses Stadtteiles in eine moderne

City geringere Kosten verursachte. So ist es zu verstehen, daß in der Innenstadt von Frankfurt am Main so umfangreiche Durchbrüche ausgeführt werden konnten. Die Pläne, Fig. 25, 26, 27, 28, 31, zeigen, daß in den von den Durchbruchstraßen berührten Gebieten nur verhältnismäßig wenige Baulichkeiten vorhanden waren, und daß weite Hof- und Gartenflächen zur Verfügung standen. Das gilt insbesondere von der Battonstraße und den dazugehörigen Straßen, es gilt auch von der Schillerstraße, der Junghofstraße, und es trifft in hohem Grade zu bei der Kaiserstraße und den vom Kaiserplatz ausgehenden Straßen. Hier lagen die Gärten, deren Goethe in Dichtung und Wahrheit gedenkt, wenn er den Blick aus den Hinterfenstern seines Elternhauses am Hirschgraben schildert.

Keine Sanierungen.

In Anbetracht dieser Verhältnisse stehen die Frankfurter Durchbrüche mit Sanierungen kaum im Zusammenhang. Auch in der inneren Altstadt sind bauliche Umgestaltungen größeren Stils von diesen Gesichtspunkten aus noch nicht unternommen worden. Höchstens wäre zu erwähnen, daß einige der baufälligsten, dunkelsten und schmutzigsten Häuser Prostituierten von der Polizei als Wohnstätte verboten wurden.

Umgehungsstraßen. (Schillerstraße, Goethestraße).

In der bereits erwähnten Platzgruppe laufen drei Straßenzüge zusammen, die den Verkehr mit dichtbewohnten Vorstädten und weiter hinaus mit wichtigen Nachbarorten vermitteln:

die Eschenheimer Straße,
die Bockenheimer Straße,
und die Große Gallusstraße.

Solange die Straßen nur den Verkehr mit den Nachbarorten unterhielten und die außerhalb der Tore gelegenen Felder noch unbebaut waren, genügten sie den vom Verkehr an sie gestellten Anforderungen, als aber die Stadtgebiete, die durch die Eschenheimer und Bockenheimer Straße zugänglich waren, immer größere Ausdehnung annahmen und der Verkehrsstrom wuchs, wurde es notwendig, die alten Straßen in irgendeiner Weise zu entlasten. Mit Rücksicht auf die hohen Kosten, die da eine Erbreiterung der alten Straßen verursacht hätte, sah man von einer solchen ab und wählte, genau genommen, die Form einer Parallelstraße, die aber unweit des Tores in einem leichten Bogen aus der parallelen Richtung abbiegt, um ebenfalls an dem alten Knotenpunkt am Eschenheimer resp. Bockenheimer Tor zu münden und sich direkt an die äußeren Ausfallstraßen anzuschließen (vgl. Fig. 31, 32). Die Mündungen der alten und der neuen Straße liegen also dicht nebeneinander, der Verkehrsstrom sucht nun den besseren Weg auf, die alte Straße wird durch diese Form der Parallelstraße direkt umgangen, und man möchte daher diese Straßen als Umgehungsstraßen bezeichnen. Als eine direkte Parallelstraße ist dagegen die Junghofstraße anzusehen, die ihrer ganzen Entwicklung nach mehr als Aufschließungsstraße, wie als Verkehrsader erscheint. Sie kürzt den Weg vom Roßmarkt nach der neuen Mainzer Straße zwar bedeutend ab, doch bleibt die alte Verkehrsquelle, der Knotenpunkt am Eschenheimer Tor, unberührt liegen. Außerdem ist sie nur durch einen Fußweg durch die Promenaden mit der Mainzer Landstraße verbunden. Ladenbesitzer usw. hatten deshalb nur mit Kunden

aus dem in der Mainzer Landstraße zugänglichen Stadtteil zu rechnen, und so siedelten sich diese lieber in der Goethestraße an, in der sie auf den Zuspruch aus mehreren größeren Stadtgebieten hoffen konnten.

Parallelstraßen (Kaiserstraße.)

Eine solche Lösung war am Platze, da die Verkehrsquelle an den Toren unverrückbar blieb. Die Form einer reinen Parallelstraße ohne derartige Abbiegungen am Endpunkt ist nur dann möglich, wenn die Lage der Verkehrsquelle eine Änderung erfährt, dann ist eine solche Form der Lösung sogar geboten. Ein Beispiel in dieser Richtung bildet die dritte Verkehrsader, die in die erwähnte Platzgruppe am Roßmarkt mündet.

Die Große Gallusstraße verband das Innere der Stadt, den Roßmarkt, mit dem am Taunustor gelegenen Weserbahnhof. Der andere Fernbahnhof, der durch das Gallustor zugängliche Neckarbahnhof, war mit der Innenstadt durch die Weißfrauenstraße verbunden, von der aus der Hirschgraben nach dem Roßmarkt, der Zug der Schuppengasse und Paulsgasse nach dem Römerberg führten. Von dem zwischen den beiden Bahnhöfen gelegenen Endpunkt der Taunusbahn war die Innenstadt nur auf Umwegen über die Gallusstraße oder Weißfrauenstraße zu erreichen. Die in den Jahren 1872 und 1873 ausgeführte Parallelstraße zur Gallus- und Weißfrauenstraße, die Kaiserstraße, entsprach also einem Bedürfnis. Als später in die Achse dieses Bahnhofs der Haupteingang des neuen Zentralbahnhofes zu liegen kam, — allerdings um 100 m weiter nach Westen vorgerückt — wurde die Verkehrsquelle zentralisiert und die Parallelstraße zwischen Großer Gallus- und Weißfrauenstraße erhielt größere Bedeutung, da sie eine direkte Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Stadtzentrum herstellt. Ihrer Lage nach mußte sich die Kaiserstraße zu einer der glänzendsten Geschäftsstraßen des modernen Frankfurt entwickeln. Auch hier ist die Straße vom Bahnhof nach der Stadt, wie auch in anderen Städten*), der Ort der lebhaftesten Citybildung geworden.

Neue Zeil.

Jenseits des Roßmarktes findet die Kaiserstraße in der Zeil eine weitere Fortsetzung nach Osten. An der Kreuzung mit der Großen Friedberger Straße hatte die Zeil ursprünglich ihr Ende. Die Stolzengasse führte zwar noch einige 130 m weiter nach Osten, endete dann aber an den „Bleichgärten" in einer Sackgasse. Von Osten und der Hanauer Landstraße her bildete das Allerheiligentor und die Allerheiligenstraße den wichtigsten Zugang zur Stadt. Letztere bog unweit des Kreuzungspunktes der Zeil mit der Friedberger Straße etwas nach Süden ab, so daß die Zeil bis zum Jahre 1881 hier endigte. Bei der lebhaften Entwicklung der nordöstlichen Vororte Frankfurts, die vom Sandweg und der Bergerstraße aus zugänglich sind, stellte sich aber bald das Bedürfnis heraus, nördlich des Allerheiligentores einen weiteren Zugang von Osten durchzubrechen. Außerdem liegt in unmittelbarer Nähe des Endpunktes der neuen Straße der Zoologische Garten, der von den westlich gelegenen Vororten, deren Bevölkerung einen großen Teil der Besucher stellt, nur durch die neue Zeil zugänglich ist. Ausnahmsweise strömt also hier ein starker Verkehrsstrom durch die City h i n d u r c h. Der Zoologische Garten spielt wie anderwärts auch im Frankfurter Verkehrs-

*) Dresden: Prager Straße; Zürich: Bahnhofstraße; Dortmund: Hansastraße usw.

leben eine nicht unbedeutende Rolle, da Konzerthaus, Restaurant usw. den vielseitigsten Zwecken dienen und die dort stattfindenden Veranstaltungen aller Art, Konzerte, Versammlungen usw., unter Umständen große Massen an sich ziehen.

Da in dem von der neuen Zeil berührten Gebiet ebenfalls — wie im Westen bei der Kaiserstraße — die Baudichte nur gering war und die Straße in einer Länge

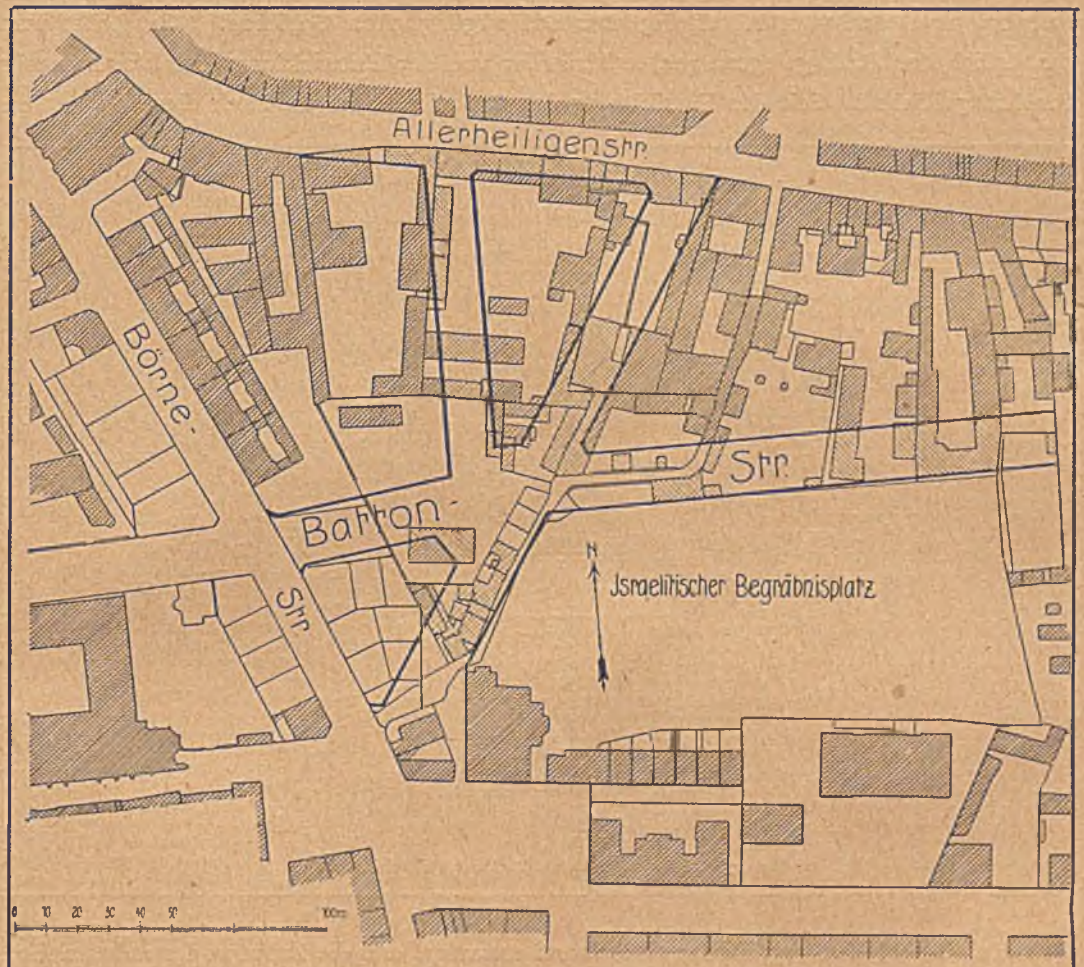


Fig. 26. Frankfurt a. Main. Battonstraße. Innerer Teil.

von 350 m durch „Bleichgärten" hindurchführte, hatte dieser Durchbruch wenig finanzielle Schwierigkeiten.

Es war damit das letzte Stück des großen Straßenzuges geschaffen, der in einer Länge von 2,50 km, vom Hauptbahnhof ausgehend, durch den lebhaftesten Teil Frankfurts in fortlaufender Richtung von Ost nach West hindurchführt. Dieser Straßenzug sowie die übrigen am Roßmarkt und Schillerplatz zusammenlaufenden Straßen genügten fürs erste dem Raum und Verkehrsbedürfnis der Frankfurter City. Doch ist schon jetzt zu erkennen, daß, wenn die Entwicklung Frankfurts wie bisher weiter fortschreitet, die Erweiterung der Innenstadt auch auf andere Gebiete der Altstadt

ausgedehnt werden muß, da der an den Geschäftsstraßen vorhandene Raum den gegenwärtigen Ansprüchen gerade genügt.

Braubachstraße.

Kaiserstraße und Zeil stellen die Verbindung zwischen Hauptbahnhof und den östlichen Vororten her, die Zeil nimmt außerdem einen Teil des Verkehrsstromes der Schillerstraße und der Goethestraße in sich auf, soweit dieser noch nicht bis dahin absorbiert ist. Wohl aber fehlte noch eine ähnliche Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und den vom Allerheiligentor aus zugänglichen Gebieten. Zunächst war das östlich der Stadt gelegene rechte Mainufer von der Entwicklung Frankfurts wenig berührt geblieben. Seit der Einrichtung des Osthafens aber ist auch diese Gegend in

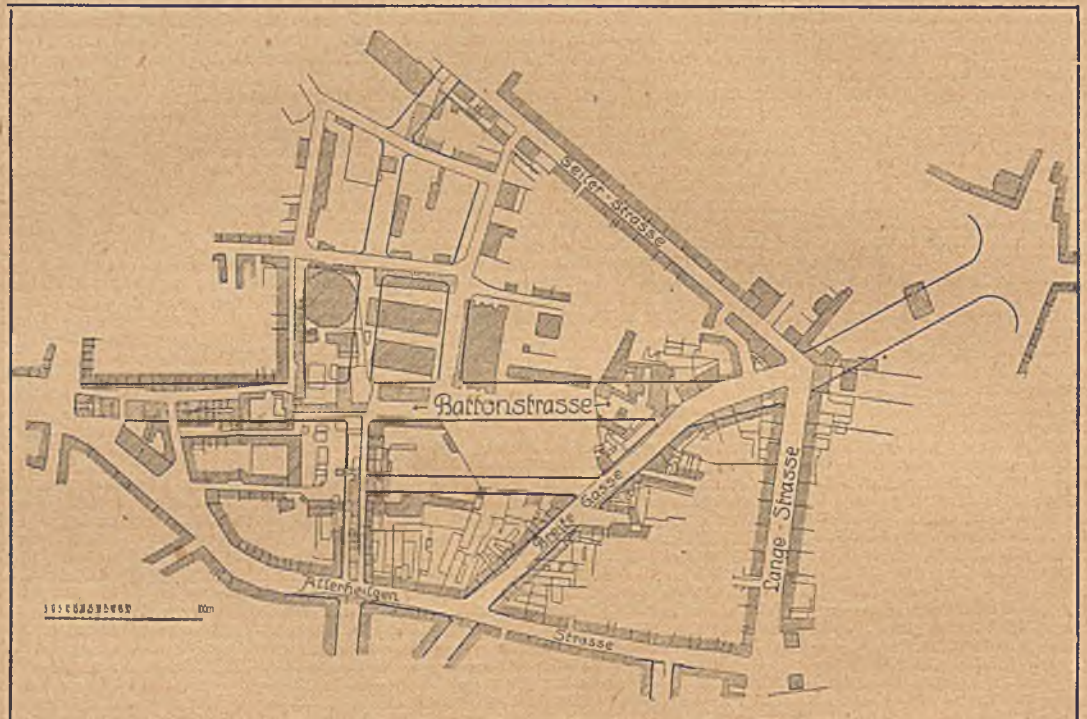


Fig. 27. Frankfurt a. Main. Battonstraße. Äußerer Teil.

lebhaftem Aufblühen begriffen, und es ist zu erwarten, daß die Zukunft der industriellen Entwicklung Frankfurts in diesen Gegenden liegt. Es ist auch damit zu rechnen, daß neben den Fabriken und Lagerhäusern, die sich an den Osthafen anschließen, Siedelungen für Beamte und Arbeiter in großer, Zahl entstehen werden und daß ein reger Verkehr vom Allerheiligentor aus nach der Innenstadt und dem Hauptbahnhof strömen wird.

So ist es zu verstehen, daß man parallel der Kaiserstraße und Zeil noch einen zweiten Straßenzug von Ost nach West durch die Altstadt hindurchgeführt hat. Im westlichen Teile zwischen Gallustor und Neues Kräm (Römerberg) konnte man Bestandteile dieser Parallelstraße durch Erbreiterung der Weißfrauen- und Schuppengasse herstellen. Im Osten wurde ähnlich wie bei der Neuen Zeil ein nur wenig dichtes Stadtgebiet berührt, als man die Battonstraße herstellte. Diese sollte zunächst das

von der Rechneistraße und der Seidengasse umgrenzte Gebiet aufschließen, in dessen Mitte der berühmte alte israelitische Begräbnisplatz lag. Seine heutige Bedeutung erhielt dieser Straßenzug erst, nachdem das mittlere Stück, die Braubachstraße, durchgebrochen und fertiggestellt war. Die Braubachstraße ist die einzige Frankfurter Durchbruchsstraße, deren endgültige Durchführung lange Zeit in Anspruch nahm und die auch große finanzielle Opfer seitens der Stadt erforderte, denn sie durchbricht eines der am dichtesten bebauten Gebiete Altfrankfurts (s. Fig. 28), wo die

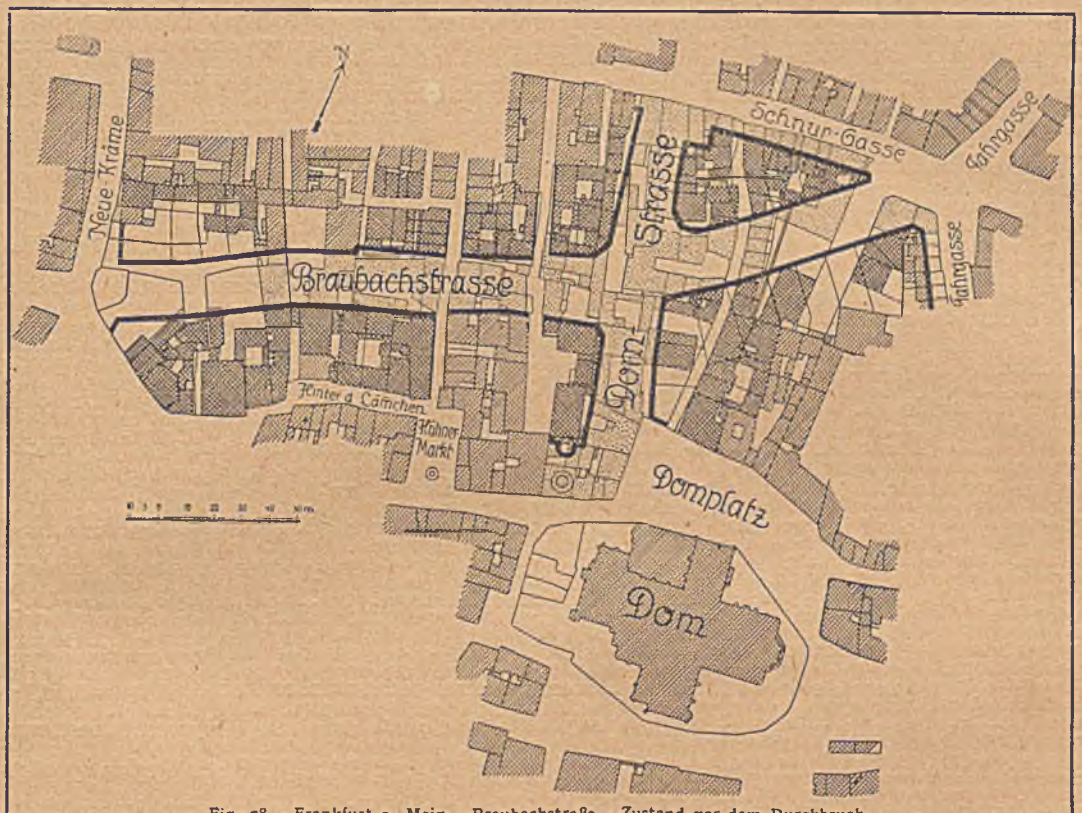


Fig. 28. Frankfurt a. Main. Braubachstraße. Zustand vor dem Durchbruch.

Häuser an kleine Leute vermietet waren und bei schlechtem Zustande eine hohe Rentabilität abwarfen. Die Entwicklung der Straße liegt noch in der Zukunft.

Von Osten her gesehen teilt sich dieser Straßenzug in je 2 Arme. Die Battonstraße findet in der alten Schnur-, Sand- und Weißen Adlergasse ihre direkte Fortsetzung nach dem Roßmarkt, während südlich die Braubachstraße nach dem Rathaus und weiter dem Gallustor führt. Von da stellt die Kronprinzenstraße eine direkte Verbindung mit dem Hauptbahnhof her, während die Gutleutstraße nach den westlich der Stadt am nördlichen Mainufer gelegenen Vorstädten führt und schließlich an die Straße nach Höchst und die westlichen Industrieorte Anschluß findet. Die Braubachstraße bringt also einen viele Kilometer lang fortlaufenden Straßenzug zum Abschluß, der für die östlichen und westlichen Vororte eine direkte Verbindung mit allen Cityteilen herstellt.

Stiftstraßen.

In nordsüdlicher Richtung führt nur ein alter Straßenzug durch die Altstadt hindurch. Von der Großen Friedberger Straße ausgehend führt er über die alte Mainbrücke bis nach Sachsenhausen und endigt dort in der Brückenstraße. Doch sei der Vollständigkeit halber erwähnt, daß die Erbreiterung der Stiftstraße und Domstraße eine Parallelstraße dazu herstellt.

2. Städtebau und Architektur.

Straßenbreiten.

Der Verkehr in den Straßen der Frankfurter Innenstadt ist bedeutend, da die alte Handelsstadt der Mittelpunkt eines dichtbesiedelten, an Städten reichen Landgebietes ist, doch ist er im allgemeinen nicht so groß, daß größere Straßenbreiten erforderlich wären. So genügt bei der Goethestraße eine Breite von 16,5 m (17,5 m an der Kurve), bei der Schillerstraße eine solche von 17 m. Die Braubachstraße ist mit 18—19,5 m auch für zweigleisige Straßenbahnen reichlich dimensioniert, desgleichen die Battonstraße mit 17—18 m. Eine größere Straßenbreite weisen nur die Kaiserstraße und die Zeil auf. Zwischen Hauptbahnhof und Gallusanlage ist die Kaiserstraße 30 m breit, dafür wurde ein Ausbau von fünf Geschossen zugelassen. Zwischen Gallusanlage und Roßmarkt schwankt das Maß zwischen 21,63 m und 23 m, und auch die Zeil hat ähnliche Dimensionen wie die Kaiserstraße.

Vorteile der Umgehungsstraßen.

Die Breiten der Goethe- und Schillerstraße erscheinen zunächst gering, doch ist zu berücksichtigen, daß die alten Straßen ebenfalls 12—15 m Fahrdamm für den Verkehr vom Stadtinnern nach den Außenbezirken zur Verfügung stellen. Die Goethestraße und Schillerstraße haben einerseits den Straßenbahnverkehr, andererseits den Geschäftsverkehr an sich gezogen. So stellen sich in den alten Straßen einem durchgehenden Wagenverkehr keine Hindernisse entgegen. Das Bedeutsame an dieser Form der Umgehungsstraße, die m. E. an anderen Orten nicht wieder zur Anwendung gekommen ist, beruht vor allem darauf, daß die alte Straße erhalten bleibt und die neue Straße durch das Hinterland der daran gelegenen Häuser führt. Dieser Gesichtspunkt ist nicht allein vom finanziellen Standpunkte aus von Wichtigkeit, er ist auch unter dem Gesichtswinkel der Denkmalspflege zu beachten, da die unnötige Zerstörung alter, künstlerisch wertvoller Häuser vermieden wird. Bedenklich erscheint höchstens, daß die Geschlossenheit der Platzwände an den Endpunkten der Straßen verloren geht. Ein charakteristisches Beispiel in dieser Art bietet die Mündung der Goethestraße (vgl. Fig. 29, Taf. II). Auch am Schillerplatz ist dasselbe zu beobachten, während an den Toren die Mündung der neuen Straßen weniger auffällt, weil durch die Kurve eine gewisse Geschlossenheit gewahrt wird; doch ist das Bedürfnis nach Geschlossenheit hier überhaupt geringer.

Fluchtlinienführung.

Bei einer vom künstlerischen Gesichtspunkte ausgehenden Würdigung der Frankfurter Durchbrüche ist zu bedenken, daß diese mit Ausnahme der Braubachstraße vor dem Jahre 1890 ausgeführt wurden, nur die Goethestraße ist drei Jahre später entstanden. Straßenanlagen, wie die Kaiserstraße, oder Platzbildungen, wie der Kaiserplatz, der durch das Hotel „Frankfurter Hof“ bekannt ist, sind daher nicht vom Stand-

punkte des modernen Städtebaues, sondern aus ihrer Zeit heraus zu betrachten. Die Frankfurter Durchbrüche beweisen, daß auch in jener vielgeschmähten Periode manches geschaffen wurde, dessen Zweckmäßigkeit sich heute noch bewährt, und dem man einen großen Zug nicht absprechen kann. Einen Gesichtspunkt des modernen Städtebaues, daß die Straßen nicht ins Leere hinauslaufen dürfen, sondern daß, um das Raumgefühl zu wahren, ein Abschluß notwendig ist, finden wir, sei es bewußt oder unbewußt, immer berücksichtigt. Die Schillerstraße, Goethestraße, Battonstraße sind keine nur mit Reißschiene und Winkel geplanten Anlagen, wie sie sonst für jene Periode charakteristisch sind. Goethe- und Schillerstraße haben in der Kurve am Tore einen gewissen Abschluß. Das gleiche gilt von dem Kaiserplatz, der zunächst als einer der gewöhnlichsten Sternplätze erscheint, die in jener Zeit, den Pariser Beispielen folgend, gern angelegt wurden. Nicht weniger als fünf Straßen treffen im Kaiserplatz zusammen, der eigentlich nur als Knotenpunkt und nicht als „Platz" anzusehen ist. Eine Geschlossenheit kann bei dieser Platzanlage daher auch nicht erwartet werden, es ist aber hervorzuheben, daß durch eine glückliche Fluchtlinienführung im Straßenbild eine geschlossene Wirkung erzielt wurde. Was an den Sternplätzen der damaligen Zeit immer bemängelt wird, ist, daß sie eigentlich nur auf dem Papier bestehen, man aber am Platze selbst keine Platzwirkung verspürt — weil die Wände nach allen Seiten offen sind —. Wenn man sich auf einer der vom Platze ausgehenden Straßen dem Platze nähert, bemerkt man die Platzanlage erst dann, wenn man sich unmittelbar an Ort und Stelle befindet, denn die Straßen haben meist jenseits des Platzes in derselben Achse ihre Fortsetzung, so daß ein Zielpunkt für das Auge nicht vorhanden ist. Anders ist es beim Kaiserplatz. Auf welcher der fünf Straßen man sich dem Kaiserplatz auch nähern mag, immer hat man ein Ziel vor Augen, ein Stück der Platzwand oder schon einen Teil der Häuserfront an der Fortsetzung der Straße jenseits des Platzes (vgl. Fig. 25). So weiß man immer, wo man sich befindet, welchem Platz man sich nähert, und da sich jedesmal ein anderes Bild darbietet, weiß man auch, auf welcher der fünf Straßen man sich bewegt. Die Stadt ist um charakteristische Straßenbilder reicher, die Orientierung wird erleichtert, und wenn auch die gegenwärtig dort befindlichen Gebäude minderwertig scheinen, besteht doch die Möglichkeit, bei einzelnen Neubauten, auch ohne das Straßensystem zu ändern, wirkungsvolle Straßenbilder zu schaffen.

Kaiserplatz.

Der heute allgemein als richtig anerkannte Gedanke, daß die Straßen sich nicht ohne Ziel ins Weite verlieren dürfen, sondern daß irgendein Abschluß für die Schönheit des Straßenbildes auch im Interesse der Orientierung unbedingt notwendig sei, ist in Frankfurt also schon früh beachtet worden, er tritt noch mehr in den Vordergrund bei den Schöpfungen der Ära Adickes. Schon bei den in den neunziger Jahren aufgestellten Bebauungsplänen für die Außenbezirke war dieser Gesichtspunkt maßgebend, und auch bei der unter Adickes entstandenen Braubachstraße kommt er zur Geltung. Der Turm des neuen Rathauses ist so gestellt, daß er das Straßenbild sowohl der Braubachstraße wie der Schuppengasse beherrscht, auch durchschneiden die Fluchtlinien

Vermeidung gerader Straßen.

Braubachstraße und Römerberg.

der Braubachstraße nicht unvermittelt in gerader Richtung die Innenstadt. Sie verlaufen vielmehr in leicht geschwungenen Kurven, so daß die Fronten der Häuser stets in die Erscheinung treten. Der ganze Straßenzug fügt sich harmonisch in den Straßenorganismus ein, so daß man bei einem flüchtigen Blick auf den Stadtplan die Braubachstraße, ähnlich wie die Hansastraße in Dortmund, kaum als eine Neuanlage erkennen dürfte. Hätte man ohne ästhetische Rücksichten auf dem kürzesten Wege die Altstadt durchqueren wollen, so würde der Straßenzug weiter südlich zu liegen gekommen sein. Vom Gallustor ausgehend, wäre die Straße nicht vom Hirschgraben nach Norden abgebogen, sondern dem Zuge der Münzgasse gefolgt. Sie hätte südlich des Römers in den Römerberg gemündet und würde jenseits desselben in dem „Markt" ihre Fortsetzung gefunden haben und, an der Nordseite des Domes vorbeiführend, am Judenmarkt entweder auf einen Arm der Battonstraße gestoßen sein oder, dem Rechneigraben folgend, südlich des Allerheiligentores die Altstadt verlassen haben. Der Römerberg hätte bei dieser Linienführung seine alte Gestalt eingebüßt. An Stelle der schmalen Mündung an der Münzgasse und Marktgasse würden breite Lücken in den Platzwänden des Römerberges entstanden sein, das berühmte alte Städtebild wäre unwiederbringlich zerstört worden. Die Braubachstraße dagegen führt in unmittelbarer Nähe nördlich am Römerberg vorüber, sie berührt das alte Stadtzentrum nur tangential, ohne es diametral zu durchschneiden, die alte Gestalt des Römerberges bleibt gewahrt, und andererseits ist die Durchbruchstraße mit diesem doch in gewisse Verbindung gebracht. Außerdem hat der Römerberg heute mehr historisches Interesse. Seit das neue Rathaus sich nordwestlich an den Römer anschließt und nunmehr dessen Haupteingang nicht mehr am Römerberg, sondern an der Paulsgasse resp. am Paulsplatze liegt, hat sich der größere Verkehr dorthin gezogen, und die Braubachstraße mit ihren beiderseitigen Fortsetzungen dient auch dazu, das neue Rathaus günstig mit den verschiedenen Stadtteilen zu verbinden.

Architektur der Braubachstraße.

In bezug auf die Fluchtlinienführung ist die Braubachstraße als eine durchaus moderne Schöpfung anzusehen. So wirkt es auf manche befremdlich, daß die Architektur damit nicht im Einklang steht. Man wollte das mittelalterliche Frankfurt in neuer Gestalt erstehen lassen und bestimmte daher in den Verkaufsbedingungen, daß der Stil der benachbarten alten Häuser auch bei den Neubauten Anwendung finden müsse (vgl. Fig. 30, Taf. II). Die neuen Gebäude tragen im Inneren einen typisch modernen Charakter. Eisenkonstruktionen finden vielfach Verwendung, und die reichen Fachwerke, Architekturen, Schieferbekleidungen u. dgl. stehen mit der inneren Struktur des Hauses arg im Widerspruch. Das ist allerdings verständlich, wenn man berücksichtigt, daß diese Bestimmungen in den neunziger Jahren getroffen wurden. Bei den neueren Bauten, die nach und nach durch die Stadt selbst errichtet werden, ist moderneren Anschauungen Rechnung getragen. Es sei an dieser Stelle bemerkt, daß der Geschäftsverkehr in der Braubachstraße noch ausgeblieben ist, daß die Baustellen schwer zu verkaufen waren und man daher mehr Wohnungen und weniger Bureaus eingerichtet hat, als ursprünglich beabsichtigt war. Erst wenn der auf Fig. 24 schraffiert gezeichnete Teil

der Altstadt, in dem sich gegenwärtig das Geschäftsleben abspielt, gewissermaßen vom Verkehr gesättigt ist, wird die Citybildung auch in den ältesten, punktiert gezeichneten Teil übergreifen. Das wird aber nicht eher eintreten, als bis das Gebiet am Osthafen dicht besiedelt ist und von da aus durch das Allerheiligentor und die Battonstraße ein reger Verkehr nach der im Inneren Alt-Frankfurts gelegenen Braubachstraße strömen kann. Dann können auch in der Braubachstraße Geschäfts-, Bureau- und Warenhäuser entstehen und die jetzt dort errichteten Wohnhäuser vermutlich wieder verschwinden. Es liegt also hier einer der Fälle vor, wo mit Rücksicht auf den nach einigen Dezennien zu erwartenden Abbruch die Eisenkonstruktionen dem Eisenbetonbau vorzuziehen wären.

3. Finanzierung der Frankfurter Durchbrüche.

a. Battonstraße, Kaiserstraße, Zeil, Schillerstraße.

Zeil, Battonstraße, Kaiserstraße.

Das Stadtgebiet, in dem die meisten Durchbrüche zur Ausführung gelangten, war nur wenig bebaut; bei der Neuen Zeil, der Kaiserstraße, der Battonstraße wurde viel Gartenland berührt. Die Kosten, die diese Anlagen machten, waren nicht unverhältnismäßig hoch, da hier der Grund und Boden von einer tieferen wirtschaftlichen Stufe auf eine höhere gehoben wurde und teilweise sogar die intensivste Ausnutzung von großstädtischem Grund und Boden möglich wurde.

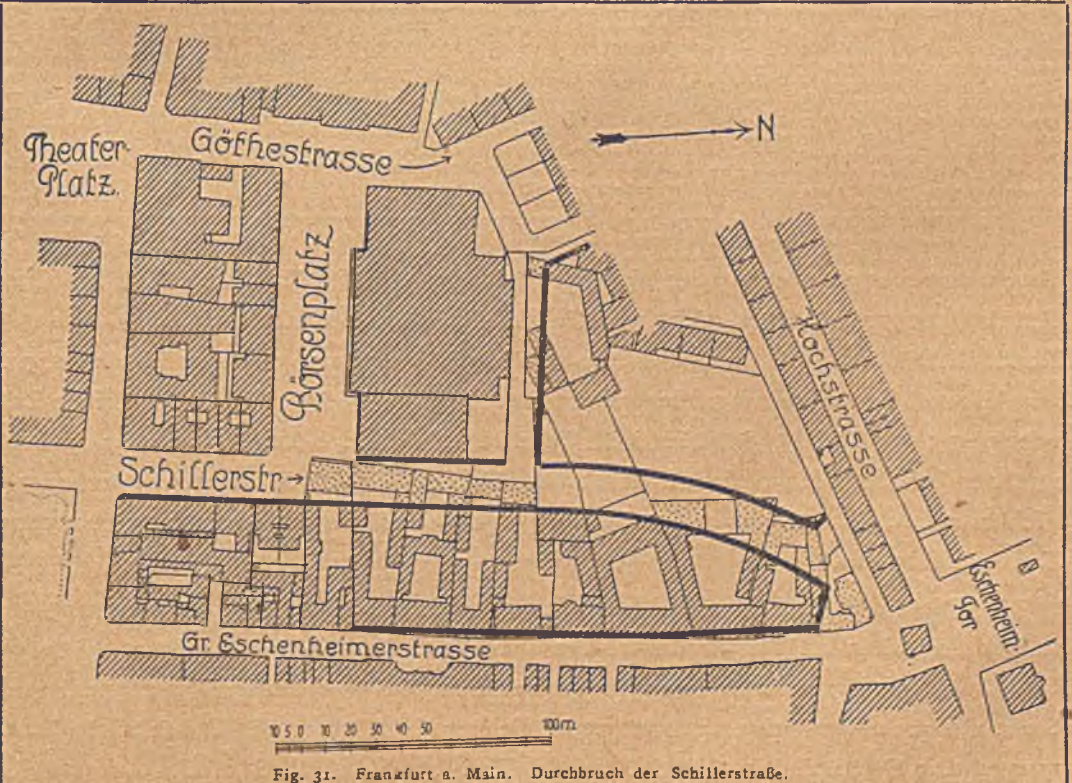


Fig. 31. Frankfurt a. Main. Durchbruch der Schillerstraße. Beispiel einer „Umgehungsstraße".

Schillerstraße.

Die Schillerstraße berührte zwar ebenfalls ein wenig bebautes Gebiet, doch gestalteten sich die finanziellen Verhältnisse hier weniger günstig, da eine Entlastung der alten Straße nicht so dringend geboten war. Die Eschenheimer Straße genügte dem Durchgangsverkehr eher als die Bockenheimer Straße, und vor allem konnte ein lebhafter Geschäftsverkehr nicht eintreten. Von der Großen Eschenheimer Straße sind nicht sehr viele Vorstädte zugänglich, vor allem ist die Bevölkerung dort weniger kaufkräftig, so daß üppige Läden mit hoher Rentabilität, wie sie die Goethestraße aufweist, hier weniger anzutreffen und dementsprechend auch die Mieten geringer sind; das wiederum wirkt drückend auf die Bodenwerte ein.

b. Goethestraße.

Geschäftslage.

Anders lagen die Verhältnisse bei der Goethestraße. Sie bildet für die Wohnviertel der reichen Frankfurter den Zugang zur Innenstadt und ist die vornehmste

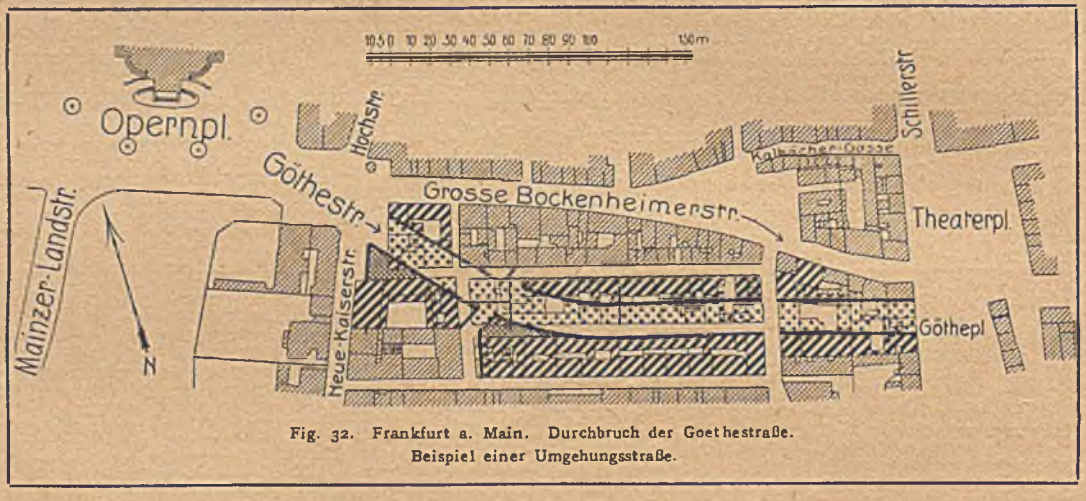


Fig. 32. Frankfurt a. Main. Durchbruch der Goethestraße.
Beispiel einer Umgehungsstraße.

Geschäftsstraße geworden; auch die oberen Etagen konnten hier vorteilhaft an Ärzte, Anwälte usw. vermietet werden, und die günstige Lage bewirkt noch heute eine gute Rentabilität, obwohl die Gebäude schon zwanzig Jahre alt und moderne Einrichtungen, wie Lift und Zentralheizung, nicht vorhanden sind. So blieb es für die finanzielle Entwicklung ohne Einfluß, daß hier mehr bebaute Grundstücke erworben werden mußten, und der Zuschuß, den dieses Unternehmen, ähnlich wie die Schillerstraße, erforderte, nicht nur durch Abtretung von Straßenland, sondern auch durch Zerstörung vorhandener Werte bedingt war.

Übergabe an Privatunternehmer.

Die Ausführung der Goethestraße bildet ein Beispiel für die Übertragung derartiger Aufgaben an Privatunternehmer durch die Stadt. Der Magistrat hatte das Projekt aufgestellt, und nachdem die Fluchtlinien festgelegt waren, verhandelte die Stadt mit mehreren Privatunternehmern, die zur Ausführung des Durchbruchs bereit waren. Die Verhandlungen fanden auf der Basis statt, daß die Stadt Frankfurt

1. einen einmaligen Zuschuß in Geld gewährt,

2. die ehemaligen Straßenflächen den Unternehmern kostenfrei überläßt, soweit diese in die neuen Baublocks fallen, und
3. gewisse bautechnische und finanzielle Erleichterungen gewährt.

Vertrag mit der Internationalen Baugesellschaft.

Schließlich kam ein Vertrag mit der Internationalen Baugesellschaft zustande. Der Zuschuß war auf 1 500 000 M. bemessen und war durch die Stadt zu dem Zeitpunkte zahlbar, wo die Baugesellschaft sich das zur Durchführung der Straße und zur Schaffung neuer Baustellen erforderliche Gelände überschreiben ließ, das sie sich bereits vor Abschluß des Vertrages mit der Stadt in bindender Form hatte an die Hand geben lassen. Der Abschluß derartiger Verträge war damals, 1893, d. i. vor dem Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuches, leichter zu erlangen, da damals eine notarielle Beurkundung nicht erforderlich war.

Ankaufspreise.

Am Goetheplatz kam der Erwerb teurer zu stehen. In einem Falle wurden 1200 M. pro Quadratmeter gefordert, für ein nur 60 qm großes Grundstück mußten also, lediglich ohne Einbeziehung des Hauswertes, 72 000 M. gezahlt werden. Entschädigung in Höhe von 75 000 M. für Abbruch des Hauses und 7400 M. Umzugsentschädigungen erhöhten den Ankaufspreis auf 154 400 M. Auch bei dem Hinterland der Häuser an der Bockenheimer Landstraße und den sich daran anschließenden Nebengassen wurden hohe Preise gefordert.

Zuschuß.

Der Zuschuß von 1 500 000 M. wurde daher als angemessen befunden; er wird noch erhöht durch kostenfreie Übergabe alten Straßenlandes und ehemaliger Platzflächen in einer Größe von 251,07 qm, ferner dadurch, daß die Stadt die sogenannte Kaysersche Liegenschaft, Theaterplatz 2, Ecke Töpfergasse, für 220 000 M. für den Durchbruch erwerben mußte.

Der Zuschuß von	1 500 000 M.
wächst also durch kostenfreie Überlassung des Straßenlandes unter Zugrundelegung eines Einheitspreises von 500 M./qm um	125 500 „
durch Erwerb der Kayserschen Liegenschaft um	220 000 „
auf	1 845 500 „
und bei Annahme eines Einheitspreises von 800 M./qm. von	200 000 „
auf	1 920 000 „

also ca. 2 Millionen an.

Die Stadt gewährte der Unternehmerin noch die Erleichterung, daß die Bauenden, entgegen den Statuten vom 28. April 1876 und 13. August 1880, weder zu den Straßenherstellungs- noch Unterhaltungskosten herangezogen werden und nur den Kanalbeitrag zu zahlen haben, aber erst dann, wenn die Verzinsung des Grund und Bodens wieder beginnt. Die Stadt verpflichtete sich, binnen eines Jahres die Straßen fertigzustellen.

Erworbene Flächen.

Die Größe des von der Internationalen Baugesellschaft erworbenen Grundbesitzes geht aus der nachstehenden Zusammenstellung hervor:

zu verwendende alte Gebäude	+	11 118,— qm
alte Straßenflucht, welche in die neuen Baublocks fällt	+	251,07 „
für die neuen Straßen abzutreten	—	3 669,— „
neue Bauplätze	+	7 770,— „
zus.		22 808,07 qm

Nach Abbruch der alten Häuser erbaute die Internationale Baugesellschaft 15—20 Häuser auf eigenes Risiko, um einen Anfang mit der Bebauung zu machen. Den Rest der Grundstücke verkaufte sie unbebaut an Unternehmer. Nach einem Jahre war das Unternehmen durchgeführt und fast alle Grundstücke bebaut.

Erbreiterung der Kalbächergasse.

Die günstige Entwicklung der Goethestraße hatte einen bedeutenden Rückgang des Verkehrs in der alten Bockenheimer Straße zur Folge. Während die Bodenwerte in der Goethestraße höher stiegen, als man ursprünglich erwartet hatte, erlitten

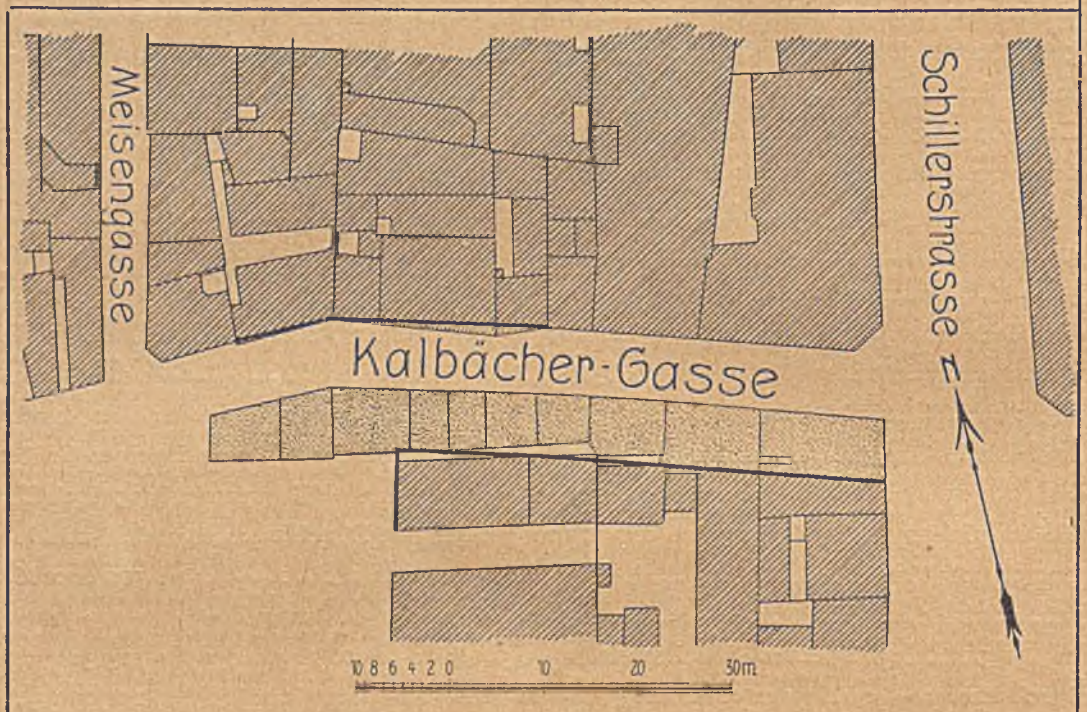


Fig. 33. Frankfurt a. Main. Erbreiterung der Kalbächergasse.
Sollte nach dem Wunsch der Anlieger der alten Straße dieser den durch den Durchbruch entzogenen Verkehr wieder zuführen.

die Grundbesitzer in der Bockenheimer Straße große Einbußen. Sie drangen darauf, daß der Magistrat einen Teil des verlorengegangenen Verkehrs wieder zuführe. Ein Mittel hierzu sah man in der Erbreiterung der Kalbächergasse (Fig. 33), die die Verbindung zwischen dem Bockenheimer Platz und Börsenplatz herstellt und von allen denen passiert werden muß, die vom Bockenheimer Tor und Opernplatz auf dem kürzesten Wege nach der Zeil gelangen wollen. Die Kalbächergasse war nur 7 m breit; man machte daher auf dem Wege vom Opernplatze nach der Zeil lieber einen Umweg durch die Goethestraße. Die Grundbesitzer der Bockenheimer Straße hofften, daß, wenn erst dieses Hindernis beseitigt sei, der Verkehr in der Bockenheimer Straße sich wieder heben würde. Sie drangen mit ihrem Wunsche bei den städtischen Kollegien durch, und so wurde mit einem Kostenaufwande von 781 200 M.*) die Erbreiterung

*) Grunderwerb ..... 881 000 M.
Erlös beim Verkauf eines Bauplatzes ..... 100 000 „
781 000 M.

der Kalbächergasse ausgeführt. Der Verkehr der Goethestraße zeigt seitdem keine Abnahme, er würde höchstens, wenn der alte Zustand fortbestanden hätte, bei der überall in Frankfurt zu beobachtenden Zunahme des Verkehrs eine weitere Steigerung erfahren haben. Statistische Unterlagen über den Einfluß der Erbreiterung der Kalbächergasse auf den Verkehr der Goethestraße liegen nicht vor und würden auch der Genauigkeit entbehren, da die betreffenden Werte um die allgemeine Verkehrssteigerung zu interpolieren wären und dieser Koeffizient kaum zu ermitteln ist.

Anwendung des § 9 Komm.-Abg.-Ges.

Von Interesse ist die Erbreiterung der Kalbächergasse für unsere Betrachtungen deshalb, weil die Grundbesitzer an der Bockenheimer Straße, an der Nordseite der Kalbächergasse, am Theaterplatz, an der Bibergasse und am Schillerplatz auf Grund des § 9 des Kommunalabgabengesetzes*) pro laufenden Meter Frontlänge entsprechend den ihnen aus der Erbreiterung erwachsenen Vorteilen zu Beiträgen zu den Unkosten herangezogen werden.

Die Anwendung dieses § 9 war hier von Anfang an ins Auge gefaßt. Die Grundbesitzer selbst sprachen den Wunsch aus, Vorteile zu erlangen, und nur aus diesem einzigen Grunde wurde die kostspielige Erbreiterung angenommen. Allerdings wäre dem zu entgegnen, daß die Grundbesitzer der Bockenheimer Straße, genau genommen, nicht den Wunsch nach einem Gewinn hatten, sondern daß sie nur die durch die Goethestraße ihnen zugefügten Verluste zum Teil wieder einbringen wollten. Wäre die Goethestraße nicht angelegt worden, würden den Grundbesitzern in der Bockenheimer Straße aus der bei der Entwicklung der Vororte nicht ausbleibenden Entwicklung des Verkehrs in den anstoßenden Teilen der City große Gewinne zuteil geworden sein. Indem die Stadt durch Gewährung eines Zuschusses an die Internationale Baugesellschaft dieser die Ausführung der Goethestraße und damit den großen, eigentlich der Bockenheimer Straße gehörenden Gewinn ermöglichte, hat sie, vom volks- und nicht vom privatwirtschaftlichen Standpunkte aus gesehen, bewußtermaßen den Grundstücken der Bockenheimer Straße einen der Lage nach zukommenden Gewinn entzogen, der durch die spätere Erbreiterung der Kalbächergasse nur zum kleinen Teile wieder eingebracht werden konnte. Unter diesen Gesichtspunkten dürften im vorliegenden Falle theoretisch Einwendungen gegen die Anwendung des § 9 zu erheben sein, praktisch aber kamen sie nicht in Betracht, denn die Grundbesitzer hatten sich von vornherein zur Zahlung der Beiträge bereit erklärt, und der Punkt, an dem die Anwendung des § 9 leicht scheitert, die Bemessung der Beiträge, machte hier keine Schwierigkeiten, da einige freiwillig die Höhe ihrer Abgaben normierten. Damit war ein fester Maßstab für die Berechnung der übrigen Beiträge gewonnen. An der Nordseite der Kalbächergasse wurden sie auf 300, 214 und 333 M. pro laufenden Meter festgesetzt, und je nach Lage der Grundstücke schwankte die Höhe der Beiträge zwischen 400 M. an der äußeren und 1200 M. an der inneren Zone.

Die Beiträge wurden den gesetzlichen Vorschriften entsprechend förmlich festgestellt, damit sie den Charakter öffentlicher Abgaben erlangten und bei etwaigen

*) Vgl. oben B. Dortmund, letzter Absatz, S. 50.

Zwangsvollstreckungen usw. die Vorzugsrechte der öffentlichen Lasten genießen, auch wurde der Anspruch der Stadtgemeinde auf Zahlung der freiwillig von den Grundeigentümern gezeichneten Beiträge durch Eintragung im Grundbuche gesichert.

Die Höhe der Beiträge beläuft sich auf 409 475 M., sie werden durch gleichmäßige Jahresraten innerhalb von 25 Jahren aufgebracht. Es steht aber einer sofortigen Zahlung nichts im Wege, falls eine solche zu leisten gewünscht wird. Die Zinsen werden den Beiträgen nicht zugeschrieben, so daß bei Annahme einer $3^1/_2\%$ Verzinsung der Wert der Beiträge nur 279 400 M. beträgt und die Kosten der Anlage

von 781 000 M.
um 279 400 „
auf 501 600 M. reduziert werden.

c. Braubachstraße.

Ankauf der Grundstücke.

Bemerkenswert ist ferner die Finanzierung des Durchbruchs der Braubachstraße, der ohne Eingreifen von Privatunternehmern durch die Stadt in eigener Regie durchgeführt wurde. Auch hier erwarb man außer dem Straßenland noch soviel Grundstücke, als zur Schaffung guter Baustellen an der neuen Straße erforderlich waren. Eine Kommission, die aus 4 Magistratsmitgliedern und 4 Stadtverordneten bestand, kaufte die Grundstücke im Auftrage der Stadt an, ehe die Fluchtlinien definitiv festgelegt waren. Da also noch die Möglichkeit einer anderen Straßenführung bestand, konnten zu übertriebene Forderungen reduziert werden, und zwar um so eher, als auch hier die Grundbesitzer Interesse daran hatten, ihr altes Haus zu verkaufen und sich von den darauf liegenden Lasten zu befreien. In Einzelfällen gelang es, die Forderungen bis zu 36% zu ermäßigen. Doch war der Kaufpreis, den die Stadt zu zahlen hatte, immer noch sehr hoch. Für 19 598 qm wurden insgesamt 10 174 899 M. gezahlt, d. h. der Einheitspreis beträgt 520 M. pro Quadratmeter; 34% der erworbenen Fläche entfallen auf Straßenland, das ungefähr 670 qm in Anspruch nimmt. Der Erwerbspreis der Baustellen an der Braubachstraße beläuft sich demnach, die Abtretung des Straßenlandes eingerechnet, auf 800 M. pro Quadratmeter.

Preise.

Enteignung.

Die meisten Grundstücke wurden freihändig erworben. Von der Enteignung wurde in 11 Fällen Gebrauch gemacht, und zwar nur, soweit das Fluchtliniengesetz Anwendung fand. Die hinter den neuen Baufluchten liegenden Grundstücke wurden sämtlich freihändig erworben, und es war nicht notwendig, um Erteilung der Enteignungsbefugnis durch Kabinettsorder nachzusuchen.

Abstoßen der Hypotheken.

Weitervermietung.

Die im übrigen von der Stadtkämmerei beim Ankauf von Grundstücken befolgten Grundsätze wurden auch für den Erwerb der für den Durchbruch erforderlichen Besitzungen beibehalten. Auch bei der Weitervermietung der Grundstücke verfuhr die Stadtverwaltung ebenso wie mit dem übrigen städtischen Grundbesitz, nur mit dem Unterschiede, daß die eingehenden Gelder einer besonderen Kasse (der Straßenneubaukasse), vgl. S. 124, zufließen. Da die Stadt die Grundstücke nur erworben hatte, weil sie deren für die Ausführung der Braubachstraße bedurfte, und hygienische Gesichts-

punkte gegenüber verkehrstechnischen Momenten zurücktraten, sind gegen eine Weitervermietung der erworbenen Häuser bis zum Abbruche auch keine Bedenken zu erheben.

Verkaufsbedingungen.

Die schon in den neunziger Jahren erworbenen Gebäude wurden erst im Jahre 1904/1905 abgebrochen; im gleichen Jahre wurde auch die Straße ausgebaut, so daß die Baustellen bald darauf zum Verkaufe gestellt werden konnten.

Für die Bebauung der Braubachstraße und der Domstraße hatte man, um den Charakter des alten Frankfurt zu wahren, unter dem 10. März 1905 besondere baupolizeiliche Bestimmungen erlassen. In § 1 derselben wurde die zulässige Gebäudehöhe auf 16,5 m und die Zahl der Obergeschosse inkl. Dachgeschoß auf 3 eingeschränkt. Das geschieht auf Kosten der Rentabilität der Häuser und hat eine Abnahme der Grundstückswerte zur Folge. Der Zuschuß wird höher, und die Stadt setzt wirtschaftliche Interessen hinter künstlerischen Momenten zurück. Das ist als ein in dieser Form bei Durchbrüchen vereinzelt dastehender Fall hervorzuheben, einerlei, wie man den beim Bau der Häuser erzielten künstlerischen Erfolg bewerten mag. § 2 sollte Erleichterungen schaffen, um die beabsichtigte künstlerische Wirkung, die Anlehnung an die Architektur des mittelalterlichen Frankfurt zu erreichen. Die Baupolizei kann für die Gebäude an Dom- und Braubachstraße Ausnahmen von den Bestimmungen der Baupolizei über Fassadenausbauten[1]) zulassen, desgleichen solche von den Bestimmungen über Dächer und Dachaufbauten[2]), Balkone und Erker[3]), Überhänge[4]), auch kann Ausführung von Bauteilen in Holz und Holzfachwerk[5]) ausnahmsweise genehmigt werden. In § 3 wird die Beschränkung der Ausnutzung des Grund und Bodens, wie sie § 1 vorschreibt, dadurch einigermaßen ausgeglichen, daß gestattet wird, bei Berechnung des zulässigen Kubikmaßes der Gebäude nicht die nach § 1 der Verordnung zulässige Gebäudehöhe, sondern die unter normalen Verhältnissen nach § 11a Ziffer 1 mögliche Gebäudehöhe zugrunde zu legen.

Soweit konnte die Stadtverwaltung kraft öffentlichen Rechtes in die Gestaltung der Fassaden eingreifen, da sie aber auch Besitzerin der Grundstücke war, konnte sie diese durch privatrechtliche Abmachungen noch erweitern. Im Absatze 1 der Verkaufsbedingungen wird dem Hochbauamt die Aufsicht über die Ausgestaltung der Fassaden eingeräumt. Die Stadt tritt nur dann in Kaufsverhandlungen ein, wenn der Reflektant eine Bauskizze vorlegt, die die Genehmigung des Hochbauamtes gefunden hat[6]), und im Absatz 2 behält sich die Verkäuferin (die Stadt) die Genehmigung der

---

[1]) Vgl. § 11 c,2.
[2]) „ § 12.
[3]) „ § 13 e.
[4]) „ § 17.
[5]) „ § 20 b und 23,2.
[6]) Solche Bestimmungen, deren wir wiederholt in unserer Untersuchung begegnen, können allerdings, wenn der Stadtbaurat nicht der geeignete Mann ist, dieselben sinngemäß anzuwenden, zu einer gefährlichen Bevormundung der freischaffenden Architekten durch die „Ämter" führen. Und die Unterordnung der Kunst unter eine Behörde ist selten der Kunst zum Vorteil gewesen.

weiteren, die architektonische Ausgestaltung betreffenden Baupläne vor, auch wird bestimmt, daß die endgültigen Baupläne der Skizze genau zu entsprechen haben. Absatz 3 sichert die Erhaltung der von der Stadtverwaltung vorgenommenen Aufteilung des Geländes. Eine Neuparzellierung des Verkaufsgeländes darf ohne ausdrückliche schriftliche Genehmigung der Stadt nicht vorgenommen werden. Durch Absatz 5 wird dafür gesorgt, daß keine schlechten Kellergeschoße entstehen, durch Absatz 6 wird die Einrichtung von gewerblichen Anlagen mit Dampfmaschinen, Schornsteinen usw. verhütet und der Betrieb von Geschäften, Läden und Verkaufsstellen von Spirituosen und Likören untersagt, auch verpflichtet sich der Käufer, keine Anlagen zur Erzeugung elektrischer Energie zuzulassen. Andererseits wird gleich in die Verkaufsbedingungen mit aufgenommen, daß der Käufer das Anbringen der Rosetten zum Befestigen der Stromleitungen der Straßenbahn und der Straßenbeleuchtung zu gestatten hat.

Verkäufe.

Im Jahre 1905 wurden die Grundstücke zum Verkaufe gestellt, 1906 kamen die ersten Kaufabschlüsse zustande. Die neue Parzelle (Nr. 15) wurde anbei für 780 M./qm veräußert, und das Ecke der Neuen Kräme und der Braubachstraße gelegene Grundstück unter Annahme eines Wertes von 700 M./qm im Austausch abgegeben. Ferner wurde im Jahre 1906 der Bauplatz Nr. III neben der Kopfapotheke zum Preise von 500 M./qm verkauft. Die übrigen Grundstücke hat die Stadt bis zum Jahre 1913 aber noch nicht abstoßen können, ein reger geschäftlicher Verkehr hat sich noch nicht in der Braubachstraße entwickelt. Einerseits genügten die alten Geschäftsstraßen, Goethe-, Kaiserstraße, Zeil usw., vorläufig noch dem Raumbedürfnis der Frankfurter City, und andererseits sind die Siedelungsgebiete am Osthafen, die

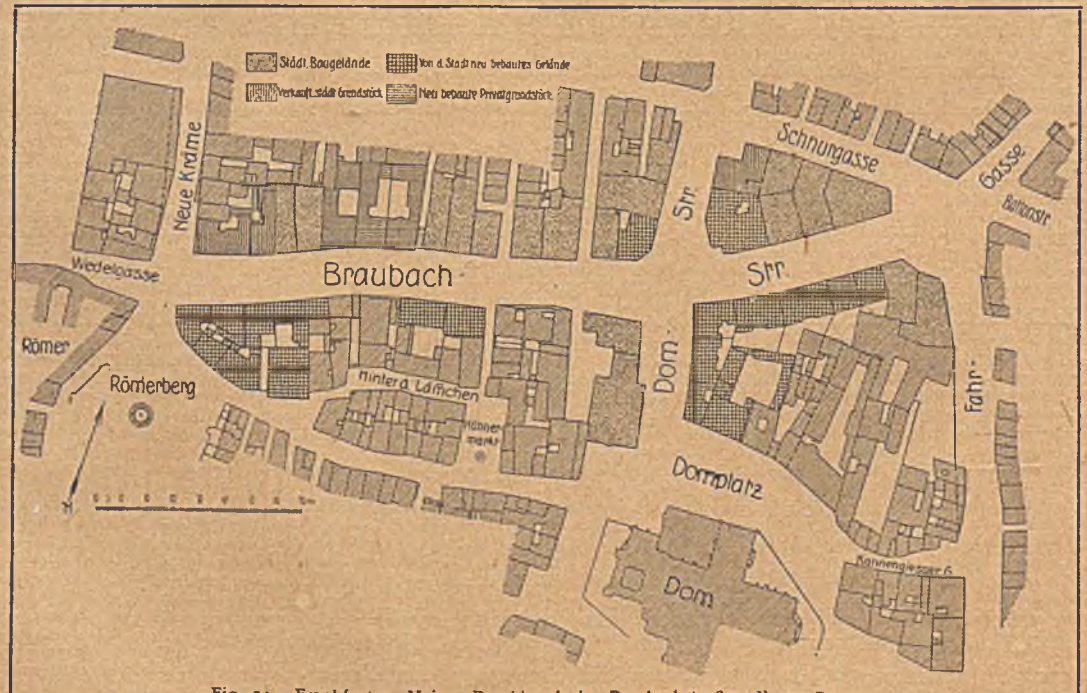


Fig. 34. Frankfurt a. Main. Durchbruch der Braubachstraße. Neuer Zustand.

der Braubachstraße den Verkehr bringen werden, erst im Entstehen begriffen. Um das nun schon 6 Jahre unbebaut daliegende Gelände nicht noch länger unbenutzt zu lassen, entschloß sich die Stadt, selbst mit der Bebauung zu beginnen. Der Frankfurter Magistrat scheute also nicht das Risiko, das damit verknüpft ist, er handelt anders und richtiger als der Magistrat von Berlin, der es unter allen Umständen zu vermeiden suchte, die Gelände an den Durchbruchstraßen und in den Sanierungsgebieten selbst zu bebauen. Bebauung durch die Stadt.

Der Magistrat richtete mit Rücksicht auf die langsame Entwicklung des Geschäftsverkehrs auch sehr viel Wohnungen ein, und in den beiden unteren Geschossen wurden Geschäftslokale vorgesehen. Mieten.

Die Mieten für Läden betragen jetzt ..... 50—70 M./qm
die für Geschäftsräume in den ersten Obergeschossen nur .... 15—20 M./qm
für Wohnungen ..... 10—12 M./qm

Es ist nahezu mit Sicherheit zu erwarten, daß in einigen Jahrzehnten weit höhere Mietpreise zu erzielen sein werden und daß die Grundstücke, die jetzt nur mit bedeutenden Verlusten unter 500 M. zu verkaufen wären, dann einen entsprechend höheren Wert haben werden. Diesen Wertzuwachs würde die Stadt, hätte sie die Grundstücke unter Preis mit Verlusten verkauft, den Käufern zufallen lassen, d. h. der aus städtischen Mitteln gezahlte Zuschuß würde in die Kasse von Privatpersonen geflossen sein. So aber hat die Stadt, wenn sie auch gegenwärtig durch Zinsverluste am Eigenkaptial und durch aufzubringende Hypotheken- und Anleihezinsen, bei einer ungenügenden Verzinsung des Grund und Bodens, noch immer einen Zuschuß leisten muß, doch die Möglichkeit, die spätere Wertsteigerung wenigstens zu einer teilweisen Deckung derselben zu verwenden.

Der städtischerseits für die Durchführung der Braubachstraße zu leistende Zuschuß war nach den Anschlägen aus den Erwerbs- und Durchführungskosten wie aus den zu erwartenden Rückeinnahmen anfänglich folgendermaßen berechnet. Die Kosten erhöhten sich später durch Ausdehnung der Grundstückserwerbungen. Zuschuß und dessen Deckung.

Kosten der Durchführung (Erwerb, Bau usw. usw.)	7 842 500 M.
Rückeinnahmen (Mieten bis Abbruch, Erlös aus Altmaterial, Verkauf der Baustellen)	2 256 000 „
Zuschuß (Kapital)	5 586 000 M.

zu $4^1/_2$% verzinst 252 000 M.

Die Deckung der Zinsen für das Zuschußkapital sollte erfolgen, ohne das Ordinarium wesentlich zu belasten, aus dem sonst die Zinsen für die Anleihen zu entnehmen sind. Auch wollte der Magistrat nicht, daß der Zuschuß aus den Erträgnissen gedeckt wird, die durch Überweisung der bisher staatlichen Grund-, Gebäude- und Gewerbesteuer der Stadt zuflossen. Diese hatte er zur Entlastung an Einkommensteuer bestimmt, dafür sollte die Stadtverordnetenversammlung die Erschließung einer neuen Einnahmequelle, die Erhöhung des Währschaftsgeldes, Besitzwechsel-Abgabe, von 1 auf 1,5% des Kaufpreises genehmigen.

Gründung der Straßenneubaukasse.

Diese Erwägungen führten dazu, die Geschäfte der Inneren Stadterweiterung vom städtischen Etat zu trennen. Im Jahre 1893 wurde daher zugleich mit der Genehmigung des Braubachstraße-Projektes die Gründung einer Sonderkasse, der Straßenneubaukasse, beschlossen*). Der Straßenneubaukasse wurde die Aufgabe zugewiesen:

1. Die Goethestraße durchzuführen,
2. die Triersche Gasse zu erbreitern,
3. die Stiftsstraße zu erbreitern,
4. die Kosten der im Zuge der Braubachstraße und Bethmannstraße vorzunehmenden Erbreiterung und Verlängerung der Weißfrauenstraße, die Kosten des Um- und Neubaues des Steinernen Hauses und diejenigen der Braubachstraße zu tragen.

Die Dauer der Kasse ist zeitlich an die Durchführung der bezeichneten Unternehmungen gebunden. Die mit dem Durchbruch der Goethestraße zusammenhängenden Geschäfte waren beim Beginn des Durchbruchs der Braubachstraße abgewickelt, die Erbreiterung der Stifts- und Trierischen Gasse dagegen noch nicht beendet. Diese und andere Unternehmungen sind bei den nachstehend erörterten Finanzoperationen, die im wesentlichen die Braubachstraße betreffen, mit einbegriffen.

Als Einnahmen standen der Kasse zur Verfügung:

1. Die Mieten der für die Durchführung der Unternehmungen erworbenen Häuser. (Diese Einnahmequelle fiel beim Abbruch der Häuser fort, sie erschließt sich von neuem mit der Fertigstellung der durch die Stadt auf den unverkauften Bauplätzen errichteten Häuser.)
2. Der Erlös aus Abbruch (eine einmalige, nicht sehr große Einnahme).
3. Der Erlös aus dem Verkaufe der Restgrundstücke, eine einmalige Einnahme, die nicht zur Deckung der Zinsen, sondern zur Tilgung der Anleihe Verwendung finden mußte, die ursprünglich für 1932 in Aussicht genommen war.

Die der Kasse zufließenden Einnahmen deckten allerdings deren Unkosten nur zum Teil, so daß man von vornherein für die Straßenneubaukasse einen jährlichen Zuschuß aus dem Ordinarium im Betrage von 100 000 M. vorsah. Außerdem war $^1/_3$ der erwähnten neuen Einnahmenquelle für die Straßenneubaukasse bestimmt. Das Währschaftsgeld hatte in den Jahren 1887—1893 folgenden Ertrag gebracht:

1887/88	.....	297 969 M.
1888/89	.....	432 356 „
1889/90	....	497 631 „
1890/91	.....	443 453 „
1891/92	.....	480 451 „
1892/93	.....	500 000 „

*) Der Straßenneubaukasse wurde im Jahre 1897 die Spezialkasse für städtischen Grundbesitz nachgebildet. Der große städtische Grundbesitz (1573 ha) läßt sich, losgelöst von den übrigen Geschäften einer städtischen Verwaltung, auf diese Weise viel klarer übersehen, als wenn er in der Masse des Gesamtetats verschwände. (Vgl. auch S. 120.)

Man erwartete für die folgenden 25 Jahre einen Durchschnittsertrag von 230 000 M. und hoffte, demnach mit einer festen Einnahmequelle von rund 77 000 M. für die Straßenneubaukasse rechnen zu können. Die Erträgnisse aus dem Währschaftsgeld ließen jedoch nach. Eine andere Einnahmequelle aber steigerte sich: die durch die Battonstraße, Braubachstraße, Paulsgasse, Schuppengasse führende Trambahnlinie, die gleichfalls zu Beiträgen herangezogen wurde, lieferte zuletzt 20 000 M., während die ersten Beiträge nur 5000 M. betrugen. Doch genügten diese Einnahmen nicht, den Verlust auszugleichen, der der Straßenneubaukasse aus dem Rückgang des Währschaftsgeldes erwuchs. Die jährlichen Beiträge aus dem Ordinarium mußten daher vom 1. April 1899 ab von 100 000 M. auf 170 000 M. erhöht werden.

Prinzipielle Bedeutung der Frankfurter Durchbrüche.

Ein abgeschlossenes Bild von der finanziellen Entwicklung der Braubachstraße läßt sich heute noch nicht gewinnen. Das für die vorliegende Untersuchung Wichtige, die Form der Deckung des Zuschusses, ist indes schon bei dem gegenwärtigen Stande der Geschäfte zu erkennen. Charakteristisch daran ist der Versuch, die Durchbrüche durch eine Sonderkasse zu finanzieren, die außerhalb des städtischen Etats steht. Wenn auch im vorliegenden Falle infolge ungünstiger Verhältnisse eine der Kasse erschlossene Einnahmequelle versagte und das Ordinarium doch noch in Anspruch genommen werden mußte, bleibt die Trennung der Durchbruchsgeschäfte vom übrigen Stadtetat im Prinzip beibehalten, indem die städtischen Beiträge nicht wie sonst in der Fülle der laufenden Etatausgaben verschwinden und, wie das häufig vorkommt, mit anderen verwandten Ausgaben derart verschmolzen werden, daß man einen Überblick über die tatsächlichen Werte kaum gewinnen kann. Durch die Einrichtung der Straßenneubaukasse ist dies jederzeit möglich, und wenn sich bei einer solchen Übersicht auch herausstellt, daß das Unternehmen bis jetzt große Summen erfordert hat, ist das kein Nachteil. Hat doch die Stadt die Durchführung des Durchbruchs nicht in der Absicht unternommen, eine gewinnbringende Terrainspekulation zu treiben. Sie sah ihr Ziel darin, eine für die zukünftige Entwicklung der Stadt wichtige Aufgabe der kommunalen Baupolitik zu lösen, die in einer Steigerung der zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten dem gesamten städtischen Organismus zugute kommt.

F. Darmstadt.

Zweck des Durchbruchs.

In Darmstadt wurde im Jahre 1905 ein Durchbruch begonnen, der durch die eigenartige Fluchtlinienführung bemerkenswert ist. Zweck des Durchbruchs war, vom Stadtzentrum aus einen direkten Zugang nach den östlichen Vororten, dem Ostbahnhof und dem Woog zu schaffen. Der gerade Weg hierhin war durch ein enges altes Stadtgebiet getrennt, in dessen Innerem zugleich die schlechtesten Wohnungen der Stadt lagen; ein Symptom dafür war z. B., daß die Mieten nur wochen- und zimmerweise berechnet wurden. Mit dem Durchbruch sollte Luft und Licht in diesen Stadtteil gebracht werden; der Sanierungsgedanke war also auch hier, wenn auch nur sekundär,

bei der Planung maßgebend. Wie in anderen Fällen glaubte man, die Durchführung einer breiten Straße genüge, um dies zu erreichen. Das ist auch möglich, wenn die Höhe der neuen Häuser die Höhe der alten nicht so weit übersteigt, daß der bestehen bleibende alte Teil noch mehr in Luft und Licht beschränkt wird; denn schon die Anlage von breiten Straßen und Plätzen kann Luft in die Stadt hineinbringen. Solange außerhalb der nahen Umwallung die Bebauung aufhörte und sich an die Stadt direkt große Freiflächen anschlossen, war auch in den engen Gassen die Qualität der Luft besser; wie auch heute noch auf dem Lande eine geringere Luftzufuhr genügt; in Anbetracht dessen erscheint die enge Bauweise in früherer Zeit eher gerechtfertigt als heute.

Fig. 35. Darmstadt. Durchbruch der Landgraf-Georg-Straße.
1. Neue Fluchtlinie.
2. Der Stadt gehöriges altes Bauland, das zu Straßenzwecken verwendet wird.
3. Privatgrundstücke, die vom Konsortium für die Freilegung des Straßenlandes erworben wurden.
4. Die dabei dem Konsortium verbliebenen Restflächen.
5. Grundstücke, deren Besitzer dem Konsortium nahe stehen.
6. Ehemaliges Straßenland, das dem Bauland zugeschlagen wird.
7. Im Jahre 1914 bebaute neue Parzellen.
8. Vom Durchbruch unberührte Gebiete.

Schon eine einzige breite Durchbruchstraße kann einen alten Stadtteil den veränderten Verhältnissen anpassen, indem sie, ähnlich wie die Schneise im Wald, gewissermaßen einen Kanal darstellt, der frische Luft in das Gebiet hineinführt.

Das Bemerkenswerte am Darmstädter Durchbruch liegt aber nicht auf wohnungspolitischem und verkehrstechnischem Gebiet, sondern vielmehr in der Art der Fluchtlinienführung, es liegt ferner in der Art, in der man das private Kapital herangezogen hat.

Fluchtlinienführung.

Die Führung der Fluchtlinien stammt vom Darmstädter Beigeordneten Baurat Jäger. Die alten Bestände sollten möglichst geschont und die neuen Baulinien so gelegt werden, daß wenig Land erworben werden mußte. Der hinterm Rathaus gelegene freie Platz war bereits in städtischem Besitz, da früher das Schlachthaus dort gestanden hatte. Diese beiden Gesichtspunkte bestimmten den eigentümlichen geschwungenen Verlauf des Straßenzuges. Eine solche Rücksicht auf Bestehendes hatte auch noch

den Vorzug, daß die Straße bei ihrer geschwungenen Form die Terrainschwierigkeiten leichter überwindet und eine Steigung von 7,58 m Höhe auf ca. 100 m Länge aufweist. Wenn die Bebauung an der neuen Straße erst vollständig durchgeführt ist, wird sich zeigen, welche architektonischen Reize durch diese Lösung zu erzielen sind.

Fassadengestaltung.

Die Rücksicht auf Bestehendes brachte es mit sich, daß die Straßenwände nicht immer parallel verlaufen; eine Parallelität wurde auch nicht erzwungen, und auch dies wird dazu beitragen, die Architektur der Fassaden voll zur Geltung zu bringen. Obwohl die Stadt nicht Besitzerin der Grundstücke ist, sicherte sie sich auch hier einen Einfluß auf die Fassadengestaltung. Bei der Gewährung des Zuschusses an das ausführende Konsortium wurde eine entsprechende Bedingung gestellt. Vom Stadtarchitekten Buxbaum angefertigte Schaubilder sollen einen Anhalt geben, in welcher Weise sich die Stadt die einheitliche Bebauung gedacht hat. Genügen die eingereichten Baupläne den Ansprüchen der Stadtverwaltung, der Baupolizei, nicht, so kann sie Korrekturen verlangen und unter Umständen die weitere Anfertigung der Pläne selbst in die Hand nehmen.

Vertrag der Stadt mit dem Konsortium.

Für die Durchführung des Unternehmens hatte sich ein Konsortium gebildet, an dem u. a. ein Darmstädter Architekt und die Bank für Handel und Industrie beteiligt waren. Das Konsortium hatte durch geschickte Verhandlungen des beteiligten Architekten noch vor Bekanntwerden des Planes diejenigen Grundstücke angekauft, die ganz oder teilweise in die neue Straße fielen. Auf Grund eines Tauschvertrages vom 11. Oktober 1905 übergab das Konsortium die Straßenflächen lastenfrei der Stadtgemeinde und erhielt dafür das der Stadt als altes Straßenland oder vom ehemaligen Schlachthaus her bereits gehörige Gelände, soweit es zu Baustellenzwecken verwendbar war. Nach dem Tauschvertrag leistete die Stadt einen Zuschuß von 644 000 M., der entweder in bar oder durch Hingabe städtischer Wertpapiere zum Tageskurs zahlbar war. Für die Übergabe der einzelnen Geländeflächen waren im Vertrag besondere Termine festgesetzt, und entsprechend diesen Terminen hatten die Zahlungen der Stadt ratenweise zu erfolgen. Der Wert der tauschweise abgetretenen Grundstücke betrug nur 30 000 M. gegenüber einem baren Zuschuß von 644 000 M.

Als altes Straßenland waren 625 qm bereits im städtischem Besitz. Auch von den übrigen Grundstücken, die zur Durchführung des Unternehmens erst erworben werden mußten, konnte nur ein kleinerer Teil als Bauland wieder verwendet werden. Einen einigermaßen eingehenden Einblick in die Besitzverhältnisse der in Betracht kommenden Grundstücke gibt Fig. 35.

Der dieser Transaktion zugrunde liegende Vorgang läuft also darauf hinaus, daß die Stadt das für die Straßenflächen erforderliche Land käuflich erwirbt, nur wird ihr das mühsame und für eine Stadtverwaltung oft sehr schwierige Zusammenkaufen der nötigen Grundstücke durch ein Konsortium abgenommen, von dem sie das Land aus zweiter Hand erwirbt. Dabei hat die Stadt nur das wirklich in die Straßen fallende Land zu erwerben. Für den Abbruch der alten Baulichkeiten hat sie nicht zu sorgen,

denn § 2 des Tauschvertrages bestimmt, daß das Konsortium bis zum Überlieferungstag sämtliche auf dem Straßengelände stehenden Gebäude einschließlich der Fundamente bis zu einer Tiefe von 1 m unter der Bodenfläche derart zu beseitigen hat, daß die Stadt alsbald mit der Herstellung der Straße beginnen kann, ohne Stützung der seitlich der Straße stehenden Gebäude oder Gebäudeteile vornehmen zu müssen.

Höhe des Zuschusses. Die Stadt weiß also von vornherein, daß ihr das Unternehmen nicht mehr und nicht weniger als 644 000 M. für Grunderwerb und 39 708 M. für Straßenbau, zusammen 683 708 M. kosten würde. Die Kosten für Erwerb des Straßenlandes in Höhe von 644 000 M. wurden aus Anleihemitteln, die Zinsen der Anleihe aus Steuermitteln bestritten. Sondersteuern sind in Darmstadt aus diesem Anlaß nicht erhoben worden.

Deckung des Zuschusses.

Risiko und Gewinnchancen der Unternehmer. Daß zunächst die alten Gebäude erhalten bleiben konnten, war auch für die Unternehmer angenehm. Denn diese hatten sich natürlich nicht darauf beschränken können, das für die Straße erforderliche Gelände zu erwerben, sondern es waren ihnen noch die Restflächen und Splißteile an der neuen Straße verblieben, und ihr Vorteil bestand darin, daß sie kraft dieses Besitzes sich die Vorherrschaft über die neuen Bauplätze gesichert hatten. Der Erwerb der dahinterliegenden Grundstücke und die Arrondierung der Splißteile war direkt notwendig, um die in letzteren liegenden Kapitalien zu realisieren. Da sich aber solche Unternehmungen oft längere Zeit hinziehen, war es ratsam, die alten Gebäude zunächst stehen zu lassen und zu benutzen.

In der Möglichkeit, über die ev. eintretenden Wertsteigerungen zu verfügen, lag die Gegenleistung für den der Stadt geleisteten Dienst. Immerhin aber konnte auch der Zeitpunkt, wo dieser Gewinn eintritt, sich noch länger hinziehen. Obwohl das Konsortium die Grundstücke bis dahin weiter vermietete, überstieg doch ihr Buchwert den Ertragswert, so daß ein großer Teil der Zinsen dem Grundstückswert zugeschrieben werden muß und deren Selbstkosten sich noch mehr erhöhen. Auch hier waren aber, wie anderweit, die Bodenpreise schon vor Ausführung des Durchbruchs gestiegen.

Bebauung. Der allgemeine Rückgang in der Konjunktur im Baugewerbe hatte vor dem Kriege sich auch hier fühlbar gemacht, indem die bauliche Entwicklung der Straße noch zurückgeblieben war.

An der Landgraf-Georg-Straße wurden bis jetzt nur 3 Baustellen in der Größe

von	232	207	u. 188 qm
bebaut. Wert der Häuser	86 000	56 000	68 000 M.
Die Mieten betragen:	Haus 1	Haus 2	Haus 3
Im Parterre (Wohnungen u. kleine Läden)	2800 M.	1300 M.	1112 M.
Im I. Stock	550 „	700 „	300 „
			u. 350 „
Im II. Stock	402 „	700 „	294 „
	u. 550 „	600 „	500 „
Im Dachgeschoß	330 „		
	u. 500 „	550 „	420 „
Summe der Mieteingänge	5132 M.	3850 M.	2976 M.

Eine Verkehrszählung in der „Landgraf Georg" genannten Durchbruchstraße wurde noch nicht vorgenommen, doch ist auch ohne das zu erkennen, daß diese Verkehrsader für Darmstadt sehr notwendig war. Vom Hallenschwimmbad, vom Woog, vom Krankenhaus, vom Ostbahnhof und vor allem von den südlich der Mathildenhöhe liegenden Wohnvierteln strömt ein reger Wagen-, Straßenbahn- und Fußgängerverkehr nach der Innenstadt und durch diese hindurch nach dem Hauptbahnhof.

G. Zürich.

Sanierung in Zürich.

Einige Beispiele aus Zürich zeigen in charakteristischer Weise, wie die Entwicklung der City die Sanierung alter Stadtgebiete befördert. Bei den beiden in Zürich unweit des Limmatufers vorgenommenen Sanierungen wurde je ein alter Häuserblock abgerissen und für die Bebauung mit Geschäftshäusern vorbereitet. Die beiden Unternehmungen sind also als typische Beispiele von innerer Stadterweiterung aufzufassen. Da bei beiden ähnliche Verhältnisse vorlagen, genügt es, wenn nur ein Beispiel herausgegriffen wird.

Fig. 36. Zürich. Baudichte alter Stadtteile am Limmatquai.

Die Wohnungsverhältnisse sind in Zürich auch in den engsten Gassen der Altstadt besser als in anderen Städten. Die alten Stadtteile liegen auf hügeligem Gelände, die Gassen sind steil und die oberen Häuser überragen die tieferen. Auch in den engsten Straßen finden sich daher in den Obergeschossen Wohnungen, zu denen Luft und Sonne ungehinderten Zutritt haben. Nur in den am Limmatquai gelegenen Quartieren herrschen wirklich schlechte Wohnungsverhältnisse. Senkrecht zur Limmat verlaufende schmale dunkle Gassen bilden dort den einzigen Zugang und die einzige Luft- und Lichtquelle der Wohnungen. Diese sind der bevorzugte Sitz der in Zürich nicht reglementierten Prostitution. Die nachstehenden statistischen Angaben betreffen die Wohnungsverhältnisse des Sanierungsgebietes, beweisen aber, daß die Verhältnisse hier noch relativ günstig waren.

Fig. 37. Zürich. Sanierungsgebiet Stadthausbrücke-Limmatquai. (Die Sanierung ist nur eine Nebenerscheinung.)

Wohnungsstatistik über das Sanierungsgebiet.

In der Stadt Zürich kamen am 1. Dezember 1910 durchschnittlich 1,25 Bewohner auf 1 Zimmer; auf einen Wohnraum (Zimmer und Mansarde ohne Küche) entfielen 1,09 Bewohner. Das zwischen Mühlegasse und Preyergasse gelegene Abbruchsgebiet enthielt 11 Häuser. Die Bevölkerungsziffer pro Wohnraum (Zimmer und Mansarde ohne Küche) betrug dort durchschnittlich 1,73. Je ein Bewohner hatte 7,25 qm Bodenfläche und 17,17 cbm Luftraum zur Verfügung. Weitere Zahlenangaben über die

Wohnungsverhältnisse zeigt nachstehende Zusammenstellung. Die dort angeführten Werte beruhen auf Angaben von Brüschweiler.

	Im Sanierungsgebiet*)	In der ganzen Stadt überhaupt
pro 1 Bewohner Wohnfläche	7,25 qm	(1896 = 12,7 qm)
Luftraum	17,17 cbm	(1896 = 33,2 cbm)
Bevölkerungsziffer:		
für 1 Zimmer	1,81	1900 = 1,29
für 1 Wohnraum, Zimmer, Mansarde ohne Küche	1,73	1910 = 1,12
Besetzte Wohnungen	46	
Leere Wohnungen	1	
Wohnungen zusammen	47	
Zahl der Wohnräume (133 Zimmer und 6 Mansarden)	139	
Zahl der Küchen	46	
Abtritte mit Wasserspülung	27	
„ ohne Wasserspülung	6	
Aborte überhaupt	33	

Zahl der Fenster in den Wohnräumen 202
Mithin entfielen auf 1 Wohnraum ..... 1,5 Fenster
Zahl der Fenster in den Küchen 47
Jede Küche hatte darnach 1 Fenster, war also direkt lüftbar und zu belichten.

Die durchschnittliche Bodenfläche pro Wohnraum betrug ..... 12,61 qm
Der durchschnittliche Luftraum pro Wohnraum betrug ..... 29,80 cbm

Mietzins der besetzten Wohnungen . 20 898 Frs.
„ der leeren Wohnung ..... 400 „
Zusammen ..... 21 298 Frs.
Mietzins für 15 Geschäftslokale ..... 26 070 „ Mietzins überhaupt: 47 368 Frs.

Die Miete der Wohnungen betrug somit für 1 qm Bodenfläche 12,15 Franken.

Da insgesamt nur 236 Personen in dem Stadtteil wohnten, schien es nicht notwendig, besondere Maßnahmen zu deren Wiederunterbringung zu treffen.

Die Grundstücke waren teilweise nur sehr klein; ihre Größe betrug:

53,55 qm
63,— „
72,90 „
75,60 „
96,30 „
108,— „

*) Nach dem Stand vom 1. Dezember 1910.

108,35 qm
142,20 „
148,05 „
151,20 „
196,60 „

Erwerb.

Die Stadt hat diese Grundstücke freihändig erworben. Von der Enteignung wird auch in der Schweiz nur ungern und in seltenen Fällen Gebrauch gemacht. Das Enteignungsgesetz der Schweiz schließt sich an das französisch-belgische Gesetz an und ist im Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 festgelegt. Es hat im Laufe der Zeit durch Abänderungen einiger Artikel sowie durch die kantonale Gesetzgebung eine weitverzweigte, für die einzelnen Städte und Kantone besonders gültige Ausdehnung erfahren.

Nach Ankauf durch die Stadt gingen die Grundstücke an eine Unternehmerfirma über, die auf eigene Rechnung die Grundstücke mit Geschäftshäusern bebaut.

Kosten und Zuschuß.

Die Selbstkosten der Stadt setzen sich nach dem Voranschlage aus folgenden Posten zusammen:

Erwerbskosten für 11 Grundstücke		1 100 000 Fr.
Straßenbaukosten		69 685 „
	rund	1 170 000 Fr.

Davon sind wieder einzubringen:

Durch Verkauf der vom Abbruch wieder zu verwertenden alten Materialien	10 000 Fr.	
Durch Verkauf des Bauplatzes in Größe von 600 qm	618 000 „	
Durch Mehrwertsbeiträge der Anlieger	79 100 „	
Gesamterlös:	707 100 Fr.	707 100 Fr.
Bleibt ein Zuschuß von rund		463 000 Fr.

Mehrwertsbeiträge.

Obwohl eine vorzügliche Ausnutzung des Sanierungsgebietes unmittelbar nach dem Abbruch gesichert war, beträgt der Zuschuß nach dem Voranschlage 39% vom Gesamtobjekt, und doch erfuhr er eine wesentliche Reduktion, indem die Anlieger zu Mehrwertsbeiträgen herangezogen wurden. Die Beiträge entsprechen den in Preußen auf Grund des § 9 des Kommunalabgabengesetzes erhobenen Beiträgen. Der § 31 des Baugesetzes für den Kanton Zürich lautet:

„Die Eigentümer von Liegenschaften, welchen durch die Ausführung oder Änderung einer Straße oder eines Platzes Vorteile erwachsen, insbesondere die Anstößer, haben der Gemeinde Beiträge an den Kosten zu leisten. Der Beitrag des einzelnen Beteiligten soll sich auf die Hälfte der Wertvermehrung seiner Liegenschaften belaufen, mit der Einschränkung, daß die Summe der Beiträge höchstens auf den vollen Betrag der Kosten ansteigen darf."

Hiernach ist die Hälfte der Wertvermehrung dem Eigentümer belassen, die andere Hälfte wird der Stadt zugeführt, um die Kosten der die Wertvermehrung ver-

ursachenden Operationen zu reduzieren. Übersteigt die Hälfte der Wertvermehrung die Unkosten der Stadt — was wohl in der Praxis nicht vorkommen wird —, hat der Eigentümer von der Wertvermehrung nur soviel zu zahlen, daß die städtischen Kosten gedeckt sind. Die Stadt kommt mit dieser Bestimmung den Interessen der Grundeigentümer weit entgegen; sie begnügt sich mit der Hälfte des Wertzuwachses als Beitrag zu ihren Kosten und zahlt den Rest selbst, andrerseits überläßt sie den Gewinn aus der Anlage den Privaten, wenn die Kosten weniger als die Hälfte des Wertzuwachses betragen.

Die Höhe des Mehrwerts wird von einer Sachverständigenkommission festgesetzt, die nach denselben Gesichtspunkten arbeitet, wie die Entschädigungskommission im Enteignungsverfahren. Ein Wertzuwachs wird nicht nur bei den an der neuen Straße gelegenen Grundstücken angenommen, auch die Grundstücke der Nachbarstraßen werden herangezogen, soweit für sie ein Wertzuwachs in Frage kommen kann. Im vorliegenden Falle sind also auch die Grundstücke am Limmatquai beitragspflichtig, ebenso die Grundstücke an der Niederdorfstraße und Dreiergasse. Bei der großen Zahl der herangezogenen Grundstücke genügt eine verhältnismäßig geringe Belastung.

	Die Wertvermehrung	Der Beitrag
wird im Mindestfall auf	500 Frs.	250 Frs.
„ Höchstfall „	25 000 „	12 500 „ veranschlagt.

Die Beiträge sind so vorsichtig kalkuliert, daß sich bei der späteren Festsetzung höhere Beträge ergeben. Deren Beitreibung erfordert keine größeren Schwierigkeiten, als man sie im Enteignungsverfahren gewöhnt ist.

H. Trier.

Zustand des Sanierungsgebietes.

Ein Beispiel in Trier zeigt, daß auch außerhalb der inneren Altstadt ein Gebiet sanierungsbedürftig sein kann. Das Sanierungsgebiet liegt hier unweit der oberen Moselbrücke; es ist das alte Fischerdorf St. Barbara, das zwar schon längst der Stadtgemeinde Trier einverleibt ist, aber trotzdem einen seiner Lage am grünen Moselufer entsprechenden ländlichen Charakter gewahrt hat. Die Bevölkerung von St. Barbara, etwa 800 Köpfe, besteht zum Teil noch aus den Nachkommen der Fischer, die vor langer Zeit die Siedelung gegründet hatten. Die für Instandhaltung der alten Häuser nötigen Mittel aufzubringen, war ihnen vielfach unmöglich. Gründliche Reparaturen aber waren hier oft notwendig, da das Gebiet von jeher bei Hochwasser der Mosel unter Wasser gesetzt wurde. Mit dem Rückgang der Einnahmen der Bevölkerung geriet daher der ganze Stadtteil immer mehr in einen schlechten baulichen Zustand. Besonders ungünstig für die Entwicklung der Gesundheitsverhältnisse war der Mangel einer Kanalisation. Eine solche im Anschluß an das städtische Kanalnetz herzustellen, war unmöglich, weil der Stadtteil tiefer als die städtischen Kanalsohlen lag.

Die Abwässer liefen daher ähnlich wie in den Hamburger Gängen in offenen Rinnen durch die Höfe hindurch; während die Abwässer eines Hofes dort in einer Schleuse abflossen, vereinigten sich hier mehrere solche Rinnsale zu unbedeckten Abflüssen, die durch Höfe und Flure die Stoffe direkt der Mosel zuführten. Bei der Engigkeit der Höfe und der großen Wohndichte ein besonders bedenklicher Zustand.

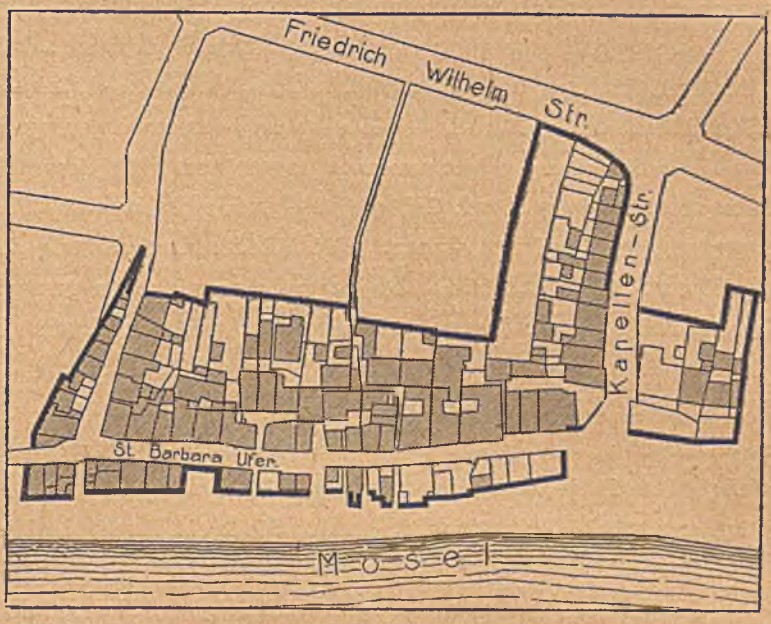


Fig. 38. Trier. Das Sanierungsgebiet St. Barbara.

Die Nachteile einer großen Wohndichte und eines schlechten baulichen Zustandes allein wären in dem in freier Gegend gelegenen und Luft und Licht zugänglichen Stadtteil weniger bedenklich gewesen, wohl aber barg das bestehende System der Abwässerbeseitigung eine ständige Typhusgefahr in sich.

Kosten des Kanalanschlusses im Sanierungsgebiet

Diese Gefahr zu beheben, wurde zunächst eine Kanalisation vorgeschlagen, bei der der Kanalinhalt durch Pumpen auf die Höhe der übrigen städtischen Schleusen gehoben werden sollte.

1. Die Baukosten der Kanalanlage würden betragen ... 20 000 M.
2. An Betriebskosten würden jährlich 1750 M. entstehen, das entspricht mit dem 25fachen Betrage kapitalisiert einer Summe von ..... 43 000 „
   Aufwendungen der Stadt..... 63 000 M.
3. An Installationskosten würden den Hauseigentümern mindestens erwachsen ..... 27 000 „
   Gesamtkosten des Anschlusses des alten Stadtteils an die städtische Kanalisation mittels Pumpen... 90 000 M.

In den mit 27 000 M. veranschlagten Installationskosten der Hauseigentümer sind die Kosten des Einbaues von Klosetträumen nicht mit inbegriffen; daß solche vielfach noch gar nicht vorhanden waren, beweist, wie ungenügend die hygienischen Einrichtungen der Häuser waren. Mit dem Aufwand von 90 000 M. würde sich nur eine sehr unvollständige Sanierung haben erreichen lassen, der Erfolg stünde bei einem

Gesamtwert der Grundstücke von über 500000 M. in keinem angemessenen Verhältnis zu den Kosten. Auf Anregung des Beigeordneten Stadtbaurats Schilling sah man daher von der Ausführung der Pumpenkanalisation ab und entschloß sich dazu, das Gelände anzukaufen und nach Abbruch der Häuser auf überschwemmungsfreie Höhe zu bringen.

Entschluß zur Sanierung.

Wiederunterbringung.

Das Sanierungsgebiet umfaßte 12 500 qm. In dessen Nachbarschaft besaß die Stadt bereits ein größeres Gelände von 31 667 qm, wovon rund 1500 qm bereits für Kleinwohnungen bestimmt waren. Die Wiederunterbringung der alten Bevölkerung in derselben Stadtgegend hätte also keine Schwierigkeiten gemacht. Da aber die Bevölkerung nicht an die Gegend gebunden war, sah man davon ab; das Gelände wurde für bessere Arbeiterwohnungen bestimmt und die Bevölkerung des Sanierungsgebietes rückt allmählich in andere freie Wohnungen der Stadt ein. Wie in Straßburg ist auch in Trier zu beobachten, daß die Beschaffung guter preiswerter Wohnungen verbilligend auf die weniger guten alten Wohnungen einwirkt und die Bevölkerung des Sanierungsgebietes anderwärts in der Stadt ein ihrem Einkommen entsprechendes Unterkommen findet.

