

## IX. Siedlung- und Städtebau

### Rückblick

Als um die Mitte des 19. Jahrhunderts in den mittel- und westeuropäischen Staaten die industrielle Entwicklung einsetzte, da standen bei der Erweiterung der Städte die verkehrstechnischen Interessen im Vordergrund. Die Enge der für den modernen Verkehr meist zu knapp bemessenen Straßen der alten Stadtteile sollte bei der Stadterweiterung vermieden werden. Die Erweiterungsgebiete wurden damals schematisch durch breite gerade Straßen aufgeteilt. Der Ingenieur und der Geometer galten als die berufenen Städtebauer. Eine gute Raumgestaltung wurde kaum angestrebt.

Erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts begannen auch die Architekten stärkeren Anteil an den raumkünstlerischen Aufgaben zu nehmen, die die Stadterweiterung mit sich brachte. Camillo Sitte in Wien schrieb sein bekanntes Werk und gründete mit Goecke zusammen die deutsche Zeitschrift „Der Städtebau“, um die sich bald eine Anzahl von tüchtigen Fachleuten gruppierten. Seitdem ist die Entwicklung des Städtebaues durch eine Reihe ausgezeichneter Schöpfungen und eine Fülle von Entwürfen und theoretischen Untersuchungen gefördert worden.

### Grünpolitik

Bis vor kurzem glich das Wachstum einer Großstadt einem See ohne Abfluß, in den ständig neue Wassermassen fließen, so daß er seine Uferlinien immer weiter in die umgebenden Felder und Wiesen vorschiebt. So ließ man auch das Häusermeer der Großstadt sich immer weiter ausbreiten und war schon zufrieden, wenn man hier und da einen Platz mit ein paar Bäumen oder einen bescheidenen öffentlichen Garten als grüne Insel in diesem alles verschlingenden steinernen Meer erhalten konnte.

In den letzten Jahrzehnten hat sich hierin vieles geändert. Amerikanische Städte haben mit ungeheuren Kosten ganze Parksysteme angelegt, die es ermöglichen, zwischen grünen Gartenstreifen und Parkflächen die Stadt in allen Richtungen zu durchschreiten. Es ist zu einer allgemein anerkannten Forderung geworden, daß die Grünflächen über das ganze Stadtgebiet sinngemäß verteilt werden sollten. Die Kleinkinderspielplätze, „Neighbourhood playgrounds“, sollen so liegen, daß jedes Kind nicht mehr als  $\frac{1}{4}$  mile (380 m) zu gehen braucht, um ihn zu