Die Wohnungsfürsorge wird bei Befolgung dieser Politik auf eine breitere Basis gestellt. Auch die außerhalb des Sanierungsgebietes wohnende Bevölkerung nimmt an den Verbesserungen der Wohnverhältnisse teil, ein schrittweises Aufsteigen größerer Bevölkerungsmassen in bessere Lebensbedingungen kann damit erreicht werden. Die Wohnungsfürsorge anläßlich der Sanierung in dieser Weise auszudehnen, schien in Trier in Anbetracht der Wohnungsverhältnisse dringend geboten. Auf Grund einer aus dem Jahre 1913 vorliegenden Wohnungsstatistik war die Zivilbevölkerung in Trier vom 1. Januar 1908 bis zum 1. Januar 1913 um rund 2000 Köpfe, von 41 666 auf 43 600, die Zahl der Kleinwohnungen aber nur um 29 (von 3735 auf 3764) gestiegen. Die Zahl der Wohnungen mit 1 und 2 Räumen war sogar um 32 (von 1849 auf 1817) gesunken. Bei der Bewertung dieser Zahlen ist zu berücksichtigen, daß bei den statistischen Aufnahmen sämtliche Wohnungen ohne Rücksicht auf ihre Beschaffenheit gezählt sind. Die Verwaltung war sich bewußt, daß viele Kleinwohnungen in alten, gesundheitlich ungenügenden Häusern liegen, die den Mindestanforderungen nicht entsprechen. Ein strafferes Vorgehen auf dem Gebiete der Wohnungsinspektion, insbesondere die Schließung ganz ungenügender Wohnungen, war indes nicht möglich, denn bei dem Mangel an besseren Wohnungen hätte man nur eine noch drückendere Wohnungsnot hervorgerufen.

Wohnungsverhältnisse.

Die Sanierung des Barbaraviertels bot daher der Stadt willkommenen Anlaß, die Beschaffung guter Wohnungen selbst in die Hand zu nehmen.

Für die Bebauung des oberhalb von St. Barbara gelegenen Geländes wurde unter Trierer Architekten ein Wettbewerb ausgeschrieben. Von dem 31 667 qm großen Gelände sollten 15 000 qm mit Kleinwohnungen bebaut werden.

4 667 „ gingen als Straßenland ab.

12 000 „ waren für bessere Wohnungen bestimmt; sie lagen an der neuen Uferstraße und der senkrecht dazu verlaufenden breiten Hohenzollernstraße.

Der Wettbewerb befaßte sich nur mit den Kleinwohnungen. Auf Grund der Bedingungen des Preisausschreibens sollte

1/4 der Wohnungen 1 Zimmer und Wohnküche mit Zubehör
1/4 „ „ 2 „ „ „ „ „
1/4 „ „ 3 „ „ „ „ „
1/4 „ „ 4 „ „ „ „ „

enthalten.

Die Häuser werden sämtlich unterkellert, für je 3 Wohnungen ist Waschküche und Trockenboden vorgesehen. Jede Wohnung soll in sich abgeschlossen sein und einen eigenen Abort erhalten.

Auf die Anlage von bedeckten Sitzplätzen bei den Wohnungen, sowie Speisekammern oder gelüfteten Speiseschränken wurde bei dem Preisausschreiben Wert gelegt. Bei der Aufteilung des Geländes war dafür zu sorgen, daß im Innern Spielplätze blieben und die Höfe so zusammenhingen, daß eine einheitliche Gartenbenutzung möglich ist. Sowohl Einzelhäuser wie Reihenhäuser waren zu planen.

Auf Grund dieses Wettbewerbes wurde den Architekten Brand und Stahl in Trier und Düsseldorf die Ausführung übertragen.

Der hierzu bestimmte Entwurf sieht 69 Gebäude mit zusammen

177 Wohnungen
717 Wohnräumen
3 Läden
1 Wirtschaft
1 Kinderbewahranstalt

vor, und zwar enthalten

4	Gebäude	je 1	Wohnung,	zusammen	4	Wohnungen
34	„	„ 2	„	„	68	„
23	„	„ 3	„	„	69	„
2	„	„ 4	„	„	8	„
3	„	„ 5	„	„	15	„
1	„	„ 6	„	„	6	„
1	„	„ 7	„	„	7	„
1	„	Schule				
69					177	Wohnungen.

Von den 177 Wohnungen bestehen

6	Wohnungen	aus 2	Räumen,	zusammen	12	Räume
53	„	„ 3	„	„	159	„
64	„	„ 4	„	„	256	„
36	„	„ 5	„	„	180	„
16	„	„ 6	„	„	96	„
2	„	„ 7	„	„	14	„
177	Wohnungen	aus			717	Räumen.

Die 717 Räume bestehen aus

177 Küchen
512 Zimmern
28 unbewohnbaren Dielen, Werkstätten usw.

717 Räume.

Die Kosten der Anlage sind durch bindendes Angebot unter Hinzurechnung von 50 000 M. Bauzinsen, auf 1 200 000 M. festgesetzt; Grund und Boden ist nur mit 181 775 M. auf 19 500 qm einschl. der anteiligen Straßenbaukosten bewertet, obwohl der Erwerb des ganzen Geländes der Stadt Kosten in Höhe von 267 285 M. verursachte. Das Kleinwohnungsgelände wird nur mit 6 M./qm, das wertvollere an der Ufer- und der Hohenzollernstraße mit 13 M./qm angesetzt. Der Wert der teuren Grundstücke an der Uferstraße und Hohenzollernstraße gleicht also den niedrigen Preis der mit Arbeiterwohnungen bebauten Grundstücke aus. Schon dies erleichtert wesentlich die Durchführung des Unternehmens, außerdem hat die Landesversicherungsanstalt der Rheinprovinz hierzu ein Darlehen von 700 000 M. zu $3^1/_2$% bei einer 2%igen Amortisation bewilligt und an die Gewährung dieses Darlehns die Bedingung geknüpft, daß höchstens 400 000 M. zu Geländeankäufen im Sanierungsgebiet verwendet und 300 000 M. in Neubauten angelegt werden. Diese Gelder bleiben auch beim Verkauf von Ein- und Zweifamilienhäusern bestehen, müssen indes sofort zurückgezahlt werden, wenn eine Person mehrere Häuser erwirbt.

Ankauf der Grundstücke im Sanierungsgebiet.

Bei einer derartigen Kombination zweier Unternehmungen hatte die Stadt für den Grunderwerb im Sanierungsgebiet 400 000 M. zur Verfügung. Der Wert der Grundstücke wurde durch eine Kommission auf 500 000 M. geschätzt. Die Kommission war eigens zu diesem Zweck eingesetzt und bestand aus 5 Mitgliedern, d. h.

dem Stadtbaurat,
einem Architekten,
einem Baugewerksmeister,
einem Steuerinspektor und einem ehemaligen Katasterkontrolleur.

Im Jahre 1914 war etwa ein Drittel der Grundstücke angekauft. Die Schätzung hat sich als richtig erwiesen. Da einzelne Gebäude in den letzten Jahren überhaupt nicht mehr unterhalten worden waren, blieb der Kaufpreis von 143 481 M. um 10 212 M. hinter der Taxe von 153 693 M. zurück. Da der Ankauf durchweg freihändig erfolgte, war eine Enteignung bisher nicht nötig. Indem man aber den einzelnen Grundbesitzern vorstellte, daß sie eben bei ihren hohen Forderungen und der Kleinheit der Parzellen einen anderen Käufer als die Stadt niemals finden würden, gelang es durch ruhiges Hinhalten und Warten, normale Preise zu erzielen.

Kosten und Zuschuß

Als Bauland hat das Sanierungsgebiet einen nutzbaren Flächeninhalt von ca. 12 500 qm. Bei dem Gesamtpreis von 500 000 M. kostet ein Quadratmeter 40 M. Man nimmt an, daß durch den Abbruch und die Aufhöhung des Geländes weitere Kosten nicht entstehen und schlägt auch die Straßenbaukosten mit 200 M. pro Frontmeter nicht den Grundstückskosten zu. Man nimmt ferner an, daß das aufgeschüttete Ge-

lände mit 20 M. pro Quadratmeter zu verkaufen ist. Das ergibt für die Durchführung der Sanierung einen Zuschuß von 250 000 M. Nun ergibt aber die Kombination mit der anderen Unternehmung nicht allein den Vorteil, daß man von der Landesversicherungsanstalt flüssige Gelder zum Ankauf zur Verfügung hat, man kann auch die beim Verkauf der vorderen Grundstücke der Uferstraße und des Hohenzollernrings erzielten Überschüsse von 138 000 M. zur teilweisen Deckung der Unkosten mit heranziehen.

Der Zuschuß von	250 000 M.
vermindert sich durch den Überschuß am Hohenzollernring usw. um.....	138 000 „
auf.....	112 000 M.

Ferner bleibt der Stadt noch die Ausführung der Kanalisation im Betrage von 63 000 M. erspart. Dieser Posten ist aus dem Verzeichnis der notwendigen Ausgaben zu streichen.

Der Zuschuß von.....	112 000 M.
wird also noch um	63 000 „
reduziert auf	49 000 M.

Vom wirtschaftlichen Standpunkte aus wäre auch noch zu berücksichtigen, daß den früheren Besitzern die Installationskosten von 27 000 M. (vgl. S. 133) erspart blieben. Das Sanierungswerk, bei dem Werte von $^1/_2$ Million Mark zerstört werden, würde demnach nur einen Zuschuß von 22 000 M. erfordern.

Mit Rücksicht auf den eigenartigen Finanzplan und die Lösung der Frage der Wiederunterbringung schien es angebracht, das im übrigen verhältnismäßig kleine Unternehmen in diesem Buche mitzuerwähnen.

J. Hamburg.

1. Die Umgestaltung der Hamburger Innnenstadt.

Ausbreitung der Kontorgebäude.

In der größten Hafenstadt des Deutschen Reiches mußte eine besonders intensive Citybildung stattfinden, kurz vor dem Kriege noch wich ein altes Haus nach dem anderen den sich immer mehr ausbreitenden Kontorgebäuden. Ein solcher Prozeß aber vollzieht sich allmählich, in seiner Intensität ist er von den Schwankungen der Konjunktur abhängig.

Neubau ganzer Stadtteile.

Abgesehen davon sind auch ganze Stadtgebiete an verschiedenen Stellen der Innenstadt einheitlich niedergelegt, neu aufgeteilt und wieder bebaut worden. Der Plan von Hamburg, Fig. 39, zeigt, welchen Umfang diese Flächen einnehmen und welch kleiner Teil des alten Hamburg sich nur erhalten hat.

Brand 1842.

Je nach den Ursachen gliedern sich die einzelnen Umbildungsprozesse in verschiedene Gruppen. Der im Plan punktiert gezeichnete Stadtteil mußte von Grund aus aufgebaut werden, als der alte Bestand im Jahre 1842 einem Brande zum Opfer gefallen war. Das Verbot, in Fachwerkhäusern Spiritusbrennereien zu betreiben, war nicht beachtet worden, am südlichsten Ende der punktierten Fläche brach in einer solchen ein Brand aus, brennender Spiritus und brennendes Öl flossen die Fleete entlang,

damit verbreitete sich das Feuer auf die Nachbarschaft, in kurzer Zeit war der Brand im ganzen Stadtteil ausgebrochen. Vom Brandherde aus fegte der Sturmwind das Feuer über die benachbarten Straßen und einen großen Teil der Stadt; erst an der Alster und am Glockengießerwall wurde den Flammen der natürliche Halt geboten.

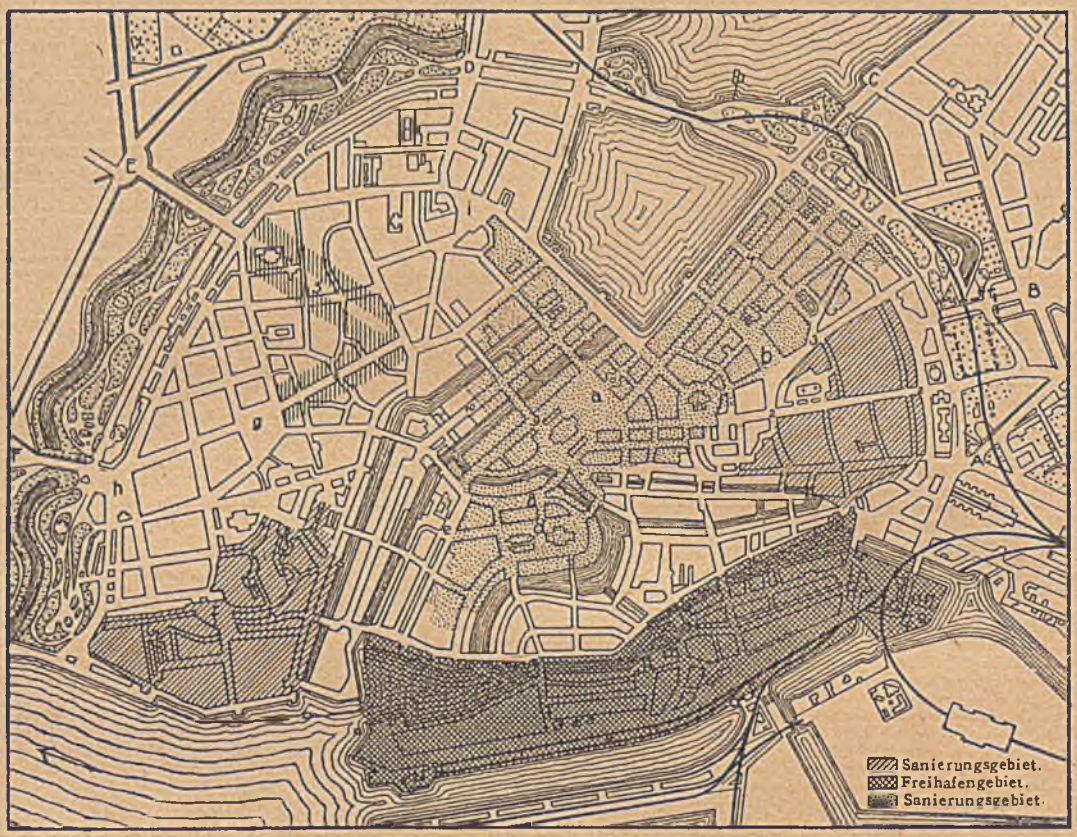


Fig. 39. Hamburg. Die Umgestaltung der Innenstadt im 19. Jahrhundert.

A. Klostertor.
B. Steintor.
C. Ferdinandtor.
D. Dammtor.
E. Holstentor.
F. Millerntor.

a) Rathausmarkt.
b) Pferdemarkt.
c) Schweinemarkt.
d) Hopfenmarkt.
e) Rödingsmarkt.
f) Scharmarkt.
g) Gr. Neumarkt.
h) Gänsemarkt.
i) Zeughausmarkt.

1. Niedernstraße.
2. Steinstraße.
3. Spitalstraße.
4. Ferdinandstraße.
5. Kaiser-Wilhelm-Str.
6. Wexstraße.
7. Herrengraben.
8. Gr. Burstah.
9. Alter Wall.
10. Neuer Wall.

Die anderen durch Schraffen und Kreuzschraffen hervorgehobenen Flächen stellen im Gegensatz zu dieser durch Naturgewalt hervorgerufenen Umbildung zielbewußt geplante Neugestaltungen alter Stadtteile dar. Beide Prozesse stehen mit der Citybildung nur in indirektem Zusammenhang. Die alten Stadtteile wurden mit Ausnahme desjenigen nördlich der Steinstraße (Mönckebergstraße) nicht niedergerissen, um Bureaugebäude zu errichten, es geschah, um anderen Anforderungen zu genügen, die allerdings wie die Citybildung mit der wachsenden Ausdehnung des Handels in ursächlichem Zusammenhange stehen. Die kreuzweis schraffierte Fläche im Südosten war mit einer Bevölkerung von 24 000 Einwohnern bis in die 80er Jahre des 19. Jahrhunderts

eines der dichtbesiedelten Gebiete Hamburgs gewesen. Bei der Herstellung des Zollanschlusses mußten die alten Häuser den Speicher- und Hafenbauten weichen. Die Wiederunterbringung der alten Bevölkerung wurde damals der Privatspekulation überlassen.

Freihafen.

Indem der Hafen immer größere Ausdehnung annahm, wuchs auch die Zahl der darin beschäftigten Arbeiter. Diese müssen in der Nähe des Hafens wohnen, denn sie haben keine feste Arbeit, ihre Beschäftigung hängt vom Eingang der Schiffe ab, der sich niemals auf die Stunde berechnen läßt. Die „Schauerleute" müssen daher oft stundenlang, wie man sagt, „nach Arbeit ausgucken". So drängten sich die Hafenarbeiter mehr als je in den alten Stadtteilen am Hafen zusammen, bei dem geringen Angebot an günstig gelegenen Wohnungen und bei der großen Nachfrage stiegen infolgedessen dort die Mieten immer höher, andererseits sahen sich die Vermieter nicht veranlaßt, ihre Mieter durch die Güte der Wohnung anzuziehen. Die Arbeiter wohnten für teures Geld in schlechtgehaltenen, halb verfallenen und bis aufs äußerste überfüllten Wohnungen.

Sanierung.

Nur um diese Zustände zu beseitigen, hat der Hamburger Staat nach der Cholera von 1892 ganze Stadtteile abgebrochen und neu aufgebaut, es sind das die auf dem Plan durch einfache Schraffur hervorgehobenen Gebiete. Wir haben hier also eine Sanierung im größten Maßstabe vor uns, wie sie in dem Umfange sich anderen Ortes schon aus finanziellen Gründen kaum durchführen ließe. Hier aber, wo die Wohnungsverhältnisse sich im gleichen Verhältnisse verschlechtert hatten, wie der Hafen an Ausdehnung gewann, brachten die großen Einnahmen aus dem Hafen auch die Mittel, das rund 40 Millionen verschlingende Unternehmen ohne fühlbare Belastung der Steuerzahler durchzuführen.

2. Die Cholera von 1892 und ihre Wirkung.

Wenn man die furchtbaren Verheerungen kennt, die die großen Seuchen, insbesondere die Cholera von 1892 in Hamburg angerichtet haben, wird man verstehen, wie eine Stadt sich rasch zu so tiefgreifenden Maßnahmen entschließen konnte.

Pest.

Schon im Jahre 1597 hatte die Pest in Hamburg gewütet, der Arzt Bökel gab damals eine „Pestordnung" bekannt, die für uns von Interesse ist, weil schon hierin „den bösen Zuständen in den Gassen die bedeutende Ausdehnung der Seuche" zugeschrieben wird. Die Pest hat ferner im Dreißigjährigen Kriege große Verheerungen in Hamburg angerichtet.

Cholera in Hamburg während des XIX. Jahrhunderts.

Im 19. Jahrhundert suchte die Cholera mehrere Male die Stadt heim. Bei ihrem Erscheinen raffte sie jedesmal Tausende von Menschen dahin. Die umfangreichen Maßnahmen, die Hamburg im Jahre 1893 getroffen hat, sind also nicht auf das einmalige Auftreten der Cholera zurückzuführen, sie erklären sich daraus, daß Hamburg seit dem ersten Auftreten der Epidemie in Europa wiederholt von dieser Epidemie betroffen wurde. Man wird daher begreifen, daß man unter diesen Umständen in der berechtigten Angst und unter dem Eindruck des Schreckens, den die Epidemie hervor-

rief, auch manche Maßnahme traf, die bei einer nachträglichen ruhigeren Betrachtung als zu weitgehend erscheint. Schon vor 1892 hatte die Cholera in Hamburg gewütet, und zwar in den Jahren 1831, 1848, 1866, 1871, 1873. Fig. 40 zeigt, daß die Epidemie vom Jahre 1831 noch nicht sehr bedeutend war, das gleiche gilt für die vom Jahre 1871, die Epidemien von 1848 und 1892 haben dagegen schon ganz bedeutende Verheerungen angerichtet. Im besonderen ist aus der Darstellung ersichtlich, welch gewaltige Ausdehnung die Cholera von 1892 genommen hat und wie explosionsartig der Ausbruch erfolgte, und wie ungewöhnlich rasch die Epidemie wieder zurückging, ehe sie nach einem letzten Aufflackern verschwand.

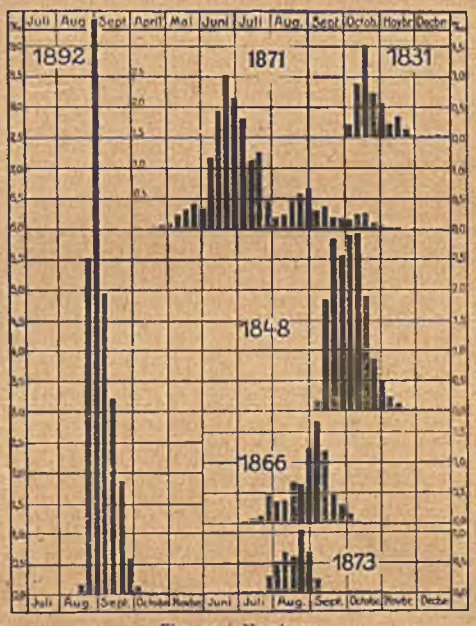


Fig. 40. Hamburg.
Die 6 Cholera-Epidemien Hamburgs im 19. Jahrhundert.

Cholera von 1892.

Im Sommer des Jahres 1892 hatte man gehört, daß die Cholera aus den Gebieten des Ganges über Persien nach Rußland übergetreten war. Man wähnte sie aber noch in weiter Ferne, als am 18. August in Hamburg überraschend der Ausbruch der Epidemie erfolgte.

Die Stadt war damals für die Epidemie durchaus nicht vorbereitet. Die Krankenhäuser waren sofort überfüllt, es fehlte an Zeit und an Kräften, um die nötigen Kochsalzinjektionen zu machen. Da Krankenwagen in der nötigen Zahl nicht zur Verfügung standen, mußten die Kranken auch auf Möbel- und Leichenwagen ins Krankenhaus gefahren werden. Dort starben sie bald und blieben dann tagelang in den Korridoren der Anatomie liegen, ehe sie nach den Leichenhallen gebracht wurden. Am Lübecker Tor mußte man in wenigen Tagen zwei neue Leichenhallen errichten. Die Toten wurden dann ohne Feierlichkeiten in Massengräber wie auf einem Kriegsschauplatz beerdigt. Der Kampf gegen die Cholera wurde immer schwerer und die Wirkungen immer bedenklicher. In den Apotheken trat bald ein Notstand ein, von auswärts wollte niemand zur Hilfe kommen, und wer Hamburg verließ, wurde an anderen Orten nicht aufgenommen. Zwischen dem 16. August und 12. November waren 8605 Personen der Epidemie zum Opfer gefallen; dann ließ sie allmählich nach und brach in kleinem Maße, gewissermaßen wie ein letztes Aufflackern einer Flamme nach dem Brande im Jahre 1893 nochmals aus.

Wirkung der Cholera auf das Wirtschaftsleben.

Die Wirkung der Epidemie traf auch solche, die nicht von der Krankheit selbst ergriffen waren. Viele gerieten durch die Folgen in arge wirtschaftliche Not. Anfang Juli waren nur leichtere Erkrankungen vorgekommen. Als aber am 18. August der aus der Fig. 40 hervorgehende gewaltige Ausbruch erfolgte, war die Stadt plötzlich

abgesperrt wie bei einer Blockade. Der Hafen verödete. Am 22. August liefen die großen Schiffe nicht mehr in Hamburg ein, die Passagierdampfer der Hamburg-Amerika-Linie kamen nur noch nach Cuxhaven, bald aber nicht einmal mehr dorthin, sie vermittelten den Verkehr zwischen Europa und Amerika nur von Southampton aus. Da der Hafen verödet dalag, fehlte es den kleinen Leuten, soweit sie von der Cholera verschont geblieben waren, an Arbeit; Arbeitslosigkeit und Teuerung riefen eine bittre Not hervor. Diese Not wurde rasch größer, da bald alle Arbeit ruhte, so daß die Gewerbekammer in einem Aufruf darum bitten mußte, die Arbeit fortzusetzen, „da der infolge der Cholera verursachte Schaden sonst nur noch größer werde, indem er mit seinen Folgen auch auf die Gesunden herübergriffe." Der ganze Handel lag brach, viele Großkaufleute erlitten namhafte Verluste.

Ursachen der Epidemie.

Es ist erklärlich, daß ein solches Ereignis weitgehende Folgen hat. In allen Kreisen Deutschlands hat man sich damals mit dieser Frage befaßt. Allein 48 Druckschriften kleineren Umfangs sind binnen weniger Monate in Hamburg anläßlich der Epidemie erschienen*).

Die Ursachen der Epidemie sind nicht ganz aufgeklärt. Robert Koch wurde herbeigerufen, er schiebt die Ursachen der Cholera darauf, daß die Elbe durch Sielwässer aus den Auswandererbaracken mit Cholerabazillen infiziert sei. Er regte mit dieser Theorie an, die Wasserversorgung in Hamburg zu reorganisieren. An den Beratungen mit Robert Koch beteiligten sich Andreas Meyer, Dr. Reincke und Gaffky; Das Ergebnis der Beratungen war die Gründung des hygienischen Instituts, das Gaffky einrichtete und zu dessen Direktor Gaffkys Assistent Dunbar ernannt wurde, in dem Institut wird die Trinkwasserversorgung Hamburgs beobachtet, um ein wiederholtes Ausbrechen der Epidemie zu verhüten. Das ist nötig, weil es in Hamburg nicht möglich ist, die Stadt mit Quellwasser zu versorgen, man ist gezwungen, die nötigen Quantitäten Trinkwasser aus der Elbe zu nehmen. Man wandte infolgedessen Sterilisierungsfragen erhöhte Aufmerksamkeit zu. Es wurden viele Versuche mit der Sterilisierung des Trinkwassers gemacht. Werner von Siemens schlug vor, das ganze Trinkwasser durch Abkochen zu sterilisieren, der technische und finanzielle Aufwand, den dieses Verfahren erfordert, war aber so hoch, daß es im großen nicht durchgeführt werden konnte; doch haben damals kleine industrielle Unternehmungen, Badeanstalten, Haushaltungs- und Wirtschaftsversorgungen derartige Sterilisierungsapparate aufgestellt.

Sicher aber waren für das Auftreten der Epidemie außer der Trinkwasserversorgung noch andere Faktoren wirksam, viele stellten sie sogar als die Hauptursachen

*) In welcher Art sogar auch die unteren Schichten der Bevölkerung sich mit der Epidemie befaßten, geht aus den Mitteilungen hervor, die Sieveking in seinen „Nachklänge aus der Cholerazeit 1892" (Medizinische Wochenschrift 1899, Nr. 59) veröffentlicht. Hier werden die Vorschläge zur Abwehr der Cholera mitgeteilt, die von kleineren Leuten, Bürgern usw. dem Senat gemacht werden; einer schlug vor, man solle die Bazillen mit Kanonen töten; manche forderten für ihre Vorschläge, von denen sie großen Erfolg erwarteten, Honorare bis zu 40 000 M. Die Mitteilungen sind wertvoll, weil daraus hervorgeht, in welcher Weise sich die Phantasie der Bevölkerung mit der Epidemie beschäftigte.

der Cholera hin. In Wirklichkeit werden wohl verschiedene zum Teil unaufgeklärte ungünstige Momente zusammengewirkt haben, um die Epidemie so zum Ausbruch zu bringen.

In dem den Teilnehmern der 73. Versammlung deutscher Naturforscher und Ärzte als Festgabe gewidmeten Werke „Hamburg in naturwissenschaftlicher und medizinischer Beziehung" wird als ein wichtiger Faktor für die hohe Sterblichkeit während der Cholera in den ärmeren Stadtteilen die schlechte Ernährung der Bevölkerung angegeben.

O. Paulsen äußert in seiner Schrift „Über die Ursachen der diesjährigen Choleraepidemie in Hamburg 1892", daß das Wasser in den Wohnungen infiziert werde. Er weist darauf hin, daß die Wasserkästen in den Klosetts stünden und nicht einmal bedeckt wären. In den Wasserkästen sammelte man das Wasser, ehe man es zu Trink- und Nutzzwecken entnahm. Sicher sind nach dem Ausbruch der Cholera manche Erreger auf diese Weise übertragen worden, die eigentliche Ursache aber ist nicht darin zu erkennen. Paulsen erreichte mit seinen Ausführungen, daß die Wasserkästen außer für Klosetts und Badestuben verboten wurden.

Staatliche Maßnahmen zu ihrer Verhütung.

Um ein wiederholtes Auftreten der Epidemie zu verhüten, wurde bereits am 14./15. September 1892, also noch vor dem Ende der Epidemie, eine Senats- und Bürgerschafts-Kommission eingesetzt, die sich mit den Ursachen der Cholera, namentlich mit der Frage der Trinkwasserversorgung, zu befassen hatte. Später wurde ihr noch der Auftrag erteilt, mit tunlichster Beschleunigung für Vorlagen zur Beseitigung ungesunder Wohnungen und für die infolgedessen notwendige Beschaffung gesunder sogenannter Arbeiterwohnungen Sorge zu tragen. Es setzte hiermit also noch unter dem Drucke der Epidemie eine umfassende Organisation zur Bekämpfung des Wohnungselends ein. Lorenz von Stein sagt in seinem Buch „Das Gesundheitswesen": „In der Cholera ist vielleicht das erstemal in der Weltgeschichte aus einem Fluche für die Menschheit ein Segen geworden." Die Epidemie hatte grelle Schlaglichter auf die Wohnungsverhältnisse der unteren Klassen in der Hafengegend geworfen; das Elend breiter Volksschichten wurde sichtbar.

3. Sanitäre Einrichtungen der alten Häuser.

Robert Koch hat damals auch die Wohnungsverhältnisse in den Hafengegenden untersucht. Er soll dabei geäußert haben: „Ich vergesse, daß ich mich in Europa befinde." So ungenügend waren die hygienischen Einrichtungen der Häuser.

Abortanlagen.

Besonders begünstigt haben die Cholera die Mängel bei den Abortanlagen. In einem Hofe der Steinstraße, der von 33 Familien in 22 Häusern bewohnt wurde, war nur ein einziger Abtritt in 5 Abteilungen vorhanden. In einem anderen Hofe war für 20 Familien ein einziges Klosett vorgesehen, und in einem dritten kamen auf 40 Bewohner 3 Abteile. Solche Beispiele ließen sich unzählige anführen. Die Aborträume waren meistens gar nicht oder nur höchst ungenügend gelüftet und meistens dunkel (Fig. 62, Taf. IV, u. Fig. 63, S. 196). Es ist begreiflich, daß unter diesen Umständen

die Aufstellung der Wasserkästen, die zur Entnahme des Trinkwassers dienten, eine große Gefahr für die Krankheitsübertragung bedeutet.

Übrigens sind die Mängel der Aborte in Hamburg ein alter Übelstand. Bereits in einer 1782 erschienenen Schrift „Kleine Charakteristik von Hamburg, von einem Kosmopoliten 3 Treppen hoch", die als Schmähschrift konfisziert wurde, ist über den ungesunden Gesundheitszustand der Bevölkerung der heutigen Sanierungsgebiete geklagt. Der Verfasser schreibt das dem Übelstand zu, daß „Notdurftskämmerlein am rarsten seien," und daß infolgedessen viele Hamburger an Verdauungsstörungen litten. Die Ärzte hätten daher auf die Rezepte meist nur die griechischen Worte ano oder kato zu schreiben, um dem Apotheker den Inhalt ihrer Verordnung mitzuteilen*).

In neuerer Zeit ist darin einiges gebessert worden. Die schlimmsten Folgen ungenügender Abortanlagen wurden wenigstens dadurch behoben, daß das Wohnungsgesetz eine regelmäßige Reinigung fordert.

Die Lage der Klosetts im Hofe bringt aber noch einen anderen Nachteil mit sich. Oft sind die Bewohner zu bequem, beim Wegräumen der Abfälle, die dazu bestimmten Örtlichkeiten aufzusuchen. Kot und Urin wurden in die Gosse hinabgeschüttet. Bedenkt man, daß eine Wasserleitung in den Wohnungen nicht vorhanden war und es an Spülwasser fehlte, erhält man ein anschauliches Bild von den Folgen solcher Gewohnheiten. Dem Verfasser wurde sogar berichtet, daß in Etagenwohnungen Schweine gezüchtet worden seien; so sonderbar dies klingt, scheint das aber keine wesentliche Verschlechterung gegenüber den übrigen Zuständen zu sein.

Wasserzu- und -abfluß.

Ähnlich waren auch die Einrichtungen der Wasserzu- und -ableitung. In den oben erwähnten Häusern der Steinstraße war für die in 22 Wohnungen untergebrachten 33 Familien nur ein einziger Wasserhahn und eine einzige Gosse, in Hamburg Handstein genannt, vorhanden. In einem anderen Hofe benutzten 15 Familien einen Handstein, und es stand ihnen ebenfalls auch nur ein Wasserhahn zur Verfügung. Die Abwässer wurden dann direkt in die Fleete geleitet; die Fleete liegen aber bei Ebbezeit großenteils trocken. Die Luft in den sehr engen, dicht von hohen Häusern umschlossenen Wasserstraßen war daher oft sehr schlecht, auch die unvermeidbare Berührung mit dem rückständigen Fleetwasser konnte für die Bevölkerung gefährlich werden. Nach der Cholera wurde daher verlangt, daß das Sielwasser nicht in ungeklärtem Zustande in die Elbe und die Fleete geleitet würde.

Eine Abwässerreinigung ist auch heute noch nicht in Hamburg eingerichtet. Wie in Magdeburg fließt hier das Sielwasser in den Strom. Nach Ansicht der Baudeputation wird die Fischzucht hierdurch nicht gestört, im Gegenteil sollen den Lebewesen — nicht nur den niederen Bakterien, sondern auch den Fischen — wertvolle Nährstoffe zugeführt werden. Eine Gefahr sei ganz ausgeschlossen. Das mag zutreffen bei den großen Wassermengen der Unterelbe, es bedeutet aber eine große Gefahr bei den sich durch hohe Häuserreihen dahinschlängelnden außerordentlich engen Fleeten

*) S. 93 genannter Schrift.

denn dort ist der Prozentsatz der zugeführten Bakterien im Verhältnis zum Wasser so groß, daß es den Fäkalstoff nicht absorbieren kann.

Auch dieser Umstand förderte im Jahre 1892 die Ausbreitung einer Epidemie wie der Cholera, da deren Erreger durch den Darminhalt übertragen werden.

Höhenlage bei Überschwemmungen.

Daß man bei der Sanierung soweit ging, ganze Stadtteile niederzureißen, erklärt sich auch aus deren ungünstiger Höhenlage. Bei den im Frühjahr und Herbst eintretenden Sturmfluten wurden sie regelmäßig unter Wasser gesetzt, denn sie lagen unterhalb des Wasserspiegels, den die Elbe bei Sturmfluten einnimmt. Die Unannehmlichkeiten der Überschwemmung werden durch folgenden Vorgang noch erhöht. Die Häuser waren in ihrer Entwässerung an ein städtisches Stammsiel angeschlossen, das mit selbstschließenden Türen nach der Elbe und Notauslässen nach der Alster versehen war, deren Wasserspiegel immer unter der sturmflutfreien Höhe der Elbe blieb. Stieg das Wasser bei Hochwasser in der Elbe an, schlossen sich die Türen, und die in den Sielen sich sammelnden Abwässer konnten nicht mehr in die Elbe austreten; sie stiegen in den Schleusen so lange an, bis sie sich durch die Notauslässe in die Alster ergossen. Dabei blieben die schweren Stoffe des gesamten Sielinhaltes in den Sielen zurück. Die Siele wirkten als Reservoir, nicht als Abfluß. Da der Wasserstand der Alster aber 6,6 m und bei Sturmfluten sogar noch „erheblich höher" liegt, fand eine Überflutung der unter 6,6 m liegenden Stadtteile mit schmutzigem Sielwasser bereits statt, ehe es durch die Notauslässe in die Alster austreten konnte.

Bei Sturmfluten wurde ein Teil der Stadt vor Überschwemmungen durch den sogenannten Niederdamm bewahrt. Der Niederdamm führt von der Michaeliskirche über den großen Burstah nach der Schauenburger Straße, er ist mit dem Straßendamm der oben angeführten Straßenzüge identisch. Dieser Damm wird nun von dem obenerwähnten Stammsiel durchschnitten. Um zu verhüten, daß die Alsterniederung von dieser Stelle aus bei Hochwasser überschwemmt wird, mußte das am Herrengraben befindliche Siel rechtzeitig, d. h. bei einem Wasserstande von 7,54 m geschlossen werden. In diesem Augenblick trat aber das Wasser in den an dieses Siel angeschlossenen Kellern aus den Gossen heraus; das Wasser gelangt dann aus den Sielen durch die Keller und bei einem Wasserstande von 8 m über die Quaimauern des Herrengrabens und der Elbe hinweg durch die Straßentrummen in die anderen Siele, deren Niveau nunmehr mit denen des Elbwassers anstieg und sämtliche Keller der tieferliegenden Stadtteile mit einem Wasser überschwemmt, das von schmutzigem und bakterienreichem Sielwasser durchsetzt ist. Außerdem drang dann das Grundwasser, in Hamburg sehr treffend Drängwasser genannt, durch Mauerritzen und durch neben den Leitungen befindliche Hohlräume in die Keller ein und beschleunigte das Vorwärtsdrängen der Überschwemmung.

Überschwemmungen haben immer erheblichen Schaden zur Folge, Hafenwasser aber ist besonders unangenehm, da die Schiffe ihre Abwässer in den Hafen ergießen. Die Zahl der auf den Schiffen im Hafen befindlichen Personen betrug:

Im Jahre	1895	7 137	Personen
„ „	1900	8 269	„
„ „	1905	10 672	„
„ „	1910	11 714	„

Die Aufhöhung des Stadtteils auf sturmflutfreie Höhe war also die unerläßliche Vorbedingung für die Schaffung gesunder Quartiere.

4. Alt-Hamburger Bauweise.

Die Anfänge zu den ungünstigen Wohnungsverhältnissen in den alten Stadtteilen liegen schon Jahrhunderte zurück. Seitdem die Zunahme der Bevölkerung in dem von der Umwallung fest umschlossenen Stadtgebiet zur äußersten Ausnutzung des verfügbaren Raumes zwang, verschwanden die großen Freiflächen in den tiefen Baublocks immer mehr. Dieser Prozeß ging vor sich, ohne daß das alte Straßensystem eine Änderung erfuhr.

a) Der Stadtplan.

Hauptstraßen.

Der Stadtplan des alten Hamburg weist wenige Hauptstraßen auf. An vielen Stellen sind diese so breit, daß sich dort mehrere Frachtwagen sammeln können. Solche marktähnliche Erweiterungen sind über die ganze Stadt verstreut, sie führen auch die Bezeichnung Markt, z.B. Schweinemarkt, Pferdemarkt, Rödingsmarkt. Daneben finden sich überall in der Stadt große Plätze, die auch Marktzwecken dienten, so der Hopfenmarkt, Schaarmarkt, Gänsemarkt, Neumarkt usw.

Gänge, Twieten.

An den Hauptstraßen lagen nun schmale Grundstücke von großer Tiefenausdehnung (bis mehrere 100 m), kleine Grundstücke von zuweilen nur 25 qm Inhalt finden sich dicht daneben an den oft nur wenige Meter breiten Gassen, die in großen Abständen den Block in der Querrichtung aufteilen. Die schmalen Gassen werden Twieten, Wege und Gänge genannt, sie sind eine charakteristische Erscheinung des Hamburger Stadtplans*). Sind die Baublocks zwischen zwei alten Hauptstraßen besonders tief, wie z. B. in der nördlichen Neustadt, liegen auch an den Gängen große Grundstücke. Doch sind diese nur zu Wohn-, nicht zu Handelszwecken brauchbar, denn bei der geringen Breite der Gänge von nur 2—3 m können sie größere Wagen nicht passieren, die Grundstücke sind nur von Fußgängern, höchstens von Handwagen zu erreichen.

*) Der Ursprung dieser merkwürdigen Krümmungen der Gänge in der nördlichen Neustadt ist unaufgeklärt. Nach einer Theorie folgten die Wege des Stadtviertels den Bächen, die aus den früher dort belegenen Ziegelhütten nach den Fleeten hinunterflossen. Vielleicht ist es auch nicht ausgeschlossen, daß die Krümmungen in derselben Weise entstanden sind, wie man auch heutzutage noch in den Außenbezirken der Großstädte die Bildung von natürlichen Wegen beobachten kann. Wenn größere Wiesenflächen dem öffentlichen Verkehr freigegeben sind, wird in kurzer Zeit der Graswuchs an den Stellen zerstört sein, die am meisten vom Publikum begangen sind. Es werden also ziemlich schnell diejenigen Linien sichtbar, auf denen sich der Verkehr nach seinem eigenen Gesetz sich selbst überlassen abspielt. In alten Zeiten hat man daraus die Straßen entwickelt, es spricht nichts dagegen, auch die Entstehung der Gänge und Twieten auf ähnliche Ursachen zurückzuführen.

Höfe.

Fig. 41. Hamburg.
Grundstücksformen an Hauptstraße, Twieten und Gängen.
1. Mohlenhofstraße. 2. Springeltwiete.
3. Neue Springeltwiete. 4. Altstädter Neue Straße
5. Schützenstraße.

An den Hauptstraßen lagen ursprünglich nur die Wohnungen der wohlhabenderen Bevölkerung, die ärmeren lebten in den kleineren Grundstücken an den Twieten. Als diese aber die zunehmende Bevölkerung nicht mehr fassen konnten, wurden auch die hinter den vornehmen Häusern gelegenen tiefen Grundstücke allmählich bebaut. Diese waren ursprünglich Gartenland gewesen, nur ein Teil des Grundstückes wurde von den Kaufherren mit kleinen Wohnungen bebaut, die nur zur Aufnahme des Gesindes und der Angestellten der Kaufherren im Vorderhaus bestimmt waren. 1801 aber klagte der Hamburger Topograph Rambach, daß „in der Neuzeit die Gärten*) in dem neuen Baugeist immer mehr geschwunden seien". Nur in der Mitte der langen schmalen Grundstücke war ein 3—4 m breiter gepflasterter Gang gelassen, die übrige Fläche war bis zur Grenze mit Reihenhäusern bebaut, die sich mit der Rückseite an die Häuser des Nachbargrundstücks anlehnten. Solche nicht direkt an einer Straße gelegenen Siedelungen werden Höfe genannt. Die Hofwohnungen hatten reichliche Luft- und Lichtzufuhr, solange die Häuser nur eingeschossig waren (vgl. Fig. 44). Als aber bei einer weiteren Zunahme der Bevölkerung auch diese nicht mehr genügten, mußte man mehrgeschossige Häuser errichten, ohne bei den beschränkten Raumverhältnissen den Gebäudeabstand von 3 m und weniger vergrößern zu können. Aus den freundlichen stillen Reihenhaussiedelungen (vgl. Fig. 44/a u. 1, und Fig. 45, Taf. III) wurden feuchte ungesunde Höfe (vgl. Fig. 44/b u. 2 und Fig. 46 Taf. III). Zwei Drittel aller Hofwohnungen waren dann absolut sonnenlos (vgl. Fig. 44/b u. 47).

Fig. 42. Hamburg.
(Die Wohnungen sind nur durch einen kleinen [vgl. auch Fig. 62] Gang von der Straße aus zugängig.)

Die Höfe sind von der Hauptstraße aus durch tunnelähnliche

*) Im Sanierungsgebiet der südlichen Neustadt hat noch ein Haus bis zur Zeit des Abbruchs mit Recht den Namen „Traubenthal" geführt: eine Witwe im Großen Bäckergang zog in ihrem hinter Nr. 77 belegenen Garten Mais, Sonnenblumen, Bohnen und Wein, der Trauben ansetzte, aber nicht reifte. Die schönsten Exemplare wurden 1904 von der Witwe als Zeugen einer „Weinkultur" im Abbruchsviertel dem Senat überreicht.

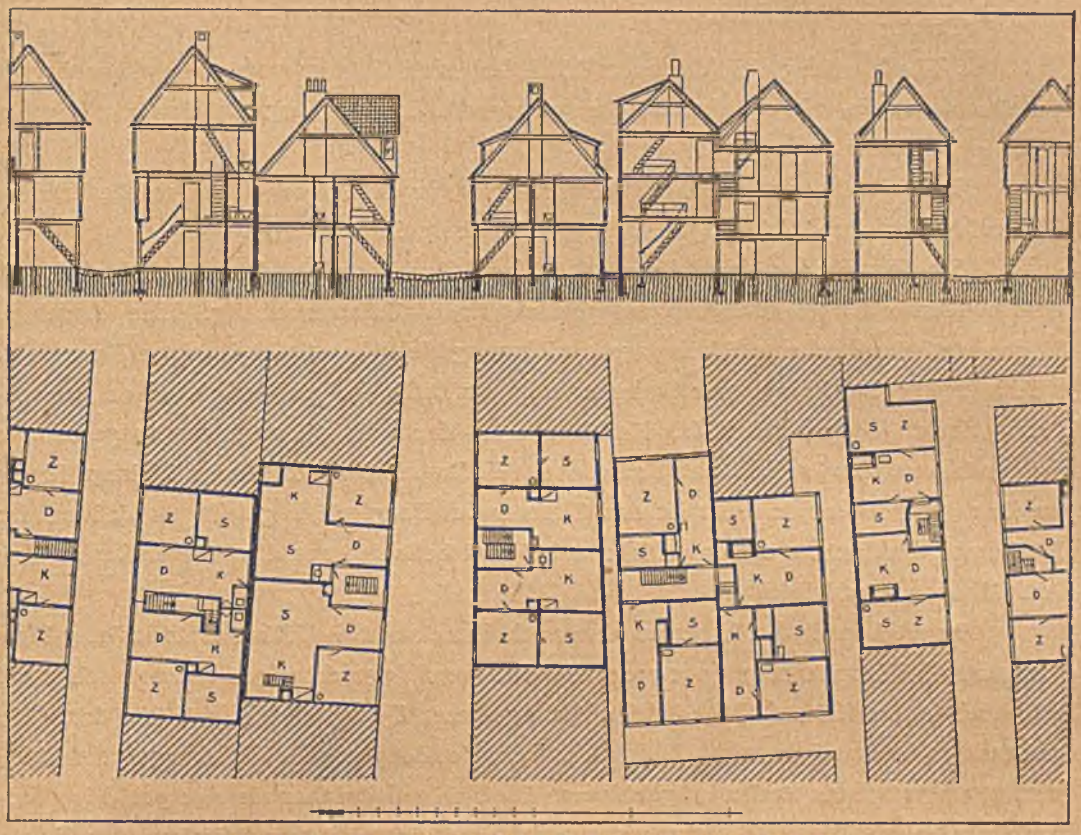


Fig. 43. Hamburg. Schnitt durch mehrere Höfe der südlichen Neustadt.

Gänge zugängig, diese sind so schmal, daß zwei Personen einander nicht ausweichen können, sie sind so niedrig, daß ein vollausgewachsener Mann nur gebückt hindurchgehen kann (vgl. Fig. 62, Taf. VI). In Brührings Testamentswohnungen in der Steinstraße maß ein solcher Zugang bei 16,50 m Länge nur 60 cm Breite und 1,70 m Höhe.

b) Bauweise.

Entsprechend der Lage der Grundstücke und entsprechend der Bestimmung der Häuser mußten sich also verschiedene Haustypen entwickeln. Seit alter Zeit unterscheidet man daher in Hamburg 3 Gruppen von Wohnhäusern. In seiner 1801 erschienenen Topographie Hamburgs spricht von Heß von Wohnungen, Buden und Sählen.

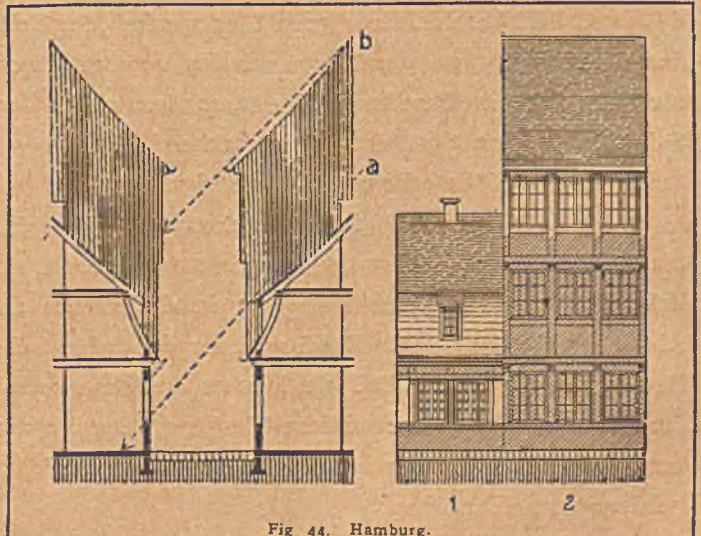


Fig 44. Hamburg.
Buden (1) und Sahl (2). (Der Pfeil gibt den Einfall des Lichtes an.)

Er sagt:

Wohnungen. „Wohnungen (domus habitabeles) sind Häuser von 2, auch mehreren Stockwerken, die mit zu einem Erbe (so werden in Hamburg die Grundstücke bezeichnet) gehören."

Es sind das ausschließlich Vorderhäuser, in denen vornehme, wohlhabendere Bürgerfamilien ihre Wohnungen hatten. Ferner spricht von Heß von

Buden. Buden (bodae domus parvae). Nach Ranck stehen diese Buden noch mit dem niedersächsichen Bauernhaus in sichtbarem Zusammenhang. Die einzelnen Buden enthalten je eine Wohnung; die Eingangstür führt direkt in einen Raum, der sich in seiner Bestimmung vollkommen mit der Diele des niedersächsischen Bauernhauses deckt — dort brennt das Kaminfeuer, — der andere Raum des Erdgeschosses ist von hier aus zugänglich, und eine meist steile Treppe führt zu einem kleinem Raum im Dachgeschoß empor. Oft ist das Zimmer im Erdgeschoß geteilt, so daß an der Rückwand des Hauses ein dunkler, nur indirekt belichteter und gelüfteter Raum, eine Art Alkoven, verbleibt.

In solchen Buden hat man also nach Ranck eine in früher Entwicklungsform verharrende Wohnhausform vor sich, die sich vom eingeschossigen Hause noch nicht

Sähle. sehr weit entfernt hat. Eine Weiterbildung dieses Typs stellen die Sähle dar. Sie entstanden notwendigerweise als man das Gelände noch mehr für Wohnungen ausnutzen mußte, als es bei den Buden möglich war. Die Sähle sind daher als eine primitive Vorstufe zu den modernen Mietskasernen aufzufassen, ihre Entwicklung aus den Buden ist von besonderem Interesse deshalb, weil daran sichtbar wird, daß auch ein so kompliziertes Gebilde wie die moderne Mietskaserne sich im stetigen Fortschreiten allmählich aus einer primitiven Hausform entwickelt hat. Buden und Sähle stellen wenig bekannte Zwischenglieder dieses langen Entwicklungsprozesses dar.

Über Sähle äußert sich von Heß folgendermaßen:

„Sähle sind die oberen Stockwerke oder Teile derselben über solchen Teilen der Wohnungen, wo der Bewohner des unteren Stockwerkes nicht das ganze Haus für sich oder seine Familie einnimmt, sondern neben der Haustür noch eine sogenannte Sahltür angebracht ist, durch die man auf einer Treppe zu den Bewohnern des oben befindlichen Sahles oder der Sähle steigt."

„Es gibt da auf einem Geschoß unter Umständen 1—4 Sähle, die meist nur durch eine dünne Bretterwand von einander getrennt sind, während der gemeinschaftliche Vorplatz nur durch Holzgitter in die zu den einzelnen Wohnungen gehörigen Abteilungen geteilt war. Die Bewohner der Sähle haben keine Gemeinschaft mit den Bewohnern der unteren Teile des Hauses, sondern zusammen mit den übrigen Bewohnern der Sähle eine gemeinschaftliche Haustür unten an der Gasse und eine Treppe, sonst hat jeder Sahl seine Tür für sich. Sähle können nicht besonders verkauft werden, sie gehören zum Haus."

Waren die Höfe ganz mit Sahlbauten besetzt, wurde der Aufenthalt in den vorderen Häusern für die wohlhabenderen Schichten weniger angenehm, diese ver-

zogen nach anderen Stadtteilen, ihre Wohnungen wurden schon in früheren Jahrhunderten notdürftig für ärmere Bewohner eingerichtet. Es wurden primitive steile Sahltreppen nach den einzelnen Geschossen eingebaut*), statt des Geländers wurde in den Hof- und Straßensählen ein Schiffstau angebracht, auch bewegliche Leitern, sogar Strickleitern dienten statt fester Treppen als Zugang zu den Obergeschossen.

5. Wohnungsverhältnisse.

Alter der Slumbildung.

Vor der Ausbildung des Kreditverkehrs war es im allgemeinen nicht möglich, planvoll Häusergruppen zu errichten, die zur Aufnahme großer Massen bestimmt sind. Mit dem Wachstum der Bevölkerung wurden Grundstücke und Häuser also notdürftig den anderen Bedürfnissen angepaßt. Schon damit war der erste Anstoß zur Verwahrlosung der Häuser gegeben; in Hamburg ist daher eine Jahrhunderte zurückreichende Slumbildung zu konstatieren. Im Jahre 1760 schildert Griesheim die Wohnungsverhältnisse Hamburgs folgendermaßen:

„Das Hauptgebäude hat öfters noch eine Menge Nebengebäude, die es mit Mietern besetzt und jedem eine kleine Küche, Eingang und kleine Stube einräumt. Ein solches Revier kann niemand unter 11—12 Reichspfennigen (à 3,60 M.!!!) jährlich bekommen. Solche Wohnungen heißen Sähle und sind von geringem, doch oft nahrhaftem Pöbel vollgepfropft, welcher als nahe Nachbarn um Kleinigkeiten kämpft, man darf ihm nicht zu strenge begegnen, ein paar Haarraufe und Scheltworte stellen den Frieden bald ohne Richter und Unkosten her.

Die Häuser sind nicht so teuer im Verkauf als im Verhauen, denn sie stehen nicht nach dem wahren Wert in der Feuerkasse."

Vom Jahre 1801 liegt aus dem bereits zitierten Werke von Rambach ein Bericht vor, aus dem ersichtlich ist, daß die Wohnungsnot in Hamburg eine alte Erscheinung ist; Rambach schreibt:

„Wir haben doch manche Häuser, in denen 60—80 Menschen wohnen. Besonders für unsere ärmeren Klassen ist seit einigen Jahren ein großer Mangel an Wohnungen gewesen. Das Zuströmen von Ausländern, die Verwandlung vieler kleiner Wohnungen in größere und in Speicher waren besonders hieran schuld. Das Übel nahm immer mehr überhand, ungeachtet man — aus Spekulation oder aus Patriotismus — eine große Anzahl Wohnungen für Ärmere baute. Die neuen Gebäude waren noch nicht halb fertig, so waren sie schon vermietet, es fehlten oft noch das Dach und die Öfen, und die Wände der Zimmer trieften noch, so waren sie schon bewohnt."

Die Miete stieg fortwährend, für ärmere Familien ganz unerschwinglich; es

*) Nach alledem mußte sich ein fester Typus für Hauseingänge entwickeln. Wurden im Vorderhaus Sähle eingerichtet, bildete sich neben der in das erste Geschoß führenden Haustür die Sahltreppentür aus, zu der dann noch als dritte die Tür zu den bei der steigenden Wohnungsnot auch im Keller eingerichteten Wohnungen hinzukommt. Eine solche Anordnung hat Mehlhop in seinem Buche „Hamburgische Bauweise", Abb. 35, gegeben. Besonders reizvoll wird die Gruppierung dann, wenn noch Ausbuchtungen hinzukommen. (Abb. 109/110, Mehlhop.) Als vierte Öffnung war dann noch der schmale und niedrige Zugang zu den Höfen vorhanden (vgl. Fig. 62, Taf. VI).

blieb ihnen nichts anderes übrig, als ihre Wohnungen kummervoll zu verlassen und mit anderen zusammenzuziehen. Dieses Zusammenziehen mehrerer Familien ward eine Quelle unsäglicher Übel; noch bis vor kurzem blieben jedesmal beim Umziehen vierzig oder mehr Familien ohne Obdach, bis man es ihnen im Zuchthause, im Exerzierhause und zuletzt auch in einer auf dem Hamburger Berg errichteten bretternen Bude anwies.

„Bei dem Mangel an Kleinwohnungen müssen mehrere Familien einen Sahl bewohnen. Daher müssen manche auf dem Boden unter dem undichten Dache schlafen."

Auch in der Mitte des 19. Jahrhunderts wurde wiederholt auf die bedenklichen Wohnungsverhältnisse in den Gängevierteln hingewiesen, die namentlich durch die Verwahrlosung und den Schmutz der Häuser immer bedenklicher wurde. Schon in den sechziger Jahren ist eine Sanierung in den Gängevierteln geplant und teilweise ausgeführt worden. Auch eine Schrift*), in der für diese Projekte Propaganda gemacht wird, ist seinerzeit erschienen, in der an einer Stelle die außerordentlich ungünstigen Wohnungsverhältnisse sehr treffend folgendermaßen geschildert werden:

„Von dem Gange aus, der durch Gaslaternen mäßig erleuchtet ist, treten wir in den absolut finsteren Hohlweg, der uns zu dem Hofe führen soll. Wir bücken uns tief, um nicht mit dem Kopfe oben anzustoßen. Wir steigen zwei schiefe und von Schmutz schlüpfrige Stufen hinab und können wieder aufrecht stehen. Wir rücken vorsichtig vorwärts, den linken Fuß bald in der Gosse, bald auf kleinen Eisgletschern, den rechten Fuß ebenfalls bald auf solchen Gletschern, bald auf spitzem Pflaster, bald in tiefen Löchern, bald auf allerhand Weichem; rechts und links stoßen wir mit den Armen an die schmierigen Wände; endlich sind wir in der steten Angst, daß uns jemand begegnen möge, der sich da mehr zu Hause fühlt als wir, glücklich hindurchgedrungen und stehen nun auf einem kleinen Platze. Da steigen vor unseren Blicken rechts und links zwei schmale Freitreppen — man könnte fast sagen — Leitern — steil in die Höhe, hinter ihnen erheben sich schmale, dunkle Bretterhäuser. Dort rechts wohnen 23 Familien, zur Linken 17. Auf dem letzten Boden dieser einen Baracke wohnt ein Mann — er zahlt freilich nur 9 M. jährlich! —, dessen schmutziges Gemach nur mit Strohsack und Decke, einem wackeligen Tisch und den Überresten des notdürftigsten Waschgeschirrs, einem dreibeinigen Stuhle und einer Leiter möbliert ist. Hätte er die Leiter nicht, würde er dies Logis nicht haben mieten können, da der Wirt dasselbe nur ohne Leiter vermietet und es der Willkür seines Mieters überläßt, in welcher Weise dieser seine luftige Schlafstelle erklimmen will."

Die noch während der Choleraepidemie im Herbst 1892 eingesetzte Senats- und Bürgerschaftskommission zur Prüfung der Gesundheitsverhältnisse Hamburgs widmete der Wohnungsfrage besondere Aufmerksamkeit. Erst damals wurden die Wohnungsverhältnisse allgemein bekannt; man erfuhr z. B., ein wie großer Teil der Bevölkerung in Kellerwohnungen lebte.

Mehrere Kellerwohnungen untereinander.

Im landläufigen Sinne versteht man unter dem Begriff Kellerwohnungen

*) Ascher: Das Gängeviertel und die Möglichkeit, dasselbe zu durchbrechen.

Räume, deren Niveau tiefer als die Straße liegt, die jedoch von dieser durch Fenster belichtet und gelüftet werden können. In Hamburg aber kam es wiederholt vor, daß solche Kellerwohnungen in mehreren Geschossen untereinander lagen, dabei war natürlich eine Belichtung und Durchlüftung der unteren Geschosse vollkommen ausgeschlossen. Im Hause Nikolaistraße 34 in der südlichen Neustadt hat der Verfasser selbst gesehen, wie drei Wohnkeller untereinander angeordnet waren, von denen damals allerdings nur noch der oberste verwendet werden durfte. In einem unteren Keller in der Niedernstraße war früher Schlafgängern für ein Entgelt von 10 Pfg. pro Nacht Unterkunft gewährt worden; nicht einmal Lagerstätte und Kopfkissen wurden dafür gewährt. Ein durch den ganzen Raum gespanntes Seil diente als Kopfstütze; früh 6 Uhr wurde dann dieses Tau gelöst, die Leute erwachten, indem sie mit dem Kopf auf den harten Fußboden fielen.

Von den über Tage errichteten Wohnungen bezeichnet man im allgemeinen solche Wohnungen als unternormal, die kein oder nur ein heizbares Zimmer haben (Öfen für den kleinen Mann kamen hier erst Ende des 17. Jahrhunderts auf). Allerdings stellten sich die Hamburger Verhältnisse in diesem Sinne für die damalige Zeit noch nicht so ungünstig dar, wie z. B. die Berliner. Auf Grund der im statistischen Jahrbuch deutscher Städte für 1895 vorliegenden vergleichenden Wohnungsstatistik lassen sich die Verhältnisse für Wohnungen in Kellern und unternormalen Wohnungen in Berlin und Hamburg wie folgt zusammenstellen:

Stadt	% aller Wohnungen waren Kellerwohnungen	% aller Einwohner wohnten in	
		Kellerwohnungen	unter normalen Wohnungen
Berlin	9,19	9,23	44,6
Hamburg	6,94	6,97	29,9

Für das gleiche Jahr seien hier auch noch die Ziffern angeführt, aus denen die Übervölkerung kleiner Wohnungen in Berlin und Hamburg hervorgeht:

Anzahl der Wohnungen mit 6 und mehr Bewohnern	Berlin	Hamburg
1. ohne heizbare Zimmer	240	56
2. mit einem heizbaren Zimmer, ohne Zubehör	839	99
3. mit einem heizbaren Zimmer, mit Zubehör	8590	6712
Anzahl der Wohnungen mit mehr als 10 Bewohnern		
4. mit zwei heizbaren Zimmern	450	386

Um ein richtiges Bild aus diesen Zahlen zu erlangen, muß man mit in Betracht ziehen, daß Berlin ungefähr dreimal so groß ist als Hamburg. Die Gruppen 3. und 4. ergeben ein außerordentlich ungünstiges Bild für Hamburg, denn die ziffernmäßigen Werte von Berlin sind nur wenig größer als die von Hamburg, dessen Bevölkerung

nur rund ein Drittel der von Berlin beträgt. In Prozenten ausgerechnet würden also diese Werte ein besonders ungünstiges Bild von den Hamburger Verhältnissen geben.

Übervölkerung.

Neben der Zunahme der Bevölkerung wirkte die Citybildung ungünstig auf die Wohnungsverhältnisse der Innenstadt ein. Die Bevölkerungsziffer im Innern von Hamburg hat wie überall mit der Entwicklung des Geschäfts- und Bureaugebäudes abgenommen. In noch höherem Grade aber ist die Zahl der Wohnungen durch die Vermehrung der gewerblich benutzten Gelasse zurückgegangen. Die Bevölkerung wohnt also heute noch viel gedrängter beieinander als früher.

Zustand und Größe der Wohnungen.

Aus neuerer Zeit liegt über die Wohnungsverhältnisse in den Gängevierteln eine umfassende Arbeit von Pfingsthorn vor, die in Schmollers Jahrbüchern, Bd. 25, bei Dunker & Humblot 1901 erschienen ist. Pfingsthorn untersuchte von sich aus 200 Wohnungen und gab bei seinen Beobachtungen den einzelnen Wohnungen die Prädikate „sehr schlecht", „schlecht", „reparierbar", „einwandfrei". Es ergab sich, daß von 200 Wohnungen

23 sehr schlecht,
33 schlecht,
94 reparierbar,
50 einwandfrei

waren. Pfingsthorn sagt, es sei nicht richtig, anzunehmen, daß kleine Leute ihre Wohnungen unter allen Umständen schlecht hielten, nur bei den Einwanderern aus dem Osten sei dies der Fall. Aus seiner Untersuchung geht aber hervor, daß von den untersuchten 200 Wohnungen nur 56, also etwas mehr als der vierte Teil, den Ansprüchen nicht genügte, und daß nur ungefähr die Hälfte der untersuchten Wohnungen durch Reparaturen wieder in einen guten Zustand zu setzen ist, während ein ganzes Viertel zu Beanstandungen überhaupt keinen Anlaß gibt. Größer sind die Schäden einer übermäßigen Ausnutzung der Wohnungen. 132 Wohnungen hatten nur ein heizbares Zimmer, das sind 66% der untersuchten Fälle; 605 Personen lebten in solchen Wohnungen. Außerdem sind die Räume sehr klein, auf einen Flächenraum von 20—15 qm sind oft dreiräumige Wohnungen für 1—6, sogar 13 Personen eingerichtet. 45,6% der Bevölkerung in diesen 200 Wohnungen waren Kinder. Von 913 Bewohnern hatten 416 noch nicht das 14. Jahr erreicht. Die geringste Wohnfläche, die Pfingsthorn gemessen hat, betrug 12,5 qm, die größte, die ihm bei seinen Untersuchungen gezeigt wurde, 50 qm. Pfingsthorn gibt dann nebenstehende Tabelle, die über Lage und Zahl der Räume, sowie den Luftraum und die Belichtung Aufschluß gibt.

Zum Vergleich sei erwähnt, daß nach dem Bericht eines Londoner Wohnungsinspektors dort 15 000 Menschen in 4 000 Räumen wohnen, d. h. bei 15 000 Bewohnern eines Stadtquartiers entfallen auf jeden Schlafraum 3,75 Personen.

Nach Angaben von Ascher aus dem Jahre 1866 haben in manchen Häusern bis zu 25 Familien, in Sählen bis zu 10 Familien gewohnt; der Luftraum blieb infolge dieser Überfüllung natürlich weit hinter dem heute von der Wohnungsordnung ge-

Bewohner	Lage und Zahl der Räume	Luftraum pr. 1 Bewohner	Bemerkungen
Ehepaar, 5 Kinder 2 weibl. Einlogierer	Hinterwohnung 1 heizbarer Raum 3 nicht heizbare Räume	11,5 cbm.	alles halbdunkel
Ehepaar, 4 Kinder 1 männl. Einlogierer	Hinterwohnung 2 heizbare Räume 1 nicht heizbarer Raum	9,0 „	hell
Ehepaar, 4 Kinder 1 weibl. Einlogierer	Hinterwohnung 2 heizbare Räume 1 nicht heizbarer Raum	10 2 „	hell
Ehepaar, 2 Kinder 1 männl. Einlogierer	Hinterwohnung 3 heizbare Räume	10,0 „	2 Räume halbdunkel
Ehepaar, 1 Kind 2 männl. Einlogierer	Vorderwohnung 3 heizbare Räume 1 nicht heizbarer Raum	11,0 „	2 heizbare Räume halbdunkel
Ehepaar, 3 Kinder 2 männl. Einlogierer	Hinterwohnung	15,7 „	1 heizb. und 2 nicht Räume dunkel

Tabelle zu S. 152.

forderten Mindestraum zurück. Wie gering aber die Ziffer ist, geht wohl am besten aus folgender Tabelle hervor:

Dresden 20 cbm für 1 Erwachsenen, 10 cbm für 1 Kind unter 14 Jahren (Wohnungsordnung 1898)

Hamburg 10 „ „ 1 „ 5 „ „ 1 „ „ 14 „ (Wohnungsgesetz)

Hamburg 3 „ für 1 Person überhaupt. (Befund)

Der Luftraum, der einem Bewohner des Gängeviertels zur Verfügung steht, beträgt also nur den siebenten Teil des von der Dresdener Wohnungsordnung geforderten Mindestmaßes.

Untermieter.

Die Überfüllung hat ihren Ursprung darin, daß die Leute gezwungen sind, Untermieter, Schlafburschen und Einlogierer aufzunehmen. Ernst von Halle teilt in seiner Schrift „Die Cholera in Hamburg in ihren Ursachen und Wirkungen“ mit, daß in Hamburg damals 30 000 Einlogierer zu finden waren. Die Ausdehnung des Schlafgänger- und Einlogiererunwesens nur in den kleinsten Wohnungen ist nach Angabe der Behörde vom Jahre 1897 (Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft Nr. 39 vom 5. März 1897: Das Schlafgängerunwesen) nicht so bedeutend, wie man im allgemeinen annimmt. Als im Jahre 1893 in der Altstädter Fuhlentwiete, der jetzigen Mohlenhofstraße, und in der Niedernstraße 253 Wohnungen untersucht wurden, um Unterlagen für das neue Wohnungsgesetz zu gewinnen, stellte sich heraus, daß von 253 Wohnungen

in 153 Wohnungen weder Einlogierer noch Untermieter
„ 82 „ Einlogierer
„ 12 „ Untermieter
„ 6 „ Einlogierer und Untermieter

vorhanden waren. Das Ergebnis ist offenbar deshalb so günstig, weil ein Stadtgebiet untersucht wurde, in dem die kleinsten und schlechtesten Wohnungen liegen, die Ham-

burg überhaupt besitzt. Wenn hier also in vielen Wohnungen keine Einlogierer und Schläfer anzutreffen sind, liegt das nicht an dem hohen Niveau der Bewohner, sondern daran, daß wegen der Engigkeit die Aufnahme von Einlogierern unmöglich war. Auch ist anzunehmen, daß eventuell eintretende Mietlustige durch den Zustand der Wohnungen von ihrem Vorhaben abgehalten wurden.

6. Mieten und Einkommen.

Höhe der Mieten in früherer Zeit.

Die Überfüllung der Wohnungen durch Einlogierer ist einerseits eine Folge der hohen Mieten, andererseits ist sie dadurch bedingt, daß es an Wohnungen für Alleinstehende fehlt. In früherer Zeit waren die Wohnungen, die heute mit 240 M. oder 180 M. bezahlt werden, allerdings weit billiger; in dem erwähnten Aufsatz von Griesheim ist angegeben, daß eine Sahlwohnung mit Küche und Stube 11—12 Reichspfennige (à 3,60,M.) Miete einbrachte. In der Schilderung des Gängeviertels von Ascher im Jahre 1865 wird eines höchst fragwürdigen Wohnlokals Erwähnung getan, das dem Bewohner an Miete nur 9 M. jährlich kostete,*) und nach Gaedechens kostete eine 1744 abgebrochene Bude jährlich 18 M. Miete, d. h. 34 Pfg. wöchentlich. Ferner liegen Angaben vor aus dem Ausgang des 18. Jahrhunderts, nach denen die Durchschnittsmieten im Jahre 1798 45,90 M. betrugen, sie stiegen aber schon im Jahre 1799 auf 70,40 M. und im Jahre 1800 bis auf 99,— M. Auch Rambach klagt 1801, daß die Mieten fortwährend gestiegen und für ärmere Familien ganz unerschwinglich seien; er schreibt, wie schon erwähnt:

Fig. 47. Hamburg.
Beispiel eines nur indirekt belichteten Schlafraumes aus der südlichen Neustadt.

„Es blieb ihnen nichts anderes übrig, als ihre Wohnungen kummervoll zu verlassen und mit anderen zusammenzuziehen. Dieses Zusammenziehen mehrerer Familien ward ein Quelle unsäglicher Übel."

Höhe der Mieten 1914.

Im 19. Jahrhundert stiegen die Mieten ganz ungeheuerlich; nach Angaben der Gesundheitskommission vom Jahre 1893 hatten in der südlichen Neustadt von den untersuchten Wohnungen 50% einen Mietwert von weniger als 210 M.; die meisten kosteten ungefähr 15—180 M. Miete. Nach Angaben von Pfingsthorn betrug die Miete

Flächeninhalt	Mark
von 1 Wohnung von 15 qm	200
„ 1 „ „ 20 „	225—250

Diese Werte stehen in keinem Verhältnis zu dem Gebotenen. Nach der Choleraepidemie erwartete man von dem Rückgang der Einwanderung eine Verbilligung der Mieten, das war indes ein Irrtum; die Mieten stiegen vielmehr noch weiter an. Im Jahre 1913 fand der Verfasser in der Nikolaistraße Hofwohnungen mit Küche, einem hellen und einem dunkeln Zimmer, die jährlich 240 M. Miete kosteten, ebenso traf er in der Nikolaistraße auf eine andere Wohnung mit 3 Zimmern, davon eins ebenfalls dunkel (vgl.

*) Vgl S. 150.

Fig. 47 den engschraffierten Raum) für die eine Miete von 340 M. gezahlt wurde. Pfingsthorn fand bei seinen Untersuchungen folgende Mietwerte:

101—150 M. bei 14 Wohnungen
151—200 „ „ 46 „
201—250 „ „ 69 „
251—300 „ „ 42 „
301—400 „ „ 26 „
450 „ „ 1 Wohnung
500 „ „ 2 Wohnungen

In einer weiteren Tabelle zeigt er die Mietpreise pro qm: Mieten pro qm.

Zahl der Wohnungen	Größe in qm	Mietpreis pro qm	Bemerkungen
2 Wohnungen	10 qm	17,30—20,60 M.	
31 „	10—20 „	8,00— 9,00 „	Ausnahme 14,40 M.
95 „	20—30 „	5,00—15,00 „	„ 23,00 „
67 „	30—45 „	bis 11,00 „	
5 „	größte	5,00— 7,00 „	

Die kleinsten Wohnungen werden also am teuersten vermietet; es bestätigt sich auch hier das durch die ganze Volkswirtschaft gehende Gesetz, daß die Höhe des Preises der Größe des Tauschobjektes ungefähr umgekehrt proportional ist. Pfingsthorn, der die Hamburger Verhältnisse genau kennt, bezeichnet Einheitsmieten von

5— 7 M. per qm als angemessen, er fand sie bei 45 Wohnungen
7—10 „ „ „ „ hoch, „ „ „ „ 103 „
über 10 „ „ „ „ sehr hoch, „ „ „ „ 52 „

Bei dem Zustand der Wohnungen sind aber alle diese Mieten im Vergleich mit denen anderer Orte als sehr hoch anzusehen. Reparaturen werden hier von den Hausbesitzern überhaupt nicht vorgenommen. In manchen Fällen hat der Eigentümer das Grundstück, von dem er die Zinsen bezieht, überhaupt niemals besucht, geschweige denn, daß er die Instandhaltung persönlich überwacht. Häufig gab es keine Dachrinnen; der Schwamm stand bis zu einem halben Meter hoch an den Wänden. Die Bewohner lebten in äußerst gesundheitsschädlichen Räumen. Man versuchte, gegen die Grundbesitzer wegen einer derartigen Ausbeutung der untersten Schichten mit gesetzlichen Mitteln vorzugehen. Die Möglichkeit hierfür bot der § 138 des Bürgerlichen Gesetzbuches, Abs. 2, in dem es heißt: § 138 des B.G.B.

„Nichtig ist insbesondere ein Rechtsgeschäft, durch das jemand unter Ausbeutung der Notlage, des Leichtsinns oder der Unerfahrenheit eines anderen sich oder einem Dritten für eine Leistung Vermögensvorteile versprechen oder gewähren läßt, welche den Wert der Leistung dergestalt übersteigen, daß den Umständen nach die Vermögensvorteile in auffälligem Mißverhältnisse zu der Leistung stehen."

Bei der Anwendung dieses Paragraphen würde auf die Notlage Bezug zu nehmen

sein, in der sich die Bewohner befinden, denn sie sind infolge ihrer wirtschaftlichen Lage gezwungen, in der Nähe des Hafens zu wohnen, und andere Gelasse als die soeben beschriebenen sind dort nicht zu finden. Nach der allgemein gültigen Auslegung dieses Paragraphen würde von einer Ausbeutung gesprochen werden können, denn die Notlage der Bewohner ist ein allgemein in der Stadt bekannter Zustand. Man kann also bei dem Hausbesitzer die Kenntnis oder Überzeugung von der Notlage der Bewohner voraussetzen, die die unerläßliche Vorbedingung für die Anwendung des Paragraphen bildet. Doch gehört nach der dem Gesetz gegebenen Auslegung auch noch dazu die Absicht, diese Notlage und diese Kenntnis oder Überzeugung von der Notlage zum eigenen Vorteil auszunutzen. Hier dürfte m. E. die Anwendung dieses Paragraphen scheitern, denn nicht immer besteht die Absicht, die Leute auszubeuten. Da es sich um eine historisch gewordene wenn auch ungesunde Preissteigerung des Grundstücks und der Hauswerte handelt, liegen auf den Grundstücken entsprechend hohe Lasten, die der Besitzer aus dem Mietertrag verzinsen muß. Die Anwendung des § 138 führt damit zu denselben Erwägungen, die später bei den Entschädigungsfragen näher zu erörtern sind.

Unsicherheit der Mieteingänge.

Die Höhe der Mieten ist ferner auch eine Folge der Unsicherheit der Mieteingänge. Die Besitzer derartiger Grundstücke haben erfahrungsgemäß mit großen Mietverlusten wegen Zahlungsunfähigkeit der Mieter zu rechnen, sie sind oft gar nicht in der Lage, Reparaturen vorzunehmen. In seinen im Jahre 1911 erschienenen Sozialpolitischen Wohnungsstudien teilt Senator Roscher mit, daß laut des Verzeichnisses der im Jahre 1897 vom Landgericht verhandelten 2063 Sachen 50% auf den Abschnitt 24 des Strafgesetzbuches entfallen, und daß der größte Teil hierbei das heimliche Ausziehen der Mieter betrifft, das man in Berlin mit „Rücken" bezeichnet. Berücksichtigt man diese Tatsache, wird es erklärlich, daß sich die Hausbesitzer außer durch hohe Mieten und Vermeidung auch der nötigsten Reparaturen gegen eine derartige Schädigung ihrer Ansprüche zu wahren suchen.

Retentionsrecht.

Eine gesetzliche Handhabe zur Wahrung ihrer Forderungen bot den Hausbesitzern das sogenannte Retentionsrecht, das bis zur Einführung des Bürgerlichen Gesetzbuches nicht nur in Hamburg, sondern auch in Preußen Geltung hatte. In dem für Hamburg unterm 18. Mai 1888 erlassenen Gesetz betreffend die Mietzahlung und deren Sicherung, bestimmt der § 7, daß das Pfändungsrecht der eingebrachten Sachen dem Vermieter zusteht. Im § 8 wird das Verhalten der Polizeibehörde geregelt, die „auf Ersuchen des Gerichts und bei dringender Gefahr auf direkten Antrag des Vermieters auf dessen Kosten und Gefahr den Mieter an der Fortschaffung der eingebrachten Sachen zu verhindern" hat. Damit ist die Verfügungsfreiheit des Mieters über die eingebrachten Sachen bedeutend eingeschränkt. Da die Miete postnumerando bezahlt wurde, hatte der Mieter nicht einmal das Recht, die in die Wohnung eingebrachten Sachen wider Wissen und Einwilligung des Vermieters zu veräußern.

Als die Öffentlichkeit nach der Cholera den Wohnungsverhältnissen erhöhte Aufmerksamkeit zuwandte, beschäftigte man sich auch mit dem Retentionsrecht;

man suchte die Härten dieser Bestimmungen zu mildern. Im Antrag des Senats vom 1. Februar 1895*) war für den § 8 des in Frage kommenden Gesetzes der Zusatz vorgesehen, daß die aus sittlichen Gründen unentbehrlichen Gegenstände der Pfändung nicht unterliegen sollten. Das Retentionsrecht des Vermieters sollte demnach auf die im § 715 der Zivilprozeßordnung der Pfändung nicht unterliegenden Sachen ausgedehnt werden dürfen. Diese Novelle zum Gesetz über die Mietzahlung und deren Sicherung, das die Lage der untersten Volksschichten verbessern sollte, wurde aber unterm 17. April 1895 abgelehnt. Die Ablehnung ist auf den Einfluß der Grundbesitzer in der Fortschrittlichen Volkspartei zurückzuführen.

Verhältnis von Miete und Einkommen.

Die Unsicherheit der Mieteingänge beruht nicht nur auf der Unzuverlässigkeit der Mieter, sie basiert größtenteils auf dem ungünstigen Verhältnis zwischen Einkommen der Mieter und den Mietspreisen. 75% der Steuerzahler hatten in Hamburg ein Einkommen von 900—2000 M. und nur 25% haben ein Einkommen, das diesen Betrag übersteigt. Als Vorarbeit für die Sanierung wurde eine Statistik der Einkommen und Mieten in dem Sanierungsgebiet ausgeführt, dabei ergab sich, daß unter den steuerzahlenden Bewohnern der an beiden Seiten der Steinstraße belegenen Häuser und Höfe sowie am Eichholz 50% ein Einkommen von weniger als 1000 M. hatten. Pfingsthorn stellt das Verhältnis von Miete und Einkommen in seinen Untersuchungen folgendermaßen zusammen:

	auf Miete entfallen % des Einkommens
von 75 Gelegenheitsarbeitern und Witwen verwendeten 38	bis 20%
„ 125 festen Staatsarbeitern verwendeten 16	20—25%

Ferner gibt er das Verhältnis von Miete und Einkommen der vom Hamburger Miete-Hilfsverein unterstützten Personen an. Die Unterstützten sind deshalb zum Gegenstand der Untersuchungen gewählt, weil nur bei diesen ein Einblick in die Vermögensverhältnisse möglich ist. Hiernach beträgt die Miete:

15%	des	Einkommens	bei	4	Unterstützten
15—20%	„	„	„	25	„
20—25%	„	„	„	34,57	„
25—30%	„	„	„	16	„
30—35%	„	„	„	8,33	„
35—40%	„	„	„	5	„
40—50%	„	„	„	5,33	„
über 50%	„	„	„	1,67	„

Bleiben dann auch noch die Untermieter die Miete schuldig, ist auch der Mieter nicht imstande, seinen Verpflichtungen nachzukommen, denn die Schlafgänger bringen keine Sachen ein, die dem Untervermieter als Pfandobjekte dienen könnten.

*) Mitteilung des Senats, 1895, Nr. 35.

Bedenkt man, daß die Mieten selten niedriger als 180 M., in vielen Fällen weit höher sind, wird aus den obigen Zahlen ersichtlich, wie gering der zur Bestreitung des Lebensunterhalts verbleibende Rest ist; der zur Miete bestimmte Betrag wird in der Not sehr oft angegriffen werden müssen, ohne daß der Mieter damit eine rechtswidrige Schädigung des Vermieters beabsichtigt.

7. Ältere Sanierungen und Sanierungsvorschläge.

Sonnin.

Schon in früheren Jahrhunderten beschäftigte man sich intensiv mit der Frage, wie die ungünstigen Wohnungsverhältnisse in den Hafengegenden zu beseitigen seien. Sonnin, der Erbauer der Michaeliskirche, machte 1752 Vorschläge zur Aufhöhung der im Überschwemmungsgebiet gelegenen Stadtteile. Die Eigentümer niedriger Grundstücke sollten bei vorkommenden Bauveränderungen ihre unteren Räume auf wasserfreie Höhe heben. Sonnin verkannte dabei nicht die großen Schwierigkeiten, die der Durchführung dieses an sich sehr naheliegenden Gedankens im Wege standen. Er wies nachdrücklich auf die Uneinigkeit und den Eigennutz der Grundbesitzer hin; er weiß, wie schwer es ist, allen Widersprüchen erfolgreich zu begegnen und jeden einzelnen von der Notwendigkeit und den zu erwartenden Vorteilen der Erhöhung zu überzeugen. Die Stellungnahme der Grundbesitzer charakterisiert er sehr treffend, indem er schreibt:

„Mancher wird sagen, mein Keller tritt zwar mit jeder Flut unter Wasser, aber ich handle mit unverderblichen Waren, und wenn mein Keller unter Wasser ist, ziehe ich mein Siel auf und lasse es wieder ablaufen."

Sonnins Gedanke kam damals nicht zur Ausführung. Die städtische Baugesetzgebung war noch nicht so weit entwickelt, um eine einheitliche Durchführung solcher kommunaler Bauaufgaben zu ermöglichen.

Büsch.

Im Jahre 1793 schlug Johann Georg Büsch vor, durch Eindeichung die Überschwemmungen zu verhüten. Seine Ausführungen sind in den Verhandlungen und Schriften der Hamburgischen Gesellschaft zur Förderung der Künste und nützlichen Gewerbe erschienen*). Büsch verbreitet sich weiterhin auch über die Wohnungsnot, er berichtet, daß bis 1774 der Raum des vom alten Hamburg umschlossenen Gebiets gerade genügt habe, von da ab aber beginne die große Wohnungsnot, zu deren Abhilfe schlägt er eine Bebauung der südlichen Elbinsel vor. Es ist das ein Gedanke, der heute wieder aufgenommen ist, nur werden nicht die südlich der Elbe, sondern die südlich der Häfen gelegenen Gebiete mit Arbeiterwohnungen bebaut.

Frühere Versuche zur Besserung der Wohnungsverhältnisse.

Die schlechten Wohnungsverhältnisse suchte man schon früher, soweit Mittel vorhanden waren, durch Neubauten zu verbessern. Vor 100 Jahren überließ der Staat eine Fläche von 425 qm an der Zeughausstraße für eine jährliche Grundmiete von 45 M. an Unternehmer, die dort billige Kleinwohnungen errichten wollten. Gelegentlich der Wallregulierung wurden zwischen Hafentor und Holstentor schlechte Wohnquartiere, „Hinter den Hütten" genannt, beseitigt und von der Philipp-Abraham-Schuldt-Stiftung durch neue Häuser ersetzt.

*) Bd. IV, Jahrgang 1793/94.

Im Jahre 1873 wurde in einem Bericht des Senats vom 18. Juli eindringlich auf die mit dem engen Zusammendrängen der Bevölkerungsmassen zusammenhängenden Übelstände hingewiesen. Man erließ ein Gesetz betreffend die Förderung der Erbauung von Kleinwohnungen; auch wurde damals ein Platz auf der Veddel an die gemeinnützige Baugesellschaft zur Herstellung von Arbeiterwohnungen verkauft.

In der Mitte des 19. Jahrhunderts widmete man den ungesunden Wohnungszuständen in der nördlichen Neustadt besondere Aufmerksamkeit. In den sechziger Jahren wurde dort die Wexstraße durchgebrochen. Die Urheber des Projektes glaubten damit den Stadtteil saniert zu haben. Die Straßef ührt zwar durch den dunkelsten Teil des alten Gängeviertels hindurch, eine große Zahl schlechter Wohnungen wurde beseitigt, bedeutende Komplexe aber blieben stehen und ihre Luft- und Lichtzufuhr wurde durch die Höhe der angrenzenden Miethäuser nur verschlechtert. Das Ergebnis war das Gegenteil von einer Sanierung. Wexstraße.

Fig. 48. Hamburg. Durchbruch der Wexstraße, 1882.
(Beispiel einer ungenügenden Sanierung. Luft- und Lichtzufuhr werden nur noch mehr verschlechtert.)

Das ganze Unternehmen trug unverkennbar einen spekulativen Charakter, schon aus diesem Grunde war ein durchgreifender Erfolg nicht zu erwarten. Auch die Verkehrsfragen sind nicht glücklich gelöst. Die Straßenbreite von 12 m genügt nicht, um einen größeren Hamburger Verkehr aufzunehmen. Und doch wäre die Straße ihrer Lage nach geeignet gewesen, einen starken Verkehrsstrom an sich zu ziehen. Mit dem Durchbruch des Gängeviertels durch die Wexstraße war ein fortlaufender Straßenzug hergestellt, der über die Großen Bleichen und den Neuen Steinweg zwei wichtige Punkte des Stadtplans, den Jungfernstieg und das Millerntor, den Zugang zur Vorstadt St. Pauli miteinander verbindet. Der Anschluß der Wexstraße an die Großen Bleichen aber ist so unglücklich, daß die meisten Passanten und Wagen nach wie vor den längeren alten Weg über Neuer Wall und Alter Steinweg benutzen. Die Unternehmer der Wexstraße haben daher auch nicht den von ihnen erwarteten wirtschaftlichen Erfolg gehabt.

Fig. 49. Hamburg.
Durchbruch der Wexstraße. (Situationsplan.)
a) Großer Neumarkt.
b) Alster.
c) Rathausmarkt.
1. Große Bleichen.
2. Neuer Wall.
3. Alter Steinweg.
4. Michaelisstraße.
5. Kaiser-Wilhelm-Str.

Eine ähnliche Anlage wie die Wexstraße ist auch die Kaiser-Wilhelmstraße In gerader Linie führt diese von der Stadthausbrücke nach dem Holstentor. Die nicht miterworbenen Grundstücke werden ähnlich wie bei der Wexstraße durch die großen Miets- und Bureaugebäude nur beeinträchtigt. Kaiser-Wilhelm-Straße.

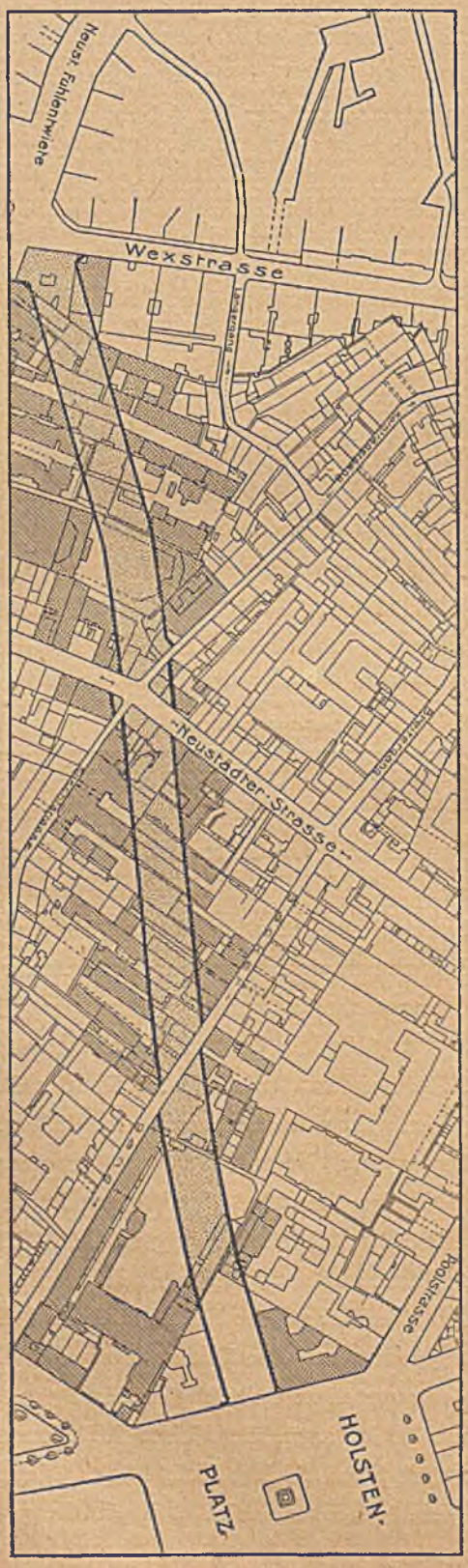


Fig. 50. Hamburg. Durchbruch der Kaiser-Wilhelm-Straße. (Wie die Wexstraße eine ungenügende Sanierung.)

Die obigen Darstellungen zeigen, daß der Gedanke, durch tiefgreifende bauliche Umgestaltungen ganzer Stadtteile die Wohnungsverhältnisse zu verbessern, in Hamburg durchaus nicht neu ist, schon seit Jahrhunderten wurde von der Bevölkerung wie von der Behörde an diesem Problem gearbeitet. Man wird somit verstehen, wie man sich unter dem Drucke der Cholera im Jahre 1892—93 so rasch zu so umfassenden Maßnahmen entschließen konnte.

8. Recht.

Enteignungsgesetze anderer Staaten.

Für die Duchführung des Sanierungswerkes boten die Hamburger Verhältnisse besonders günstige Vorbedingungen. Der große Reichtum der Stadt gestattete ohne Schwierigkeit die Mittel aufzubringen. Andererseits erleichterte die Eigenschaft Hamburgs, staatliche und städtische Rechte zugleich zu besitzen, die Vereinigung der für Durchführung des Unternehmens erforderlichen Gewalt in einer Stelle. Hemmungen, wie sie ungenügend ausgebildete Enteignungsgesetze mit sich bringen, sind hier unbekannt.

In den meisten deutschen Staaten sind im Enteignungsgesetz alle Anwendungsmöglichkeiten der Enteignung, soweit möglich, formuliert. Der Regierungsbehörde bleibt es überlassen, darüber zu entscheiden, ob die vorliegende Sache unter die im Gesetz vorgesehenen casus fällt oder nicht. An die Bedürfnisse der inneren Stadterweiterung hat der Gesetzgeber aber noch nicht denken können. In Preußen und anderen Staaten ist man daher lediglich auf das Fluchtliniengesetz angewiesen. Nur die zur Straße gehörigen Flächen

unterliegen der Enteignung, und die dahinterliegenden Grundstücksteile können nur freihändig erworben werden.

Hamburger Enteignungsgesetz.

Anders liegen dagegen die Verhältnisse in Hamburg. Das Enteignungsgesetz Hamburgs setzt nur die bei der Bemessung der Entschädigungen zu beachtenden Gesichtspunkte und den Verlauf des Verfahrens fest. Das Anwendungsgebiet der Enteignung ist sehr weit umgrenzt, es wird nur gefordert, daß das Enteignungsrecht lediglich bei solchen Unternehmungen zu erteilen ist, die „dem öffentlichen Interesse" dienen. Die Frage, ob ein Unternehmen dem öffentlichen Interesse dient oder nicht, wird durch einen übereinstimmenden Beschluß von Senat und Bürgerschaft entschieden. Für jeden einzelnen Fall wird dort ein besonderes Gesetz förmlich erlassen, genau wie in England. Dort entscheidet über jeden, in Großbritannien vorzunehmenden Enteignungsfall das Parlament. Dort können bei diesem Verfahren unter Umständen bedeutende Verzögerungen eintreten. Die dem Parlament gestellte Aufgabe ist dem Umfange nach viel zu groß, außerdem sind die entscheidenden Faktoren vom Parlament kaum zu übersehen. In Hamburg ist diese Bestimmung am Platze, indem Stadtverordnetenkollegium und Parlament identisch sind und der Wirkungskreis ein bedeutend kleineres Gebiet umfaßt. Die Vertreter der Bürgerschaft können also eher alle Fragen übersehen; auch eine Verschleppung des Verfahrens ist hier weniger zu erwarten, wie in England.

Hierin liegen die wesentlichen Unterscheidungsmerkmale des Enteignungsverfahrens in Hamburg und den übrigen deutschen Staaten. Im übrigen entspricht das Expropriationsgesetz, das seit dem 15. Mai 1886 in Kraft ist, den auch sonst üblichen Vorgängen. Es ist darin festgelegt, daß eine genaue Zeichnung der Anlage und der dadurch betroffenen Grundstücke mit den Nummern, die sie in dem Verzeichnis haben, eingereicht werden muß, und daß ebenfalls in übersichtlicher Form die Namen der betreffenden Besitzer, die Art des Besitzes, ob Haus, ob Garten, ob Feld, daraus hervorzugehen hat. Abweichungen von diesem Plane sind nach Genehmigung durch Senat und Bürgerschaft nur zulässig, wenn die Änderung infolge eines, im Risse oder Verzeichnis unschuldbaren Versehens oder Irrtums notwendig wird und sich während des Baues die Notwendigkeit von Veränderungen ergibt, die das Wesentliche des Planes nicht berühren dürfen. Über die Zulässigkeit solcher Änderungen entscheidet der Senat unter Mitgenehmigung des Bürgerschaftsausschusses nach Anhörung der beteiligten Eigentümer und nachdem die Sache untersucht ist.

Frühere ähnliche Enteignungsfälle.

Über die Anwendung des Expropriationsrechtes werden in den Spezialgesetzen ausführlichere Angaben gemacht. Für den vorliegenden Fall der Sanierung lagen verwandte Bestimmungen schon aus früheren Zeiten vor, auf die man beim Erlaß der Sanierungsgesetze zurückgreifen konnte. Es sind das die Erfahrungen, die man bei der Niederlegung der südlichen Stadtteile von Kehrwieder und den anschließenden Stadtteilen für die Herstellung des Zollanschlusses gemacht hat. Diese beruhten allerdings noch auf dem alten Expropriationsgesetz von 1879. Der Artikel 1 der Bestimmungen bestimmte, daß sämtliches zur Herstellung des Zollanschlusses erforderliche Grund-

eigentum expropriiert werden kann und so über Umfang und Zeitfolge der Expropriation die Senats- und Bürgerschaftskommission zur Ausführung des Zollanschlusses unter Zustimmung von Senat und Bürgerschaft zu entscheiden habe. Die Ausführung dieser Unternehmung war also auch in diesem Falle schon in die Hände einer Kommission gelegt, die sowohl aus Vertretern der Bürgerschaft wie des Senats bestand. Es ist dies ein Verfahren, das bei allen größeren Projekten in Hamburg zur Anwendung kommt, um eine gleichmäßige Mitarbeit von Staat und Bürgerschaft zu gewährleisten.

Schätzungskommission.

Artikel 2 behandelt die Einsetzung der Schätzungskommission, diese besteht aus 48 Laien und aus 4 vom Senat ernannten Juristen, die die Befähigung zum Richteramt haben müssen. Die Juristen werden honoriert, die Laien sind ehrenamtlich tätig. Letztere werden aus vom Bürgerausschuß aufgestellten Kandidaten von der Bürgerschaft gewählt. Voraussetzung für diese Wahl ist, daß die Betreffenden die zur Wahl in die Bürgerschaft erforderlichen Qualitäten aufweisen. Zum Vorsitzenden der Kommission wird vom Senat ein Jurist gewählt.

Die Bestimmungen wurden beim Expropriationsgesetz 1886 dahin geändert, daß die Schätzungskommission ständigen Charakter erhält. Sie besteht nunmehr aus 3 Juristen und 18 Laien, die unter denselben Bedingungen wie früher gewählt werden, nur mit der Einschränkung, daß jedes Mitglied 3 Jahre in der Kommission bleibt und jährlich je 3 Mitglieder austreten, es findet also ständig ein Wechsel der Mitglieder der Kommission statt.

Entschädigung.

Aus der Fülle der in jedem derartigen Gesetz gemachten Bestimmungen seien nur diejenigen noch herausgegriffen und ausführlicher behandelt, die sich mit der Frage der Bemessung der Entschädigung befassen. Der § 12 des Expropriationsgesetzes gibt dem Enteigneten das Recht, an den in dieser Sache stattfindenden Verhandlungen persönlich teilzunehmen oder einen Rechtsanwalt mit der Vertretung ihrer Interessen zu betrauen. Für die Bemessung der Entschädigung stellt der § 6 des Gesetzes vom Jahre 1886 die entscheidenden Grundsätze auf, indem gesagt ist, daß der volle Wert samt Schaden zu ersetzen sei, daß dagegen Werterhöhungen, die das Grundstück durch die Ausführung des betreffenden Unternehmens erfährt, nicht in Ansatz zu bringen sind. Es ist dies vom Standpunkt des Staates aus berechtigt, die Werterhöhungen entstehen ohne Zutun des Besitzers, sie werden durch die Tätigkeit des Enteignungsberechtigten hervorgerufen, dieser kann nicht dazu verpflichtet sein, die durch seine Arbeit hervorgerufenen Werterhöhungen mit anderen zu teilen. Doch ist das Gesetz in diesem Punkte nicht konsequent, wer von der Enteignung nicht betroffen ist, zieht ungeschmälerten Vorteil aus dem Unternehmen. Der nicht Enteignete ist gegenüber dem Expropriaten bevorzugt. Dies ist noch mehr der Fall, wenn bei teilweiser Expropriation dem Enteigneten die Werterhöhungen von der Entschädigungssumme abgezogen werden, die das Restgrundstück aus der Anlage erfährt.

Gesetzesbestimmungen wie der § 9 des Kommunalabgabengesetzes bieten die Möglichkeit, solche Werterhöhungen doch noch wenigstens teilweise dem Staat zukommen zu lassen.

Im Zusammenhang hiermit sei bemerkt, nach welchen Gesichtspunkten man die Entschädigung bei der Sanierung bemißt. Hier liegen insofern komplizierte Verhältnisse vor, als die Hausbesitzer zu enteignen sind, die aus der Vermietung minderwertiger Wohnungen eine besonders hohe Rentablität erzielen. Es ist zu entscheiden, ob eine solche hohe Rentabilität voll zu ersetzen ist. Nun sind Grundwert und Hauswert nicht klar voneinander getrennt, die zunehmende Wertverminderung des Hauses gleicht die Wertsteigerung des Grund und Bodens aus, so daß der Besitzer die Wertverminderung des Hauses nicht rechtzeitig erkennt. Der Hauswert wird nicht beizeiten abgeschrieben, vielmehr wächst durchgängig die hypothekarische Belastung, und oft wird das Grundstück auch bei verwahrlostem Zustande der Gebäude zu diesem hohen Preise käuflich übernommen. Der Grundbesitzer ist somit auch nicht in der Lage, das Haus abzubrechen, wenn es ganz abgenutzt ist. Sollen nun die Besitzer und Hypothekarier bei der Enteignung darunter leiden, daß sie bei Erwerb und Beleihung dies nicht beachteten? Der Senat schlug vor, nur den tatsächlichen Sachwert der Gebäude und den Grundstückswert zu entschädigen. Hiergegen erhob die Bürgerschaft auf Einfluß der Grundbesitzerpartei Einspruch. Sie begründete ihn damit, daß diese baulichen Zustände bisher vom Staat geduldet waren, der Staat habe, um konsequent zu sein, die volle Entschädigung für deren Beseitigung zu gewähren. Der Senat versuchte, diesen Einwendungen zu begegnen, indem er sich auf das Wohnungsgesetz stützte; danach kann der Staat die Räumung ungesunder Wohnungen veranlassen. Er war aber nicht in der Lage, von diesen Bestimmungen strengen Gebrauch zu machen, weil ein Mangel an kleinen Wohnungen bestand. Nach der Ansicht des Senats wäre es aber mit den im Wohnungsgesetz zum Ausdruck gebrachten Anschauungen nicht zu vereinigen gewesen, wenn die Grundbesitzer dafür entschädigt würden, daß man ihnen die Weitervermietung unnormaler Wohnungen untersagt. Die volle Entschädigung würde vielmehr eine „direkte Belohnung für die verwerfliche übermäßige Ausnutzung der Grundstücke" darstellen. Die dadurch bedingte Erhöhung der Kosten und größere Belastung der Steuerzahler würde den weiteren Fortgang des Sanierungswerkes geradezu gefährden. Im 2. Bericht der Senats- und Bürgerschaftskommission für die Verbesserung der Wohnungsverhältnisse wurde deshalb empfohlen, bei der Bemessung der Entschädigung die Mieten solcher Wohnungen, die im Sinne des Wohnungspflegegesetzes für unbewohnbar erachtet werden müssen, nicht zu berücksichtigen und dieselben nur insoweit in Betracht zu ziehen, als die Mängel unter Aufwendung mehr oder weniger großer Kosten beseitigt werden können, auch wurde vorgeschlagen, solche Werte in Ansatz zu bringen, die aus einer anderweitigen Benutzbarkeit der Räume, z. B. zu Lager- oder Betriebszwecken, erzielt werden können. Zur Entscheidung dieser Frage sollte die Kommission die Behörde für Wohnungspflege hierüber um Auskunft ersuchen und diese bei der Untersuchung event. Sachverständige herzuziehen. Damit wäre ein Mittelweg gefunden. Die Bemessung der Entschädigung würde nach ähnlichen Grundsätzen wie in England erfolgen. Auf Grund eigener Wahrnehmungen oder Beschwerden einiger Bewohner reicht dort der Gesundheitsbeamte (Medical Officer of Health) einen

Bericht an die Behörde ein, nach dem ein Sanierungsentwurf ausgearbeitet wird. Nach dessen Offenlegung und Genehmigung wird die Befugnis zur Enteignung erteilt. Als Entschädigung wird der Marktpreis angesetzt und dabei die Lage und Beschaffenheit des Besitzes, der Zustand der Gebäude und ihre wahrscheinliche Dauer berücksichtigt. Auch dort wird für Veränderungen, die nach dem Tage der Bekanntmachung des Sanierungsplanes ausgeführt wurden, nichts vergütet. Von besonderem Interesse für uns sind die drei Gesichtspunkte, die für die Schätzung der Gebäude maßgebend sind.

a) Ist der Mietertrag infolge von Überfüllung oder Ausnutzung zu ungesetzlichen, unsittlichen Zwecken, Bordellen oder ähnlichen Gewerben, ein besonders hoher, wird nur die normale Benutzung des Gelasses bei Bemessung der Entschädigung in Ansatz gebracht.

Diese Beschränkung der Entschädigung ist in der Hamburger Gesetzgebung nicht vorgesehen.

b) Es sollen die Kosten von der Entschädigung abgezogen werden, die aus der Herstellung des Hauses in einen ordentlichen Zustand erwachsen würden.

c) Ist das Haus nicht mehr in einen bewohnbaren Zustand zu versetzen, soll nur der Wert des beim Abbruch verbleibenden alten Materials bezahlt werden.

Diese beiden letzteren Bestimmungen waren also, obwohl in anderer Fassung, auch in Hamburg vorgeschlagen. Doch erreichte die Grundeigentümerpartei, daß diese Bestimmung nicht die Genehmigung der Bürgerschaft fand.

Baupolizeigesetz § 108.

Auch das Baugesetz mußte bei der Sanierung eine entsprechende Modifikation erfahren. Bei der Aufhöhung des Geländes auf sturmflutfreie Höhe brauchten nicht alle Häuser abgebrochen zu werden, bei vielen genügte ein kleiner Umbau, es wäre unbillig gewesen, bei diesen kleinen baulichen Veränderungen auf Grund des § 103 des Baupolizeigesetzes zu verlangen, daß die Hauseigentümer hinter die neuen Fluchtlinien zurückrückten.

Die Kommission schlug deshalb vor, bauliche Veränderungen, die mit der Aufhöhung zusammenhängen, nicht als größere Umbauten im Sinne des § 103 des Baupolizeigesetzes anzusehen, dieser Paragraph habe nur bei Neu- und Umbauten in Kraft zu treten, die unabhängig von der Aufhöhung infolge einer selbständigen Planung des Besitzers zur Ausführung gelangen. Tritt aber bei der Höher- oder Tieferlegung eine Verminderung für die angrenzenden Grundstücke ein, sind die Besitzer vom Staate auch hierfür zu entschädigen, sofern nicht gleichzeitig ein Neubau oder ein die betreffenden Bauteile nicht berührender Umbau stattfindet.

9. Verfahren bei Durchführung der Sanierung.

Die Senats- und Bürgerschaftskommission zur Prüfung der Gesundheitsverhältnisse.

Die Durchführung des Unternehmens war im wesentlichen durch die im vorhergehenden Abschnitt geschilderten rechtlichen Verhältnisse bedingt. Die Vorarbeiten wurden von einer Senats- und Bürgerschaftskommission geleistet, die Ausführung dagegen lag in den Händen der Finanz- und Baudeputation. Die erste grundlegende

Untersuchung hatte die noch im Jahre 1892 eingesetzte Senats- und Bürgerschaftskommission zur Prüfung der Gesundheitsverhältnisse Hamburgs vom 27. Januar 1893 gegeben. Diese Kommission sollte nach den Vorschlägen des Senats aus fünf Senatsmitgliedern und sechs Mitgliedern der Bürgerschaft bestehen. Durch Beschlüsse der Bürgerschaft wurde die Zahl der Bürgerschaftsvertreter auf zehn erhöht, nach Ansicht des Senats zum Schaden eines raschen Geschäftsganges. Diese Kommission sollte sich zunächst mit der Trinkwasserversorgung befassen, sie wandte aber auch den Wohnungsverhältnissen erhöhte Aufmerksamkeit zu und wies eindringlich auf die erwähnten Zustände hin. Die von dieser Kommission ausgesprochenen Anregungen wurden in der durch die Beschlüsse vom 5. März und 7. und 14. April 1879 eingesetzten Senats- und Bürgerschaftskommission für die Verbesserung der Wohnungsverhältnisse wieder aufgegriffen. Nicht allein durch ein Wohnungspflegegesetz, durch bessere Verkehrsmittel, durch die Erbauung neuer Arbeiterwohnungen in den Außenbezirken sollte die Frage gelöst werden, eine gänzliche Beseitigung der ungesunden Wohnungen wurde das Ziel. Der Staat sollte für den Wiederaufbau gesunder Wohnungen, eventuell unter Aufwendung von Staatsmitteln sorgen, die neu zu errichtenden Wohnungen sollten denselben Bevölkerungsklassen Unterkunft gewähren, die schon früher in diesen Gegenden gewohnt hatten.

Senats- und Bürgerschaftskommission für die Verbesserung der Wohnungsverhältnisse.

Das Medizinalkollegium wurde daher ersucht, im Einvernehmen mit dem Statistischen Bureau und der Steuerdeputation zu ermitteln, welche Wohnungen wegen ihres ungesunden Zustandes abzubrechen seien, und zweitens sollte festgestellt werden, wie groß der Flächenraum der in Betracht kommenden Wohnquartiere ist, drittens war die Zahl der Bewohner, die Höhe der Mieten zu untersuchen und festzustellen, welchen Berufsklassen die Bewohner angehören. Die beiden Behörden erstatteten hierauf einen Bericht, in dem drei Bezirke als der Sanierung besonders bedürftig bezeichnet wurden. Es sind dies:

1. die Altstadt nördlich und südlich der Steinstraße,
2. die Stadtteile zwischen Neustädter Neue Straße und Kaiser-Wilhelm-Straße,
3. die südliche Neustadt.

Im Bericht wurde hervorgehoben, daß nicht etwa alle außerhalb dieser drei Bezirke gelegenen Wohnungen als gesund angesehen werden dürften, ebensowenig seien alle innerhalb dieser drei Bezirke liegenden Wohnungen als gesundheitsschädlich und abbruchswürdig zu betrachten. Diese drei Bezirke seien vielmehr herausgegriffen, weil dort nach Ausweis der Sterblichkeitsstatistik relativ ungünstige Wohnungsverhältnisse bestanden. Auf Grund des vom Medizinalkollegium herausgegebenen Werkes „Die Gesundheitsverhältnisse Hamburgs im 19. Jahrhundert“ betrug in den Jahren 1893—1900 die Sterblichkeit:

1. Barmbek ..... 26 pro mille
2. Horn ..... 22 „ „
3. Neustadt-Süd ..... 22 „ „

4. Eppendorf Krankenhaus..	20,1	pro mille
5. Neustadt-Nord	19	„ „
6. Altstadt-Nord	19	„ „
7. Rotenburgsort	19	„ „
8. St. Pauli-Süd	18	„ „
9. Hamm	12	„ „
10. Hammerbrook	17	„ „
11. Eilbeck	17	„ „
12. Winterhude	17	„ „
13. Borgfelde	16	„ „
14. Eimsbüttel	16	„ „
15. Uhlenhorst	15	„ „
16. Hohenfelde	13	„ „
17. Roterbaum	11	„ „
18. Harvestehude	9	„ „

Die drei im Bericht als sanierungsbedürftig bezeichneten Bezirke nehmen insgesamt 35,2 ha ein, sie enthielten 12 000 Wohnungen.

Die Sanierung der südlichen Neustadt wurde zuerst in Angriff genommen.

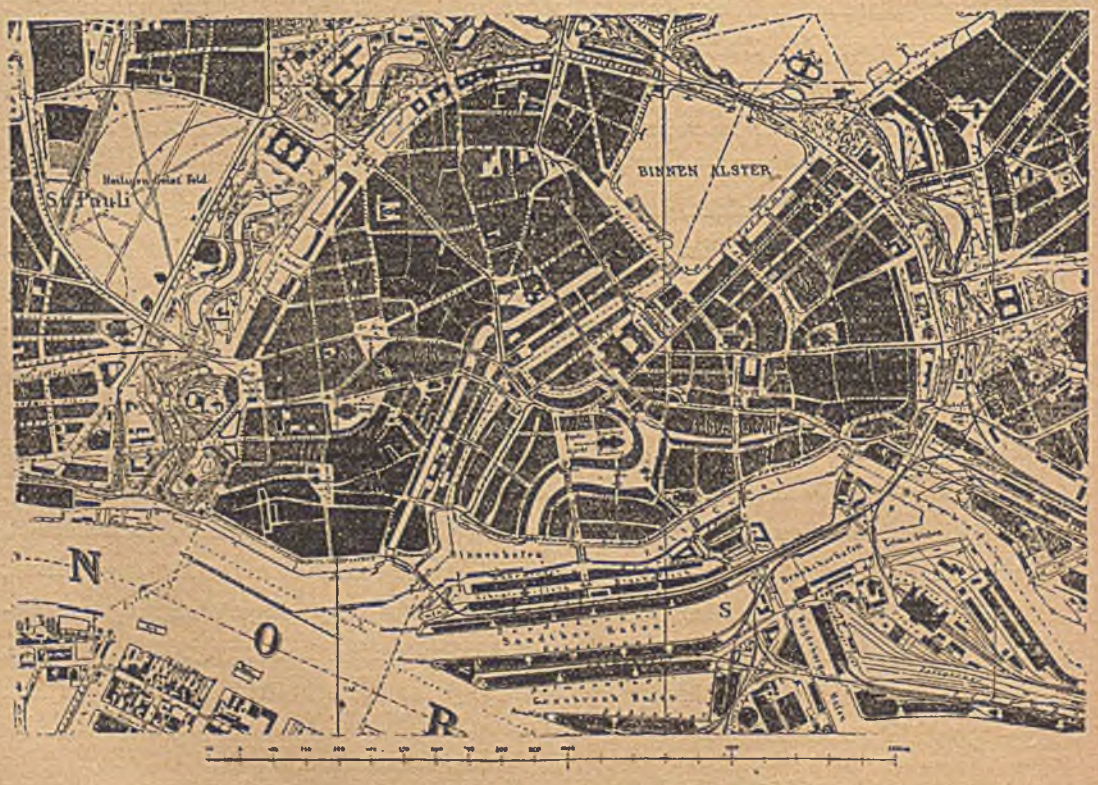


Fig. 51. Hamburg. Ungesunde Wohnquartiere der alten Stadt.
Die von der Senats- und Bürgerschaftskommission für die Verbesserung der Gesundheitsverhältnisse als ungesund bezeichneten Quartiere sind schwarz hervorgehoben.

Ausschlaggebend dafür war die ungünstige Höhenlage dieses Stadtteiles. Es lag dort Bestimmung des ersten Sanierungsgebietes.

der Bleichergang	+ 6,6 m
der Schaarmarkt	+ 6,9 „
an einer anderen Stelle der Schaarmarkt	+ 6,4 „
Die höchste Sturmfluthöhe betrug	+ 9,2 m

und war also 2,3 m höher als die höchste Stelle des Schaarmarktes.

Durch Eindeichung und Pumpenentwässerung war nach Ansicht der Baudeputation ein gesundes Verhältnis nicht zu erreichen. Das Endziel der Sanierungsarbeiten in diesem Stadtteil wird deshalb darin gesehen, ihn aus dem Sturmflutbereich herauszuheben; diese Aufgabe sei ebenso wichtig, wie der Abbruch der alten Häuser. Nur bei den Vorsetzen und am Johannisbollwerk, also den an der Elbe gelegenen Straßen, wird auf eine sofortige Aufhöhung verzichtet, soweit der Abbruch der Gebäude aus baulichen Gründen nicht erforderlich ist, doch wird die künftige Aufhöhung dieses Stadtteils durch gesetzliche Maßnahmen sichergestellt. Die zunächst durch die Sanierung obdachlos gewordene Bevölkerung konnte man auf den beiden zwischen Zeughaus und Dovestraße gelegenen Dreieckplätzen wieder unterbringen. Die Stadtteile sollten also nicht auf einmal, sondern allmählich niedergerissen werden. Die Sanierung begann daher mit dem Antrag, diese beiden Dreiecksplätze von zusammen 3152 qm Baufläche zu verkaufen, und zwar unter Bedingungen, die von der Kommission festzustellen seien.

Um die Planung der Sanierung vorzubereiten, wurden eingehende örtliche Besichtigungen vorgenommen und zu diesem Zweck drei Unterkommissionen gebildet, deren jeder ein Teil des Bezirkes zugewiesen wurde. Die Tätigkeit dieser Unterkommissionen war durch die an ihren Arbeiten beteiligten Beamten der Baupolizei- und Medizinalbehörde vorbereitet. Diese hatten nach folgenden Gesichtspunkten tabellarisch geordnete Berichte angefertigt: Vorstudien.

Der bauliche Zustand der Häuser und Wohnungen;
Licht- und Luftzufuhr;
Höhe der Räume;
Beschaffenheit der Fußböden und Decken;
Feuchtigkeit (Kellerüberschwemmungen und ungenügende Abdichtung gegen das Erdreich);
Zustand der Klosetts;
Sonstige Nebenanlagen;
Treppen.

Die einzelnen Wohnungen erhielten drei Zensuren: genügend, mangelhaft, schlecht. Es ergab sich dabei, daß viele Wohnungen schlecht und durch bauliche Änderungen nicht wesentlich zu verbessern waren.

In welcher Weise sich gesunde und ungesunde Wohnungen auf die Flächen des Sanierungsgebiets verteilen, geht aus Fig. 52 hervor.

In manchen Teilen konnten die äußeren Häuserblocks erhalten werden und

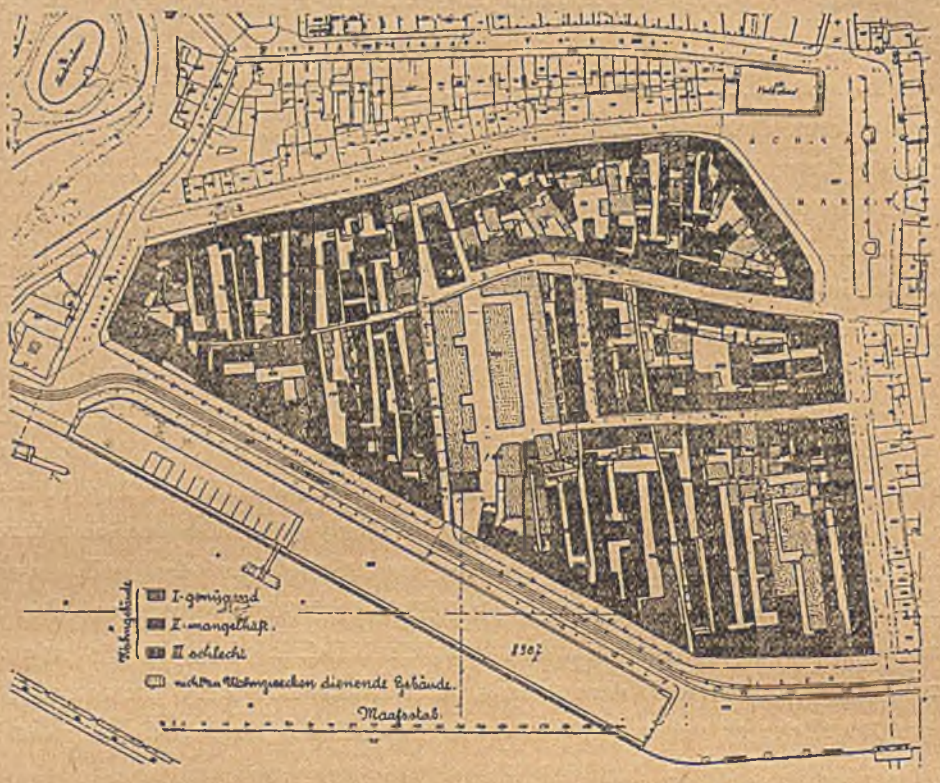


Fig. 52. Hamburg. Zustand der alten Wohnungen in der südwestlichen Neustadt.

nur die hinteren Teile waren zu sanieren. Die Aufstellung eines Bebauungsplanes wurde dadurch wesentlich erschwert.

Nachdem man ein genaues Bild vom Zustand der Wohnungen erhalten hatte, bildete man zwei Unterkommissionen, von denen die eine den Ersatz der Wohnungen bearbeiten sollte, während die andere sich mit dem Programm für den Bebauungsplan zu befassen hatte. Die Ergebnisse der ersteren Kommission werden im 12. Abschnitt besonders behandelt werden. In bezug auf die Arbeiten der zweiten Kommission sei erwähnt, daß man zunächst den Eingriff in die Eigentumsrechte des einzelnen zu vermeiden suchte. Die Grundeigentümer sollten Gelegenheit haben, die Sanierung, allerdings unter Gewährung von Staatsbeihilfen, selbst durchzuführen. Es wäre dann nicht nötig gewesen, die Grundstücke wieder zu verkaufen, und man hätte, ähnlich wie bei den Verkupplungen in der Landwirtschaft, im Wege der Umlegung die Sanierung durchführen können. Dem stellten sich die verschiedenen Größenverhältnisse der Grundstücke entgegen. Die an den Straßen gelegenen Parzellen sind bis zu 2000 qm groß, die an den Nebengängen nur 40—80 qm. Abgesehen davon sprach gegen ein derartiges Verfahren noch der Umstand, daß die Wiederunterbringung der Bevölkerung dann größere Schwierigkeiten machen würde. Während der Bauarbeiten hätte diese entweder nach anderen Stadtteilen ziehen müssen, sie hätte dabei ihre Erwerbsquellen entweder verloren, oder sie hätte ihrem Beruf nur unter schwierigen Verhältnissen nachgehen können; auch war zu befürchten, daß manche Elemente ihre üblen Ge-

Sanierungsplan.

wohnheiten nach anderen Stadtteilen mitbrächten und diese verseuchten. So kam man dazu, die Sanierung staatsseitig durchzuführen und die Arbeiten auf einzelne Abschnitte zu verteilen.

Bei der Ausarbeitung des Sanierungsplanes mußte man also

1. den Zeitpunkt für die einzelnen Arbeiten,
2. die Wiederunterbringung der zu dislozierenden Bevölkerung,
3. die Zeitfolge und den Umfang der Expropriation,
4. die Verkaufsbedingungen

feststellen.

Solche Fragen lassen sich aber nicht vorher in allen Einzelheiten durch Gesetz formulieren.

Befugnisse der Kommission.

Hier werden die Erleichterungen sichtbar, die einem Staat wie Hamburg, vermöge seiner hanseatischen Staatsform, bei der Lösung solcher kommunaler Bauaufgaben erwachsen. Andernorts ist man hierbei an feste, nur mit großem Zeitaufwand und oft nur unter großen Kämpfen gegen die Regierung abzuändernde Gesetze gebunden. Hier aber, wo sich Stadt und Staat, Parlament und Stadtverordnete in denselben Körperschaften vereinigen und Senat und Bürgerschaft gesetzgeberische Gewalt von unbegrenzter Macht haben, ist es nicht schwer, zur Durchführung neuer, im Gesetz noch nicht vorgesehener Aufgaben nach Bedarf neue Gesetze zu erlassen. Durch einheitliche Gesetzgebung wurde die Durchführung des Sanierungswerkes in großen Zügen festgelegt und die Funktion der einzelnen Körperschaften, Finanzdeputation, Baudeputation, Senats- und Bürgerschaftskommission, zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse bestimmt und ihnen bei der Fassung ihrer Beschlüsse weiter Spielraum eingeräumt.

Insbesondere wurde bestimmt, dem Staat für die zur Sanierung erforderlichen Grundstücke Expropriationsrecht zu verleihen und daß über den Umfang und die Zeitfolge der Expropriation die Senats- und Bürgerschaftskommission zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse zu entscheiden habe, allerdings mit der Einschränkung, daß für jeden solchen Beschluß vorher die Zustimmung des Senats einzuholen sei. Außerdem erhielt die Kommission das Recht, sich in den Verkaufsbedingungen einen Einfluß auf die Gestaltung der Baupläne zu sichern und deren Genehmigung vorzubehalten. Die Bürgerschaft versuchte, diese Bestimmung zu streichen, wonach über Zeitfolge der Expropriation die Kommission zu entscheiden habe, indem sie als äußersten Termin für die Einleitung des Expropriationsverfahrens den April 1902 bestimmte. Eine derartige Übereilung wäre aber bedenklich und unzweckmäßig gewesen, die im Interesse der Wiederunterbringung beabsichtigte Teilung der Sanierungsarbeiten in bestimmte Abschnitte wäre nicht mehr möglich gewesen, wenn die Enteignung der Grundstücke gleichzeitig hätte erfolgen müssen. So wurde dieser Termin bis zum Anfang des Jahres 1905 hinausgeschoben; nach Ansicht der Bausachverständigen konnten bis dahin die Bauarbeiten so weit vorgeschritten sein, daß ohne Bedenken die Enteignung des Restes möglich war.

Aufgabe der Finanzdeputation

Die Finanzdeputation dagegen hatte die mit dem An- und Verkauf zusammenhängenden Fragen zu behandeln. Bei der später erfolgten Sanierung der südlichen Altstadt wurden die Befugnisse der Finanzdeputation noch dahin erweitert, daß sie das Recht erhielt, gegebenenfalls mit den Expropriaten Tauschverträge abzuschließen, so daß dort bei Enteignungen im südlichen Gebiet der Altstadt Grundstücksflächen der nördlichen Altstadt in Tausch gegeben werden können.

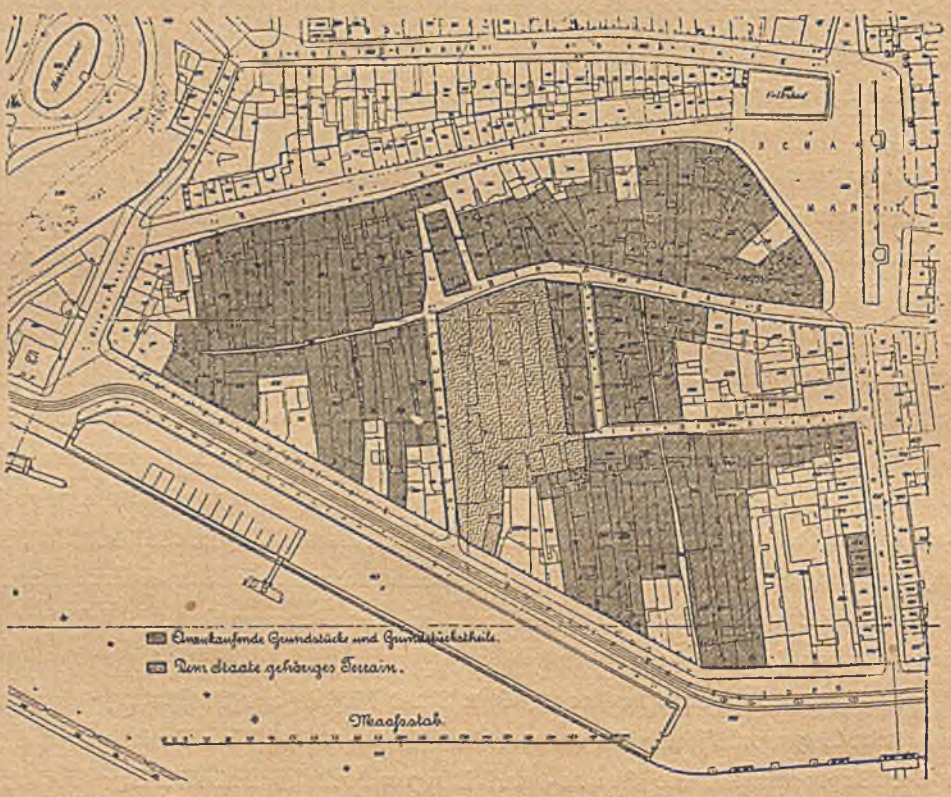


Fig. 53. Hamburg. Sanierungsgebiet in der südwestlichen Neustadt.

Aufgabe der Baudeputation.

Durch die technischen Behörden war zu bestimmen, welche Grundstücke niederzulegen und welche Kosten für bauliche Aufwendungen anzusetzen seien. Die Expropriationskosten wurden dagegen in der Weise ermittelt, daß die Kommission der Finanzdeputation ein Verzeichnis der zu expropriierenden Grundstücke überreichte, die dann die Erwerbspreise einsetzte. Nur zwei Grundstücke wurden in der südlichen Neustadt freihändig erworben, alles übrige war zu enteignen, doch führten in den meisten Fällen die von der Schätzungskommission vorgeschlagenen Vergleiche zu einem Resultat. Die gesetzlich bedingte Genehmigung des Senats lief immer binnen wenigen Tagen ein.

Arbeitsplan.

Um die Fertigstellung der Arbeiten sicherzustellen, hatte man ein ausführliches Arbeitsprogramm festgestellt, das in seinen Grundzügen der Zerlegung der Sanierung in einzelne Abschnitte entsprach. In diesem Arbeitsprogramm war ausgeführt, wann

der Erwerb des berührten Privatgrundeigentums vollzogen sein müsse, wann man mit dem Abbruch der Gebäude, der Aufhöhung der Terrains, der Ausführung der Straßen, dem Verlegen der Leitungen zu beginnen und in welchem Zeitpunkt die Auslegung und der Verkauf der neuen Plätze zu erfolgen habe. Als erster Abschnitt war der mittlere Teil der südwestlichen Neustadt in Aussicht genommen, einmal, weil hier die Dreieckplätze dem am nächsten lagen und weil der Staat hier die Grundstücke des alten Schlachthofes schon besaß; für den Anfang waren also hier die geringsten Schwierigkeiten zu erwarten. Die Termine waren ziemlich kurzfristig. So war für den Abbruch des alten Schlachthofes die Zeit vom 15. September bis 1. Dezember 1900 angesetzt. Der Erwerb sämtlicher Grundstücke sollte am 1. Mai 1901 vollzogen sein. Für den Abbruch der Wohngebäude waren nur die darauffolgenden drei Monate Mai, Juni, Juli und für die durch die Aufhöhung notwendigen Erdarbeiten die Zeit vom 1. März 1901 bis 1. Januar 1902 vorgesehen. Anfang 1902 konnte mit dem Straßenbau, dem Verlegen der Leitungen begonnen werden und am 1. September 1902 die Verkehrsübergabe stattfinden. Ähnlich sind auch die Termine in den folgenden Abteilungen angesetzt.

Nach den hier skizzierten Grundsätzen vollzog sich in allen Gebieten die Durchführung der Sanierung. Die aufgestellten Termine wurden innegehalten. Nur in einem Falle war es infolge eines Streiks im Baugewerbe nicht möglich, die Ersatzwohnungen zur rechten Zeit fertigzustellen, es wurde deshalb vorgeschlagen, den Fortgang der Sanierungsarbeiten inzwischen einzustellen, doch lehnte die Kommission diesen Vorschlag ab, da eine rasche Durchführung der Sanierung von größerer Bedeutung sei.

10. Bebauungspläne.

Südwestliche Neustadt.

Die Zeitfolge der Sanierung läßt sich aus dem Charakter der Bebauungspläne erkennen. Noch unter dem Zeichen der alten städtebaulichen Schule sind die Bebauungspläne für das Sanierungsgebiet der südlichen Neustadt entstanden; man suchte soweit möglich die neuen Straßen den wenigen vorhandenen Wegen anzupassen und auch, wenn irgend angängig, eine Verschiebung der Fluchtlinien zu vermeiden, die notwendigen Verbreiterungen wurden nur auf einer Seite der ehemaligen Straße vorgenommen. Es würde zu weit führen, das Verhältnis der neuen Straßenzüge zu den alten eingehend darzulegen, es sei nur erwähnt, daß eine neue Straße vom Johannisbollwerk nach dem Schaarmarkt durchgebrochen wurde, die sich später im östlichen Sanierungsgebiet fortsetzte. Die Straße soll einen Teil eines neuen Verkehrszuges darstellen, der die Innenstadt über die Pulverturmsbrücke durch das Sanierungsgebiet hindurch mit den St. Pauli-Landungsbrücken verbindet. Außerdem schien eine Durchquerung der Häuserblocks geboten, um die bis zu 150 m tiefen Hofgrundstücke des westlichen Teiles aufzuschließen. Diese Straße mündet in den Schaarmarkt in einem spitzen Winkel zu der Straße Eichholz, und durchbricht diese ehemals geschlossene Westwand, die Wirkung des ehemals geschlossenen Platzes ging dabei verloren. Dasselbe gilt von der bei der östlichen Fortsetzung dieses Straßenzuges entstehenden, noch breiteren Lücke. Die reizvolle Wirkung des alten Schaarmarktes, dessen Platzwände

von malerischen Fachwerkhäusern gebildet und von dem leichten Turm der alten Michaeliskirche überragt wurden, ist zerstört.

Für die Gestaltung der Straßenzüge lagen dann noch zwei Projekte vor; bei dem einen war der nach dem Südende des Schaarmarktes führende Bleichergang nur in einer Breite von 12 m durchgeführt, die Kosten hätten in diesem Falle 6 600 000 M. betragen, bei dem anderen Projekte war eine Breite von 17 m vorgesehen. Die Mehr-

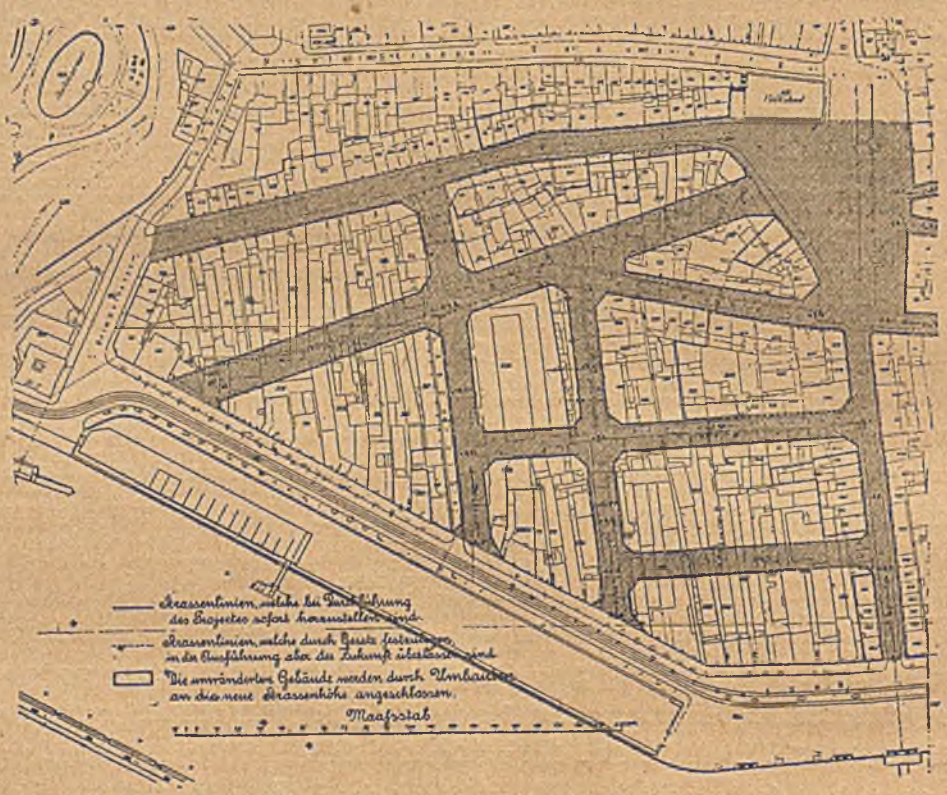


Fig. 54. Hamburg. Plan der südwestlichen Neustadt nach der Sanierung.

kosten betrugen 40 000 M. Die Kommission entschied sich für dieses letztere Projekt; sie begründete das damit, daß man zwar alte Wohnungskomplexe so wenig wie möglich niederlegen wolle, doch sei nicht außer acht zu lassen, wie man das Gelände durch Anlegung neuer Straßen am vorteilhaftesten aufschließen könne. Man hoffte, bei einer Breite von 17 m höhere Preise zu erzielen.

Südöstliche Neustadt.

Ähnlich wie die Straßenzüge des westlichen Sanierungsgebietes sind auch die der östlichen Neustadt gestaltet. Für die Planung auch der Nebenstraßen war der Gesichtspunkt maßgebend, eine möglichst gute Verbindung mit dem Zentrum herzustellen. Aus diesem Grunde wurde auch die Wincklerstraße bis an die Martin-Luther-Straße fortgeführt, mit der sie sich auf einem „platzartigen Straßenkreuz" vereinigt. Eine sehr steile alte Nebenstraße, das Teilfeld, wurde verbreitert, doch behielt man die unvermeid-

liche Steigung 1:20 bis 1:21 bei. Das ist möglich, weil in dieser Straße kein durchgehender Wagenverkehr zu erwarten ist. Die Straße dient nur als Zugang zu den dort belegenen Gebäuden. Die Fuhrwerke müssen die Straße immer in derselben Richtung von der Michaeliskirche nach der Martin-Luther-Straße zu passieren. Die übrigen ebenfalls nur lokalen Bedürfnissen dienenden Straßen erhielten ein Gefälle von 1:27,7. Bei allen Straßenzügen überhaupt sind folgende Steigungsverhältnisse angewandt worden:

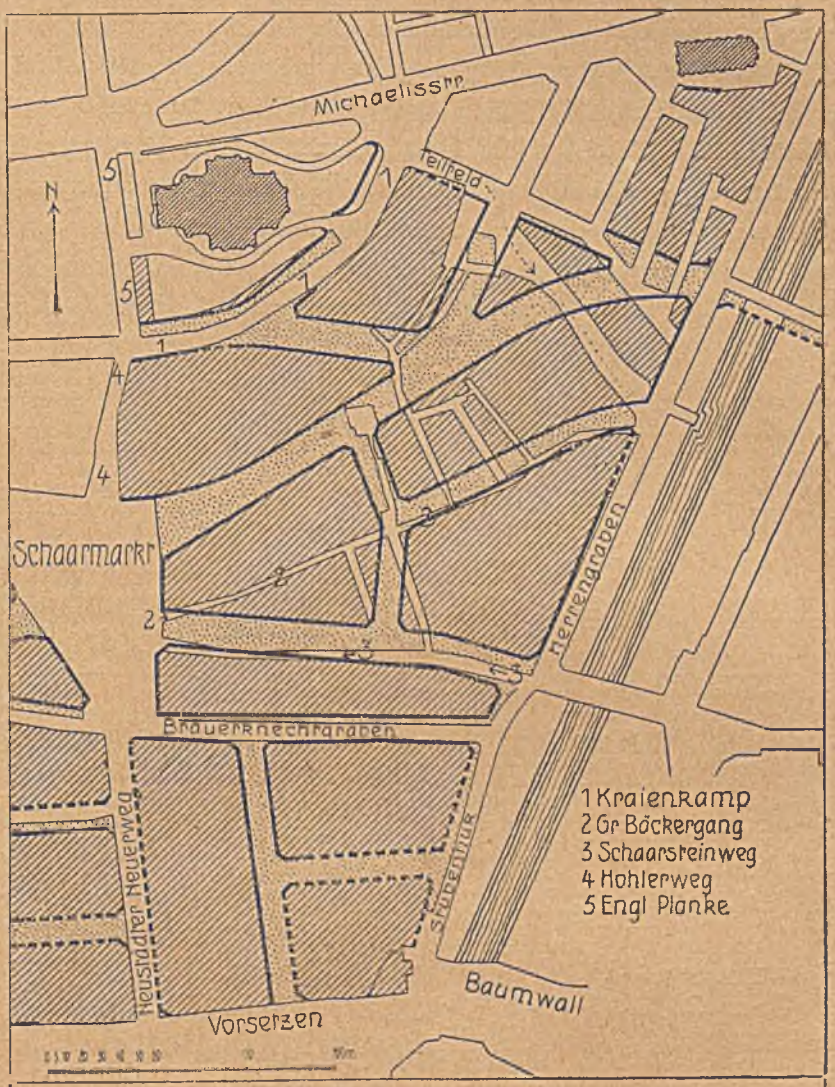


Fig. 57. Hamburg. Sanierung der südöstlichen Neustadt.

Neue Baublocks.

Früher bebaute Flächen, die zur Straße verwendet werden.

Sofort abzuändernde Baufluchten.

Später abzuändernde Baufluchten.

Ersatz Mohlenhofstraße (von der Mönckebergstraße nach dem Meßberg)	Gefälle nicht über			1:37
Niedernstraße	„	„	„	1:42,8
Diagonalstraße oben	„	„	„	1:102
„ unten	„	„	„	1:54
verl. Schuppiusstraße	„	„	„	1:27
verlegte Schützenstraße	„	„	„	1:28

Für die Planung der Straßenzüge ergaben sich gewisse Schwierigkeiten daraus, daß einige Grundstücke an den Vorsetzen und am Herrengraben noch nicht auf sturm-

flutfreie Höhe gehoben waren und man die Ausführung dieser baulichen Veränderung auf die Zeit eines natürlichen Neubaues verschob. In solchen Fällen stellte man den Anschluß an die alten Gebäude mittels Rampen her. Die fünf Neustädter Bürgervereine äußerten den Wunsch, in der Richtung nach dem Südportal der Michaeliskirche eine Aufschließunggsstraße zu erhalten. Da eine solche aber für Lastwagen zu steil gewesen wäre (1 : 17), ein Verkehrsbedürfnis in dieser Richtung auch gar nicht bestand, und überdies eine rationelle Aufteilung des Baublocks unmöglich gemacht worden wäre,

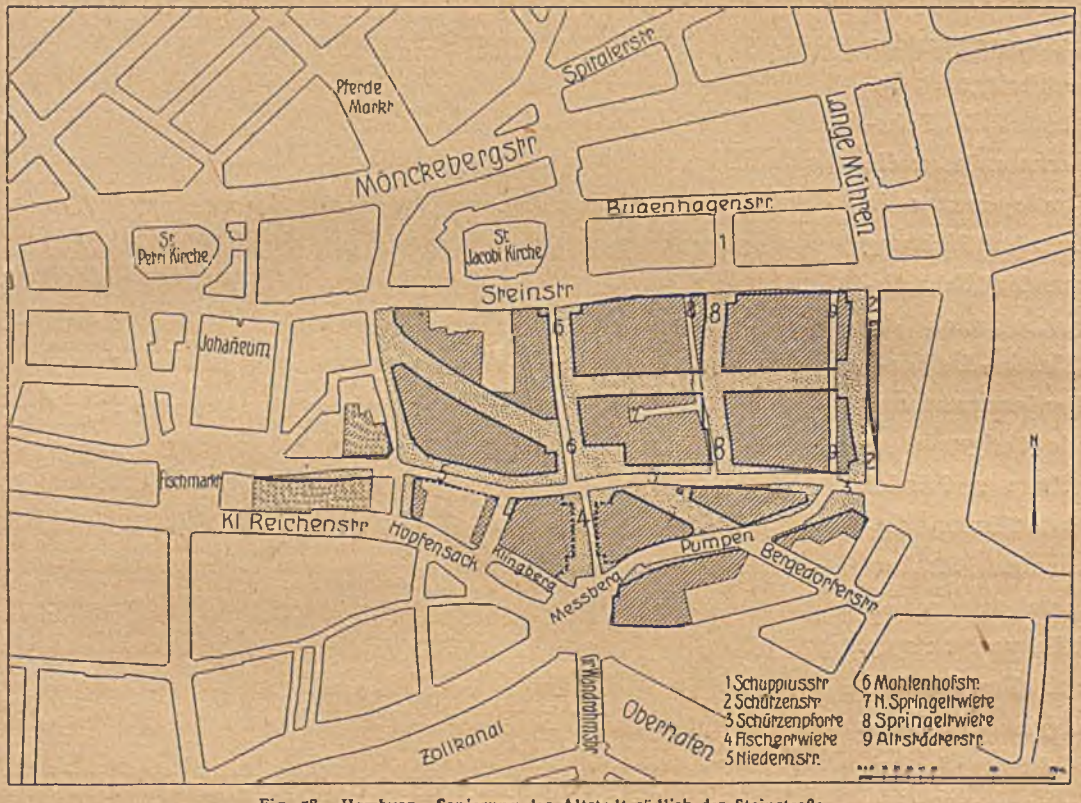


Fig. 58. Hamburg. Sanierung der Altstadt südlich der Steinstraße.

nahm die Kommission von der Ausführung einer solchen Straße Abstand, und es gelangte nur ein überbauter Durchgang von der Martin-Luther-Straße nach der Wincklerstraße zur Ausführung.

Altstadt südlich der Steinstraße.

Einen ganz anderen Charakter tragen die Straßenzüge, die man für die Sanierung der südlichen Altstadt südlich der Steinstraße geplant hat, hier sind Gedanken des modernen Städtebaues zur Anwendung gekommen, die übrigens schon zu der Zeit Geltung hatten, als die südliche Neustadt geplant wurde. Bei der Aufstellung dieses Projektes hatte man, ähnlich wie in der südlichen Neustadt, zunächst versucht, alte Häuser zu erhalten, doch stellte es sich bei eingehender Beratung heraus, daß es besser sei, den ganzen Komplex von Grund auf einheitlich neu zu gestalten. Der von der Steinstraße, der Schützenstraße, der Klosterstraße, dem Bahnhof und dem Hopfensack, sowie Kattrepel umschlossene Stadtteil war eines der interessantesten Gebiete Alt-Hamburgs.

Der größte Komplex ist in westöstlicher Richtung nur von der Niedernstraße aufgeteilt, in nordsüdlicher Richtung verlaufen nur 3 schmale Gassen, Twieten genannt, von denen eine, die Springeltwiete, noch heute diesen Namen trägt, während bei den Namen der anderen zwei Gassen, der Altstädter Neustraße und Mohlenhofstraße, die alte historische Bezeichnung verloren gegangen ist. Eine Anzweigung von der Springeltwiete bildet eine Sackgasse, die Neue Springeltwiete, die an ihrem im Innern dieses großen Komplexes belegenen Endpunkt sich platzartig erweitert. Bei der Aufteilung dieses von nur wenigen Straßenzügen durchschnittenen Gebietes konnte man eine große Verkehrsstraße von 17 m Breite in der Richtung von Nord nach Süd, von West nach Ost, oder in diagonaler Richtung vom Speersort nach der Bergedorfer Straße führen. Die Niedernstraße wurde beibehalten und nach dem schon in der südwestlichen Neustadt maßgebenden Gesichtspunkte verbreitert. Die übrigen schmalen Twieten ersetzte man durch 15 m breite Straßen. Schützenstraße und Altstädter Neustraße werden gemeinsam durch einen neuen Straßenzug ersetzt, der in leicht gekrümmter Richtung von der Steinstraße nach dem Bahnhofsplatz verläuft. Diese Form wurde gewählt, um den Parzellen des ehemaligen Johannisklosters eine größere Tiefe zu geben und eine bessere Ausnutzung dieses an bevorzugter Stelle belegenen Platzes zu ermöglichen. Der Kreuzungspunkt der Niedernstraße und der Diagonalstraße trifft mit dem Ersatz der Mohlenhofstraße zusammen, es würde hier ein Platz entstehen, der eine ähnliche Wirkung wie der Schaarmarkt in seiner gegenwärtigen Gestalt hervorruft. Durch Versetzen der Straßenzüge und entsprechende Gestaltung der Baulinien aber suchte man hier die Geschlossenheit dieses Platzes zu wahren. Die spitze Ecke, die die Diagonalstraße in ihrem weiteren östlichen Verlauf mit der Niedernstraße bildet, wurde nicht der Bebauung überlassen, sondern zur Errichtung eines Verkehrsgebäudes bestimmt. Von architektonischer Bedeutung ist dieses Gebäude insofern, als dadurch die Richtung der Straßenzüge und der Teilungspunkte der Gabelungen markiert wird. Ein solches kleines Gebäude bildet in der gleichförmigen Masse großstädtischer Bürogebäude einen willkommenen Maßstab, der dem Auge einen Vergleich der Dimensionen gestattet.

Dieses Projekt wurde von der Bürgerschaft mit einigen Einschränkungen und Abänderungen genehmigt. Auch bei der Nordsüdstraße war eine Überbauung an der Steinstraße vorgesehen, die dem Bogen der Wandrahmsbrücke am entgegengesetzten Ende dieses Straßenzuges entsprechen sollte. Bei der Beratung dieses Projektes in der Bürgerschaft wurde indes davon abgesehen, und stattdessen eine Verschiebung dieses Straßenzuges und des damit verknüpften Zentralplatzes nach Westen vorgeschlagen, so daß der Blick der Passanten nunmehr auf den Chor der Jakobikirche fällt.

Künstlerischer Wert der Bebauungspläne für die drei Sanierungsgebiete.

Verfolgt man die Planung der Straßenzüge in den drei Sanierungsgebieten, wird die Entwicklung erkennbar, die der städtebauliche Gedanke in Deutschland durch den Übergang von der schematischen regelmäßigen Straßenanlage der alten Schule zur individuellen modernen Richtung genommen hat. Es wäre verfehlt, eine mit solcher Energie und großen Opfern durchgeführte Unternehmung lediglich danach zu bewerten,

ob den modernsten künstlerischen Gedanken von Anfang an Rechnung getragen wurde. Gewiß ist auch zu bedauern, daß in der südlichen Neustadt malerische alte Straßen und Platzanlagen mit eigenartiger Holzarchitektur verschwunden sind und nüchternen Stadtteilen Platz gemacht haben. Wenn man bedenkt, unter welchen Verhältnissen der Sanierungsgedanke in Hamburg entstand, wird man begreifen, daß man in erster Linie praktischen und hygienischen Gesichtspunkten Rechnung trug und hierüber der städtebaulichen und architektonischen Gestaltung nicht die Aufmerksamkeit zuwandte, die man heute vor allem fordern würde. Wollte man das Sanierungswerk der südlichen Neustadt lediglich vom ästhetischen Standpunkte aus würdigen, wie das von verschiedenen Seiten geschehen ist, würde man den Kernpunkt der Sache nicht treffen. Dieser liegt vielmehr auf wohnungspolitischem und hygienischem Gebiete.

11. Wiederbebauung.

Wiederunterbringung der Bevölkerung.

Das Ziel der Wiederbebauung war, in den neuen Wohnungen soviel Bewohner wie in den alten unterzubringen, wo möglich sollten auch dieselben Familien ihr Unterkommen finden. Man durfte nicht die Hafenarbeiter aus der Hafengegend vertreiben, indem an Stelle der alten, ihrenBedürfnissen und Verhältnissen entsprechenden Wohnungen man solche Räume schafft, die sie nicht bezahlen können. Infolgedessen mußte man die Zahl der wieder unterzubringenden Bevölkerungsmassen kennen. Die Baupolizeibehörde stellte deshalb im Auftrage der Kommission eine Berechnung auf, bei der die auf Grund der Erhebungen vom Jahre 1896 im Statistischen Bureau der Steuerdeputation ausgearbeiteten Zusammenstellungen als Unterlagen dienten. Bei der Schätzung des in den neuen Häusern zur Verfügung stehenden Fassungsraumes nahm man Etagenhäuser mit vier Obergeschossen und Lagerkellern, also nicht Wohnkellern an. Man teilte dabei das Gelände in drei Unterbezirke ein:

1. Der von Eichholz, Hafentor, Johannisbollwerk und der bis zum Eichholz verlängerten Langen Reihe umgrenzte Bezirk.
2. Die zwischen Bleichergang und Eichholz belegenen Blocks.
3. Die von Lange Reihe, Bleichergang, Neuer Weg, Vorsetzen umschriebenen Komplexe. Hierbei wurden die Vorderhäuser am Eichholz und Johannisbollwerk vorläufig bestehen gelassen.

Es ergab sich, daß im ersten Bezirk

in den Vorderhäusern ..... 274 Personen
in den Hinterhäusern ..... 1718 „

zusammen 1992 Personen wohnten,

und zwar stehen diesen 1992 Personen als Wohnungen zur Verfügung:

bis zu 240 M. Miete in Vorder- und Hinterhäusern ..... 350 Wohnungen
über 240 M. „ in Hinterhäusern ..... 100 „
„ 240 M. „ in Vorderhäusern ..... 47 „

insgesamt: 497 Wohnungen

Hiervon standen bei der Aufnahme 28 Wohnungen leer, so daß diese 1992 Personen sich auf 469 Wohnungen verteilten, die Durchschnittsbevölkerung je einer Wohnung betrug also 4,25 Personen.

Nach demselben Grundsatze verfuhr man auch bei der Berechnung der Bevölkerung in den anderen Unterbezirken und erzielte dabei merkwürdigerweise jedesmal den gleichen Bevölkerungswert von 4,25 pro Wohnung. Auf Grund dieser Ergebnisse stellte man das Bauprogramm auf und bestimmte die Zahl und Größe der im Sanierungsgebiet zu errichtenden neuen Wohnungen. Bei allen Grundstücken, mit Ausnahme derjenigen an der Ditmar-Koel-Straße und den Vorsetzen, setzte man beim Verkauf Bedingungen fest, durch die der Käufer in der im Rahmen des Baupolizeigesetzes möglichen Freiheit der Ausnutzung der Grundstücke beschränkt wurde.

Verkaufsbedingungen

Der Staat hatte davon abgesehen, die Häuser selbst zu bauen. Diese Aufgabe übernahmen private Unternehmer, resp. gemeinnützige Vereine, die die Grundstücke im Wege des öffentlichen Verkaufs von Meistbietenden erworben hatten. In den hierbei gestellten Bedingungen wurde folgendes bestimmt:

1. Fabrikanlagen sind unzulässig, und in den aufgeführten Baulichkeiten dürfen solche Geschäfte nicht betrieben werden, die nachteilige Ausdünstungen oder üblen Geruch verbreiten oder für die Nachbarschaft belästigenden Rauch, Dunst oder Geräusch zur Folge haben.
2. Außer Keller und Erdgeschoß sind nur 4 Obergeschosse erlaubt.
3. Die Keller dürfen nur für Lagerzwecke verwendet werden.
4. Die Kellerfußböden sind nicht unter + 7,50 m zu legen.
5. Die Obergeschosse sollen kleine Wohnungen, nicht größer als 50 qm, mit nicht mehr als 2 Zimmern, Küche und Zubehör enthalten, und nur in jedem Obergeschoß der Eckhäuser darf je eine Wohnung mit 3 Zimmern, Küche und Zubehör bis zu 60 qm Grundfläche errichtet werden.
6. Sämtliche Wohnungen sind einzeln und nur an eine Familie zu vermieten, Untervermietung ist unzulässig.
7. Der Hof ist bis zu ein Drittel der Fläche mit kleinen Nebengebäuden bebaubar, der höchste Teil derselben darf nicht mehr als 5,0 m über 9,20 m liegen; Feuerstellen sind in diesem Nebengebäude verboten.*) Der Hof ist auf 9,20 m aufzuhöhen und mit einer an das Haussiel anschließenden Entwässerungsanlage zu versehen.

Vor der Ausführung wurden die Pläne unter Begutachtung von den technischen Sachverständigen untersucht und daraufhin von der Kommission auf Erfüllung der Verkaufsbedingungen sowie überhaupt eine zweckmäßige hygienische und technische Durchbildung geprüft. Ergaben sich hierbei nur solche Bedenken, die im späteren bau-

*) Von diesem Verbot hat man später abgesehen; die Schornsteine sind indes nicht wie in Dresden als Kamine von der Firsthöhe der Dächer der Wohnhäuser ausgebildet, sondern waren vom Dach des niedrigen Hofgebäudes schräg nach dem Hauptgesims des Vorderhauses geführt und mit dessen Schornstein vereinigt.

polizeilichen Verfahren, dessen Anwendung durch diese Prüfung nicht berührt wurde, zu erledigen waren, erteilte der Vorsitzende namens der Kommission die Genehmigung, doch wies er in solchen Fällen noch besonders darauf hin, daß durch diese Genehmigung die Anzeigepflicht an die Baupolizeibehörde nicht erlischt. Es war also die Bebauung der gemachten Anstände und Mängel gewährleistet. Ergaben sich dagegen größere Bedenken, wurde in einer Kommissionssitzung darüber beraten und durch Beschluß die erforderlichen Verbesserungsvorschläge gemacht, die der Käufer bei neuen Projekten zu beachten hatte. Die neuen Projekte unterlagen nochmals der Begutachtung der Kommission.

Im ganzen gingen ein	10	Gesuche
davon blieben unbeanstandet	2	„
davon wurden bedingungsweise genehmigt	5	„
davon wurden zurückgewiesen	3	„

Die Pläne wurden von der Kommission abgestempelt und der Baupolizeibehörde übergeben, die dann für eine ordnungsmäßige Ausführung Sorge trug.

Schiffszimmerer-Genossenschaft.

Das Verfahren wurde bei den Dreiecksplätzen an der Dovestraße zuerst angewandt. Als die Plätze zum Verkauf ausgeschrieben waren, gingen sechs Angebote ein, indes war von keinem nach Größe und Preis ein Ersatz für die alten Wohnungen zu erwarten. Das relativ günstigste Angebot stellte die Allgemeine Deutsche Schiffszimmerer-Genossenschaft*).

Für den südlichen an der Dovestraße belegenen Dreiecksplatz sollte die Genossenschaft 60 M. per qm, zuzüglich einer jährlichen Rente von 727 M. zahlen. Der Kaufpreis ist als hypothekarische Eintragung innerhalb der Grenze von 75% sicherzustellen und mit 3,5% zu verzinsen. Seitens der Finanzdeputation ist dieser Vertrag auf zehn Jahre unkündbar. Nach Ablauf von zehn Jahren darf der Platz und die Rente aufgeteilt werden. Mieterhöhungen innerhalb der ersten zehn Jahre, die mehr als 10% betragen, bedürfen der Genehmigung der Finanzdeputation; diese Genehmigung ist zu erteilen, wenn die Steigerung durch Steuererhöhung begründet ist. Bei der Vermietung sind in erster Linie die Bewohner des Stadtteils vor der Sanierung zu berücksichtigen, soweit es sich um ordentliche Leute handelt, die sich den Mietbedingungen der Gesellschaft unterwerfen, und soweit diese der Genossenschaft von der Behörde für Wohnungsfragen überwiesen werden.

Die Verzinsung der Hypothek beginnt am Tage der Aufnahme des Baues in die Steuerkasse, spätestens aber am 1. Juli 1906; die Genossenschaft hat also ein Interesse daran, bis zu diesem Zeitpunkt die Häuser fertigzustellen. Man hat durch diese Bestimmung erreicht, daß Ersatzwohnungen im gegebenen Zeitpunkt sicher bereit sind.

*) Die allgemeine Schiffszimmerer-Genossenschaft ist aus einer Vereinigung der ehemaligen Schiffszimmerer hervorgegangen, die ehemals selbständig kleinere Werften betrieb, sich aber seit zunehmender Verdrängung des Holzbaues durch den Eisenbau ausschließlich mit der Herstellung von Wohnungen für Werftarbeiter befaßt. Ihre in Hamburg errichteten Häuser sind für die am und im Hafen beschäftigten Personen bestimmt.

Außer Keller und Erdgeschoß dürfen nur vier Obergeschosse gebaut werden; die Keller sämtlicher Gebäude dürfen innerhalb der von der Baupolizei vorgeschriebenen Beschränkungen zu Geschäfts- und Wohnzwecken benutzt werden; ebenso die Erdgeschosse der Eckgebäude, alles übrige ist für kleine Wohnungen bestimmt, die nach folgenden Grundsätzen zu errichten sind:

Art der Wohnung	qm	Nutzbare Fläche in % der Gesamtfläche	Miete
3 Zimmer, Küche und Zubehör	40—65	10—15%	370 M.
2 „ „ „ „	30—40	45—50%	250 „
1 „ „ „ „	25—30	30%	150 „
1 „ mit Kochraum	20	10%	100 „

Man hatte der Genossenschaft bei Abschluß dieses Vertrages in Aussicht gestellt, sie bei dem Verkauf des anderen Dreiecksplatzes mit zu berücksichtigen; indes bestand eine vertragliche Verpflichtung hierüber nicht, dieser Platz wurde an die Abraham-Philipp-Schuldt-Stiftung verkauft*).

Abraham-Philipp-Schuldt-Stiftung.

Der von der Stiftung für 180 000 M. erworbene Platz hatte eine Größe von 3152,5 qm. Der Preis betrug 56 M. pro qm, war also billiger als der der Schiffszimmerer-Genossenschaft. In den Verkaufsbedingungen wurde der Stiftung die Vergünstigung eingeräumt, weniger Einzimmerwohnungen, mehr Zweizimmerwohnungen vorzusehen, als erst beabsichtigt war. Die Stiftung verpflichtete sich dafür, auf fünf Jahre in den Zweizimmerwohnungen für 240 Mark (exkl. Wasser, Treppenreinigung und Beleuchtung) geeignete Bewohner des Sanierungsgebietes aufzunehmen. Das Kaufgeld wurde zu 3,5% bis zum 2. Januar 1921 als erste Hypothek eingetragen, und zwar unter dem Vorbehalt, daß die Stiftung zu einer früheren Zurückzahlung dieser Grundschuld berechtigt ist.

Projekte unter Anwendung des Erbbaurechtes.

Ehe man sich zu dem freihändigen Verkauf der Grundstücke entschlossen hatte, waren für die Wiederbebauung der sanierten Flächen noch andere Vorschläge gemacht. In einer am 12. Dezember 1904 an die Kommission gelangten Eingabe wurde das Erbbaurecht vorgeschlagen. Der Plan ging dahin, zur Wiederbebauung der sanierten Flächen unter Beteiligung des Staates eine Aktiengesellschaft zu gründen, die auf achtzig Jahre alle Plätze in Erbbau übernimmt und teils größere, teils kleinere Wohnungen und Läden darauf errichtet. Damit wäre eine einheitlichere, großzügigere Bebauung gewährleistet gewesen, als sie im öffentlichen Einzelverkauf zu erzielen war. Ein Nachteil war nur, daß der Staat dabei fürs erste einen bedeutenden Zinsverlust erlitt, dieser gleicht sich erst in achtzig Jahren bei Übergabe des Geländes in Staats-

*) Die Mittel der Abraham-Schuldt-Stiftung stammen aus dem Vermächtnis eines wohlhabenden Bürgers, der sein ganzes Vermögen dazu bestimmte, billige Arbeiterwohnungen in der inneren Stadt zu errichten. Als man in den siebziger Jahren die schlechten Wohnquartiere „Bei den Hütten“ beseitigt hatte, errichtete die Stiftung die umfangreichen Neubauten zwischen Holstenwall und der Straße „Bei den Hütten“.

besitz aus. Man glaubte nicht, daß der Staat nach achtzig Jahren Interesse am Besitz solcher Häuser haben könne, so wog bei der Entscheidung dieser Nachteil schwerer als die unverkennbaren Vorteile. Das Projekt wurde abgelehnt. Eine andere Anregung ging vom Spar- und Bauverein zu Hamburg A.-G.*) ein. Der Verein erklärte sich bereit, sämtliche für Arbeiter bestimmte Plätze südlich der Neustadt zu erwerben und zu bebauen, er rechnete dabei mit der Möglichkeit, von der Landesversicherungsanstalt der Hansestädte billige Hypotheken zu erlangen. Auch hiervon wurde kein Gebrauch gemacht, die Grundstücke wurden vielmehr an den Meistbietenden verkauft. Die Erwerber waren Unternehmer. Nur an der Rambachstraße und am Eichholz erwarb der Bauverein einige Parzellen, auf denen er kleine Wohnungen errichtete.

Projekt des Spar- und Bauvereines A.-G.

Verkauf an den meistbietenden Unternehmer.

In neuester Zeit erwarb der Spar- und Bauverein noch ein an der Paßmannstraße und am Herrengraben gelegenes Grundstück.

Ein großer Teil der Grundstücke im Sanierungsgebiet aber ist noch nicht wieder verkauft; auch hier kämpft man also mit der Schwierigkeit, Privatunternehmer zur Lösung solcher Bauaufgaben zu finden.

12. Kosten der Sanierung (ohne Mönckebergstraße).

Zuschuß und dessen Deckung.

Die Kosten der Sanierung wurden bestimmt einerseits durch die Kosten für Straßenbau usw. und Grunderwerb und andererseits durch die Höhe des beim Wiederverkauf erzielten Erlöses. Die Hamburger Sanierung erforderte wie alle anderen bedeutende Zuschüsse von seiten des Staates, und zwar betrug dieser Zuschuß:

für die südwestliche Neustadt annähernd	.....	5 700 000 M.
für die südöstliche Neustadt „	.....	7 825 000 „
und südlich der Steinstraße „	.....	15 495 000 „
		29 000 000 M.

Diese Summen werden aus Anleihemitteln aufgebracht. In einem Falle wurden auch Steuerüberschüsse der Erbschaftssteuer im Betrage von 10 000 000 M. teilweise zur Deckung der Sanierungskosten der südlichen Neustadt herangezogen. Die Summe von 29 000 000 M. ist außerordentlich hoch. Es wird wohl in Deutschland nicht wieder eine Stadt zu finden sein, die vor dem Kriege solche Summen für die Verbesserung der Wohnungsverhältnisse der Innenstadt aufgewandt hat. Die meisten Städte wären nicht in der Lage, solche Mittel ohne fühlbare Belastung der Steuerzahler aufzubringen. Der Steuerertrag ist in Hamburg außerordentlich hoch. Ein in Hamburg wohnender Arbeiter hat 8% weniger Einkommensteuer zu zahlen als ein solcher, der in den auf preußischem Gebiet belegenen Vororten wohnt. Die großen Firmen versteuern sehr hohe Beträge; beträgt doch die Einkommensteuer einer einzigen Reederei, wie die Hamburg-Amerika-Linie unter Zugrundelegung eines Steuersatzes von 9% des Einkommens ca. 360 000 Mark. Außerdem hat die Stadt eine hervorragende Einnahmequelle in den Hafenanlagen zur Verfügung, die an sich ein Objekt von an-

*) Der Verein ist zu dem Zweck gegründet, „zur Besserung der Wohnungsverhältnisse in Hamburg durch Beschaffung gesunder, billiger Wohnungen für weniger Bemittelte beizutragen".

nähernd 300 000 000 M. darstellen. Unter solchen wirtschaftlichen Verhältnissen ist es begreiflich, daß Aufwendungen wie die für die Hochbahn im Betrage von 40 Millionen und für die Sanierung im Betrage von 29 Millionen keine großen finanziellen Schwierigkeiten bereiten*).

Straßenbaukosten.

Die ausschlaggebenden Posten bei der Berechnung der Sanierungskosten stellen die Grunderwerbskosten dar. Baukosten entstehen nur durch die Ausführung von Straßen- und Sielbauten. Dabei besteht kein Unterschied gegenüber denen der äußeren Stadterweiterung. Die Baukosten betrugen in der

südwestlichen Neustadt	1 692 000 M.
südöstlichen Neustadt	1 529 400 „
südlich der Steinstraße	1 250 000 „

Kosten der Aufhöhung.

Abweichungen von den normalen Straßenbaukosten treten bei dem Sanierungswerk der südlichen Neustadt nur dadurch auf, daß sogleich die Aufhöhung des Geländes erfolgen sollte. Hierfür waren

in der südwestlichen Neustadt	602 000 M.
in der südöstlichen Neustadt	492 000 „
in der südlichen Altstadt	157 000 „
	1 251 000 M.

angesetzt.

Diese Beträge würden noch höher sein, wenn die Käufer nicht, um die Ausschachtungskosten zu sparen, die Grundstücke in unaufgehöhtem Zustande erworben hätten. Bei den Regulierungsumbauten bleibt nur die Aufhöhung der Hofflächen in Ansatz zu bringen. Die Aufhöhung der Straße ist im Straßenbau schon mit einbegriffen, sie ist auch bei vielen Straßenneubauten in den Vorstädten notwendig. Der Grunderwerb vollzog sich nach den bei der Besprechung der Enteignung dargelegten Grundsätzen. Da die Bürgerschaft den vom Senat vorgeschlagenen Passus strich, wonach die Behörde für Wohnungspflege darüber zu entscheiden habe, ob eine Wohnung als bewohnbar anzusehen sei, d. h. der Besitzer für deren Verlust eine Entschädigung zu beanspruchen habe, wurden die Erwerbskosten wesentlich teurer. Die alten Baulichkeiten mußten gewissermaßen mit bezahlt werden.

Grunderwerbskosten.

In der südwestlichen Neustadt gehörte das Gebiet des alten Schlachthofes

*) Nicht in allen Städten mit schlechten Wohnungsverhältnissen liegen so günstige wirtschaftliche Vorbedingungen für die Durchführung der Sanierungsarbeiten vor. Im Ursprungslande der Sanierungen hat man deshalb zur Deckung der Kosten im Housing of the working classes act 1890 bestimmt, daß hierfür ein besonderer Fonds eingerichtet wird, dessen Gründung durch Anleihen oder Steuerumlagen beschafft werden soll, dem aber bei Ausführung der Sanierung die dabei eventuell erzielten Einnahmen zuzufließen haben. Wenn auch im allgemeinen bei reinen Sanierungen Einnahmen nicht zu erwarten sind, treten doch oft Verhältnisse ein, durch die eine Steigerung des Bodenwertes infolge der Sanierung an einer Stelle möglich ist. Solche Werterhöhungen sollen nach diesem Gesetz für die Fortführung der Sanierungsarbeiten verwendet werden. In Neapel dagegen, wo die Stadt nicht über solche Einnahmequellen verfügt, ist die Sanierung ebenfalls unter Staatsbeihilfe durchgeführt worden .

schon dem Staat. Es war dort nur für 5 Mill. Mk. Land zu erwerben. Setzt man aber den Wert des alten Schlachthofes mit ein, betragen die Erwerbskosten:

in der südwestlichen Neustadt ..... 6—7 000 000 M.
in der südöstlichen Neustadt ..... 12 825 000 „
südlich der Steinstraße ..... 28 110 000 „

Es ist erklärlich, daß beim Wiederverkauf nicht der volle Betrag wieder einkommen konnte.

Gegenüberstellung von Ankaufs- und Verkaufspreisen.

Genaue Angaben über den Umfang der Grundstücke in Quadratmetern und über Käufe und Verkäufe in Mark zu machen ist nicht möglich, weil von der Behörde derartige Zusammenstellungen nicht vorgenommen wurden. Für das Ergebnis unserer Untersuchungen ist das auch weniger wichtig, als die Kenntnis der Einheitswerte pro Quadratmeter. Auf Grund eines Senatsberichtes wurden 20 633,1 qm für 2 617 973 M. verkauft.

In der südwestlichen Neustadt hatte man bis zum 1. April 1904

angekauft .... 29 988 qm für 6 866 025 M
verkauft .... 20 633,1 „ „ 2 617 973 „

Hiernach beträgt

der durchschnittliche Ankaufspreis .. 228,96 M. pro qm (100%)
der durchschnittliche Verkaufspreis .. 126,88 „ „ „ (56%)
Zuschuß 102,08 M. pro qm (44%)

Diese Differenz ist verhältnismäßig gering, weil das Gelände des alten Schlachthofes nicht in Ansatz gebracht wurde und staatliche Behörden offenbar nicht wie Privatpersonen die einzelnen Konten voneinander abbuchen.

In der südöstlichen Neustadt mußte alles Land erst erworben werden, die Differenz ist daher wesentlich höher.

Angekauft wurden 54 065,8 qm für 17 108 560,— M.
Verkauft „ 18 885,5 „ „ 3 624 299,62 „

Hiernach beträgt

der durchschnittliche Ankaufspreis ... 316,44 M. pro qm
„ „ Verkaufspreis... 191,81 „ „ „ = 61%
Zuschuß 124,63 M. pro qm = 39%

Bringt man der vereinfachten Darstellung halber die Rente in kapitalisierter Form in Ansatz, erhöht sich der Verkaufspreis auf 201,85 M. pro qm.

Der Wert der Grundstücke richtet sich danach, ob den Grundstücken Baubeschränkungen auferlegt waren oder nicht.

Einfluß der Baubeschränkungen auf den Preis.

Der Einfluß der Baubeschränkungen auf die Preisgestaltung geht aus nebenstehender Tabelle hervor.

In der südlichen Altstadt wurde gelegentlich einer Besprechung mit Interessenten festgestellt, daß dort der Einkaufswert pro qm 528—625 M. beträgt, auch der Verkaufspreis wird hier etwas höher sein, da von der Errichtung von Arbeiterwohnungen in diesem Stadtteil abgesehen werden soll.

	Ohne Baubeschränkung	Mit Baubeschränkung
Größe	10 934,6 qm	7 960,5 qm
Verkaufspreis	2 504 780,62 M.	1 719 712,— M.
Einheitspreis ohne Rente	229,05 „	140,65 „
Einheitspreis mit Rente	239,31 „	150,40 „

13. Sanierung und Wohnungspolitik.

Wertbildung bei Sanierungen.

Bei der Sanierung verfolgte man zwei Ziele, erstens wollte man dieselbe Bevölkerung an derselben Stelle wie früher wieder unterbringen, zweitens wollte man das Staatsbudget mit einem möglichst geringen Betrage belasten. Um möglichst hohe Verkaufspreise zu erzielen, wurde die Breite einiger geplanter Querstraßen von 12 m auf 17 m erhöht; auch der freihändige Verkauf der Grundstücke wurde nur deshalb ausgeschrieben, um möglichst günstige Angebote zu erzielen. So kommt es, daß in der südöstlichen Neustadt dem Ankaufspreis von 316,44 M./qm ein Verkaufspreis von 191,81 M./qm gegenübersteht und der Zuschuß nur 114,63 M., also ein Drittel vom ganzen Objekt beträgt. Bei diesem finanziell günstigen Ergebnis aber war das andere Ziel, die Beschaffung billiger Arbeiterwohnungen für die ehemaligen Bewohner, nicht mehr zu erreichen. Die beiden Ziele, die man mit der Sanierung verfolgte, das finanzielle und das wohnungspolitische, waren unvereinbar. Bei einem Bodenpreis von 191 M. pro qm lassen sich nicht mehr billige Arbeiterwohnungen errichten. Wäre der Zuschuß so hoch bemessen gewesen, daß wirklich billiges Bauland in den Sanierungsgebieten zur Verfügung steht, würde er seinen Zweck voll erfüllt haben, so aber, wo man von diesem ursprünglichen Ziele abwich, scheint der Zuschuß sogar als unberechtigt, denn wenn man überhaupt von der Wiederunterbringung derselben Bevölkerung absieht, müßte man die höchstmögliche Ausnutzung des Grund und Bodens zu erreichen suchen und überhaupt nicht Wohnungen errichten. Die Beseitigung verseuchter Quartiere, die im Interesse der Allgemeinheit lag, wäre dann auch mit weniger Mitteln zu erreichen gewesen, der gezahlte Zuschuß kommt somit nicht, wie ursprünglich beabsichtigt, der armen Bevölkerung zugute, die Sanierung ist nicht, wie die Behörde meint, eine Wohltat, die die Wohlhabenden den Armen erweisen, der Zuschuß bedeutet nur die Kosten eines Aktes der Selbsthilfe, mit dem sich auch die Wohlhabenden vor Seuchengefahr schützen. Die Kosten hierfür aber sind höher, als notwendig wäre, und die privaten Grundbesitzer, die ihre Grundstücke noch relativ billig erworben haben, werden später, wenn das Gelände vielleicht nicht mehr zu Wohnungen benutzt wird, hohe Preise erhalten. Der Zuschuß hat dann nur dazu gedient, private Grundbesitzer auf Kosten der Allgemeinheit zu bereichern, und zwar um Werte, die bei einer staatsseitigen Durchführung dem Staate erhalten geblieben wären.

Zur Veranschaulichung des oben Gesagten diene umstehende Skizze:
Die Selbstkosten der Grundstücke des Sanierungsgebietes setzen sich aus den Posten a, b und c zusammen. Die Fläche a stellt den Bodenwert, die Fläche b den Hauswert

dar. Um die Fläche c erhöhen sich die Selbstkosten dadurch, daß ein Teil ehemaligen Baulandes dem Straßenland zugeschlagen wird und die Bauordnung nur eine geringere Baudichte als früher zuläßt. Soll im Sanierungsgebiet die alte Bevölkerung wieder untergebracht werden, muß der Zuschuß die Werte b und c ersetzen, so daß die neu aufgeteilten Grundstücke denselben Wert erhalten wie die alten. Die meisten Stadtverwaltungen aber scheuen sich, den Zuschuß so hoch zu bemessen, sie suchen den Bodenpreis in den Sanierungsgebieten um den Betrag d zu erhöhen, sehr zum Schaden des wohnungspolitischen Erfolges, denn mit der Höhe dieses Betrages werden die neuen Wohnungen dann wirtschaftlich mit den Nachteilen der alten belastet. Die Sanierung wäre also nur dann im Interesse der Bevölkerung des Stadtteils durchgeführt, wenn der Betrag d, der Sanierungskoeffizient genannt sei, = o ist. Sieht man davon ab, die neuen Grundstücke zum Werte a zu veräußern, ist die Wiederunterbringung der alten Bevölkerung ausgeschlossen. Dann hat der Staat oder die Stadt keinerlei Verpflichtung mehr, durch hohen Zuschuß niedrige Grundstückspreise hervorzurufen. Dann kann man, frei von sozialpolitischen Zielen, wie jeder andere Privatunternehmer wirtschaften und durch Steigerung der Wirtschaftsintensität des Stadtteils darauf hinwirken, daß die Höhe des Erlöses den Zuschuß auf ein Minimum reduziert.

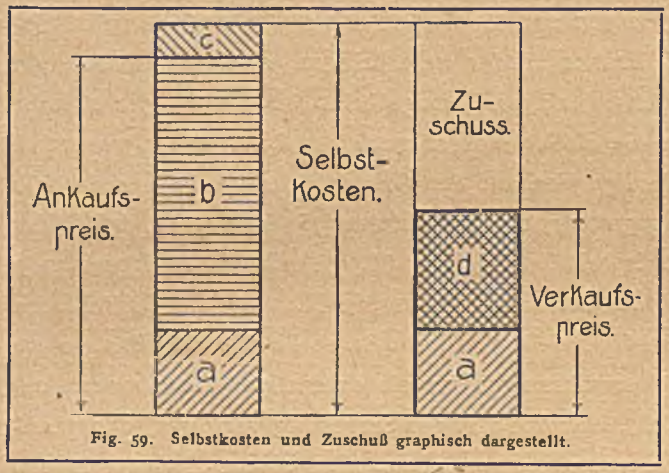


Fig. 59. Selbstkosten und Zuschuß graphisch dargestellt.

Preissteigernde Faktoren.

Die Höhe des Verkaufspreises und damit die des Zuschusses ist nicht allein durch die notwendige Vernichtung vorhandener Werte bedingt. Es wird sich nie vermeiden lassen, daß die Exproprianten die Höhe der Entschädigung so hoch wie möglich zu treiben suchen. Wer an einem Enteignungsverfahren teilgenommen hat, wird wissen, wie der Expropriant bemüht ist, die Vorzüge seines Besitztums hervorzuheben, auch werden immer einige Persönlichkeiten mit der Durchführung eines solchen gemeinnützigen Unternehmens private Vorteile zu erringen suchen. Diese sichern sich die Grundstücke zu billigem Preise vor Einleitung des Expropriationsverfahrens, ehe die Pläne bekannt werden, bei der späteren Expropriation suchen sie möglichst einen Gewinn zu erzielen. Wie allgemein verbreitet solche Spekulationen sind, geht daraus hervor, daß sie Bernard Shaw als Vorwurf für ein satirisches Lustspiel dienten. Bernhard Shaw hat dies Motiv in seinen „Widowers Houses" behandelt; das Stück ist auch in Deutschland unter dem Titel „Heuchler" verbreitet. Persönlichkeiten, die aus dem Besitz und der Verwaltung minderwertiger Wohnungen (slums) hohe Einnahmen beziehen, haben als Grundbesitzer auch in der Gemeindeverwaltung einen großen Einfluß; so sind sie vorzeitig über die Durchbruchs- und Sanierungspläne orientiert;

diese Kenntnis nützen sie aus, um die von der Sanierung betroffenen Areale noch zu billigen Preisen zu erwerben und sich bei der späteren Expropriation möglichst „mit Gewinn entschädigen" zu lassen.

Die Preissteigerung der Bodenwerte in den Sanierungsgebieten war eine Folge des freihändigen Verkaufs der Grundstücke an Private. Die Wiederbebauung durch den Staat kam bei der Opposition der Grundeigentümer nicht in Betracht. In der Bürgerschaft äußerte ein Angehöriger der Hausbesitzerpartei hierzu sogar folgendes: „Wenn der Staat selbst Wohnungen baut und auf diese Weise den privaten Hausbesitzern unter günstigeren Verhältnissen Konkurrenz macht, so müßte er ihnen eine Entschädigung gewähren."

Auch in der Kommission sprach man sich gegen eine Beteiligung des Staates bei der Erbauung von Arbeiterwohnungen aus, von einer Seite wurde diese sogar als Staatssozialismus grundsätzlich verworfen. Diese Verhältnisse haben sich nach dem Kriege gründlich geändert.

Wiederbebauung in England.

Während in Hamburg die Frage der Wiederbebauung offen war, ist diese in England gesetzlich von vornherein geregelt. Die Houses of the working classes act bestimmt unter 1, daß die Gemeinde die Grundstücke zum Zweck der Neubebauung verkaufen oder verpachten soll, daß es ihr aber auch freisteht, mit Zustimmung der Oberbehörde die Grundstücke selbst zu bebauen; in letzterem Falle soll sie aber die Häuser zehn Jahre nach ihrer Vollendung verkaufen. Dabei ist zu beachten, daß der Begriff „Hauskauf" in Deutschland und England sich nicht deckt. Wichtig ist die Bestimmung, daß die Oberbehörde den Verkauf unter bestimmten Vorschriften, und zwar an den Meistbietenden, verfügen kann, wenn die Grundstücke fünf Jahre nach Niederlegung noch nicht wieder bebaut sind.

Der Privatspekulation wird es auch nicht nutzbringend erscheinen, solche Wohnungen neu zu bauen, denn schon wegen der hohen Verwaltungskosten, die bei dicht bevölkerten Grundstücken unvermeidlich sind, wird die Privatspekulation an die Erbauung von Arbeiterwohnungen mit mietbeschränkenden Bedingungen nicht gern herangehen, so wird für die untersten Klassen wenig gesorgt.

Wohnungen für Mindestbemittelte.

Das Problem der Wohnungsfrage betrifft aber in letzter Linie gerade die untersten Bevölkerungsschichten, und bei Versuchen, diesen ein ihrem Einkommen entsprechendes gesundes Unterkommen zu schaffen, stößt man auf nahezu unüberwindliche Schwierigkeiten. Der Preis einer Wohnung ist durch Grundrente und Verzinsung der Herstellungskosten bedingt. M. W. ist es nur in Liverpool wirklich versucht worden, diese beiden Posten auf ein Minimum herabzusetzen, man verminderte die Herstellungskosten, indem man nur die allernotwendigsten baulichen Aufwendungen vornahm, in den Stuben wurde sogar auf den Putz der Wände verzichtet, man ließ es an einem Kalkanstrich der Zimmerwände genug sein.

Über die Mindestherstellungskosten von Arbeiterwohnungen macht der Senator H. Roscher unter Berücksichtigung der Hamburger Verhältnisse Angaben in seinen „Wohnungsstudien". Er untersucht, wie es möglich ist, für Angehörige der

untersten Einkommenklasse von 1000—1200 M. pro Jahr und 3,5—4 M. pro Tag Wohnungen zu beschaffen, deren Miete nicht einen unverhältnismäßig hohen Prozentsatz des Einkommens verschlingt. Eine Miete von 200 M. wird bei dieser Einkommenklasse als Maximum bezeichnet.

Der Mindestwohnraum für eine kinderreiche Familie wird auf

2 Zimmer, Küche und Zubehör

mit

40 qm Wohnraum,
58,13 qm bebaute Fläche,
3 m Stockwerkhöhe,
175 cbm Inhalt,
16 M. per cbm Herstellungspreis

festgesetzt. Der Herstellungspreis würde demnach 2800 M. betragen. Aus der Miete muß folgendes bestritten werden:

Kapitalzinsen,
Unterhaltungskosten,
Feuerversicherung,
Wasser,
Steuer,
Mietausfall.

Infolgedessen sind für Miete 8% anzusetzen; das ergibt ohne Baugrund schon 224 M. Die Miete für den Baugrund wird folgendermaßen berechnet:

Bei einer durchgängigen vierstöckigen Bauweise und einer Fläche von rund 60 qm pro Wohnung muß jede Wohnung den 4. Teil der Zinsen der Grundfläche aufbringen, die sie einnimmt. Roscher setzt 20 M./qm ein, davon entfallen auf die Wohnung 300 M.; um diesen Betrag wird der Herstellungspreis der Wohnung von 2800 M. auf 3100 M. erhöht. Bei einem niedrigen Bodenpreis von 20 M. pro qm wäre also eine Mindestmiete von 248 M. zu erzielen.

Einfluß der Bodenpreise auf die Miethöhe.

Bei höheren Bodenwerten, wie z. B. in den Sanierungsgebieten, wo mit durchschnittlich 100 M. pro Quadratmeter zu rechnen ist, steigt der auf die Wohnung entfallende von der Miete mit zu verzinsende Bodenwert von 300 M. um 1500 M. und die Miete um 120 M. Die Miete beträgt dann 344 M. Errichtet man auf teurem Grund und Boden Arbeiterwohnungen, ist also der Bodenwert im Verhältnis zu den Herstellungskosten zu hoch; das zeigt folgende Tabelle:

	Kapital	Miete 8%	Kapital	Miete 8%
Herstellungspreis	2800 M.	224 M.	2800 M.	344 M.
Bodenwert.....	300 „	24 „	1500 „	120 „
Verhältnis von Bodenwert zu Herstellungspreis in %.....	10,72%		53,57%	

Das Verhältnis von Bodenwert zu Hauswert würde ein normales, wenn man teuere Gebäude darauf errichtete, d. h. das Areal intensiver ausnutzte, dann allerdings wäre der Preis sogar niedrig. So aber ist weder das eine noch das andere geschehen; obwohl man auf die höchste Ausnutzung des Geländes verzichtete, wurden doch nicht dieselben Bevölkerungsklassen wieder untergebracht.

Die Mietpreise im Sanierungsgebiet wurden vertraglich folgendermaßen festgesetzt:

Vorderwohnungen mit 3 Zimmern, Küche und Zubehör auf 450 M.
„ „ 2 „ „ „ „ „ 350 „
Hinterwohnungen „ 2 „ „ „ „ „ 335 „
Vorderwohnungen „ 1 Zimmer, „ „ „ „ 250 „
Hinterwohnungen „ 1 „ „ „ „ „ 235 „

und die Größe der Wohnungen entsprechend nachstehender Tabelle bestimmt:

ungefähr 70% der Wohnungen bestehen aus 2 Zimmern und Küche
„ 20% „ „ „ „ 1 Zimmer „ „
„ 10% „ „ „ „ 3 Zimmern „ „

In den Wohnungen des Spar- und Bauvereins beträgt die Miete:

für 2 Zimmer 300—360 M.
„ 3 „ 430—450 „

In neuerer Zeit ist die Miete pro Wohnung noch um 20 M. erhöht worden. Die Häuser sind also weniger von Hafenarbeitern als von Steuerleuten der Schlepper und Fährdampfer, unteren Zollbeamten usw. bewohnt. Kinderreiche Familien sind selten anzutreffen. Wenig erfreulich wirken allerdings die Höfe mit ihren großen Hintergebäuden und schräg nach dem Hauptgesims der Vorderhäuser ansteigenden Schornsteinen. Diese machen einen weniger einladenden Eindruck, als man ihn von den Höfen anderer Spar- und Bauvereine gewohnt war.

Der Bodenpreis betrug hier 100 M. per Quadratmeter gegenüber einem Einkaufspreis von 229,05 M. Der Bau von Arbeiterwohnungen im Sanierungsgebiet war für den Bau- und Sparverein insofern etwas neues, als derselbe sich früher nur mit der Erbauung von Häusern auf Grundstücken im Werte von 15 M. für 1 Quadratmeter befaßte.

Notwendigkeit der Untermiete.

Die nach Roscher dem Einkommen von 1200—2000 M. entsprechende Miete von 200 resp. 248 M. ist also nur in Einzimmerwohnungen vorgesehen, die mehrräumigen Wohnungen sind weit teurer. Der alten Bevölkerungsschicht war es daher nicht möglich, in die neuen Wohnungen zu ziehen, es sei denn, daß sie die hohe Miete durch Untermietung teilweise wieder einbringen konnten. Und alle Verordnungen betreffend das Untermieterwesen nützen nun einmal nichts, wenn man nicht zugleich auch dafür sorgt, daß Wohnungen gebaut werden, die der kleine Mann auch bezahlen kann. Das Verbot der Untermiete in den Verkaufsbedingungen wurde nicht immer beachtet. Das ist auch nicht zu verwundern, denn die Untermiete ist eine überall in Deutschland verbreitete Sitte; die Untermiete ist direkt unvermeidbar, solange es keine Ledigenheime gibt.

Entstehung der Untermiete.

Die Verbreitung der Untermiete in Deutschland ist auf die historische Entwicklung zurückzuführen. Vor der Ausbildung der Industrie war das Arbeitsverhältnis ein patriarchalisches. Ärmere Ledige lebten im Hause ihres Brotherrn. Das gilt von Lehrlingen und Gesellen in den Städten, von Knechten und Mägden auf dem Lande. Dieses natürliche Untermietverhältnis besteht in Industriestädten nicht mehr, das Abhängigkeitsverhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer ist ein rein wirtschaftliches geworden; über den Verbleib der Arbeiter nach Schluß der Fabrik kümmerte sich der Arbeitgeber zunächst nicht. Die Arbeiter aber mußten, da sie keinen anderen Ersatz fanden, die alte Volksgewohnheit beibehalten, vor Gründung eines eigenen Hausstandes in einem bereits bestehenden fremden Haushalt Unterkunft zu suchen und dies statt wie früher durch Arbeitsleistung in Geld zu vergüten. So mag das Untermietverhältnis entstanden sein, eine an sich gute Sitte war auf Verhältnisse übertragen worden, zu denen sie nicht mehr paßt; schädliche Wirkungen waren damit unausbleiblich.

Ledigenheime in England.

Anders liegen diese Verhältnisse in England. Hier liegt die Entwicklung der Industrie schon lange zurück und hat auch viel durchgreifender als bei uns in Deutschland das ganze Volksleben beeinflußt. Es ist also natürlich, daß sich dort zuerst eine Siedelungsform fand, die den Bedürfnissen der unverheirateten, selbständigen Industriearbeiter entsprach. Diesem Umstande verdanken die common lodging houses ihre Entstehung.

Wie verbreitet die common lodging houses in England sind, geht schon daraus hervor, daß man im Wohnungsgesetz überall diesem Wohnungstyp einen besonderen Abschnitt widmet, es sind Vorschriften erlassen über

1. die Zahl der aufzunehmenden Personen, Trennung der Geschlechter.
2. Reinlichkeit und gute Lüftung.
3. Anzeigepflicht und Prophylaxe bei Infektionskrankheiten.
4. Gute Ordnung im ganzen Hause.

Für einen guten baulichen Zustand wird gesorgt, zweimal im Jahre müssen die Räume mit frischem Kalk geweißt werden.

Die common lodging houses können zum Teil 500—600 Personen aufnehmen. Das Publikum ist im Gegensatz zu unseren Herbergen zur Heimat und Obdachlosenasylen ständig. Es gibt Bewohner, die dort jahrelang ihr Bett wieder aufsuchen. Der prinzipielle Unterschied zwischen c. l. h. und Gasthof besteht darin, daß im c. l. h. der Bewohner selbst für die Zubereitung der Mahlzeiten zu sorgen hat, während diese im Gasthofe gegen Bezahlung fertig geliefert werden. Der Hausverwalter unterhält meist einen Laden, in dem die nötigen Lebensmittel zu kaufen sind. Eine gemeinschaftliche Küche ist vorhanden, in der Feuer, Geschirr usw. zum Kochen bereit steht. Außerdem ist in Verbindung mit dem Tageraum ein Gelaß vorgesehen, an dessen Wänden Schränke mit verschließbaren Fächern zum Aufbewahren der Speisereste und der sonstigen geringen Habseligkeiten angeordnet sind. Für die Benutzung eines solchen Faches ist nur eine Kaution von 6 d für den Schlüssel zu hinterlegen. Bäder sind in der Regel für 1 d zu haben, während warmes Wasser zum Reinigen der Kleider und Wäsche unentgeltlich geliefert wird.

Die Raumausnutzung in den Schlafräumen ist die denkbar größte. Neben dem Bett ist gerade noch Raum zur Aufstellung eines Stuhles. Die Betten selbst sind zur besseren Ausnutzung des Raumes übereinander angeordnet, so daß in dem einen Raum die Bettnische unter der Decke, im entsprechenden Nachbargelaß über dem Fußboden angeordnet ist. Die Häuser sind meistens Privatunternehmungen, Aktiengesellschaften, die eine Dividende bis zu 6% abwerfen. Man hat also hier eine bei uns nicht vorhandene Miethausform vor sich, die so verbreitet ist, daß sich die Privatspekulation damit befaßt.

Die c. l. h. sind entweder nur für männliche Bewohner oder nur für weibliche bestimmt. In Schottland gibt es auch solche, in denen, wenn auch in getrennten Räumen, Männer und Frauen gemeinsam unterkommen. Dort gilt diese Unterbringung der untersten Klassen sogar für das einzig richtige; auch Familien und Ehepaare werden aufgenommen. In London gibt es 700—800 c. l. h., die jede Nacht 30 000 Menschen beherbergen. Das c. l. h. ist zwar die geeignetste Wohnstätte für Unverheiratete, doch ist in England nicht immer zu vermeiden gewesen, daß auch schädliche Elemente eindringen. In London lebt die weibliche Bevölkerung der c. l. h. fast ausschließlich von Prostitution und Diebstahl, die betrunkenen Arbeitern die paar Pfennige abnehmen, die sie für das Schlafgeld von 4 d und die nötigen Lebensmittel brauchen. Nebenbei bestehen dann noch die reinen Obdachlosenasyle, z. B. die die Heilsarmee unterhält und in denen die Obdachlosen je nach ihrem Vermögen für 1, 2, oder 3 d schlafen und frühstücken können. Es sind das ähnliche Elemente wie die, die in Hamburg in den berüchtigten Kellern der Hafengegend in der Niedernstraße und Nikolaistraße hausten.

In Deutschland wird jetzt das Interesse für Ledigenheime wach. Auch im Sanierungsgebiet Hamburgs wird ein Teil der Blocks in der Paßmannstraße für Ledigenheime bestimmt. Dabei gelten folgende Gesichtspunkte. Es sollen 112 Ledige*), vor allem Hafenarbeiter, unterkommen können.

Jeder Arbeiter erhält je ein einfach möbliertes Zimmer von 8—9 qm inkl. Licht und Zentralheizung für

3,50	M.	bis	4,—	M.	pro Woche
14,—	„	„	16,—	„	„ Monat
68,—	„	„	192,—	„	„ Jahr

Auch sollen Bäder für 10 Pfg. an einzelne Leute verabreicht werden.

Werden in größeren Maßstabe derartige Wohnungen errichtet, wird das Untermieterwesen von selbst aufhören, so daß man nicht mehr im Verordnungswege einen erfolglosen Kampf dagegen zu führen braucht.

Anderweitige Unterkunft für die Bevölkerung der Sanierungsgebiete.

Die Verteuerung der Wohnungen durch hohe Bodenpreise brachte es mit sich, daß die Arbeiter gezwungen wurden, anderswo unterzukommen. Über den Verbleib der Bevölkerung seien hier einige Angaben gemacht. Bei der Dislozierung der Abteilung 1

*) In der Abteilung I des Sanierungsgebietes der südöstlichen Neustadt nahm der Schlachthof eine große Fläche ein. Die Besiedelung war daher nicht sehr dicht, und doch betrug die Zahl der Einlogierer dort schon 149. Das sei erwähnt, um anzudeuten, wie dringend das Bedürfnis nach Ledigenheimen ist.

der südwestlichen Neustadt machte die Baupolizei die Beobachtung, daß dort insgesamt 456 Haushalte mit 1882 Personen bestanden. Für 616 Personen gewährten die 145 Wohnungen der Schiffszimmerer-Genossenschaft an der Zeughausstraße Unterkommen. Trotzdem also nur für etwa 31% ein neues Unterkommen vorbereitet war, sind nach den Angaben der Behörden auch die 69% ohne Schwierigkeiten wieder untergekommen. Zwar mußten im Juli und August 1901 vorübergehend 120 Personen in den Baracken am Schlump nördlich der Sternschanze einlogiert werden, davon hatten aber nur 7 Familien = 37 Personen in dem in Frage kommenden Abbruchsgebiet schon vorher gewohnt, während die übrigen 83 Personen unbefugterweise in die bereits geräumten Wohnungen gezogen waren. Die Behörde gab an, der größte Teil der durch die Sanierung aus ihren letzten Wohnungen vertriebenen Bevölkerung sei in der südlichen Neustadt verblieben, und nur 30% wären (138 Familien) nach anderen Stadtteilen verzogen. Die Dislozierung der Abteilung 1 stellt sich also folgendermaßen dar:

31% neue Wohnungen der Schiffszimmerer-Genossenschaft,
30% nach anderen Stadtteilen verzogen,
39% in der Hafengegend wieder untergekommen.

Welche Wohnungen diese 39% bezogen und welche Wohnungsverhältnisse sich daraus wieder entwickelten, entzieht sich unserer Beobachtung, denn eine ausführliche Statistik über den Verbleib der Bevölkerung ist nicht vorhanden*).

Wie groß der Andrang bei den Wohnungen im Sanierungsgebiet war, sieht man daraus, daß auf jede Wohnung der Schiffszimmerer-Genossenschaft 10—11 Bewerber kamen.

Bei der Dislozierung der Abteilung 2 schloß man aus den in Abteilung 1 gemachten Erfahrungen, daß von den 1800 Personen, die in den für 1900 zum Abbruch bestimmten Häusern wohnten, etwa 500 in andere Stadtteile ziehen würden; man folgerte, daß nur für 1300 Personen Ersatz zu schaffen sei. In der südlichen Altstadt war die Frage der Wiederunterbringung überhaupt nicht zu erörtern, weil eine anderweitige Verwendung des Sanierungsgeländes geplant ist.

Ausgleich hoher Mieten durch billigen Unterhalt.

Besonders günstig gelegen für Hafenarbeiter sind die südlich des Hafens gelegenen Gelände. Das meiste Land aber ist dort preußisches Gebiet, so sind Steuer und Lebensverhältnisse dort andere, die Billligkeit des Grund und Bodens wird durch Verteuerung der Lebenshaltung aufgehoben. Das Budget eines Werftarbeiters mit einem Einkommen von 1800 M. an sich, unter Berücksichtigung der hamburgischen und preußischen Verhältnisse, zeigt die nebenstehende Tabelle

Der Arbeiter verbessert sich also nicht sehr, wenn er die nicht zum Hamburgischen Staat gehörigen Vororte südlich des Hafens aufsucht; auch ist dabei zu berücksichtigen, daß ihm die städtischen Wohlfahrtseinrichtungen dort nicht zur Verfügung stehen.

*) Hamburger Korrespondent 8. April 1906, Morgenausgabe.

Preußisch	Hamburgisch
420 M. Miete	620 M. Miete
100 „ Steuern	20 „ Steuern
520 M.	640 M.
rund 100 M. Fahrgeld nach der Stadt(hin und her).	Dieser Betrag fällt in Hamburg fort.
620 M.	
1800 M.	1800 M.
620 „	640 „
1180 M.	1160 M.

Tabelle zu Seite 190.

Nach Vollendung der Hochbahn aber bietet die Unterbringung der Hafenarbeiter in den vom Hafen weit entfernten hamburgischen Vororten keine Schwierigkeiten mehr.

Man hat daher in Hamburg im Verlaufe der Durchführung des Sanierungswerkes davon absehen können, hochwertige Gelände der Innenstadt zu Arbeiterwohnungen zu verwerten. Der bei den ersten Sanierungsgebieten gehegte Gedanke, die Leute an Ort und Stelle wieder unterzubringen, war nur in einer Zeit berechtigt, wo die Verkehrsmittel noch nicht genügend entwickelt waren, um die Arbeiter in kurzer Zeit aus größeren Entfernungen und in großen Massen nach der Arbeitsstätte zu befördern. Das Wohnungselend in unseren modernen Großstädten ist auch weniger auf die Konzentration großer Bevölkerungsmassen zurückzuführen, es beruht darauf, daß man zunächst die Bevölkerung nicht über eine angemessene große Fläche verteilen konnte, man mußte diese vielmehr in der ersten Periode der großstädtischen Entwicklung auf engstem Raum zusammendrängen. Unter dem Zeichen der Schnellbahnen beginnt aber sofort die Auflösung der Bevölkerungskonglomerationen, die Bahnen rücken neue Wohngebiete näher heran, *die von den Schnellbahnen erschlossene Wohnfläche wächst proportional dem Quadrat des Abstandes ihres äußeren Endpunktes vom Zentrum der Stadt.*

Wuchsen die Bodenwerte mit Recht ins Maßlose an, solange es an städtischen Schnellbahnen fehlte, ist nunmehr ein intensiver Rückgang der Grundstückspreise zu erwarten. Die Größe des durch die Bahnen auf den Grundstückmarkt gebrachten Angebotes wirkt verbilligend auf die Bodenwerte ein.

Wohnungszuwachs und Bevölkerungszunahme.

Ehe diese Entwicklung einsetzte, hielt die Zunahme der Arbeiterwohnungen mit dem Bevölkerungszuwachs nicht gleichen Schritt. In der folgenden Tabelle ist der Zuwachs an Wohnungen in Hamburg für die Jahre 1896—1908 zusammengestellt. Es geht daraus das Verhältnis der Zahl der Gebäude und Neubauten zur Zahl der Abbrüche hervor, auch sind die Wohnungsgrößen und die Zunahme der Bevölkerung darin angegeben.

Jahr	1—3 Zimmer		4 Zimmer und mehr		Überhaupt		Absolute Wohnungszunahme	Bevölkerungszuwachs
	Gebaut	Abgebrochen	Gebaut	Abgebrochen	Gebaut	Abgebrochen		
1896	1 699	496	1 448	145	3 147	614	2 533	15 868
1897	1 099	283	1 390	151	2 489	434	2 055	18 875
1898	875	328	1 331	223	2 206	651	1 655	13 967
1899	1 197	328	1 642	157	2 839	485	2 354	15 638
1900	1 466	173	1 279	201	2 745	374	2 341	14 789
1901	1 914	773	1 596	215	3 310	988	2 322	18 889
1902	3 557	745	2 103	147	5 660	919	4 741	12 302
1903	5 569	725	2 636	213	8 405	938	7 467	14 306
1904	7 189	490	2 427	160	9 616	650	8 966	20 802
1905	8 639	447	2 271	265	10 910	712	10 198	28 471
1906	10 371	1 305	2 449	380	12 820	1 685	11 153	21 580
1907	8 615	1 308	2 236	436	10 851	1 771	9 080	29 204
1908	6 810	2 516	2 128	675	8 938	3 191	5 747	17 305

Gesetz betr. die Förderung des Baues kleiner Wohnungen.

Es standen zeitweise nur 1,74% Wohnungen in Hamburg leer. Man mußte, wie auch anderenorts, den Bau von kleinen Wohnungen künstlich befördern und erließ zu diesem Zweck unter dem 21. Mai 1902 das Gesetz, betreffend die Förderung des Baues kleiner Wohnungen. Die Bauenden werden von der Grundsteuer befreit, wenn sie sich Vorschriften unterwerfen, durch die der Bau von kleinen Wohnungen gesichert ist. Die Miete der 1- bis 2-Zimmer-Wohnungen soll nicht mehr als 6 M. pro qm betragen. Gast- und Schankwirtschaften sind verboten. Die Erleichterungen sind im wesentlichen finanzieller Art. Der Kaufpreis für den Grund und Boden wird zu 4% als Rentenschuld eingetragen, und außerdem soll eine staatsseitige Beleihung des Hauses bis zu 25% des Feuerkassenwertes bei einer 4%igen Verzinsung gewährt werden, deren Amortisation beginnt mit jährlich 10% nach Ablauf von 10 Jahren. Vom gleichen Zeitpunkt an ist die Grundsteuer zu zahlen.

Ein Betrag von 1 200 000,— M. wurde mit dem Erlaß dieses Gesetzes für die Überlassung von Hypothekengeldern bereitgestellt. Das Gesetz hilft nur einem vorübergehenden Notstand ab. Nach Ablauf der 10 Jahre, wo die Rückzahlung der Hypotheken beginnt und die Befreiung von der Grundsteuer erlischt, müssen die Mieten steigen. Damit treten die auf Grund dieses Gesetzes erbauten Wohnungen in die normalen Verhältnisse zurück. Auf Grund dieses Gesetzes wurden von der Schiffszimmerer-Genossenschaft in Barmbek, 17 Minuten Hochbahn vom Baumwall entfernt, Häuser gebaut, die 1-, 2-, 3- und 4-Zimmer-Wohnungen enthalten. Die Hochbahn ermöglicht den Werft- und Hafenarbeitern in 17 Minuten vom Baumwall nach der Wohnstätte zu gelangen. Der Bodenpreis betrug dort 25 M. gegen 100 M. in den Sanierungsgebieten. Die Wohnungen kosten dort, entsprechend dem Gesetz, 6 M. pro qm und sind mithin

billiger als in den billigen Blocks des Sanierungsgebietes und den Häusern der Schiffszimmerer-Genossenschaft an der Dovestraße, wo die Miete pro qm 8 M. beträgt.

Die auf Grund des Gesetzes gewährten Hypotheken betragen hier 90 000,— M. die Rückzahlung mithin jährlich 9 000 M. Wollte man diese Summe dem Ertrage eines einzigen Hauses entnehmen, müßte die Miete bedeutend gesteigert werden. Eine weitverzweigte Genossenschaft aber, die in verschiedenen Stadtteilen größere Gebäudeblocks besitzt, kann diese Summe leichter aufbringen, ihr stehen zur Deckung dieses Betrages die Einkünfte sämtlicher Grundstücke zur Verfügung. In allen Grundstücken wird deshalb die Miete etwas erhöht, soweit einer solchen Mieterhöhung nicht andere vertragliche Abmachungen entgegenstehen*).

14. Die Erhaltung alter Wohnhäuser.

Von verschiedenen Seiten wird wiederholt die Frage angeregt, ob es nicht möglich ist, das Ziel der Sanierungen, die Beschaffung guter Wohnungen für die untersten Klassen, auf billigerem und natürlicherem Wege dadurch zu erreichen, daß man die alten Wohnungen wieder in Stand setzt und durch staatliche Wohnungsaufsicht in Ordnung hält.

Früher hat man bekanntlich nicht in die Privatrechtssphäre der Grundbesitzer und Bauunternehmer eingegriffen, die sich mit der Erstellung von Arbeiterquartieren gewerbsmäßig befaßten. Es ist hier nicht der Ort, die Entwicklung der Wohnungsinspektion in Hamburg zu schildern; es seien daraus nur solche Punkte erwähnt, die auf die Erhaltung und Wiederherstellung alter Wohnungen Bezug nehmen. Wohnungsaufsicht.

Wie in England stammt die für die heutige Praxis maßgebende Revision des Hamburger Wohnungsgesetzes aus dem Cholerajahr 1892. Eine Behörde für Wohnungspflege wurde eingesetzt; sie wacht über eine ordnungsgemäße Benutzung der Wohnungen. Der § 15, Abs. 2 bestimmt, daß die Räumung einzelner Teile einer Wohnung oder der ganzen Wohnung angeordnet werden kann, wenn eine von der Behörde angeordnete Reparatur durch Hinausschieben der Räumung bis zum nächsten Kündigungstermin als gefahrbringend erachtet wird, oder der Mieter resp. Vermieter sich weigert, den von der Behörde getroffenen speziellen Anordnungen Folge zu leisten.

Auf Grund des Jahresberichts der Behörde für Wohnungspflege vom Jahre 1900 ergaben sich bei der Anwendung dieser Bestimmungen folgende Ergebnisse:

*) Besonders hervorgehoben sei die Schiffszimmerer-Genossenschaft noch deshalb, weil die Herstellungs- und Verwaltungskosten auf ein Minimum reduziert sind. An in den Küchen notwendigen Einrichtungen sowie am Handstein, Klosett, Wasserleitung, Fliesenbelag vor dem Herd und in dem Vestibül, Linoleumbelag usw. ist nicht gespart, aber alles ist vermieden, was die Unterhaltungskosten erhöht. Deshalb hat man den Backsteinrohbau bevorzugt, Reparaturen der Fassaden sind hier nicht nötig. Die Reparaturen werden auf billigste Weise hergestellt. Der Neuanstrich der Fenster wurde hier nicht durch Handwerker ausgeführt, die Genossenschaftsleitung stellt den einzelnen Bewohnern Farbe zur Verfügung und überläßt es diesen, den Anstrich selbst auszuführen. Man will dabei erkennen, inwieweit die Bewohner an der Erhaltung des Hauses Interesse haben, an dem sie als Genossen partizipieren.

Verunreinigung	161	Fälle
Luftverderbnis	52	„
Mangel an Licht und Luft	71	„
Feuchtigkeit	310	„
Mangelhafte Aborte und Entwässerung	198	„
Mangelhafte bauliche Beschaffenheit	112	„
Ungeziefer	38	„
Überfüllung (Übertretung der Einlogierervorschrift)	46	„
Mangelhafte Wasserreinigung	115	„
Zahl der Beschwerden	1498	
Erledigung der Beschwerden:		
Lediglich durch gütliche Vermittlung der ehrenamtlichen Organe	843	Fälle
Mit Hilfe der Kreisversammlung	97	„
Ohne Zwangsmaßregeln	46	„
Durch Räumung	1	„
Durch rechtskräftige Polizeiverfügung	4	„
Durch gerichtliches Urteil	1	„
Beseitigung der Mißstände:		
Durch bauliche Veränderung oder Reparatur	395	Fälle
Durch Reinigung	186	„
Durch regelmäßiges Heizen und Lüften	148	„
Durch Umstellen und Entfernen von Möbeln	—	
Durch Einschränkung der Zahl der Bewohner	22	„
Beseitigung der Gegenstände bezw. Unterlassung der gewerblichen Verwendung	29	„
Durch Schließen		
a) einzelner Teile einer Wohnung	25	„
b) ganzer Teile einer Wohnung	22	„

Zum Vergleich hiermit seien Ergebnisse eines Londoner Wohnungsinspektors aus den Jahren 1892 und 1893 angeführt.

1892	geschlossen	131	Häuser	485 Häuser
	abgebrochen	91	„	
	umgebaut	263	„	
1893	geschlossen	68	„	543 Häuser
	abgebrochen	154	„	
	umgebaut	321	„	

Diese Zahlen zeigen, wie notwendig solche Eingriffe sind.

Es ist von manchen Seiten der Hamburger Sanierung der Vorwurf gemacht worden, daß man in zu rücksichtsloser Weise alte Häuser beseitigt habe; hierzu ist

Kosten des Umbaus alter Häuser bei Aufhöhung des Geländes.

zu bemerken, daß es sich in der südlichen Neustadt in erster Linie um die Aufhöhung des Geländes auf sturmflutfreie Höhe handelt. Wenn irgend möglich, wurden die alten Gebäude auch im Sanierungsgebiet erhalten, oft aber würde die Aufhöhung unter Erhaltung des alten, immerhin nicht mehr sehr lebensfähigen Hauses teurer als der Abbruch gewesen sein. Zum Beispiel in folgendem Falle:

Bei 14 Grundstücken der südlichen Neustadt wollte man die alten Häuser erhalten. Der Abbruch sollte bis zu dem Zeitpunkt verschoben werden, wo der Besitzer sich freiwillig dazu entschließt. Die Aufhöhungskosten würden bei diesen 14 Häusern erfordert haben:

provisorische Regulierungsumbauten an den abzubrechenden Häusern	134 400 M.
Entschädigung für Mietausfälle	675 000 M.
Doppelte Regulierungsumbauten	70 000 „
	879 400 M.

Die Erhaltung alter Baulichkeiten wäre in diesem Falle also nicht billig gewesen, sondern würde direkt hohe Kosten bedingt haben. Es ist also begreiflich, daß man unter solchen Umständen von einer Erhaltung alter Baulichkeiten abgesehen hat.

Versuch der Instandsetzung alter Häuser in Hamburg und London (Octavia Hill).

Die Wohnungspflege kann auch in alten Stadtteilen mit Erfolg wirksam sein. Gegenwärtig ist die Reinlichkeit und der bauliche Zustand mancher Häuser und Höfe zwar erstaunlich, allerdings ist damit nicht gesagt, ob sie zum Wohnen einladen. Nur eine Frage der Zeit ist es, daß auch die erhaltenen Häuser verschwinden.

Das ist ein Vorgang, der überall zu beobachten ist. Auch in England führten die Versuche, alte Gebäude zu erhalten, nicht zu einem dauernden Erfolg. Die Behörde leiht die zu Reparaturen nötigen Mittel und erhält während der nächsten 30 Jahre die Reparaturkosten als eine aus den Einkünften zu verzinsende Rente mit 6% verzinst. In größerem Maßstabe hat sich auch Octavia Hill mit dieser Frage befaßt, sie kaufte alte Komplexe auf, setzte sie in Stand und vermietete sie an Arbeiter. Ihre Persönlichkeit bestimmte den Erfolg ihrer Unternehmungen, sie hatte Einfluß auf die Lebensgewohnheiten ihrer Mieter. Seit die Besitzungen auf eine Gesellschaft übergegangen sind, läßt der Erfolg nach. Die Gesellschaft errichtete wieder Neubauten, und wo sie noch alte Häuser, wie in Drury Lane, besitzt, wartet sie nur darauf, den Grundbesitz günstig arrondieren zu

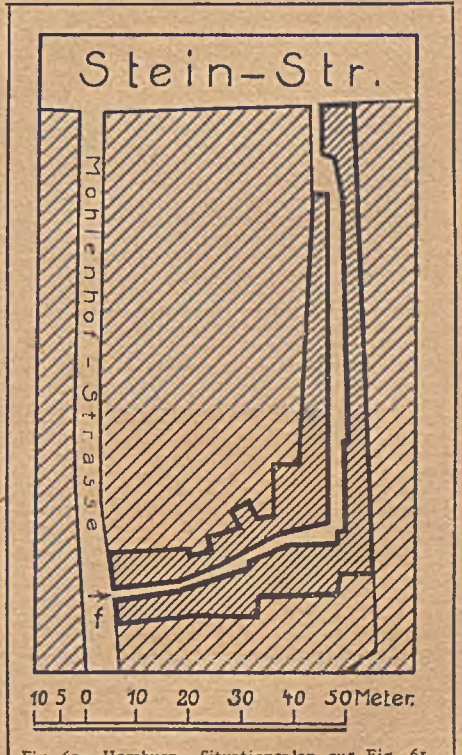


Fig. 60. Hamburg. Situationsplan zur Fig. 61, Taf. VI. (Beispiel intensivster Ausnutzung des Grund und Bodens.)

können, um auch dort neue Häuser zu errichten. Von Octavia Hill übernommen aber hat sie den Gedanken, durch persönliche Berührung mit Höherstehenden die Mieter, Angehörige der untersten Schichten, auf ein höheres Wohnniveau zu heben.

Unmöglichkeit der dauernden Erhaltung alter Wohnhäuser.

Alle Versuche, durch Reparaturen einen Stadtteil zu sanieren, müssen scheitern, denn die ungesunden Verhältnisse sind zu sehr mit dem ganzen baulichen Zustande verknüpft, als daß sich durch Verordnungen und Reparaturen etwas erreichen ließe.

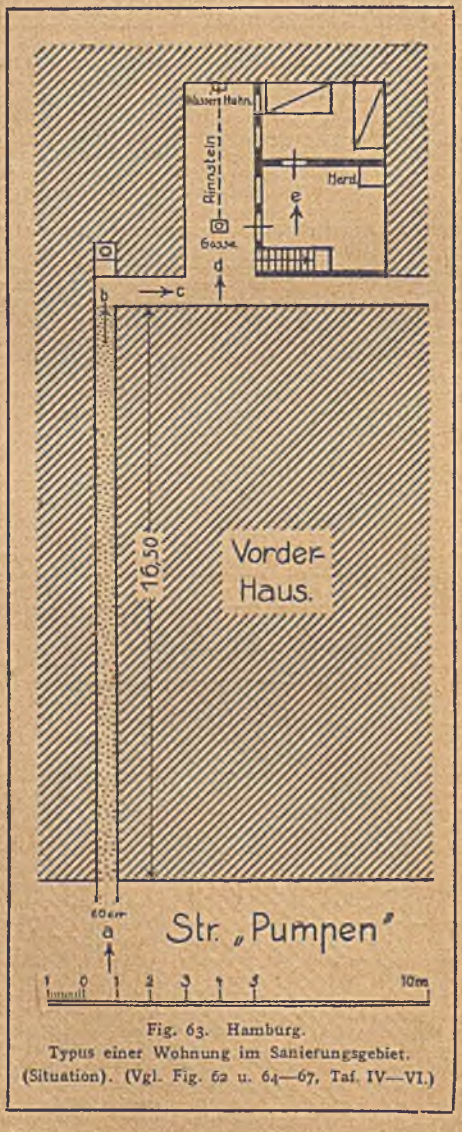


Fig. 63. Hamburg.
Typus einer Wohnung im Sanierungsgebiet.
(Situation). (Vgl. Fig. 62 u. 64—67, Taf. IV—VI.)

Auch der Vorstand der Hamburger Baupolizei Ohlshausen steht auf dem Standpunkt, daß alle Verordnungen der Welt bestehende schlechte Zustände nicht beseitigen können. Durch Verordnungen kann man nur die Entstehung ungesunder Zustände vermeiden. Die Ungunst der Wohnungsverhältnisse entspringt überall zwei Faktoren: Die bauliche Ausnutzung des Grund und Bodens war in früherern Zeiten ohne Einschränkung den Grundbesitzern überlassen. Ein Vergleich neuer Miethausblocks mit Massenquartieren, wie den Hamburger Gängevierteln, zeigt, wie günstig die Bauordnungen das Wohnungswesen beeinflußt haben. Ein Blick in die schlechten Wohnungen genügt, um vergessen zu lassen, daß die Bauordnungen auch vielen Schaden verursachten. Eine rücksichtslose Ausnutzung des Geländes bis auf den letzten Quadratmeter haben sie fast immer verhütet.

Der andere ebenfalls ausschlaggebende Faktor liegt in der Eigenschaft eines Wohnbaues als eines Gebrauchsobjektes begründet. Wie jedes andere Gebrauchsobjekt, Maschinen, Möbel usw., nutzt sich auch ein Haus um so rascher und intensiver ab, je weniger es gepflegt wird. In welcher Weise diese Abnutzung fortgeschritten ist, und wie weit die Ausnutzung des Bodens getrieben war, zeigen die Abbildungen aus der Straße bei den Pumpen.

Solcher Beispiele ließen sich in den Sanierungsgebieten hunderte anführen: es ist unmöglich, einen aus solch abgenutzten Häusern bestehenden Bezirk durch Reparaturen in einen gesunden Zustand zu versetzen. Gewiß ist die Zerstörung der malerischen alten Städtebilder zu beklagen, sie war unabwendbar, noch mehr zu beklagen ist aber, daß in den neuen Stadtteilen, die vor dem Amtsantritt Fritz Schumachers entstanden, auch nicht ein Hauch künstlerischen Geistes zu verspüren ist.

15. Der Durchbruch der Mönckebergstraße.

Verkehrsforderungen.

Die Verkehrsverhältnisse der Innenstadt Hamburgs hatten sich mit der Ausbildung des Rathausmarktes zu einem der wichtigsten Verkehrspunkte der Stadt, und andererseits durch den Neubau des Hauptbahnhofs verschoben. Der alte Klostertorbahnhof lag in der Nähe des Johannisklosters. Von der Innenstadt aus war er durch die Niedernstraße und Steinstraße zugängig. Die direkte Verbindung des neuen Hauptbahnhofes mit dem Stadtinnern war dagegen durch den großen zusammenhängenden rund 3500 qm großen Häuserkomplex zwischen Pferdemarkt und Schweinemarkt, sowie Spitalerstraße und Steinstraße gehemmt. Dieser Häuserblock mußte durchbrochen werden. Ein solcher Durchbruch liegt besonders günstig; er dient dann nicht nur dem Bahnhofsverkehr, er hat jenseits des Bahnhofs im Steindamm und weiter hinaus in der Wandsbeker Chaussee seine natürliche Fortsetzung. Außerdem zweigt unweit des Hauptbahnhofs noch eine Straße ab, die den Hauptzugang von den volkreichen östlichen Vororten nach der Innenstadt bildet.

Anlaß zur Ausführung des Durchbruchs.

Den äußeren Anstoß zur raschen Ausführung des an dieser Stelle des Stadtplanes unbedingt notwendigen Straßenzuges gab die Planung der Hoch- und Untergrundbahn, deren Tunnel an dieser Stelle hindurchgeführt werden sollte. Eine gleichzeitige Ausführung des Straßen- und Bahnbaues war damit von selbst geboten, die beschleunigte Durchführung des Unternehmens wurde hierdurch gefördert.

Projekte.

Zur Ausführung des Durchbruchs waren zwei Vorschläge gemacht worden, der eine ging dahin, Privatunternehmern gegen Gewährung eines staatlichen Zuschusses und Verleihung des Enteignungsrechtes und kostenfreie Abtretung des Straßenkörpers, im übrigen aber für eigene Rechnung die Ausführung des Durchbruchs zu übertragen. Diese Privatunternehmer wären mit den Unternehmern der Hoch- und Untergrundbahn identisch gewesen. Die Mitwirkung der Behörde hatte sich beschränkt, darauf zu achten, daß die Straße den Forderungen des Verkehrs genügt. Das Streben der Unternehmer mußte dahin gehen, die Kosten des Durchbruchs aus dem staatlichen Zuschuß und dem Verkaufserlös zu decken. Dies zu erreichen, hätte man bei der Führung des Straßenzuges darauf bedacht sein müssen, möglichst viel altes Straßenland zu neuen Straßenkörpern zu verwenden. Die Beachtung verkehrstechnischer Gesichtspunkte hätte darunter leiden können.

Die Vorlage wurde von der Bürgerschaft abgelehnt, und die Bürgerschaft ersuchte den Senat um Vorschläge, nach welchen die Verbindungsstraße Rathausmarkt—Hauptbahnhof wirtschaftlich unabhängig von der Hochbahn unter staatsseitiger Enteignung der Grundstücke ausgeführt werde. War beim ersten Projekt eine Straßenbreite von 22,10 und 25 m vorgesehen, kam man nun zu einer solchen von 29 m.

Hierbei war nach Angabe des Senatsberichtes von den Behörden zu erörtern:

1. ob die geplante Straße nach Größe und Richtung die beste Lösung der Aufgabe darstellt,

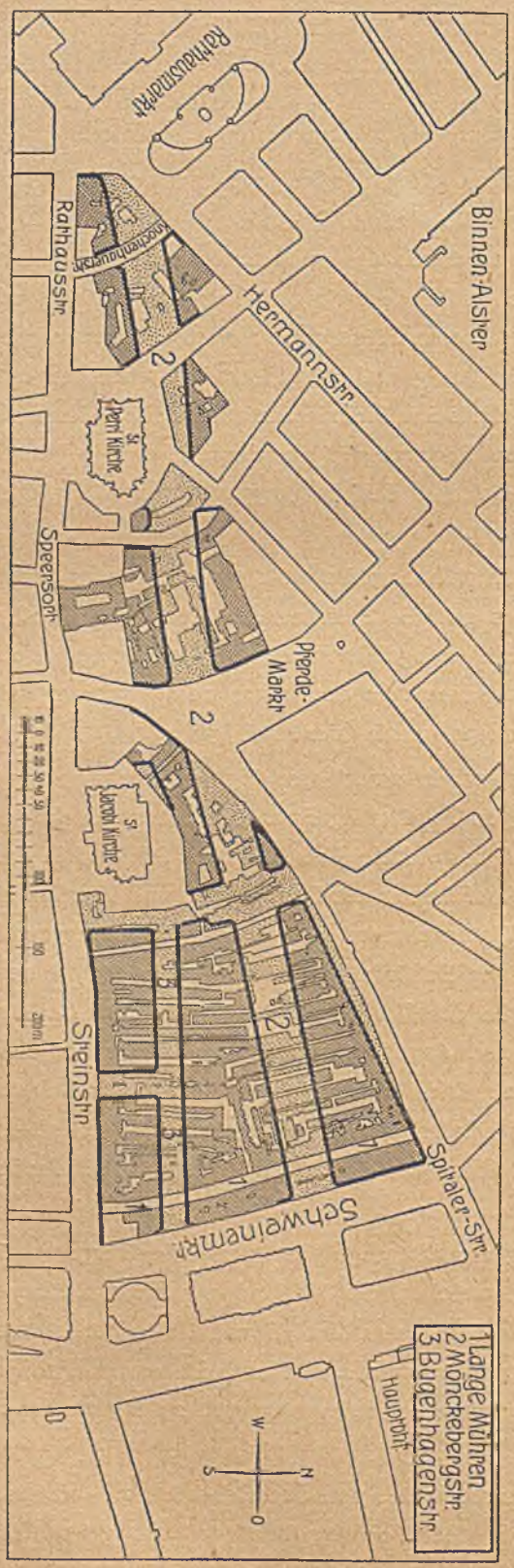


Fig. 68. Hamburg. Durchbruch der Mönckebergstraße.

Sanierung.

Nachteilige Beschränkung der Enteignung.

2. ob durch den Erwerb und Verkauf der Grundstücke das finanzielle Interesse des Staates gewahrt und eine zweckmäßige Bebauung gesichert wird,
3. ob die betreffende Straße die beste Aufschließung des betreffenden Stadtteiles darstellt:
   a) im Verkehrsinteresse,
   b) in sanitärer Beziehung.

Die Forderung unter 3b weist darauf hin, daß man mit dem Durchbruch zugleich die Sanierung dieses Stadtteils ausführen wollte, der schon 1893 als der Sanierung besonders bedürftig bezeichnet worden war. Hier zeigte sich die Überlegenheit der staatlichen Durchführung gegenüber der privaten. Solange der Durchbruch von Privaten bearbeitet wurde, kam eine Sanierung eigentlich nicht in Frage, nur die Grundstücke waren erworben worden, die an der neuen Straße liegen. So aber wurde die Enteignung auf den ganzen Block zwischen Steinstraße und Spitalerstraße ausgedehnt, und es entstanden hier gut bebaubare Parzellen. In diesem Teile der Mönckebergstraße waren die Bedingungen ähnlich günstig wie bei den Brüsseler und Pariser Durchbrüchen.*) In dem westlichen Teil der Mönckebergstraße dagegen war die Bildung guter Bauplätze schwieriger. Dort wurde keine Sanierung vorgenommen, nur die für den Durchbruch nötigen Flächen konnten enteignet werden. Nun gestattet das Hamburger Enteignungsgesetz auch den Erwerb der hinter den Fluchtlinien liegenden Flächen, es geht

*) Vgl. Karl Späth: Die Umgestaltung von Alt-Brüssel 1914 und Abschnitt II, L. Paris vorl. Schrift.

darin weiter als das preußische Fluchtliniengesetz. Auf die Form der Baustellen wird aber auch keine Rücksicht genommen, es entstehen unregelmäßig abgegrenzte Flächen von geringer Tiefenausdehnung, auf denen eine kubische Masse sich gar nicht errichten läßt, eine solche vorzutäuschen, muß der Architekt zu Mitteln greifen, die einer organischen Gestaltung zuwiderlaufen.

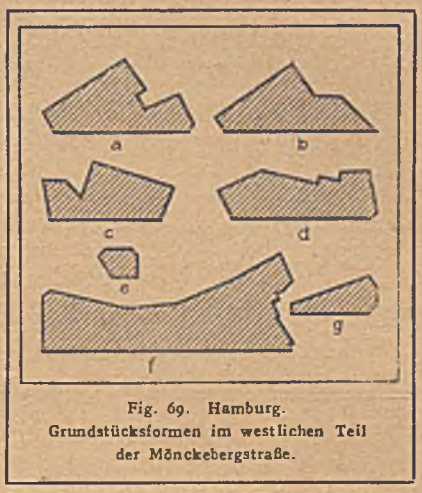


Fig. 69. Hamburg.
Grundstücksformen im westlichen Teil der Mönckebergstraße.

Welche Lösungen auf solchen Grundstücken möglich sind, zeigt der Grundriß des Warenhauses Karstadt. Für einen zentralen Innenraum, wie er in Warenhäusern gefordert wird, war hier kein Raum. Die Fassade des Gebäudes zeigt, wie die Dachformen eine regelmäßige kubische Masse vortäuschen sollen. Eine Straße wie die Mönckebergstraße wird aber für Jahrhunderte gebaut, sie soll nicht nur einen materiellen Zweck erfüllen, sondern auch späteren Generationen von der Schaffenskraft der Zeit Zeugnis ablegen, in der sie entstanden ist. Da genügt es nicht, wenn die Straßenwände gute Fassaden erhalten. Die Öffentlichkeit hat ein berechtigtes Interesse daran, daß wohlproportionierte Bauorganismen entstehen, es würde daher sehr wohl im „öffentlichen Interesse" liegen, die Enteignung so weit auszudehnen, daß genügend Raum zu einer klaren Bauentwicklung frei wird.

Erbreiterung der Spitalerstraße.

Ursprünglich hatte man nur den Durchbruch geplant und beabsichtigt, den südlich der Durchbruchstraße zur Sanierung erworbenen Baublock durch eine Aufschließungsstraße, die Bugenhagenstraße, aufzuteilen. Da das Hauptportal des Hauptbahnhofes an der Spitalerstraße lag, wurde auch diese mit in den Umbau einbezogen; sie sollte auf 17 m erbreitert werden.

Verkehr am Hauptbahnhof der City.

Die Stärke des vom Hauptbahnhof durch die Spitalerstraße nach der City strömenden Verkehrs wurde statistisch ermittelt.

Die Erbreiterung der Straße schien also lohnend. So führt sie jetzt als eine vornehme Geschäftsstraße vom Bahnhof nach dem Pferdemarkt, dort vereinigt sie sich mit der Mönckebergstraße, mit der sie zu einem einheitlichen Straßensystem verbunden ist.

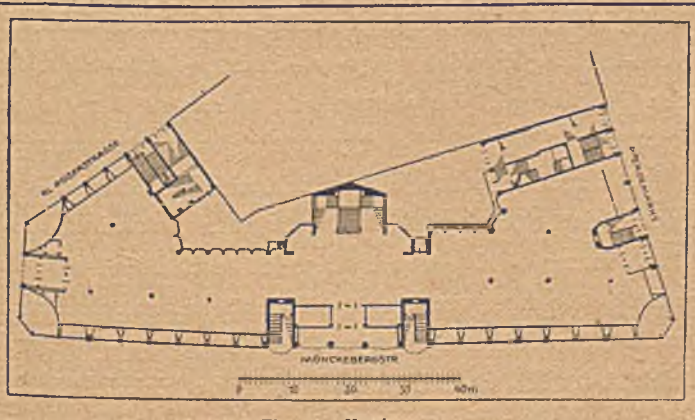


Fig. 70. Hamburg.
Grundriß des Warenhauses Karstadt an der Mönckebergstraße.

Ausführung der Mönckebergstraße.

Die Ausführung erfolgte wie die der Sanierungen nach denselben Gesichtspunkten, die in dem Gesetz

	Es verließen den Hauptbahnhof am Steintorwall durch den		Es passierten die Spitalerstraße in der Richtung
	Hauptausgang	Nebenausgang	nach der Innenstadt
am Freitag, den 4. Dezember, von 8—9½ Uhr vorm. ..	5600	2360	2785 Personen
am Sonnabend, den 5. Dezb., von 8—9½ Uhr vorm. ..	4725	2930	2012 Personen

	Es betraten den Hauptbahnhof am Steintorwall durch den				Es passierten die Spitalerstraße in der Richtung	
	Haupteingang		Nebeneigang		aus der Innenstadt	
am Freitag, den 4. Dezember,						
von 2—3 Uhr	1900		168		775	
„ 3—4 „	1310	6471	147	501	460	3150 Personen
„ 4—5 „	1835		87		645	
„ 5—6 „	1426		99		1270	
Am Sonnabend, d. 5. Dezbr.						
von 2—3 Uhr	1800		528		820	
„ 3—4 „	1350	9312	357	2279	940	4567 Personen
„ 4—5 „	2042		574		1242	
„ 5—6 „	4120		820		1565	

betreffend die Verbesserung der Wohnungsverhältnisse in der südlichen Neustadt vom 18. Juni und 7. Juli 1904 zugrunde liegen. Die Bekanntmachung betreffend die Herstellung einer neuen Straße vom Rathausmarkt nach dem Schweinemarkt und betreffend die Wohnungsverhältnisse in der Altstadt wurde am 14. Mai 1906 erlassen. 20 Grundstücke wurden freihändig erworben, die übrigen enteignet. Die Senats- und Bürgerschaftskommission zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse wirkte wie in den übrigen Sanierungsgebieten beim Verkauf von Bauplätzen mit, indem sie für die Bebauung ihre Bedingungen vorschrieb. Die Mönckebergstraße selbst wurde nur für Bureaugebäude bestimmt, in der Bugenhagenstraße waren auch Wohnhäuser vorgesehen. Der Abbruch wird auch hier nur allmählich durchgeführt, damit die Bevölkerung gut anderwärts Unterkommen finden kann. Dies zu beschaffen, wird der Privatbauspekulation überlassen. Sollte diese versagen, will der Staat durch Bereitstellung von Grundstücken den Bau von Kleinwohnungen fördern.

Entwickelung des Verkehrs in der Mönckebergstraße.

Detailgeschäfte haben sich in der Mönckebergstraße weniger entwickeln können. Die „Laufkundschaft" gewöhnt sich nur langsam daran, andere Straßen aufzusuchen, und die Ladeninhaber ziehen es daher vor, in ihren alten Räumen zu bleiben. Außerdem

ist eine Bureaustraße weniger zum Promenieren und zu gelegentlichen Einkäufen geeignet. Die ungewöhnlich schnelle Entwicklung, die die Mönckebergstraße genommen hat, ist also nicht allein auf die glückliche Lage zurückzuführen. Entscheidend dafür war das Bedürfnis nach Kontorgebäuden überhaupt. Die Großkaufleute aber legen mehr Wert auf gute Einrichtung der Bureaus als Detailhändler, sie können eine Geschäftsverlegung riskieren, da sie nicht auf Laufkundschaft angewiesen sind. Fördernd auf die schnelle Entwicklung der Straße wirkte auch die Bestimmung der Verkaufsbedingungen, daß innerhalb eines Jahres nach dem Zuschlag mit der Bebauung begonnen und der Bau „fördersamst" zu Ende geführt werde.

Kosten und Zuschuß.

Über die Kosten des Durchbruchs lassen sich nur kurze Angaben machen, da die Behörde in diesem Punkte zurückhaltend ist. Auch ist das Unternehmen noch nicht ganz zum Abschluß gelangt. Der vor Ausführung aufgestellte Anschlag ergibt folgende Werte:

Grundsteuertaxen	35 470 840 M.	
Ankaufswert 80% der Grundsteuertaxen	28 616 680 „	
Wieder zu verkaufen 41 900 qm. Einheitspreis 400 M. pro qm ergibt beim Wiederverkauf	16 760 000 „	
Die Kosten ergeben sich demnach wie folgt:		
Erwerb	28 616 680 „	
Verkauf	16 760 000 „	
Zuschuß für Grunderwerb	11 856 680 „	11 856 680 M.
Kosten für Straßen- und Sielbauten		1 460 000 „
		13 316 680 M.

Beim Verkauf wurden dagegen weit höhere Preise erzielt, als im Anschlag vorgesehen waren. Das teuerste Grundstück wurde mit 2656 M. pro qm und das billigste mit 400 M. bezahlt Die Ankaufspreise hatten nur 2088 M., d. i. 27 M. pro qm betragen. Die Verkaufspreise schwanken meist zwischen 700 M. und 1300 M. pro qm, im Durchschnitt betragen sie 795,90 M.

Fluchtlinienführung.

Die Fluchtlinienführung der Mönckebergstraße unterscheidet sich von der älterer Durchbruchstraßen vorteilhaft dadurch, daß sie nicht in gerader Linie die beiden Endpunkte miteinander verbindet, teilweise lehnen sich die neuen Fluchtlinien an alte Straßenzüge an, und so ergeben sich abgeschlossene Straßenbilder. Vom Hauptbahnhof aus gesehen hat man erst den Turm und die Front der Petrikirche vor sich, im weiteren Verlauf wendet sich die Straße etwas nach rechts, dann bildet das Rathaus mit seiner breiten Front und dem Turm einen wirkungsvollen Abschluß. Auch in entgegengesetzter Richtung ergeben sich ähnliche Städtebilder. Die schlichte Westfront der Petrikirche tritt weiter im Osten wirkungsvoll durch die mächtige Ostfront des neuen Hauptbahnhofes hervor. Die Stelle, wo die Spitalerstraße, vom Haupteingang des

Hauptbahnhofes kommend, in die Mönckebergstraße einmündet, wird besonders ausgestaltet. Der 410 qm große Dreiecksplatz sollte ursprünglich ebenfalls mit einem Bureauhaus bebaut werden. Das hätte technische Schwierigkeiten erfordert, wäre auch für die architektonische Wirkung ungünstig gewesen. Von einer Bebauung wurde deshalb später abgesehen, man bestimmte den Platz für ein Denkmal des

Mönckebergdenkmal.

Hamburger Bürgermeisters Mönckeberg, der sich um die Entwickelung Hamburgs große Verdienste erworben hatte. Das Denkmal, das als Brunnen ausgebaut wird, steht mit einer öffentlichen Bücherhalle derartig in Verbindung, daß Haus und Brunnen mittels einer erhöhten Terrasse zu einer gemeinsamen Wirkung vereinigt werden. Der architektonische Entwurf stammt von Schumacher, die Plastik von Wrba. Die Gabelung wird durch das Bauwerk architektonisch pointiert, damit ist auch ein Maßstab für die Größe der übrigen Gebäude gewonnen.

Überbauung der Knochenhauerstraße.

Fig. 72. Hamburg. Mönckeberg-Denkmal. Lageplan.

Am Rathausmarkt war ein weiteres städtebauliches Problem zu lösen. Die geschlossene Wirkung dieses Platzes ging mit dem Durchbruch nicht verloren. Da die Mönckebergstraße in spitzem Winkel in den Markt einschneidet, wirkt die eine Straßenwand zugleich als Platzwand, nur die Mündung der Knochenhauerstraße war eine störende Öffnung in der Platzwand. Es gelang der Baudeputation, von der Bürgerschaft die Genehmigung zur Überbauung zu erlangen und die lückenlose Platzwand zu erhalten.

Architektur.

Die Architektur der Mönckebergstraße sollte einheitlich gestaltet werden. Diese Aufgabe wurde dadurch erschwert, daß die Ausführung der Häuser in eine Zeit fiel, wo der Backsteinrohbau wieder zu Monumentalbauten verwendet wurde, daß aber andererseits das Rathaus und das erste an der Mönckebergstraße errichtete Bureaugebäude, der Barkhof, in Sandstein errichtet waren. Eine Materialmischung war damit bedingt, wenn der Backstein nicht ausgeschaltet werden sollte. Im westlichen Teile herrscht mit Rücksicht auf die Nähe des Rathauses der Sandstein vor, auch der Tuffstein fand Verwendung; im östlichen Teile ist reiner Backstein zur Verwendung gekommen. Die einzelnen Gebäude lassen erkennen, daß sie von verschiedener Hand stammen. Die Disposition der Massen und der Dachformen ist aber einheitlich gestaltet.

Und doch ist von manchen Seiten der Mönckebergstraße der Vorwurf gemacht worden, sie sei nicht einheitlich genug; sicherlich ist eine noch größere Einheitlichkeit das Ideal. Bedenkt man aber, welchen unruhigen Eindruck andere Durchbruchstraßen hervorrufen, wird man erkennen, daß hier ein bedeutender Fortschritt in bezug auf

Rechtliche Maßnahmen zur einheitlichen Gestaltung der Fassaden

die einheitliche Gestaltung der Baublöcke gemacht wurde. Mit zum ersten Male wurde hier ein Gebiet bearbeitet, das die letzten Jahrzehnte hindurch von der Baugesetzgebung vernachlässigt war. Unsere Bauordnungen haben sich bis jetzt nur mit technischen

Dingen, allenfalls auch mit der Festlegung des Materials befaßt. In alten Zeiten suchte man dagegen systematisch regelmäßige Städtebilder zu erzielen. Unter Friedrich dem Großen wurde in Potsdam den Hausbesitzern vorgeschrieben, wie sie das Haus zu bauen hatten. Spätere bauliche Veränderungen auch geringfügiger Art waren sehr zum Vorteil des Stadtbildes untersagt. Der einheitliche Zug, der durch ganz Potsdam hindurchgeht, ist nicht etwa ein Beweis für die Einheitlichkeit des Bauschaffens der damaligen Zeit, es ist der Ausdruck des fürstlichen Willens.

Mit dem Nachbar eine Verständigung über den Anschluß der Häuser zu erzielen, wäre eigentlich selbstverständlich. Der unbefriedigende Eindurck, den unsere modernen Städte hervorrufen, ist wohl darauf zurückzuführen, daß man das nicht getan hat. Man sieht, die Häuser sind zwar zu gleicher Zeit entstanden, trotzdem aber will jedes Gebäude als ein Ding für sich betrachtet sein; damit beeinträchtigt es ebenso die Wirkung des Nachbargebäudes, wie es selbst unter der Umgebung leidet.

Vor mehreren Jahrzehnten noch waren die Bautypen gleichmäßiger, viele Vorstadtstraßen Berlins, in deren Fassaden noch der Geist der Schinkelschen Schule lebt, machen einen viel ruhigeren Eindruck, als Straßen aus neuerer Zeit. Ähnliche Beobachtungen kann man auch in Dresden in den Straßen machen, wo die alte Nikolai-Schule sich betätigt hat.

Es ist also durchaus nicht unbillig, wenn die Behörde eingreift, um eine künstlerisch einheitliche Gestaltung des Baublocks zu sichern. Sie muß nur erkennen, daß sich der Begriff des Wirtschaftlichen sehr wohl mit dem Begriff des Künstlerischen decken kann.

Auch dann, wenn erste Architekten zum Entwurf herangezogen werden, ist ein behördlicher Eingriff schon darum erforderlich, um einheitliche Gesichtspunkte für die Aufstellung des künstlerischen Programms zu erzielen.

Das Verwaltungsrecht bietet gegenwärtig für einen solchen Eingriff keine Handhabe. Ein solcher ist nur dann möglich, wenn die Behörde zugleich Besitzer des Grund und Bodens ist und im privatrechtlichen Wege, sei es durch die Verkaufsbedingungen, sei es durch Eintragung einer Grunddienstbarkeit, sich diesen Einfluß sichert.

Fassadenkommission in Hamburg und anderen Städten.

Als Grundlage für die Verkaufsbedingungen in der Mönckebergstraße hatten diejenigen für die Grundstücke in den Sanierungsgebieten gedient. Dort war bestimmt worden, daß der Finanzdeputation die Genehmigung der Baupläne auf Grund einer Prüfung nach technischen und hygienischen Gesichtspunkten außerhalb der im Rahmen der Baupolizei liegenden Vorschriften gesichert sei. Auf Anregung des Ingenieur- und Architektenvereins wurden diese Verkaufsbedingungen für die Mönckebergstraße so erweitert, daß auch eine einheitliche Fassadenbildung in den Verkaufsbedingungen mit gewährleistet ist. Vor Ausführung dieser Bestimmungen studierte man die anderen Orts gemachten Erfahrungen. In Charlottenburg waren ähnliche Fragen bei der Ausführung der Bismarckstraße aufgetreten. Der Grund und Boden gehörte dort ebenfalls der Stadt. Die Prüfung der Baupläne liegt dem Hochbauamt ob.

Der Baudirektor beseitigt dort alle künstlerischen Bedenken durch persönliche Verhandlungen mit den Architekten. Dabei ist ein großes Vertrauen des bauenden Publikums und der Privatarchitekten gegen den Hochbauamtbeamten vorausgesetzt. Ähnlich ist es in Dortmund. Anders ist es in München. Dort ist eine vielköpfige Sachverständigen-Kommission gebildet, der als verwaltungstechnische Beiräte der 2. Bürgermeister, der einschlägige Magistratsreferent (Rechtsrat), 1 bürgerlicher Magistratsrat angehören. Die Sachverständigen setzen sich aus dem städtischen Oberbaurat, dem technischen Rat von der Lokalkommission, 5 Professoren (Thiersch, Seidl, von Hauberisser, Bühlmann und Hocheder) und zwei Mitgliedern der Maurer-, Steinmetz- und Zimmermeister-Innung (Rank und Voigt) zusammen, die aus den Kreisen ihrer Mitglieder dazu gewählt werden. Diese Kommission hat Erfolg, doch wird über das langsame Arbeiten geklagt.

Um nun den Eindruck behördlichen Zwanges gegen die Freiheit der künstlerischen Gestaltung von Privatbauten nicht aufkommen zu lassen, führte man auch in Hamburg die Teilnahme der Privatarchitekten bei den Arbeiten der Kommission ein. Da der Ingenieur- und Architektenverein die Anregung zu diesem Vorschlage gegeben hatte, wurde bestimmt, daß aus der Mitte dieser Körperschaft die privaten Mitglieder der Kommission gewählt werden sollen. Die Kommission setzte sich zusammen aus: zwei Vertretern der Finanzdeputation, dem Baudirektor, dem Oberingenieur, dem Direktor der Baupolizei, 1 Mitglied der Baudeputation und 2 Privatarchitekten.

Es tritt nun die Frage auf, in welcher Weise diese Kommission ihren Einfluß auf die Fassadengestaltung geltend machen soll. Auch unter Hinzuziehung erster Architekten wird eine einheitliche Wirkung nicht zu erzielen sein, wenn den Architekten nicht vor der Planung allgemeine Unterlagen an die Hand gegeben werden; in Hamburg ist das an einigen besonders schwierigen Stellen zum ersten Male geschehen.

Regelung der Rechte der Kommission in den Verkaufsbedingungen.

Den Verkaufsbedingungen ist in der Anlage eine Skizze der Dachformen mit eingeschriebenen Maßen sowie die Massengruppierung beigefügt. Für die Ausarbeitung dieser Vorschläge waren Modelle einzelner Teile der Straße angefertigt worden, hier liegt also die Massengruppierung fest; in den Händen von Privatarchitekten liegt nur die künstlerische Durchbildung. Ein verhältnismäßig schnelles Arbeiten der Kommission war dadurch gewährleistet; das ist von Wichtigkeit, weil Zeitverluste beim Bau infolge der großen investierten Kapitalien größeren Geldschaden zur Folge haben als die etwaigen von der Kommission vorgeschlagenen Änderungen. Die Entwürfe wurden in 5 Exemplaren eingereicht; je ein Exemplar ist für die Finanzdeputation, die Baudeputation, die Baupolizei, für den Bauherrn und für die Kommission bestimmt; die letztere macht davon bei späteren Neubauten Gebrauch, um gute Anschlüsse an die Nachbarbauten herstellen zu lassen. Nach Eingabe der Pläne werden im Wege persönlicher Verhandlungen die erforderlichen Abänderungen festgestellt und besprochen. Solche Änderungen dürfen nicht immer als Korrekturen in lehrhaftem Sinne aufgefaßt werden; sie dienen dazu, den Zusammenhang zwischen den einzelnen Häusern herzustellen und die Privatarchitekten auf die eine einheitliche Ge-

staltung bedingenden Eigenschaften auch in solchen Punkten hinzuweisen, die einer gesetzlichen oder vertraglichen Bestimmung nicht unterliegen können. Der Baudirektor hatte in der Regel mit dem Bauvorhabenden im vorweg verhandelt. Er trug das Ergebnis als Referent in der Sitzung vor, wobei ihm einer der Privatarchitekten als Korreferent zur Seite stand. Auf Grund dieser Referate faßte die Kommission ihre Beschlüsse. Die beschlossenen Abänderungen wurden dann wieder von den Referenten mit dem Bauherrn durchberaten, bis eine Fassung erzielt war, welcher die Kommission zustimmte. Der Bauherr ist, falls Änderungen von der Kommission gefordert werden, vor Abgabe des Gutachtens von der Kommission zu hören; es ist ihm also die Möglichkeit gegeben, seinen Standpunkt zu vertreten.

Arbeit der Kommission.

Die Abänderungen der Kommission betrafen vor allem Gruppierung der Massen, einmal wurde sogar der ganze Entwurf zurückgewiesen. Besondere Aufmerksamkeit wandte man der Ausgestaltung der Dachformen zu. Um trotz der oft unglücklich geformten Baustellen doch gute Massenwirkungen zu erzielen, war es oft nötig, die Höhe der Dachfirsten abweichend von den Bestimmungen der Baupolizei und den Maßen der Nachbargrundstücke zu bestimmen. Hierfür wurden dann die Dispense von der Kommission beim Senat beantragt.

Auch über die Materialien verhandelte die Kommission mit dem Bauherrn und ließ sich Proben des Materials vorlegen; von der Vorlage von Materialproben wurde oftmals die Genehmigung abhängig gemacht.

„Die Ausbildung der Einzelheiten dagegen entzieht sich dem Einfluß der Behörde. Im allgemeinen sind nur Pläne im Maßstabe 1 : 100 einzureichen; auf besonderes Verlangen stehen dann der Kommission noch Pläne im Maßstabe 1 : 50 und Modelle 1 : 50 zur Korrektur zur Verfügung. Ein Einfluß auf architektonische Details war nur in besonderen Fällen bei Portalen möglich. Das Gesetz bestimmte, daß Portale bis zu 25 cm in die Straßenflucht hineinstehen dürften. Diese Bestimmungen waren unterm 15. Juli 1910 als Gesetz erlassen und unterm 27. Dezember 1911 auch auf die Häuser am Schweinemarkt ausgedehnt. Dies Maß ist aber ungewöhnlich gering. Gegen eine Erhöhung dieser Zahl erhob man aus verkehrstechnischen Gründen Bedenken. Bei einer Straßenbreite von 29 m und unter Zugrundelegung einer beiderseitigen Ausdehnung der Straße würde die Verringerung der Straßenbreite dadurch aber nur 1,72% betragen. Die Portale wirken infolge dieser Bestimmung immer etwas flach gedrückt, und es ist deshalb auch nicht möglich gewesen, an den Portalen ähnlich kraftvolle Wirkungen zu erzielen, wie wir sie bei älteren Hamburger Kaufmannshäusern beobachten können."

In besonderen Fällen aber wurde eine Ausnahme von diesem Gesetz zugelassen. Der Architekt reichte dann an den Senat ein Gesuch ein, ihm zu gestatten, die Portale noch weiter über die Straßenflucht hinauszuziehen; der Senat genehmigte ein solches Gesuch meistens bis zur Grenze von 40 cm über der Bauflucht, allerdings auf Widerruf und unter der Bedingung, daß größere Modelle dieser Portale dem Baudirektor zur Geneh-

migung vorgelegt werden. Nur in solchen Fällen also war es dem Baudirektor möglich, auch die Gestaltung von Details zu beeinflussen.

Es war auch angeregt worden, das Hinaustreten der Portale über die gesetzlichen Maße gegen Bezahlung zu gestatten. Dieser Gedanke ist indes nicht sehr glücklich, da den Bauherren so schon durch eine künstlerische Ausgestaltung des Portals höhere Kosten erwachsen und schließlich die Allgemeinheit den Genuß davon hat. Diese Bezahlung würde dann der Staatskasse zufließen. Die Stadt würde sich eine Verschönerung des Stadtbildes durch Private bezahlen lassen.

Auch nach Fertigstellung der Häuser unterliegen diese in bezug auf Veränderungen der Aufsicht durch die Kommission. Dies betrifft in erster Linie die Anbringung von Reklameschildern. Bei Betrachtung der Straßenbilder des modernen Hamburg im Gegensatz zu Berlin fällt angenehm auf, daß sich die Reklame längst nicht so den Augen aufdrängt. Während dort jede Firma durch über die Fassade hinweg angebrachte Firmenschilder ihren Namen und ihre Betätigung anpreist, hat man bei dem Hamburger Bureaugebäude nur eine Tafel angebracht, auf der in wohlgeordneten schönen Buchstaben die einzelnen Firmen mit Angabe der Branche verzeichnet sind.

In der Mönckebergstraße hat man bei Aufstellung der Pläne bestimmt, welche Stellen der Fassaden mit den für die Detailgeschäfte unentbehrlichen Firmenaufschriften bedeckt werden dürfen. Diese Stellen sind auf den der Kommission eingereichten und dort verbleibenden abgestempelten Plänen und Entwürfen bezeichnet, so daß diese jederzeit kontrollieren kann, ob Abweichungen von den vertraglichen Abmachungen vorkommen.

Im folgenden seien aus den Verkaufsbedingungen die Punkte wörtlich angeführt, die auf die einheitliche Fassadengestaltung Bezug haben:

„Um das öffentliche Interesse bezüglich einer guten architektonischen Gesamtwirkung der Fassaden im Straßenbilde wahrnehmen zu können, unterliegen die Entwürfe der Fassaden an der Mönckebergstraße und an der Rathausstraße und für die nach außen sichtbaren Gebäudeteile der auf dem Platze zu errichtenden Gebäude der Prüfung durch eine besondere Kommission unter Zuziehung von Sachverständigen. Für das Genehmigungsverfahren, das vor der baupolizeilichen Prüfung der Bauprojekte erfolgt, sind die Fassadenzeichnungen im Maßstabe 1 : 100 mit Angabe des in der Fassade anzuwendenden Baumaterials und die zur Beurteilung der Fassade notwendigen Grundrisse, Schnitte und Perspektivzeichnungen bei der Baudeputation in 5 Exemplaren einzureichen. Auf Verlangen der Sachverständigen-Kommission sind außerdem Fassadenentwürfe und Perspektiven im Maßstabe 1 : 50, erforderlichenfalls Modelle im Maßstabe 1 : 100 vorzulegen. Falls die Kommission eine Abänderung des Entwurfs für wünschenswert hält, ist der Käufer vor Abgabe des Sachverständigengutachtens von der Kommission zu hören."

„Die Dachformen sind in Skizzen mit eingetragenen Maßen im Vertrag festgelegt und die Silhouette bestimmt."

„Wird die Genehmigung der Entwürfe versagt, stehen dem Käufer keinerlei Ansprüche an den Staat zu; der Käufer ist in diesem Falle verpflichtet, die geänderten Zeichnungen in einer angemessenen Frist einzureichen."

„Der Käufer ist verpflichtet, der genehmigten Fassadenzeichnung entsprechend den Bau auszuführen und dauernd zu unterhalten (bezieht sich auch auf die Anbringung von Reklameschildern). Spätere Änderungen bedürfen der Genehmigung der Finanzdeputation. Reklamemalerei, Reklameaufbauten auf den Dächern sowie das äußere Ansehen wesentlich beeinflussender Reklameschilder dürfen nur mit Genehmigung der Finanzdeputation angebracht werden."

Man könnte vermuten, daß eine derartige Beschränkung des freien künstlerischen Schaffens auf Widerspruch in den Kreisen der Architekten stößt. Der künstlerische Erfolg dieser Maßnahme ist eben von den Persönlichkeiten des Baudirektors und der Architekten abhängig, die der Architekten- und Ingenieur-Verein in die Kommission sandte. Gesetze und Verordnungen oder vertragliche Abmachungen werden wohl überhaupt niemals künstlerische Werte garantieren können, wohl aber ist es möglich, die Entfaltung vorhandener künstlerischer Qualitäten zu fördern.

Erfolg.

Hierin weisen die Hamburger Verkaufsbedingungen einen neuen Weg. Ein einheitliches, wenn auch oft mühevolles Arbeiten wird hierdurch ermöglicht, und auch der Architekt ist hierdurch keineswegs in der freien Gestaltung seiner Ideen durch die Verordnung gehemmt. Ihm sind sie ein Mittel, seine Ansicht dem Bauherrn gegenüber leichter durchzudrücken, denn die Kommission steht diesem gegenüber freier da und kann, ohne durch wirtschaftliche Fesseln gebunden zu sein, rein künstlerische Anschauungen dem Bauherrn gegenüber vertreten. Sie kann ihn sogar durch ein Ablehnen dazu zwingen, die künstlerisch bessere Lösung der schlechten vorzuziehen.

So hat diese Einrichtung schließlich nicht nur dazu gedient, ein einheitliches Straßenbild in der Mönckebergstraße zu erzielen, vielmehr sind von der Tätigkeit der Kommission mannigfache Anregungen auch auf die Bauenden und Bauherren übergegangen, die bei späteren Neubauten erst wirksam werden.

K. Berlin.

1. Vorbedingungen für eine Innere Stadterweiterung in Berlin.

Geringe Baudichte großer Teile der Berliner Innenstadt.

Bei einer wachsenden Ausdehnung der äußeren Stadtteile werden aus Gründen der Verkehrstechnik, der Wohnungshygiene und der Wirtschaftspolitik im allgemeinen auch in der inneren Stadt durchgreifende Veränderungen notwendig. In Anbetracht der für deutsche Verhältnisse beispiellosen Entwicklung von Berlin sollte man daher erwarten, daß hier sehr bedeutende Durchbrüche und Sanierungen hätten zur Ausführung gelangen müssen. Die Stadtteile aber, die man im heutigen Berlin unter dem Begriff der Innenstadt zusammenfassen könnte, sind zum größten Teil erst im 17. und 18. Jahrhundert unter den preußischen Königen entstanden, in einer Zeit, wo Berlin

keine Festung mehr war und der Grund und Boden nicht wie in alten Festungsstädten aufs äußerste ausgenutzt werden mußte.

Fig. 76 zeigt, welche Ausdehnung die Stadt am Ausgang des 18. Jahrhunderts besaß. Die Stadtgrenze ist auf dem Plane angedeutet. Die Stadt hatte damals im Westen am Potsdamer Platz, im Osten am Prenzlauer und Schönhauser Tor ihr Ende, während die Friedrichstraße, vom Halleschen bis zum Oranienburger Tor führend, die ganze Stadt in der Richtung von Nord nach Süd durchquerte. Die Besiedelungsdichte war gering; der Plan läßt erkennen, was für große Freiflächen damals noch zur Verfügung standen. Die Bevölkerungszahl betrug nur 600 000 Einwohner und verteilte sich auf ein weiträumig angelegtes Stadtgebiet mit großen Freiflächen. Der Einwohnerzahl nach war Berlin damals eine nach heutigen Begriffen nicht sehr große Stadt.

Berlin und Paris.

Einen guten Anhaltspunkt für die Beurteilung dieser Verhältnisse erhält man am besten durch einen Vergleich. Doch läßt sich bei der Sonderstellung, die Berlin unter den deutschen Städten einnimmt, unter denselben kaum ein geeignetes Beispiel finden. Es sei daher von den anderen Weltstädten Paris herangezogen, weil die innere Erweiterung der Stadt Paris in der vorliegenden Untersuchung ebenfalls behandelt ist. Wie aus der nachstehenden Tabelle, in der die Bevölkerung von Paris und Berlin vom 17.—20. Jahrhundert dargestellt ist, hervorgeht, hatte Paris zur Zeit Ludwigs XIV. 540 000 Einwohner, die durch den engen Festungsgürtel der heutigen „Boulevards Interieurs" auf eine sehr kleine Fläche zusammengedrängt wurden.

Vgl. Fig. 76 mit 98.

Die Bevölkerungsverteilung in Berlin und Paris vom 17. bis 20. Jahrhundert.

	Bevölkerung in	
	Berlin	Paris
Zur Zeit Ludwigs XIV. und des Gr. Kurfürsten um 1650	8 000	540 000
um 1688	20 000	
Zur Zeit der Revolution, Ende der Regierung Friedrichs des Großen um 1780	147 000	600 000
um 1820	202 000	763 000
um 1850	410 000	1 053 000
um 1870	826 000	1 825 000
um 1910	2 000 000	2 888 000

Man vergleiche mit diesen Bevölkerungszahlen die verschiedene Größe und Beschaffenheit des Stadtgebietes beider Städte. Infolge der durch den Krieg hervorgerufenen Störung des internationalen Verkehrs ließ sich dieser erst nachträglich bei Fertigstellung des Buches eingefügte Vergleich zwischen Berlin und Paris nicht ziffernmäßig genau durchführen, doch glaubt Verfasser, daß die obige Tabelle in Gemeinschaft mit den Stadtplänen Fig. 76 und Fig. 98 genügen wird, das Wesentlichste aufzuzeigen.

Hiernach ist es nicht zu verwundern, daß im 19. Jahrhundert, nachdem Paris zur Millionenstadt geworden war, hier eine so ausgedehnte innere Stadterweiterung notwendig wurde, so viel umfangreiche Sanierungen vorzunehmen waren und so viele neue Verkehrsadern geschaffen werden mußten. Andrerseits ist aus diesem Vergleich zu erkennen, warum die innere Stadt von Berlin bereits von Anfang an im wesentlichen von breiten Straßen durchzogen ist, die den Ansprüchen des modernen Verkehrs genügen, und daß die Stadt mithin nur in geringem Umfange einer Umgestaltung durch Durchbrüche und Sanierungen bedurfte, und diese zunächst auf den Stadtteil beschränkt blieben, der in früheren Jahrhunderten von Wall und Graben umgeben war.

Gebiet der Inneren Stadterweiterung Berlins.

Der letzte Festungsgürtel von Berlin stammt aus der Zeit des Großen Kurfürsten. Auf den in Fig. 75—76 beigefügten Plänen sind noch deutliche Spuren davon zu erkennen. Demnach umfaßte die Festungslinie das Gebiet, das in nordsüdlicher Richtung von der Oberwallstraße bis zum Alexanderplatz reichte und das nördlich am Hackeschen Markt, südlich am Dönhoffplatz abschloß. Auch das Schloß und der Lustgarten und jenseits der Spree die Gegend des Zeughauses waren in die Umwallung einbegriffen. Die damit angedeutete Linie umgrenzt heute ein Gebiet, das vielfach als die eigentliche City von Berlin betrachtet wird, indes ist diese Bezeichnung nicht ganz zutreffend, da auch in den westlichen Stadtteilen, in der Leipziger und Friedrichstraße und den angrenzenden Straßen eine lebhafte Citybildung erkennbar ist. Der einzige größere Durchbruch, der in Berlin zur Ausführung gelangte, war der der Kaiser-Wilhelm-Straße, der im Zusammenhang mit mehreren Sanierungen entstand.

Die Kaiser-Wilhelm-Straße soll, vom Lustgarten ausgehend, eine Verbindung der westlichen Stadtteile mit den nordwestlichen herstellen; sie durchschneidet Alt-Berlin, indem sie nördlich an der Marienkirche vorbeiführt und die Stadtbahn an den Markthallen kreuzt. Sie erlangt schließlich an der Hirtenstraße, in zwei Arme gegabelt, unweit des Schönhauser Tores den Anschluß an die Ausfallstraßen. Die Straße war in der Absicht angelegt, die älteste höchstbelastete Verkehrsader von Berlin, die Königstraße, zu entlasten. Es treten also verkehrstechnische Fragen auf, die nur zu übersehen sind, wenn man die historische Entwicklung des Stadtplanes und der Hauptverkehrswege verfolgt.

2. Verkehrsfragen.

Historische Entwicklung des Stadtplans, insbesondere der Königstraße.

Der älteste Plan von Berlin, der uns vorliegt, stammt aus dem 13. Jahrhundert (vgl. Fig. 73—76). Die älteste Siedelung ist demnach zu beiden Ufern der Spree unweit der Stelle entstanden, wo heute der Tunnel der Untergrundbahn hindurchgeführt ist. An dieser Stelle teilt sich die Spree in zwei Arme, es bildet sich eine Insel, auf der u. a. das Schloß steht. Der südlich des Schlosses auf dieser Insel gelegene Stadtteil war das alte Cölln, das durch eine Brücke an der Stelle der heutigen Gertraudtenbrücke mit der auf dem rechten Spreeufer entstandenen Schwesterstadt Berlin verbunden war. Die einzige Verkehrsstraße der beiden Städte führte über diese Brücke, die sich am heutigen Molkenmarkt in zwei Arme gabelte, von denen der eine in südöstlicher Rich-

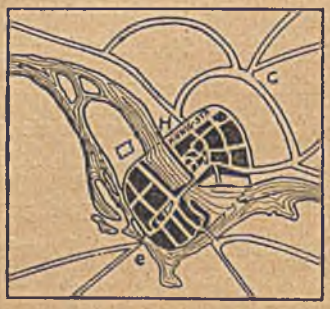


Fig. 73.
Alt-Berlin und Cölln in der Mitte des 13. Jahrhunderts.

Fig. 74.
Alt-Berlin und Cölln in der 2. Mitte des 13. Jahrhunderts.

Fig. 75.
Alt-Berlin und Cölln am Anfang des 15. Jahrhunderts.

tung nach dem Stralauer Tor, der andere in nordwestlicher Richtung nach dem Spandauer Tor abbog, das damals dort lag, wo heute die Spandauer Straße am Rathaus die Königstraße kreuzt. Der aus dem 13. Jahrhundert stammende Plan zeigt, daß schon zu jener Zeit vor der Stadt östlich viele Verkehrsstraßen zusammenliefen und ein Knotenpunkt vorhanden war, wie er dem heutigen Alexanderplatz entspricht. Dieser Punkt stand mit der Stadt Berlin damals nur durch das Neue Spandauer Tor in Verbindung. Erst in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts, als das Spandauer Tor bis an die Papenstraße hinausgerückt wurde, wurden die dort zusammenlaufenden Straßen

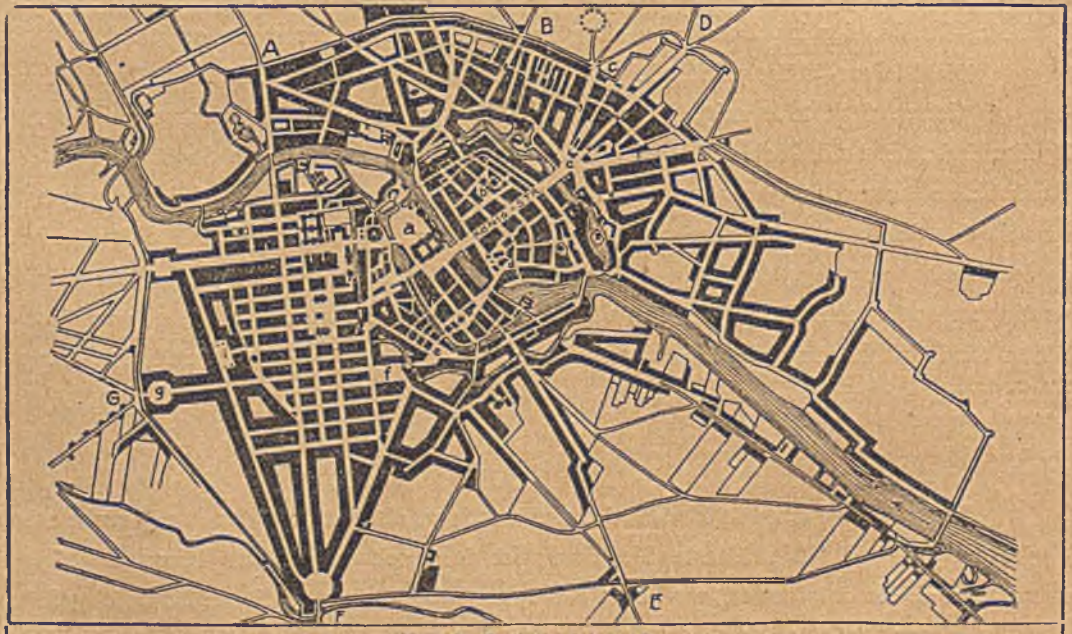


Fig. 76. Berlin im Jahre 1789.

A. Oranienburger Straße.
B. Schönhauser Tor.
C. Prenzlauer Tor.
D. Bernauer Tor.
E. Kottbuser Tor.
F. Hallesches Tor.
G. Potsdamer Tor.
H. Spandauer Tor.

a) Lustgarten.
b) Neuer Markt.
c) Alexanderplatz.
d) Molkenmarkt.
e) Spittelmarkt.
f) Dönhoffplatz.
g) Leipziger Platz.

1. Gertraudtenstraße.
2. Schönhauser Allee.
3. Prenzlauer Allee.
4. Neue Königstraße.
5. Landsberger Straße.
6. Frankfurter Straße.

direkt an Berlin angeschlossen. Die bisherige Stadtgrenze bildete nunmehr eine wichtige Verkehrsstraße von Berlin, die Königstraße, die an der Klosterstraße ihr Ende erreichte. Der auf der Greifswalder und Landsberger Landstraße zusammenlaufende Verkehr brauchte nun nicht mehr in einem Bogen um die Stadt durch das Spandauer Tor geführt zu werden. Der alten Hauptlinie des Berliner Verkehrs, der in der Spandauer Straße von Norden nach Süden verlief, wurde nun in west-östlicher Richtung senkrecht dazu eine zweite Straße gegenübergestellt, deren Bedeutung im Laufe der Zeit immer mehr zunahm. Auf dieser Basis entwickelte sich der Stadtplan im 15. Jahrhundert weiter (vgl. Fig. 75). Die Stadt ist hier schon wesentlich erweitert. Es sind auch westlich der heutigen Kaiser-Wilhelm-Straße einige Quartiere hinzugekommen, und nach Osten dehnen sie sich bis an die Königsmauer aus. Die schon in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts vorhandene Lange Brücke ermöglicht jedoch für die Königstraße noch immer nicht einen direkten Anschluß nach Westen. Der Verkehr in dieser Richtung biegt nach wie vor an der Spandauer Straße von der Königstraße ab. Denn nur außerhalb des Gertraudtentores, ungefähr da, wo der heutige Spittelmarkt liegt, liefen die nach Westen führenden alten Landstraßen zusammen, ähnlich wie am Alexanderplatz die östlichen Landstraßen zusammengefaßt werden. Erst im 18. Jahrhundert, als westlich von Cölln größere Stadtteile entstanden waren, fand die Königstraße auch nach Westen eine Fortsetzung. Damit sind in ihren Grundzügen die Verhältnisse gegeben, die den Verkehr der Königstraße auch heute noch bedingen. Die am Alexanderplatz zusammenlaufenden Straßen stehen aber nunmehr unter dem Zeichen städtischer Bebauung; sie führen daher große Massen auf den einen Punkt zusammen, die dann in der Königstraße gedrängt dem Innern von Berlin zuströmen. Die Ausdehnung der Stadt Berlin, wie aus Fig. 76 hervorgeht, hat in ihren wesentlichen Grundzügen auch noch im Anfange des 19. Jahrhunderts bestanden. Die Königstraße zeigte schon damals einen lebhaften großstädtischen Verkehr, auch Heinrich Heine erwähnt ihn in seinen Briefen aus Berlin im Jahre 1822.

Im Verlaufe des 19. Jahrhunderts dehnte sich die Stadt immer mehr aus; vom Jahre 1820 bis 1850 hatte sich die Einwohnerzahl von Berlin mehr als verdoppelt, denn es zählte damals (s. S. 208) 410 000 Einwohner. Dies hatte zur Folge, daß der Verkehr in der Königstraße immer lebhafter wurde. Bereits im Jahre 1867 hielt man es für angebracht, eine Verkehrszählung in der Königstraße zu veranstalten, deren Ergebnis folgende Tabelle wiedergibt:

Verkehr der Königstraße 1867

Verkehrszählung 1867.

Ort	Fußgänger	Wagen	
Ecke Post- und Heiligegeiststraße	2683	259	pro
Ecke Spandauer Straße	3161	342	Stunde

Bei Betrachtung dieser Zahlen fällt auf, daß an der Post- und Heiligegeiststraße der Verkehr an Wagen ungefähr um etwas weniger als ein Drittel geringer ist als an der

Ecke der Spandauer Straße. In Anbetracht der historischen Entwicklung des Straßenorganismus ist diese Differenz verständlich. Ein großer Verkehrsstrom biegt also in die alte Spandauer Straße ein, um auf der alten Hauptstraße Berlins weiter nach Westen zu gelangen. Die Ecke Post- und Heiligegeiststraße gezählten Fußgänger und Wagen stellen dagegen im wesentlichen den Verkehr dar, der über die ehemalige Lange Brücke (heute Kurfürstenbrücke genannt) weiter nach dem Schloßplatz und in gerader Verlängerung der Königstraße nach der Friedrichstraße in die Französische Straße gelangt. Die in der Tabelle angeführte Frequenz ist eine für damalige Verhältnisse schon recht erhebliche. Die glatte Abwicklung des Verkehrs mußte um so eher auf Schwierigkeiten stoßen, als Kutscher sowie Publikum und auch die aufsichtführenden Beamten in der Bewältigung eines starken Verkehrs noch wenig geübt waren. So ist es zu verstehen,

Bauliche Maßnahmen zur Entlastung der Königstraße.

daß schon im Jahre 1867 Maßnahmen getroffen wurden, um die Verkehrsschwierigkeiten in der Königstraße zu verringern. An baulichen Maßnahmen wäre zu erwähnen, daß man bei dem Neubau des Rathauses an der Mündung der Spandauer Straße in die Königstraße dadurch eine Erleichterung zu schaffen suchte, daß man das Rathaus um 18,2 m zurückrückte. Der in der Spandauer Straße nach der Gertraudtenstraße zu und in umgekehrter Richtung verlaufende Verkehr konnte somit leichter in die Königstraße einbiegen. Ein Hindernis bildeten außerdem vor allem die alten schmalen Brücken, die im Osten und Westen die Verbindung der Königstraße mit den anschließenden Straßenzügen herstellten. Die Spree wurde durch die Lange Brücke (die heutige Kurfürstenbrücke) überbrückt. Im Jahre 1867 verbreiterte man diese von 12,13 m auf 13,3 m. Im Osten führte die Königsbrücke über den alten Königsgraben, ein Rest der Umwallung aus der Zeit des Großen Kurfürsten. Diese Brücke hatte ursprünglich sogar nur 11,3 m Breite, man vergrößerte sie durch Umbau auf 13 m. Damit aber waren die Möglichkeiten erschöpft, durch Erbreiterungen die Verkehrsverhältnisse in der Königstraße zu verbessern, denn bei der lebhaften geschäftlichen Entwicklung und der infolgedessen eingetretenen hohen Grundstückswerte „konnte nicht ohne erhebliche Kosten an eine Erbreiterung gedacht werden". Den immer mehr

Polizeiverordnungen.

zunehmenden Verkehr konnte man daher im übrigen nur durch polizeiliche Maßnahmen zu regeln suchen. So wurde durch eine Verordnung vom 9. Mai 1875 die Königstraße unter diejenigen Straßen aufgenommen, die zwischen 11 Uhr vormittags und 8 Uhr abends von Lastfuhrwerken, die eine Länge von mehr als 5,5 m aufweisen, nur gekreuzt, aber nicht befahren werden dürfen, und zwölf Jahre später verschärfte man diese Bestimmung, indem eine unter dem 18. Mai 1887 erlassene Verordnung allen Lastfuhrwerken zwischen 10 Uhr vormittags und 7 Uhr abends das Anhalten und Laden in der Königstraße verbot. Auf die Dauer erwiesen sich dergleichen Verordnungen dem immer stärker anwachsenden Verkehr gegenüber aber als machtlos. Der wachsende Verkehrsstrom einer aufblühenden Stadt läßt sich eben nicht durch Verordnungen aus der Welt schaffen.

Plan einer Parallelstraße.

Solange die Königstraße den einzigen Zugang von den östlichen Vororten nach Berlin bildete und diese sich immer weiter ausdehnten, mußte die Königstraße

mehr und mehr belastet werden, und zwar um so eher, als auch von Westen her einerseits in der Kurfürstenbrücke und andrerseits in der Spandauer Straße seit alter Zeit bedeutende Verkehrsquellen vorhanden waren. Die Notwendigkeit der Entlastung der Königstraße war also gegeben. Eine solche Entlastung erwartete man von der Anlage eines parallelen Straßenzuges, wie er in der Kaiser-Wilhelm-Straße zur Ausführung gelangte.

Schon eine flüchtige Besichtigung der Parallelstraße läßt aber erkennen, daß die alten Verkehrsverhältnisse durch die Neuanlage nicht beeinflußt werden können.

Auch heute noch ist die Königstraße die Hauptverkehrsader von Alt-Berlin und eine der belebtesten Straßen der Stadt überhaupt (Fig. 78). Die Kaiser - Wilhelm - Straße hat dagegen nur einen geringen Verkehr an sich gezogen, und auch heute noch macht sie nicht den Eindruck einer belebtenGeschäftsstraße, obwohl seit ihrer Entstehung bereits 25 Jahre verflossen sind. Diese Beobachtung bestätigt auch die Fahrtfinderausgabe des Pharusplanes von Berlin. Nach diesem Plan ist Figur 77 hergestellt, nur die Verkehrsstraßen sind hervorgehoben. Den Straßen eingeschriebene Nummern geben die Zahl der Omnibus- und Trambahnlinien an, die die betreffenden Straßen passieren. Der einfacheren Darstellung halber wurde diese Angabe hier nur bei den uns interessierenden Straßen gemacht. Man sieht, daß die Kaiser-Wilhelm-Straße überhaupt nicht hervorgehoben ist als Verkehrsader und auch nicht von einer einzigen Linie benutzt wird. In der Königstraße sind dagegen deren 18 verzeichnet*).

Verkehr der Königstraße und Kaiser-Wilhelm-Straße.

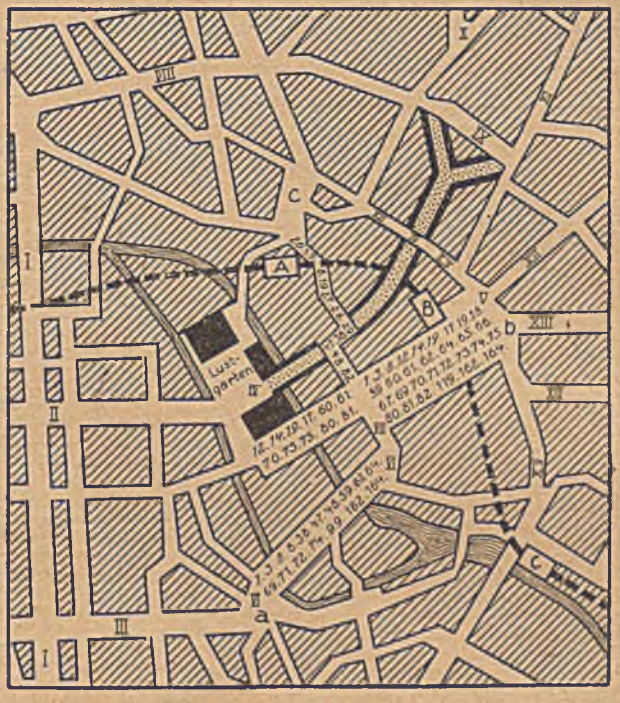


Fig. 77. Berlin.
Schematische Darstellung der Verkehrsstraßen in und um Alt-Berlin.
Nach den Angaben der Fahrtfinderausgabe des Pharusplanes Berlin.
A. Bahnhof Börse. B. Bahnhof Alexanderplatz. C. Jannowitzbrücke.
a) Spittelmarkt. b) Alexanderplatz. c) Hackescher Markt.
(Die der Königstraße, Kaiser-Wilhelm-Straße, Spandauer Straße, Rosenstraße und Gertraudtenstraße eingeschriebenen liegenden Nummern bezeichnen die die Straßen passierenden Omnibuslinien, die stehenden Nummern die entsprechenden Trambahnlinien. Der Plan zeigt die Überlastung der Königstraße.

I. Friedrichstraße.	IX. Lothringer Straße.
II. Unter den Linden.	X. Schönhauser Allee.
III. Leipziger Straße.	XI. Prenzlauer Allee.
IV. Kaiser-Wilhelm-Straße.	XII. Neue Königstraße.
V. Königstraße.	XIII. Landsberger Straße.
VI. Gertraudtenstraße.	XIV. Frankfurter Straße.
VII. Spandauer Straße.	XV. Alexanderstraße.
VIII. Elsasser Straße.	XVI. Münzstraße.

*) 1, 3, 8, 12, 14, 58, 59, 60, 61, 62, 70, 71, 72, 73, 74, 119, 162, 164.

Statistik.

Die Statistik bestätigt den Eindruck, der sich aus diesen Beobachtungen ergibt. Gelegentlich einer an verschiedenen Tagen des Novembers 1907 vom Statistischen Amte der Stadt Berlin unter Leitung seines Direktors Professor Silbergleit veranstalteten Verkehrszählung wurde der Verkehr in der Kaiser-Wilhelm-Straße und der Königstraße an den Kreuzungen mit der Klosterstraße sowie an den beiden Spreebrücken (Kavalier- und Kurfürstenbrücke) aufgenommen und das Ergebnis der Zählung durch Silbergleit graphisch dargestellt (Fig. 78). Auch hierbei ergibt sich, daß der Verkehr in der Königstraße durch die Kaiser-Wilhelm-Straße nur wenig abgelenkt wird. Vor allem

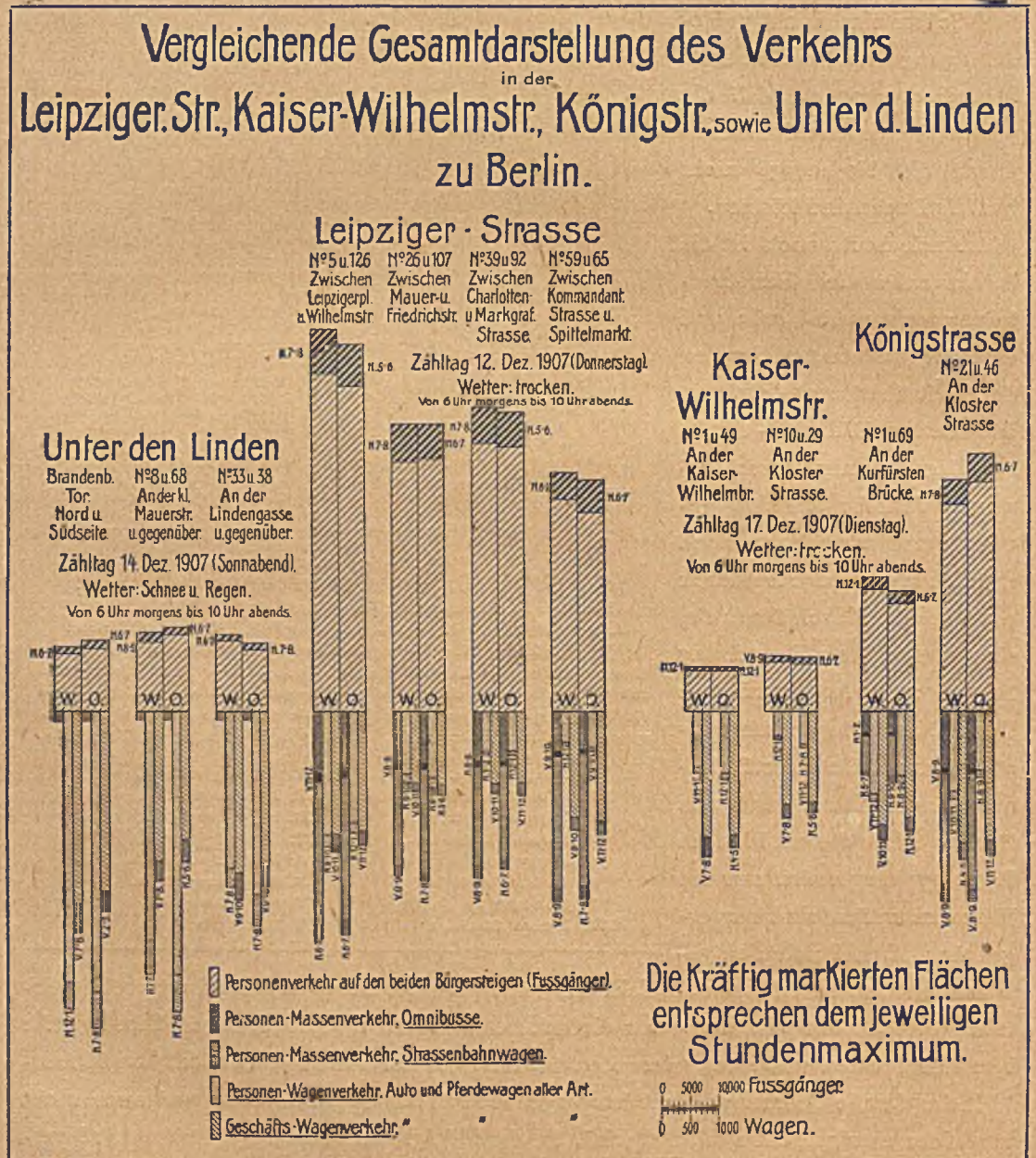


Fig. 78. Graphische Darstellung des Verkehrs in den westlichen Hauptverkehrsadern von Berlin nach einer Zusammenstellung vom Statistischen Amt Berlin (Dr. Silbergleit).
(Der relativ große Lastwagenverkehr in der Kaiser-Wilhelm-Straße ist auf die Markthalle zurückzuführen.)

erscheint der Personenverkehr nur gering, ein Ausdruck dafür, daß die Kaiser-Wilhelm-Straße keine Geschäftsstraße ist; auch der Wagenverkehr ist nicht sonderlich groß, soweit Personenbeförderung in Frage kommt. Erst seitdem in neuester Zeit im Osten die Gabelung durchgeführt und damit der Anschluß an die Ausfallstraßen hergestellt ist, wird die Kaiser-Wilhelm-Straße gern von Autos benutzt, da die ruhige und sehr breite Straße ein schnelles und bequemes Fahren ermöglicht. Nur an einer Stelle stauen sich die Verkehrsmittel zu gewissen Stunden an. Es sind das vorwiegend Geschäftswagen, die von den Markthallen angezogen werden, die in der Mitte des Straßenzuges liegen, und zwar da, wo die Stadtbahn unweit des Bahnhofs Alexanderplatz die Kaiser-Wilhelm-Straße kreuzt. Auf diese Weise erklärt sich der große Geschäftswagenverkehr in der Kaiser-Wilhelm-Straße, der in der Darstellung (Fig. 78) auffällt. Zwischen 7 und 8 Uhr morgens ist dieser am stärksten. Es wurden 330 Wagen pro Stunde gezählt, während als Maximum in der Königstraße 270 Geschäftswagen pro Stunde, aber zwischen 4 und 5 Uhr nachmittags, ermittelt wurden. Schon die Tagesstunden weisen darauf hin, daß die hohe Frequenz von Lastwagen in der Kaiser-Wilhelm-Straße mit den Markthallen zusammenhängen muß, daß dagegen die in der Königstraße verkehrenden Geschäftswagen vorzugsweise Lieferungswagen der Warenhäuser und größeren Spezialgeschäfte sind. Die starke Benutzung durch Gemüsewagen allein kann in der Kaiser-Wilhelm-Straße nicht ein reges Verkehrsleben hervorrufen. Die Kaiser-Wilhelm-Straße ist demnach überwiegend für die in den östlichen resp. westlichen Vorstädten wohnenden Produktenhändler der Zufahrtsweg zu den Markthallen, vor deren Eingängen die Wagen dann so lange halten müssen, bis sie beladen sind. Der zur Verfügung stehende Platz ist im Verhältnis zur Zahl der Wagen gering. Die Wagen fahren daher nicht wie sonst üblich in der Fahrtrichtung auf, sondern stellen sich senkrecht zu den Markthallentüren; so wird es ermöglicht, daß gleichzeitig eine drei- bis vierfache Anzahl von Wagen beladen werden kann*). Mit Rücksicht darauf sind in alten Städten die Straßen an den Stellen weiter angelegt, wo mit einem längeren Anhalten mehrerer Wagen zu rechnen war. Bei den Berliner Markthallen ist eine ähnliche Vorsorge nicht getroffen worden. Die Markthallen liegen wie jedes andere Privatgebäude genau in der Fluchtlinie. Die an beiden Seiten anhaltenden Wagen nehmen daher den größten Teil des Fahrdammes ein, und in der Mitte bleibt nur ein schmaler Gang von wenig Metern Breite für den Durchgang frei. Die Kaiser-Wilhelm-Straße ist also durch den Markthallenverkehr fast immer gesperrt. Die Stauung, die zwischen 7 und 8 Uhr vormittags ihren Höhepunkt erreicht, währt fast den ganzen Tag. So ist die Passage in der Kaiser-Wilhelm-Straße für andere Fuhrwerke wenn auch nicht unmöglich, so doch recht unangenehm. Das trägt auch wesentlich dazu bei, die Entwicklung eines geschäftlichen Lebens zu beeinträchtigen. Auch drücken die Markthallen den benachbarten Häusern

Bedeutung der Markthallen für die Kaiser-Wilhelm-Straße.

*) Bei dieser Stellung ist das Einladen auch bequem, denn die Hinterseiten der Wagen sind dem Fußwege zugekehrt, so daß der Wagenkasten von den Trägern bequem erreicht werden kann. Eine solche Stellung der Wagen ist seit alters her bei Märkten üblich und auch in kleineren Städten zu beobachten, wenn eine größere Zahl von Bauernfuhrwerken auf Marktplätzen halten, um ihre Produkte abzusetzen.

ihr Gepräge auf. In allen Städten läßt sich beobachten, daß in der Umgebung der Markthallen vorwiegend Engrosgeschäfte betrieben werden, die auf die Kundschaft der Produktenhändler angewiesen sind; vor allem wären da die Südfrucht-Importgeschäfte und ähnliche zu nennen. So kommt es, daß ein solcher Stadtteil auf Warenhäuser und auf solche, die andere Geschäfte betreiben, wenig Anziehungskraft ausübt.

Durchgangsstraßen oder Zufahrtswege.

Aus der durch Fig. 78 wiedergegebenen Verkehrsstatistik läßt sich noch ein weiterer Gesichtspunkt zur Begründung des geringen Verkehrs in der Kaiser-Wilhelm-Straße ableiten. Für 4 Stellen der Leipziger Straße ist die Intensität ihres Verkehrs zur Darstellung gebracht, und zwar für die Strecke zwischen Leipziger Platz und Wilhelmstraße, Mauer- und Friedrichstraße, zwischen Charlotten- und Markgrafenstraße, Kommandantenstraße und Spittelmarkt. Demnach zeigt die Statistik, daß der Verkehr abnimmt, je mehr die Straße sich dem Zentrum von Berlin nähert.

Ein großer Teil der am Potsdamer Platz in die Leipziger Straße einmündenden Verkehrsströme ist vom Spittelmarkt, von der Leipziger Straße und den anstoßenden Nachbarstraßen bereits aufgesogen. Es ist das damit zu begründen, daß die Verkehrsmassen weniger durch die Innenstadt hindurch als in diese hineinziehen. Allerdings läßt sich dieser Vorgang mit Hilfe der vorliegenden Statistik nur im Prinzip konstatieren, denn es ist bei Verkehrszählungen schwer zu ermitteln, inwieweit zum Beispiel die den Spittelmarkt passierenden Wagen und Fußgänger bereits vom Potsdamer Platz herkommen und inwieweit sie durch eine Nebenstraße in die Leipziger Straße gelangt sind. Es ist auch nicht genau festzustellen, wieviel Wagen und Fußgänger von dem Leipziger Platz kommend über den Spittelmarkt hinaus dem Alexanderplatz und den nordöstlichen Stadtteilen zustreben. Die Beantwortung all dieser Fragen würde voraussetzen, daß man jeden Passanten nach dem Woher und Wohin fragt. Bei der großen Geschwindigkeit des Verkehrsstromes sind solche Beobachtungen unmöglich. Sie sind aber auch nicht unbedingt notwendig, denn schon die bisherigen Unterlagen zeigen die prinzipielle Bedeutung dieses Vorganges. Das Verkehrsleben der Innenstadt ist weniger auf Durchgangsstraßen als vielmehr auf Zufahrtswege angewiesen. Bei kleineren Städten bildet die City mehr oder weniger ein einheitliches Ganzes. Wenn aber die Entwicklung der Stadt eine gewisse Grenze überschritten hat, wie in Berlin, London, Paris, zerfällt auch die City in einzelne, voneinander ziemlich unabhängige Teile, die nunmehr zu selbständigen Organismen auswachsen und verkehrstechnisch mehr auf eine gute Verbindung mit den ihnen vorliegenden Wohnquartieren, als mit den benachbarten Cityteilen angewiesen sind. In diesem Sinne bildet die Leipziger Straße den Zufahrtsweg zur Innenstadt für die westlichen Vororte, deren Bewohner von hier aus die Berliner Innenstadt aufzusuchen und im allgemeinen nicht das Bedürfnis haben, in die Stadtteile zu gehen, die durch die Königstraße an die östliche Vorstadt eingeschlossen sind. Infolgedessen besteht eine gewisse Verwandtschaft zwischen den einzelnen Cityteilen und den an sie angrenzenden Wohnquartieren. Vergleicht man zum Beispiel die drei Warenhäuser, welche die Firma A. Wertheim an verschiedenen Stellen der Berliner Innenstadt betreibt, so ergibt sich, daß keines dieser

Zusammenhang einzelner Cityteile mit den angrenzenden Vorstädten.

drei Warenhäuser so prunkvoll eingerichtet und so üppig ausgeführt ist, wie das Warenhaus am Leipziger Platz. Das Warenhaus Wertheim am Alexanderplatz macht schon einen bescheideneren Eindruck sowohl in der Ausstattung des Gebäudes, als auch in der Art der Auslagen. Hier kauft der Mittelstand, der in den östlichen Vorstädten wohnt. Das Warenhaus in der Rosenthaler Straße dagegen trägt in seiner ganzen Aufmachung ganz und gar den Charakter von Berlin N., dessen Bevölkerung hier seine Bedürfnisse deckt. Der Vergleich ließe sich noch weiter auch auf Detailgeschäfte ausdehnen. Das kaufende Publikum findet also in den seinem Wohnsitz am nächsten gelegenen Cityteilen seinen Verhältnissen entsprechende Quellen vor. Ein ähnlicher Zusammenhang besteht auch zwischen Wohnsitz und Arbeitsstätte. In den nördlichen und östlichen Cityteilen sind die kaufmännischen und gewerblichen Betriebe anderer Art als im Westen. Im Westen liegen vor allem die Banken, auch große Aktiengesellschaften haben hier ihre Bureaus. Die hier tätigen Beamten sind wirtschaftlich so gestellt, daß sie in den westlichen Orten wohnen können, während die im Osten der City arbeitende Bevölkerung ihrem Einkommen entsprechend mehr in den ärmeren östlichen Stadtteilen zu Hause ist. Eine derartige Trennung der City kommt auch in einer Untersuchung zum Ausdruck, die ebenfalls von Silbergleit bearbeitet ist. Die Ergebnisse der Gewerbezählung sind in einem Plane von Berlin in der Art wiedergegeben, daß in jedem Hause Kreise eingezeichnet sind, die durch ihre Farbe die Art des Gewerbes, durch ihren Radius die Größe desselben zum Ausdruck bringen. Nach dieser Gewerbekarte ergibt sich, daß Banken, Verlagsanstalten, Druckereien usw. ausschließlich im Westen der Innenstadt liegen, während andere Betriebe, wie z. B. die Konfektionsbetriebe und Fabrikationsbetriebe usw., mehr im Osten und Norden sich entwickeln.

Ergebnis der Untersuchung des Verkehrsproblems.

Diese Beobachtungen führen zu folgendem Ergebnis: Der Verkehr strömt in die City hinein, nicht durch diese hindurch. Und doch sind in fast allen großen Städten solche Durchgangsstraßen vorhanden. Sie sind auch sehr nützlich, weil die Grenzen zwischen den einzelnen Cityteilen nicht so scharf gezogen sind, wie in der nur schematischen Skizze. Die einzelnen Gebiete gehen allmählich ineinander über. Die Durchgangsstraßen stammen aus der Zeit, als es noch keine Eisenbahn gab. Im modernen Stadtplane machen sie daher nur den Eindruck von Durchgangsstraßen, haben aber in Wirklichkeit eine andere Funktion. Verkehrstechnisch bilden sie zwei getrennte Arme, die sich in der Mitte berühren. Wenn auch ein Durchgangsverkehr auf Diametralstraßen in Großstädten nicht mehr die Regel bildet, ist er doch noch möglich. Keinesfalls aber kann eine Straße zu einer Verkehrsader in der Innenstadt werden, solange dabei nur mit einem Durchgangsverkehr gerechnet wird. Dies ist jedoch bei der Kaiser-Wilhelm-Straße der Fall.

Die Kaiser-Wilhelm-Straße als Fortsetzung der „Linden".

Es ergibt sich also auch aus dieser Erörterung ein Grund dafür, daß die Kaiser-Wilhelm-Straße sich nur wenig entwickelt hat, denn von der Kaiser-Wilhelm-Straße hoffte man sehr viel als von einer direkten Verbindung von Charlottenburg nach Pankow und Weißensee. Man wollte demnach einem Verkehrs-

bedürfnis Rechnung tragen, das gar nicht besteht. Doch hätte die Kaiser-Wilhelm-Straße ähnlich wie andere Diametralstraßen durch den von beiden Seiten in die City hereinströmenden Verkehr Bedeutung erhalten können, indem sie, wie ungefähr die Gertraudtenstraße, in die Übergangszone von einem Cityteil in den anderen zu liegen kommt. Aber auch das ist nicht der Fall. Die Kaiser-Wilhelm-Straße schließt sich im Westen nicht an belebte Stadtteile an. Sie ist eine Fortsetzung der Straße Unter den Linden, die keine Großstadtstraße im gewöhnlichen Sinne ist, sondern die von den preußischen Königen, ihren Erbauern, als eine via triumphalis geplant war und am Schloß ihr natürliches Ende fand. Auch mit dem direkten Anschluß an den Tiergarten nimmt sie gegenüber den anderen Straßen der City von Berlin auch heute noch eine Sonderstellung ein.

Für ein geschäftliches Leben, wie es sich in der Leipziger Straße abspielt, ist in der Kaiser-Wilhelm-Straße nicht der geeignete Ort. Von Bedeutung ist auch, daß sie sich nicht direkt an die Straße Unter den Linden anschließt, sondern daß in einer Länge von 800 m Zeughaus, Universität, Schloß, Lustgarten und Palais dazwischen stehen. Diese Gebäude und Plätze trennen die einzelnen Cityteile hier noch schroffer voneinander als der Strich auf einer schematischen Skizze. Es ist auch nicht zu erwarten, daß ein Passant, aus den westlichen Stadtteilen kommend, die 800 m lange Strecke zwischen Schloßstraße und Burgstraße zurücklegt, um die Kaiser-Wilhelm-Straße aufzusuchen, für die der Anschluß mit der Straße Unter den Linden weniger ein förderndes, als vielmehr hinderndes Moment darstellt. Auch hierin ist die Königstraße überlegen, die das für einen lebhaften Cityverkehr unfruchtbare Stadtgebiet der Schlösser, Palais, Universität und Museen umgeht und südlich davon, am Schloßplatz vorüberführend, ohne Trennung sich an die westlichen Stadtteile anschließt, so daß ein Übergang zwischen ihnen mithin vorhanden ist. Wie die Kaiser-Wilhelm-Straße das letzte Stück einer fortlaufenden Diametralstraße durch Berlin darstellt, hat sie eine gewisse Verwandtschaft mit der Rue de Rivoli in Paris. Aber auch die Bedeutung der Rue de Rivoli beruht weniger darauf, daß sie einen Verkehr durch Paris hindurch ermöglicht. Sie dient in erster Linie dazu, aus den östlichen resp. westlichen Vororten den Verkehr in das Zentrum hineinzuführen. Der Verlauf der Rue de Rivoli ist also weit eher dem der Königstraße verwandt. Die Kaiser-Wilhelm-Straße entspricht dagegen mehr einer Anlage, die vor der Ausführung der Rue de Rivoli in der Revolutionszeit geplant war, indessen nicht zur Ausführung gelangte, weil man ihre Unzweckmäßigkeit erkannte.

Vergleich mit der Rue de Rivoli.

Somit wäre in dem ungenügenden Anschluß der Kaiser-Wilhelm-Straße an den Westen die ungünstige Entwicklung begründet. Auch der Anschluß an den Osten ist nicht sehr geeignet, den Verkehr von der Königstraße abzulenken. Die Königstraße empfängt ihren Verkehr von dem Alexanderplatz, der das große Sammelbecken für den Osten von Berlin darstellt, ähnlich wie der Potsdamer Platz den Verkehr der westlichen Vororte zusammenfaßt, ehe er der City von Berlin zugeführt wird. Eine Entlastung der Königstraße war demnach nur möglich, wenn man statt des überfüllten Sammel-

Gründe für die ungenügende Entwicklung der Kaiser-Wilhelm-Straße.

beckens eine neue Öffnung in die Innenstadt erschloß. Ob im vorliegenden Falle eine Parallelstraße geeignet war, ist also die Frage. Eine solche ist eben nur dann zu empfehlen, wenn auch wirklich neue Verkehrsquellen erschlossen werden oder, bereits vorhanden, durch die Parallelstraße einen geeigneten Abfluß finden. Bei ihrer Eigenschaft als Parallelstraße stand die Kaiser-Wilhelm-Straße dagegen zunächst mit den am Alexanderplatz zusammenlaufenden Straßen in keiner Verbindung. Die in letzter Zeit durchgeführte Gabelung (am Prenzlauer und Schönhauser Tor) liegt dagegen zu weit außerhalb der eigentlichen Innenstadt und führt außerdem auf die nicht sehr besuchte Ausfallstraße Prenzlauer Allee zu. Von der Schönhauser Allee dürfte auch nur ein geringer Zustrom zu erwarten sein, da die an der Schönhauser Allee liegenden Stadtteile weniger an den Alexanderplatz als an den Hackeschen Markt angeschlossen sind, der für den Norden von Berlin eine ähnliche Rolle wie dieser für den Osten spielt.

Damit wären die wesentlichen Gründe angeführt, die die Entwicklung der Kaiser-Wilhelm-Straße hemmten. Man könnte sie so zusammenfassen, daß die Kaiser-Wilhelm-Straße ohne Rücksicht auf die historische Entwicklung und verkehrstechnische Bedeutung des Stadtplanes gewissermaßen gewaltsam in diesen eingefügt wurde. Dies ist wohl am meisten eine Folge davon, daß der Straßenzug in seiner Gesamtheit nicht von vornherein einheitlich geplant war. Die unerquickliche Entstehungsgeschichte der Kaiser-Wilhelm-Straße wird zeigen, daß verkehrstechnische und städtebauliche Fragen für die Anlage des neuen Straßenzuges nicht maßgebend waren, und daß die Kaiser-Wilhelm-Straße allmählich im Laufe von vier Jahrzehnten im Anschluß an mehrere S a n i e r u n g e n, aber ohne einheitlichen Gesamtplan durchgeführt wurde.

3. Vorgeschichte der Kaiser-Wilhelm-Straße.

Der nördliche Teil von Alt-Berlin.

Die Entwicklung des Stadtplanes der nördlich der Kaiser-Wilhelm-Straße gelegenen Stadtteile war bis in das 19. Jahrhundert hinein durch den sogenannten Königsgraben von der übrigen Stadt vollständig abgeschlossen, so daß dieser Teil von dem großen Aufschwunge, den das übrige Berlin nahm, zunächst nicht berührt wurde und bis in die achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts hinein den Charakter einer kleinen märkischen Provinzialstadt bewahrte. Die engen Straßen konnten einen lebhaften Verkehr nicht aufnehmen, nur an der Königstraße schlossen sich die Straßen des nördlichen Teiles von Alt-Berlin an die der benachbarten Stadtteile an. Mit dem westlichen Stadtteil stand er nur im Zuge der Neuen Friedrichstraße mit der Friedrichbrücke in Verbindung. Die nach dem Lustgarten hinüberführende Kavalierbrücke war nicht zu rechnen, denn sie diente nur dem Fußgängerverkehr. Im übrigen war der Stadtteil durch die Spandauer Brücke an einen benachbarten Stadtteil, und zwar an die Rosenthaler Vorstadt, angeschlossen. Der Stadtteil glich im Äußeren dem vernachlässigten Teile einer Provinzialstadt. In früheren Zeiten hatte sich hier der Landadel seine Palais für den Winteraufenthalt in der Stadt errichtet. Im Laufe der Zeit aber waren die ehemals vornehmen Häuser in andere Hände übergegangen. Tieferstehende Bevölkerungsschichten hatten davon Besitz ergriffen. Die Häuser waren heruntergekommen, und

Abwandern der ehemaligen Bevölkerung.

Prostitution.

bei seiner Abgeschlossenheit war dieser Teil in hohem Grade geeignet, den Sitz des Verbrechertums und der niedersten Prostitution zu bilden. In einem Schreiben vom Jahre 1842 gab denn auch der Polizeipräsident offen zu, daß eine passendere Gegend zum Betriebe von Bordellen als diese nicht vorhanden sei. Deren Zahl betrug im Jahre 1842 28 mit 400 Mädchen. Im Jahre 1843 hatte die Sittenpolizei die Hälfte derselben aufgehoben, so daß nur noch 14 verblieben. Der Sitz der niedrigsten Prostitution

Die Straße „An der Königsmauer".

war die Straße An der Königsmauer, eine Parallelstraße der Neuen Friedrichstraße, die stellenweise nur eine Breite von 3 m und eine Grundstückstiefe von 14 m aufwies. Die dort befindlichen Häuser waren höchst baufällig und klein, dazu unübersichtlich und daher in hohem Grade geeignet, Verbrechern gute Schlupfwinkel zu gewähren.

Beschwerden gegen die Mißstände.

Die Konzentration der Prostitution auf einen Stadtteil gab wiederholt zu lebhaften Klagen Veranlassung. Die erste Beschwerde über die sittlichen Verhältnisse der Straße An der Königsmauer stammt aus dem Jahre 1842. Es folgte dann noch im gleichen Jahre die Eingabe eines Predigers, in der darauf hingewiesen wird, daß bei einer derartigen Verwertung der Grundstücke erhebliche moralische Gefahren für die dort heranwachsende Jugend bestehen und auch eine normale Entwicklung des Stadtteils dadurch verhindert sei.

Versuche zu deren Abhilfe.

Im Jahre 1844 hob man in Berlin die Reglementierung der Prostitution auf. Es stellte sich aber bald heraus, daß dieses Gewerbe mit der Aufhebung der Reglementierung nicht nachließ. Die unerquicklichen Zustände in den betreffenden Straßen dauerten fort, und die Behörde hatte nun mit weit größeren Schwierigkeiten zu kämpfen, den überhandnehmenden Ausschreitungen zu steuern. Eine Fülle von Petitionen wurde im Laufe der Zeit von verschiedenen Korporationen oder auch nur von Privaten an den Magistrat und die Stadtverordnetenversammlung gerichtet. Die Maßnahmen, die die Polizei ergriff, um den Mißständen abzuhelfen, bestanden meistens darin, daß die Polizeiaufsicht erhöht und die Zahl der Patrouillen in der Straße An der Königsmauer usw. vermehrt wurde. Von dieser letzteren Maßnahme erhoffte man sehr viel, da „der Charakter der diensttuenden Beamten über jeden Einwand erhaben sei". Erst im Jahre 1861 drang die Ansicht durch, daß auf diesem Wege der Verordnungen und der Polizeiaufsicht nichts zu erreichen sei, sondern daß die Ursache der sich ständig wiederholenden Mißhelligkeiten nicht allein in dem dort betriebenen Gewerbe, sondern auch in der baulichen Beschaffenheit des Stadtteils zu suchen sei. Dieser Wandel in der Anschauung wurde besonders durch

Anlaß zur Sanierung.

ein Ereignis hervorgerufen, bei dem man eine Einwirkung auf diese Frage nicht erwarten sollte. Am 18. Oktober 1861 hatten in Königsberg die Krönungsfeierlichkeiten für König Wilhelm I. stattgefunden und am 22. Oktober war der König feierlichst in Berlin eingeholt worden. Im Anschluß daran kam es in der Straße An der Königsmauer zu Exzessen, die alles bisher Dagewesene überschritten. Die Vorgänge wiederholten sich in den folgenden Tagen. Die Aufmerksamkeit der Stadtverwaltung und der Bürgerschaft war damit wieder auf die Frage gelenkt, und sieben Stadtverordnete sahen sich veranlaßt, in einem dringlichen Antrage unter Bezugnahme auf diese Exzesse die

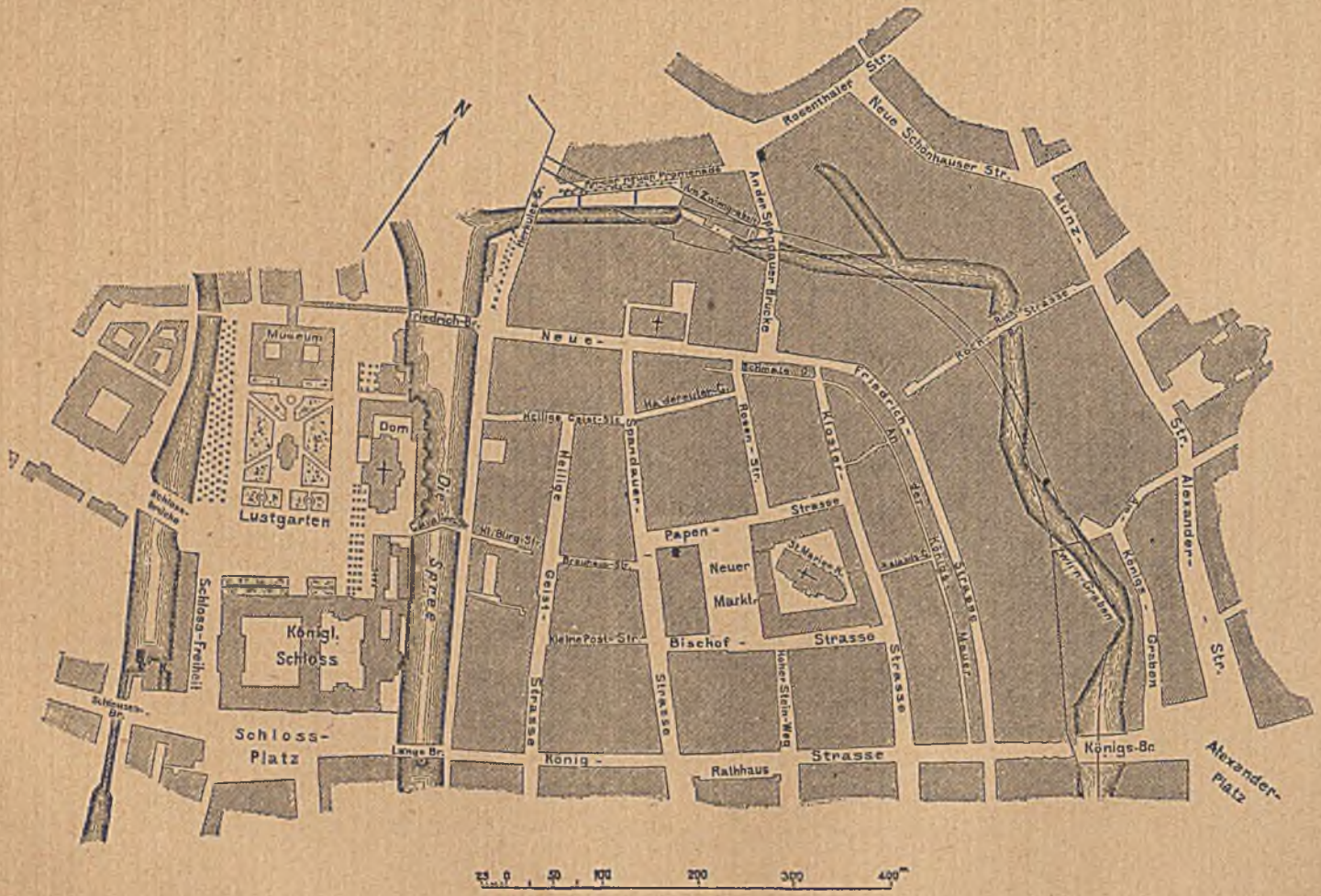


Fig. 79. Zustand von Alt-Berlin um 1870.

Niederlegung der Straße An der Königsmauer zu fordern. Der Antrag ging dahin, daß die Stadtverordnetenversammlung beschließen solle, sofort eine gemischte Deputation einzusetzen, die darüber beraten sollte, welche Maßnahmen zu treffen seien, um die Wiederkehr eines ähnlichen Unfugs zu verhindern. Die Antragsteller betrachteten es als eine dringende Pflicht der städtischen Behörde, den „tief beklagenswerten Zuständen in der Straße An der Königsmauer, die das allgemeine Sittlichkeitsgefühl verletzen, die öffentliche Ordnung bedrohen und zu Störungen des Verkehrs in den belebtesten Straßen führen, für ewige Zeiten ein Ende zu machen". An dem Antrag ist bemerkenswert, daß der Sanierungsgedanke darin klar ausgesprochen wird und auch Mittel zur Durchführung vorgeschlagen werden. Die Antragsteller sind der Meinung, „daß es den Bedürfnissen der Stadt Berlin und den Anforderungen der modernen Zeit entsprechen würde, wenn man an allerhöchster Stelle Expropriationsbefugnis erwirken könne, um die Höhlen, Hütten und Häuser an der Königsmauer aus städtischen Mitteln anzukaufen, niederzureißen und die entstehenden Bauflächen den Besitzern der in der Neuen Friedrichstraße gelegenen Häuser, denen es jetzt an Luft, Licht, Höfen und Hinterhäusern mangelte, für einen näher festzusetzenden, wertentsprechenden Preis zu überlassen". Diese Eingabe hatte indessen zunächst keinen anderen Erfolg, als daß sie von dem Stadtverordnetenkollegium dem Magistrat mit dem Ersuchen übersandt wurde, die Polizei zur Wiederherstellung der Ordnung anzurufen. Es vergingen nun noch zehn Jahre, bis man wieder auf den Vorschlag zurückkam, und innerhalb dieses Zeitraumes wuchs „das Volumen von Petitionen" weiter an. Hausbesitzer beantragten in einem Gesuch, das jetzige System der Sittenpolizei zu ändern. Das Polizeipräsidium war jedoch der Meinung, daß eine Wiedereinführung der Bordelle nicht das gewünschte Resultat haben würde, und so blieb äußerlich alles beim alten. Inzwischen war Berlin immer mehr gewachsen und dementsprechend auch die Zahl der Prostituierten gestiegen; im Jahre 1867 wurde sie auf 30 000 geschätzt. Die Wohnungen der untersten Prostitution wurden der Zufluchtsort zweifelhafter Elemente, die in den dichtbevölkerten Großstädten unterzutauchen und sich zu verbergen suchten. Der Magistrat beschwerte sich bei der Polizei wegen ungenügender Maßnahmen gegenüber den Gefahren, die von den Zuhältern und Dirnen an der Königsmauer der öffentlichen Sicherheit drohten. Doch wurden diese Eingaben als unbegründet zurückgewiesen. Der Polizei waren auch die häßlichen Störungen im vollen Umfange nicht aktenmäßig bekannt. Viele Ungehörigkeiten, vor allem auch Insultationen von Frauen, werden der Polizei nicht immer bekannt, weil die Betreffenden eine Anzeige wegen der damit verbundenen Öffentlichkeit scheuen; alle Vorgänge, die mit diesen Fragen zusammenhängen, entziehen sich daher einer genaueren Kenntnis. Die Verhältnisse wurden immer schlimmer, und im Jahre 1866 sprachen verschiedene Einwohner von Alt-Berlin in einem Gesuche den Wunsch aus, die Prostitution aus der Straße An der Königsmauer ganz zu verbannen, und eine im Jahre 1867 eingereichte Petition bezeichnet die Straße An der Königsmauer als eine förmliche Schule zur Ausbildung von Verbrechertum und liederlichem Gesindel. Das Treiben trete nur periodenweise auf, und gerade in solchen Zeiten mangele es

Ablehnung des Sanierungsvorschlags und weitere Entwickelung.

sehr an öffentlichem Schutze. Diese Petition war nur mit der Unterschrift „Bürger aus der Kloster- und Neuen Friedrichstraße" versehen; „aus Furcht vor Unbill", die ihnen von seiten der Zuhälter und Dirnen drohten, hatten sie ihre Namen nicht genannt. So ging denn dieses Gesuch, „weil anonym", wie die anderen sogar mit Unterschriften versehenen Vorgänger unbeantwortet zu den Akten, ohne daß daraufhin etwas erfolgt wäre.

Partielle Sanierung.

Während der Jahre 1861 bis 1872 hatte der Magistrat einige der schlechtesten Häuser an der Königsmauer angekauft und niedergerissen. Eine solche vereinzelte Maßnahme erwies sich jedoch als wenig wirksam. Nur die allerältesten Baracken waren dadurch beseitigt. Im übrigen blieben aber die bestehenden Verhältnisse unberührt. Diese mußten so lange fortdauern, als der nördliche Stadtteil von Alt-Berlin keinen Anschluß an die benachbarten Stadtteile hatte und in seiner Abgeschlossenheit tatsächlich einen günstigen Boden für die Prostitution bot. Diese Erwägungen führten dazu, daß man, um eine dauernde Besserung herbeizuführen, sich entschloß, den Stadtteil durch eine neue Straße aufzuschließen. Als nun im Jahre 1872 der schon im Jahre 1861 ausgesprochene Gedanke, den Stadtteil zu sanieren, wieder aufgenommen wurde, suchte man die Sanierung mit einem Durchbruch in Verbindung zu bringen, der einerseits als Aufschließungsstraße für Alt-Berlin, andrerseits als eine Parallelstraße für die Königstraße gedacht war, deren Entlastung schon lange als ein dringendes Bedürfnis erschien. Nach dem Kriege von 1870 hatte der Baurat Orth einen Straßenzug geplant, der mit der heutigen Kaiser-Wilhelm-Straße nahezu übereinstimmt und auch bereits diesen Namen trug. Auch die Stadtverwaltung trug sich schon im Jahre 1872 mit dem Gedanken, die Straße auszuführen. Eine aus Stadtverordneten und Magistratsmitgliedern bestehende Kommission, die im Jahre 1872 auf Antrag des Stadtverordneten Kirsten zusammengetreten war, um über die Beseitigung der Übelstände an der Königsmauer zu beraten, äußerte sich in dem Sinne, daß ohne Ausführung einer solchen Straßenanlage die Sanierung der Straße An der Königsmauer nicht durchzuführen sei. Doch könne der Magistrat nicht selbst an die Ausführung dieses Projektes herantreten, vielmehr müsse zu diesem Zweck eine Privatgesellschaft gegründet werden, der eventuell entweder durch Beitrag von den Grundbesitzern oder durch Beitrag aus der Stadtkasse ein gewisser Zuschuß zu den Unkosten zu gewähren sei. Die Privatspekulation trat auch einmal an die Gemeindebehörden mit dem Ersuchen heran, „sie bei der Durchführung einer Straße vom Lustgarten nach dem Windmühlenberge tatkräftig zu unterstützen". Doch hatten die angeknüpften Verhandlungen keinen Erfolg.

Planung der Kaiser-Wilhelm-Straße.

Unausgeführte Projekte.

Das Projekt ruhte noch weitere zehn Jahre, bis bei der Anlage der Stadtbahn der Königsgraben zugeschüttet wurde und das alte Festungsgelände der Bebauung erschlossen werden sollte. Auch war durch die Eröffnung des Stadt- und Fernbahnhofes Alexanderplatz eine weitere Steigerung des Verkehrs in der Königstraße zu erwarten. Der Zeitpunkt für die Anlage der Parallelstraße schien also gekommen.

Anlaß zur Ausführung der Kaiser-Wilhelm-Straße.

In diesen Jahren gelangte der erste Teil der Kaiser-Wilhelm-Straße zur Ausführung (vgl. Fig. 81). Darauf vergingen weitere zehn Jahre, bis der Durch-

Bauperioden.

bruch nach Osten bis zur Hirtenstraße fortgesetzt wurde, und erst im Jahre 1910 kam das Unternehmen mit der Sanierung des Scheunenviertels zum Abschluß.

Die Ausführung der Straße erfolgte in den drei folgenden Perioden: (s. Fig. 80).

1. Periode: Spree bis Münzstraße.
   a) Abbruch einzelner Häuser an der Königsmauer.
   b) Durchbruch von der Spree bis zur Neuen Friedrichstraße.
   c) Anlage der Kaiser-Wilhelm-Straße auf dem ehemaligen Festungsgelände zwischen der Neuen Friedrichstraße und Münzstraße.
2. Periode: Durchbruch von der Münzstraße bis zur Hirtenstraße.
3. Periode: Sanierung des Scheunenviertels.

4. Erste Periode. Die Baugesellschaft K.-W.-Str.

Verlauf der Fluchtlinien.

Der Fluchtlinienplan für die erste Bauperiode der Kaiser-Wilhelm-Straße wurde im Jahre 1874 aufgestellt (vgl. Fig. 79 mit Fig. 82 u. Fig. 83). Die Kaiser-Wilhelm-Straße folgte demnach im Innern des zu durchquerenden Stadtteiles dem Zuge der Papenstraße, deren ursprüngliche Breite 15 m betrug; nach Abbruch der südlichen Häuserfront ließ man den freien Platz vor der Marienkirche unbebaut, so daß von der Marienkirche bis zur Spandauer Straße eine Breite von 40 m vorliegt. Der Anschluß der Papenstraße westlich der Spandauer Straße an den Lustgarten wird durch einen Durchbruch hergestellt, der das ehemalige fiskalische Gelände berührt, auf dem sich die Kriegsakademie befand.

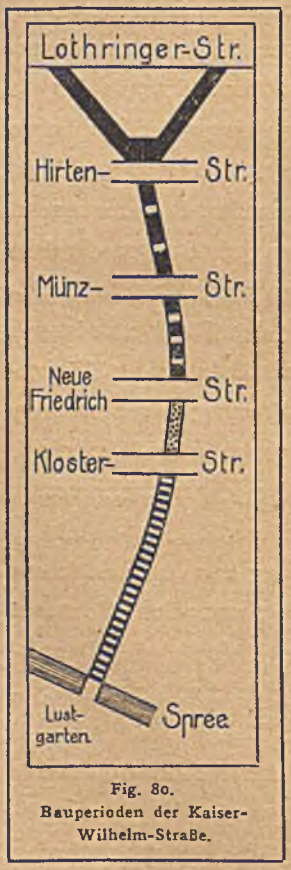


Fig. 80.
Bauperioden der Kaiser-Wilhelm-Straße.

Die innerhalb der neuen Fluchtlinien in west-östlicher Richtung führenden schmalen Gassen, Brauhausstraße und Kleine Burgstraße, wurden aufgehoben. Das betreffende Straßenland wird den Baustellen oder den Straßenland zugeschlagen. Die hölzerne, nur für Fußgänger benutzbare Kavalierbrücke (Fig. 79) wird durch eine steinerne Brücke, die Kaiser-Wilhelm-Brücke, ersetzt. Nach Osten hin erforderte die Verlängerung der Papenstraße von der Klosterstraße bis zur Münzstraße ebenfalls einen Durchbruch, bei dem zwischen Klosterstraße und Neuer Friedrichstraße, allerdings nur in einer Straßenlänge von 65 m, das Sanierungsgebiet an der Königsmauer berührt wurde, während zwischen der Neuen Friedrichstraße und der Münzstraße die auf dem alten Festungsgelände gelegenen Magazine, Fabriken usw. erworben und abgebrochen werden mußten, als man im Jahre 1875 bei der Zuschüttung des Königsgrabens hier Geschäftshäuser errichten wollte.

Straßenbreiten.

Die Breite der Kaiser-Wilhelm-Straße beträgt zwischen Klosterstraße und

Münzstraße 22 m, von denen auf den Fahrdamm 12 m, auf den Fußweg je 5 m entfallen. Westlich der Spandauer Straße weist die Kaiser-Wilhelm-Straße eine Breite von 26 m auf, und weiter westlich am Lustgarten sogar eine solche von 28 m. Gerade hier ist aber der Verkehr geringer. Den Forderungen des Verkehrs entsprechend hätte der östliche Teil der Kaiser-Wilhelm-Straße in Anbetracht des Markthallenverkehrs eine größere Breite erhalten müssen. Schon eine Erhöhung der Straßenbreite um 4 m würde dort den Geschäftsverkehr wesentlich erleichtert haben. Am Lustgarten dagegen wäre eine möglichst geringe Breite wünschenswert gewesen, um die große Lücke nicht zu sehr hervortreten zu lassen, die die Kaiser-Wilhelm-Straße für die östliche Platzwand des Lustgartens mit sich bringt. Diese nach heutigen Begriffen nicht mehr verständliche Dimensionierung der Straße entspricht allerdings den ästhetischen Anschauungen der damaligen Zeit, in der man wohl unter dem Eindrucke von Paris (vgl. II. Teil, Paris) die Schönheit eines Straßenbildes von deren Breite abhängig glaubte. Der Bericht der Gemeindeverwaltung von Berlin für die Jahre 1877 bis 1881 gibt an, daß die Straße als eine in ihren Proportionen den schönsten Straßen Berlins gleichwertige Verkehrsbahn gedacht sei. Es mußte also nach den Anschauungen der damaligen Zeit an der Stelle die größte Breite gewählt werden, wo man, wie am Lustgarten, die bedeutendste Wirkung erzielen wollte.

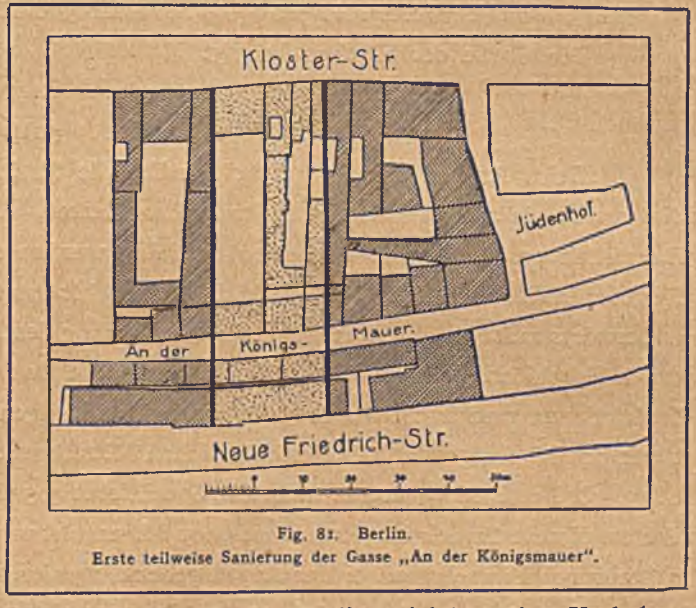


Fig. 81. Berlin.
Erste teilweise Sanierung der Gasse „An der Königsmauer".

Ankauf der ersten Grundstücke.

Die Ausführung des Planes stand zunächst noch in weiter Ferne. Um wenigstens die Sanierung der Königsmauer nicht ebenso lange aufzuschieben, bis die Straße gebaut werden konnte, kaufte die Stadt an der Königsmauer und dem Kleinen Jüdenhof Grundstücke an, die bei der späteren Ausführung der Kaiser-Wilhelm-Straße als Straßen- und Bauland wieder Verwendung finden konnten (Fig. 81). Im allgemeinen konnten die Grundstücke freihändig erworben werden, und nur in einzelnen Fällen wurde das Enteignungsverfahren angewendet, aber auch nur insoweit, als die Grundstücke in die Baufluchtlinien fielen. Die Anregung hierzu war schon in einer Vorlage vom 17. Februar 1872 gegeben, die mannigfache Aufschlüsse über die Bodenpreise gibt, und aus der auch erkennbar ist, in welcher Weise man sich die Ausführung der Sanierung in ihren Einzelheiten gedacht hat. In dieser Vorlage wird die Frage erörtert, ob man nur das Straßenland erwerben solle, oder ob der Grundstückserwerb auch auf Bauland auszudehnen sei. Man entschied sich für das letztere, weil bei Ab-

tretung des Straßenlandes für die Entwertung der Restgrundstücke zu hohe Entschädigungen hätten gezahlt werden müssen, und weil man hoffte, statt dessen einen Gewinn zu erzielen, wenn die Stadt die Entstehung der kleinen Splißteile vermiede und gut bebaubare Parzellen schaffe.

Damals war der Erwerb der zur Ausführung der Straße nötigen Parzellen mit ..... 1 000 000 M., der Erwerb der zur Ausführung der Straße und Schaffung neuer Baustellen erforderlichen Parzellen (4653 qm) auf ..... 1 896 500 M. veranschlagt.

(Einheitspreis pro Quadratmeter 308 M.)

Die Größe der Flächen betrug:

Straßenland ..... 1441 qm = 31%
Bauland ..... 3212 „ = 69%.

Beim Ankauf der Grundstücke sollte die Stadt die Hypotheken übernehmen, die, soweit sie auf nunmehrigem Straßenland lasten, abzulösen sind, während die auf Baustellen erst bei deren Parzellierung fällig werden sollten. Das Eigenkapital der Besitzer mußte in einigen Fällen gleich bar bezahlt werden, da die Besitzer sich wieder anderwärts ankaufen wollten. Bei der Ausführung des Projektes im Jahre 1877 wurde durch Beschlüsse vom 21. März und 19. April, nachdem die Grunderwerbskosten einige Reduktionen und auch das Projekt kleine Änderungen erfahren hatte, der Preis auf 1 721 000 M. festgesetzt. Die erforderlichen Mittel wurden in drei Raten auf die Jahre 1877, 1878 und 1879 verteilt und dem Spezialetat 403 der Bauverwaltung entnommen, der zu diesem Zweck insgesamt um 9000 M. erhöht wurde. Der Rest von 821 000 M. sollte durch Einnahmen bei Verkäufen gedeckt werden und war bis dahin, wenn nötig, vorschußweise zu zahlen und à conto „Grundstückserwerbungsfonds" zu verrechnen. Die Abbruchskosten und der Sachwert waren einander nahezu gleich und die Einnahmen infolgedessen nur gering.

Freilegung des Straßenlandes an der Königsmauer.

Im Jahre 1877 wurde das Gelände freigelegt und am 21. Januar 1878 erfolgte die Bestätigung der hierfür festgesetzten Baufluchtlinien. Am 17. Februar 1878 wurden die Baustellen im Kommunalblatt öffentlich zum Verkauf ausgeschrieben, und im Sommer des Jahres 1880 war mit dem Ausbau der Straße zwischen Neuer Friedrichstraße und Klosterstraße „der Anfang des ersehnten Straßenzuges gemacht". Ein Verkauf der Baustellen wurde aber dadurch erschwert, daß einerseits der übrige Teil der Kaiser-Wilhelm-Straße noch nicht ausgeführt war und es infolgedessen an der geeigneten Verbindung mit den übrigen Stadtteilen mangelte, andrerseits aber dauerte in dem übriggebliebenen Teil der Straße An der Königsmauer der alte Zustand fort, sowohl was die baulichen, als auch die übrigen Verhältnisse anbetraf (vgl. Fig. 81).

Sanierung der ganzen Gasse an der Königsmauer.

Die Annahme, einen ganzen Stadtteil sanieren zu können, indem man an einer einzigen Stelle von nur wenigen Quadratmetern bessere Verhältnisse schaffte, hatte sich als unrichtig erwiesen. Magistrat und Stadtverordnete sahen daher bald ein, daß die Straße An der Königsmauer in ihrer ganzen Länge verschwinden mußte, wenn

man den beabsichtigten Zweck erreichen wollte, und so entstand im Jahre 1877 ein Plan, wie ihn Fig. 82 wiedergibt. Die Straße An der Königsmauer, die nur eine Breite von 3 m hatte, wird hiernach aufgehoben, die baufälligen Häuser auf den nur 14 Meter tiefen Grundstücken werden zwischen Königstraße und Neuer Friedrichstraße abgebrochen. Ein Teil der kleinen Grundstücke an der Königsmauer wird als Straßenland an die Neue Friedrichstraße abgetreten, die eine Breite von 19 m erhielt. Der verbleibende Rest wird mit dem Straßenlande der Straße An der Königsmauer verschmolzen und an das Hinterland der Grundstücke in der Klosterstraße angeschlossen, die auf dieseWeise auch im Westen eine wertvolle Straßenfront erhielten. Durch Verordnungen vom 10. Februar und 4. Mai 1882 fand dieser Plan seine Bestätigung, zugleich wurde die Sanierung der Straße An der Königsmauer endlich als „ein öffentliches Unternehmen" bezeichnet und der Stadt infolgedessen die Befugnis erteilt, die für die Sanierung der Straße An der Königsmauer und des Kleinen Jüdenhof erforderlichen Grundstücke nötigenfalls im Enteignungswege zu erwerben. Die Einzelheiten des Projektes, insonderheit der Grunderwerb, wurden in einem aus Stadtverordneten und Magistratsmitgliedern zusammengesetzten Ausschuß beraten. Man ging davon aus, im Interesse der Stadt und der Bürger möglichst wenig vom Enteignungsrecht Gebrauch zu machen. Der Ankauf der Grundstücke vollzog sich nach denselben Gesichtspunkten und unter

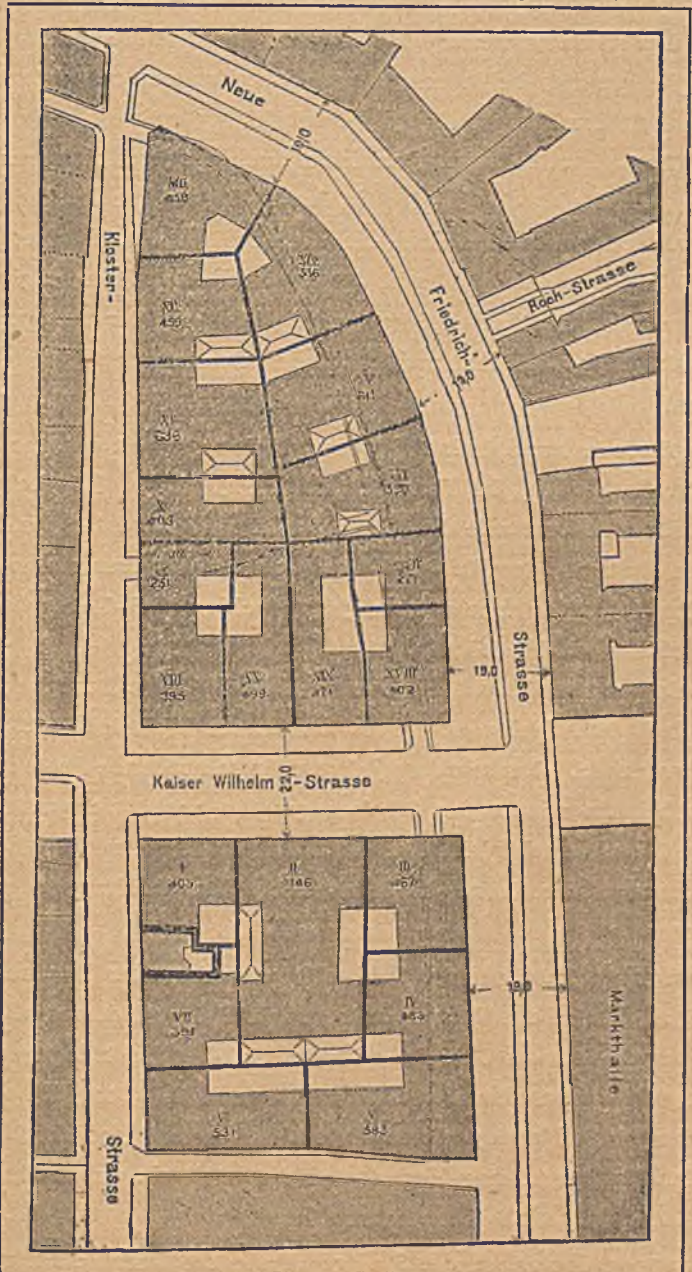


Fig. 82. Berlin.
Vollständige Sanierung der Gasse „An der Königsmauer".
Die Gasse wurde aufgehoben, die parellel zur Königsmauer verlaufende Neue Friedrichstraße wurde verbreitert und Grundstücke sowie Straßenland des Sanierungsgebiets in Grundstücke an der Neuen Friedrichstraße umgewandelt.

ähnlichen finanziellen Verhältnissen wie bei der vorhergehenden kleinen Sanierung.

Weitervermietung

Die erworbenen Grundstücke wurden nicht nach den bei der Stadt sonst üblichen Vermietungsnormen verwaltet, da sie nicht zur Vermietung, sondern zum Abbruch angekauft waren und die Mietverträge bis dahin weiter Geltung behielten. Für die Wiederunterbringung der Emittierten glaubte man keine besonderen Vorkehrungen treffen zu müssen, da „bei der Verschiedenheit der Mietverträge die Evakuierung sukzessive vor sich ging".*) Leer gewordene Räume wurden weiter vermietet, auch wenn es sich nur um eine kurze Zeit handelte. Erwähnt sei noch, daß man in dem Falle, wo die Gebäude vor Ablauf der Mietverträge abgebrochen werden sollten, die Miete ermäßigte und außerdem den Mietern eine andere Wohnung anwies. Dies ist der einzige Fall, wo der Magistrat für eine Wiederunterbringung der Emittierten Sorge trug, und auch hier weniger aus sozialpolitischen als aus praktischen Gründen, weil sonst eine Leerung der Räume nicht zu erzielen gewesen wäre.

Verkauf der Restgrundstücke.

Der Verkauf der Grundstücke hatte keine Schwierigkeiten, soweit Käufer, die Anlieger in der Klosterstraße waren, in Frage kamen (Fig. 82). Nördlich der Kalandsgasse aber mußten für jede Baustelle die Käufer erst gesucht werden, und bei dem immer noch unfertigen Zustande der Kaiser-Wilhelm-Straße war wenig Aussicht vorhanden, solche zu finden, so daß es nahezu unmöglich erschien, daß die Straße durch Einzelunternehmer ausgeführt werden könnte.

Notwendige Beteiligung einer Privatgesellschaft.

Die hier gemachten Erfahrungen führten auch dazu, daß die Stadt Bedenken trug, die zur Durchführung des noch fehlenden Teiles der Kaiser-Wilhelm-Straße erforderlichen Grundstücke zu erwerben. Das seit dem Jahre 1861 schwebende Projekt wäre demnach im Jahre 1882 beinahe wieder ins Stocken geraten, wenn sich nicht schließlich nach Verhandlungen mit verschiedenen anderen Privatunternehmern die Berliner Handelsgesellschaft bereit erklärt hätte, die einheitliche Durchführung des ganzen Unternehmens zu sichern.

Vertrag der Stadt mit der Berliner Handelsgesellschaft.

Nach längeren Verhandlungen kam am 27. Juni 1884 zwischen der Berliner Handelsgesellschaft und der Stadt Berlin ein Vertrag zustande, auf Grund dessen die Gesellschaft alle Geschäfte mit spekulativem Charakter übernahm, die Stadt dagegen sich an diesen Geschäften nur mit einem einmaligen Zuschuß von 4 000 000 M. beteiligte und sich im übrigen nur zur Ausführung solcher Unternehmungen verpflichtete, die auch sonst im Rahmen der Stadtverwaltung liegen, und die, weil sie unrentabel sind, eine Erwerbsgesellschaft auch gar nicht übernehmen kann.

Verpflichtung der Stadt.

Auf Grund dieses Vertrages übernahm die Stadtgemeinde die Verpflichtung:

1. Die Freilegung der Kaiser-Wilhelm-Straße vom Neuen Markt bis zur Klosterstraße innerhalb drei Jahren zu bewirken;
2. das durch die Ausführung der Straßenanlagen freiwerdende Straßenland, soweit die Ausführung der in Rede stehenden Projekte durch die Baugesellschaft erfolgt, dieser letzteren unentgeltlich abzutreten;

*) Eine Begründung, die wohl kaum stichhaltig ist.

3. das Eigentum der zur Ausführung der Straßenanlagen von der Stadtgemeinde bereits erworbenen Grundstücke Klosterstraße 95—99, Königsmauer 49/50, Königsmauer 23—28, Klosterstraße 98—100, Königsmauer 45—48 und Nr. 29, soweit dieselben nicht zur Straße gebraucht werden, der Baugesellschaft ohne Berechnung eines besonderen Kaufpreises eigentümlich zu überlassen;
4. der Baugesellschaft eine in bar zu zahlende Entschädigung in Höhe von 4 500 000 M. zu gewähren;
5. die einen integrierenden Teil des Entwurfes bildende Brücke über die Spree im Zuge der Kaiser-Wilhelm-Straße zwei Jahre nach erreichter staatlicher Genehmigung herzustellen;
6. im Zusammenhang mit der Freilegung der einzelnen Straßenstrecken die Neue Friedrichstraße zwischen Klosterstraße und Kalandsgasse, die Kaiser-Wilhelm-Straße zwischen Burg- und Münzstraße und die Burgstraße vor den Grundstücken 19 und 20 auf eigene Kosten zu regulieren, zu be- und entwässern, zu pflastern und zu beleuchten.

Verpflichtung der Gesellschaft.

Die Berliner Handelsgesellschaft verpflichtete sich dagegen, das zur Herstellung der Kaiser-Wilhelm-Straße, zur Erbreiterung der Burgstraße vor den Grundstücken 19 und 20 und der Neuen Friedrichstraße von der Klosterstraße bis zur Kalandsgasse erforderliche, noch nicht im Besitz der Gemeinde befindliche Straßengelände, mit Ausschluß der Grundstücke Papenstraße 17—27, Klosterstraße 11, Neuer Markt 9 und 11, Marienkirchhof 18—23, dem Magistrat längstens in zwei Jahren pfandfrei aufzulassen. Der Erwerb der hier zuletzt angeführten Grundstücke war im Vertrag ausgeschlossen worden, weil an Stelle der hier befindlichen Baulichkeiten Neubauten nicht errichtet werden sollten und mithin eine Spekulation mit diesen Grundstücken auch nicht getrieben werden konnte.

Die Berliner Handelsgesellschaft verpflichtete sich ferner, „die Restflächen der von den Baufluchtlinien der von der Kaiser-Wilhelm-Straße zwischen Burg- und Neuer Friedrichstraße und von den Baufluchtlinien in der Neuen Friedrichstraße zwischen Klosterstraße und Kalandsgasse abgeschnittenen Grundstücke, des weiteren der bei der Beseitigung der Königsmauer zwischen Klosterstraße und Kalandsgasse erforderlichen Grundstücke, sowie endlich die Restflächen von Nr. 4 der Münzstraße zu erwerben und binnen drei Jahren, vom 1. Oktober 1884 an gerechnet, in würdiger Weise zu bebauen, und zwar, soweit die Grundstücke eine genügende Tiefe zur Bebauung nicht aufwiesen, im Zusammenhang mit den anstoßenden Grundstücken".

Gründung der Baugesellschaft Kaiser-Wilhelm-Straße.

In dem Vertrag war endlich noch vorgesehen, daß die Berliner Handelsgesellschaft aus ihren Verpflichtungen entlassen werden konnte, wenn an ihre Stelle eine zur Ausführung des Unternehmens neugegründete Aktiengesellschaft mit einem Kapital von mindestens 6 000 000 M. tritt.

Schon am 30. Juni 1884 wurde diese Gesellschaft, eine Tochtergründung der

Berliner Handelsgesellschaft, unter dem Namen „Baugesellschaft Kaiser-Wilhelm-Straße" konstituiert.

Grunderwerb durch die BerlinerHandels-gesellschaft.

Zunächst war es Aufgabe der Baugesellschaft, die für die Durchführung der Kaiser-Wilhelm-Straße erforderlichen Grundstücke zu erwerben, soweit sie noch nicht im Besitz der Stadt waren. Hierzu gehörten die bei der Sanierung der Königsmauer freigewordenen Flächen und ferner die Grundstücke an der Südseite der Papenstraße und der Westseite des Neuen Marktes. Letztere sollte nach Abbruch der dort stehenden Baulichkeiten nicht wieder bebaut werden und wurde infolgedessen von der Baugesellschaft nicht mit übernommen. Den Ankauf anderer Grundstücke, z. B. das der Kriegsakademie, des Mehlmagazins, der Eisenbahnbaugesellschaft und der Kunstgießerei, hatte die Stadt schon vorbereitet. Soweit diese für die Durchführung der Kaiser-Wilhelm-Straße erforderlichen Grundstücke aber noch nicht im Besitz der Stadt waren oder deren Ankauf von der Stadt vorbereitet war, hatte die Baugesellschaft sich verpflichtet, sämtliche außerdem notwendige Grundstücke, inklusive des Straßenlandes, zu erwerben. Das Enteignungsrecht stand ihr aber nur soweit zur Verfügung, als es sich um Grundstücke handelte, die in die Fluchtlinien fielen. Die Stadt übte in solchen Fällen das ihr verliehene Recht zugunsten der Baugesellschaft aus. Im übrigen aber mußten die Grundstücke freihändig erworben werden; denn eine Sanierung, durch die man die Niederlegung der Häuser als öffentliches Unternehmen hätte bezeichnen können, lag nicht vor, und die Beschaffung gut bebaubarer Parzellen an einer Durchbruchstraße war bei den herrschenden Anschauungen über den Bergiff des öffentlichen Interesses nicht als ein Grund für die Einleitung des Enteignungsverfahrens anzusehen. Die Baugesellschaft mußte demnach das Bauland an der Kaiser-Wilhelm-Straße freihändig erwerben. Damit hatte diese vorher gerechnet und sich bereits vor Abschluß ihres Vertrages mit der Stadt die betreffenden Grundstücke bindend an die Hand geben lassen.

Aufteilung des Geländes.

Bei der Aufteilung der erworbenen Grundstücke suchte man die Grundstücke in der Kaiser-Wilhelm-Straße so tief wie möglich zu gestalten, unter Umständen auch auf Kosten der Grundstücke in den Nebenstraßen, die nur eine geringere Größe erhielten (vgl. Fig. 82). Die Grundstücke in der Kaiser-Wilhelm-Straße sind wertvoller als die in den Nebenstraßen. Diese Aufteilung ist also im Interesse einer vorteilhaften Bauausnutzung des Geländes geboten. Sehr viel Wert legte man auf die Ausgestaltung der Höfe. Mehrere Grundstücke wurden zusammengelegt, so daß Freiflächen von 11—13 m Breite und 15—30 m Länge verblieben und bei diesen Dimensionen auch die Hoffronten gut belichtet werden konnten. Obwohl man gemeinsame Hofflächen vorsah und die Blocks auch einheitlich bebaute, blieb die wirtschaftliche Selbständigkeit der einzelnen Grundstücke im Grundbuche gewahrt. Es wurde vermieden, die Grundstücke untereinander durch Dienstbarkeiten zu belasten, um einen Einzelverkauf der Grundstücke zu ermöglichen.

Bauprogramm.

Die Aufstellung des Bauprogramms bot einige Schwierigkeiten, da man sich von der zukünftigen Benutzung der Häuser kein bestimmtes Bild machen konnte. Man wußte nicht, ob Bureauräume oder Wohnungen vorwiegen würden, auch war noch

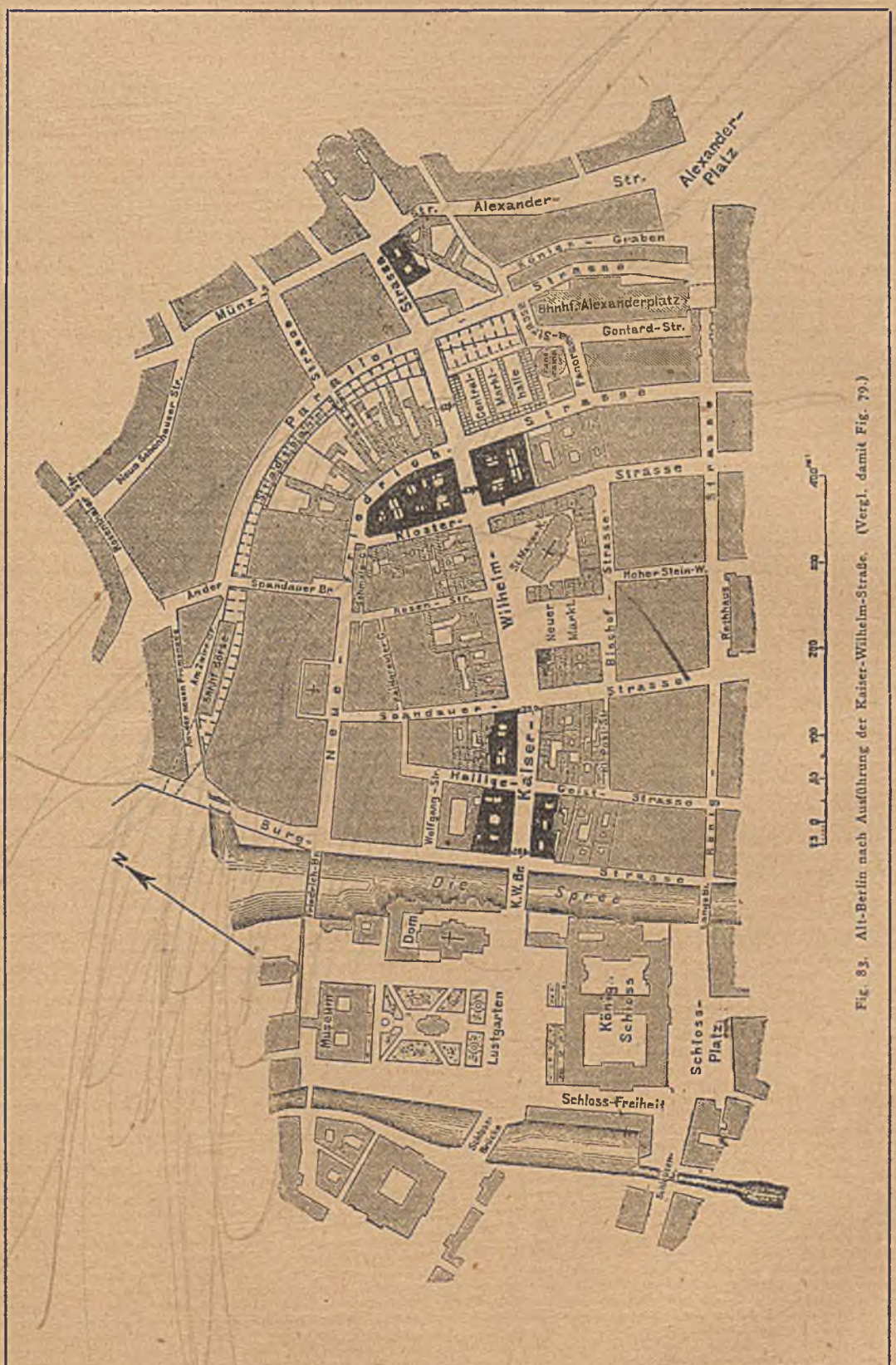


Fig. 83. Alt-Berlin nach Ausführung der Kaiser-Wilhelm-Straße. (Vergl. damit Fig. 79.)

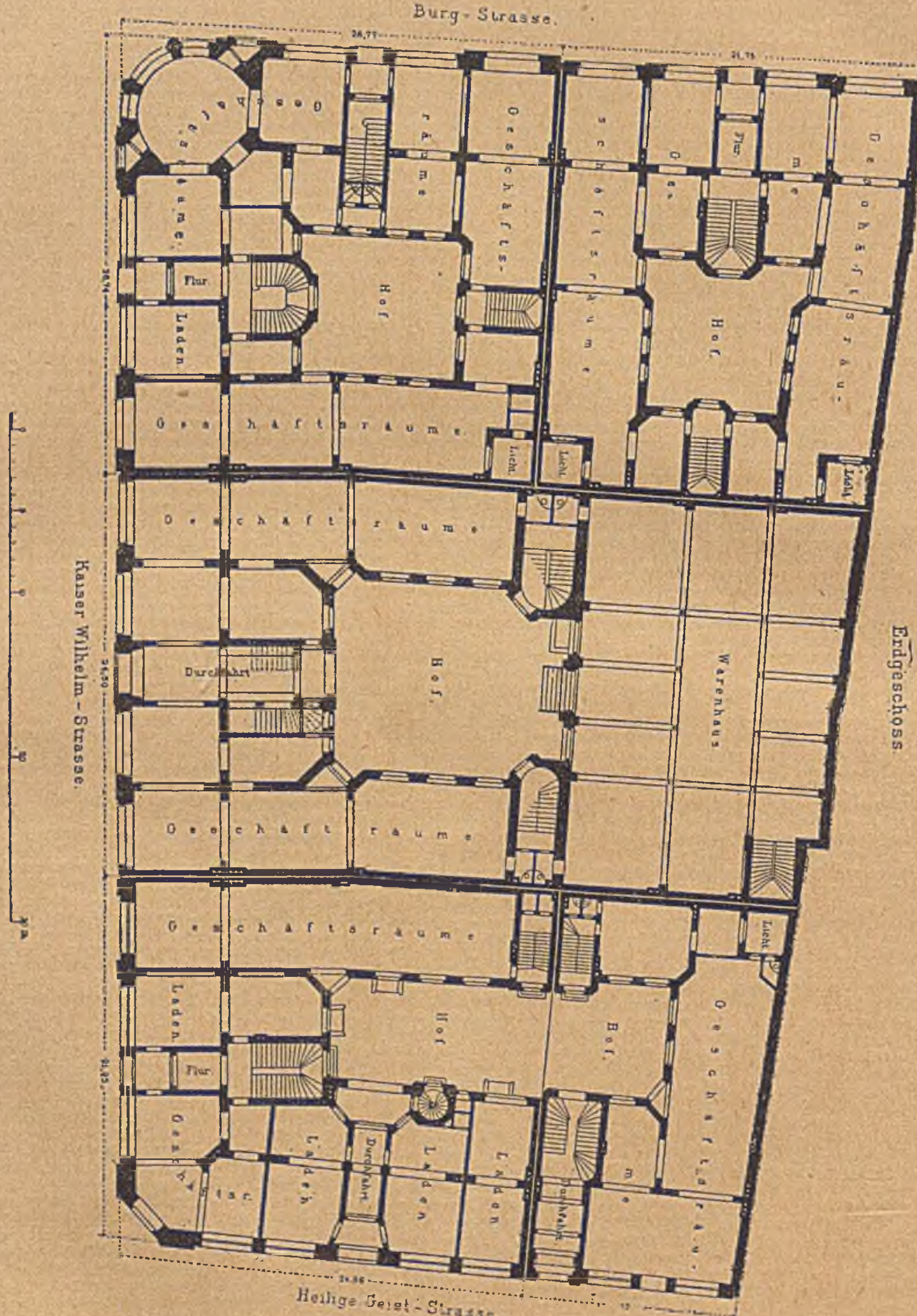


Fig. 84. Berlin.
Grundriß der an der Spree und Kaiser-Wilhelm-Straße gelegenen Wohn- und Geschäftshäuser (Erdgeschoß).
Arch. Cremer & Wolffenstein.

Fig. 85. Berlin.
Grundriß der an der Spree und Kaiser-Wilhelm-Straße gelegenen Wohn- und Geschäftshäuser. (Obergeschoß.)

unbekannt, welche Handlungsbranchen und Gewerbe sich in dem neugeschaffenen Stadtteil niederlassen würden. Da man die Bedürfnisse, denen die Häuser zu entsprechen hatten, nicht kannte, sah man teilbare Räume vor, die den jeweiligen Verhältnissen der Zukunft leicht anzupassen waren. Man rechnete bei der Aufstellung des Bauprogramms nicht damit, daß das geschäftliche Leben in der Kaiser-Wilhelm-Straße sich sehr schnell entwickeln würde. Daher sah man neben Bureauräumen eine größere Anzahl von Wohnungen vor. Es stellte sich später noch heraus, daß man trotzdem das Bedürfnis nach Bureauräumen überschätzt hatte, und es wurde nötig, einige Bureaus in Wohnungen umzuwandeln. Die Wohnungen enthielten im allgemeinen 5—6 Zimmer, doch fehlte es auch nicht an solchen, die höheren oder geringeren Ansprüchen genügten. Auf zwei Baustellen wurden Hotels errichtet, um alte Gasthöfe zu ersetzen, die bei der Anlage der Kaiser-Wilhelm-Straße abgebrochen werden mußten.

Bebauung.

Die Baugesellschaft hatte sich verpflichtet, die im Plan schwarz schraffierten Flächen neu zu bebauen. In einem Bericht, den Direktor Kuchenmüller von der „Baugesellschaft Kaiser-Wilhelm-Straße“ in der Zeitschrift für Bauwesen (Jahrgang 38, Heft 10—12) veröffentlicht hat, ist gesagt, daß die Gesellschaft durch diese Verpflichtung vor eine Aufgabe gestellt worden sei, wie sie bei einem so kurzen Zeitraum in einem solchen Umfange in Berlin noch nicht vorgekommen wäre; doch sei es der Baugesellschaft ohne Schwierigkeiten gelungen, die Termine einzuhalten.

Bei der Bebauung unterschied man zwei Zonen: bei der einen wollte man mit Rücksicht auf die Nachbarschaft des Schlosses eine hervorragende architektonische Wirkung erzielen und sich lieber mit einer bescheidenen Rentabilität begnügen. Bei der Planung der übrigen Häuser waren dagegen in erster Linie wirtschaftliche Gesichtspunkte maßgebend. Somit schrieb man zwei Wettbewerbe aus. Der eine betraf die Gebäude zwischen Burgstraße und Heiligegeiststraße, also das Gelände, bei dem um der architektonischen Bedeutung willen auf die höchste Rentabilität verzichtet werden sollte. Die Architekten Cremer und Wolffenstein erhielten den ersten Preis und die Bauausführung. Bei den übrigen Blocks sollte die Rentabilität ausschlaggebend für die bauliche Ausgestaltung sein. Da in den achtziger Jahren die Trennung zwischen Architektur und Bauausführung noch nicht so ausgeprägt war wie heute, ist es verständlich, wenn die Baugesellschaft Kaiser-Wilhelm-Straße für die Erlangung von Plänen und Kostenaufstellungen zur Bebauung der Blocks zwischen Klosterstraße und Neuer Friedrichstraße einen Wettbewerb unter solchen Architekten ausschrieb, die zugleich Inhaber von Baugeschäften waren. Man forderte bei diesen Wettbewerben außer den Entwürfen auch eine genaue Aufstellung der Kosten und der Rentabilität ein. Die Architekten Ende und Böckmann erhielten die Ausführung. Schließlich blieb noch das Sanierungsgebiet, die Baustellen zwischen Klosterstraße und Neuer Friedrichstraße, zu bebauen.

Die Baugesellschaft forderte Ideenskizzen für die Parzellierung und Grundrißlösungen von mehreren Architekten ein, übertrug indes der Beschleunigung halber die Bebauung vier Firmen:

Ende & Böckmann ..... die Gebäude in der Kaiser-Wilhelm-Straße
von Holst & Zaar ..... „ „ „ „ Neuen Friedrichstraße
Schütz & Lauenburg ..... „ „ „ „ „ „
von Holst & Zaar ..... das Gebäude am Neuen Markt
Cremer & Wolffenstein ..... den letzten Block an der Münzstraße.

Im ganzen galt es, 37 Gebäude zu errichten. Am 1. Oktober 1887 war der Bau beendet. Der Kubikmeter bebauten Raumes hatte im allgemeinen 18,40 M. gekostet. Nur bei den Gebäuden am Lustgarten war der Durchschnittspreis höher, er betrug 23,10 M., weil die Gründung der Eckkuppeln außerordentlich schwierig war und eine Summe von 300 000 M. erforderte, und überhaupt ein größerer Aufwand an Ornamenten usw. gemacht wurde. Der Durchschnittspreis für alle Gebäude betrug 19,70 M. pro Quadratmeter. Der Preis galt damals nicht als niedrig, und man begründete die hohen Kosten damit, daß von 37 Häusern 15 Eckhäuser waren und im Verhältnis zur bebauten Fläche viel Fassaden nötig wurden. Baukosten.

Auf diese Weise war es endlich in kurzer Zeit gelungen, die Kaiser-Wilhelm-Straße vom Lustgarten bis zur Münzstraße durchzuführen. Die Stadt hatte bei diesem Vertrag den Vorteil, ein seit Jahrzehnten gehegtes Straßenprojekt zu verwirklichen, die Straße An der Königsmauer zu beseitigen und die bei der Sanierung der Königsmauer angekauften Parzellen, für welche sich Einzelkäufer noch nicht gefunden hatten, zu realisieren. Die städtischen Finanzen waren bei diesem Unternehmen mit einem Betrag von rund 11 000 000 M. in Anspruch genommen. Da Grundstücke im Werte von 2 000 000 M. ungefähr 6 Jahre unbebaut dalagen und infolgedessen auch keine Zinsen trugen, erhöhten sich die Kosten um 480 000 M. (4% von 2 000 000 M. in 6 Jahren). Der Vorteil der Stadt beruhte darin, daß sie von vornherein wußte, mit welchen Kosten sie zu rechnen hatte, daß alle Geschäfte spekulativer Art von der Baugesellschaft übernommen wurden. Die Kosten, die der Stadt aus dieser Unternehmung erwachsen, sind im Bericht der Gemeindeverwaltung von Berlin, Teil I, zusammengestellt. Gesamtkosten der Stadt.

Die Angaben über den Zuschuß, den die Stadt Berlin der Baugesellschaft Kaiser-Wilhelm-Straße geleistet hat, schwanken. Der Berliner Verwaltungsbericht von 1888 gibt 4 929 887 M. an. In dem bereits erwähnten Aufsatz des Direktors Kuchenmüller über die Durchführung der Kaiser-Wilhelm-Straße in Berlin wird von einem Zuschuß von nur 4 000 000 M. gesprochen, während der Verwaltungsbericht, der den Inhalt des Vertrages zwischen der Baugesellschaft Kaiser-Wilhelm-Straße und der Stadt Berlin wiedergibt, vom Jahre 1882—1888 eine in bar zu zahlende Entschädigung von 4 500 000 M. nennt.

Die Geschäfte der Baugesellschaft erstreckten sich auf den Erwerb der erforderlichen Grundstücke und deren Bebauung. Man sollte meinen, daß die Baugesellschaft infolge der Bestimmung, binnen drei Jahren die betreffenden Grundstücke zu erwerben und zu bebauen, den Forderungen der Grundbesitzer rückhaltlos ausgeliefert gewesen wäre. Dem war aber, wie erwähnt, dadurch vorgebeugt, daß die Baugesellschaft bereits vor Abschluß des Vertrages mit der Stadt von den Grundbesitzern bindende Angebote Ankauf der Grundstücke durch die Baugesellschaft.

eingefordert hatte, die sie nunmehr nur anzunehmen brauchte. Die Angebote hatte sich die Baugesellschaft nicht unter Geheimhaltung ihres Zweckes verschafft, vielmehr war bei den Verhandlungen mit den Grundbesitzern offen von den Zielen der Unternehmung gesprochen worden. Die Grundstücke aber waren meist in der Hand größerer Kapitalisten, die auch, nachdem sie einen Teil ihres Besitzes in Alt-Berlin an die Baugesellschaft verkauft hatten, an einer günstigen Weiterentwicklung des Stadtteiles interessiert waren. Es wäre also ihr eigener Schaden gewesen, durch zu hohe Forderungen das Zustandekommen des Vertrages zwischen der Stadt Berlin und der Baugesellschaft Kaiser-Wilhelm-Straße zu verhindern.

Umfang des Grunderwerbs.

Die Baugesellschaft kaufte insgesamt 63 Grundstücke an. Dabei sind solche Grundstücke für eins gerechnet, die denselben Eigentümer hatten und von diesem zusammenhängend benutzt wurden. Nach dem Grundbuche dagegen, in dem noch die alten Grenzen gelten, wird die Zahl der Eigentümer bedeutend höher angegeben. Nachstehende Zusammenstellung aber, aus der hervorgeht, innerhalb welcher Grenzen sich die Grundstücksgrößen bewegten, zeigt auch, daß trotzdem sehr viel kleine Grundstücke darunter waren.

Größen der von der Baugesellschaft Kaiser-Wilhelm-Straße angekauften Grundstücke.

Größtes Grundstück: Kriegsakademie (über 1000 qm)	2782 qm
3 Grundstücke über	1000 „
12 „ kleiner als	100 „
kleinstes Grundstück	39 „

Die Erwerbskosten des soeben genannten Areals, das eine Fläche von 20 676 qm umfaßt, beliefen sich auf 10 768 676 M. Von den Einzelpreisen gibt nachstehende Tabelle einigen Aufschluß:

Ankaufspreise.

Ankaufspreise der von der Baugesellschaft Kaiser-Wilhelm-Straße erworbenen Grundstücke.

Durchschnittspreis		520 M.	pro Quadratmeter
Einzelpreise:			
a) bebaute Grundstücke.	Maximalpreis	1075 „	„ „
	Minimalpreis .	173 „	„ „
b) unbebaute Grundstücke.			
	Minimalpreis .	66 „	„ „

Eine dritte Aufstellung endlich zeigt, wie sich der Grundbesitz der Baugesellschaft während der Durchführung des Unternehmens gestaltete.

Es waren käuflich erworben	20 676 qm
Von der Stadt waren unentgeltlich abgetreten	4 100 „
Die Baugesellschaft besaß also	24 776 qm
Davon entfielen auf Straßenland	5 200 „
Verblieben als Bauland	19 576 qm.

Das von der Baugesellschaft unentgeltlich übereignete Land war demnach annähernd so groß wie die Fläche, die die Baugesellschaft ihrerseits laut Vertrag ohne Entschädigung der Stadt zu überlassen hatte.

Geldmittel der Baugesellschaft.

Die Mittel, die der Baugesellschaft zur Durchführung des Unternehmens zur Verfügung standen, setzten sich zusammen aus dem städtischen Zuschuß, dem Aktienkapital und Hypotheken, und zwar:

Aktienkapital	6 000 000 M.
Städtische Beiträge	4 000 000 „
Hypotheken	10 000 000 „
	20 000 000 M.

Mieterträgnisse.

Im ersten Geschäftsjahre 1885/1886 wurden dem Vertrage entsprechend die Bauten ausgeführt, die vom vierten Geschäftsjahre an mit 8 000 000 M. zu Buche stehen. Als die Häuser fertiggestellt und vermietet waren, blieben aber die Mieteingänge um 60% hinter dem Betrage zurück, den man auf Grund der Rentabilitätsberechnungen erwartet hatte. Wenn auch die Beschaffung der Hypothekenzinsen gesichert war, konnte dieses Ergebnis doch nicht als günstig bezeichnet werden. Man sucht es in den Verwaltungsberichten damit zu begründen, daß man wegen der Verpflichtung, die Häuser bis zu einem gewissen Zeitpunkte fertigzustellen, eine günstige Konjunktur für die Ausführung nicht habe abwarten können, auch sei die Entwicklung der Straße wesentlich dadurch verzögert worden, daß die Brücke über die Spree nicht zur rechten Zeit fertiggestellt war und es infolgedessen an einer geeigneten Verbindung mit dem anschließenden Stadtteile fehlte. Doch ist auch, nachdem die Brücke dem Verkehr übergeben war, das finanzielle Ergebnis der Baugesellschaft hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Nach dem, was im vorigen Abschnitt über die Verkehrsverhältnisse in der Kaiser-Wilhelm-Straße gesagt wurde, ist dieses Ergebnis auch nicht zu verwundern. Die dort angeführten Gründe dürften für die Entwicklung des Unternehmens entscheidend gewesen sein, denn auch in den folgenden 25 Jahren ihres Bestehens hat sich die finanzielle Lage der Baugesellschaft nicht wesentlich gebessert. Da der Verkehr in der Kaiser-Wilhelm-Straße hinter den Erwartungen zurückblieb, ist es nicht zu verwundern, daß die Aktien der Baugesellschaft bei einem niedrigen Kurse nur bescheidene Dividende gaben (vgl. umstehende Tabelle).

Kurs und Dividende der Aktien.

Hypotheken, Verwaltungskosten, Abschreibungen.

Die an sich geringe Dividende konnte nur gezahlt werden, weil der Baugesellschaft Hypotheken von einer der Berliner Handelsgesellschaft nahestehenden Bank, der Preußischen Bodenkredit-Aktienbank, zur Verfügung stehen, die den Zinsfuß von 3% nicht erhöht hat. Als Hypotheken waren nach Fertigstellung der Häuser 10 850 000 M. eingetragen. Durch Verkauf zweier Häuser sowie durch Abschreibungen reduzierten sich diese Lasten auf 9 214 000 M., so daß die Grundstücke im Jahre 1911 mit 9 235 471 M. zu Buche stehen, während sie im Jahre 1891 mit 9 700 790 M. geführt wurden. Aus demselben Grunde reduziert sich im gleichen Zeitraume das Gebäudekonto von 8 680 067 M. auf 8 387 000 M., und schließlich waren infolge der Verkäufe und Abschreibungen im Jahre 1911 an Zinsen nur 396 000 M. gegenüber 561 000 M.

Baugesellschaft Kaiser-Wilhelm-Straße A.-G., Berlin.*)

Jahr	Kurs	Dividende
1885—1886	107,40	—
1886—1887	106	—
1887—1888	—	—
1888—1889	94,75	—
1889—1890	104,75	—
1890—1891	90	—
1891—1892	—	—
1892—1893	68,80	1
1893—1894	66	$1^1/_4$
1894—1895	54,75	$1^1/_2$
1895—1896	53,50	$1^1/_4$
1896—1897	68,—	1
1897—1898	68,50	1
1898—1899	68,25	$1^1/_4$
1899—1900	57,75	1
1900—1901	71,50	$1^1/_2$
1901—1902	70,50	$1^1/_2$
1902—1903	72,40	2
1903—1904	73,25	2
1904—1905	69,40	2
1905—1906	59,—	2
1906—1907	56,80	2
1907—1908	68,50	$1^1/_4$
1908—1909	64,50	2
1909—1910		

im Jahre 1889 zu zahlen. Die Verwaltung der Aktiengesellschaft erforderte während der Bauzeit 33 000 bis 44 000 M. pro Jahr. Nach Fertigstellung der Häuser ging dieser Betrag auf 15 000 bis 19 000 M. zurück. Die Verwaltungskosten der Grundstücke schwanken im Verlaufe der 25 Jahre des Bestehens der Baugesellschaft zwischen 47 000 bis 58 000 M. Für Reparaturen mußte in den ersten Jahren ein Betrag von rund

*) Vgl. Vossische Zeitung Anfang November 1914: Baugesellschaft Kaiser-Wilhelm-Straße in Liqu. In dem am 30. September abgelaufenen Geschäftsjahre konnte die Gesellschaft keine Grundstücksverkäufe abschließen. Am 1. Oktober hat sich der Jahresmietsertrag um 52 200 M. gegen das Vorjahr verringert. Am 1. Januar bzw. 1. April sind zu vermieten Geschäftslokale für 67 600 M. Jahresmiete, von denen zurzeit leerstehen 34 900 M., ferner Wohnungen für 55 200 M., davon leer 43 600 M. Durch verbesserte Einrichtungen wurde eine leichtere Vermietung zu besseren Preisen angestrebt, die aber infolge des Krieges nicht voll in die Erscheinung getreten ist. Das Hypothekenkonto hat sich nach Zahlung der Spitzen der neu regulierten Hypotheken mit zusammen 26 723 M. auf 9 029 000 M. ermäßigt. Der erzielte Gewinn von 118 892 M. soll auf Grundstückskonto abgeschrieben werden.

15 000 M. jährlich, im Jahre 1911 dagegen schon 83 000 M. aufgewendet werden. Nachdem alle Gebäude fertiggestellt waren und die Baugesellschaft ihre im Vertrage mit der Stadt übernommenen Verpflichtungen erfüllt hatte, ist sie nicht mehr an neue Unternehmungen herangetreten und hat auch keine weiteren Grundstücke an der Kaiser-Wilhelm-Straße erworben. Im Gegenteil suchte sie den Besitz, wenn möglich, vorteilhaft zu veräußern, dessen Verwaltung im übrigen die Haupttätigkeit der Gesellschaft bildete. Wenn im Laufe der Jahrzehnte die Hypotheken abgeschrieben sein werden, ist zu erwarten, daß die Aktien auch wieder über pari stehen und eine normale Dividende gezahlt werden kann.

Zweite Periode. Der Bau von der Münz- bis Hirtenstraße.

Notwendigkeit der Weiterführung der Kaiser-Wilhelm-Straße.

Am Anfange der neunziger Jahre war also die erste Strecke des schon im Jahre 1872 geplanten Straßenzuges vollendet. Die Straße An der Königsmauer war saniert. Solange die Straße aber einer Sackgasse ähnlich in die Münzstraße einmündete, war auch ein geringer Verkehr in der Kaiser-Wilhelm-Straße nicht zu erwarten, denn die Mündung der Kaiser-Wilhelm-Straße in die Münzstraße lag zu weit vom Alexanderplatz entfernt, als daß man von dort aus die Kaiser-Wilhelm-Straße benutzt hätte, um nach Westen zu gelangen. Schon im Verwaltungsbericht für die Jahre 1889 bis 1895 wird erwähnt, daß eine Verlängerung nach Westen zum mindesten notwendig wäre, wenn die Kaiser-Wilhelm-Straße eine erhebliche Bedeutung erlangen soll. Der Königstädtische Bauverein befaßte sich auch schon im Jahre 1889 mit der Weiterführung der Straße. Er legte dem Magistrat ein Projekt vor, wonach an der Nordseite des Viktoriatheaters zwischen Münz- und Hirtenstraße in der Richtung der Amalienstraße eine Straße geplant war, die im gewissen Sinne als Fortsetzung der Kaiser-Wilhelm-Straße gelten konnte. Die Weiterführung nach Westen hätte dann aber im Zuge der Straßburger Straße erfolgen müssen, die in der Belfortstraße am städtischen Wasserwerk endigte und somit wenig geeignet ist, den Verkehr von Nordwesten der Kaiser-Wilhelm-Straße zuzuführen. Die Verlängerung der Kaiser-Wilhelm-Straße nach Westen mußte aber in der Weise erfolgen, daß sie bequem an die beiden Ausfallstraßen angeschlossen werden konnte, die nördlich und südlich der Kaiser-Wilhelm-Straße dem Zentrum von Berlin zuführen. Der Magistrat verlegte deshalb die Fluchtlinie der Kaiser-Wilhelm-Straße in die Achse der Koblanckstraße und plante, von dort aus die Kaiser-Wilhelm-Straße in zwei Arme von der Breite der Lothringer Straße aufzulösen, deren einer dem Prenzlauer Tor, der andere dem Schönhauser Tor zuführte. Die Breite der Lothringer Straße, die der der beiden Ausfallstraßen entspricht, war gewählt worden, „um der Königsstadt, die bis jetzt jedes Schmuckes entbehrte, dadurch eine Zierde zu schaffen und neben dem Verkehrsinteresse auch schönheitliche Momente zu berücksichtigen". Zwar bezweifelte man, daß selbst bei einem erheblichen Zuschuß aus städtischen Mitteln sich Unternehmer bereitfinden würden, das Projekt auszuführen. Die Stadt selbst aber war nicht in der Lage, dies zu übernehmen. Da fand sich der Königstädtische Bauverein bereit, das Magistratsprojekt durchzuführen.

Königstädtischer Bauverein.

Zuschußforderung des Königstädtischen Bauvereins.

Weil aber das Viktoriatheater nach dieser Fluchtlinienführung fallen mußte und auch die Restgrundstücke weniger günstig ausgenutzt werden konnten, verlangte der Königstädtische Bauverein statt eines Zuschusses von 250 000 M. einen solchen von 400 000 M. Die Fertigstellung der Straße hatte von der Feststellung der Fluchtlinie an gerechnet binnen Jahresfrist zu erfolgen. Der Bauverein sollte die Regulierung, Pflasterung und Entwässerung der Straße besorgen, deren Kosten auf 80 000 M. festgesetzt waren.

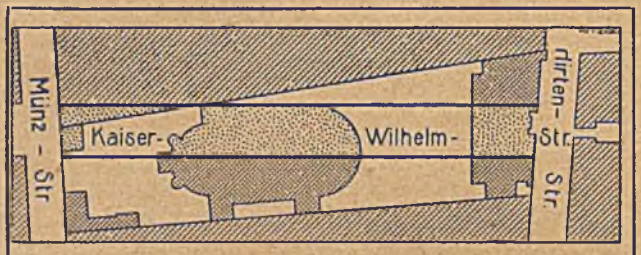


Fig. 86. Berlin. Durchbruch der Kaiser-Wilhelm-Straße von der Münzstraße zur Hirtenstraße.

Von dem Areal der Gesellschaft mußten 5780 qm als Straßenland abgetreten werden, während 21 387 qm als Bauland verwendbar blieben. Dieses Projekt wurde von den Stadtverordneten am 18. Dezember 1890 angenommen. Am 21. Februar übertrug der Königstädtische Bauverein dann seine Rechte und Verpflichtungen, die er gegenüber der Stadt übernommen hatte, der Dresdner Bank, mit der der Magistrat nunmehr einen definitiven Vertrag abschloß. Damit war die Kaiser-Wilhelm-Straße um weitere 350 m nach Osten hin verlängert.

Ausführung durch die Dresdner Bank.

Es dauerte jedoch noch beinahe weitere 20 Jahre, bis der Anschluß an die beiden Ausfallstraßen, wie er soeben angedeutet wurde, hergestellt war und die Anlage der Kaiser-Wilhelm-Straße ganz zum Abschluß kam. Bis dahin endigte die „als Verkehrs- und Prachtstraße ersten Ranges" geplante Kaiser-Wilhelm-Straße in der Hirtenstraße, im sogenannten Scheunenviertel.

Aufschub der Vollendung.

6. Dritte Periode. Sanierung des Scheunenviertels.

Schon im alten Berliner Stadtplan fällt das von der Bartelstraße und Dragonerstraße einerseits und der Linien- und Hirtenstraße andererseits umgrenzte Gebiet durch seine Straßenführung und Parzellierung auf, die von der der benachbarten Stadtteile abwich; die Straßen waren nur 7—9 m breit, während die Blocks nur eine Tiefe von 35—40 m, die Grundstücke vielfach sogar nur eine solche von 14 m aufwiesen. Straßenführung und Parzellierung stammen noch aus der Zeit, als im 18. Jahrhundert in dem damals am äußersten Ende der Stadt gelegenen Viertel Scheunen errichtet wurden. Diese Einteilung war zweckmäßig gewesen, solange die Scheunen als solche benutzt wurden; als aber am Anfang des 19. Jahrhunderts die alten Scheunen fielen und man an deren Stelle, ohne das Gelände neu aufzuteilen, Wohngebäude errichtete, konnten bei der geringen Ausdehnung der Grundstücke nur kleine Höfe geschaffen werden, und die Häuser, die immerhin 2—3, manchmal sogar 4 Stockwerke erhielten, hatten viele schlecht belichtete Räume und waren schwer zu lüften. Solange eine ordentliche Bevölkerung darin wohnte, stellten sich noch keine besonderen Übelstände ein, indessen machten sich die Mängel der Parzellierung fühlbar, als die Häuser im Laufe der Zeit abgenutzt wurden. Als nun in den siebziger und achtziger Jahren die Königsmauer

Zustand des Scheunenviertels.

saniert wurde, war der Stadtteil schon so weit heruntergekommen, daß seine Bevölkerung hierhin auswandern und einen willkommenen Ersatz für die alten Wohnungen an der Königsmauer finden konnte. Die Unübersichtlichkeit der eng gebauten Häuser und schmalen Gassen bot ihnen im übrigen dieselben Vorteile. Grundstücksgrenzen und Hausgrenzen stimmten nicht überein. Ein Zimmer im ersten Stockwerk befand sich unter Umständen über dem Erdgeschoß des Nachbargrundstückes usw. Auch standen viele Häuser, sei es durch Höfe, sei es durch Türen in den einzelnen Zimmern, miteinander in Verbindung. Es war also gut möglich, von einem Hause ins andere zu gelangen, ohne die Straße oder auch den Hof betreten zu müssen. Vorgeklebte Tapeten,

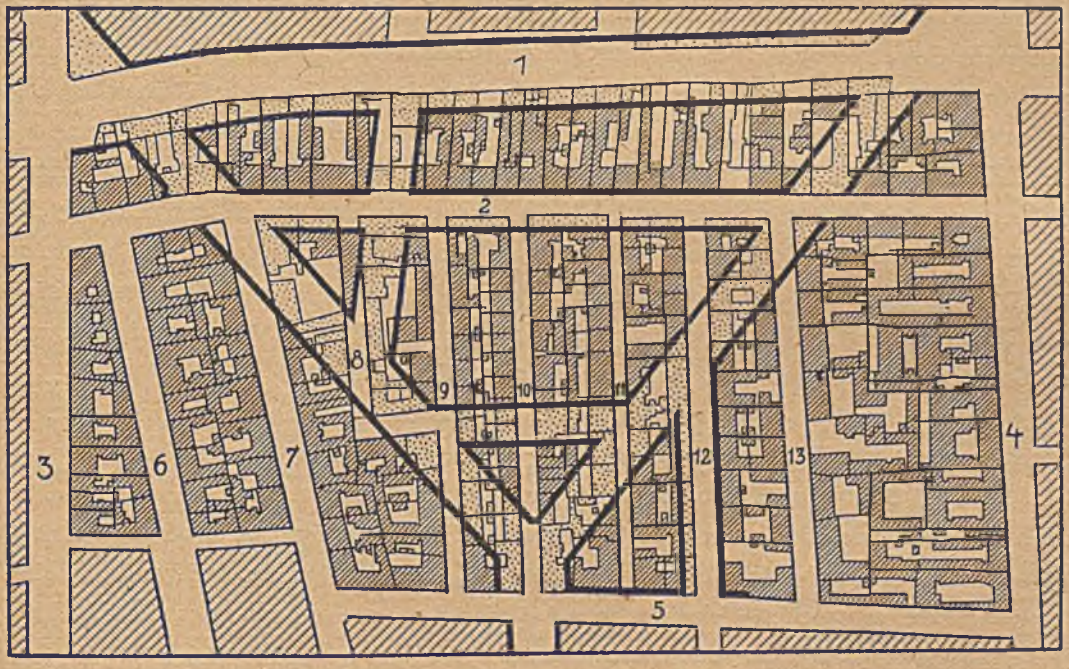


Fig. 87. Berlin. Sanierung des Scheunenviertels.

1. Lothringer Straße.
2. Elsasser Straße.
3. Schönhauser Straße.
4. Prenzlauer Straße.
5. Hirtenstraße.
6. Dragonerstraße.
7. Grenadierstraße.
8. Füsilierstraße.
9. Amalienstraße.
10. Koblanckstraße.
11. Weydingerstraße.
12. Alexanderstraße.
13. Bartelstraße.

Möbel und dergleichen konnten den Eingang versperren. Bei der Unübersichtlichkeit der Anordnung war es auch leicht möglich, ganze Räume geheim zu halten. Diese waren zweifelhaften Elementen gegenüber den Nachstellungen der Polizei als Schlupfwinkel willkommen, wenn sie es nicht vorzogen, durch verschwiegene Türen und Gänge das Weite zu suchen. Die Häuser wurden daher, soweit sie nicht von Prostituierten niederster Art bewohnt wurden, der Aufenthaltsort und Sammelplatz aller lichtscheuen Individuen, die in einer Millionenstadt leben. Die im Scheunenviertel herrschenden Verhältnisse könnten höchstens mit denen der Londoner Slums verglichen werden. Der Stadtteil war der schlechteste von ganz Berlin geworden. Der üblen Häuser wurden immer mehr, und die alte Bevölkerung verließ schließlich, wenn möglich, das Stadtviertel.

Die dadurch freiwerdenden, nicht von Prostituierten bewohnten Häuser wurden der Wohnsitz der Einwanderer aus den östlichen Gegenden, die den untersten Schichten des Berliner Proletariats zuströmen. Vgl. hierzu auch Sohnreys Roman: Grete Lenz, S. 58 ff.

Die Zustände im Scheunenviertel blieben auch auf die benachbarten Stadtteile nicht ohne Einfluß. Das rücksichtslose Leben und Treiben in den Straßen erregte das Ärgernis der Bevölkerung. Viele Bewohner verzogen nach anderen Stadtteilen, weil sie sittliche Gefahren für ihre heranwachsenden Kinder befürchteten; auch war die Sicherheit in den Straßen bei Tag und Nacht bedroht.

Beschwerden.

Die Grundbesitzer der umliegenden Stadtteile erlitten daher große Verluste, während die Rentabilität der Häuser im Scheunenviertel in Anbetracht des darin betriebenen Gewerbes immer höher stieg. Eine Resolution vom 24. Mai 1891, die von 200 Grundbesitzern der Königstadt unterschrieben ist, eröffnet die Reihe der Beschwerden und Petitionen, in denen über die Entwertung der Grundstücke in den umliegenden Stadtteilen geklagt und gründliche Abhilfe, womöglich Beseitigung des ganzen Scheunenviertels, gefordert wird. Auch ein neugegründeter Verein zur Hebung der Sittlichkeit beteiligte sich durch Petitionen an der lebhaften Agitation, die zunächst wie vor der Sanierung der Königsmauer ohne Erfolg blieb. Eine wiederholte Petition des Bezirksvereins „Viktoria" schloß mit der bewegten Klage: „Wann wird man uns endlich einer Antwort unserer Petitionen für würdig halten?"

Plan zur Sanierung seit 1894.

Auf die fabelhaft unhygienischen Zustände im Scheunenviertel war man in Berlin in weitesten Kreisen schon im Jahre 1894 aufmerksam geworden, nachdem die Cholera von ähnlichen Stadtteilen ihren Ausgang genommen hatte. Man erkannte denn allgemein, welche Gefahren nicht allein der Sicherheit, sondern auch der Gesundheit einer Stadt durch solche Quartiere drohen, und schon 1894 beschäftigte man sich mit der Frage, in welcher Weise das Scheunenviertel zu sanieren wäre, und stellte Projekte für die Neuaufteilung des Geländes auf.

Projekte für die Aufteilung des Geländes.

Bei der Sanierung des Scheunenviertels waren also zwei Aufgaben verkehrstechnischer und wohnungspolitischer Art zu lösen. Es galt einerseits an Stelle der kleinen Parzellen gute Baustellen zu schaffen, die zur Errichtung gesunder und übersichtlicher Wohnungen geeignet waren; andrerseits sollte die Kaiser-Wilhelm-Straße nunmehr einen Abschluß erhalten, und um dieser aus den Ausfallstraßen einigen Verkehr zuführen zu können, war beabsichtigt, sie unweit der Hirtenstraße in zwei Arme aufzulösen, die den Anschluß an das Prenzlauer resp. Schönhauser Tor herstellen sollten. Der Gedanke einer Gabelung liegt bei allen vorliegenden Projekten für die Sanierung und Neubebauung des Scheunenviertels zugrunde.

Seeling.

Das erste Projekt vom Jahre 1894 stammt von den Architekten Seeling und Knüpfer (vgl. Fig. 88). Auf Veranlassung eines Agenten, der ein größeres Finanzkonsortium vertrat, arbeiteten diese einen Plan aus, wonach die Kaiser-Wilhelm-Straße sich unweit der Hirtenstraße in zwei ringförmige Straßenzüge gabeln sollte, die nahezu rechtwinklig von der Kaiser-Wilhelm-Straße nach den beiden Ausfallstraßen abbogen. Alle Grundstücke des Scheunenviertels sind bei diesem Projekt mit in das Bereich der

Sanierung einbezogen. An dem Vorschlag wurde besonders hervorgehoben, daß gut bebaubare Parzellen entstehen und spitze Winkel vermieden sind. Vom verkehrstechnischen Standpunkte aus erregten indessen zwei Punkte das Bedenken des Magistrats, erstens die scharfe Ecke an der Einbiegung der Kaiser-Wilhelm-Straße in die Ringstraße und zweitens deren Einmündung in die Ausfallstraßen an den beiden Toren. Die Zahl der sich dort kreuzenden Straßen wäre dann auf fünf erhöht und der Knotenpunkt noch weiter belastet worden. Der Vorschlag fand daher nicht die Zustimmung der Gemeindebehörden, die in der Folgezeit durch das Tiefbauamt eine große Zahl weiterer Projekte ausarbeiten ließ.

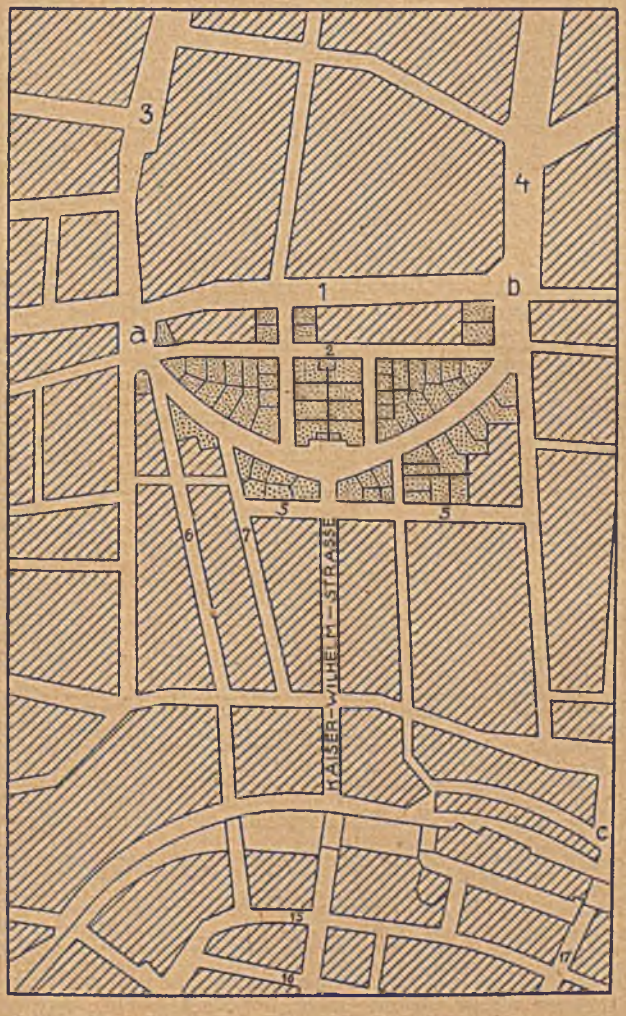


Fig. 88. Berlin. Seelings Projekt für die Sanierung des Scheunenviertels. (Straßenbezeichnung s. Fig. 87.)

Magistrat.

Bei dem Magistratsprojekt (vgl. Fig. 89) war die scharfe Ecke an der Einbiegung der Kaiser-Wilhelm-Straße in die Ringstraße vermieden. In der Mitte des Scheunenviertels war ein dreieckiger Platz vorgesehen, von dem aus im stumpfen Winkel zur Kaiser-Wilhelm-Straße der südliche Arm in gerader Richtung nach der Lothringer Straße führte, während der nördliche, ebenfalls geradlinig verlaufend, erst an der Fehrbelliner Straße in die Schönhauser Allee einmündet. Damit war auch der zweite Nachteil des Seelingschen Projektes, die starke Belastung der Tore durch eine fünfte Straße, beseitigt. Dafür aber machten sich andere Einwände geltend. Das Steigungsverhältnis war zwischen Lothringer Straße und Fehrbelliner Straße für Fuhrwerke nahezu unüberwindlich, auch würde dieser Durchbruch nicht dem eigentlichen Zwecke des Unternehmens, der Sanierung des Scheunenviertels, gedient haben. Da dieser außerdem vom verkehrstechnischen Standpunkt aus nicht notwendig war, wurde das Tiefbauamt veranlaßt, ein weiteres Projekt auszuarbeiten, bei dem beide Gabelstraßen innerhalb des Sanierungsgebietes liegen. Der Anschluß an die Schönhauser und Prenzlauer Allee erfolgte nach denselben verkehrstechnischen Grundsätzen, die schon beim ersten Magistratsprojekt geltend waren.

Vergleich beider Projekte.

Auf diesen Gedanken hat man auch bei der Ausführung zurückgegriffen. Ehe indessen Magistrat und Stadtverordnete sich für die Wahl eines Projektes entschieden, entspann sich über den Bebauungsplan im Sanierungsgebiet in der Öffentlichkeit eine lebhafte Debatte, die zu neuen Vorschlägen seitens der Architekten Seeling und Knüpfer und auch des Magistrats führten. Der Magistrat nahm den Seelingschen Gedanken mit der Ringstraße auf; die Architekten Seeling und Knüpfer trugen dagegen dem Wunsche der Bürgerschaft Rechnung, an der Stelle, wo die Kaiser-Wilhelm-Straße sich in zwei Arme teilte, einen Platz zu schaffen, durch den die Königstadt einen bedeutenden Mittelpunkt erhalten konnte, wenn in der Achse der Kaiser-Wilhelm-Straße ein Monumentalgebäude errichtet würde. Schließlich wurden im Februar 1900 den Stadtverordneten die auf Fig. 88 und 89 wiedergegebenen Vorschläge des Magistrats und der Architekten Seeling und Knüpfer zur Beschlußfassung unterbreitet.

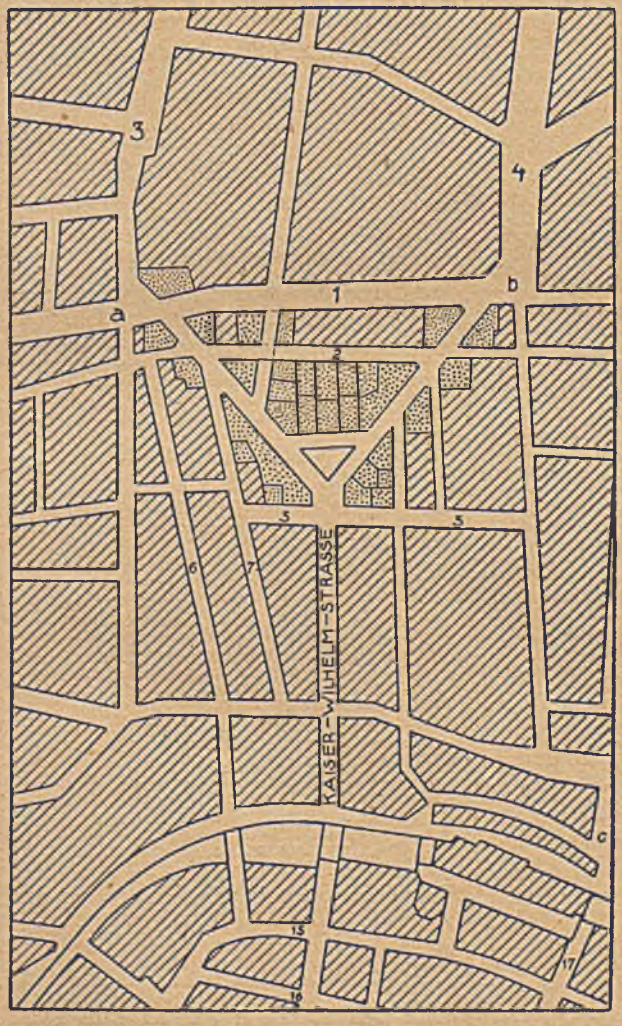


Fig. 89. Berlin. Magistratsprojekt für die Sanierung des Scheunenviertels. (Straßenbezeichnung s. Fig. 87.)

Die Kosten beim Seelingschen Projekt waren höher, weil eine größere Fläche in die Sanierung einbegriffen ist. Die geringeren Kosten beim Magistratsprojekt waren nicht ohne Einfluß für die Entschließung der Gemeindebehörden. Doch werden allgemein die großen Schwierigkeiten, die später bei der Durchführung des Unternehmens eintraten, und die ungünstige Entwicklung, die dasselbe genommen hat, nicht zum mindesten auf diese falsche Sparsamkeit zurückgeführt. Den verkehrstechnischen Anforderungen wurde das Magistratsprojekt allerdings gerecht, dafür aber waren architektonische Momente zu wenig berücksichtigt. So wies z. B. das Magistratsprojekt 10 spitze Ecken, das Seelingsche nur 5 auf. Noch ehe das Projekt den Stadtverordneten vorgelegt wurde, sah sich die Vereinigung Berliner Architekten veranlaßt, mit Rücksicht auf die schweren künstlerischen Bedenken, die sich gerade hier gegen die Straßenführung im Magistratsprojekt erheben ließen, in einer Eingabe das Seelingsche Projekt zu befürworten. Auch im übrigen erwartete man von der geschwungenen Fluchtlinien-

führung sowie der größeren Geschlossenheit der Baublocks eine günstigere architektonische Wirkung.

Beide Projekte, sowohl das des Magistrats als auch das der Architekten Seeling und Knüpfer, arbeiteten aber noch ganz mit den Mitteln der alten Schule. Insbesondere kommt der alte Grundsatz, daß nur gerade Straßen zur Bewältigung eines großen Verkehrs geeignet sind, im Magistratsprojekt zum Ausdruck. Inwieweit der moderne Städtebau die Lösung von Verkehrsproblemen mit architektonischen Aufgaben zu verbinden weiß, zeigen die Vorschläge, die von zwei Architekten für den Bebauungsplan im Sanierungsgebiet gemacht wurden (Fig. 90, 91). Im Jahre 1898 veröffentlichte der Architekt Wolff in der Deutschen Bauzeitung ein Projekt, das im Prinzip ebenfalls auf die vom Magistrat angestrebte Gabelung zurückkommt und auch den Durchbruch jenseits der Lothringer Straße vorsieht. Wolff hebt einige Straßen auf, lehnt sich im übrigen soweit wie möglich an die alten Baufluchtlinien an und rückt immer nur auf einer Straßenseite die neuen Fluchtlinien hinter die alten zurück. Die Durchführung wird durch solche Rücksichten auf das Bestehende wesentlich erleichtert, und außerdem bleibt der alte historische Charakter nach Möglichkeit gewahrt. An Stelle des dreieckigen Platzes an der Hirtenstraße wird ein viereckiger Platz geschaffen; die eine Gabelung führt zunächst senkrecht bis zur Lothringer Straße und von da diagonal nach der Schönhauser Allee. Die südöstliche Gabelstraße stellt dagegen eine direkte Verbindung mit der Prenzlauer Allee her, und zwar mündet sie nicht in der verkehrsreichen Lothringer Straße, sondern in der stilleren Linienstraße in die Ausfallstraße ein. Das Projekt hat unzweifelhaft einen Nachteil, denn ohne den Durchbruch zwischen Lothringer Straße und Schönhauser Allee kann den verkehrstechnischen Anforderungen nicht genügt und der Anschluß der Kaiser-Wilhelm-Straße an die Ausfallstraßen nicht erreicht werden.

Fig. 90. Berlin.
Vorschlag Wolffs für die Sanierung des Scheunenviertels.
1. Lothringer Straße. 3. Schönhauser Straße.
4. Prenzlauer Straße. 5. Hirtenstraße.

Moderne Lösungen.

Wolff.

Fig. 91. Berlin.
Vorschlag Sutters für die Sanierung des Scheunenviertels.
1. Lothringer Straße. 3. Schönhauser Straße.
4. Prenzlauer Straße. 5. Hirtenstraße.

Anders ist es bei dem Projekt von Konrad Sutter in Mainz, das im Jahre 1897 ebenfalls in der Deutschen Bauzeitung veröffentlicht wurde. Auch bei diesem Projekt (vgl. Fig. 91) sind die alten Baufluchtlinien soweit als möglich geschont oder nur zurückgesetzt. Der wie bei Wolff viereckige Platz am Ausgang der Kaiser-Wilhelm-Straße ist größer und erstreckt sich bis an die Grenadierstraße; die südliche Gabelstraße mündet nicht in die Prenzlauer Allee, sondern, ähnlich wie beim Magistrats-

Sutter.

projekt, in die Linienstraße ein. Die Bauflucht am Schönhauser Tor ist zurückgesetzt, und auch hier ist ein regelmäßig gestalteter Platz zwischen der Lothringer und Linienstraße vorgesehen. Der nördliche Arm dagegen lehnt sich an die alte Grenadierstraße an. Diese ist bis an die Lothringer Straße durchgebrochen und der Block zwischen Lothringer Straße, Linienstraße, Alter Schönhauser Allee und der verlängerten Dragonerstraße als Platz gedacht. Dieser Platz vermittelt dann den Anschluß an das Prenzlauer Tor und die Schönhauser Allee. Es sind also bei diesem Projekt die unschönen Spitzen und Dreieckplätze vermieden. Schließlich ist auch vorgesehen, die Grenadierstraße bis über die Lothringer Straße hinaus wie bei dem ersten Magistratsprojekt nach der Fehrbelliner Straße durchzubrechen, und da dann der Platz am Prenzlauer Tor überflüssig wird, schlägt der Verfasser des Entwurfs vor, diesen zu bebauen.

Verzögerungen vor Ausführung des Magistratsprojektes.

Nachdem das Magistratsprojekt von den Stadtverordneten angenommen worden war, vergingen noch einige Jahre, bis die Ausführung in die Wege geleitet werden konnte. Es traten noch mannigfache Verzögerungen ein. Die Aufsichtsbehörde erhob nämlich Bedenken, daß nicht genügend Sorge dafür getroffen sei, die Emittierten anderwärts unterzubringen. Der Magistrat hatte große Mühe, diese berechtigten Einwände der Aufsichtsbehörde zu zerstreuen. Eine Verzögerung trat auch noch dadurch ein, daß verschiedene Interessentenkreise mit dem Magistratsprojekt nicht einverstanden waren, weil ein Teil des Scheunenviertels stehen bleiben sollte und die Sanierung mithin eine unvollkommene war. Einige Grundbesitzer hatten deshalb Einspruch gegen den Fluchtlinienplan erhoben. Dieser Einwand war sehr berechtigt, wie die spätere Entwicklung des Unternehmens zeigt. Doch wurde dieser vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten als unbegründet zurückgewiesen. Eine weitere Verzögerung trat dadurch ein, daß die Frage zunächst nicht geklärt war, ob das Unternehmen mit Rücksicht auf die wohnungshygienischen Gesichtspunkte als dem öffentlichen Interesse dienend anzusehen sei und ob infolgedessen auch für die nicht in die Fluchtlinie fallenden Grundstücke das Enteignungsrecht angewendet werden könne. Zur Klärung dieser Frage hatte man von einer Autorität auf dem Gebiete des Enteignungsrechtes ein Gutachten eingefordert. Der betreffende Gutachter erkrankte aber und war zunächst nicht in der Lage, das Gutachten zu liefern, und so blieb diese Frage mehrere Jahre ungeklärt, bis sie schließlich in dem Sinne entschieden wurde, daß das Enteignungsverfahren anwendbar sei. Endlich sei unter den Ursachen, die die Ausführung des Unternehmens verzögerten, noch eine später vorgenommene, wenn auch nur unbedeutende Änderung des Projektes erwähnt, wonach auch die nordöstliche Ecke am Schönhauser Tor eine Umgestaltung erfahren sollte. Das Projekt mußte infolgedessen noch einmal den Stadtverordneten zur Beschlußfassung vorgelegt werden und auch den vorgeschriebenen Instanzenweg bei den Regierungsbehörden zurücklegen, ehe an die Ausführung gedacht werden konnte. So kam es, daß erst am 20. Januar 1903 von dem

Erteilung der Enteignungsbefugnis.

Polizeipräsidium die Mitteilung einging, daß durch allerhöchsten Erlaß vom 5. Dezember 1902 die Genehmigung für die Ausführung des Magistratsprojektes erteilt und gleichzeitig auf Grund des Gesetzes vom 11. Juli 1874 der Stadt das Recht verliehen sei, zur

Beseitigung des Scheunenviertels und zur Regulierung eines Teiles der angrenzenden Straße das Eigentum an den im zugehörigen Plan bezeichneten Grundstücken im Enteignungswege zu erwerben. Damit konnte die Ausführung der Sanierung in Angriff genommen werden. In der von der Regierung gemachten Anleihe im Jahre 1903 war auch ein Betrag von 13 300 000 M. hierfür mit einbegriffen. Indessen war die Aufnahme dieses Betrages in die Anleihe von der Regierung an die Bedingung geknüpft worden, daß die Stadt sich verpflichtete, das ganze Unternehmen in eigener Regie selbst auszuführen oder von einer geeigneten Firma ausführen zu lassen. Der letztere Weg würde der Stadt die geringeren Schwierigkeiten verursacht haben, und so suchte man zunächst auf diese Weise die Aufgabe zu lösen. Das Konsortium, das sich früher für die Sanierung des Scheunenviertels interessiert hatte, war zurückgetreten, seitdem mit der Annahme des Magistratsprojektes die auf seine Veranlassung hin ausgearbeiteten Vorschläge der Architekten Seeling und Knüpfer abgelehnt worden waren. Trotz längeren Wartens und mehrfacher Verhandlungen fand sich aber kein Unternehmen oder Konsortium, das sämtliche Grundstücke übernommen hätte. So mußte also die Stadt zum Ankaufe der Grundstücke selbst schreiten. Allerdings hoffte man noch immer, daß für die Bebauung sich ein großes Privatunternehmen bereit erklären werde. In diesem Sinne gelangte am 11. Juli 1905 eine auf Antrag der Tiefbaudeputation ausgearbeitete Vorlage des Magistrats an die Stadtverordneten, in der im besonderen die Frage des Ankaufs erörtert war. Im ganzen galt es 119 Grundstücke = 44 544 qm zu erwerben. Nach den bestehenden rechtlichen Verhältnissen hätte für jeden dieser 119 Kaufabschlüsse ein gemeinsamer Beschluß des Magistrats und der Stadtverordneten herbeigeführt werden müssen, und die Durchführung des Unternehmens würde dadurch zum mindesten verzögert, wenn nicht gar unmöglich gemacht worden sein. Ähnlich wie bei der Sanierung der Königsmauer sollte daher eine aus 3 Magistratsmitgliedern und 6 Stadtverordneten bestehende Kommission den Ankauf und auch die weitere Durchführung der Sanierung übernehmen. Die Kommission, die als Scheunenviertelkommission bezeichnet wurde, sollte sich später nur noch mit dem Ankaufe des Geländes befassen und wurde am 28. Februar 1910 von 9 auf 5 Mitglieder reduziert, so daß ihr nur noch 2 Magistratsmitglieder und 3 Stadtverordnete angehörten. Diese Kommission erhielt 4 Vorlagen. Der Erwerb der alten Häuser ging sukzessive vor sich, die Grundstücke wurden allmählich erworben. Nach Abschluß aller Verhandlungen ergab sich, daß von den 119 zu erwerbenden Grundstücken 78 freihändig und 41 im Enteignungsverfahren erworben waren. Der Vorsitzende der obengenannten Scheunenviertelkommission wurde zum Verwalter der Grundstücke ernannt, was zweckmäßig war, weil die Verwaltung und Vermietung der Grundstücke bis zum Wiederabbruch und Wiederverkauf einen wesentlichen Zweig der Stadtverwaltung bildete. Bei der Art der Bebauung war mit erheblichen Schwierigkeiten in der Ablösung der Mietverträge und in der Weitervermietung der angekauften Häuser zu rechnen. Bessere Mieter fanden sich naturgemäß selten, da der Stadtteil wenig Anziehungskraft auf sie ausübte und auch nur kurzfristige Mietverträge abgeschlossen werden konnten. Es

Bereitstellung von 13,3 Mill.

Erwerb durch die Stadt.

Scheunenviertelkommission.

Ankauf und Enteignung.

Weitervermietung.

wäre infolgedessen nicht zu umgehen gewesen, daß wieder Elemente einzogen, die den Ruf eines Hauses gefährdeten. Zur Entfernung solcher Elemente war damit zu rechnen, soweit sie nicht inzwischen nach Hinterlassung von Mietschulden heimlich entschwunden waren, die Hilfe der Gerichte in Anspruch zu nehmen. Außer diesen Schwierigkeiten war auch mit erheblichem Mietausfall und Kosten zu rechnen; um alle diese Verhandlungen, zu denen die Stadtverwaltung wenig geeignet war, abzuwälzen, wurden die Grundstücke an einen Generalmieter abgegeben, der sie bis zum Abbruch verwaltete. Die Scheunenviertelkommission hatte sich zunächst also vorwiegend mit dem Erwerbe der Grundstücke zu befassen, eine Arbeit, die bei der Schwierigkeit der Verhältnisse allerdings auch einen Aufwand von Mühe und Zeit erforderte. Im Voranschlag hatte man damit gerechnet, daß der Verkauf auf Abbruch die Abbruchskosten zum mindesten decken würde. Es ließe sich sogar ein geringfügiger Gewinn damit erzielen. Die geforderten Grundstückspreise waren aber immerhin derart, daß die in der Anleihe von 1903 für Grunderwerb und Straßenbau festgesetzten 13 300 000 M. nicht ausreichten, was auch schon im Verwaltungsbericht zum Ausdruck kommt, der im Jahre 1905 erschienen ist. Die Gesamtkosten für den Ankauf der Grundstücke, abzüglich der beim Verkauf auf Abbruch erzielten Einnahmen, sowie für Anlegen und Pflasterung der Straßen betrugen ..... 16 246 902 M.

Gegenüber dem Voranschlag von ..... 13 300 000 „

waren sie also um ..... 2 946 902 M.

überschritten.

Generalmieter.

Erwerbskosten.

In den Jahren 1906 bis 1910 waren die Häuser im Scheunenviertel allmählich abgebrochen worden und damit der erste Abschnitt des Sanierungswerkes zum Abschluß gekommen. An Stelle eines verrufenen und ungesunden Stadtteiles besaß die Stadt ein freies, neu aufgeteiltes Gelände, das sie nunmehr auf die vorteilhafteste Weise zu verwerten suchte. Und zwar glaubte man, wie die Geschichte des Verkaufs zeigt, daß die Höhe des Kaufpreises für die Größe des Vorteils entscheidend sei, eine Anschauung, die schon im privaten Handelsverkehr nicht uneingeschränkt gilt, die aber bei der Lösung von Aufgaben der kommunalen Bau- und Wohnungspolitik nicht maßgebend sein darf, da es sich hierbei um Vorteile und Werte handelt, die nicht direkt in Geld ziffernmäßig auszudrücken sind, und doch kam diese Anschauung bei der Realisierung des Scheunenviertels wiederholt zum Ausdruck. Der Magistrat sah zwei Möglichkeiten, das Gelände wieder zu bebauen. Die Stadt sollte entweder die einzelnen Grundstücke direkt verkaufen oder das gesamte Areal an einen Privatunternehmer veräußern, der dann seinerseits die Bebauung in die Wege zu leiten hätte, sei es ebenfalls im Wege des Einzelverkaufs, sei es durch Bebauung des Gesamtgeländes auf eigenes Risiko. Die letztere Möglichkeit war in Anbetracht der dortigen Verhältnisse nur gering. Die Vorschläge zielten in erster Linie darauf hin, viele der im Unternehmen investierten Kapitalien wieder zu realisieren, während die anderen Gesichtspunkte, um derentwillen man die Sanierung ausgeführt hatte, nicht berücksichtigt blieben. Die Stadt begnügte sich demnach damit, nur die erste Hälfte des Sanierungswerkes, den Abbruch der alten

Gesichtspunkte für den Verkauf.

Häuser und die Neuaufteilung des Geländes, vorzunehmen, die Durchführung des zweiten Teiles, die Wiederbebauung, aber sollte dagegen wieder der privaten Spekulation überlassen werden, um den Zuschuß möglichst zu verringern. Man sah nicht ein, daß die großen Kosten, die man schon aufgewendet hatte, unter Umständen nicht das wirken konnten, was man erwartet hatte. So war für die Wiederunterbringung der Dislozierten nicht gesorgt, und vor allem war in den von der Stadt beabsichtigten Realisierungsmöglichkeiten nicht dem Rechnung getragen, daß eine schnelle und einheitliche Bebauung des Gesamtareals vom Standpunkte der wirtschaftlichen, wohnungspolitischen und städtebaulichen Entwicklung unbedingt notwendig sei.

So traten all diese Gesichtspunkte in der zweiten Hälfte der Unternehmung hinter dem Geldpunkte zurück. Statt dessen trat immer wieder der Gedanke in den Vordergrund, einen möglichst hohen Preis für das Gelände zu erzielen; man ging sogar so weit, ernstlich zu erwägen, ob man nicht ohne Vermittlung von Agenten arbeiten könne, um die diesen zukommende Provision zu sparen.

Beschränkung der Rechte der Scheunenviertelkommission.

Die Scheunenviertelkommission hatte beim Einkauf eine sehr weitgehende Vollmacht genossen, zum Vorteil einer glatten Abwicklung der schwierigen weitläufigen Geschäfte. Beim Verkauf wollte man aber den Gemeindebehörden in ihrer Gesamtheit wieder einen größeren Einfluß sichern, vielleicht auch, weil man verhüten wollte, daß die Kommission ein ihr zwar im allgemeinen vorteilhaft erscheinendes, aber nicht sehr hohes Angebot annehme. Der Magistrat machte daher unter dem 21. Januar 1909 geltend, daß es verfassungsrechtlich nicht zulässig sei, die Verantwortung der Gemeindebehörden in ihrer Gesamtheit auf einzelne Mitglieder der betreffenden Körperschaften zu übertragen. Demzufolge wurden die Rechte der Scheunenviertelkommission etwas beschnitten, indem sie von nun an den Verkauf nur vorzubereiten hatte, alle Offerten aber von Fall zu Fall Magistrat und Stadtverordneten vorzulegen waren. Die Scheunenviertelkommission erhielt Auftrag:

1. den Verkauf öffentlich auszuschreiben;
2. mindestens 8 000 000 M. zu fordern;
3. für den Einzelverkauf die Bewertung der Parzellen nach dem von der Gemeinde aufgestellten Aufteilungsplan zu normieren und die Verkaufsbedingungen in möglichster Anlehnung an die bei der Grundeigentums-Deputation üblichen Bestimmungen festzusetzen. Nach dem Aufteilungsplan waren 40 Grundstücke von 426 bis 1616 qm vorgesehen und die Einheitspreise mit 150—700 M. pro Quadratmeter, der Durchschnittspreis mit 275,25 M. pro Quadratmeter angesetzt.
4. Der Zuschlag erfolgt auf Gemeindebeschluß.

Damit war der Kommission nun die Ausführung eines eng umgrenzten Programms mit rein finanziellen Gesichtspunkten übertragen. Die Erreichung des von der Mehrheit der Magistratsmitglieder und Stadtverordneten erstrebten Zieles aber war dadurch gehemmt, daß der Kommission die freie Entschlußfassung unterbunden und ihr daher auch die Möglichkeit genommen war, eine sich unerwartet darbietende Ge-

legenheit zu erfassen. Ein rasches Handeln, die Vorbedingung aller wirtschaftlichen Tätigkeit, war ausgeschlossen, und somit hätte es von vornherein fraglich scheinen müssen, ob man auf diese Weise das von der Mehrheit der Stadtverordneten und Magistratsmitglieder erstrebte Ziel, das Scheunenviertel zu einem möglichst hohen Preise zu verkaufen, erreichen konnte.

Versuche mit Einzelverkauf.

Zunächst versuchte man das Gelände direkt zu veräußern; man hoffte, daß dann die Stadt die Gewinne machen könne, die sonst einem Privatunternehmer überlassen werden mußten. Am 15. März 1909 wurde von der Scheunenviertelkommission ein Verkaufsbureau eingerichtet, nachdem tags zuvor das nach Niederlegung des Scheunenviertels und Anlage neuer Straßen und Plätze freigewordene Baugelände von 40 Parzellen = 32 200 qm im Gemeindeblatt öffentlich zum Verkauf ausgeschrieben war. Den Bewerbern blieb es freigestellt, ob sie das Gelände im ganzen, in Blocks oder in einzelnen Baustellen erwerben wollten. Angebote waren bis zum 24. April 1909 an die Scheunenviertelkommission einzureichen. Die Ausschreibung wurde in vier Zeitungen mehrmals wiederholt, aber ohne nennenswerten Erfolg. Ein Angebot auf den Erwerb des ganzen Geländes war bis zum 24. April 1909 überhaupt nicht eingegangen, und an Einzelangeboten wurden nur sechs auf acht Parzellen eingereicht,

Folgen des Wartens auf die Käufer.

die noch dazu unannehmbar waren. Man „wartete" noch $^3/_4$ Jahr lang auf geeignete Käufer, aber vergeblich, bis zum Dezember 1909 war zu den sechs unannehmbaren Angeboten kein weiteres hinzugekommen. Die Angelegenheit ruhte wieder ein ganzes Jahr lang, die „Konjunktur" sei nicht günstig gewesen, ein so großes Objekt zu realisieren. Unterdessen kostete die Sanierung des Scheunenviertels durch Zinsverluste und zu zahlende Zinsen täglich 1000 M., in den umliegenden Stadtteilen erlitten Handwerker und Handeltreibende durch das Fehlen einer Bevölkerung von 10 000 Personen nicht unerhebliche Verluste, während die wüst daliegende große Fläche des Scheunenviertels auch noch die Entwicklung der Königsstadt gefährdete, die eigentlich durch die Sanierung beabsichtigt war. Die Zahl der Petitionen, die wegen unerquicklicher Zustände im Sanierungsgebiet und den angrenzenden Stadtteilen an die Stadtverordneten gelangte, wuchs in diesem Jahre noch weiter an; die Grundbesitzer agitierten z. B. in einer Eingabe des Vereins zur Förderung der Interessen des Stadtviertels am Prenzlauer Tor lebhaft dafür, unter allen Umständen das Areal des Scheunenviertels baldigst zu bebauen und weniger auf die Höhe des Kaufpreises als auf das Wohl des Stadtviertels Rücksicht zu nehmen, das unter der bis dahin erfolglos betriebenen Verkaufspolitik erhebliche Schäden erleide. Erst im Dezember 1910 konnten sich Magistrat und Stadtverordnete wieder ernstlich mit dem Verkauf des Scheunenviertels beschäftigen, indem in dieser Zeit v i e r A n g e b o t e eingingen, von denen zwei in engster Wahl standen und deren eines nach lebhaftem Kampf schließlich angenommen wurde. Die geringste

Angebot eines Agenten.

Aussicht auf Annahme hatte das Angebot eines Kaufmannes, der das Gelände selbst nicht erwerben wollte und nur erklärte, binnen zwei Jahren für sämtliche Baustellen des Scheunenviertels der Stadt Käufer zu finden. Der Betreffende bot also gewissermaßen seine Vermittlungsdienste der Stadt an, die, wenn sie den Vorschlag angenommen

hätte, das Gelände durch einen Agenten parzellenweise verkauft haben würde. In der Zwischenzeit war der Verkaufspreis bei Einzelverkauf auch erhöht worden auf

9 147 380 M.

Nach der vorliegenden Offerte sollte der Preis um 10% reduziert werden,

also um ..... 914 738 „

so daß der Verkaufspreis ..... 8 232 642 M.

betragen hätte. Den Einzelverkauf der Parzellen dachte sich der Betreffende so, daß 10% des Kaufpreises bei der Auflassung in bar gezahlt werden, das Restkaufgeld zu 4% verzinst und nach Fertigstellung der Häuser durch eine erste Hypothek abgelöst werden sollte. Für den Abschluß der Kaufverträge und die Vermittlung der Zahlungen war ein Notar zu wählen. Der betreffende Kaufmann beanspruchte für den Verkauf 2% Provision = 164 652 M., wovon die Hälfte im Betrage von 82 326 M. dem Makler für die Mitarbeit zukam. Dieser Vorschlag bot der Stadt wenig Vorteile, denn es war fraglich, ob der Kaufmann auch wirklich für die 40 Parzellen Käufer finden könne. Sie wäre also für die nächsten zwei Jahre gebunden gewesen, ohne Garantien für die Realisierung zu besitzen, auch bestand die alte Zinslast unvermindert fort. Da noch andere Angebote eingingen, bei denen diese Nachteile vermieden waren, und da mithin für die nächste Zeit die Aussicht einer günstigen Realisierung vorhanden war, kam diese Offerte nicht in Betracht.

Angebot einer Gesellschaft, die das Land in Erbbau übernehmen will.

Weit eher war dies bei einem zweiten Angebot der Fall, das zunächst sehr viel für sich zu haben schien, wenn es auch später fallen gelassen werden mußte, da die Kaution von 5% des Kaufpreises nicht hinterlegt wurde. Diesem Projekt fehlte für die Ausführung eine finanzielle Grundlage; es ist indes von Bedeutung, weil es einen Versuch darstellt, das Erbbaurecht bei Durchbrüchen und Sanierungen zur Anwendung zu bringen. Sofern die Stadt Berlin ein Erbbaurecht bestellt, sollte eine Aktiengesellschaft mit 2 000 000 M. Aktienkapital gegründet werden, die das Gelände des Scheunenviertels einheitlich mit Wohn- und Geschäftshäusern zu bebauen hätte, die allen Ansprüchen des modernen Komforts genügen; sogar ein Fernheizwerk nach Dresdner Muster war vorgesehen. Zwangsversteigerungen und Mietunterbietungen waren demnach ausgeschlossen, und eine gleichmäßige ungestörte günstige Entwicklung schien den Offerierenden dadurch gesichert. Der Preis für das Gelände war mit 8 000 000 M. eingesetzt. Der Erbbauvertrag folgte den bei der Aufteilung der Domäne Dahlem maßgebenden Grundsätzen, nur wurde der Erbbauzins nicht zu 2%, sondern mit $2^1/_4$%, d. i. für 8 000 000 M. 180 000 M., berechnet, und die Dauer des Erbbauvertrages war nicht wie in Dahlem auf 70, sondern nur auf 60 Jahre bemessen. Mit dem Erlöschen des Erbbauvertrages fallen sämtliche Baulichkeiten lasten- und schuldenfrei der Stadtgemeinde zu. Man nahm an, daß die Grundstücke dann gegenüber 8 000 000 M. beim Erwerb einen Wert von 24 000 000 M. haben werden und die Stadt dann einen Gewinn

*) Prof. Ermann von der Universität Münster hat, vergl. Vossische Zeitung, am 17. 9. 1900 in Berlin über „Das Erbbaurecht, seine soziale und finanzielle Bedeutung für die Verwertung des Scheunenviertels" gesprochen.

von 16 000 000 M. erzielen könne, der auf 28 000 000 M. anwächst, da die der Stadt zufallenden Baulichkeiten einem Kapital von 12 000 000 M. entsprechen. Ob diese Werte nicht zu hoch gegriffen sind, sei dahingestellt. Der Vorschlag fand zunächst nicht genügend Anklang, konnte aber mit den beiden anderen ernstlich konkurrieren.

Angebot einer Berliner Terraingesellschaft.

Bei einem weiteren Angebot einer Terraingesellschaft, die die Grundstücke käuflich unter Überlassung einer städtischen Hypothek übernehmen wollte, wäre der Zinsfuß freilich höher gewesen; die Stadt hätte aber damit die Grundstücke für immer aus der Hand gegeben und keine Gelegenheit gehabt, die späteren Werterhöhungen selbst zu genießen, wie das bei dem Erbbauvertrag der Fall gewesen wäre. Es war also billig, daß der Zinsfuß beim Erbbaurecht um $1^1/_2$% geringer war. Aber am 13. Dezember 1910 verbesserte man das Angebot, indem für die letzten fünfzig Jahre der Erbbauzinsfuß um $^1/_4$% erhöht werden und statt $2^1/_4$ $2^1/_2$% betragen sollte; auch erklärte sich die Firma bereit, für die Dauer des Erbpachtverhältnisses an die Stadt Berlin aus den Jahreserträgnissen die Hälfte desjenigen Betrages abzuführen, der nach Abzug aller Unkosten, Zinsen und Amortisationsbeiträge für das Aktienkapital verbleibt. Während der ersten 45 Jahre, solange die Obligationsanleihe von 9 000 000 M. noch nicht amortisiert ist, wird dieser Betrag auf jährlich 20 000 M. (in Summa 900 000 M.) berechnet. Für die letzten 15 Jahre dagegen hätte die Stadt mit einer Einnahme von jährlich 200 000 M. zu rechnen, da die Amortisationsbeiträge (in Summa 3 000 000 M.) fortfallen. Das Angebot war also hierdurch um weitere rund 4 000 000 M. verbessert. Es konnte jedoch von den Gemeindebehörden nicht angenommen werden, da die betreffende Firma die nötige Kaution von 5% nicht stellen konnte und die erforderlichen Mittel nicht schon bereitgehalten wurden, sondern erst nach Annahme der Offerte durch die Stadt auf dem Kapitalmarkt aufgebracht werden sollten.

Die größte finanzielle Sicherheit bot das Angebot einer Terraingesellschaft, nur hatte dieses den Nachteil, daß es in einer Höhe von 6 700 000 M. um 1 300 000 M. hinter dem geforderten Mindestpreis von 8 000 000 M. zurückblieb. Der Magistrat versuchte, die Annahme der Offerte durch die Stadtverordneten zu erreichen; er wies darauf hin, daß bei der infolge Einführung des Handwerkerversicherungsgesetzes und der Wertzuwachssteuer ungünstigen Konjunktur im Terrain- und Baugeschäft auf ein höheres Angebot bei den gleich günstigen Garantien nicht zu rechnen sei. Die Terraingesellschaft erklärte sich in einem Angebot, das durch notarielle Beurkundung bindende Form erhalten hatte, dazu bereit, das Gelände für 6 700 000 M. zu übernehmen und am Tage der Auflassung 670 000 M. in bar zu zahlen, während das Restkaufgeld von 6 030 000 M. bis 1. Januar 1918 von der Stadt gestundet wird. Die Käufer sind bereit, das Restkaufgeld ganz oder in Teilen von nicht unter 50 000 M. und jederzeit nach vorhergehender vierzehntägiger Kündigung zu bezahlen; es ist aber ohne Kündigung sofort zu zahlen, wenn die Zinsen nicht innerhalb der ersten sieben Tage eines Kalendervierteljahres vollständig geleistet sind oder die Zwangsvollstreckung verfügt ist. Bei einer Zwangsversteigerung der verkauften Grundstücke ist die Stadtgemeinde verpflichtet, die darauf allein haftende Restkaufgeldhypothek auf Verlangen des Käufers

bis zum 1. Januar 1916 unter den Zins- und Zahlungsbedingungen des Vertrages an erster Stelle stehen zu lassen, falls der Käufer oder ein von ihm spätestens zwei Tage vom Versteigerungstermin an zu benennender Dritter die Grundstücksteile in der Zwangsvollstreckung ersteht. Der Käufer garantiert, daß bei einer Zwangsversteigerung die Stadtgemeinde wegen ihrer Kaufgeldhypothek nebst Zinsen und Kosten voll ausgeboten wird. Das Restkaufgeld wird an erster Stelle hypothekarisch sichergestellt, und nur auf Verlangen der Stadt ist die Terraingesellschaft verpflichtet, jederzeit in die Bildung von Hypothekenbriefen zu willigen. Verkauft die Terraingesellschaft ihre Grundstürke weiter, muß das Restkaufgeld so auf die einzelnen Parzellen verteilt werden, daß auf jeder ein angemessener Betrag an erster Stelle als Alleinhaft verbleibt. Die Zwangsvollstreckung eines verkauften Grundstücks hat keinen Einfluß auf die Rückzahlung der übrigen Restkaufgelder, die die Gesellschaft der Stadt schuldet. Die Stadt gewährte der Käuferin auch einige Vergünstigungen, so die Befreiung von Anliegerbeiträgen, indem die Stadt sich verpflichtete, bis zum 1. Juli 1913 die Hankestraße, Weydinger Straße, Koblanckstraße und den Bülowplatz auf ihre Kosten zu asphaltieren, mit Gasbeleuchtung zu versehen und den Bülowplatz mit gärtnerischen Anlagen auszustatten. An dessen Nordseite, also da, wo die Kaiser-Wilhelm-Straße architektonisch einen Abschluß erhalten soll, sichert sich die Stadt im Vertrage auch einen Einfluß auf die Gestaltung der Fassaden, indem im § 7 die Bebauung der Grundstücke an der Nordseite des Bülowplatzes von der Genehmigung der Fassaden durch den Magistrat abhängig gemacht wird. Um zu verhindern, daß die Bebauung (Baubeginn) verzögert wird, wenn die Genehmigung lange ausbleibt, ist vereinbart, daß die Genehmigung als erteilt gilt, wenn drei Wochen nach Eingang der Zeichnung vergangen sind, ohne daß eine Rückäußerung erfolgte. Zuwiderhandlungen gegen diese Bestimmung werden von den Käufern in zweiter Hand durch eine Konventionalstrafe geahndet, die 200 M. für den Meter Straßenfront beträgt. Die Terraingesellschaft leistet dazu eine Sicherheit von 20 000 M.

Die Kosten des Verkaufes trägt die Terraingesellschaft, sie übernimmt auch die Hälfte der Provision, die etwa in Höhe von $2^1/_2\%$ des Kaufpreises der Stadt für die Vermittlung des Geschäfts in bar zu zahlen ist. Bei der Zahlung der Wertzuwachssteuer kommt die Stadt der Käuferin entgegen; sie kann dieselbe nicht von der Steuer an sich befreien, die Steuer wird aber für die Gesellschaft keine Last, indem die Stadt die Restkaufgeldhypothek um den Betrag der gezahlten Steuer abschreibt, oder gar, wenn diese schon getilgt ist, in bar zurückerstattet.

Die Terraingesellschaft war bis zum 15. Januar 1911 an dieses Angebot gebunden. Erwähnt sei noch eine Bestimmung rein lokaler Natur, weil sie auf die Entwicklung des Verkehrs in der Kaiser-Wilhelm-Straße von Einfluß ist. Im § 8 erklärt die Stadt, daß sie, ohne eine bestimmte Verpflichtung einzugehen, bestrebt ist, die Verkehrsstörungen an den Markthallen abzustellen und die Kaiser-Wilhelm-Straße ebenso oft wie die verkehrsreichsten Straßen von Berlin zu reinigen!

An diesem Angebot fanden die Stadtverordneten manches zu beanstanden.

So bemängelte ein Stadtverordneter Cohn, daß die Stadt ein im Innern der Stadt gelegenes wertvolles Gelände zu so niedrigem Preise verkaufen wolle, ehe sie ganz gewiß sei, ob nicht ein Teil für städtische Zwecke zu benutzen sei. Der Redner erinnerte daran, daß die Stadt Berlin ein früher in ihrem Besitz befindliches Grundstück habe zurückkaufen müssen, als es für die Errichtung einer Schule gebraucht wurde. Vor allem nahm der Stadtverordnete Stadthagen gegen den vorgeschlagenen Verkauf Stellung; bei Annahme des Vertrages werde man das für die Verbesserung des Scheunenviertels aufgewandte Geld zum Vorteile einer Privatgesellschaft hinauswerfen. Der Preis von 200 M. pro Quadratmeter sei viel zu niedrig. Die Terraingesellschaft werde beim Verkauf einen Durchschnittspreis von 350 M. pro Quadratmeter erzielen. Die im Vertrag angeführte Kaufsumme entspreche nicht den Tatsachen, denn indem die Verzinsung erst neun Monate nach der Auflassung beginnt, werde die Kaufsumme von 6 700 000 M. gewissermaßen um 160 000 M. herabgesetzt. Vor allem aber wurde die Verzinsung von $3^1/_2\%$ im Verhältnis zu dem geringen Preis als zu niedrig erachtet. Die Terraingesellschaft bemühte sich in der Folgezeit, den Wünschen der Stadt soweit als möglich zu entsprechen. Der Zinsfuß wurde von $3^1/_2\%$ auf 4% heraufgesetzt; sie hielt aber daran fest, daß die Verzinsung erst neun Monate nach der Auflassung beginnt; die Wertzuwachssteuer zu tragen, erklärte sie sich bereit, auch sicherte sie der Stadt eine Gewinnbeteiligung von 50% bei einem Reingewinn von mehr als 1 000 000 M. zu, der sich, einen Verkaufserlös von 9 000 000 M. vorausgesetzt, folgendermaßen berechnet:

a) Einstandsberechnung.

Erwerbspreis	6 700 000 M.
Kosten des Erwerbs und Hälfte der Maklerprovision	300 000 „
Unkosten auf 5 Jahre à 50 000 M.	250 000 „
	7 250 000 „

b) Gewinnanteilberechnung.

Erlös	9 000 000 M.
Vom Gewinnanteil bleibt frei	1 000 000 „
Mithin sind zu verrechnen	8 000 000 M.
Hiervon ist der Einstandspreis abzuziehen	7 250 000 „
so daß ein zu verteilender Gewinn von	750 000 M.
verbleibt.	
Davon sind der Stadt Berlin zu zahlen 50%	375 000 „
Der Verkaufserlös der Stadt von	6 700 000 „
erhöht sich also auf	7 075 000 M.

Am 5. Januar verbesserte die Terraingesellschaft ihr Angebot noch weiter: der Kaufpreis wurde auf 7 000 000 M. erhöht und eine Gewinnbeteiligung in Höhe von 350 000 M. garantiert. Die Garantiesumme sowie das Restkaufgeld, das nach einer Anzahlung von 1 700 000 M. stehen bleibt, ist vom 11. April 1911 ab mit 4% zu ver-

zinsen. Man hatte also auch die Zeit, in der noch keine Zinsen gezahlt werden mußten, von neun Monaten auf drei Monate herabgesetzt. Die Terraingesellschaft hatte diese Verbesserungen ihres Angebotes im Konkurrenzkampfe mit einer Doppelfirma vorgenommen, die günstigere Aussichten hatte, den Zuschlag zu erhalten, weil der Kaufpreis um etwas höher war. Der Vertrag entspricht im allgemeinen dem auch von der Terraingesellschaft vorbereiteten. Der Unterschied im Angebot lag — abgesehen davon, daß der Stadt die Provision in Höhe von 1% zu zahlen zukam — in der Höhe des Kaufpreises und der Verzinsung. In der Offerte vom 13. Dezember 1910 war ein Preis von 7 000 000 M. geboten, also 400 000 M. mehr als die Terraingesellschaft; am 16. Dezember erhöhte sie den Preis auf 7 250 000 M., später auf 7 600 000 M., entsprechend den Verbesserungen, die die Terraingesellschaft ihrerseits mit ihrem Angebot vornahm. Die Verzinsung war immer mit 4% angenommen, und in letzter Stunde, als die Terraingesellschaft ihre letzten Verbesserungsvorschläge gemacht und die bestimmte Erklärung abgegeben hatte, einen höheren Preis nicht zahlen zu können, ohne die Entwicklung des Unternehmens zu gefährden, erhöhte die Doppelfirma ihr Angebot auf 8 000 000 M. Bei der Auflassung betrug die Anzahlung 1 800 000 M., und 6 200 000 M. blieben als Gesamthypothek zu 4% stehen. Damit war der erwartete Kaufpreis von 8 000 000 M. eingehalten und die Firma erwarb am 25. Januar 1911 das Gelände des Scheunenviertels.

Angebot und Kauf einer Doppel-Firma

Die Sanierungskosten, Grunderwerb und Straßenbau hatten 16 246 903 M. betragen, das Unternehmen erforderte also einen städtischen Zuschuß von 8 246 903 M. Auch nachdem die Stadt durch Erzielung des höchstmöglichen Verkaufspreises diesen Zuschuß auf ein den Verhältnissen entsprechendes Mindestmaß herabgesetzt hatte, suchte sie diesen, wenigstens zum Teil, soweit sie dazu in der Lage war, wieder einzubringen. Eine Gelegenheit hierzu bot der Gemeindebeschluß vom 16. April 1902, wonach die Grundeigentümer zur Zahlung von Beiträgen für Straßenerbreiterungen usw. verpflichtet sind, wenn ihnen Vorteile daraus erwachsen, und es konnte demnach eine Art Wertzuwachssteuer erhoben werden. Der Beschluß hatte seine rechtliche Grundlage im § 9 des Kommunalabgabengesetzes; ein Vorteil im Sinne dieses Paragraphen lag hier vor, denn durch Beseitigung der Zustände im Scheunenviertel waren die umliegenden Grundstücke von einer Nachbarschaft befreit worden, die den Grundstückswert herabdrückte. Es war so unzweifelhaft infolge der Sanierung wieder eine Wertsteigerung zu erwarten; ferner waren die alten schmalen Straßen durch breitere ersetzt worden, die Grundbesitzer konnten daher nunmehr höher bauen und ihr Grundstück besser ausnutzen. Auch hierin war ein Vorteil im Sinne des § 9 des Kommunalabgabengesetzes zu erblicken, und der Magistrat glaubte mit Rücksicht auf diese beiden Momente zur Erhebung von Beiträgen berechtigt zu sein. Er war sich aber bewußt, daß die Sanierung, wenigstens fürs erste, den Grundbesitzern auch nicht unerheblichen Schaden gebracht hatte, vor allem dadurch, daß im Innern ein Stadtgebiet von 10 000 Einwohnern lange Zeit unbebaut war und daß kleine Geschäfte und Handwerker aus Mangel an Kunden große Ausfälle erlitten. Der Magistrat sah deshalb bei der Bemessung der Steuer

Zuschuss.

Versuch der Anwendung des § 9. Kom.-Abg.-Ges.

davon ab, die Werterhöhung in Ansatz zu bringen, welche die Grundstücke dadurch erfahren, daß die schlechten Zustände in der Nachbarschaft beseitigt wurden, und zwar mit Recht, denn die früheren Verhältnisse waren ein anormaler Zustand, und die Sanierung stellte nur die normalen Verhältnisse und Werte wieder her. Auch ist sehr die Frage und kaum zu ermitteln, inwieweit die hohen Bodenwerte, die in solchen Gegenden wie im Scheunenviertel die Regel bilden, auch auf die Nachbarschaft einwirken. Soweit ein größerer geschäftlicher Verkehr zwischen dem Scheunenviertel und den angrenzenden Stadtteilen bestand, ist eine solche Einwirkung für gewisse Stellen nicht als unmöglich anzusehen. So beschränkte sich der Magistrat darauf, der Steuer lediglich den Mehrwert zugrunde zu legen, der sich aus der Möglichkeit ergab, höher bauen zu können; er wollte darauf Rücksicht nehmen, daß die Werterhöhung durch die zuvor infolge jahrelangen Brachliegens erwachsenen Schäden zum Teil wieder aufgehoben wird, und schlug daher vor, statt 100% nur 75% dieses Wertzuwachses zu beanspruchen und diese als Steuer erst bei Verkauf oder Neubebauung, spätestens aber nach 10 Jahren, einzufordern. Nur bei den Grundstücken, auf denen zwischen dem Tage der Fluchtlinienfestsetzung und der Beschlußfassung dieser Vorlage die Errichtung von Neubauten begonnen wurde, sollte die Steuer sofort zur Auszahlung gelangen. Insgesamt kamen 21 Grundstücke in Frage; von dem auf 212 000 M. ermittelten Wertzuwachs sollten rund 160 000 M. als Steuer abgeführt werden (vgl. nebenstehende Tabelle).

In den Kreisen der Grundbesitzer aber war man der Ansicht, daß die Werterhöhung kaum die Schäden aufwiege, die man infolge der langsamen Durchführung des Sanierungswerkes erlitten habe, und in einer Reihe von Eingaben wurde auch der ziffernmäßige Nachweis für diese Behauptungen erbracht. Ein Grundbesitzer in der Linienstraße gibt an, daß er während der letzten Jahre einen jährlichen Mietausfall von 400 M. und außerdem folgende höhere Unkosten gehabt habe:

Beiträge zur Regulierung des Bürgersteigs	250 M.	
Erhöhung der Grundsteuer von 480 auf 584 M., also um	104 „	354 M.
so daß der Jahresertrag zurückging um		754 M.

Die Mietverluste für die Jahre 1906 bis 1910 zeigt ein anderes Beispiel. Sie betrugen:

1906.....	226 M.
1907.....	260 „
1908.....	498 „
1909.....	564 „
1910.....	1205 „

während aus nachstehender Tabelle die Entwicklung der Mieterträgnisse hervorgeht (Linienstraße 21):

1903.....	5761 M.	1907.....	5231 M.
1904.....	5853 „	1908.....	4414 „
1905.....	5882 „	1909.....	5176 „
1906.....	5854 „	1910.....	3679 „

Hausgrundstück	Berechneter Wertzuwachs Mark	Geforderte Steuer Mark
1. Linienstraße 18	12 069	9 052
2. „ 19	13 577	10 183
3. „ 20	7 933	5 950
4. „ 21	8 827	6 620
5. „ 22	8 706	6 530
6. „ 23	8 071	6 053
7. „ 24	8 482	6 362
8. „ 25	7 991	5 993
9. „ 26	8 827	6 620
10. „ 27	8 888	6 666
11. „ 28	8 888	6 666
12. „ 29	8 827	6 620
13. „ 34	8 827	6 620
14. „ 35	9 500	7 125
15. Kleine Alexanderstraße 26	12 232	9 174
16. „ „ 26a	12 293	9 220
17. „ „ 27	9 990	7 493
18. „ „ 27a	9 827	7 370
19. Grenadierstraße 1a	17 559	9 419
20. „ 2	14 189	10 642
21. Bartelstraße 14	12 354	9 266
Summa	212 457	159 644

Die Grundbesitzer begründen den Rückgang der Mieten damit, daß der Generalmieter, der das Scheunenviertel nach Ankauf durch die Stadt bis zum Abbruch zur Vermietung der verkauften Häuser übernommen hatte, nur geringe Preise gefordert habe, und daß diese Konkurrenz auf die übrigen Mietpreise im Stadtviertel gedrückt habe; auch bei dem Enteignungsverfahren hätten die in Anbetracht der besonderen Verhältnisse — schlechter Zustand, kurzfristige Mietverträge — geringen Preise des Generalmieters auf die Höhe der Entschädigung ungünstig eingewirkt. Der Widerstand der Grundbesitzer gegen die geplante Form einer Wertzuwachssteuer machte sich auch geltend, weil die meisten noch keine Veranlassung sahen, von dem Rechte, höher bauen zu dürfen, Gebrauch zu machen. Die Grundbesitzer erklärten, sie hätten seinerzeit nicht Baustellen gekauft, auch nicht abbruchreife, sondern gut erhaltene, noch gar nicht alte Häuser erworben und versteuert. Die größte Ausnutzung des Geländes durch Höherbauung wäre also unmöglich, ohne die vorhandenen Häuser vor der Zeit zu zerstören. Sie würde mit Kosten verknüpft sein, die mit der Höhe der Steuer nicht

im Einklang stehen, und überdies war es sehr die Frage, ob innerhalb der nächsten zehn Jahre die Entwicklung des Stadtteils zur City so weit vorgeschritten sein dürfte, daß es rentabel wäre, die jetzigen Wohngebäude durch höhere Zinsen tragende Bureaugebäude zu ersetzen. Die Steuer würde also mit Recht erst dann zu erheben sein, wenn der Wertzuwachs für die Besitzer wirklich fühlbar wird. Die Ausführungen der Grundbesitzer wurden von den Stadtverordneten beachtet, ein Mitglied des Kollegiums erhielt den Auftrag, die Wertverhältnisse der fraglichen 21 Grundstücke nochmals sorgfältig zu untersuchen; so wurde festgestellt, daß die Bruttomiete pro Quadratmeter Vorderhausfläche nicht 7 M., sondern höchstens 6 M. beträgt, und die Unkosten nicht mit 18%, sondern mit 22% des Mietertrages zu berücksichtigen seien; ferner wäre in den Wertermittlungen des Magistrats den Schwankungen der Mieterträgnisse und den Einflüssen der hypothekarischen Belastung auf den Mietertrag nicht genügend Rechnung getragen. Nach alledem ergab sich, daß statt mit einem Wertzuwachs von 212 000 M. nur mit einem solchen von 43 000 M. zu rechnen sei. Dieser Betrag war zu geringfügig, als daß dessen Erhebung sich gelohnt hätte, und so wurde der Vorschlag des Magistrats abgelehnt, Anlieger, die aus dem Sanierungswerk Vorteile erzielen, mit Beiträgen zur Deckung der Unkosten heranzuziehen.

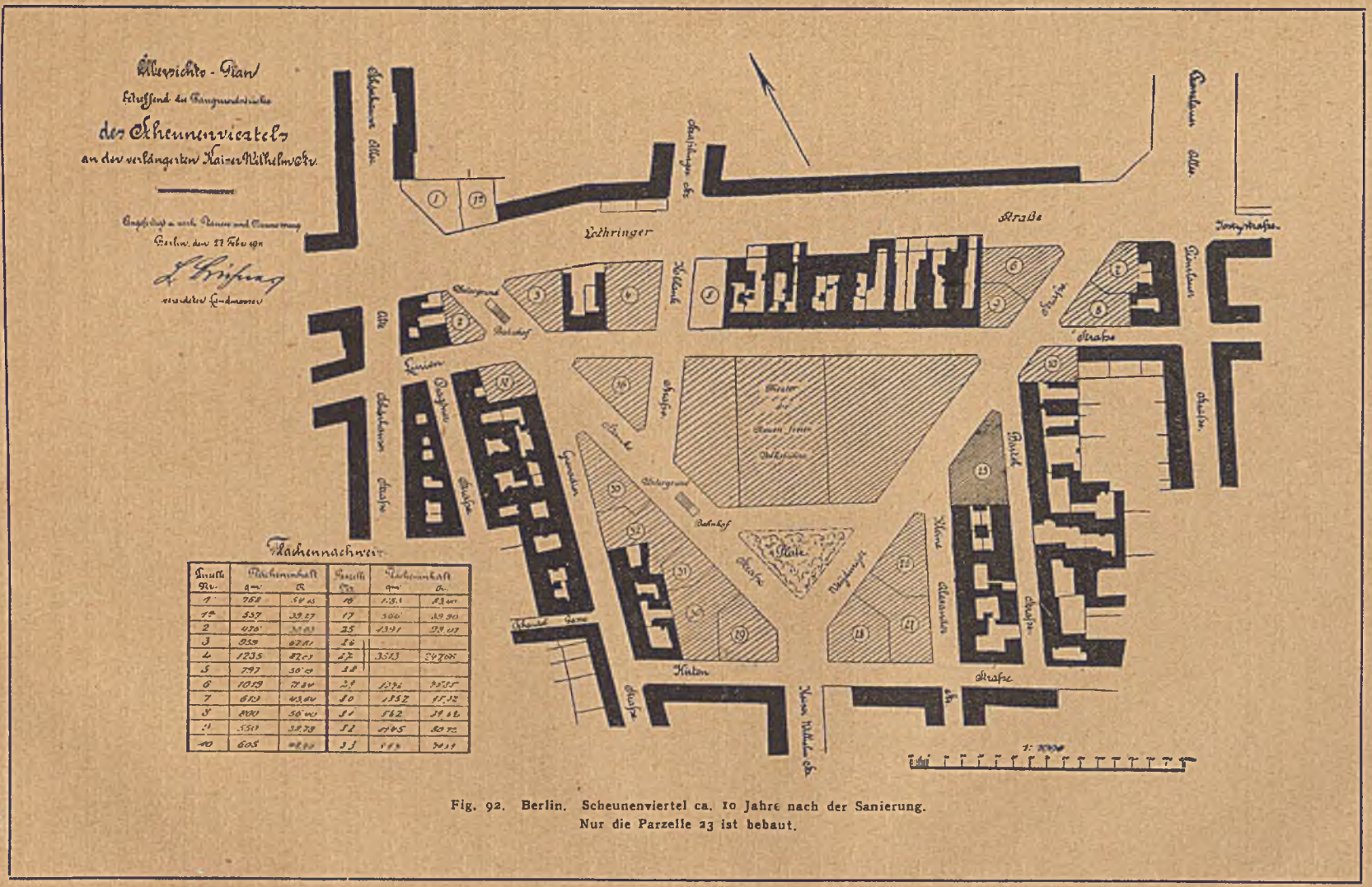
Es ist aber auffällig, daß die Grundstücke der umliegenden Stadtteile durch die Sanierung nur eine so geringe Werterhöhung erfahren; die von den Grundbesitzern bereits angeführten Gründe sind als richtig anzuerkennen, vor allem ist der Rückgang der Bevölkerung hervorzuheben. In den Jahren 1905 bis 1910 war in den Stadtbezirken die Bevölkerungszahl von 11 372

um 7 747 = 66%

auf 3 625 gesunken.

Wiederunterbringung der Emittierten.

Die Geschichte der Sanierung des Scheunenviertels zeigt, wie wichtig es ist, dafür zu sorgen, daß die Emittierten ein anderes Unterkommen finden. Dies ist auch dann nötig, wenn es sich um eine tiefstehende Bevölkerungsklasse handelt, wie sie das Scheunenviertel bewohnte, und erst recht angebracht, wenn verhütet werden muß, daß die schlechten Zustände, nachdem man sie an einer Stelle beseitigt hat, an anderen Stellen wieder auftreten. Ähnlich wie es bei der Sanierung der Straße An der Königsmauer der Fall war, wo die Emittierten nach dem Scheunenviertel verzogen, ist nunmehr auch hier ein Abwandern nach den umliegenden Stadtteilen zu konstatieren gewesen, das um so eher möglich war, weil das Baugelände lange unbebaut dalag und keineswegs an Wert und Anziehungskraft auf die Bevölkerung gewonnen hatte. So ergibt sich aus diesen Erwägungen heraus die Notwendigkeit, so schnell wie möglich die leeren Flächen einheitlich wieder zu bebauen. Die Stadt hatte auch, um dies zu erreichen, von einem Einzelverkauf der Baustellen abgesehen und das ganze Gelände an einen Privatunternehmer verkauft, weil man hoffte, daß dann alle Grundstücke nahezu gleichzeitig bebaut würden. Dadurch sollte vermieden werden, daß die weniger günstig gelegenen Baustellen noch lange liegen blieben, auch nachdem die besseren bereits bebaut waren. Bei der Wahl einer solchen Firma aber war in erster Linie die



Parzelle Nr.	Flächeninhalt qm	Flächeninhalt Ar	Parzelle Nr.	Flächeninhalt qm	Flächeninhalt Ar
1	768	54.45	16	1[illegible]	83.40
1a	537	39.27	17	566	39.90
2	476	[illegible]	25	1391	99.07
3	959	67.81	26		
4	1235	87.01	27	3513	247.06
5	797	56.19	28		
6	1019	71.84	29	1096	75.85
7	619	43.64	30	1352	95.32
8	800	56.40	31	562	39.62
9	550	38.79	32	1145	80.72
10	605	[illegible]	33	[illegible]	74.11

Fig. 92. Berlin. Scheunenviertel ca. 10 Jahre nach der Sanierung.
Nur die Parzelle 23 ist bebaut.

Höhe des Kaufpreises maßgebend gewesen. Man hatte weniger darauf geachtet, ob dieselbe auch eine baldige einheitliche Bebauung beabsichtige und, abgesehen von der Verpflichtung, das Restkaufgeld bis 1. Januar 1916 zu zahlen, keine dementsprechenden Garantien im Vertrag aufgenommen; doch konnte diese Bedingung ihren Zweck verfehlen, wenn es der Firma unter Umständen gelingen dürfte, das Restkaufgeld anderwärts aufzubringen und zurückzuzahlen, ohne daß die Grundstücke bebaut zu sein brauchten.

Wiederbebauung des Scheunenviertels bis 1914.

So ist denn bis zum Jahre 1913 im Scheunenviertel noch nicht viel gebaut worden. Nur das auf Fig. 92 engschraffierte Grundstück hatte einen Käufer gefunden, es war dort eine Fabrik errichtet worden, die aber ihren Betrieb bald wieder einstellte. Der Einzelverkauf von Grundstücken in Sanierungsgebieten ist eben ungemein schwer, nicht zum mindesten auch deshalb, weil nach Beseitigung der alten Zustände die früheren Verhältnisse immer noch in der Erinnerung lebendig bleiben und erst eine geraume Zeit vergehen muß, bis dieses Vorurteil verschwindet. Dies ist nicht ganz unberechtigt, wenn in der Nachbarschaft des neuerbauten Stadtteils die alten Zustände fortbestehen und die Sanierung unvollständig gewesen ist, denn wie erinnerlich hatte man „aus Sparsamkeit" einen Teil des Scheunenviertels stehen gelassen, und nicht zum mindesten hierdurch wurde die Entwicklung des neuen Stadtteils und der Erfolg des Unternehmens gehemmt. Und auch die Kaiser-Wilhelm-Straße konnte in Anbetracht dieser Verhältnisse nicht in dem Maße, wie man erwartet hatte, gefördert werden; auch heute noch, nachdem die Sanierung des Scheunenviertels bereits mehrere Jahre durchgeführt und der Anschluß der Kaiser-Wilhelm-Straße an die beiden Ausfallstraßen hergestellt ist, besteht dort der alte Zustand noch fort. Bessere Läden finden sich dort selten, nur im Innern von Alt-Berlin wurden neue Geschäftshäuser errichtet, die vorwiegend dem Großhandel in Konfektionswaren dienen, der hier seinen Sitz hat. Im übrigen ist die Kaiser-Wilhelm-Straße die Straße, in der sich die Altwarenhändler niedergelassen haben und wo mit Partiewaren und Resten gehandelt wird. So hat die Kaiser-Wilhelm-Straße noch nicht den Lokalverkehr einer „Prachtstraße" erhalten, als die sie gedacht war, und auch der Durchgangsverkehr ist, wie bereits an anderer Stelle gezeigt wurde, nicht von erheblicher Bedeutung. Eine Besserung der gegenwärtigen Verhältnisse erwartete man, wenn ein öffentliches Gebäude im Scheunenviertel errichtet wird. Von jeher war die Nordwand des Bülowplatzes, in der Achse der Kaiser-Wilhelm-Straße gelegen, dazu ausersehen. Es sollte dadurch ein Mittelpunkt geschaffen werden, der die Bevölkerung anzieht, deren Aufmerksamkeit auf dieses Gebiet lenkt und seine Vergangenheit vergessen läßt. Eine Reihe von Versuchen, die in dieser Richtung unternommen wurden, hatten keinen Erfolg. Man schlug vor, ein städtisches Verwaltungsgebäude, eine Schule, ein Regierungsgebäude, eine Bibliothek usw. an dieser Stelle zu errichten, aber erst, nachdem die Stadt das Scheunenviertel verkauft hatte, gelang es, die Neue Freie Volksbühne, die ein Theater bauen wollte, für diesen Platz zu interessieren. So wurde im Jahre 1913 durch den Architekten Oskar Kaufmann, den Erbauer des Hebbeltheaters (Königgrätzer Straße), des Lichtspielhauses

Entwicklung der fertigen Kaiser-Wilhelm-Straße.

Monumentalgebäude am Bülowplatz.

am Nollendorfplatz und des Stadttheaters in Bremerhaven, ein Theater für 2100 Personen errichtet, in dem an Arbeiter, Werkführer usw. für 1,10 M. Plätze vergeben werden. Die Stadt belieh das Unternehmen mit 2 500 000 M. Aus feuerpolizeilichen Gründen wurde gefordert, daß das Gebäude freisteht; damit wäre die einzige ruhige Wand dieses im übrigen so wenig abgeschlossenen Platzes auch noch aufgelöst worden. Es gelang aber den Bemühungen des Architekten, zu erreichen, daß wenigstens eine Überbauung der Durchgänge genehmigt wurde. Damit erhält die Kaiser-Wilhelm-Straße einen wirkungsvollen Abschluß; es ist dies die einzige Stelle, wo in ihr wirklich ein Baugedanke zum Ausdruck kommt.

7. Städtebauliche Fragen.

Auf künstlerischem Gebiet bietet die Kaiser-Wilhelm-Straße wenig positive Anregungen, und doch traten bei deren Anlage städtebauliche Fragen von weittragender Bedeutung auf. Die Lösung, die diese im Fluchtlinienplan gefunden haben, ist darin zu erklären, daß die modernen Grundsätze im Städtebau bei der Planung der Anlage noch nicht maßgebend gewesen sind. Die Kaiser-Wilhelm-Straße war entstanden, ehe sich die Wandlung in den Grundsätzen des modernen Städtebaues vollzogen hatte, und als der Bebauungsplan des Scheunenviertels aufgestellt wurde, waren die modernen Grundsätze zwar allgemein bekannt, fanden aber im vorliegenden Falle keine Anwendung. Es ist bereits erwähnt, daß bei den Markthallen Gelegenheit gewesen wäre, von der normalen gleichmäßigen Fluchtlinie abzuweichen; damit wäre den praktischen Bedürfnissen Rechnung getragen und zugleich eine reizvollere Anlage geschaffen worden. Eine weitere städtebauliche Aufgabe ergab sich an der Marienkirche. Überschreitet man vom Lustgarten kommend die Kaiser-Wilhelm-Brücke, so hat man in der Kaiser-Wilhelm-Straße ein Bild vor Augen, wie es Fig. 93 u. 94 auf Taf. VII wiedergeben. Bei der Aufstellung des Fluchtlinienplanes der Kaiser-Wilhelm-Straße hatte man die Nordfront der alten Papenstraße erhalten wollen, so mußte die südliche Häuserreihe fallen, die die Papenstraße (jetzt Kaiser-Wilhelm-Straße) gegen den Marienkirchhof zu abschloß. Die Planung der Kaiser-Wilhelm-Straße fiel in jene Zeit, da man die Schönheit alter Bauwerke durch Freilegung zu steigern suchte, und so ging man denn in diesem Falle noch weiter. Auch die Häuser an der Westseite der Marienkirche wurden abgebrochen, „damit die Westfront in der Kaiser-Wilhelm-Straße ein point de vue bilde" (vgl. Fig. 93, Taf. VII). Schon bei Kirchen mit reicher Architektur (Ulm, Cöln) bereute man später die Freilegung, wieviel weniger war ein Bauwerk dazu geeignet, bei dem die Nüchternheit der unteren Turmfronten deutlich bewies, daß man bei der Erbauung damit gerechnet hatte, den Turm nur über den Dächern der umgebenden Häuser wirken zu lassen. Solange die alten Gebäude am Marienkirchhof vorhanden waren, bot auch die Marienkirche und der Neue Markt ein anziehendes, wenn auch schlichtes Städtebild (vgl. Fig. 94, Taf. VII), wie viele Platz- und Kirchenanlagen in der Mark.*)

Fluchtlinien.

Markthallen.

Freilegung der Marienkirche.

*) Vgl. Brinckmann: Deutsche Stadtbaukunst in der Vergangenheit, Abbildung des Marktes in Crossen.

Beides ging durch die Freilegung verloren, die Westfront der Marienkirche konnte durch einige architektonisierende Zutaten nicht viel von ihrer Nüchternheit verlieren, und der Neue Markt verlor seine ruhige geschlossene Wirkung (Fig. 93, Taf. VII). Man überzeugte sich auch bald davon, wie wenig die Freilegung der Marienkirche am Platze gewesen war, und schon in den achtziger Jahren plante man daher, sie wieder zu umbauen. Eine offene Halle von 67 m Länge und 6,7 m Höhe sollte an der Nordseite den Marienkirchhof gegen die Kaiser-Wilhelm-Straße zu abschließen und mit einer gleichen Halle von 31,2 m Länge an der Ostwand des Neuen Marktes in Verbindung stehen, die sich schließlich in ihrem südlichen Ende an ein größeres Gebäude anlehnt, das man auf dem Marienkirchhof errichten und zu Bibliotheks- und Sammlungszwecken benutzen wollte. Obgleich die Kosten der Anlage nur 193 000 M. betrugen, lehnten die Stadtverordneten dieses Projekt leider ab, weil sie nicht gewillt waren, noch weitere Summen an die Kaiser-Wilhelm-Straße zu wenden. Von weittragender Bedeutung wurde die Kaiser-Wilhelm-Straße aber dadurch, daß sie in den Bestand eines

Lustgarten.

Fig. 95. Berlin. Die Straße „Unter den Linden", der „Lustgarten" und die „Kaiser-Wilhelm-Straße".
(Der Plan zeigt, daß eine Fortführung der Straße Unter den Linden über den Lustgarten hinaus unmotiviert ist.)

der berühmtesten Plätze Berlins und eine der gewaltigsten städtebaulichen Anlagen überhaupt auf das empfindlichste eingreift. Im Lustgarten fand die Straße Unter den Linden ihren Abschluß. Schon deren Anfang am Brandenburger Tor und Pariser Platz bringt ihre Bedeutung als preußische via triumphalis zum Ausdruck. Auf dem langen Wege durch die Stadt, der früher zwischen gleichförmigen Häusern mit einer schlichten ruhigen Architektur hindurchführte, wurde die Erwartung des Dahinschreitenden durch die sich ihm näher und näher öffnende Szenerie des Hintergrundes geweckt; am Monument Friedrichs des Großen endigt die Lindenallee, die breite Straße wird eine riesige Platzfläche, die sich rechts und links mehrmals erweiternd bis zum Lustgarten hinzieht. Kulissenartig schieben sich die Seitenfronten des Zeughauses, der Universität, der prinzlichen Palais und anderer Monumentalgebäude vor und bilden gewissermaßen einen letzten Auftakt, ehe jenseits der Spreebrücke das ganze Bild und auch die Straße Unter den Linden im Schloß ihren Abschluß erhielt. Mächtig und durch seine schräge Stellung im Stadtplan mit der ganzen Wucht der schweren, plastischen Architektur in all ihren Schatten und Tiefen wirkend, tritt das Schloß hervor. Früher war das Schloß der den Platz wie die Straße beherrschende Bau, die Straße Unter den Linden fand hier nicht nur ihr Ziel, sondern auch ihr Ende. Die noch aus der Renaissancezeit stammenden

Flügelbauten des alten Schlosses, in denen sich die Hofapotheke befand, bildeten mit ihren efeubewachsenen Mauern und den reizvollen Türmchen, hinter hohen Bäumen stehend, die östliche Wand des Lustgartens und vermittelten harmonisch den Übergang zum alten Dom, der das Bindeglied zwischen dem Königlichen Schloß und dem ihm gegenüberstehenden Neuen Museum darstellte. Beide Bauwerke waren in wohlabgewogenen Verhältnissen aufeinander abgestimmt, obwohl sie im übrigen selbständige Organismen bildeten; sie stellten gewissermaßen die beiden Gegenpole der Platzanlage dar. Der alte Dom trat in seinen Dimensionen bescheiden zurück. Diese Wirkung ging nun beim Bau des neuen Domes verloren, dessen Maßstab den seiner Umgebung vernichten muß. Die Geschlossenheit aber büßte die Platzanlage bei dem Durchbruch der Kaiser-Wilhelm-Straße ein. Ein Teil der alten Schloßapotheke wurde abgebrochen gegen eine Entschädigung der Stadt an den Hof von 500 000 M.; um einem Verkehr die Wege zu ebnen, der auch heute noch, nach 25 Jahren, nur gering zu nennen ist, wurde in die schöne und so wirkungsvolle Ostfront des Platzes eine Lücke gebrochen. Weite Asphaltflächen bedecken jetzt die Fläche, wo früher hohe Bäume und bescheidene alte Bauten den Blick hemmten und denselben der Bedeutung des Platzes gemäß auf das Schloß konzentrierten. Wenn auch die Baugesellschaft Kaiser-Wilhelm-Straße bei der Ausführung der Bauten an der Burgstraße durch großen Aufwand und viel Kosten der Bedeutung des Platzes Rechnung zu tragen suchte, konnte doch nicht wieder eingebracht werden, was dieses einzigartige Städtebild dadurch verloren hatte.

Lösung der Aufgabe nach den Gesichtspunkten des neuen Städtebaues.

Es ist schon an anderer Stelle nachgewiesen worden, daß ein Verkehr nicht vorhanden ist, dem man ein solches Opfer hätte bringen müssen. Entsprechend den ästhetischen Anschauungen der damaligen Zeit war man bei der Planung der Kaiser-Wilhelm-Straße auch weniger von praktischen Erwägungen ausgegangen; den Urhebern des Projektes schwebten die großen Avenuen und Boulevards vor, mit denen ein Napoleon seine Hauptstadt geschmückt hatte. So ist es zu verstehen, daß von der Kaiser-Wilhelm-Straße immer als einer Prachtstraße gesprochen worden ist. Man hatte den Gedanken, eine große Diametralstraße durch Berlin zu schaffen und den Osten in derselben Weise an den Mittelpunkt von Berlin anzuschließen, wie der Süden und Westen mit dem Zentrum und dem Schlosse verbunden war. Die obigen Erörterungen über die Straße Unter den Linden haben gezeigt, daß eine derartige Verlängerung der Straße, auch vom ästhetischen Standpunkt genommen, dem Wesen der Anlage zuwiderläuft. Es war ebenfalls schon dargelegt, daß auch ein praktisches Bedürfnis dafür nicht vorhanden ist. Diese Idee aber wurde vor allem deshalb der Ausführung zugrunde gelegt, um die Sanierung mit dem Durchbruch zu verbinden. Die Kaiser-Wilhelm-Straße zeigt, daß es nicht immer ratsam ist, beides unbedingt miteinander zu vereinigen. Würde man dem Verkehr Rechnung getragen haben, hätte man die Sanierung der Königsmauer und des Scheunenviertels als selbständige Unternehmungen behandelt, ohne sie mit verkehrspolitischen Gedanken zu vereinigen. Man würde dann die Entlastung der Königstraße und die Aufschließung des nördlichen Teiles von Alt-

Berlin auf andere Weise zu erreichen gesucht haben (Fig. 96). Die Untersuchungen über die Quellen des Verkehrs in der Königstraße und dessen Entwicklungsgeschichte haben gezeigt, daß die Königstraße zwei Verbindungen herstellt:

a) vom Alexanderplatz nach dem Schloßplatz und

b) vom Alexanderplatz nach Molkenmarkt und Gertraudtenstraße, Spittelmarkt und Leipziger Straße.

Vom Verkehr vom Alexanderplatz nach dem Schloßplatz war die Königstraße nicht zu entlasten, wohl aber würde eine Verbindung vom Molkenmarkt nach dem Alexanderplatz die in der Spandauer Straße der Königstraße zuströmenden Massen abgelenkt haben (vgl. Fig. 96). Außerdem würde ein ebenfalls sehr zurückgebliebener Stadtteil von Alt-Berlin in seiner Entwicklung gefördert worden sein. Die Aufschließung des nördlichen Teiles von Alt-Berlin würde dagegen vorteilhaft durch einen Straßenzug erfolgt sein, der einem wirklichen Verkehrsbedürfnis dient. Noch heute fehlt es in Alt-Berlin (vgl. Fig. 77) an einer geeigneten Nord-Süd-Verbindung. Die Omnibusse und Straßenbahnen, die in dieser Richtung verkehren, müssen an der Ecke der Kaiser-Wilhelm-Straße und Spandauer Straße aus derselben abbiegen und, nachdem sie eine kurze Strecke die Kaiser-Wilhelm-Straße passiert haben — die einzige Stelle, wo öffentliche Verkehrsmittel die Kaiser-Wilhelm-Straße benützen*) —, in die Rosenstraße einbiegen, wenn sie vom Molkenmarkt nach dem Hackeschen Markt gelangen wollen. Eine Nord-Süd-Verbindung würde bei diesem Bedürfnis genügen und zur Hebung des nördlichen Teiles von Alt-Berlin haben beitragen können. Dieser Straßenzug hat eine Abzweigung nach dem Schönhauser Tor, es würde auch von dieser Ausfallstraße einiger Verkehr zugeführt.

Fig. 96. Berlin.
Vorschläge zur Entlastung der Königstraße.

a) Lustgarten.
b) Neuer Markt.
c) Alexanderplatz.
d) Spittelmarkt.
e) Schloßplatz.
f) Hackesch. Markt.

A. Bahnhof Börse.
B. Bahnhof Alexanderplatz.
C. Schloß.
D. Rathaus.
E. Marienkirche.
F. Nicolaikirche.
G. Französische Kirche.

1. Königstraße.
2. Kaiser-Wilhelm-Str.
3. Spandauer Straße.
4. Gertraudtenstraße.
5. Klosterstraße.
6. Neue Friedrichstraße.
7. Rosenstraße.
8. Jüdengasse.
9. Stralauer Straße.
10. Alexanderstraße.

*) S. Fig. 77, S. 213.

8. Ergebnis.

Urteil der Gemeindeverwaltung zu Berlin.

Nach alledem ist es auch nicht zu verwundern, daß selbst die Gemeindeverwaltung das Ergebnis der Unternehmung in einem Verwaltungsbericht von 1895 bis 1900 folgendermaßen charakterisiert: „Wenn die städtischen Behörden schon bei den ersten Maßregeln, die sie in bezug auf die Anlage der Kaiser-Wilhelm-Straße ergriffen haben, sich von der Absicht leiten ließen, eine Entlastung der Königstraße hinsichtlich des vom Nordosten und Norden hereinströmenden Verkehrs herbeizuführen, so war es doch nicht gelungen", und auch nach der Sanierung des Scheunenviertels dürfte sich diese Auffassung nahezu in vollem Umfange aufrechterhalten lassen. Die hohen Kosten für die Anlage der Kaiser-Wilhelm-Straße vom Lustgarten bis zur Hirtenstraße im Betrage von ..... 12 000 000 M.

Gesamtzuschuß.

und für die Sanierung des Scheunenviertels im Betrage von..... 8 000 000 „

in Summa..... 20 000 000 M.

für das ganze Unternehmen haben nicht die Wirkung erzielt, die man beabsichtigt hatte. Von vornherein fehlte ein einheitlicher Plan, auch verging bei dem umfangreichen Verwaltungsapparat viel Zeit, bis die einzelnen Abschnitte ausgeführt werden konnten. Die Projekte waren lange vor der Ausführung in der Stadt bekannt, und die Spekulation konnte ungehindert ihre Tätigkeit entfalten. Bietet auch das Resultat des Unternehmens selbst weniger Anregungen, so ergeben sich doch aus der Geschichte wertvolle Gesichtspunkte, die dazu dienen können, das Wesen der Inneren Stadterweiterung klarzustellen.

L. Paris.

Die umfangreichsten Durchbrüche sind in Paris vorgenommen worden. Im 19. Jahrhundert hat man über das organisch gewachsene System der alten Straßenzüge von Paris ein neues einheitlich geplantes und symmetrisch aufgebautes Straßennetz gelegt. Viele breite Straßen mit einem charakteristischen Bauwerk als Zielpunkt durchschneiden die ausgedehnten alten Wohnquartiere von Paris und tragen wie Schneisen in einem Walde in dem unermeßlichen Häusermeer wesentlich zur Orientierung bei.

1. Der Stadtplan.

Die alten Straßenzüge (Radialstraßen und Ringstraßen).

Das System der alten Straßenzüge entspricht dem allgemein üblichen Typus. Vom Innern der Stadt gehen nach den verschiedenen Richtungen Radialstraßen aus, die von senkrecht zu diesen verlaufenden Ringstraßen gekreuzt werden. Wurden die Befestigungsanlagen herausgerückt, so richtete man — das erste Mal unter Ludwig XIV. — auf den ehemaligen Befestigungsanlagen besonders breite Ringstraßen ein. In Erinnerung an ihre Entstehung erhielten sie den Namen Boulevard (Bollwerk). Der Name Boulevard wurde später auf alle Straßen von ähnlichen Dimensionen übertragen. Auf diese Weise sind zwei konzentrische Ringe von Boulevards entstanden,

breite Verkehrsbahnen, die den größten Teil des lebhaften Innenverkehrs aufnahmen. Von besonderem Wert sind sie verkehrstechnisch deshalb, weil der Verkehr beim Eintritt in die Innenstadt abgeleitet und die Konzentration des Verkehrs auf einen Punkt, wie sie für Paris undenkbar ist, vermieden wird.

In diesem System der konzentrischen Ringe und der nach außen führenden Radialstraßen bilden die Durchmesser des inneren Kreises von alters her ein wichtiges Straßenpaar, das als das große Kreuz (la grande croisée) bezeichnet wird. La grande croisée wurde ursprünglich von der Rue Saint Honoré und der Rue Saint Denis gebildet. Dieses alte Kreuz besteht heute noch, hat aber an Bedeutung verloren, seitdem bei der Umgestaltung von Paris im 19. Jahrhundert durch die Boulevards Strassbourg, Sébastopol und St. Michel einerseits und die Rue de Rivoli andrerseits ein dem alten Kreuz paralleles Straßensystem von erheblich weiteren Abmessungen geschaffen wurde.

Großes Kreuz.

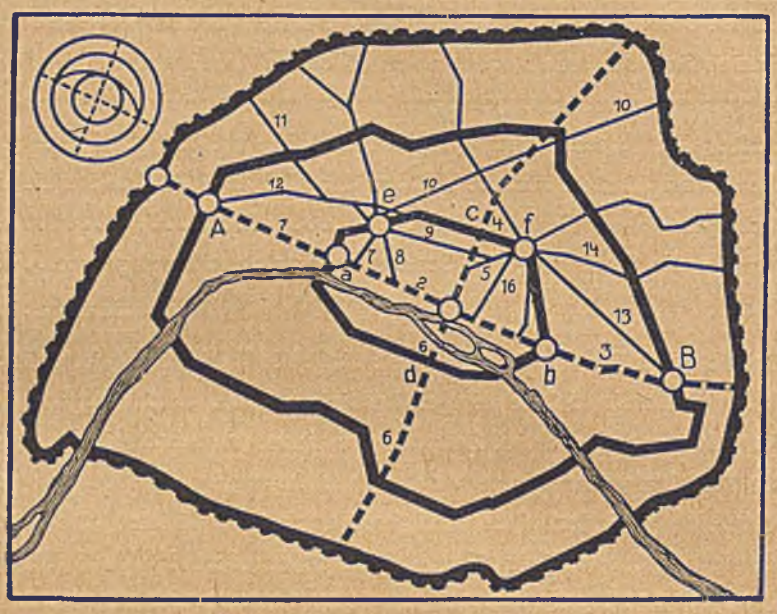


Fig. 97 Paris. System des Stadtplanes.

La grande Croisée (großes Kreuz),
Boulevards

1. Champs Elysées.
2. Rue de Rivoli.
3. Rue de Fbg St Antoine.
4. Boulevard Strassbourg.
5. „ Sébastopol.
6. „ St. Michel.
7. Rue Castiglione.
8. Avenue de l'Opéra.
9. Boulevard des Italiens, etc.
10. Rue La Fayette, „ d'Allemagne, „ de Paris.
11. Boulevard Malesherbes.
12. Boulevard Haussmann.
13. „ Voltaire.
14. Avenue de la République.
16. Rue du temple.

A. Arc de l'étoile.
B. Place de la Nation,
a) Place de la Concorde,
b) Bastille,
Schnittpunkte der inneren Boulevards mit dem Nord-Südarm des großen Kreuzes,
c) nur mit der Porte St. Denis,
d) beim Port Royal,
e) Opéra,
f) Place de la République.

Die Boulevardlinien entsprechen konzentrischen Kreisen, deren senkrecht zueinander verlaufende Durchmesser durch die Straßenzüge der Rue Rivoli und des Boulevard Sebastopol (a, b u. c, d) gebildet werden. Die Entlastung des in deren Schnittpunkt liegenden Zentrums wird durch einen halbelliptischen Straßenzug (Boulevard Haussmann 12 etc.) gebildet, dessen große Halbachse der Radius der inneren Boulevards ist. Die Berührungspunkte der Halbachse mit den inneren Boulevards Opéra (e) und République (f) sind die Zentren zweier sternförmig das rechte Seineufer überziehenden Straßensysteme.

Die genannten Straßen sind heute als die Basis des Pariser Stadtplanes aufzufassen.

Die Boulevards Strassbourg, Sébastopol und die Rue de Rivoli nahmen unter den neugebildeten Straßen durch ihre Verwandtschaft mit den alten eine Sonderstellung ein, denn die übrigen Durchbruchstraßen stehen mit dem alten System in keinem Zusammenhang. Sie verlaufen diagonal zu den den alten Stadtplan beherrschenden Richtungen.

Diagonalstraßen.

Oft treffen mehrere dieser Straßen an einigen wichtigen Punkten der Innenstadt sternförmig zusammen und geben dem Stadtbild ein eigenartiges symmetrisches Gepräge. Das dem Stadtplan zugrunde liegende System läßt sich auf etwa folgende Grundprinzipien zurückführen.

Die Kreise, die Ellipse und ihre Halbaxen.

Die wichtigsten Straßen bilden nach wie vor die inneren und äußeren Boulevards. Die äußere Umwallung ist noch nicht zur städtischen Ringstraße umgebildet. Von Ost nach West läuft ein von den Straßen Champs Elysées, Rue de Rivoli, Rue du Faubourg, St. Antoine u. a. gebildeter und unterbrochener Straßenzug hindurch. Die äußeren Boulevards werden am Triumphbogen und an der Place de la Nation, die inneren Boulevards an der Place de la Concorde und der Bastille geschnitten.

Durch die Ausführung der Diagonalstraßen ist noch eine Halbellipse zu den konzentrischen Kreisen hinzugekommen (vgl. auch Fig. 104). Im Westen vom Triumphbogen ausgehend, zunächst von der Avenue Friedland und vom Boulevard Haussmann gebildet, trifft man unweit der Oper auf den Kranz der inneren Boulevards und geht am Place de la République in die Avenue Voltaire über. Letztere stellt die Verbindung mit dem Place de la Nation her und bringt die Ellipse zum Abschluß. Das Verhältnis dieses Straßenzuges zu den übrigen Hauptstraßen (den Ringen und der grande croisée) läßt sich am besten dadurch zum Ausdruck bringen, daß man unter Vernachlässigung der in Wirklichkeit vorkommenden schiefen Ecken und plötzlichen Kurven es als eine Ellipse auffaßt, die den Halbmesser der äußeren Boulevards*) zur großen Halbachse und den Halbmesser der inneren Boulevards**) zur kleinen Halbachse hat.

In unmittelbarer Nähe der Berührungsstelle der Ellipse mit den inneren Boulevards sind Plätze resp. Platzgruppen angeordnet, von denen aus die sternförmigen Diagonalstraßen ausgehen. Da liegt im Westen der Opernplatz mit der Rue Auber, der Rue de l'Allemagne (4 km lang), der Rue de 4. Septembre, der Avenue de l'Opéra und der Rue Castiglione. Im Zusammenhange damit sei auch noch die Kreuzung an der Eglise St. Augustin, beim Square Delaborde erwähnt, die gleichfalls einen wichtigen Knotenpunkt darstellt. Im Osten laufen die Achsen der neuen Straßen in einem Punkt in der Place de la République zusammen. Es sind dies das Boulevard Magenta, die Avenue de la République (die nach dem Père Lachaise führt), Boulevard Voltaire und zuletzt die Rue de Turbigo.

Es würde zu weit führen, alle neuen Straßen, die im alten Paris während der letzten hundert Jahre entstanden sind, eingehend in bezug auf ihre Lage zum Stadtplan zu erörtern. Aus der Fülle des vorliegenden Materials ist in den obigen Ausführungen nur das herausgegriffen, was zu einer klaren Erkenntnis der charakteristischen Merkmale des Pariser Stadtplansystems dienen kann.

2. Pläne.

Entstehungsperioden.

Die Anlage der neuen Straßen bedeutet einen gewaltigen Umbildungsprozeß des alten Paris, wie ihn in solcher Ausdehnung und in so kurzem Zeitraum wohl noch

*) Champs Elysées, Rue de Rivoli, vom Place de la Concorde bis zum Boulevard Sébastopol.

**) Boulevard Sébastopol.

niemals eine Stadt erfahren hat. Tausende von Häusern mußten niedergerissen, tausende von Grundstücken enteignet werden, um die Durchführung zu ermöglichen.

Die großen Straßenachsen hat man in gewissem Sinne aus der Barockzeit übernommen. Die neuen Anlagen Ludwigs XIV. in den damaligen Außenbezirken hatten den Parisern den Sinn für große Achsen und breite Avenuen geweckt. Die lange Avenue, die auf den Invalidendom zuführt, und die andere, die die École Militaire zum Zielpunkt hat, sind gewissermaßen als die Vorbilder der späteren Straßensysteme aufzufassen. Auch hatte die architektonische Auffassung des Barock auf gerade Achsen hingewiesen, an deren Ende ein Bauwerk den Blick abschließt.

Pläne aus der Zeit der Revolution.

Paris gehörte schon seit Jahrhunderten zu den dichtestbevölkerten Städten Europas. Schon zur Zeit Ludwigs XIV. drängte sich auf dem von den Festungswällen eng umschlossenen Stadtgebiet eine Bevölkerung von mehr als $^1/_2$ Million Einwohner zusammen.

Bevölkerung von Paris.

Unter Ludwig XIV.	540 000
1789 (Revolution)	600 000
1821	763 000
1836	868 000
1851 (Regierungsantritt Napoleons III.; Amtsantritt Haussmanns)	1 053 262
1860	1 525 255
1870 (Ende der Regierung Napoleons III.; Abgang Haussmanns)	1 825 274
1911	2 888 110

Das alte Straßensystem war den neuen Anforderungen nicht mehr gewachsen. Eine Änderung herbeizuführen war schon damals wegen der Höhe der Kosten unmöglich. Als während der Revolution die Güter des Adels und der Krone eingezogen waren, besaß der Staat im Innern der Stadt große Grundstücksgebiete, und in jener Zeit wurden die ersten Projekte für eine Neuregelung des Pariser Stadtplanes ausgearbeitet.

Die Entwicklung der politischen Verhältnisse während der folgenden Jahre verhinderte allerdings die Ausführung des Planes. Einige Grundgedanken kehrten aber bei den in der Folgezeit aufgestellten Projekten wieder. Unter den damals geplanten Straßen fällt die vom Observatorium ausgehende Straße auf, weil sie in die Achse des Breitengrades gelegt ist. Der Gedanke ist bezeichnend für den rationalistischen Symbolismus der damaligen Zeit. Die Straße wurde später nicht ausgeführt und ist lediglich aus obigem Grunde erwähnenswert. Im übrigen geht aus dem Plane hervor, daß die schöne Rue Soufflot zwischen Luxemburggarten und dem Pantheon jener Periode ihre Entstehung verdankt. Ferner ist erwähnenswert, daß die Straßen an der Place Vendôme in dieser Zeit geplant wurden. Der der Rue de Rivoli zugrunde liegende Gedanke kommt in dem Plane aus der Revolutionszeit ebenfalls zum Ausdruck. Das damalige Projekt unterscheidet sich von dem ausgeführten Straßenzug jedoch dadurch, daß dieser am Ostende des Louvre wieder in die Achse der Champs Elysées einrückt, und daß die Transversalstraße nur von der axialen Richtung ab-

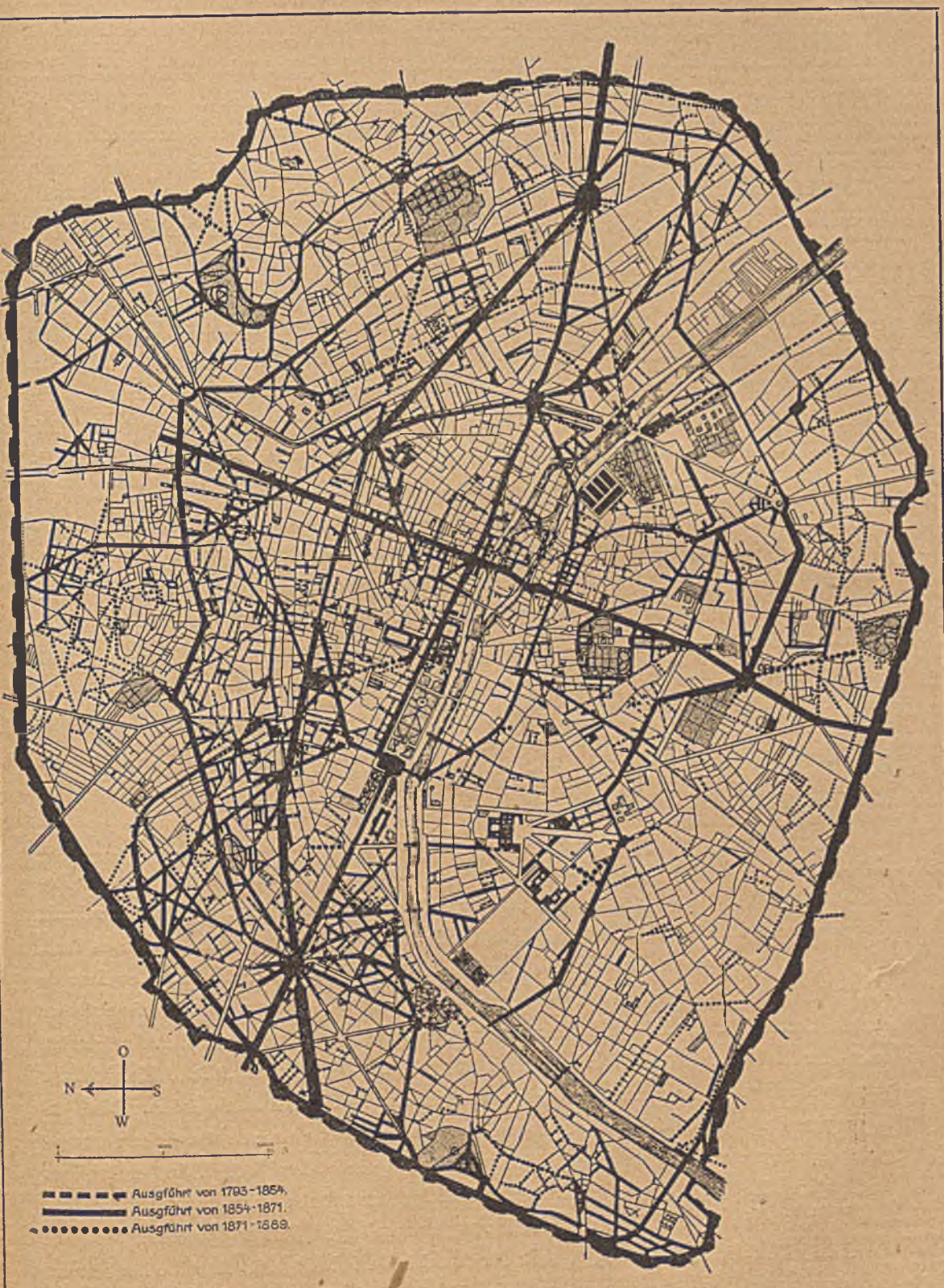


Fig. 98. Paris. Übersichtsplan mit Angabe der 1791-1888 ausgeführten Straßendurchbrüche.

weicht, wo diese im Interesse der Erhaltung des Louvre erforderlich ist. Der Louvre würde dann auch im östlichen Teile der Rue de Rivoli als Point de vue gewirkt haben, wie er im Westen von den Champs Elysées aus gesehen erscheint. Bei dem später ausgeführten Projekt verläuft die Rue de Rivoli östlich des Louvre in gerader Richtung, bis sie in die Rue du Faubourg St. Antoine übergeht. Für die Entwicklung der Straße war diese Änderung nicht ohne Bedeutung, sie schmiegt sich dem alten Straßensystem besser an. Zwischen der Rue de Rivoli und der Seine bleibt ein dichtbesiedeltes Stadtquartier erhalten, und die Intensität des Geschäftslebens im östlichen Teile ist sicher mit darauf zurückzuführen, daß die Straße ein dichtbesiedeltes Gebiet durchschneidet. Auch vom ethischen Standpunkte aus erscheint es günstig, wenn eine Wiederholung des in den Champs Elysées eingeschlagenen Motives im Osten vermieden wird, denn unter den ganz anderen Verhältnissen der östlichen Stadtteile würde eine ähnliche Wirkung wie im Westen kaum zu erzielen gewesen sein. Der durch eine Verwandtschaft der Anlage erzwungene Vergleich mitden Champs Elysées würde nur zu einer Schädigung des Eindrucks der östlichen Straße geführt haben.

Napoleon I. und die Rue de Rivoli.

In die Regierungszeit Napoleons I. fiel eine Periode lebhafter Bautätigkeit für die Stadt Paris. Napoleon wollte, wie alle Fürsten, durch große Bauten seine Hauptstadt verschönern. Nebenbei aber leitete ihn noch der Gedanke, die Pariser Bevölkerung durch die Verschönerung ihrer eigenen Hauptstadt von den Vorgängen im Lande abzulenken. Er baute einige Brücken, reparierte die Seineufer und begann mit dem Bau des Triumphbogens. Die Ausführung der Rue de Rivoli ist ebenfalls auf ihn zurückzuführen. Die Nordseite des Tuileriengartens sollte eine der vornehmsten Straßen der Stadt abschließen. Nach dem Siege bei Rivoli über die Italiener im Jahre 1797 erhielt die Straße ihren Namen. Der erste Teil zwischen der Place de la Concorde und der Rue de l'Echelle wurde noch unter seiner Regierung ausgeführt.

Fortsetzung der Rue de Rivoli 1848.

Bei seinem Sturze hatte Napoleon die Rue de Rivoli unvollendet hinterlassen. Die Arbeiten ruhten bis zum Jahre 1848, in dem Napoleon III. zum Präsidenten der Republik ernannt wurde. Er wandte seine Aufmerksamkeit der Vollendung des von seinem Vorgänger begonnenen Werkes zu. Die politischen Verhältnisse erleichterten es ihm, bis zum Jahre 1850 den zweiten Teil zwischen der Rue de l'Echelle und der Rue de l'Oratoire durchzuführen. Damals wurde das Recht auf Arbeit von den Sozialisten proklamiert. Man betrieb die Einrichtung der Nationalwerkstätten. Man wünschte nach der Revolution den Massen Arbeit zu geben. Die wirtschaftliche Konjunktur war ungünstig, und so mußten größere Arbeiten erst wieder gesucht werden. Die Verlängerung der Rue de Rivoli bot, abgesehen von architektonischen, baulichen und in gewissem Sinne auch dynastischen Motiven, für Napoleon den Vorteil, daß er in einer ungünstigen Konjunktur große Massen beschäftigen und ihnen Verdienst geben konnte.

Vollendung der Rue de Rivoli durch Napoleon III.

1852 wurde die Rue de Rivoli vom nunmehrigen Kaiser Napoleon bis zum Hotel de ville durchgelegt. 1855 wurde der Anschluß an die Rue St. Antoine hergestellt, und damit war der Straßenzug Concorde—Bastille, die Basis des zentralen Verkehrs von Paris, vollendet.

Die große Umgestaltung von Paris setzt erst in dieser Periode ein. Die Motive zu den umfangreichen Plänen des Kaisers sind einmal in seinen imperialistischen Gedanken zu suchen. Der Glanz der Hauptstadt sollte einen würdigen Rahmen für die Macht abgeben, die Napoleon vor der Welt entfalten wollte. Ferner leitete ihn bei diesem Entschluß die Erkenntnis, daß das alte Paris den verkehrstechnischen und modernen Anforderungen der Neuzeit nicht mehr genüge. Die neuen Straßen sollten die schlechtesten Wohnquartiere beseitigen und Luft und Licht in die stehengelassenen Quartiere bringen. So wurde das Quartier Latin, der älteste und winkeligste Teil von Paris, zum großen Teil saniert, und es entstand in seiner Mitte die Rue des Ecoles. Der Ausführung der neuen Straßen hat es Paris zu verdanken, daß es den modernen Verkehr bewältigen kann. Napoleon und der von ihm hierfür zum Chef des Seinedepartements ernannte Bürgermeister Baron Haussmann*) erkannten sehr wohl die Bedeutung, die die Ausführung seiner Pläne für die Entwicklung der Hauptstadt hatte. Es ist aber sehr fraglich, ob allein die städtischen Interessen den Kaiser zu einer so umfangreichen Umgestaltung veranlaßt hätten, wenn nicht politische Gesichtspunkte und strategische Erwägungen hinzugekommen wären. Der Kaiser war aus einer Revolution zur Herrschaft gelangt. Seine Macht stützte sich nur auf ein lockeres Fundament. Mit neuen Staatsstreichen und Aufständen war jederzeit zu rechnen. Die winkeligen Gassen des alten Paris boten den Zusammenrottungen des Pöbels bei seinen revolutionären Bewegungen den geeignetsten Boden. Es war nicht schwer, sich hier hinter Barrikaden gegen die Truppen der Regierung zu verschanzen und ihnen mit Erfolg Widerstand zu leisten. Napoleon kannte dies Verhältnis nur zu gut, war er doch selbst aus solchen Kämpfen zu seiner Macht emporgestiegen, und da er die Gefahr kannte, die in der Anlage von Paris seiner Herrschaft drohen konnte, setzte er alles ein, um für alle Zukunft die Wiederkehr von Barrikadenkämpfen zu verhüten. Die breiten Straßen waren ihm willkommen, sie erschwerten den Barrikadenbau. Auch gestatteten die langen Achsen, von einem Punkt aus mehrere Kilometer zu übersehen, und wenn er mehrere solcher Straßen von vielen Kilometern Länge in einem Punkte zusammenführte, wie z. B. an der Place

Projekte Napoleons III. zur inneren Stadterweiterung von Paris.

Baron Haussmann.

Motive des Kaisers.

*) Haussmann war von Geburt Elsässer, der Sohn eines kaiserlichen Militärintendanten; zuerst besuchte er das Konservatorium, wandte sich später dem juristischen Studium zu und begann seine berufliche Tätigkeit als Advokat; unter Louis Philipp eröffnete sich ihm die Verwaltungslaufbahn; bis zur Februarrevolution im Jahre 1848 bekleidete er den Posten eines Unterpräfekten. Mit der Februarrevolution erreichte seine öffentliche Laufbahn zunächst ihr Ende. Napoleon III. stellte ihn aber im Jahre 1850 wieder im Staatsdienst an. Im Jahre 1852 berief ihn Napoleon zum Präfekten des Seinedepartements, und in dieser Eigenschaft hat er die Umgestaltung von Paris durchgeführt. 1870, beim Amtsantritt Oliviers, wurde er aus seinem Posten entlassen. Er war dann als Finanzmann tätig und bekleidete u. a. im Jahre 1887 den Posten eines Directeur du Credit Mobilier.

Am politischen Leben beteiligte er sich indessen noch immer, bis zum Jahre 1881 gehörte er als Vertreter der bonapartistischen Partei dem Chambre des Deputés an. Zum ersten Male tritt uns hier einer jener Männer entgegen, die die Mannigfaltigkeit der Stadtverwaltungsaufgaben, von den künstlerischen bis zu den finanziellen, mit außerordentlicher Leichtigkeit übersehen und kraft dieser Eigenschaft während ihrer Amtszeit der Stadt das Gepräge ihrer Persönlichkeit aufdrücken.

de la République, konnte er von einem Punkte aus ganze Stadtteile mit Kanonen bestreichen und revolutionäre Bewegungen im Keime ersticken. An der Place de la République wurde eine Kaserne errichtet und das darin liegende Militär dazu bestimmt, den Pöbel in Schach zu halten, dessen Wohnquartiere von den sieben hier zusammenlaufenden Straßen aus zugänglich waren. Bedenkt man diese Motive, so wird es auch verständlich, warum Napoleon mit so außerordentlicher Hast die Anlage so umfangreicher neuer Straßenzüge in Paris betrieb. Den Umfang der napoleonischen Straßendurchbrüche erkennt man, wenn man die Länge der Avenues und Boulevards von Paris vom Jahre 1852 mit der vom Jahre 1870 vergleicht. Sie betrug:

Umfang der Durchbrüche Napoleons III.

beim Amtsantritt Haussmanns 1852 ... 384 km
bei seinem Abgange im Jahre 1870 ... 430 „
mithin .. 46 km mehr.

Die Länge der Straßenzüge von Paris hatte mithin um eine Strecke zugenommen, die ungefähr der Luftlinie Bamberg—Nürnberg oder Stuttgart—Karlsruhe entspricht. Wirklich neu gebaut aber waren

90 km durch die Stadt
5 km durch Private ..... 95 km
aufgehoben waren ..... 49 „
verbleiben ... 46 km.

Unter den in dieser Periode ausgeführten Straßen sind außer der Rue de Rivoli und dem Boulevard Sébastopol noch das Boulevard Haussmann, Malesherbes, Magenta, Turbigo und La Fayette zu erwähnen. Die Ausgestaltung des Opernplatzes und ein Teil der Avenue de l'Opéra fällt ebenfalls in diese Periode. Das Boulevard Henry IV. war bereits geplant, das Boulevard St. Germain im Osten und Westen schon durchgeführt, nur der mittlere Teil fehlte. Dieser sowie der mittlere Teil der Avenue de l'Opéra wurde nach dem Sturz Napoleons III. von der zweiten Republik ausgeführt, die überhaupt die meisten beim Sturze Napoleons unvollendet gebliebenen Straßen vollendete. Der Plan, Figur 98, läßt erkennen, in welcher der drei Perioden (der Periode vor dem zweiten Kaiserreich, der Periode des zweiten Kaiserreichs und der Periode der dritten Republik) die Durchbrüche von Paris entstanden sind.

Die folgende Tabelle gibt die Breite, Länge und Entstehungszeit der wichtigsten neuen Straßen an.

Verzeichnis der großen Straßendurchbrüche von Paris im 19. Jahrhundert.

Straße	Breite*) m	Länge m	Zeit
Boulevard de Strassbourg	30	775	1852/1853
Boulevard de Sébastopol	30	1 332	1854/1855
Boulevard de St. Michel	30	1 380	1855/1859

*) Über Ausgestaltung der Strassen-Breiten, Profile vgl. Fig. 108—112.

Straße	Breite*) m	Länge m	Zeit
Rue de Rivoli	20,78	2 950	1757/1881
Avenue de l'Opéra	30	698	1878
Avenue Auber	22	396	1858
Boulevard Haussmann	30—33,60	2 240	1864 nach H. benannt
Avenue Friedland	40	630	
Boulevard Magenta	30	1 886	1859
Boulevard Voltaire	30	2 850	
Rue de Turbigo	20	1 165	
Avenue de la République	30	1 640	
Rue Réaumur	20 und 25	1 345	
Rue des Halles	20	295	
Boulevard St. Germain	30	3 150	1855/1884
Rue Réaumur	22 und 28	1 305	1853/1883
Rue des Écoles	20	765	
Boulevard Raspail	30—39	2 370	1890
Boulevard Montsbourg	32	1 013	1855/1884
Boulevard Henri IV.	30	714	1866/1877
Rue du Louvre	20	900	1853/1890
Avenue du Bois de Boulogne	40 m am Etoile		
	120 m sonst	13 00	1854
Avenue Trocadéro	210	910	1858
Avenue Victor Hugo	23	1 765	
Avenue de la Grande Armée	70	790	
Rue Royale	43	282	
Boulevard de la Bonne Nouvelle	35	347	
Rue de l'Allemagne	31	1 820	
Rue La Fayette	20—19,50	2 789	
Boulevard Malesherbes	34	2 650	
Boulevard Ornano	30	720	
Rue Barbès	30	825	
Rue 4. Septembre	20	520	
Rue de Monge	20	1 260	
Alte Straßen:			
Rue St. Denis	30—16, 30—30	1 334	
Rue St. Martin	37—20—14	1 420	

*) Über Ausgestaltung der Strassen-Profile vgl. Fig. 107—112.

3. Städtebau und Architektur.

Wirkung der großen Achsen.

An der Platzgruppe der Opéra zeigt sich das Straßensystem architektonisch im günstigsten Lichte (Fig. 99 u. 100, Taf. VII u. VIII). Die großen Achsen und breiten Straßen sind hier von bedeutender Wirkung, weil tatsächlich ein Point de vue vorhanden ist, wie es hier einerseits die Opéra und dann die Vendômesäule bietet (Fig. 100, Taf. VII). Die langen breiten Straßen dienen dann dazu, die Wirkung eines Gebäudes auf ganze Stadtteile auszudehnen. Im besonderen ist die Avenue de l'Opéra mit zu dem Zweck projektiert worden, um der ganzen Front der Opéra eine möglichst bedeutende Wirkung zu verleihen. Es wurde auch hier von der Bepflanzung mit Bäumen abgesehen, um den Blick nicht zu verdecken. Solche Anlagen wirken aber nur dann, wenn wirklich Monumentalgebäude zu sehen sind, wie die Opéra in der Rue de l'Opéra, die Madeleine in der Rue Royale, das Panthéon in der Rue Soufflot, der Invalidendom in der Avenue Alexander III. und der Avenue de Breteuil. Auf solcher Wirkung beruht die unvergleichliche Schönheit der Champs Elysées, die einerseits den Louvre und andrerseits den Triumphbogen als Abschluß haben; und auch bei der Rue de Rivoli bilden die Gebäude des Marineministeriums im Westen und das Hotel de Ville im Osten einen geeigneten Ruhepunkt für das Auge in der endlosen Häuserflucht, und ebenso stehen an den beiden Endpunkten des Boulevard Sébastopol und Strassbourg die Kuppel des Polizeigebäudes und die Halle des Gare de l'Este mit dem Straßenzuge in Beziehung. Endlich sei noch erwähnt, daß am nördlichen Ausgang des Boulevard Magenta die Reklamekuppel eines Warenhauses emporragt. Gerade die drei zuletzt erwähnten Straßen aber zeigen, daß solche Sachen in Wirklichkeit oft nicht so zur Geltung kommen, wie man das bei einer Beurteilung auf Grund der Pläne erwarten sollte. Die Avenue de l'Opéra dürfte z. B. nicht länger sein als sie ist, sonst wäre die Wirkung der Opéra verloren. Die Rue de Rivoli dagegen erscheint, trotzdem bedeutende Gebäude ihren Abschluß bilden, leicht als ein nach beiden Seiten in die Unendlichkeit sich verlierender Kanal, und am Boulevard Magenta, sowie Sébastopol und Strassbourg verschwinden die in der Achse stehenden Gebäude bei der großen Länge ganz, wenn man sich auf diesen Straßen ergeht. Man kann im allgemeinen annehmen, daß die Wirkung eines Monumentalgebäudes von normalen Dimensionen — der Triumphbogen gehört nicht zu diesen — auf eine Straßenlänge von 800—1000 m beschränkt ist, oder anders ausgedrückt: die Größe des Point de vue muß proportional der Achsenlänge oder gar proportional ihrer 2. Potenz einer Straße zunehmen, die es beherrschen soll, und außerdem muß in solchen Fällen zur Länge der Straße auch die Breite in dem entsprechenden Verhältnis stehen. Endlich ist die Beschaffenheit des Terrains von großer Bedeutung. Das Auge ist gegen geringe Neigungen sehr empfindlich. Die Wirkung geht verloren, wenn der Point de vue hinter den Inflexionspunkten der Nivellementkurve liegt.*) Ist es aber möglich, an die Stelle der Inflexionspunkte bedeutende und womöglich einen Durchblick gestattende Baumassen zu setzen, ist eine unbeschreiblich große Wirkung erreicht, wie sie am glänzendsten der Triumphbogen

*) Ausführliches darüber bei Gurlitt, Städtebau, Berlin, Zirkel 1920, S. 315 ff. bes. Fig. 453.

am Arc de l'Étoile mit den Champs Elysées und der Avenue de la grande Armée darstellt. Handelt es sich dagegen um undurchsichtige Massen, so ist die oben geschilderte Wirkung erreicht, wenn das Gebäude vor den Inflexionspunkt zu stehen kommt, wie z. B. das Panthéon die Rue Soufflot und das Boulevard Henri IV. beherrscht. So bieten kleine Terrainunterschiede außerordentliche Vorteile. Die Wirkung der bedeutendsten Achsen von Paris beruht darauf, daß man bei dem hügeligen Gelände, auf dem die Stadt gebaut ist, dieses Prinzip ausgenützt hat, und wenn manche ins Leere hinausgehenden großen Straßen, die im 19. Jahrhundert geschaffen sind, z. B. die 4 km lange Rue de La Fayette und die Rue de l'Allemagne, nicht denselben öden Eindruck machen, den wir in der Ebene beobachten können, so ist es nicht zum mindesten darauf zurückzuführen, daß bei dem hügeligen Gelände der Überblick über das Ganze leichter möglich ist.

Einheitliche Blockgestaltung.

Hat nun bei einer malerischen, mehr zufälligen Stadtanlage die individuelle Fassadengestaltung großen Reiz, so ist die architektonische Wirkung der regelmäßigen Straßenanlagen, wie sie Paris darbietet, nur dann zur Geltung zu bringen, wenn auch die Häuser einen einheitlichen Charakter aufweisen. Dies ist um so schwieriger zu erreichen, wenn die individuelle Gestaltung der Häuser der Ausdruck des freien Willens der Besitzer ist, und nicht erzielt werden kann, ohne auf die Besitzer Zwang auszuüben, durch den ihre privaten Wünsche den Anforderungen der Allgemeinheit untergeordnet werden.

In Frankreich bestehen schon von alten Zeiten her Verordnungen, durch welche eine einheitliche Gestaltung der Baublocks gewährleistet wird, und auch garantiert ist, daß eine solche erhalten bleibt. Schon im Jahre 1605 wurden unter Heinrich IV. Verordnungen erlassen, die auf eine einheitliche Gestaltung der Gebäude der Place des Vosges hinzielten. Ähnliche Dekrete wurden im Laufe der Jahrhunderte für alle bedeutenden Straßen und Plätze von Paris erlassen. Ihre Zahl beträgt 33. Sie betreffen die Straßen und Plätze, die in der nachstehenden Zusammenstellung enthalten sind.

Verzeichnis der Straßen und Plätze in Paris, deren Wände durch Dekrete einheitlich gestaltet wurden.

1.	Place des Vosges	1605
2.	Place Dauphine	1607
3.	Rue de la Ferronnerie	1669
4.	Place des Victoires	1685
5.	Place Vendôme	1699
6.	Place Saint Sulpice	1806
7.	Rue Royale, Place de la Concorde et Abords	1757
8.	Rue de Viarmes	1844
9.	Rue des Colonnes	1871
10.	Rue de Rivoli	1811
11.	Place de l'Ecole de Médicine	1876
12.	Place du Panthéon	1807

13. Place de la Madeleine 1808
14. Avenue Gabriel 1852
15. Abords de l'Hotel de Ville 1852
16. Rue de Rivoli (Place du Palais Royal) 1852
17. Place du Louvre et Rue du Louvre 1853
18. Place de l'Etoile, Avenue du Bois de Boulogne 1854
19. Abords du Bois de Boulogne 1855
20. Place Saint Michel 1858
21. Rue de l'Elysée 1860
22. Passage des Princes 1860
23. Rond-Point des Champs-Elysées et Abords 1860
24. Abords de l'Opéra 1860
25. Abords du Parc Monceau 1861
26. Rue Papin 1861
27. Place du Théâtre Francais et Abords 1867
28. Avenue du Trocadéro 1867/68
29. Place de l'Europe 1859
30. Boulevard du Palais 1869
31. Abords de la Bourse du Commerce 1886

Viele der älteren Verordnungen stammen aus der Zeit Heinrichs IV., so z. B. der Place des Vosges, der Place Dauphine, während die Fassaden der Place des Victoire und der Place Vendôme unter Ludwig XIV. entstanden sind. Bei diesen alten Anlagen handelt es sich um Neubauten im damals noch äußeren Stadterweiterungsgebiet. Die Dekrete entsprachen dem Wunsche der Fürsten, eine monumentale Wirkung bei Neuanlagen zu erzielen. Von besonderem Interesse werden die Gesetze für uns von dem Zeitpunkt an, wo man sich auch mit Durchbrüchen beschäftigte, und es seien einige von den Bestimmungen erwähnt, durch welche die eigenartige und lange Häuserfront gegenüber dem Tuileriengarten an der Rue de Rivoli entstanden ist. Der Staat war Besitzer der Geländestreifen, er konnte also beim Verkauf den Erwerbern neben anderen Bedingungen die Verpflichtung auferlegen, dort Fassaden nach vorliegenden Plänen zur Ausführung zu bringen. Die Pläne waren in Pausen beigegeben und in genauen Baubeschreibungen erläutert (vgl. auch Fig. 100a).

Verkaufsbedingungen bei der Rue de Rivoli.

So wurde im Kaufvertrag u. a. bestimmt, daß der Erwerber auf dem Gelände eine Galerie von 9 Bogenstellungen zu errichten habe, die im Erdgeschoß offen ist; die Maße von 3 m Breite und 24 m Länge sind vorgeschrieben. Ferner wird festgestellt, wieviel Etagen darauf errichtet werden dürfen und welche architektonischen Einzelheiten vorgesehen sind. Die Materialien sind gleichfalls genau angegeben: die Häuserfront soll aus hartem Stein bis zu den Bogenstellungen errichtet sein, für die oberen Flächen war Verputz zugelassen. Im dritten Abschnitt dieses Vertrages wird bestimmt, daß der Besitzer die Benutzung des Platzes unter den Bogengängen als öffentlichen Fußweg gestatten soll und daß dieser Gang bis zur Höhe der Decke des Zwischen-

geschosses offen bleibt. Die Architektur baute sich in sehr wohlabgewogenen Verhältnissen auf. Die Formengebung ist schlicht, eine Bogenstellung schließt das Erd- und Zwischengeschoß ein, die Arkaden werden von einem mit Konsolen belegten, ausladenden, als Balkon dienenden Gesims gekrönt. Darüber folgen zwei Obergeschosse. Die oberen Fenster sind einfacher profiliert als die unteren; eine horizontale Aufteilung

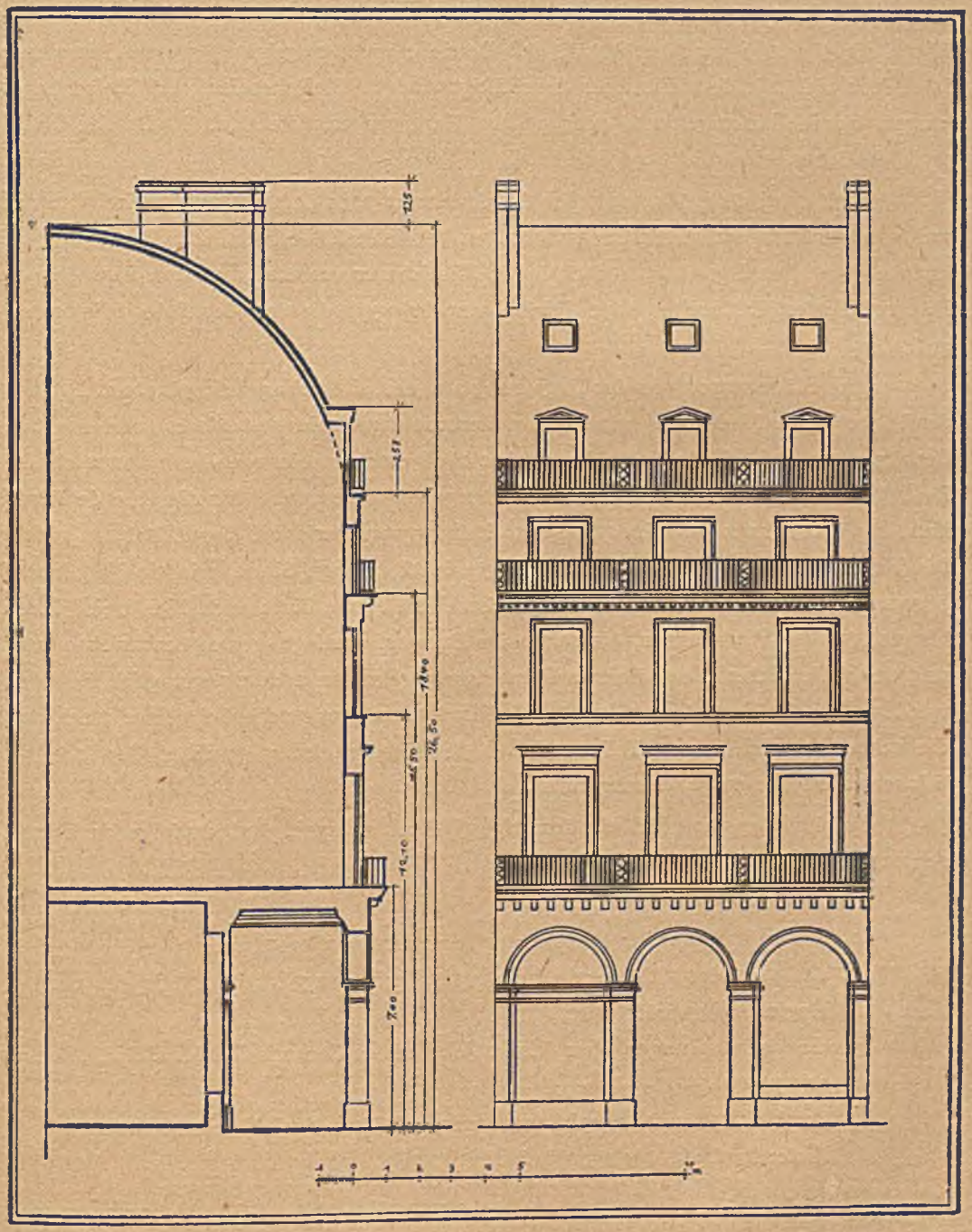


Fig. 100a. Paris. Rue de Rivoli, 2. Bauabschnitt. Beispiele einheitlicher Fassadengestaltung.
Solche Typen sind fortlaufend bis zu 1 km Länge zur Anwendung gekommen. Man beachte die starke Betonung der Horizontalen durch die Bogenstellung und 3 darüber geordnete Gitterreihen.

dieser Fläche erfolgt in der Höhe der Fensterbrüstungen, verläuft ohne große Ausladung, und indem das Hauptgesims ebenfalls wieder von einem Gitter bekrönt ist, wird die horizontale Wirkung gesteigert. Über diesem Gesims befindet sich dann noch ein kleineres Geschoß, und im Anschluß daran entwickelt sich das Dach. Der Termin für den Beginn der Bautätigkeit ist festgelegt.

Gewisse Gewerbe sind von diesen Häusern ausgeschlossen worden, denn unter Abschnitt 5 und 6 wird bestimmt, daß Betriebe nicht zugelassen werden, in denen „Arbeiter viel mit dem Hammer beschäftigt sind". Fleischereien und Fleischhandlungen, sowie Bäckergewerbe oder andere Handwerker, die Öfen in Betrieb haben und Ähnliches, sind nicht zugelassen.

Von besonderem Interesse ist der Abschnitt 7, in dem bestimmt wird, daß das, was wir heutzutage als Reklameaufschriften bezeichnen, verboten ist. Diesen Begriff kannte man allerdings damals noch nicht. Es ist nur verboten, auf den Fassaden der Häuser „Bilder, Inschriften oder Zeichen anzubringen, die den Beruf des Mieters angeben".

Die Pläne waren von der Regierung ausgearbeitet. Napoleon plante z. B. auch, der Place de la Madeleine mit solchen Verordnungen ein besonderes monumentales Gepräge zu geben. Unterm 10. September 1808 erschien ein von ihm unterzeichnetes Dekret, in dem ähnliche Bestimmungen gegeben waren, wie für die Rue de Rivoli. Napoleon III. schritt bei seiner Stadterweiterung von Paris auf diesen Bahnen weiter. Die Fortsetzung der Rue de Rivoli erfolgte in demselben Sinne, wie sie Napoleon I. begonnen hatte. Der Inhalt der entsprechenden Gesetze läuft auch hier meist darauf hinaus, daß die Architektur, die schon im Entwurf vorliegt, genau beschrieben wird, und auch die Materialien, die zur Verwendung gelangen sollen, vertraglich bestimmt werden. Bei der Fortsetzung der Rue de Rivoli wurde, wie nebenbei bemerkt sei, auch die schon bei dem ersten Teile vorgesehene Einschränkung gewisser Gewerbe, wie Bäcker, Fleischer usw., durchgeführt.

Wollte Napoleon III. ein derartiges Dekret erlassen, mußten folgende Voraussetzungen erfüllt sein.

Es mußte:

1. ein entsprechender Bericht des Ministers vorliegen und
2. das von der Stadtverwaltung von Paris ausgearbeitete Projekt von der Regierung geprüft sein;
3. die Verhandlungen über das Projekt in der Commission Municipale beendet sein;
4. dem Kaiser ein Lageplan und alle mit dem Projekt zusammenhängenden Aktenstücke vorgelegen haben.

Bei seinen Handlungen stützte er sich auf die Gesetze vom 3. Mai 1841 und 4. Oktober 1849, sowie auf die Dekrete vom 25. und 26. März 1852.

4. Enteignungsrecht.

l'utilité publique.

Die unumgänglich notwendige weitreichende Beschränkung der Rechte des Grundbesitzers und die Expropriationen waren nur möglich, weil alle Durchbrüche und alles, was damit zusammenhing, als ein im öffentlichen Interesse durchgeführtes Unternehmen betrachtet wurde und der dieser Auffassung zugrunde liegende Begriff der „Utilité publique" weitestgehende Ausdehnung erfuhr. Auch die Gestaltung der einheitlichen Häuserfronten wurde als eine Angelegenheit der Allgemeinheit betrachtet; man scheute sich nicht, die Willensfreiheit des einzelnen im Interesse des Straßenbildes zu beschränken.*)

Entwicklung des Enteignungsrechtes in Frankreich.

Der Umfang der Pariser Durchbrüche setzte hohe Ausbildung der städtischen Expropriation voraus. Diese war vorhanden, denn das Enteignungsrecht hat in Frankreich vom formellen wie vom juristischen Standpunkt aus seine erste Durchbildung erfahren. In der Zeit der Revolution, in der die Rechte des Individuums gegenüber der öffentlichen Gewalt fixiert wurden, bestimmte man im Artikel 17 der Menschenrechte und der Verfassung von 1791, daß der Besitz ein unverletzliches und geheiligtes Recht sei und dieses niemandem entzogen werden darf, es sei denn, daß dies im öffentlichen Interesse erforderlich wäre. Es wird bestimmt, daß diese Notwendigkeit gesetzlich anerkannt werden müsse. Und ferner wird festgelegt, daß eine gerechte und im voraus zu zahlende Entschädigung gewährt wird.

„La propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé si ce n'est lorsque la nécessité publique-légalement constatée, l'exige évidemment et sous la condition d'une juste et préalable indemnité".**)

Die Verfassung vom 24. Juni 1793 nahm in ihrem Artikel 19 den gleichen Gedankengang wieder auf, und ebenso griff auch der Code Napoléon im Artikel 545 auf diesen zurück. Derselbe lautet:

„Nul ne peut être contraint de céder sa propriété si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité".***)

Unterm 18. August 1807 wurde das Verfahren näher festgelegt. Eine Zonenenteignung im engeren Sinne ist indessen nicht vorgesehen; die Möglichkeit einer solchen ergibt sich aber daraus, daß die Enteignung vorgenommen werden darf, wenn sie im Interesse des öffentlichen Nutzens (Utilité publique) liegt. Die Entscheidung darüber, ob der Enteignungsfall unter den Begriff der Utilité publique fällt, bleibt dem Kaiser vorbehalten, die Gerichte haben nur zu prüfen, ob die Formalitäten beachtet sind oder nicht.

*) Man zeigte damit eine Auffassung, die in unserer Zeit erst wieder allmählich und mit großen Schwierigkeiten durchdringt.

**) In deutscher Übersetzung: Das Eigentum ist ein unverletzliches und heiliges Recht; niemand darf dessen beraubt werden, es sei denn, daß die Notwendigkeit hierzu, öffentlich und rechtlich festgestellt, es augenscheinlich erfordert und daß eine gerechte und im voraus zu zahlende Entschädigung gewährt wird.

***) In deutscher Übersetzung: Niemand kann gezwungen werden, sein Eigentum abzutreten, wenn es nicht des öffentlichen Interesses wegen ist und mittelst einer gerechten und im voraus zu zahlenden Entschädigung.

Das Gesetz vom 18. März 1810 lautet darüber wie folgt:

„1. L'expropriation pour cause d'utilité publique s'opère par l'autorité de la justice.

2. Les tribunaux ne peuvent prononcer l'expropriation qu'autant que l'utilité en a été constatée dans les formes établies par la loi.

3. Ces formes consistent: 1. dans le décret impérial qui seul ordonne des traveaux publics ou achats des terrains ou édifices destinés à des objets d'utilité publique; 2. dans l'acte du préfet qui désigne les localités ou territoires sur lesquels ces travaux doivent avoir lieu, lorsque cette désignation ne résulte pas du décret même, et dans l'arreté ultérieur par lequel le préfet détermine les propriétés particulières auxquelles l'expropriation est applicable"*).

Enteignungsdekret für die Rue de Rivoli.

Mit diesem Gesetz ist das Expropriationsverfahren in Frankreich festgelegt. Unterm 7. Juli 1833 und 3. Juli 1841 wurden zwar weitere Enteignungsgesetze erlassen, doch stehen diese ganz auf dem Boden der im Code Napoléon festgelegten Anschauungen. Sie bringen nur eine Ergänzung der Bestimmungen über das Enteignungsverfahren und ähnliches. Ein formeller Unterschied besteht nur darin, daß, den veränderten politischen Verhältnissen entsprechend, nicht ein Decret impérial, sondern eine Ordre Royale darüber zu entscheiden hat, ob ein Enteignungsfall vorliegt, der sich mit dem Begriff der Utilité publique rechtfertigen läßt. Auch bei diesem Gesetz war indes nicht weiter definiert worden, welche Unternehmungen unter den Begriff der Utilité publique fallen. Unter der Anwendung dieser beiden Gesetze vom 7. Juli 1833 und 3. Juli 1841 erfolgt der Durchbruch der Rue de Rivoli während der Präsidentschaft Louis Napoleons. Die provisorische Regierung erließ unterm 3. Mai 1848 ein Dekret folgenden Wortlauts:

„Art. 1. Le projet de prolongation de la rue de Rivoli depuis la place de l'Oratoire jusqu'à la rue Saint Antoine est approuvé.

Art. 2. Son exécution est declarée d'utilité publique.

Art. 3. La ville de Paris est autorisée à acquérir en totalité toutes les propriétés qui seront atteintes par le percement et à revendre les portions qui resteront en dehors des alignements en les lotissant pour la construction des maisons d'habitation bien aérées.

*) 1. Die Enteignung auf Grund des öffentlichen Interesses wird bewirkt durch die Autorität der Justiz.

2. Die Gerichtshöfe können die Enteignung nur aussprechen, wenn deren öffentliches Interesse nach den durch das Gesetz bestimmten Formen festgestellt worden ist.

3. Diese Formen bestehen: 1. In dem kaiserlichen Dekret, welches allein öffentliche Arbeiten oder Landerwerbung anordnet oder Gebäude als Objekte des öffentlichen Interesses bestimmt. 2. Durch eine Urkunde des Präfekten, in der die Örtlichkeiten und Ländereien bestimmt sind, auf welchen diese Arbeiten stattfinden sollen, sofern diese Bestimmung nicht aus dem Dekret selbst hervorgeht, und in dem weiteren Beschluß, durch den der Präfekt die privaten Besitztümer bezeichnet, an denen die Enteignung vorgenommen werden soll.

Art. 4. Les expropriations seront poursuivies dans les formes tracées par la loi du 3. Mai 1841"*).

Gesetz, betr. die Sanierung des Quartier Latin etc.

In diesem Gesetz war klar und deutlich zum Ausdruck gebracht, daß die Regierung auch soviel hinter den Fluchtlinien liegendes Land enteignen darf, als dies zur Errichtung wohlgestalteter Häuser erforderlich ist. Unterm 13. April 1850 erließ Kaiser Napoleon III. ein Gesetz, das die Sanierung schlechter Wohnquartiere von Paris, insonderheit des Quartiers Latin, ermöglichen sollte. In diesem Gesetz erhielt die Regierung das Recht, solche Quartiere zu enteignen, deren ungesunde Beschaffenheit auf dauernde Eigenschaften zurückzuführen ist und nur durch umfassende Maßnahmen beseitigt werden kann**). In diesem Falle kann die Regierung das hierfür in Frage kommende Gelände enteignen, neu aufteilen und die so entstandenen Bauplätze weiter veräußern. Während im alten Enteignungsgesetz den Eigentümern ein Vorkaufsrecht***) auf solche Grundstücke zustand, war dies im vorliegenden Gesetz nicht vorgesehen. Bredt, der die Entwicklung der französischen Enteignungsgesetze in seinem Werke über die Zonenenteignung†) ausführlich behandelt, erkennt hierin den Grund, weshalb man sich veranlaßt sah, für die Enteignung zum Zweck der Sanierung ein besonderes Gesetz zu erlassen, denn es ist nicht einzusehen, warum man in diesem Falle mit dem Begriff der Utilité publique nicht zum Ziele gekommen wäre, mit dem man doch in allen übrigen Enteignungsfällen unter Napoleon III. und seinem Präfekten Haussmann auskam. Für die Durchführung der neuen Straßen im Innern von Paris wurde kein Gesetz erlassen. Diese Unternehmungen wurden vielmehr verwaltungsrechtlich nur durch ein Dekret Napoleons III. vom 26. März 1852 eingeleitet. Dieses Dekret bestimmte, daß sämtliche Mobilien, die zur Erbreiterung resp. Geradelegung von Straßen angeschnitten wurden, zu enteignen seien, sofern die Restflächen nicht Bauplätze für gesunde und gute Wohnungen abgeben. Die Enteignung ist ferner auf solche Baustellen auszudehnen, die benötigt werden, um

*) In deutscher Übersetzung:

Art. 1. Das Projekt zur Verlängerung der Rue de Rivoli von der Place de l'Oratoire bis zur Rue Saint Antoine ist genehmigt.

Art. 2. Seine Ausführung ist für gerechtfertigt erklärt worden als eine Angelegenheit des öffentlichen Interesses.

Art. 3. Die Stadt Paris ist ermächtigt, alle die Grundstücke im ganzen zu erwerben, die vom Durchbruch berührt werden, und die Restparzellen wieder zu verkaufen, die außerhalb der Fluchtlinien liegen, indem sie sie aufteilt zur Errichtung von Wohnhäusern mit günstigen Luftverhältnissen.

Art. 4. Das Enteignungsverfahren ist bestimmt nach den im Gesetze vom 3. Mai 1841 vorgeschriebenen Formen.

**) Vgl. II. Teil C. Straßburg, Fußnote S. 51.

***) In bezug auf diesen Punkt liegt ein für den Verfasser noch nicht aufgeklärter Widerspruch zwischen den Angaben Bredts und Haussmanns vor. Haussmann berichtet, daß seine Gegner den Vorbesitzern ein Vorkaufsrecht zu den alten Preisen einräumten, um der Stadt die Wertsteigerung zu entziehen und durch diesen Ausfall von Einnahmen die Durchführung der Transformation von Paris zu vereiteln.

†) Bredt: Die Zonenenteignung und ihre Zulässigkeit in Preußen (zugleich ein Beitrag zur Lehre vom öffentlichen Interesse).

ehemals öffentliche, durch Ausführung des Durchbruchs überflüssig gewordene Straßen in brauchbare Bauplätze zu verwandeln.

Der Vollständigkeit halber sei der Wortlaut auch dieses Dekrets beigefügt:

Décret relatif aux rues de Paris
du 26. Mai 1852.

(Aus Recueil des Lois Ordonnances, Décrets et Réglements relatif Alignements d'Expropriation pour caisse d'utilité publique specialement dans les voies de Paris. M. Alphand, Verlag, Paris, Imprimerie nouvelle 1886.)

I. Les rues de Paris continuent d'être soumises au regime de la grande voirie.

II. Dans tout projet d'expropriation pour l'élargissement, le redressement ou la formation des rues de Paris, l'administration aura la faculté de comprendre la totalité des immeubles atteints, lorsqu'elle jugea que les parties restantes ne sont pas d'une étendue ou d'une forme qui permette d'y élever des constructions salubres.

Elle pourra comprendre dans l'expropriation des immeubles en dehors des alignements lorsque leur acquisition sera nécessaire pour la suppression d'anciennes voies publiques jugées inutiles.

Les parcelles acquises en dehors des alignements et non susceptibles de recevoir des constructions salubres seront réunies au propriétés contigues soit à l'amiable, soit par l'expropriation de ces propriétés cortamément à l'article 53 de la loi du 16. Septembre 1807*).

Charakter der Napoleonischen Enteignungen.

Die im vorliegenden Dekret enthaltenen Bestimmungen sind auch auf andere Orte übertragbar und daher auch noch heute in Straßburg i. E. in Kraft. Dieses Gesetz stützt sich eben darauf, daß man unter Napoleon III. die

Fig. 101. Paris.
Restgrundstücke an der Rue Réaumur.
Trotz Zonenenteignung blieben zuweilen ungünstige Parzellen übrig.
Ihr Verkauf ist aber durch Gesetz gesichert.

*) In deutscher Übersetzung: Dekret bezüglich der Straßen von Paris vom 26. Mai 1852. (Aus der Sammlung der Verordnungsgesetze, Erlasse und Regeln bezüglich der Fluchtlinien der Enteignungsgründstücke für die Kasse des öffentlichen Nutzens, speziell für die Straßen von Paris.)

I. Die Straßen von Paris sollen auch weiterhin der Herrschaft des großen Wegeamtes unterstellt sein.

II. In allen Enteignungsplänen für die Verlängerung, Wiederherstellung oder die Bildung von Straßen in Paris soll die Verwaltung die Berechtigung haben, sich die angrenzenden Grundstücke umfassend anzueignen, wenn sie entscheidet, daß die Restparzellen nicht von einer Ausdehnung oder Form sind, die die Einrichtung gesunder Gebäude erlauben.

Sie kann in der Enteignung die Grundstücke außerhalb der Fluchtlinien umfassen, wenn ihr Erwerb nötig ist für die Aufhebung alter öffentlicher Wege, die nicht mehr für nötig befunden werden.

Soweit die erworbenen Parzellen außerhalb der Fluchtlinien liegen und zur Errichtung gesunder Gebäude nicht geeignet sind, sollen sie mit den anstoßenden Grundstücken vereinigt werden, sei es freihändig, sei es durch Enteignung der Grundstücke, entsprechend dem Artikel 53 des Gesetzes vom 16. September 1807.

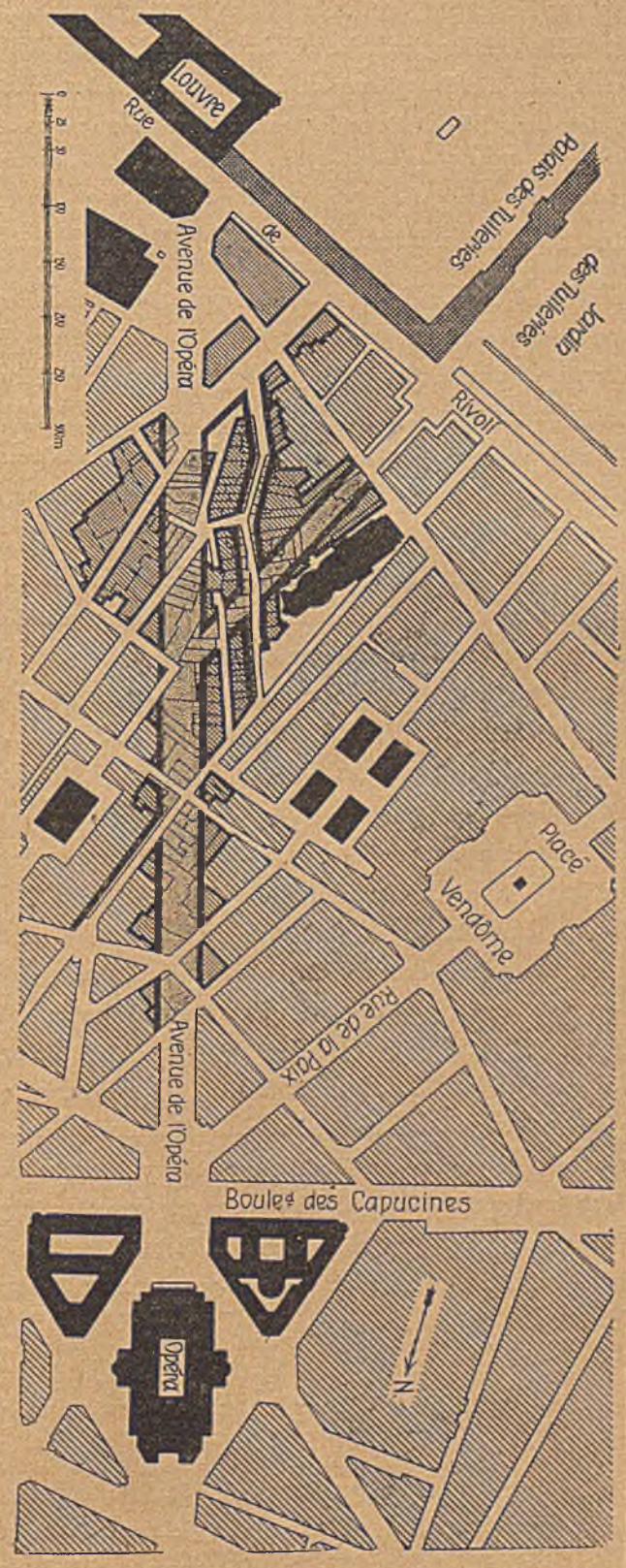


Fig. 102. Paris.
Restgrundstücke an der Avenue de l'Opéra.
Die Zonenenteignung ermöglichte umfassenden Grunderwerb hinter den Fluchtlinien.

Umgestaltung von Paris als ein Unternehmen der Utilité publique ansah. Das Verfahren blieb ganz dasselbe wie unter Napoleon I. Der Kaiser bestimmte, ob die Enteignungsbefugnis zu erteilen sei oder nicht, und die Gerichte beschränkten sich lediglich darauf, zu prüfen, ob im Verfahren Formfehler vorgekommen waren.

Heute wird das Vorgehen Napoleons in Frankreich mehr als ein Gewaltakt bezeichnet. In der damaligen Zeit sind jedoch wenig Stimmen laut geworden, die sich gegen eine derartig weite Ausdehnung der Begriffe der Utilité publique erhoben. Der Inhalt dieser Bestimmung vom 26. März 1852 war unter der dritten Republik wieder aufgenommen worden; unterm 10. April 1912 wurde ein Gesetz erlassen, das den Inhalt des oben erwähnten napoleonischen Dekrets wiederholte. Ein Unterschied besteht nur darin, daß die Enteignungsbefugnis auf solche Grundstücke beschränkt bleibt, die erworben

werden müssen, wenn man zur Errichtung gesunder Wohnungen geeignete Bauplätze herstellen will. Man bringt außer dem hygienischen Gedanken auch solche ästhetischer Art mit herein und bestimmt, daß die Bauplätze an den neuen Straßen auch so beschaffen sein müssen, daß sich darauf Gebäude errichten lassen, die mit der Bedeutung und Schönheit des Stadtbildes im Einklang stehen.

5. Kosten der Haussmannschen Durchbrüche.

Ungefähre Höhe der Kosten.

Bredt teilt in seiner Schrift über Zonenenteignung mit, daß das Budget der Stadt Paris während der Amtsperiode Haussmanns von 66 Millionen auf 225 Millionen Franken stieg und daß außerdem Schulden im Betrage von 848 Millionen Franken gemacht wurden. Allerdings ist zu bedenken, daß dabei nicht nur die Straßenbauten inbegriffen sind, sondern daß noch andere Unternehmungen mit davon bestritten wurden, z. B. die Ausführung von Promenaden, von Volksparks, die Ausschmückung des Bois de Boulogne, Bois de Vincennes usw.

Außerdem wurde in dieser Zeit die Wasserleitung von Paris gebaut und die Schleusen eingerichtet. Schließlich sind von diesen Summen auch noch die Kosten der Einrichtung von Krankenhäusern usw., die Kosten der Einverleibung von Vororten, der Einrichtung von Vorortbahnen usw. bestritten worden. Es ist auch schwer, ein klares Bild von den hier vorliegenden finanziellen Verhältnissen zu erhalten. Haussmann selbst macht in seinen Memoiren zusammenfassende Angaben über die Kosten, welche die Umgestaltung von Paris hervorgerufen hat.

Haussmanns Finanzierungspolitik.

Haussmann finanzierte seine Unternehmungen auf die Weise, wie sie jetzt allgemein üblich geworden ist, d. h. er schöpfte die Mittel für die Durchführung der Unternehmungen nicht aus dem Steuerertrag der Stadt, sondern aus den Unternehmungen selbst; die erforderlichen Summen beschaffte er vor der Ausführung der Unternehmungen durch Anleihen und tilgte sie später nach der Durchführung. Die Mittel zur Tilgung entnahm er aus den Einnahmen beim Verkauf der Grundstücke, andrerseits hatte die Verbesserung des Straßensystems einen Aufschwung von Paris zur Folge, der in einer Steigerung des Steuerertrages zum Ausdruck kam. Eine direkte Erhöhung der Steuern wollte Napoleon nicht zulassen, um das Werk nicht bei der Pariser Bevölkerung mißliebig zu machen, und so erwies sich dieses System als das zweckmäßigste. Die teilweise Anwendung der Zonenenteignung, wobei gewisse Werterhöhungen der Stadt zufielen und die Kosten der Unternehmungen durch solche verringert wurden, erleichterten ebenfalls die Ausführung.

Es ist schwierig, bei dem außerordentlichen Umfang dieser Unternehmungen auch in den Einzelheiten ein genaues Bild zu bekommen, und wir müssen uns deshalb auf ein kurzes Allgemeinbild beschränken.

Ausdehnung der Durchbrüche.

Welche Ausdehnung schon das unter Napoleon I. geplante Straßennetz gehabt hat, geht aus nachstehender Zusammenstellung hervor; die gleiche Tabelle zeigt auch, wie wenig zur Ausführung gelangte. Napoleon III. hat sich dann zum Teil an die Pro-

jekte seines Vorgängers angelehnt und dieselben unter Haussmann zur Ausführung bringen lassen.

Von den im Jahre 1807 geplanten Straßen waren in dem Zeitraum 1807—1857

	Zahl der Straßen	Länge km	Fläche qm
ausgeführt	150	40	340 441
unvollendet	1160	324	657 642
überhaupt geplant	1319	369	998 083

Erst im Jahre 1857 setzt die lebhaftere Bauperiode ein, in der die meisten Straßen zur Ausführung gelangten. Aus diesem Grunde faßt Haussmann in dieser Zusammenstellung auch die Jahre 1807—1857 zusammen. In den ersten Perioden von Haussmanns Amtsführung waren denn auch nur dem Umfange nach wenige Unternehmungen zur Ausführung gelangt, wenn auch die wichtigsten, wie die Rue de Rivoli und das Boulevard Sébastopol, in diesen Zeitraum fielen.

Bei der Fülle der zur Ausführung gelangten Durchbrüche ist es nun ungemein schwierig, ein klares Bild von der Entstehung und Finanzierung zu erlangen. Einen wertvollen Anhalt gibt Haussmann selbst in seinen Memoiren, deren letzter Band im Jahre 1893 erschienen ist. Allerdings ist nicht zu verkennen, daß der Verfasser sich hierbei in erster Linie an diejenigen Kreise wendet, die mit dem Stoff bereits vertraut sind, und daß er weniger beabsichtigt, die Verhältnisse an sich klarzulegen, sondern vielmehr seine Absichten noch einmal vor Augen zu führen und seine Maßnahmen vor der Kritik zu rechtfertigen. Die Umgestaltung von Paris ist, obwohl die Anregung hierzu von Napoleon ausging, in der Ausführung das Werk dieses Mannes, der während seiner 18jährigen Amtstätigkeit mit außerordentlicher Energie an die Lösung der ihm übertragenen Aufgabe herantrat. Die Finanzpolitik hat zwar starke Anfeindungen erfahren, vieles von dem aber, was er damit erreicht hat, ist für die Stadt Paris von außerordentlicher Bedeutung gewesen und hat auch außerhalb in anderen Städten anregend und fruchtbringend gewirkt.

Die 3 Netze (3 réseaux).

Die Pariser Straßen hatten wir im ersten Abschnitt je nach ihrer Lage im Stadtplan in 3 Gruppen geteilt:

1. die Ringstraßen (Boulevards), (drei Ringe),
2. die Durchmesserstraßen (grande Croisée),
3. die Diagonalstraßen (Strahlenstraßen).

In bezug auf die Entstehungszeit läßt sich eine ähnliche Einteilung nicht vornehmen. Die Straßen sind nahezu in ein und derselben Zeit geplant, aber allmählich ausgeführt worden, je nachdem es die zufälligen Verhältnisse mit sich brachten. Wohl aber kann man nach Art der Finanzierung Gesichtspunkte für die Einteilung der Straßen gewinnen. Einige sind mit Staatsbeihilfe ausgeführt worden, die Kosten anderer hat

die Stadt Paris allein getragen, und man unterscheidet demnach drei Netze (réseaux) resp. drei Gruppen.

Zum ersten Réseau (Gruppe 1) gehören verschiedene Straßen der ersten Periode, in der das System der Durchführung noch nicht feststand; dabei wurde in einigen Fällen vom Staat kein Zuschuß geleistet, in einigen anderen Fällen ein solcher in Höhe der Hälfte oder von $^1/_3$ bzw. $^2/_3$ der Kosten staatsseitig aufgebracht.

Im zweiten Réseau (Gruppe 2) sind dagegen nur solche Straßen enthalten, die mit Staatsbeihilfe zur Ausführung gelangten, und zwar steht dieser staatliche Zuschuß in Höhe von $^1/_3$ der im Voranschlage berechneten Gesamtkosten fest.

Die im dritten Réseau (Gruppe 3) angeführten Straßen wurden von der Stadt ganz auf eigene Rechnung gebaut*).

Es ist nun allerdings nicht möglich, die Entwicklung all dieser Projekte so in den Einzelheiten wiederzugeben, wie das bei einigen deutschen Beispielen durchgeführt wurde. Es seien hier nur einige besonders charakteristische Beispiele herausgegriffen.

Rue de Rivoli. Aus Gruppe 1 ist die Durchführung der Rue de Rivoli bemerkenswert. Der

*) Zu Gruppe 1 gehören nachstehende Straßen:

1. die Rue de Rivoli.

Hier sind 5 Abschnitte zu verzeichnen:

a) der unter Napoleon I. ausgeführte Teil vom Place de la Concorde bis zur Rue Delormes,
b) von der Rue Delormes bis zur Rue de la Bibliothèque.
c) Freilegung der Place du Carrousel und der Place du Théâtre Français, sowie der Place du Palais Royal.
d) Von der Rue Bibliothèque bis zur Rue Delormes, Freilegung der Place du Louvre.
e) Boulevard Sébastopol (Boulevard Strassbourg war schon 1848 ausgeführt), Neulegung des Boulevard St. Michel.

Die unter a und b angeführten Straßenzüge bilden zusammen das große Straßenkreuz (die grande Croisée) von Paris. Außerdem gehört noch zur Gruppe 1 z. B. die Rue des Écoles.

Die Straßen der Gruppe 2 sind in den einzelnen Paragraphen des Vertrages vom 18. März 1858 angeführt, in dem der Staat einen Zuschuß in Höhe von 1/, der Gesamtkosten gewährleistete. Es sind dies folgende: 1. Rue Prince Eugéne (Voltaire), 2. Boulevard du Nord (Magenta), e) Erbreiterung der Rue St. Quentin, 3. Rue de Turbigo.

Zu Gruppe 3 gehören endlich die

Avenue de l'Opéra	Rue de la Glacière
Rue Réaumur	Rue La Fayette
Quai de la Mégisserie	Boulevard Philipp Auguste
Avenue Parmentier	Boulevard d'Enfer
Crozatier Chaligny	Gare du Nord
Boulevard Haussmann	Rue de Château au Porte St. Denis
Rue Quartier Pollin	Place de l'Étoile
Buttes Chaumont	Avenue Henry IV.
Rue St. Lazare	Avenue Saculé
Rue de Rennes	Boulevard St. Germain

Avenue Amandier
Straßen im Quartier Chaillot
Straßen im Westen: Rue de Trocadéro usw.
Verlängerung der Avenue d'Auteuil.

Durchbruch sollte ursprünglich durch die Stadt allein ausgeführt werden. Im Zusammenhange mit dem Durchbruch war auch die Beseitigung der Häusermasse geplant, die sich am heutigen Place du Carrousel befand. Dieses Quartier war eines der schlimmsten Teile des alten Paris. Durch Ausdehnung der Zonenenteignung hatte man zunächst gehofft, die Kosten der Unternehmung möglichst reduzieren zu können. Dem Verfasser ist es leider nicht möglich gewesen, über die finanziellen Details dieses Teiles genauere Angaben zu erhalten. Es steht nur fest, daß der finanzielle Erfolg einer derartigen Ausdehnung der Expropriation hinter den Erwartungen zurückgeblieben ist, und zwar deshalb, weil hierbei manches gut erhaltene und infolgedessen wertvolle Gebäude mit zerstört werden mußte, und die Werterhöhung die Wertzerstörung nicht tragen konnte.

Auch die Verlängerung der Rue de Rivoli vom Louvre nach dem Hotel de Ville war zunächst ohne staatlichen Zuschuß geplant. Das Gesetz vom 4. August 1851, wodurch der Durchbruch dieses Teiles eingeleitet und der Stadt Expropriationsbefugnis verliehen wurde, erleichterte die Durchführung des Unternehmens nur dadurch, daß der Staat die Hausbesitzer auf 20 Jahre von Abgaben befreite. Hierdurch waren besonders günstige Bedingungen für die Errichtung von Neubauten geschaffen, und man hoffte die Bebauung hierdurch zu beschleunigen. Diese Maßnahme ähnelt den Zuschüssen, die man in Stuttgart durch Gewährung eines Darlehens zu einem unternormalen Zinsfuß in Anwendung brachte.

Im Verlaufe der Durchführung stellte es sich indessen heraus, daß die zu expropriierenden Flächen größer waren, als man ursprünglich gedacht hatte, und die Expropriationskosten nahezu auf das Doppelte anstiegen. Es handelte sich um den Erwerb von

236 Häusern zu ..... 31 054 qm,
der veranschlagt war für ..... 18 728 000 Fr.,
und dessen tatsächliche Kosten sich auf ..... 30 737 978 „

beliefen. Haussmann erklärte diese Überschreitung, die man auf einen Fehler im Anschlag zurückführen möchte, damit, daß die vorläufige Vermessung ungenügend gewesen sei.

Hier zeigt sich eine Schwierigkeit, die bei Umgestaltung alter Stadtteile daraus entsteht, daß ein auf genauen Vermessungen beruhender Plan nicht vorliegt und dieser erst hergestellt werden muß. Auch in Deutschland boten sich an einigen Orten Schwierigkeiten, die zwar zu überwinden waren, jedoch einen gewissen Zeitverlust erfordern und dadurch auch nicht eine unbeträchtliche Verteuerung der Unternehmung zur Folge haben. In Anbetracht dieser Verteuerung der Rue de Rivoli zwischen dem Louvre und dem Hotel de Ville leistet der Staat für die Expropriation einen Zuschuß von

1 000 000 Fr.
für die Erneuerung des Pont Notre Dame ..... 500 000 „
Die Kosten von ..... 30 637 978 „
wurden also reduziert auf ..... 29 137 978 „

Günstiger lagen die Verhältnisse für die Stadt bei der 1. und 2. Sektion, der Rue de Rivoli. Hier wurden expropriiert:

47 + 104 Häuser, 7636 qm für ..... 24 319 505 Fr.
Vermessung u. Straßenbau 297 192 „ 24 616 697 Fr.

Sektion 2 (Bibliothèque Louvre)

20 + 68 Häuser, 3718 qm ..... 11 710 787 Fr.
Vermessung u. Straßenbau 171 221 „ 11 882 008 Fr.

Gesamtkosten ..... 36 498 705 Fr.

Eine der hierbei freigelegten Flächen lag in der Nachbarschaft des Louvre. Die Place du Carrousel, der erst bebaut gewesen war, wurde bei dieser Operation freigelegt. Da diese Fläche in das Gelände des Louvre hineinfiel, kaufte der Staat von dem insgesamt für ..... 24 616 697 Fr. erworbenen Gelände eine Fläche (Place du Carrousel) im Werte von .. 15 500 000 „
es reduzierten sich die Kosten auf ..... 9 116 697 Fr.

Die Kosten von I wurden zu $^2/_3$ vom Staat, zu $^1/_3$ von der Stadt, die Kosten von II zu gleichen Teilen von Staat und Stadt getragen. Die einzelnen Beträge, die Stadt und Staat für die Ausführung der Rue de Rivoli geleistet haben, zeigt nachstehende Tabelle:

	Sektion I		Sektion II		Insgesamt
	Rue Delorms—Rue de la Bibliothèque		Rue de la Bibliothèque Rue d'Échelle		
	Teile	Summen Fr.	Teile	Summen Fr.	Fr.
Staat	$^2/_3$	6 077 798	$^1/_2$	5 941 004	12 018 842
Stadt	$^1/_3$	3 038 899	$^1/_2$	5 941 004	8 979 907
		9 116 697		11 882 003	20 998 705
Der Staaat übernahm Gelände für die Tuilerien für					15 500 000
					36 498 705

Rue des Halles.

Ebenfalls einen Einblick in die finanziellen Einzelheiten erhält man nach folgender Tabelle. In dieser sind die Kosten zusammengestellt, die der Stadt durch die Freilegung der für die Markthallen und ihre Umgebung erforderlichen Flächen erwachsen.

Es handelte sich um den Erwerb

von 147 Häusern mit einer Fläche von 17 493 qm für 14 688 051 Fr.
„ 180 „ „ „ „ „ 12 052 „ „ 14 680 840 „
327 Häuser 29 545 qm
Die traveaux des Ingénieurs dagegen erforderten 1 339 511 „
30 708 402 Fr.

Die Zugangsstraßen zu dem so entstandenen Platze, die Rue du Pont und die Rue des Halles und andere Erbreiterungen und Neuanlagen wurden auf Grund eines Dekrets vom 21. Juni 1854 zur Ausführung gebracht. Die Kosten dieser Unternehmung gibt Haussmann auf 13 651 367 Fr. an. Ein Drittel der Kosten, indes nur bis zum Betrage von 3 000 000 Fr., wurde vom Staat gedeckt. Aus dieser Bestimmung des Vertrages ist zu schließen, daß man höchstens mit Kosten von 9 000 000 Fr. gerechnet und daß eine Überschreitung von 4 651 367 Fr. stattgefunden hatte. Den Ausbau der Zufahrtsstraßen eingerechnet, erforderte also die Anlage der Markthalle

	13 651 367 Fr.
	30 708 402 „
zusammen	44 359 769 Fr.,

um die nötigen Freiflächen zu erwerben und dem öffentlichen Verkehr zu übergeben.

Schließlich seien noch zwei Beispiele erwähnt:

Boulevard Strassbourg und Rue des Écoles.

1. Boulevard Strassbourg zwischen Gare de l'Est und Boul. St. Denis.

Kosten 7 750 000 Fr. { 1/3 Staat = 2 583 334 Fr. / 2/3 Stadt = 5 166 666 „ } 7 750 000 Fr.

2. Rue des Écoles.

Kosten 13 737 218 Fr. { 1/2 Staat = 6 868 609 Fr. / 1/2 Stadt = 6 868 608 „ } 13 737 217 Fr.

Die Straßen der Gruppe 2 waren auf 180 000 000 Fr. veranschlagt. In dem Vertrag, den die Stadt am 18. März 1858 mit dem Staat abgeschlossen hatte, war bestimmt, daß dieser 1/3, also 60 000 000 Fr., Subvention leiste. Überschreitungen des Anschlages hatte die Stadt allein zu decken.

Im Vorliegenden wurden nur einzelne Beispiele angeführt. Alles in allem belaufen sich die Gesamtkosten der Straßen der 1. und 2. Gruppe auf 1 043 105 480 Fr.

Die Kosten verringern sich

a) durch Staatszuschuß		
Gruppe 1		
vorgesehener Zuschuß	35 550 741 Fr.	35 130 760 Fr.
Reduktion d. Zuschusses	419 981 „	
Gruppe 2		
geleisteter Zuschuß		60 000 000 „
insgesamt Staatszuschuß ..		95 130 760 Fr.
b) durch Verkauf des Geländes der Place du Carrousel an den Staat		15 500 000 Fr.
nun insgesamt		110 630 760 „ 110 630 760 „
und belaufen sich auf		932 474 720 Fr.

Straßen des 3. Netzes.

In Gruppe 3 waren nur solche Straßen enthalten, die ohne jeden Staatszuschuß ausgeführt wurden. Haussmann gibt deren Kosten folgendermaßen an:

Rue Réaumur	66 000 000	Fr.
Oper, Bauplatz und Umgebung	28 000 000	,,
Rue La Fayette	26 000 000	,,
Boulevard Haussmann (St. Augustine Talbot)	17 000 000	,,
Gare du Nord	32 500 000	,,
Rue Châteaudun	17 000 000	,,
Verbreiterung der Rue St. Lazare im Teil der Rue de la Pépinière	8 000 000	,,
Place de l'Étoile	32 000 000	,,
Straßen im Quartier Chaillot	24 000 000	,,
Straßen im Westen	20 000 000	,,
Verlängerung der Avenue Auteuil	5 000 000	,,
Regulierung von Nord Point	3 000 000	,,
Boulevard St. Germain	24 000 000	,,
Boulevard d'Enfer, Rue de Rennes usw.	38 000 000	,,
Avenue Amandier	1 500 000	,,
Buttes Chaumont	760 000	,,
Crozatier et Chaligny	2 000 000	,,
Verlängerung der Rue Drouot	1 500 000	,,
Verlängerung der Rue de la Glacière	600 000	,,
Avenue Henry IV	600 000	,,
Avenue Saculé	1 500 000	,,
Quai de la Mégisserie	3 000 000	,,
Avenue Parmentier	2 500 000	,,
Boulevard Philippe Auguste	2 000 000	,,
Verlängerung des Boulevard Louis Philippe	1 500 000	,,
Im Quartier Pollin	500 000	,,
Verlängerung der Rue St. Pierre	1 000 000	,,
Porte St. Denis	1 000 000	,,
	360 400 000	Fr.

Eine Zusammenstellung der der Stadt in allen 3 Gruppen erwachsenen Kosten ergibt sich aus folgendem:

Kosten der Stadt beim Bau der Straßen etc. in Fr.	
der Gruppe 1 und 2	1 043 105 480
der Gruppe 3	359 900 000
Insgesamt 1—3	1 403 005 480

Dem steht ein Staatszuschuß in Höhe von 110 630 760 Fr. gegenüber.

Gesamtkosten	1 403 005 480	Fr.
davon auf Kosten der Stadt	1 292 374 720	,,
davon staatlicher Zuschuß	110 630 760	,,

Haussmann ist der Ansicht, daß der Betrag sich hätte reduzieren lassen, wenn man die Durchführung der Arbeiten nicht auf den langen Zeitraum von nahezu zwei Jahrzehnten hinausgeschoben hätte.

Verteuerung und die Ursachen.

Doch scheint dieser Zeitraum für den Umfang der Arbeiten noch sehr kurz, eine schnellere Ausführung würde der Umwandlung von Paris in eine Baustelle gleichgekommen sein. Die Bewohner der Abbruchviertel hätten kein geeignetes Unterkommen vorgefunden. Dieses Moment wie auch die unausbleibliche Ansammlung großer Arbeitermassen in Paris wollte man im Interesse der Ruhe der Pariser Bevölkerung aus politischen Gründen vermeiden. Bei einer sofortigen Ausführung setzte man so viel aufs Spiel, daß man es mit Recht vorzog, eine gewisse Verteuerung mit in Kauf zu nehmen. Die Verteuerung beruhte darauf, daß allenthalben in Paris die Bodenpreise stiegen, als die Absicht Napoleons bekannt wurde. Da über Einzelheiten der Straßenführung nichts verlautete, wurden fast alle Grundstücksbesitzer im Innern von diesem Fieber erfaßt, gleichviel ob ihre Parzellen im Zuge der Durchbruchstraßen lagen oder nicht. Der bei einer allmählichen Ausführung unausbleiblichen Preissteigerung stand allerdings gegenüber, daß Entschädigungen für beim Verlassen der alten Räume auftretende Geschäftsverluste geringer ausfallen, wenn die Entschädigten Zeit haben, sich Ersatz zu suchen. Doch beklagt Haussmann, daß diese Entschädigungen vom Kassationshof zu hoch angesetzt würden.

Für die Höhe der Kosten wurde ausschlaggebend, daß man im Dekret vom 27. Dezember 1858 den Anliegern das Recht zugestand, die Restflächen für einen Preis zu erwerben, der den Werten der ehemals auf dieser Fläche befindlichen Gebäudeteile und der den Mietern gezahlten Entschädigungen entspricht. Mit anderen Worten, die Anlieger sollten den Wertzuwachs erhalten, der durch die Arbeiten der Stadt herbeigeführt wurde.

Damit hatte man die Prinzipien verlassen, die im Dekret vom 23. März 1852 zum Ausdruck kommen. Denn dort wurde bestimmt, daß der Staat die Expropriation auf angrenzende Grundstücke ausdehnen dürfe, wenn eine solche im Interesse einer günstigen Parzellierung als geboten erschien. Hierin lag zugleich für die Stadt die Möglichkeit, die Werte, die sie geschaffen, für sich auszunützen.

Haussmann versuchte alles, um diesen Erlaß zu verhindern, indes spielten politische Faktoren mit. Die Gegner der Haussmannschen Politik hatten das Dekret veranlaßt, sie wollten die Ausführung der Pläne Haussmanns durch eine solche Bestimmung rechtzeitig verhindern. Indes gelang ihnen dies nicht. Haussmann war die Finanzierung seiner Unternehmungen nicht unmöglich gemacht, sondern nur erschwert; er mußte nur zu künstlichen Finanzoperationen greifen, um trotzdem seine Aufgabe zu lösen.

6. Deckung der Kosten.

Geld-Quellen.

Zur Bestreitung der Kosten standen Haussmann drei Quellen zur Verfügung:

1. Steuern,
2. Anleihen,
3. die Caisse des traveaux.

Caisse des traveaux.

Die Caisse des traveaux war eine Einrichtung Haussmanns. Er sagt darüber*):

Cette Caisse fut constituée par un Décret Imperial, rendu, sur l'avis du Conseil d'Etat, le 14. Novembre 1858 et, le 27. Décembre suivant, un autre Décret, qui la rendit justiciable directement de la Cour des Comptes, lui donna, du même coup, une existence propre, absolument distincte de celle de la Caisse Municipale, dont on avait essayé, tout d'abord, d'en faire une simple annexe.

C'était, en réalité, une seconde Caisse Municipale, spécialement affectée aux opérations exceptionelles, qui ne rentraient pas dans le cadre normal des affaires de la Ville.**)

Die Kasse wurde durch Dekret vom 14. November 1858 gegründet; ihre Wirksamkeit begann am 3. Dezember 1859, sie wurde aufgelöst am 31. Dezember 1869. Ein Dekret vom 6. Januar 1869 regelte die Einzelheiten ihrer Liquidation. Die Aufgabe der Kasse war gewesen:

1. Miets- und Besitzentschädigungen, sowie freihändige Ankäufe zu bewirken,
2. den Verkauf der Abbruchmaterialien und der Restparzellen zu bewirken.

Die Einnahmen mußten bei dieser Bestimmung der Kasse hinter den Ausgaben zurückbleiben; daher wurde bestimmt, daß die Stadt jährlich einen Zuschuß zu zahlen habe, andrerseits erhielt die Kasse auch das Recht, Wertpapiere bis zu bestimmter Höhe auszugeben, um auf diese Weise die nötigen Mittel zu beschaffen.

Am 6. Januar 1859 erfolgte die erste Emission in Höhe von 30 000 000 Fr. Die Höhe der Emission war zunächst auf ..... 60 000 000 „ festgesetzt. Durch Gesetz vom 9. Juni 1860 wurde sie auf ..... 100 000 000 „ erhöht und unterm 2. Juli 1862 eine zeitweise Erhöhung auf ..... 125 000 000 „ zugelassen.

Durch die Einrichtung der Caisse des traveaux wurden einerseits die Stadterweiterungskosten von dem übrigen Budget getrennt; sie traten dort noch einmal in Gestalt eines Postens auf, der den jeweiligen Zuschuß angab, andrerseits wurde durch das Recht, Papiere zu emittieren, der Kasse eine größere Elastizität verliehen. Sie

---

*) Siehe S. 368, Band II.

**) In deutscher Übersetzung: Diese Kasse wurde durch ein kaiserliches Dekret errichtet, herausgegeben auf Anweisung des Conseil d'Etat am 14. November 1858, und am folgenden 27. Dezember gab ihr gleichzeitig ein anderes Dekret, das sie direkt der Cour des Comptes unterstellte, eine selbständige, von derjenigen der Caisse Municipale verschiedene Stellung, nachdem man zuerst versucht hatte, sie zu einer Filiale derselben zu machen.

Es war in Wirklichkeit eine zweite Caisse Municipale, bestimmt für außerordentliche Fälle, die nicht in den normalen Rahmen der städtischen Verwaltungsgeschäfte fallen.

konnte dadurch auch die langsame Realisation der bei ihr festgelegten Werte abwarten, ohne vom städtischen Budget abhängig zu sein.

Im Verlauf ihres 10jährigen Bestehens hat die Kasse auf Rechnung der Stadt bezahlt ..... 1 188 812 145 Fr.
das ist jährlich ca. ..... 118 000 000 „

Die Wirksamkeit der Kasse zeigt nachstehende Aufstellung, die der letzten Bilanz der Kasse vom 1. Januar 1870 entnommen ist:

Die Kasse schuldete im letzten Jahre an die Stadt	50 000 000 Fr.
An Inhaber der Wertpapiere	100 081 800 „
Diverse	10 718 422 „
	160 800 222 Fr.

Einen Überblick über die bei der Caisse des traveaux aus- und eingehenden Werte zeigt nachstehende Zusammenstellung:

	Innere Stadterweiterung		Äußere Stadterweiterung	Vermögen der Caisse des traveaux
	I. Réseau Fr.	III. Réseau Fr.	Fr.	Fr.
Ausgaben:	124 209 785	314 797 376	337 988 030	
Einnahmen:	105 738 907	258 771 342	336 616 740	
	18 470 877	56 026 033	1 371 289	84 932 021
Zuschuß	74 496 910		1 371 289	84 932 021

Haussmann hätte es zur Erleichterung seiner Arbeiten gern gesehen, wenn das Budget der Stadt Paris einem Sondergesetz unterstellt wäre. Er gründet seinen Wunsch auf die Sonderstellung, die Paris unter den übrigen Städten Frankreichs einnimmt.

Anleihen.

Neben der Caisse des traveaux standen Haussmann noch gewöhnliche Anleihen zur Verfügung. Die erste wurde für die Durchführung der Straßen des I. Réseaus (grande croisée), Rue St. Jacques, Châtelet, Rivoli, St. Antoine, in Höhe von 60 000 000 Fr. im Jahre 1855 aufgenommen. Die Verzinsung betrug 3%; die Anleihe war in 40 Jahren zu tilgen. Eine zweite Anleihe wurde auf Grund des Vertrages vom 15. Mai 1858 für die Durchführung der in diesem Vertrag geplanten Straßen vorgesehen; Auch diese Anleihe war mit 3% zu verzinsen und in 40 Jahren zu tilgen.

Für die äußere Stadterweiterung nahm die Stadt im Jahre 1865 eine dritte Anleihe von 270 000 000 Fr. auf. Näheres über Verzinsung und Höhe dieser 3 Anleihen geht aus nachstehender Tabelle hervor.

	Kurs pari 500	Verzinsung %	Fr.
I. Anleihe von 1855	400	3%	60 000 000
II. „ „ 1858	475	4%	133 548 925
III. „ „ 1865	450	4%	270 000 000
Summe aller 3 Anleihen			463 548 925
Amortisation und Zinsen			55 260 075
			518 809 000

Die Schulden der Stadt Paris unter Haussmann belaufen sich, die für die grands traveaux aufgenommenen Anleihen inbegriffen, folgendermaßen:

Städtische Schulden	465 575 195 Fr.
Anleihen von 1855, 1860, 1869	481 960 000 „
Emission der Caisse des traveaux	100 000 000 „
	1 047 535 195 Fr.
Jährliche Zuschüsse an gewisse Unternehmungen von kommunaler Bedeutung entsprachen einem Kapital von	45 850 000 Fr.,
so daß die Lasten der Stadt sich auf	1 093 385 195 Fr. beliefen.
Von der letzten Anleihe waren 1870 noch nicht zur Emission gelangt	4 405 801 Fr.
Die Schuldenlast von Paris stellte sich also 1870 mithin auf	1 088 979 394 Fr.

Steuern. Die zur Verzinsung und Tilgung der Anleihen erforderlichen Mittel bestritt man wie üblich aus den Steuererträgen, die in dieser Periode eine entsprechende Zunahme erfuhren. So betrugen die

	1853 Fr.	1870 Fr.	Vielf.
Contribution Personelle et Mobilière...	6 000 000	12 500 000	2,08
Octroi.....	41 000 000	107 500 000	2,6

d. h. beide Einnahmequellen hatten sich im Verlaufe der 18 Jahre mehr als verdoppelt.

In der nächsten Tabelle sind die Einnahmen und Ausgaben sowie Überschüsse an das Ordinarium für die erste und zweite Periode zusammengefaßt und außerdem die entsprechenden Ziffern für das Jahr 1871 angeführt.

	I. Periode (7 Jahre) 1852—1859 Fr.	II. Periode (10 Jahre) 1859—1869 Fr.	1870 Fr.
Einnahmen	467 674 666	1 326 926 037	171 530 904
Ausgaben.....	270 169 819	702 834 550	87 558 776
Überschüsse	197 504 847	624 091 487	83 942 128
beide Perioden	821 596 334 Fr.		

Die Einnahmen mußten zur Verzinsung und Tilgung der Schulden verwendet werden. Im Verlauf der beiden Perioden betrug die Summe der jährlichen Überschüsse an das Ordinarium ..... 821 596 334 Fr.

Hierzu kommen

1. Gelegenheitseinnahmen verschiedener Art ..... 60 897 445 „
2. Verzinsungen vom städtischen Grundbesitz
   a) bei der Stadtkasse ..... 76 348 357 Fr.
   b) bei der Caisse des travaux..... 58 392 306 „ 134 740 663 „

1 017 234 442 Fr.

Für die Deckung der Kosten der Grands traveaux standen ferner noch zur Verfügung:

Staatszuschuß ..... 95 130 760 Fr.
Erlös aus dem Verkauf der Abbruchmaterialien
und der Baustellen .....269 697 683 „ 364 828 443 Fr.

Aus den verschiedenen Einnahmen werden mithin gedeckt..... 1 382 062 885 Fr.
Die Anlage neuer Straßen im Innern und in der Peripherie von Paris 1 430 340 385 „
so daß noch ungedeckt blieben..... 48 268 493 Fr.

Die Ausgaben für Bauten, Wege, Wasserleitungen, Schleusen, Brückenbau im Innern von Paris und in den Außenbezirken zeigt eine weitere Tabelle:

	Ancien Paris Fr.	Zone annexée Fr.	beide zusammen Fr.
1. Archit. et beaux Arts	193 116 002	89 675 693	
2. Voie Publique	128 902 384	49 468 240	
3. Eaux et égouts	75 160 203	78 441 767	
4. Brückenbau			
5. Städtischer Zuschuß.....	17 134 264	—	
6. Diverses	53 342 660	—	
Summa 1—6	467 655 513	217 585 700	685 441 216
Voirie.....	1 297 445 134	132 895 250	1 430 340 385
Sa.	1 765 100 649	350 480 950	2 115 781 601
Davon ohne Anleihe bezahlt.....			1 382 071 888
Rest			733 709 713

Zieht man nur die eigentliche Innere Stadtverwaltung von Paris in Betracht, die unter dem Titel voirie der Spalte „ancien Paris“ zum Ausdruck kommt, so ergibt sich, daß diese Kosten in Höhe von 1 297 445 134 Fr. erfordert haben mag.

Die Erweiterung der Stadt durch das Hinausschieben der Festungswälle machte ebenfalls einen großen Aufwand erforderlich; obwohl es sich um die Einverleibung einer bedeutenden Fläche handelt, sind die Kosten der Inneren Stadterweiterung trotzdem bedeutend höher als bei der äußeren.

Einen umfassenden und die Dinge restlos aufklärenden Einblick vermögen freilich die obigen Ausführungen nicht zu geben. Bei den ungemein verwickelten Verhältnissen und der Fülle der einander z. Teil wiedersprechenden Quellen mußte ein lückenhafter und nur in den gröbsten Umrissen gezeichneter Überblick genügen.

Höhe der Kosten vor 50 Jahren und 1914.

7. Bedeutung der Durchbrüche Haussmanns für die Entwickelung von Paris.

Die Zahlen auf den letzten Seiten des vorigen Kapitels wurden aufgeführt, um zu zeigen, um welche Summen es sich bei der Umgestaltung von Paris gehandelt hat, und welche Mittel Napoleon III. und Haussmann aufwenden mußten, um die Innere Stadterweiterung von Paris in dem von ihnen geplanten Umfange durchzuführen. Die Summen sind außerordentlich hoch, die Kosten stehen aber in keinem Vergleich zu dem, was die Durchführung der Grands traveaux für die Entwicklung der Stadt bedeutet. Die alte Festungsstadt mit ihren Winkeln und Gassen würde im Verkehrsstrom der modernen Weltstadt erstickt sein. Es ist nicht abzusehen, welche Konsequenzen es gehabt hätte, wenn nicht die Durchbrüche gewissermaßen noch in letzter Stunde den modernen Verkehrsströmen die nötige Bahn eröffnet hätten. Denn die Anlage neuer Straßen von ähnlichem Umfang zu einer späteren Zeit wäre der hohen Bodenpreise wegen undurchführbar gewesen.

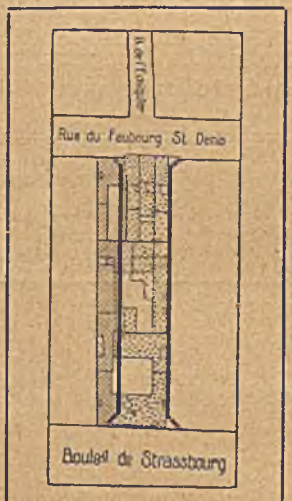


Fig. 103. Paris. Durchbruch der Rue de l'Echiquier von der Rue St. Denis zum Boulevard de Strassbourg.

Die in den letzten Jahren ausgeführten Durchbrüche, wie z. B. der des Boulevard Raspail, berühren nicht den Kern der Stadt und führen durch die südlich zwischen den inneren und äußeren gelegenen Stadtteile hindurch. Die Bodenpreise waren dort immer noch niedrig genug, um die Durchlegung auch größerer Straßenzüge nicht unmöglich zu machen.

Wie sehr dagegen im Innern die Bodenpreise gestiegen sind, zeigt ein Vergleich der Bodenpreise an der Oper im Jahre 1877 mit den Bodenpreisen, die heute in einer Nebenstraße des Boulevard Sébastopol gefordert werden.

An der Avenue de l'Opéra wurden 1877 beim Verkauf der in städtischem Besitz befindlichen Grundstücke z. B. 632 507 Fr. für 1009 qm bezahlt. Das entsprach einem Einheitspreise von 600 Fr. pro Quadratmeter oder rund 480 M. Der Bodenpreis in dieser vornehmen Geschäftslage einer der größten Städte Europas war damals also noch niedriger, als er heute in einer Geschäftsstraße einer beliebigen Industriestadt gefordert wird. Dies hat sich allerdings auch in Paris geändert. Bei einem kurzen

Durchbruch der Rue de l'Echiquier von der Rue Saint Denis nach dem Boulevard Strassbourg, also in einer Gegend, die mit der Avenue de l'Opéra in keinen Vergleich zu stellen ist, wurden zwischen 870 und 910 M., ja sogar 1721 M. pro Quadratmeter bezahlt.

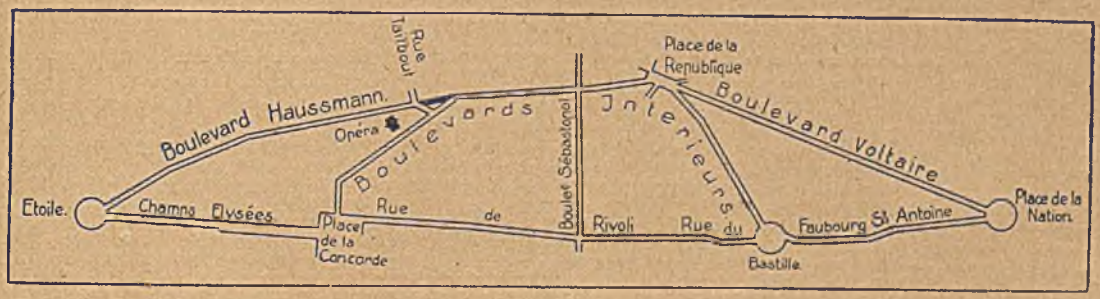


Fig. 104. Paris. Plan des Boulevard Haussmann. Die von Haussmann geplante Umgehungsstraße, die den Stadtkern entlasten soll, wird durch Ausführung des schwarz hervorgehobenen Teiles erst geöffnet.

Vollendung des Boulevard Haussmann.

Ein klassisches Beispiel für die bei verspäteter Ausführung unausbleibliche Verteuerung der Durchbrüche zeigt die Geschichte des Boulevard Haussmann. Beim Abgange Haussmanns war das Boulevard Haussmann nur bis zur östlich der Oper gelegenen Rue Taitbout durchgeführt (vgl. Fig. 104, 105, 106, Taf. VIII). Solange das 250 m lange Stück zwischen der Rue Taitbout und dem Boulevard des Italiens fehlte, konnte das Boulevard Haussmann nicht die Bedeutung erhalten, die Haussmann beabsichtigt hatte. Die Kosten der Ausführung dieses kurzen Stückes sind heute nur mit einem Aufwande von 50 000 000 Fr. durchführbar. Die Höhe der Kosten ist dadurch bestimmt, daß die Häuser Nr. 2, 4, 6, 8, 10 und 12 am Boulevard des Italiens abgebrochen werden müssen, also Gebäude in einer der besten Geschäftslagen von Paris, deren Wert sich innerhalb der letzten 50 Jahre ganz außerordentlich gesteigert hat. Die Durchführung des Durchbruchs wird einem Unternehmer übertragen, der von der Stadt Paris 25% Subvention erhält und 7 000 000 Fr. Kaution stellen muß.

Fig. 105. Paris.
Plan des Boulevard Haussmann zwischen Boulevard des Italiens und Opéra.

Die Beispiele zeigen, welchen Aufwand die Durchführung von Durchbrüchen im großen Stile heute erfordern würde.

Die Haussmannsche Boulevardpolitik hatte der Stadt eine Schuldenlast von 1 Milliarde Francs auferlegt. Schon vor dem Kriege von 1914—1918 würde die Durchführung mindestens mehrere Milliarden verschlungen haben. Dynastische und imperialistische Motive, die Napoleon zu seiner Umgestaltung von Paris bestimmten, haben heute zwar keine Bedeutung mehr. Aber der Ausführung der Pläne des zweiten Kaiserreiches hat Paris zu verdanken, daß seine Expansion auch unter der zweiten Republik in keiner Weise gehemmt war.

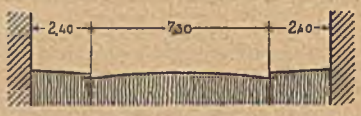


Fig. 107.
Straße von 12 m Breite.
(Rue Abukir, Rue Rambuteau.)

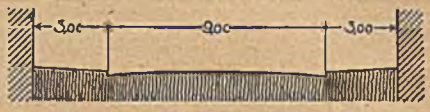


Fig. 108.
Straße von 15 m Breite.
(Rue Maibeuf, Rue Danton.)

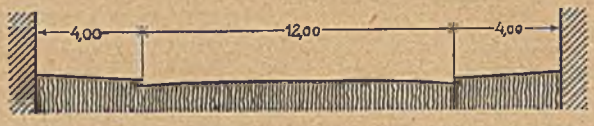


Fig. 109.
Straße von 20 m Breite.
(Rue du Louvre, Rue de Rivoli, Rue la Fayette.)

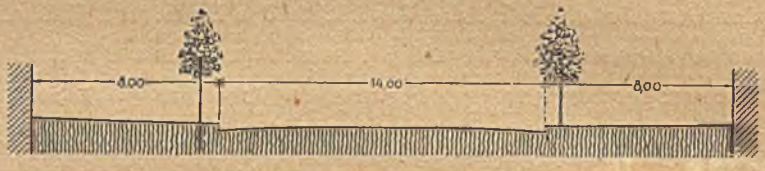


Fig. 110.
Straße von 30 m Breite.
(Boulevard Sébastopol, Boulevard Strassbourg, Boulevard St. Michel, Boulevard Haussmann, Boulevard St. Germain, Rue de la Republique, Avenue Magenta.)

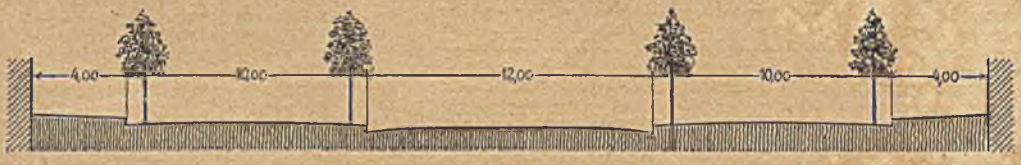


Fig. 111.
Straße von 40 m Breite.
(Boulevard Militaire.)

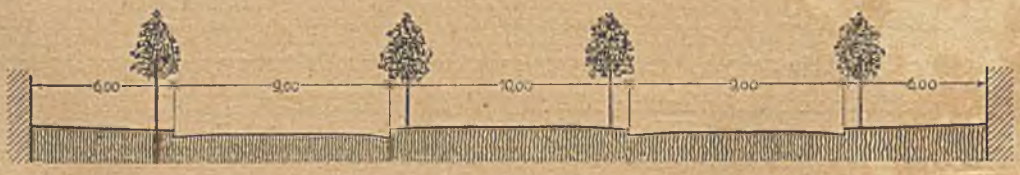


Fig. 112.
Straße von 40 m Breite.
(Boulevard Extérieurs.)

Fig. 107—112.
Typische Profile Pariser Hauptstraßen und Boulevards.
(Vgl. S. 273.)

III. Teil.

Städtebauliche und wirtschaftliche Gesichtspunkte bei der Inneren Stadterweiterung.

A. Städtebau.

1. Verkehrsfragen.

Aus den im II. Teil angeführten Beispielen von Durchbrüchen und Sanierungen ergeben sich für die Durchführung der inneren Stadterweiterung gewisse allgemeine Gesichtspunkte. Die zu lösenden Aufgaben sind teils technischer und künstlerischer Art, teilweise greifen sie auch als Probleme der städtischen Finanzpolitik und der Wohnungsfürsorge in das Gebiet des Verwaltungsrechts, des Enteignungsrechts und der Volkswirtschaft über.

Unter den in das Gebiet des Städtebaues fallenden Fragen stehen die Verkehrsprobleme im Vordergrund. In vielen Fällen scheinen sie sehr verwickelt zu sein, doch ist es fast immer möglich, das Verkehrsproblem auf eines der folgenden drei Grundprinzipien zurückzuführen. Die für ihre Aufstellung maßgebenden Gesichtspunkte ergeben sich aus einer Betrachtung der Verkehrsquellen und der Art der Bestimmung, die die neue Straße zu erfüllen hat.

Entlastung der alten Straßen.

Eine wichtige Verkehrsquelle für den Verkehr in den Hauptstraßen der Innenstadt bilden die Zufahrtswege von den Vororten nach dem Innern. Im II. Teil wurde schon wiederholt darauf hingewiesen, wie die sogenannten Ausfallstraßen meist aus den ehemaligen Landstraßen entstanden sind.*) Beim Zusammenfluß mehrerer starker Verkehrsquellen in den Hauptstraßen der Innenstadt bildet sich dann in diesen ein Verkehrsstrom, dem sie bei ihrer Engigkeit nicht mehr gewachsen sind. Die alte Straße im Innern hat einen kleineren Querschnitt als die neueren äußeren Ausfallstraßen, deren Verkehr sie zusammenfaßt. Eine Steigerung der Geschwindigkeit, durch die größere Quantitäten in der Zeiteinheit durchgeführt werden könnten, ist nicht möglich. Die Verkehrsgeschwindigkeit nimmt vielmehr im umgekehrten Verhältnis zur Entfernung vom Zentrum ab. Während in den äußeren Ausfallstraßen der Verkehr sich in ständigem Fluß befindet, staut er sich, je näher er dem Zentrum kommt. Der Verkehr ist

*) Die Vereinigung mehrerer solcher Arme in einem Punkt und die Bildung eines für die glatte Abwicklung des Verkehrs sehr hinderlichen Sternplatzes an den Toren ist also als die natürliche Folge einer historischen Entwicklung und nicht als das willkürliche Produkt einer unrichtigen Planung aufzufassen.

Fig. 113. Berlin.
Leipziger Straße und die am Potsdamer Platz zusammenlaufenden Verkehrsadern.

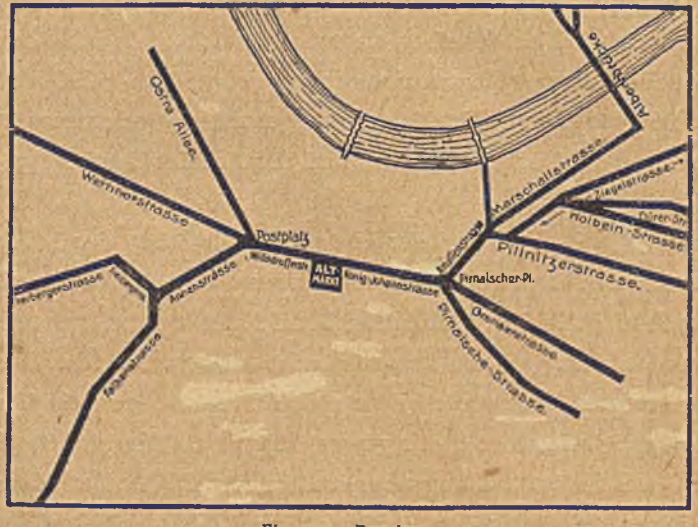


Fig. 114. Dresden.
Wilsdruffer und König-Johann-Straße und die am Postplatz resp. Pirnaischen Platze zusammenlaufenden Verkehrsadern.

Fig. 113 und 114 zeigen, daß die Zentralisation des Verkehrs am Eingang der Innenstadt auf der historischen Entwickelung der Straßenzüge beruht. Die Plätze sind aus den Toren, die Zufahrtsstraßen aus den dereinstigen Landstraßen entstanden.

nicht mehr Durchgangsverkehr, der mit größter Eile einem Ziele zustrebt. Er hat sein Ziel erreicht, die Wagen halten vor den einzelnen Läden und Geschäftshäusern, vor den Theatern, Restaurants usw., sie nehmen mit zwei Wagenbreiten einen großen Teil des Straßendammes ein. Der für den fließenden Verkehr verfügbare Raum wird dadurch verengt. Oft ist nicht genügend Raum vorhanden, eine zweigleisige Straßenbahn durchzuführen, und auch wo das der Fall ist, wird der Verkehrsstrom gehemmt. Ein Überholen ist unmöglich, die Fuhrwerke mit hoher Fahrgeschwindigkeit müssen sich nach der Geschwindigkeit der langsamen Fuhrwerke richten. Verkehrspolizeiliche Verordnungen bringen wenig Besserung. Um die Straße zu entlasten, wird dann ein Durchbruch ausgeführt.

Die neue Straße wird dabei oft parallel zur alten gelegt, ein Anschluß an die Verkehrsquellen läßt sich dann gar nicht oder nur mit Schwierigkeiten herstellen. Ein typisches Beispiel hierfür bietet die Kaiser-Wilhelm-Straße in Berlin.

Zwei Frankfurter Durchbrüche (Goethestraße und Schillerstraße) zeigen, wie man durch Umgehungsstraßen diesen Übelstand vermeiden kann.

Die Entlastungsstraßen verlaufen ebenfalls parallel zur alten Straße, sie wenden sich aber unweit des Tores in starker Kurve dem Knotenpunkte zu und ziehen damit den Verkehr der Ausfallstraßen an sich. Am Straßburger Durchbruch sieht man, wie auch innerhalb der Grenzen der Innenstadt durch Neu-Anlage von Straßen der Verkehr nach der Entlastungsstraße hinübergeleitet werden kann. Auch die Gabelung im Berliner Scheunenviertel ist in diesem Zusammenhang zu erwähnen.

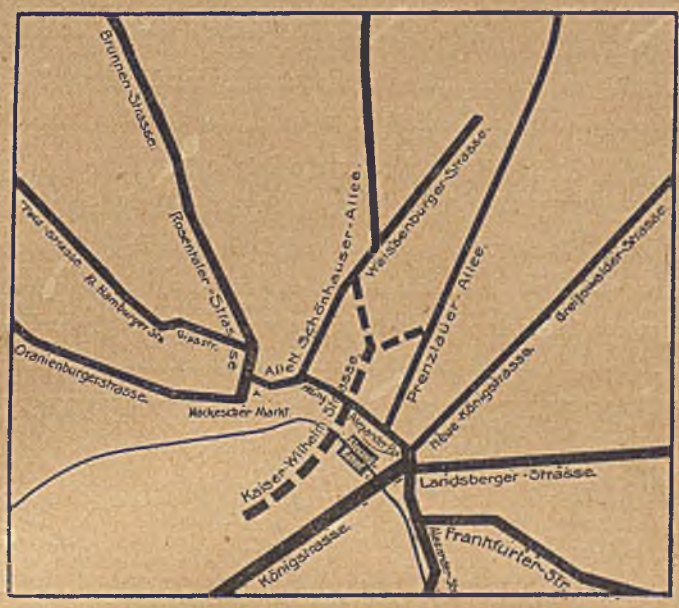


Fig. 115. Berlin.
Die als Entlastung der Königstraße geplante Kaiser-Wilhelm-Straße.
Die Parallelstraße ist verkehrstechnisch unwirksam, sie schließt sich nicht an die Verkehrsquellen an, deren Sammelbecken der Alexanderplatz ist.

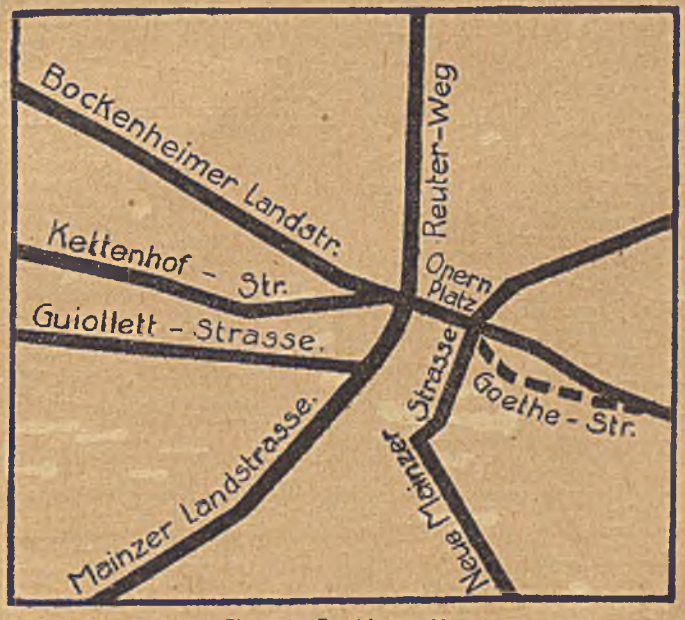


Fig. 116. Frankfurt a. M.
Entlastung der Bockenheimer Straße durch die Goethestraße.
Die Umgehungsstraße erfüllt ihren verkehrstechnischen Zweck, sie hat direkten Anschluß an die Verkehrsquellen.

Einführung neuer Verkehrsstraßen. (Bedeutung der Bahnhöfe).

Die oben erwähnten Straßen führen der City nur aus den inneren Vorstädten Verkehrsmassen zu. Der Verkehr aus den im weiteren Umkreis gelegenen Vororten wird durch die Bahnhöfe vermittelt. Als eine wichtige Verkehrsquelle spielen diese daher im großstädtischen Innenverkehr eine hervorragende Rolle. Sie stehen aber im Gegensatz zu den alten, mit der historischen Entwicklung des Stadtplans eng verwachsenen Straßen als Neuerscheinungen mit dem Straßenorganismus nur im losen Zusammenhang. Solange der Eisenbahnverkehr noch nicht den heutigen Umfang annahm, hatte es nichts zu sagen, wenn der Bahnhof abseits von den Hauptverkehrsadern der Innenstadt lag. Als aber die Bahn auch einen lebhaften Vorortverkehr übernommen hatte,

erhielten die Bahnhöfe, obwohl meist in der Stadt gelegen, die Bedeutung der Stadttore und wurden dadurch bald mit die wichtigsten Verkehrszentren der Städte. In dieser Eigenschaft mußten sie auch mit der Innenstadt in direkte Verbindung gesetzt werden. Das war ebenfalls nur durch Ausführung von Durchbrüchen möglich.

Beispiele hierfür zeigt die folgende Skizze. Die Boulevards Strassbourg und Sébastopol in Paris lassen erkennen, wie der Bahnhofsverkehr den Hauptstrom aus den alten Landstraßen abgelenkt hat. Der an der Gare de l'Est ständig ab- und zuströmende Verkehr rechtfertigt es, daß man in so unmittelbarer Nähe zweier alter Verkehrsadern eine neue durchgebrochen hat. Dieselben Betrachtungen lassen sich

Fig. 117. Paris.
Boulevard Strassburg—
Sébastopol.

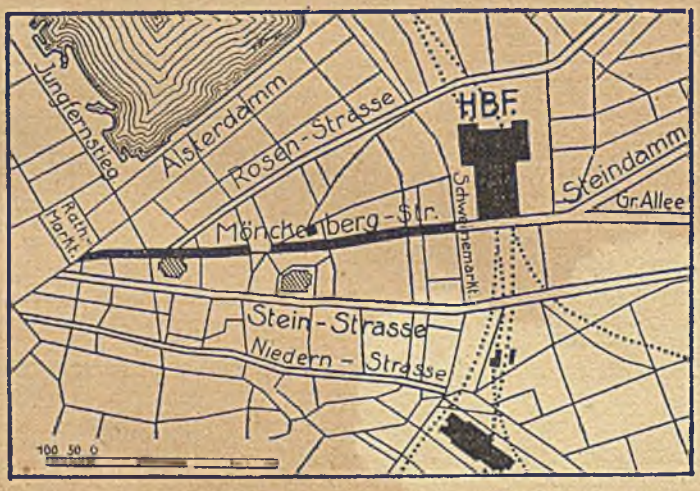


Fig. 118. Hamburg.
Mönckebergstraße.

Fig. 119. Frankfurt a. M.
Kaiserstraße.

Zu Fig. 117—119. Parallelstraßen ohne direkten Anschluß an die alten Verkehrsquellen sind dann angebracht, wenn neue Verkehrsquellen (Bahnhöfe) entstehen.

auch an die Beispiele aus Hamburg und Frankfurt a. M. knüpfen. Fast überall, wo von den Bahnhöfen ins Stadtinnere neue Straßen gelegt wurden, finden wir Anlagen, die ungefähr parallel zu den alten Straßen verlaufen.

Neue Durchgangsstraßen.

Die Ausführung von Durchbrüchen macht sich schließlich auch dann nötig, wenn nur wenig, oft sogar nur eine in fortlaufender Richtung die Altstadt durchquerende, Straßen vorhanden sind. Das gilt namentlich dann, wenn die Stadt aus einer Siedelung entstanden ist, die an einer alten Heerstraße, nicht aber an einem Knotenpunkte mehrerer Straßen gegründet wurde. Die aus der alten Landstraße hervorgegangene Hauptstraße bildet dann auch heute noch die wichtigste Verkehrsader der Stadt, sie ist aber nur von den in ihren Endpunkten am Wall einmündenden Straßen aus zugänglich. Die übrigen Vororte stehen mit der Altstadt nur durch unbedeutende Nebengassen in Verbindung. Sind also auch in den von der alten Straße aus nicht zugänglichen Gegenden lebhaft entwickelte Vororte entstanden, so legt man, um diese besser an die Altstadt anzuschließen, senkrecht zur alten Hauptverkehrsader eine neue Durchgangsstraße an. Fortlaufende Durchgangsstraßen sind für die Entwicklung der Innenstadt sehr förderlich. Wie besonders bei Betrachtung der Berliner Verhältnisse erkennbar wird, bildet die Innenstadt nur äußerlich ein einheitliches Ganzes. Die einzelnen Cityteile sind mit den sich daran anschließenden Vorstadtteilen verwachsen, erstere sind die Arbeits-, letztere die Wohnstätte ein und derselben Bevölkerung. Die Teile a, b, c der nebenstehenden Skizze bilden also mit den Vorortteilen A, B, C eine Einheit. Es wäre bei der vorliegenden Erörterung falsch, City und Vorstadt als getrennte Einheiten anzusehen. Die wirklichen Verhältnisse weichen von der schematischen Skizze nur insofern ab, als die Grenzen zwischen den einzelnen Cityteilen sich nicht so scharf wie hier ausprägen. Die Durchgangsstraßen erleichtern bei verwischten Grenzen der Cityteile die rasche Abwicklung des Innenverkehrs. Ihre Aufgabe besteht nur in vereinzelten Fällen darin, den Verkehr zwischen den zu beiden Seiten der Innenstadt gelegenen Vororten zu vermitteln. Sie dienen vielmehr dazu, daß man von allen Vorortteilen ohne Schwierigkeit auch nach den diametral entgegengesetzten Cityteilen gelangen kann.

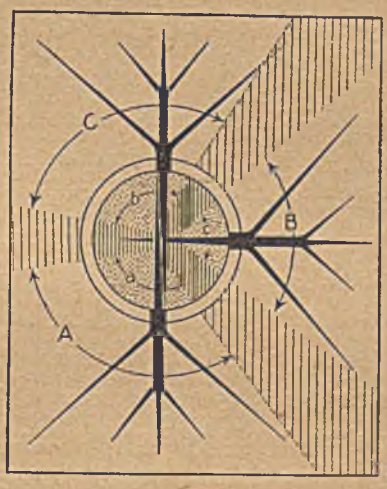


Fig. 120. Schematische Darstellung des von den Vorstädten nach der City strömenden Verkehrs.

Der in seiner Intensität durch die wachsende Stärke der Straßenlinien angedeutete Verkehr von den Vorortstellen A, B, C strömt im allgemeinen nach den ihnen zunächst gelegenen Cityteilen a, b, c. Ein Cityteil (a) und der anschließende Vorortsteil (A) bilden verkehrstechnisch eine Einheit. Durchgangsstraßen durch die City hindurch sind also nur insoweit notwendig, als sie den Verkehr von den Vorstädten nach den ihnen diametral entgegengesetzten Cityteilen zu vermitteln haben. Ein solcher Verkehr findet vor allem dann statt, wenn die einzelnen Citygebiete nicht scharf voneinander getrennt sind. Die in Wirklichkeit sehr verwischten Grenzen sind daher durch Schraffierung und durch Punktieren hervorgehoben.

2. Fluchtlinienführung.

Straßenbreiten.

Es ist allgemein bekannt, daß man in den ersten Entwicklungsperioden der modernen Großstädte die Schwierigkeiten des Verkehrs und sein zukünftiges Wachstum überschätzt hat. Man übertrug die Dimensionen der Pariser Boulevards auf die deutschen Städte. Nur in wenigen Fällen dürfte aber deren Innenverkehr die Frequenz der Pariser Boulevards erreichen; außerdem übersah man, daß in London, dessen Straßensystem dem der deutschen Städte noch eher verwandt ist, in viel engeren Straßen bedeutend größere Massen bewältigt werden. Die älteren Durchbruchstraßen weisen daher ganz erstaunliche Breiten auf, 26 m, 30 m sind nichts Seltenes. Die Unkosten werden hierdurch wesentlich erhöht (vgl. Tabelle S. 16). Mit der Entwicklung des modernen Städtelebens studierte man die Gesetze genauer, nach denen sich der Verkehr in den großstädtischen Straßen abspielt; man erkannte, daß die glatte Abwicklung des Verkehrs weniger von der Breite der Straße, als von der Fluchtlinienführung abhängt, und dementsprechend nahmen auch die Straßenbreiten wieder ab. Als Mindestmaß für Straßen mit zweigleisigen Straßenbahnen werden heute 18 m angesehen. Die Braubachstraße in Frankfurt, der neue Boulevard in Straßburg haben diese Breite; die Hansastraße in Dortmund und die Cölner Durchbrüche sind sogar noch schmäler, erstere ist mit 15 m für den zweigleisigen Straßenbahnverkehr selbst nach Ansicht der Erbauer um einige Meter zu schmal ausgefallen, letztere aber, die Gürzenichstraße und die Zeppelinstraße, genügen, da sie nur Lauf- und Wagenverkehr und keinen Straßenbahnverkehr haben, mit einer Breite von 14 und 16 m den an sie gestellten Anforderungen (vgl. Tabelle).

Straßenbreiten.

Stadt	Durchbrüche		Alte Straßen	
	Name	Breite m	Name	Breite m
Berlin	Kaiser-Wilhelm-Straße	22 26 28	Papenstraße.....	15
			Königstraße	ca. 20
Dortmund ..	Hansastraße	15	Jacobstraße	2,40
			Brückstraße	8,00
„			Westenhellweg	8,00
Frankfurt ...	Kaiserstraße zwischen Hauptbahnhof und Gallus-Anlage	30		
	Gallus-Anlage bis Roßmarkt	21,63—23	St. Gallus-Str.	ca. 10—12
			Weißfrauen-Str.....	ca. 12—15
„	Goethestraße	16,5	Bockenheimer Straße	ca. 16
	durchgängig an der Kurve	17,5		
„	Braubachstraße	18—19,5	z. B. Schnurgasse ...	ca. 6—10

Stadt	Durchbrüche		Alte Straßen	
	Name	Breite m	Name	Breite m
Frankfurt a.M.	.....	.....	Zeil	ca. 30
„	Battonstraße	25	Schnurgasse.....	ca. 12
Paris	Boulev. de Strassbourg	30	Rue St. Denis	ca. 16
Straßburg ...	Neuer Boulevard	18	Gewerbslauben	ca. 10—15
Köln	Gürzenichstraße	16	Schildergasse	9—10,50
„	Zeppelinstraße.....	14	Richmondstraße	9,25
Hamburg	Mönckebergstraße....	30	Steinstraße.....	16

Fluchtlinienführung.

Eine ähnliche Wandlung erfährt auch das System der Fluchtlinienführung. Die in Teil II angeführten Beispiele lassen die Entwicklung deutlich erkennen, die der Städtebau genommen hat, seitdem er sich vom starren Schematismus der geraden Straßen befreite. Die Kaiser-Wilhelm-Straße in Berlin gibt in ihrem ganzen Verlaufe ein Zeugnis von den städtebaulichen Prinzipien der alten Schule. Die übermäßig breite Anlage ist mit Gewalt und ohne Verständnis für die Umgebung in den Stadtplan eingezwängt. Die starre Linienführung der neuen Straßen im Scheunenviertel und die unglücklich geformten Baustellen an den 13 spitzen Ecken sind bereits in dem der Kaiser-Wilhelm-Straße gewidmeten Abschnitt besprochen worden. Auch die älteren Straßenzüge in der südwestlichen Neustadt in Hamburg, ferner die Wexstraße und Kaiser-Wilhelm-Straße daselbst sind in demselben Geiste projektiert. Fortschritte im Städtebau läßt der Bebauungsplan der südwestlichen Neustadt erkennen. Typische Beispiele für die malerische Richtung des Städtebaues sind die Straßenanlagen in der Altstadt nördlich und südlich der Steinstraße. Einzelheiten darüber wurden in dem Hamburg behandelnden Kapitel mitgeteilt. Im Zusammenhang hiermit sei auch daran erinnert, wie man in Stuttgart unter Anlehnung an die alten Straßen den Bebauungsplan für das Sanierungsgebiet aufgestellt hat. Der Fluchtlinienplan in Straßburg zeigt, wie der moderne Städtebauer durch das umfassende Studium der wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Verhältnisse zu seinen Lösungen kommt und wie er bei der Aufstellung seines Planes das bestehende Alte schonend berücksichtigt. Das gleiche gilt auch von Dortmund. Straßen, wie die zuletzt genannten, wirken im Stadtbild nicht hart und störend, sie erscheinen nicht als gewaltsam eingezwängte Neuanlagen, sie fügen sich harmonisch in den alten Stadtplan ein und verwachsen mit ihm bald zu einer organischen Einheit.

Durchbrüche und alte Plätze.

Die Überlegenheit des modernen Systems über das alte zeigt sich auch dann, wenn die neue Straße mit bedeutenden alten Platzanlagen in Berührung kommt. Auf den Figuren 121—127 sind eine Reihe solcher Platzanlagen aus deutschen Städten zusammengestellt. Zwei Beispiele für die alte Schule gibt die Kaiser-Wilhelm-Straße. Im II. Teil wurde bereits von der schädigenden Wirkung gesprochen, die die Lücke der Kaiser-Wilhelm-Straße auf den Lustgarten ausübt. Die Skizze läßt dies auch ohne weitere Ausführungen erkennen. An der gleichen Stelle wurde noch erwähnt, welch

unglückliche Gestalt der Neue Markt durch die Anlage der Kaiser-Wilhelm-Straße und die Freilegung der Marienkirche erhalten hat. Das Schicksal des Schaarmarktes in Hamburg läßt erkennen, wie aus einer der schönsten und geschlossensten Platzanlagen weiter nichts als ein Knotenpunkt mehrerer Straßen werden kann, wenn überall durch die neuen Fluchtlinien Breschen in die Platzwände geschlagen werden.

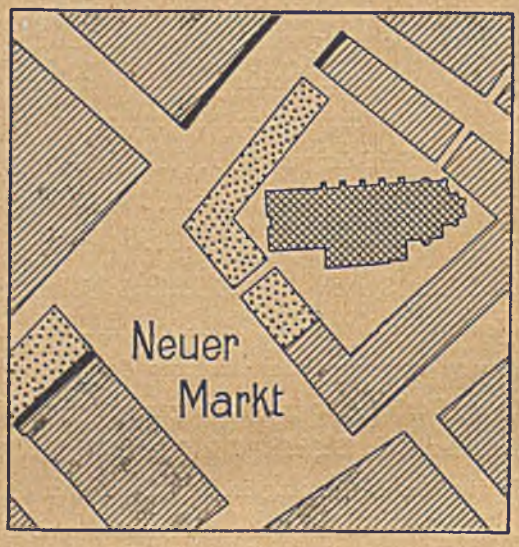


Fig. 121. Berlin.
Neuer Markt vor und nach der Sanierung.
(Vgl. auch Fig. 93/94, Taf. VII.)

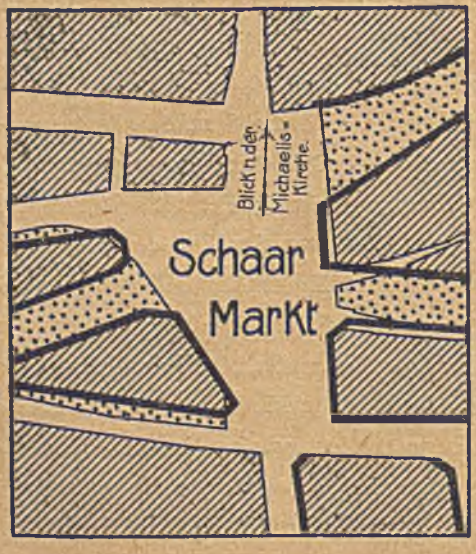


Fig. 122. Hamburg.
Scharmarkt vor und nach der Sanierung.
(Vgl. auch Fig. 55 u. 56, Tafel I.)
Zu Fig. 121 und 122. Zerstörung der Geschlossenheit von Plätzen durch Durchbruch und Sanierung.

Wie man es vermeiden kann, die Raumwirkung eines alten Platzes zu zerstören, zeigen die folgenden Beispiele: Die König-Johann-Straße in Dresden wurde nicht, wie erst beabsichtigt war, in die Achse der Frohngasse und des in der Mitte des Marktes stehenden Denkmals gelegt, sondern sie mündet an der Nordostecke ein, wo die Lücke kaum empfunden wird. In Hamburg schneidet die schräg in den Rathausmarkt einmündende Mönckebergstraße die ganze östliche Wand ab. Die Fronten der Mönckebergstraße wirken an deren Stelle als Platzwand.

Eine weitere Unterbrechung dieser Häuserflucht durch die Knochenhauerstraße konnte durch Überbauung vermieden werden.*) Die Braubachstraße in Frankfurt trifft überhaupt nicht auf den Römermarkt, sie berührt die an den nördlichen Platzwänden stehenden Häuser nur an der Rückseite. Eine ähnliche Lösung hat man in Straßburg gefunden, als man den Kleberplatz erhalten und dabei nicht darauf verzichten wollte, den Durchbruch mit dem wichtigen Verkehrszentrum in direkte Verbindung zu bringen.

Auch die Hansastraße in Dortmund ist in derselben Weise an den Markt an-

*) Es ist schwer zu verstehen, warum die Anwendung der Überbauung in den Kreisen des Publikums immer auf so lebhaften Widerstand stößt. Es bedurfte aller Anstrengungen Schumachers, um die Genehmigung für die Überbauung der Knochenhauerstraße im Hamburger Stadtparlament zu erhalten.

Fig. 123. Dresden.
Altmarkt und König-Johann-Straße.

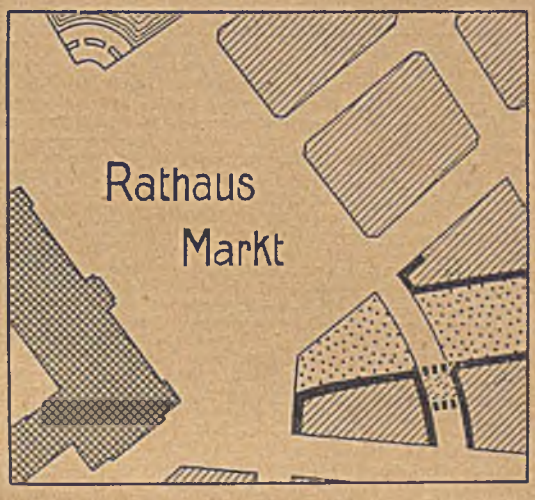


Fig. 124. Hamburg.
Rathausmarkt und Mönckebergstraße.

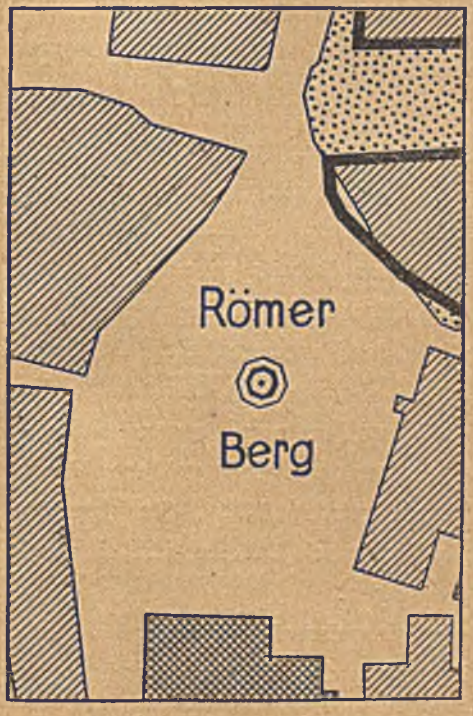


Fig. 125. Frankfurt a. M.
Römerberg und Braubachstraße.

Fig. 126. Straßburg.
Kleber-Platz und Neues Boulevard.

Die Beispiele Fig. 123—126 zeigen, wie es möglich ist, bei Durchbrüchen die Geschlossenheit alter Platzanlagen zu erhalten, und zwar:

a) durch günstige Lage der einmündenden Straßen (Fig. 123);
b) Überbauung von Öffnungen (Fig. 124);
c) Umgehung der Plätze (Fig. 125 und 126).

geschlossen. Der alte Verkehrsmittelpunkt wurde hier erweitert, ohne daß man die alten Fluchtlinien zu ändern brauchte. Man legte an der Hansastraße einen neuen Platz an, der durch das auch vom Markt aus sichtbare Warenhaus Althoff von Wilhelm Kreis mit dem Markt zu einer organischen Platzgruppe gebunden wird.

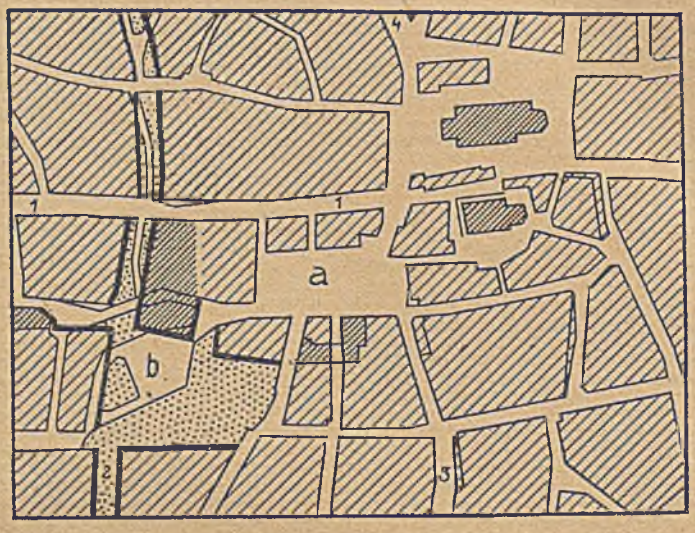


Fig. 127. Dortmund.
Marktplatz mit Hansastraße und Hansaplatz.
a) Markt, b) Hansaplatz.
1. Westenhellweg, 2. Hansastraße, 3. Betenstraße, 4. Brückstraße.
Erweiterung des Stadtzentrums durch Anlage eines die Wirkung des alten Marktplatzes in keiner Weise beeinträchtigenden neuen Platzes. Bildung einer Platzgruppe von drei Plätzen.

3. Architektur.

Denkmalpflege.

Die Erhaltung alter Städtebilder führt uns in das Gebiet der Denkmalpflege. Bei der Ausführung von Durchbrüchen sind ihr wichtige Aufgaben gestellt. Die alten Häuser lassen sich freilich nicht immer erhalten, der Abbruch ist unter Umständen aus sanitären und verkehrstechnischen Gründen wirklich notwendig. Die Denkmalpflege hat aber in solchen Fällen schon oft verhütet, daß der ideelle Gehalt der alten Häuser bei ihrem Untergang verloren geht. Umfassende Vermessungen und genaue Photographien aller architektonischen Details geben auch nach dem Abbruch noch ein Bild der untergegangenen städtischen Bauweise und ermöglichen dem Kunst- und Altertumsforscher das Studium der Vergangenheit. In dieser Weise ist man in Cöln und Straßburg vorgegangen. Stücke von hervorragender Schönheit wurden in die Museen gebracht, in Straßburg fanden sie sogar bei Neubauten wieder Verwendung. Die alten Kunstwerke behalten dann einen größeren Wert, als wenn man sie im Museum vom Leben unserer Tage abgetrennt hätte. Straßburg ist auch die Stadt, in der man die Fluchtlinien nachträglich noch änderte, um ein hervorragendes Baudenkmal vor der Zerstörung zu bewahren.

Die Erhaltung ganzer Stadtteile durch Renovation der alten Häuser läßt sich kaum durchführen. Man muß bedenken, daß die Häuser in den Abbruchvierteln keine Monumentalbauten sind. Sie wurden anders gebaut, als z. B. die Kirchen, die dazu bestimmt sind, Jahrhunderte hindurch der Gemeinde als Stätte der Andacht zu dienen. Die alten Häuser waren als Gebrauchsobjekte gedacht und entsprechend gebaut; als Gebrauchsobjekte sind sie, wie jeder andere gleichartige Gegenstand, der Abnutzung unterworfen. Trat in alten Zeiten der Zeitpunkt ein, wo ein Haus nicht mehr zu reparieren war, brach man es ohne weiteres ab und ersetzte es durch ein neues. Waren

auch die neuen Formen andere, der harmonische Eindruck blieb doch fast immer gewahrt. Das große Können der alten Handwerker und Architekten bot eine so sichere Garantie für die Gleichwertigkeit des neu geschaffenen mit dem alten, daß man sich nicht scheute, verkommene Gebäude trotz aller reizvollen Eigenschaften zu zerstören. Eine solche Auffassung ist auch gesünder. Wenn das neu geschaffene ästhetisch dem alten gleichwertig ist, kann man das vollkommenere und besser brauchbare neue Haus mit Recht unbedenklich an Stelle des alten setzen.*)

Gestaltung neuer Häuser.

Das ist im 19. Jahrhundert anders geworden. Die elendigste und verfallenste alte Hütte stand ästhetisch ungleich höher als der praktische, nach allen Regeln der Rentabilität hergestellte nüchterne Neubau. Nicht deshalb, weil man alte malerische Stadtteile zerstörte, sondern weil man nichts Gleichwertiges an ihre Stelle zu setzen vermochte, haben die früheren Sanierungen und Durchbrüche uns um so große Schönheitswerte gebracht.

Es erwies sich als ein schwerer Fehler, daß man die Formengebung der Häuser im Sanierungsgebiet der Willkür der einzelnen Besitzer überlassen hatte. Das allgemeine Niveau war zu tief, als daß auf diesem Wege ein Städtebild hätte entstehen können, das dem alten an Schönheit gleichwertig gewesen wäre. Und auch dann, wenn eine künstlerische Hand die einzelnen Häuser individuell gestaltet hätte, würde das neue Stadtbild nicht so harmonisch wirken wie das alte. Was den Reiz der alten Stadtteile ausmacht, ist mit ihrer allmählichen Entwicklung unbewußt entstanden, aber nicht plötzlich und zielbewußt geplant worden. Darin unterscheiden sich die Sanierungs- und Durchbruchgebiete nach der Neubebauung von ihrem alten Zustande, und auch eine geschickt ausgeführte, individuell gestaltete Architektur der einzelnen Häuser vermag nicht über eine hierauf beruhende Disharmonie hinwegzutäuschen. Man kommt auch in neuerer Zeit deshalb fast immer darauf zurück, die Architektur der Häuser im Sanierungsgebiet einheitlich zu planen. Ob man hierbei an das klassische oder das gotische Prinzip, die rhythmischen Systeme der Barockzeit oder die malerische Gruppierung der alten Städte anknüpfen will, läßt sich nur von Fall zu Fall entscheiden. Ein typisches Beispiel für eine im Sinne der alten deutschen Städte durchgeführte Wiederbebauung bietet die Altstadt-Sanierung von Stuttgart. Die Architektur der Häuser ist mit dem in Anlehnung an die alten Straßen entstandenen neuen Fluchtlinienplan eng verwachsen, und doch fehlt dieser planvoll gebauten malerischen Stadt der Reiz, der uns die alten Bilder aus Rothenburg und Dinkelsbühl so anziehend macht. Die Stadtplanungen der Barockzeit bieten in solchen Fällen fruchtbarere Anregungen, weil die Verhältnisse annähernd dieselben sind. Hier wie dort finden wir ausgedehnte Stadtgebiete, die in kurzer Zeit geplant und ausgeführt wurden. Ein Weiterarbeiten im modernen Sinne auf der von den Barockkünstlern vorgezeichneten Basis scheint daher die größere Zukunft zu haben.

*) Diese Auffassung des Verfassers findet freilich nicht die Zustimmung aller Denkmalfreunde. Denn sonst wäre z. B. beim Dresdener Museums-Wettbewerb 1920 die Entwicklung moderner Baugedanken nicht durch die Rücksicht auf eine zwar wunderschöne, aber doch immerhin bescheidene und keineswegs aus dauerhaftem Material bestehende Reithalle unterdrückt worden.

Der Ausführung einheitlicher Bauprojekte stellen sich allerdings heute ungleich größere Schwierigkeiten entgegen als früher. Friedrich der Große hatte es als absoluter Herrscher nicht schwer, die Gestaltung der Häuser in Potsdam vorzuschreiben und dafür zu sorgen, daß der einmal erzielte Eindruck auch erhalten blieb. Heute hat über solche künstlerische Fragen selten ein einzelner — der Stadtbaurat — zu entscheiden. Die Aufsicht über die Fassadengestaltung ist meist in die Hände einer Kommission gelegt, und wenn nicht ein Mitglied derselben alle übrigen an künstlerischer Kraft und an Einfluß überragt, wird es kaum gelingen, das erstrebte Ziel zu erreichen. Bei der Mönckebergstraße in Hamburg ist das gelungen. Durch juristische Vorschriften kann man aber nur die Möglichkeit zu einer einheitlichen künstlerischen Gestaltung geben; ob diese Möglichkeit zur Wirklichkeit wird, hängt von den Männern ab, denen Gewalt hierüber gegeben wird, und wenn diese der Aufgabe nicht gewachsen sind, müssen auch die besten Vorschriften versagen.

Der Inhalt der entsprechenden Vorschriften ist bei Besprechung der einzelnen Städte in besonderen Abschnitten hervorgehoben. Nach dem bisherigen Stande des Verwaltungsrechts, insonderheit der Baugesetzgebung, hat die Behörde noch kein Recht, die Planungen auch ästhetisch zu beeinflussen. Nur als Besitzerin der Grundstücke an den neuen Straßen kann sie sich durch privatrechtliche Vereinbarungen ein solches Recht sichern.

B. Verwaltung und Wirtschaftspolitik.

1. Verwertung des Geländes bei Durchbrüchen und Sanierungen.

Zusammenhänge zwischen Sanierungen und Durchbrüchen.

Durchbrüche und Sanierungen sind eigentlich einander wesensfremde Unternehmungen. Erstere werden in Angriff genommen, um die Verkehrsverhältnisse einer Stadt zu verbessern und neuen Raum für Geschäftshäuser zu schaffen, letztere werden nur unter hygienischen Gesichtspunkten ausgeführt. Die verschiedenen Formen, unter denen Durchbrüche und Sanierungen vorgenommen werden können, sind in der folgenden Zusammenstellung schematisch wiedergegeben. Aus dieser ergibt sich, daß Durchbrüche und Sanierungen unter gewissen Umständen doch in einem Unternehmen verknüpft sein können.

Formen von Durchbrüchen und Sanierungen (schematisch dargestellt).

Sanierungen	1. Reparatur der schlechtesten Häuser	partielle Sanierung.
	2. Abbruch einzelner Häuser	
	3. Abbruch ganzer Stadtteile. Wiederverwendung zu demselben Zweck bei demselben oder niedrigerem Preis	Reine Sanierung.
Durchbrüche	4. Abbruch ganzer Stadtteile und Wiederverwendung zu anderen Zwecken bei höherem Preis a) für Wohnzwecke b) für Geschäftszwecke	Durchbruch und Sanierung.

Durchbrüche
5. Abbruch der zur Herstellung der neuen Straße und der daran gelegenen Baustellen nötigen Häuser — Durchbruch unter Vernachlässigung der Sanierungen.
6. Abbruch der Häuser, die in die neuen Fluchtlinien fallen (Notbehelf).

Beispiele für:

1. Straßburg, Hamburg.
2. Stuttgart, Straßburg.
3. Hamburg.
4. a) Stuttgart, Hamburg, Trier;
   b) Berlin, Kaiser-Wilhelm-Straße; Straßburg, Boulevard; Hamburg, Mönckebergstraße; Frankfurt, Braubachstraße; Cöln, Gürzenichstraße.
5. Dresden, König-Johann-Straße; Hamburg, Wexstraße; Berlin, Kaiser-Wilhelm-Straße.
6. Dortmund, Hansastraße nördlicher Teil

Verwertung bei Durchbrüchen.

Liegt das Sanierungsgebiet in einem Stadtteil, der sich zur Geschäftsstadt entwickeln kann, wird man es vorziehen, das Gelände zur Bebauung mit Geschäftshäusern zu verwerten. Steigen die Bodenwerte, so hat man Aussicht, einen größeren Teil der Unkosten des Sanierungsverfahrens beim Verkauf der Grundstücke wieder zurückzubekommen. Oft aber läßt man sich nur von der Hoffnung auf eine lebhafte Entwicklung zu falschen Spekulationen verleiten. Man war bei der Planung einiger Durchbruchstraßen der Meinung, daß ein geschäftliches Leben sich einstellen würde, wenn man nur die Räume dafür bereitet hätte. Es ist dann nicht zu verwundern, wenn das Unternehmen nicht gelingt und eine schlechte Verzinsung, wie z. B. in der Baugesellschaft Kaiser-Wilhelm-Straße von 1—2% 25 Jahre hindurch, anhält. Bei der Planung von Durchbrüchen muß man immer bedenken, daß Verkehrsströme sich nicht künstlich erzeugen lassen, sondern daß sie aus dem Stadtplan heraus sich entwickeln. Man darf nie davon ausgehen wollen, gewaltsam neue Geschäftszentren zu schaffen, man hat nur die bestehenden zu erweitern und nur, wo dies möglich ist, kann man das Gelände eines Sanierungsgebietes zur Anlage neuer Geschäftsstraßen verwenden. Diese Kombination war möglich bei der Hansastraße in Dortmund, dem neuen Boulevard in Straßburg und bei der Mönckebergstraße in Hamburg.

Läßt sich die Sanierung aus räumlichen Gründen mit der Bildung von Verkehrszentren vereinigen, so bleibt doch immer noch zu prüfen, ob ein Bedürfnis darnach besteht, d. h. ob die vorhandene City schon an Verkehr gesättigt ist oder bald ihren Sättigungsgrad erreicht haben wird, und wenn das der Fall, wie groß das Expansionsbedürfnis der City ist. Die im I. Teil versuchte Analyse der citybildenden Momente dürfte bei solchen Überlegungen einige Dienste leisten. Dieser Frage hat man bisher weniger Beachtung geschenkt, dem Verfasser scheint es aber, als ob man das Raumbedürfnis der City in einigen Städten überschätzt und irrigerweise entsprechend hohe Verkaufs-

preise beim Verkauf großer Flächen der Innenstadt erwartet hat. Gelingt es der Stadt nicht, die angesetzten Preise zu erzielen, so erfährt ihr Etat eine empfindliche Störung; hat sie aber nur einige Baustellen zu teuer verkauft und sind die Grundstücke bebaut, ist bei einer Überschätzung der Bodenwerte und des Expansionsbedürfnisses der City eine Krisis unausbleiblich, die bei der Größe der einzelnen Objekte schwere Erschütterungen des Grundstücksmarktes nach sich ziehen muß.

Verwertung des Gebäudes bei Sanierungen.

In Stuttgart z. B. hat man, diesen Erwägungen folgend, von der Errichtung von Geschäftshäusern abgesehen. Die im Sanierungsgebiete erbauten Wohnungen wurden trotzdem nicht für die alte Bevölkerung bestimmt. Der Stadtteil wird von wohlhabenderen Schichten als früher bewohnt. Als eine reine Sanierung ist ein Unternehmen unter solchen Umständen aber noch nicht zu bezeichnen. Das ist erst dann angebracht, wenn dieselbe Bevölkerung wieder ein ihren wirtschaftlichen Verhältnissen entsprechendes Unterkommen an derselben Stelle erhält. Die Mieten müssen dann genau so hoch oder besser noch niedriger sein als bisher. Voraussetzung dafür ist, daß die Behörde jede preissteigernde Tendenz ausschaltet und daß der Zuschuß im vollen Umfange nicht nur zur Beseitigung der alten Häuser, sondern auch zur Erhaltung der alten Mietpreise verwendet wird. Diese Voraussetzung trifft jedoch nur selten zu. Auch die Behörden suchen Preissteigerungen der Bodenwerte bei Sanierungen kaum zu vermeiden. Die Verkaufsverhandlungen für das Gelände des Scheunenviertels sind ein Beispiel dafür. Auch bei der Sanierung der südlichen Neustadt in Hamburg war man nicht frei von diesen Tendenzen. Man suchte „durch breite Abmessungen der Straßen einen möglichst hohen Verkaufspreis vorzubereiten". Der Verkauf wurde ebenfalls öffentlich ausgeschrieben, mit anderen Worten, man strebt im Interesse der Verminderung des Zuschusses dem höchstmöglichen Bodenpreise zu. Die erzielten Preise bleiben trotzdem immer noch bedeutend hinter den Ankaufspreisen zurück (in Hamburg um ca. 40%). Die Preissteigerung ist nur gering, wenn Baubeschränkungen eine beliebige Ausnutzung verbieten. Die Preissteigerung ist aber gerade noch so groß, daß den untersten Schichten das Wohnen in den neuen Häusern dadurch unmöglich gemacht wird. Der eigentliche Zweck der Sanierung wird durch Beseitigung der alten Häuser dann nur zum Teil erreicht. Der Zuschuß ist so allerdings nicht ganz in dem Sinne angewandt, wie es beabsichtigt war. Wenn man nicht die alte Bevölkerung an Ort und Stelle unterbringen will, ist es daher richtiger, von Baubeschränkungen abzusehen und die intensivste wirtschaftliche Ausnutzung zu erstreben.

Wiederunterbringung.

Die Behörde muß dann der Wiederunterbringung der Emittierten besondere Aufmerksamkeit zuwenden. Man hat wiederholt für die alte Bevölkerung neue Wohnungen in den Außenbezirken gebaut, meist aber haben bessere Arbeiterschichten davon Besitz ergriffen. Die untersten Schichten verzogen in die von diesen verlassenen Wohnungen, ein stufenweises Aufrücken breiterer Bevölkerungsschichten in bessere Wohnungsverhältnisse ist die Folge. Die Behörde hat dann nur Vorsorge zu treffen, daß genügend kleinere Wohnungen in der Stadt vorhanden sind. In Straßburg und Trier hat man im Anschluß an die Sanierungen Gartenstädte gegründet. Eine

gesetzliche Verpflichtung zur Beschaffung von Ersatzwohnungen besteht aber im allgemeinen nicht. Nur im Artikel 25 der württembergischen Bauordnung*) ist darauf Rücksicht genommen. Nach Absatz 3 des Artikels 25 kann die Enteignungsbefugnis zum Erwerbe des Sanierungsgebietes an die Bedingung geknüpft werden, daß für die zum Verlassen der Wohnungen genötigte Bevölkerung rechtzeitig neue Wohnungen beschafft sind. Auch wird den Grundbesitzern Gelegenheit zu entsprechenden Ersatzkäufen gegeben.

2. Finanzielle und verwaltungsrechtliche Fragen.

Verkauf und Enteignung.

Für die Durchbrüche und Sanierungen ergeben sich die verschiedensten Möglichkeiten. Der Erwerb der Grundstücke wird im allgemeinen vorgenommen, solange das Projekt bei der Bevölkerung noch nicht in seinen Einzelheiten bekannt ist. In den meisten Fällen gelingt, es dadurch zu verhüten, daß durch abnorme Ankaufspreise das Unternehmen finanziell in Frage gestellt wird. In Straßburg wurde das Gelände von Agenten erworben, die sich vorher verpflichtet hatten, der Stadt nach Genehmigung des Projekts durch den Gemeinderat die Grundstücke mit einem Aufschlag von 5% zu übergeben. Definitive Kaufabschlüsse durch die Stadt selbst sind nicht möglich, ehe das Projekt durch Magistrat und Stadtverordnete genehmigt ist. Die Städte geben deshalb meist Mittelspersonen den Auftrag, sich die Grundstücke an die Hand geben zu lassen, und zwar so, daß die Grundbesitzer bis zu einem gewissen Termin verpflichtet

*) Vgl. Artikel 25 der württembergischen Bauordnung vom 28. Juli 1910.

1. Wenn der Abbruch von Gebäuden, insbesondere in dicht bebauten älteren Ortsteilen, im Interesse des Verkehrs, der Feuerpolizei oder der öffentlichen Gesundheitspflege geboten, oder wenn die im öffentlichen Interesse notwendige Zustimmung und Durchführung eines neuen Bauplanes für den Wiederaufbau eines zerstörten Ortsteiles oder Ortes auf andere Weise nicht möglich oder erheblich erschwert ist, kann auf Antrag der Gemeindekollegien Zwangsenteignung für die Gemeinde hinsichtlich des ganzen, zur zweckentsprechenden Durchführung des Unternehmens erforderlichen Geländes nach Maßgabe des Zwangsenteignungsgesetzes verfügt werden.
2. Das Ministerium des Innern hat zunächst über den Antrag der Gemeindekollegien den Bezirksrat zu hören. Die Zulässigkeit der Zwangsenteignung wird unter Bestimmung des Umfangs und der Grundzüge des Unternehmens (vgl. Art. 2 Abs. 1 des Zwangsenteignungsgesetzes) durch Entschließung des Staatsministeriums ausgesprochen. Enteignungsbehörde ist das Ministerium des Innern.
3. Die Zulassung der Zwangsenteignung kann an Bedingungen geknüpft werden, insbesondere kann bestimmt werden, daß erforderlichenfalls für die zum Verlassen ihrer Wohnungen Genötigten geeignete neue Wohnungen rechtzeitig beschafft werden oder daß den bisherigen Besitzern enteigneter Grunstücke Vorrechte in Beziehung auf die neu eingestellten Grundstücke einzuräumen sind.
4. Von dem Ministerium des Innern soll in einfachen Fällen das Verfahren zur Feststellung des Planes mit demjenigen der Feststellung der Entscheidung verbunden werden, wobei die Frist des Artikels 180 des Zwangsenteignungsgesetzes auf eine Woche abgekürzt werden kann. In solchen Fällen finden die Bestimmungen des Artikels 46, Ziffer 3, Absatz 3 jenes Gesetzes entsprechende Anwendung.

werden, die Grundstücke an die betreffende Mittelsperson oder die von dieser als Käufer bezeichnete dritte Person (darunter ist die Stadt gemeint) zu bestimmtem Preise zu verkaufen. Der Stadt wird keinerlei Verpflichtung zur Übernahme der Grundstücke auferlegt. Einzelheiten über diesen Vorgang sind im II. Teil unter B. Dortmund angeführt. Ist dann das Projekt genehmigt, werden die Angebote angenommen. Besteht die Möglichkeit einer anderen Straßenführung, so kann die Stadt die Preise noch etwas reduzieren, denn die Grundbesitzer sind im allgemeinen am Verkauf ihrer verschuldeten und verfallenen Anwesen interessiert. Zu hohe Forderungen stützen sich nur darauf, daß die Durchführung des Unternehmens vom Erwerbe ihrer Grundstücke abhängt. Welchen Erfolg man damit erzielen kann, daß die Möglichkeit anderer Straßenführung besteht, zeigt ebenfalls die Durchführung der Hansastraße in Dortmund. Wie auf Grund dieser Basis geschickt geführte Verhandlungen die Grundbesitzer zur Reduktion ihrer Forderungen veranlassen können, zeigt das Vorgehen der Leitung des Vereins für das Wohl der arbeitenden Klassen in Stuttgart. Die Ankaufspreise des zur Altstadt-Sanierung nötigen Geländes wurden dabei auf die Hälfte herabgesetzt.

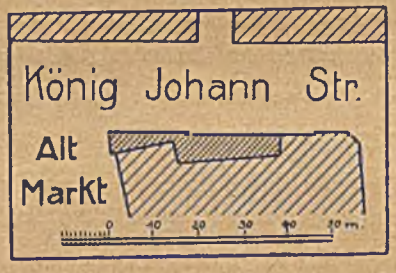


Fig. 128. Dresden.
Eckgrundstück Altmarkt und König-Johann-Straße.
Beispiel einer kaum bebaubaren Parzelle. Fig. zeigt die Nachteile eines die Bedürfnisse der inneren Stadterweiterung nicht berücksichtigenden Enteignungsgesetzes.

Auf dem Wege freihändigen Ankaufs ist immer noch am meisten zu erreichen. Das Enteignungsrecht ist noch nicht für die Bedürfnisse der inneren Stadterweiterung zugeschnitten. In Preußen kann man im allgemeinen nur das in die Fluchtlinien fallende Gelände expropriieren. Für das hinter den Fluchtlinien liegende Land wird Enteignungsbefugnis durch Kabinettsorder nur dann erteilt, wenn ein öffentliches Interesse für die Enteignung besteht. Ein öffentliches Interesse wird aber nur da anerkannt, wo das Land zu öffentlichen Gebäuden gebraucht wird, es sei denn, daß die ungesunden Zustände eines ganzen Stadtteiles dessen völlige Beseitigung wünschenswert machen. Bei Durchbrüchen hat man aber keine Gelegenheit, die nötigen Baustellen durch Zwangsenteignung zu erwerben; die Entschädigungen, die beim Erwerb der in die Fluchtlinien fallenden Streifen bezahlt werden müssen, sind oft so hoch, daß man darauf verzichtet. So kommt es, daß z. B. an der Hansastraße in Dortmund alte Häuser heute noch erhalten sind. Das Fehlen einer den Bedürfnissen der inneren Stadterweiterung angepaßten Zonenenteignung wird an solchen Stellen auch äußerlich sichtbar, ganz abgesehen davon, daß die Durchführung dadurch dann sehr erschwert ist, wenn man es auch nach Fertigstellung nicht mehr bemerkt. Wertvolle Anregungen auf dem Gebiete der Zonenenteignung bietet Paris; die Zonenenteignung war hier zwar nicht formell, wohl aber praktisch durchgeführt. Eine Zonenenteignung könnte z. B. der Stadt das Recht verleihen, die ganzen von der Straße angeschnittenen Grundstücke zu erwerben. Die Besitzer der Nachbargrundstücke wären dann zum Erwerb der verbleibenden Restflächen und Spliß-

teile zu verpflichten, und wenn sie dieser Verpflichtung nicht nachkommen, kann die Enteignung auch auf ihre Grundstücke ausgedehnt werden. Auf diese Weise wäre es leicht möglich, sofort gute Bauplätze an der neuen Straße zu erhalten. In Paris hat man die Enteignungsbefugnis auch zum Erwerb aller der Grundstücke erteilt, die notwendig sind, um an der neuen Straße gesunde, mit der Schönheit des Stadtbildes im Einklang stehende Neubauten errichten zu können.

Ästhetische Gesichtspunkte bei der Ausdehnung der Expropriation gelten zu lassen, hat man sich in Deutschland noch nicht entschließen können. Auch in Hamburg, wo für jeden einzelnen Fall gewissermaßen ein neues Gesetz erlassen wird, waren es nur hygienische Gesichtspunkte, durch die die Expropriation gerechtfertigt schien. Wo die Grundstücke an der Mönckebergstraße nicht in das Sanierungsgebiet fallen, sind sie so gestaltet, daß es kaum möglich ist, eine kubische Masse darauf zu bilden.*)

Verkauf.

Ist die Stadt im Besitze größeren Baugeländes an den neuen Straßen, muß sie für deren Bebauung Sorge tragen. Will sie nicht selbst die Häuser bauen, verkauft sie die Parzellen einzeln an Unternehmer und Baugenossenschaften. Die Bauplätze werden vorher in den Zeitungen öffentlich ausgeschrieben; läßt sich damit nur ein geringer Erfolg erzielen, so richtet man auch ein Verkaufsbureau ein. Der für eine Verwaltungsbehörde nicht immer angenehmen Verkaufsgeschäfte entledigt sich die Stadt, wenn sie das gesamte Gelände einem Agenten zum Verkaufe übergibt. Am wenigsten hat die Stadt damit zu tun, wenn ein kapitalkräftiger Privatunternehmer, eine Aktiengesellschaft oder eine Bank das Areal übernimmt. Die Kaiser-Wilhelm-Straße in Berlin, das Scheunenviertel, die Goethestraße in Frankfurt und andere sind Beispiele für diese Form der Realisierung. In allen derartigen Verträgen verpflichtet sich die Stadt zu einem einmaligen Zuschuß; sie weiß also bei Abschluß des Vertrages genau, mit welchen Unkosten die Verbesserung der Altstadt für sie verknüpft ist. Für die Aufstellung des Etats ist das ein unleugbarer Vorteil. Andrerseits aber begibt sich die Stadt der Möglichkeit, durch die spätere Wertsteigerung ihre Unkosten zu verringern. Bei Anwendung des Erbbaurechts in Straßburg konnte sich die Stadt diesen Vorteil sichern und das Risiko auf eine Privatgesellschaft übertragen.

Rentabilität.

Die Wertsteigerung wird indes meist überschätzt. Die hohe Steigerung der Bodenpreise vor dem Kriege, die wir im besonderen in Deutschland erlebt haben, stand ungefähr im umgekehrten Verhältnis zum gleichzeitigen Sinken des Geldwertes. Nur in selten günstigen Fällen dürfte die Preissteigerung eine reine Werterhöhung sein und die Unkosten decken können. Der Gedanke an die zukünftige Wertsteigerung bestimmt aber den Bodenpreis schon im Anfang. Damit werden Werte in die Volkswirtschaft eingeführt, die noch nicht vorhanden sind. Indem man den Zuschuß zu gering bemißt, schafft man ihn nicht aus der Welt, man wälzt ihn nur auf die Grundbesitzer ab. Diese tragen den Restbetrag des Zuschusses; wenn sie bei unglücklichem Ausgang der Unternehmungen ihre Grundstückswerte abschreiben müssen oder ungenügende Verzinsung erzielen, brechen sie gar finanziell zusammen, und es werden durch

*) Vgl. Seite 199, Fig. 69.

Ausfall der Hypotheken weitere Kreise unfreiwillig zur Deckung des Zuschusses herangezogen.*)

Deckung des Zuschusses.

Die Stadt hat also den größten Teil des Zuschusses zu übernehmen. Sie leistet ihn, wie z. B. in Stuttgart und Straßburg, auch dann, wenn sie zu einem unternormalen Zinsfuß Kapitalien zur Verfügung stellt. Übernimmt sie die Durchführung selbst, so pflegt sie zur Deckung des Zuschusses Anleihen aufzunehmen. Zinsen und Amortisation werden aus Steuererträgnissen bestritten. Bei Sanierungen werden sich keine neuen Einnahmequellen erschließen, die zur Entlastung der Steuerzahler dienen könnten. Höchstens bei Durchbrüchen kann das der Fall sein. Als neue Einnahmequellen kommen Warenhaussteuern in Betracht, auch die Straßenbahn kann zu Beiträgen herangezogen werden. Die nächstliegende und wichtigste Einnahmequelle schienen die Grundstückswerte zu sein. In Frankreich suchte man deshalb der Zonenenteignung einen finanziellen Charakter zu geben. Die Gewinne beim Verkauf der Baustellen an den neuen Straßen sollten die Unkosten decken helfen. Durch die Einrichtung der Caisse des travaux, von der die Käufe und Verkäufe abgeschlossen wurden, machte Haussmann die Durchbrüche vom laufenden Etat unabhängig. Er gab damit ein Vorbild, auf das in Deutschland meines Wissens nur Adickes mit der Einrichtung der Straßenneubaukasse zurückgegriffen hat. Im übrigen bieten in Deutschland und der Schweiz Vorschriften wie der § 9 des Preußischen Kommunalabgabengesetzes einen Ausweg, der Stadt eventuelle Werterhöhungen zukommen zu lassen, auch wenn sie nicht Besitzerin der Grundstücke ist. Man kann damit auch solche Grundbesitzer belangen, die durch hohe Forderungen einen Ankauf der einer Enteignung nicht unterliegenden Grundstücke vor der Ausführung der Straße unmöglich gemacht haben. Die Anwendung

*) Die folgende Überlegung erklärt die auffallend niedrige Dividende der Baugesellschaft Kaiser-Wilhelm-Straße A.-G. in Berlin.

Der Wert der Gebäude wird durch die Baukosten bestimmt und steht also fest. Der Wert der Grundstücke dagegen kann als variabel aufgefaßt werden. Hätte man die Grundstücke statt für 500 M. für die Hälfte, also für 250 M., pro Quadratmeter erworben, hätte auch nur die Hälfte der Hypotheken aufgenommen werden müssen, da hier der Wert der Hypotheken ungefähr mit dem der Baustellen übereinstimmt. Eine auf Grund dieser Annahme aufgestellte Berechnung ergibt, daß dann 175 000 M. Hypothekenzinsen weniger zu zahlen sind, die Einnahmen können dann der Dividende, die jetzt 60 000 M. beträgt, zugeschlagen werden, außerdem verringern sich die Abschreibungskosten bedeutend, so daß mindestens 235 000 M., also 4% Dividende, zur Verteilung gelangen würden (s. Geschäftsberichte).

Der hohe Einkaufswert der Grundstücke mit 500 M. pro Quadratmeter dürfte darauf zurückzuführen sein, daß die dort errichteten Gebäude ohne Ausnahme abgebrochen werden mußten, deren Wert aber, nachdem er praktisch zerstört worden ist, nur noch den Grundstückspreis belastet. In besonders günstigen Einzelfällen, bei der Ausführung einzelner Geschäftshäuser, ist eine Rentabilität auch auf dieser Basis unter Umständen wohl möglich. Wenn es sich aber um ganze Stadtteile handelt, kann die Zerstörung solcher Werte, namentlich wenn auch nicht baufällige Häuser davon getroffen wurden, nicht immer durch die Melioration aufgehoben werden. Die oben vorgenommene theoretische Reduktion des Grundstückspreises um 50% entspricht ungefähr der Abschreibung der Gebäudewerte, nur die Verluste an Bauland sind durch die Wertsteigerung ausgeglichen.

des § 9 des Kommunalabgabengesetzes*) hat nur eine Schwierigkeit: die Bemessung der Beiträge; denn es ist kaum sicher festzustellen, wie groß die Vorteile sind, die durch das fragliche Unternehmen dem einzelnen zuteil wurden. Einen Erfolg mit der Anwendung des Kommunalabgabengesetzes erzielte man bei der Erbreiterung der Kallbächergasse in Frankfurt a. M., doch war hier die Bemessung der Beiträge nicht schwierig, weil sich einige Grundbesitzer aus Interesse an der Erbreiterung zu einem freiwilligen Beitrage bereit erklärt hatten, um die Durchführung der Erbreiterung zu sichern. Damit war ein Maßstab auch für die Bemessung der übrigen Beiträge gegeben. In Zürich hat man mit der Anwendung eines ähnlichen Paragraphen sogar wesentliche Vorteile erzielt.

*) Der Paragraph lautet:

„Die Gemeinden können behufs Deckung der Kosten für Herstellung und Unterhaltung von Veranstaltungen, welche durch das öffentliche Interesse erfordert werden, von denjenigen Grundeigentümern und Gewerbetreibenden, denen hierdurch besondere wirtschaftliche Vorteile erwachsen, Beiträge zu den Kosten der Veranstaltungen erheben.

Die Beiträge sind nach den Vorteilen zu bemessen.

Beiträge müssen in der Regel erhoben werden, wenn andernfalls die Kosten einschließlich der Ausgaben für die Zinsen des aufgewendeten Kapitals durch Steuern aufzubringen sein würden.

Einwendungen entscheidet die zustehende Behörde, gegen die Entscheidung steht Beschwerde offen."

Für „durch das öffentliche Interesse" ist auch „im öffentlichen Interesse" zu setzen.

Es kommt niemals die Deckung der gesamten Kosten in Betracht, sondern nur der Restbetrag der aus den Steuern fehlenden Deckung.

Die Beiträge können einmalig oder in Form von Renten, auch ablösbaren Renten, erhoben werden.

Unter den Vorteilen sind die allgemeinen und durchschnittlich erwachsenden Vorteile zu verstehen. Der Plan der Veranstaltung ist nebst dem Nachweis der Kosten offen zu legen. Der Beschluß der Gemeinde wegen der Erhebung von Beiträgen ist unter der Angabe, wo und welcher Zeit der Plan offenliegt, bekanntzugeben, damit Einwendungen gemacht werden können. Kommen nur einzelne Grundbesitzer in Betracht, genügt eine persönliche Mitteilung.

Die Anwendung dieses Paragraphen tritt in Kraft, wenn baldige Veränderungen an den betreffenden Grundstücken vorgenommen werden. Der Paragraph ist sehr dehnbar, und es ist ungemein schwer, ziffernmäßig die Vorteile zu belegen, die das betreffende Grundstück von der Anlage hat.

Erforderlich für Anwendung des § 9 ist:

1. übereinstimmender Beschluß der Gemeindebehörde, d. i. von Magistrat und Stadtverordneten,
2. Offenlegung des Planes der Veranstaltung nebst einem Nachweise der Kosten. Der Beschluß der oberen Stadtbehörden betreffend die Erhebung der Beiträge hat 4 Wochen zur Kenntnis der Beteiligten aufzuliegen, bei kleineren Unternehmungen kann an Stelle der Offenlegung eine Mitteilung an die Beteiligten treten,
3. muß der Beschluß der Gemeindebehörden über die Erhebung der Beiträge durch den Bezirksausschuß genehmigt sein. Nach dem Kommentar zum Kommunalabgabengesetz von Schaff, Anmerkung 3 zu Absatz 6 des K.A.G. Seite 27, hat indes der Verwaltungsrichter nur die Rechtsgültigkeit des Beschlusses zu prüfen. Er hat aber keine Entscheidung darüber zu treffen, ob jeder Grundbesitzer von dieser Veranstaltung

Alle Versuche, den Zuschuß ganz zu beseitigen, müssen meist daran scheitern, daß der Zuschuß im Wesen der Inneren Stadterweiterung begründet ist. Durchbrüche und Sanierungen sind eben nicht Unternehmungen, die ein einzelner ausführen kann; je mehr die Stadtverwaltungen hierbei den privatwirtschaftlichen Standpunkt verlassen, desto sicherer wird ihr Erfolg sein. Die aufgewandten Mittel sind auch dann, wenn der Zuschuß nicht wieder in bar oder in den Buchwerten der Stadtkasse zufließt, nicht verloren. Er ist ein Anlagekapital, durch das die wirtschaftliche Kraft der Stadt bis zur höchsten Intensität gesteigert werden kann. Die Beseitigung schlechter Wohnquartiere, die Eröffnung neuer Verkehrsbahnen und die Erweiterung der Arbeitsstätten der Innenstadt kommen der Allgemeinheit zugute, und es ist auch recht und billig, daß sie die Kosten der damit verbundenen baulichen Umgestaltungen trägt.

Vorteile hat und ob diese Vorteile in genauem Verhältnis zur Höhe des geforderten Beitrages stehen. Der Verteilungsmaßstab wird als zulässig und rechtmäßig erkannt, sofern er sich nicht als willkürlich darstellt, sondern durchschnittlich einen zutreffenden Anhalt gewährt. Eine sachliche Prüfung der Beiträge hat also bei der Genehmigung durch den Bezirksausschuß nicht zu erfolgen.

4. ist der Beschluß des Bezirksausschusses zu veröffentlichen bzw. den Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.
5. ist gegen diesen Beschluß Beschwerde beim Provinzialrat zulässig.
6. Die Beteiligten können binnen 4 Wochen gegen die Verteilung und die Veranstaltung Einspruch erheben.
7. Der Gemeindevorstand hat darüber zu beschließen.
8. steht den Beteiligten binnen 2 Wochen nach erfolgter Mitteilung Klage im Verwaltungsstreitverfahren zu. Zuständig ist der Bezirksausschuß.
9. kann in zweiter Instanz eine Revision dieses Urteils durch die zuständige Oberbehörde eintreten."

Im Zusammenhange damit sei erwähnt, daß man in Frankfurt auch bei der äußeren Stadterweiterung, bei den Volksparks, den § 9 angewendet hat, indem man die den Volksparks benachbarten Baustellen mit 20—25 M. Beitrag pro laufenden Meter belegt hat. Diese Beiträge sollen bis 1. April 1925, bei Verkauf der Grundstücke oder bei Beginn der Bebauung bezahlt werden. Allerdings liegen in solchen Fällen die Verhältnisse weit verwickelter, und es dürfte wohl auch schwierig sein, in allen Fällen zu entscheiden, ob und inwieweit die Werterhöhung des Grund und Bodens an dieser Stelle aus der Anlage des Volksparks entstanden ist, oder ob dies allgemein in der günstigen Lage der Baustelle und der Ausdehnung der Stadt zu suchen ist.

müssen, wenn nicht schon vorher gewerbliche Anlagen oder Geschäftshäuser an ihre Stelle getreten sind. Erzielte in den Außenbezirken die Länge der Linien eine Verbilligung der Bodenpreise, so ist es hier die Dichtigkeit des Liniennetzes, die die gleiche Wirkung tut. Die Citybildung in der Altstadt wird durch das billigere Angebot an außerhalb der Umwallung gelegenem Land gehemmt, sie überschreitet intensiv die Grenzen der Ringstraßen und breitet sich in den zwischen den Ausfallstraßen noch erhaltenen Wohnquartieren aus. Bauliche Umgestaltungen, wie sie in dem vorliegenden Buche an der Hand von Beispielen aus der Altstadt erörtert wurden, sind dann auch außerhalb dieser unausbleiblich. Der Übergang zur Geschäftsstadt bedingt in diesen wild gewachsenen Stadtteilen eine Neuregelung des Stadtplanes. In größerem Maßstabe als in der Altstadt kann hier die innere Stadterweiterung zur Durchführung kommen und die in der vorliegenden Schrift entwickelten Betrachtungen auch hierbei Geltung haben.

Innere Stadterweiterung außerhalb der Altstadt.

Was in der Altstadt noch von der Umgestaltung verschont blieb, kann dann als Baudenkmal erhalten bleiben; die charakteristischen alten Städtebilder lassen sich dann eher bewahren als jetzt. Während in der ersten Periode schöne alte Stadtteile vernichtet wurden und häßliche neue an ihre Stelle traten, können in der zweiten Periode die unschönen städtebaulichen Gebilde der ersten Periode wieder zerstört werden. An ihre Stelle mögen neue Stadtteile treten, die im Geist der systematisch aufgebauten Städtebaulehre geplant sind. Die Bevölkerung arbeitet dann tagsüber nicht mehr in Räumen, die eigentlich zu Wohnzwecken bestimmt waren, sie hält sich tagsüber in Arbeitsstätten auf, die eigens zu diesem Zweck nach hygienischen Gesichtspunkten eingerichtet sind. Statt in öden Steinwüsten wohnt sie außen in freier gesunder Luft, die Frauen und Kindern den ganzen Tag zuteil wird. Die alten Reste der Altstadt und die neuen Arbeitsviertel stehen in gleichwertiger Schönheit nebeneinander, die neuen Wohnviertel stehen in direkter Verbindung mit der Natur. Dann ist es möglich, daß Gesundheit und Schönheit wieder in die Bevölkerung der Großstädte einziehen, dann ist die Großstadt nicht mehr der Moloch, der die ihm anheimgefallenen Menschenmassen in sich verschlingt, sie kann sich ihre Bevölkerung Generationen hindurch selbständig erhalten, ohne unaufhörlich auf Ergänzung vom Lande angewiesen zu sein. Solange der andauernde Zustrom ländlicher Volksbestandteile andauert, ist ein großer Prozentsatz der großstädtischen Bevölkerung ständig in der Umbildung seiner Lebensgewohnheiten und seines geistigen sowie wirtschaftlichen Niveaus begriffen. Es ist das eine Ursache für die der städtischen Kultur eigene Unruhe, die trotz der Höhe ihrer Zivilisation die städtische Kultur gegenüber den primitiveren, aber in sich abgeschlossenen Kulturen verblassen läßt, die früher den Städten eigen waren und die sich heute noch auf dem Lande lebendig erhalten haben. Die hier angedeutete bauliche Entwicklung kann wesentlich dazu beitragen, daß im Laufe von Generationen aus der Großstadt ein körperlich und geistig lebensfähiges Geschlecht hervorwächst. Freilich wird eine solche Großstadt der Zukunft ein anderes Gepräge tragen als die der Gegenwart und der jüngsten Vergangenheit.

Bedeutung dieser Vorgänge für die Gestaltung der Städte und die Entwicklung ihrer Bevölkerung

Man wundere sich nicht über diesen in gegenwärtiger Zeit vielleicht allzu kühn erscheinenden Ausblick. Nachdem aber eben gezeigt wurde, in welch großem

Umfange bereits bisher ganze neue Stadtteile an Stelle alter getreten sind, drängt sich unwillkürlich der Gedanke auf, daß das, was in der Altstadt möglich war, später in entsprechender Form auch auf ihre Umgebung zu übertragen sei. Mögen daher die Vorgänge der Inneren Stadterweiterung in Zukunft nicht auf die sogenannten Altstädte beschränkt bleiben und mögen die Städte der Gegenwart in einer der Kraft ihrer Schöpfer entsprechenden gereifteren und gereinigten Gestalt auf kommende Generationen übergehen.

Fig. 5. Altes Haus an der Hansastraße.

Fig. 6. Altes Haus am Schwanenwall.

Typische Straßenbilder aus der Dortmunder Innenstadt.

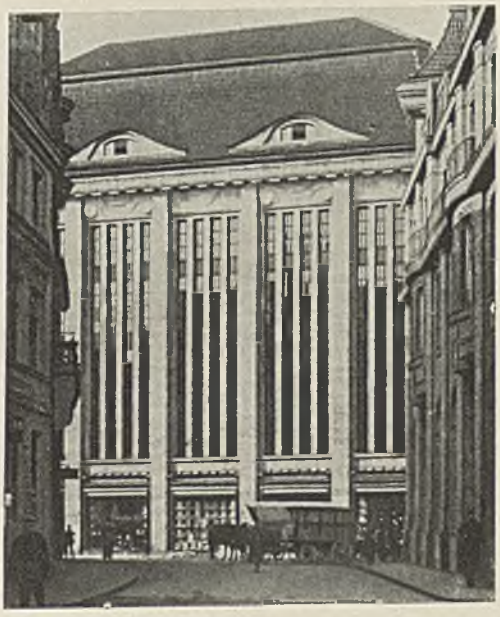


Fig. 8. Dortmund. Abschluß der Westwand des Marktplatzes durch die Seitenfront des Warenhauses Althoff von Kreis.

Fig. 12. Straßburg. Innenräume des Hauses Leinengasse 26.

Fig. 55. Hamburg. Schaarmarkt vor der Sanierung.

Fig. 56. Hamburg. Schaarmarkt nach der Sanierung.

Tafel II.

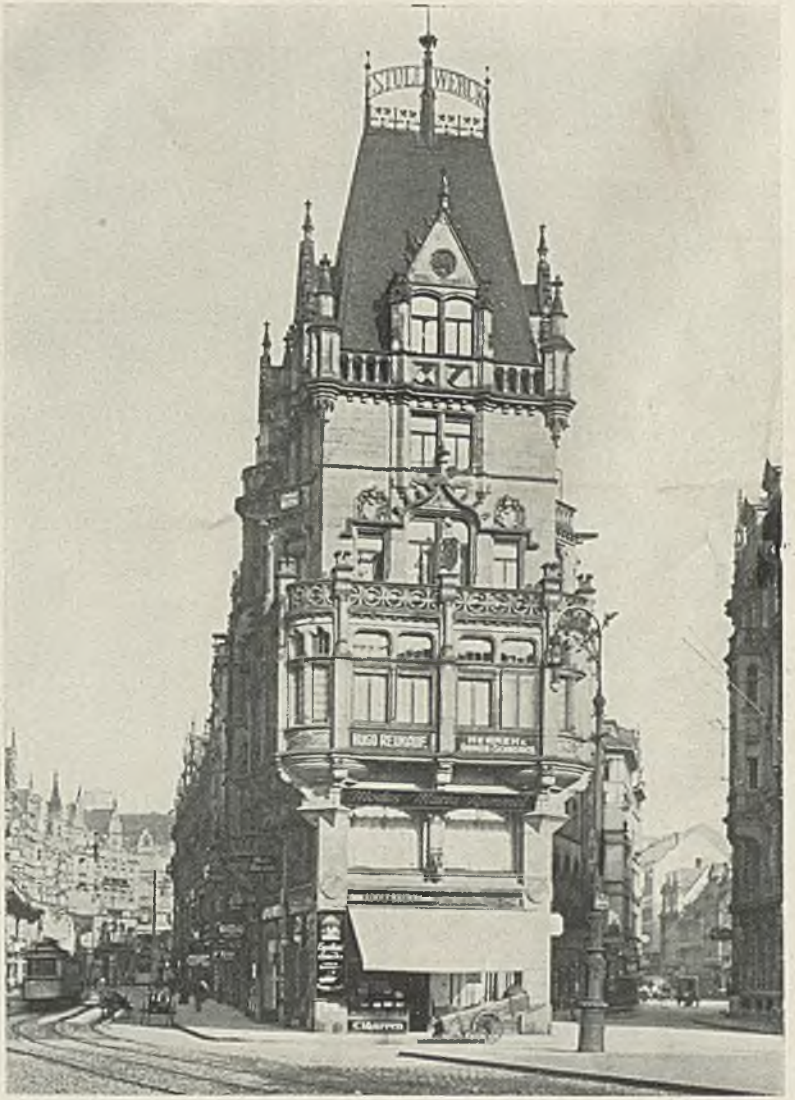
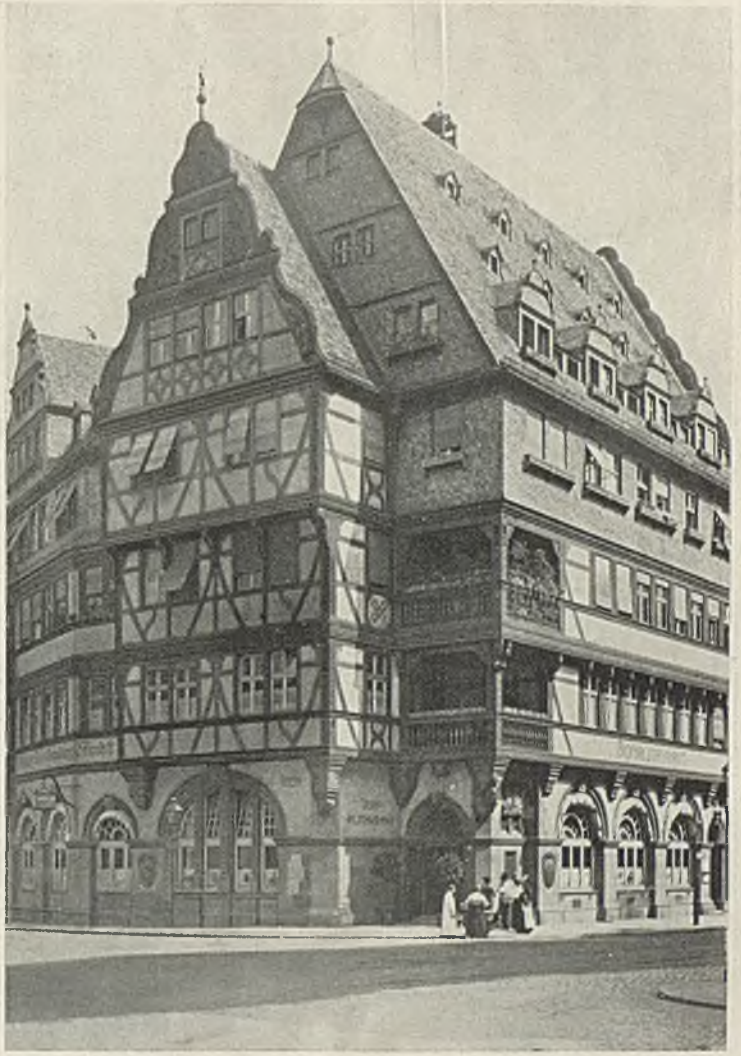


Fig. 29. Blick vom Goetheplatz in die Goethestraße.
Das Bild zeigt die Zerrissenheit des Straßenbildes.



Frankfurt.

Fig. 30. Braubachstraße. (Dom-Restaurant.)
Versuch, trotz anderer Materialien und Größenverhältnisse alte Städtebilder nachzuahmen.

Fig. 71. Hamburg. Blick in die Mönckebergstr. mit Warenhaus Karstadt, Petrikirche und Rathaus.

Fig. 93. Berlin.
Marienkirche nach der Freilegung.

Fig. 94. Berlin. Marienkirche vor der Freilegung.

Fig. 100. Paris. Rue Bastiglione und Colonne Vendôme.
(Beispiel einheitlicher Fassadengestaltung.)

Tafel VIII.

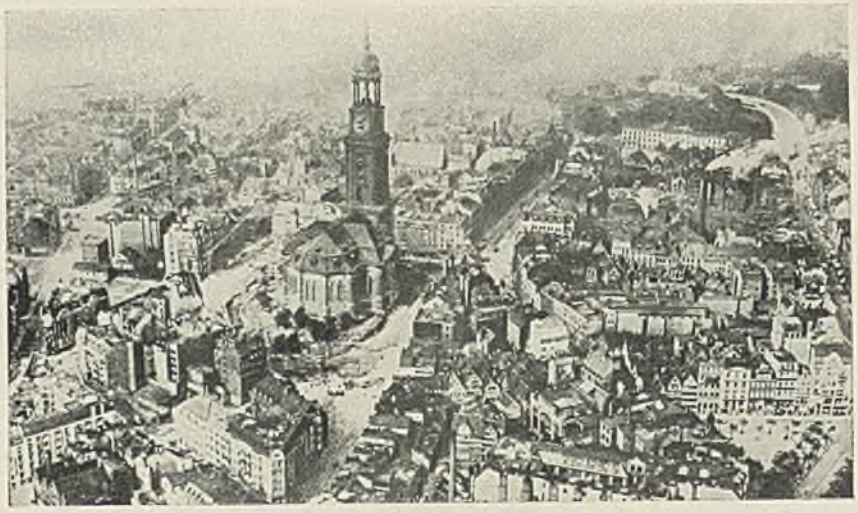


Fig 53a. Hamburg. Sanierungsgebiet der südwestlichen Neustadt.

Fig. 99. Paris. Avenue de l'Opéra und Boulevard Haussmann.

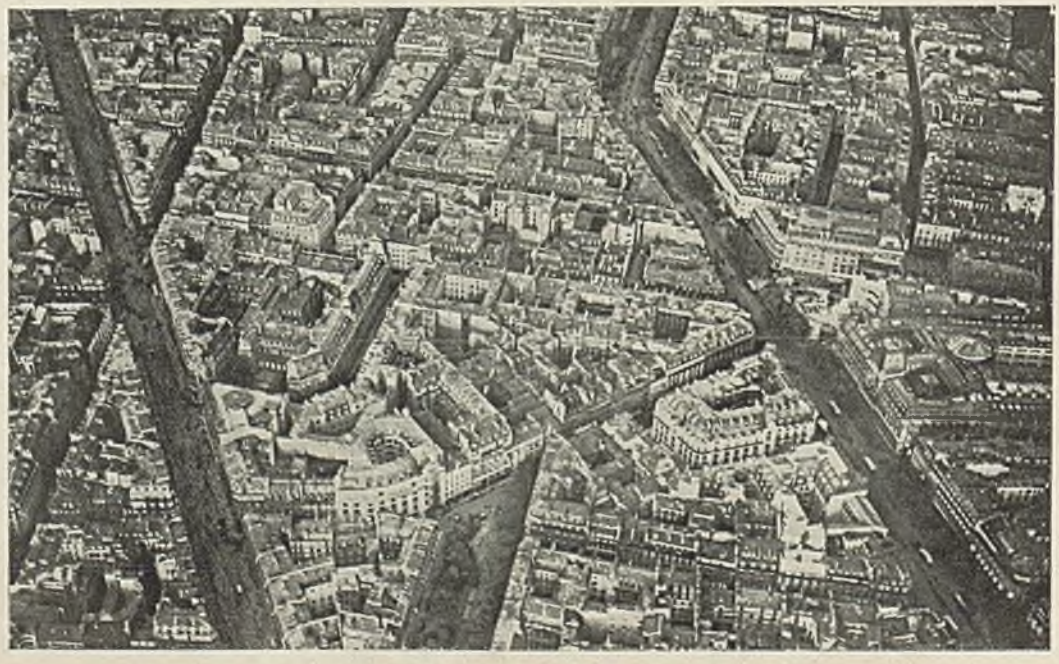


Fig. 106. Paris. Fliegerphotographie des im Plan Fig 82 dargestellten Stadtteils.
Die — — — Strecke zeigt den unvollendet gebliebenen Teil des Boulevard Haussmann.

Anhang.

Literatur- und Quellen-Verzeichnis.

I. und III. Teil.

1. Schott: Die Citybildung in den deutschen Großstädten seit 1871 (aus Statist. Jahrbuch der Deutschen Städte). Herausgeber M. Neefe. XIV. Jahrgang. Breslau 1907. Wilh. Götte.
2. Schott: Die großstädtischen Agglomerationen des Deutschen Reiches 1871 bis 1910 (aus Schriften des Verbandes Deutscher Städte), Ergänzungshefte zum Statist. Jahrbuch Deutscher Städte. Breslau, Korn, 1912.
3. Zur Lebensgeschichte unserer Wohn- und Geschäftshäuser. Bautechnische Mitteilungen des Stahlwerksverbandes, 1912, Nr. 3.
4. Der Abbruch von Eisenbetonbauten. Bautechnische Mitteilungen des Stahlwerksverbandes, 1912, Nr. 3.
5. Gurlitt: Städtebau, aus Wuttke: Die Deutschen Städte.
6. Fuchs: Zur Wohnungsfrage.
7. Baumeister-Classen-Stübben: Zonenenteignung.
8. Behrendt: Der einheitliche Baublock. Berlin, Cassirer.
9. Gurlitt: Der Zeughof, das Zeughaus und die Brühlsche Terrasse.
10. Sitte: Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Wien 1909.
11. Stübben: Der Städtebau.
12. Unwin: Grundlagen des Städtebaues. Berlin, 1910.
13. Mildschuh: Mietzinse und Bodenwerte in Prag, mit einem Vorwort von Wieser: Theorie der Städtischen Grundrente. (Wiener Studien.)
14. Reichsgerichtliche Entscheidungen. Zivilsachen. Band 71 und 75.

Literatur- und Quellen-Verzeichnis.

II. Teil.

A. Cöln am Rhein.

Angaben der Stadtverwaltung vom 29. November 1913.*)

B. Dortmund.

1. Akten des Tiefbauamtes: IV, 2b, 2, 7; IV, 3, 520, 1; IV, 3, 520 a—z, aa—ll; IV, a, 461, 10; IV, 3, 520, 1 und 2; IV, 3, 528, 1—4.
2. Dr. Karl Rübel: Geschichte der Freien und Reichsstadt Dortmund. Gedruckt bei W. Crüwell, Dortmund, Olpestraße 29.
3. Fr. Kullrich (Stadtbauinspektor, jetzt Stadtbaurat): Bau- und Kunstgeschichtliches aus Dortmunds Vergangenheit. Vortrag im Gewerbeverein.
4. Strehlow: Die Boden- und Wohnungsfrage des rheinisch-westfälischen Industriebezirks.
5. Preußisches Statistisches Amt: Statistik der preußischen Einkommensteuer. Veranlagung für das Steuerjahr 1912, i. A. des Finanzministeriums herausgegeben (aus: Mitteilungen aus der Verwaltung der direkten Steuern im Preußischen Staate).
6. Stadt Dortmund: Bericht über den Stand und die Verwaltung der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Dortmund für die Jahre 1901/1902, 1902/1903, 1903/1904, 1904/1905, 1905/1906.
7. Strehlow: Die Boden- und Wohnungsfrage des Rheinisch-Westfälischen Industriebezirkes. Essen, 1911.

C. Straßburg.

1. Sitzungsbericht des Gemeinderats vom 10. Mai 1907.
2. Vertrag der Stadt Straßburg mit der Süddeutschen Discontogesellschaft, A.-G., in Mannheim vom 26. Januar 1912 betr. den großen Straßendurchbruch, Teil I. Straßburg, Kinderspielgasse 20, Elsaß-Lothringische Druckerei und Lithographie-Anstalt, 1912.
3. Bericht des Bürgermeisters und der Beigeordneten an den Gemeinderat betr. die Durchführung des großen Straßendurchbruchs. Straßburg, Kinder-

*) Als „Angaben .... von ....“ sind schriftliche Mitteilungen von Behörden oder Privatpersonen bezeichnet, die dem Verfasser für die Zwecke der vorliegenden Arbeit gemacht wurden.

spielgasse 20, Elsaß-Lothringische Druckerei u. Lithographieanstalt, 1910.

4. Stadt Straßburg. Wohnungsamt: Gesetz betr. die Verbesserung der Gesundheitsverhältnisse ungesunder Wohnungen, vom 13. April 1850, B. des L. Ser. XI, Nr. 2068.
5. Stadt Straßburg. Wohnungsamt: Gesundheitliche Mindestforderungen der Straßburger Wohnungskommission. Straßburg i. E., Straßburger Druckerei und Verlagsanstalt von R. Schultz & Co., 1911.
6. Tätigkeitsbericht des Wohnungsamtes der Stadt Straßburg i. E. für die Zeit vom 1. April 1906 bis 31. März 1909. Straßburg i. E., M. Du Mont Schauberg, Straßburger Post 1909.
7. Der große Straßendurchbruch und der Neue Boulevard. Straßburg i. E., Du Mont Schauberg.
8. Angaben des Wohnungsamtes der Stadt Straßburg, vom 29. August 1913.
9. Gesetz vom 16. Dezember 1807 (Sumpfdekret).
10. Dalloz, Repertoire u. Supplément zum Repertoire Stichworte: „travaux: publics" und „voirie au terre".
11. Dalloz, Franz. Verwaltungsrecht.
12. Kisch, Elsaß-Lothr. Privatrecht.
13. Blondel, cours d'architecture, Bd. 4, Atlas, Bd. 2.

D. Stuttgart.

1. H. Werner. Der Umbau der Stuttgarter Altstadt (aus Süddeutsche Bauzeitung, XX. Jahrgang, Nr. 1, 1. Januar 1910).
2. Zeitschrift für Wohnungswesen.
   Bd. 5. 1906/07, S. 82. Sanierung der Altstadt in Stuttgart.
   „ 3, 1904/05, S. 39. Referat über den XXXVII. Geschäftsbericht des Vereins für das Wohl der arbeitenden Klassen.
   „ 4, 1905/06, S. 41. Aus der Stuttgarter Wohnungsfürsorge.
   „ 7, 1908/09, S. 62. Fuchs, Der Entwurf einer neuen Landesbauordnung für Württemberg.
   „ 8, 1909/10, S. 235. Werner, Die Entwicklung des Stuttgarter Kleinwohnungswesens.
   „ 9, 1910/11, S. 56. Bericht der Mitgliederversammlung des Vereins f. d. Wohl d. arbeitenden Klassen.
3. Architektonische Rundschau. 1909, Heft 11.
4. Rechenschaftsberichte d. Vereins f. d. Wohl d. arbeitenden Klassen, für die Jahre 1903/04, 1904/05, 1905/06, 1906/07, 1907/08, 1909/10, 1910/11, 1911/12.
5. Statistisches Jahrbuch der Deutschen Städte 1907, S. 22ff.

6. Angaben des Herrn Baurat Hengerer vom 29. August 1913.
7. Reichsgerichtliche Entscheidungen, Bd. 71, S. 191; Bd. 71, S. 432; Bd. 63 S. 350; Bd. 68, S. 98; Bd. 75, S. 68 usw.

E. Frankfurt am Main.

1. Kölle: Das Städtische Tiefbauwesen in Frankfurt a. M. Abschnitt II.
   Frühwirth: Die bauliche Entwicklung von Frankfurt a. M. und seine Stadterweiterung.
2. Angaben des Stadtkämmereidirektors.
3. Akten des Tiefbauamtes. Aktenzeichen E II. 264.
4. St. Bericht der Stadtverordnetensitzung vom 18. April 1893.

F. Darmstadt.

1. Vertrag zwischen der Stadt Darmstadt und der Bank für Handel und Industrie in Darmstadt vom 11. Oktober 1905.
2. Angaben auf Grund der betr. Akten des Bürgermeisteramtes zu Darmstadt vom 16. August 1913.

G. Zürich.

1. Angaben des Statistischen Amtes der Stadt Zürich vom 13. August 1913.
2. 249. Weisung des Stadtrats an den großen Stadtrat betr. Bauten im Oetenbachareal.
3. Vorlage für die Gemeindeabstimmung vom 29. Oktober 1911.
4. Prof. Dr. Gustav Gull: Erläuterungen zu dem Projekt für die Überbauung des Weidmühlen- und Oetenbachareals und ein alle Verwaltungsabteilungen umfassendes Stadthaus in Zürich. Fritz Amberger, vorm. David Bürkli, Zürich.

H. Trier.

1. Denkschrift über die Bebauung des Geländes zwischen Hohenzollern- und Ziegelstraße mit kleinen Wohnungen mit 3 Anlagen, 21. April 1913.
2. Schilling, Beigeordneter und Stadtbaurat in Trier: Sanierung eines Stadtteiles in Trier. Zeitschrift für Wohnungswesen 1911, Bd. IX, Nr. 12, Seite 173.

J. Hamburg.

1. Mitteilungen des Senats an die Bürgerschaft. Hamburg. Gedruckt bei Lütcke & Wulff.

a) Nr. 15, 27. Januar 1893: Erster Bericht der Senats- und Bürgerschaftskommission für die Prüfung der Gesundheitsverhältnisse Hamburgs.

b) Nr. 39, 5. März 1897: Erwiderung und Antrag betreffend die Verbesserung der Wohnungsverhältnisse in einzelnen Teilen der inneren Stadt, sowie betreffend den Erlaß eines Gesetzes über die Wohnungspflege.

c) Nr. 42, 1. März 1899: Erster Bericht der Senats- und Bürgerschaftskommission für die Verbesserung der Wohnungsverhältnisse (S. u. B. C. f. d. V. d. W. V.).
Nr. 83, 26. April 1899: Antrag betreffend den ersten Bericht der Senats- und Bürgerschaftskommission für die Verbesserung der Wohnungsverhältnisse.

d) Nr. 25, 14. Februar 1900: Zweiter Bericht der Senats- und Bürgerschaftskommission für die Verbesserung der Wohnungsverhältnisse.
Nr. 59, 6. April 1900: Antrag, betreffend den zweiten Bericht der Senats- und Bürgerschaftskommission für die Verbesserung der Wohnungsverhältnisse.
Nr. 112, 27. Juni 1900: Erwiderung, betreffend den zweiten Bericht der Senats- und Bürgerschaftskommission für die Verbesserung der Wohnungsverhältnisse.

e) Nr. 95, 18. Mai 1904: Dritter Bericht der Senats- und Bürgerschaftskommission für die Verbesserung der Wohnungsverhältnisse.
Nr. 193, 17. Oktober 1904: Antrag betreffend Grundstücksankauf.

f) Nr. 197, 18. August 1911: Vierter Bericht der Senats- und Bürgerschaftskommission für die Verbesserung der Wohnungsverhältnisse.

g) Nr. 201, 9. Oktober 1905: Erwiderung und Antrag, betreffend Bau und Betrieb von elektrischen Stadt- und Vorortbahnen.

h) Nr. 49, 19. Februar 1906 (S. 189).

i) Nr. 219, 7. September 1910: Antrag, betreffend Änderung der Straßenlinie für die Nordseite der Straße Jacobikirchhof.

2. Protokolle und Ausschußberichte der Bürgerschaft.

a) 34. Sitzung am 16. November 1892.

b) 17. Sitzung am 23. Mai 1900, betreffend den zweiten Bericht der Senats- und Bürgerschaftskommission für die Verbesserung der Wohnungsverhältnisse.

c) 28. Sitzung am 6. Juli 1904, betreffend den dritten Bericht der Senats-

und Bürgerschaftskommission für die Verbesserung der Wohnungsverhältnisse.

d) 35. Sitzung am 26. Oktober 1904: Antrag des Senats, betreffend staatsseitigen Ankauf von Grundstücken am Neustädter Neuenweg.

e) 16. Sitzung am 4. April 1906.

f) Ausschußbericht der Bürgerschaft Nr. 9, Januar 1909.

g) 31. Sitzung am 8. Juli 1912: Bericht des Ausschusses zur Prüfung der Mitteilung des Senats, betreffend den vierten Bericht der Senats- und Bürgerschaftskommission für die Verbesserung der Wohnungsverhältnisse.

3. Adreßbuch von Hamburg 1913.

3a. Akten der Baudeputation, VIII. M. 11 I—VIII.

4. Hamburgischer Correspondent Nr. 459, 10. September 1910, Morgenausgabe (Grundstücke der Mönckebergstr.).

5. Öffentlicher Anzeiger Nr. 163, 15. Juli 1906.

5a. Allgemeine Deutsche Schiffszimmerergenossenschaft. Geschäftsbericht über das 37. Geschäftsjahr (1. Juni 1911—31. Mai 1912). Zeitungsausschnitte. 1. Archivbezeichnung Ex. Lit. 18, 19, 21, 30, 31, 32, 79, 80.

5b. Kommunale Praxis, XII. Jahrgang, Nr. 35: Stubbe: Die Verbesserung der Wohnungsverhältnisse in Hamburg.

6. Zeitschrift für Wohnungswesen.

a) Bd. 1, 1902—1903, Seite 77—82: Olshausen: Zur Sanierung der älteren Stadtteile Hamburgs.

b) Bd. 3, 1904—1905, S. 19 u. 34: Die Fortführung der Sanierungsarbeiten in Hamburg.

c) Bd. 3, 1904—1905, S. 277: Fuchs: Die Hamburger Sanierung. Kritische Randglossen.

d) Bd. 4, 1905—1906, S. 33: Olshausen: Die Hamburger Sanierung (Antwort auf Fuchs).

e) Bd. 4, 1905—1906, S. 83: Sanierung ungesunder Quartiere in Hamburg.

f) Bd. 5, 1906—1907, S. 336: Hamburgs Wohnungswesen 1892—1907.

g) Bd. 5, 1906—1907, S. 264: Wohnungsstatistik in Hamburg 1906.

h) Bd. 5, 1906—1907, S. 264—267: Das Hamburger Wohnungspflegegesetz (Wortlaut).

i) Bd. 5, 1906—1907, S. 317: Das hamburgische Gesetz betreffend die Wohnungspflege, seine Handhabung und seine Erfolge.

k) Bd. 2, 1903—1904, S. 45: Reincke: Revision des Hamburgischen Wohnungspflegegesetzes.

l) Bd. 2, 1903—1904, S. 37: Albrecht: Das Eingreifen von Staat, Gemeinde und öffentlichen Körperschaften in die Wohnungsfrage.

m) Bd. 4, 1904—1906, S. 14: Referat über den Geschäftsbericht der Schiffszimmerergenossenschaft.

n) Bd. 5, S. 1 u. 21 ff.: Sieveking: Über die Wohnungsverhältnisse Hamburgs in älterer und neuerer Zeit.

7. Bauverein zu Hamburg, A.-G., Statut und Geschäftsberichte für die Jahre 1909, 1910, 1912.

8. H. Olshausen und Dr. J. J. Reincke, Hamburg: Über Wohnungspflege in England und Schottland. Ein Reisebericht mit 10 Tafeln. Braunschweig, Friedr. Vieweg & Sohn, 1897.

9. H. Roscher: Wohnungsstudien. 2. Aufl. Verlag von Otto Meißner, 1900.

10. H. Roscher: Sozialpolitische Wohnungsstudien. Hamburg, Otto Meißners Verlag. 1911. Den Teilnehmern am II. Deutschen Wohnungskongreß gewidmet.

11. C. Pfingsthorn: Miete und Einkommen der vom Hamburger Miete-Hilfs-Vereine unterstützten Personen, S. 17. Gesellschaft für Soziale Reform, Ortsgruppe Hamburg, Heft 1, S. 17.

12. C. Pfingsthorn: Die Verhältnisse kleiner Wohnungen in Alt-Hamburg. Sonderabdruck aus Schmollers Jahrbuch, XXV, 4. Duncker & Humblot 1901.

13. Wentzel: Wie kann dem Mangel an Kleinwohnungen abgeholfen werden? Gesellschaft für Soziale Reform, Ortsgruppe Hamburg, Heft 1.

14. Kleine Charakteristik von Hamburg von einem Kosmopoliten, drei Treppen hoch. 1782.

15. Verhandlungen und Schriften der Hamburgischen Gesellschaft zur Beförderung der Künste und nützlichen Gewerbe, IV. Bd. Verhandlungen von den Jahren 1793—1794. Hamburg, Ernst Bohn, Verlag, 1797.

16. Joh. Jakob Rambach: Versuch einer physisch-medizinischen Beschreibung von Hamburg. Carl Ernst Bohn's Verlag, 1801.

17. J. L. v. Heß: Hamburg, topographisch, politisch und historisch beschrieben. II. Auflage. Hamburg 1810. Selbstverlag.

18. Dr. H. Asher: Das Gängeviertel und die Möglichkeit, dasselbe zu durchbrechen (Amidammachergang usw.). Hamburg, Verlag von Hermann Grüning, 1865.

19. Dr. Gernet, Physikus: Die Durchbrechung des Gängeviertels. Ein Gutachten von Physikus Dr. Gernet. Hermann Grüning, Verlag, Hamburg, 1865.

20. Hamburg in naturwissenschaftlicher und medizinischer Beziehung. Den Teilnehmern der 73. Versammlung deutscher Naturforscher und Ärzte als Festgabe gewidmet. Verlag von Leopold Voß, Hamburg, 1901.

21. A. Erbe und Chr. Ranck: Das Hamburger Bürgerhaus, seine Bau- und Kunstgeschichte. Boysen & Maasch's Verlag, Hamburg, 1911.

22. W. Melhop: Althamburgische Bauweise. Verlag Boysen & Maasch, Hamburg 1908.

23. Albert Wulff: Hamburgische Gesetze und Verordnungen. Systematisch geordnete

Zusammenstellung mit kurzen Anmerkungen und einem Sachregister. I. Bd.: Öffentliches Recht. Hamburg 1889. 2. Aufl. 1902. Verlag Oberstedt & Schering.

24. Wohnungsgesetz § 11, § 15; Baupolizeigesetz § 101.

25. 18. Mai 1888. Gesetz betreffend Mietzahlung und deren Sicherung.

26. Gesetz betreffend die Förderung des Baues kleiner Wohnungen, vom 21. Mai 1902.

27. Dr. J. J. Reincke: Die Cholera in Hamburg und ihre Beziehungen zum Wasser. Verlag Lucas Gräfe & Sillem, Hamburg. (Aus dem Jahrbuch der Hamburgischen Wissenschaftlichen Anstalten. XI, 1894.)

Dr. J. J. Reincke: Das Medizinalwesen des hamburgischen Staates. 3. Aufl. Verlag W. Mauke Söhne 1900.

28. Dr. L. von Halle und Dr. G. Koch: Die Cholera in Hamburg in ihren Ursachen und Wirkungen. I. Teil. Eine ökonomisch-medizinische Untersuchung. Herausgegeben und verlegt von der Aktiengesellschaft Neue Börsenhalle, Hamburg 1893.

29. Dr. Ferdinand Hueppe, Prof. d. Hyg. an d. Deutschen Universität in Prag, und Else Hueppe. Die Choleraepidemie in Hamburg 1892. Beobachtungen und Versuche über Ursachen, Bekämpfung und Behandlung der asiatischen Cholera. Verlag von August Hirschwald, Berlin 1893.

30. Dr. Friedrich Wolter: Das Auftreten der Cholera in Hamburg in dem Zeitraume von 1831—1893 mit besonderer Berücksichtigung der Epidemie des Jahres 1892. J. F. Lehmann's Verlag, München 1898. Die am Schlusse des Werkes angeheftete Karte ist dem Werke von Dr. J. J. Reincke: „Die Cholera in Hamburg und ihre Beziehungen zum Wasser" entnommen (Hamburg 1894).

31. H. Borges: Die Cholera in Hamburg im Jahre 1892. Verlag Bernhard Hermann, Leipzig 1892.

32. Fab. Landau: Chronik der Choleraepidemie in Hamburg von August—Oktober 1892. Hamburg, 1892. Verlag Oberstedt & Schering.

33. Fab. Landau: Die Mortalität in Hamburg in diesem Jahrhundert. Unter Berücksichtigung der Bodenbeschaffenheit nach offiziellen Quellen bearbeitet. Verlag Oberstedt & Schering, Hamburg 1892.

34. Dr. A. Classen: Gegen die Choleragefahr. Hamburg, bei Johannes Kriebel, 1884.

35. Dr. Kreidmann: Ursache, Vorbeugung und Bekämpfung der Cholera. Verlag Max Schmidt, Hamburg 1893.

35a. Prof. Dr. Jägers Monatsblatt. Zeitschrift für Gesundheitspflege und Lebenslehre. XII. Jahrgang, Nr. 3, März 1893, Stuttgart.

36. Dr. O. Paulsen: Über die Ursachen der diesjährigen Choleraepidemie in Hamburg (Reinertrag dem Notstandskomitee überwiesen). Verlag Gebrüder Lüdeking, Hamburg, 1892.

37. Harro Köhnke: Die Cholera und die Hamburger Verwaltungsreform. Selbstverlag. Hamburg-Eimsbüttel (1896).

38. J. Jungclaussen, Seemannspastor: 8 Tage Cholerakrankenpflege. Verlag Heroldsche Buchhandlung, Hamburg, 1892.

39. Victor Adler: Cholera und Sozialpolitik. Sozialpolitisches Zentralblatt, Nr. 38, I. Jahrgang, 19. September 1892.

40. Hauptmann a. D. C. Basson: Eine Höllenfahrt. Episode aus der Jetztzeit. Hamburg, Pontt & von Döhren, Anfang September 1892.

41. [Carl Holm]: Aus schwerer Zeit. Eine Erzählung aus dem Cholerajahre nach Tagebuchblättern eines Hamburger Arztes. Verlag Persiehl, Hamburg 1896.

42. Dr. G. Herman Sieveking: Nachklänge aus der Cholerazeit 1892. Medizinische Wochenschrift 1899, Nr. 51.

K. Berlin.

1a. Berichte der Gemeindeverwaltung zu Berlin. Verlag von Carl Heymann, Berlin. 1861—1876, II; 1877—1881, I; 1882—1886, I; 1886; 1895—1900, I; 1901—1905, I.

1b. Akten der Stadtverordneten. I. 18. 14. I.; V. 7. 108. I.; I. 23. 426. I; I., 23. 222. I—V.

2. Jährliche Geschäftsberichte der Baugesellschaft Kaiser-Wilhelm-Straße für die Jahre 1885—1911.

3. Atlas zur Zeitschrift für Bauwesen. Herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. (Sarazin & Hoßfeld.) Jahrgang XXXVIII. Heft X—XII. Berlin 1888. Verlag von Ernst & Kern (Gropiussche Buch- und Kunsthandlung).

4. Deutsche Bauzeitung 1899, Nr. 39, Seite 252; 1900, Nr. 22, Seite 138.

5. Straubes Übersichtsplan von Berlin 1 : 4000.

6. Vorlagen des Magistrats an die Stadtverordneten vom 17. Februar 1872, 25. Mai 1877, 3. Dezember 1877, 22. Februar 1878, 16. März 1878, 21. Juni 1879, 14. Februar 1881, 7. Februar 1882, 10. November 1882, 1. März 1883, 2. Mai 1884, 11. September 1884, 26. Mai 1884, 2. Mai 1884, 24. Januar 1885, 27. Februar 1885, 19. November 1886, 1. März 1888, 6. März 1889, 23. Mai 1889, 13. Februar 1890, 18. Dezember 1890, 4. Mai 1892, 8. Dezember 1892, 5. Januar 1893, 10. Juni 1893, 19. Mai 1900, 11. Juni 1905, 3. November 1905, 6. September 1906, 24. März 1906, 8. Januar 1909, 2. Dezember 1910, 27. Dezember 1910.

Berichte aus den Sitzungen.

7. Sitzungen der Stadtverordneten vom 3. Mai 1872, 7. Juni 1877, 6. Dezember 1877, 13. Dezember 1877, 3. Januar 1878, 28. Februar 1878, 20. Februar 1879, 5. Februar 1879, 11. November 1880, 30. Dezember 1880, 15. Februar

1881, 17. März 1881, 15. September 1881, 9. Februar 1882, 16. Februar 1882, 4. Mai 1882, 16. November 1882, 11. Januar 1883, 1. Februar 1883, 24. Februar 1883, 26. April 1883, 9. Mai 1884, 12. Juni 1884, 26. Juni 1884, 18. November 1884, 18. Dezember 1884, 8. Januar 1885, 5. Februar 1885, 5. März 1885, 16. Juni 1886, 9. Dezember 1886, 17. Februar 1887, 21. Juni 1889, 27. Juni 1890, 18. Dezember 1890, 16. Juni 1893, 29. Juni 1893, 12. Oktober 1893, 26. September 1895, 18. Mai 1899, 19. März 1900, 17. Mai 1900, 14. Juni 1900, 29. November 1900, 12. Juni 1902, 26. April 1904, 22. Juni 1905, 28. September 1905, 25. Juni 1908, 14. Januar 1909, 25. Februar 1909, 23. März 1910, 8. Dezember 1910, 15. Dezember 1910.

Heinrich Sohnrey. Grete Lenz. Ein Berliner Mädchen. Erlebnisse. Von ihr selbst erzählt. (Behandelt Zustände im Berliner Scheunenviertel.) Deutsche Landbuchhandlung Berlin.

8. Zeitungen.
   1. Kommunalblatt vom 17. März 1878.
   2. Gemeindeblatt vom 7. April 1878, 17. September 1910.
   3. Deutscher Reichsanzeiger vom 16. Oktober 1884, 27. November 1885, 17. Mai 1886, 20. Mai 1886, 25. Februar 1891, 14. Februar 1893.
   4. Berliner Tageblatt vom 1. November 1884, 1. Februar 1885, 18. Dezember 1885, 11. Februar 1887, 12. Februar 1887, 2. Februar 1889, 2. März 1892.
   5. Vossische Zeitung vom 17. September 1910.
   6. Deutsche Bauzeitung 1898, Nr. 31, S. 99; 1899, Nr. 39, S. 252.

L. Paris.

1. Décisions des 4. et 6. Juillet 1913. — Jugement du 23. Mai 1912. — Prolongement de la Rue de l'Echiquier jusqu'au boulevard de Strassbourg.
2. Alphand: Recueil des lois, ordonnances, décrets et réglements relatifs aux alignements, à l'expropriation pour caisse d'utilité publique specialement dans les voies de Paris. (Paris, Imprimerie nouvelle 1886.) — Decret relatif aux rues de Paris du 26. mais 1852.
3. Loi modifiant l'article 2 du décret loi du 26. mais 1852 relatif aux rues de Paris du 10. Avril 1912. (Zeitungsausschnitt, eingeklebt in das Handexemplar (2) des geomètre principal de Paris.)
4. Recueil d'actes administratifs et de conventions relatifs aux servitudes speciales d'architecture aux servitudes non aedificandi et autres grevant les immeubles riverains de certaines places ou voies publiques publié sous l'administrations de M. de Selves, préfet de la Seine sous la direction de M. Bouvard, directeur administratif des services et des pro-

POLITECHNIKA SLĄSKA BIBLIOTEKA GLIWICE

menades et plantations par M. d. Taxil géomètre en Chef de la ville de Paris. — Paris, Imprimerie nouvelle (association ouvrière, Rue Cadet 11, 1905).

5. Dr. jur. et phil. Joh. Victor Bredt: Die Zonenenteignung und ihre Zulässigkeit in Preußen. Zugleich ein Beitrag zur Lehre vom öffentlichen Interesse. Leipzig, Verlag Duncker & Humblot, 1909.
6. Baedeker: Paris 1912. (Bevölkerungsstatistik.)
7. Verzeichnis der Straßen und Plätze von Paris. Für die Verwaltungsbeamten der Stadt Paris bestimmt.
8. Aufzeichnungen und Akten des Vermessungsamtes und der conservation de Paris.
9. Mémoires du Baron Haussmann. Paris, Verlag von Victor St. Germain 168. 1890.
10. Annuaire de statistique du Ministère des Travaux

BG Politechniki Śląskiej
nr inw.: 102 - 135035
Dyr.1 135035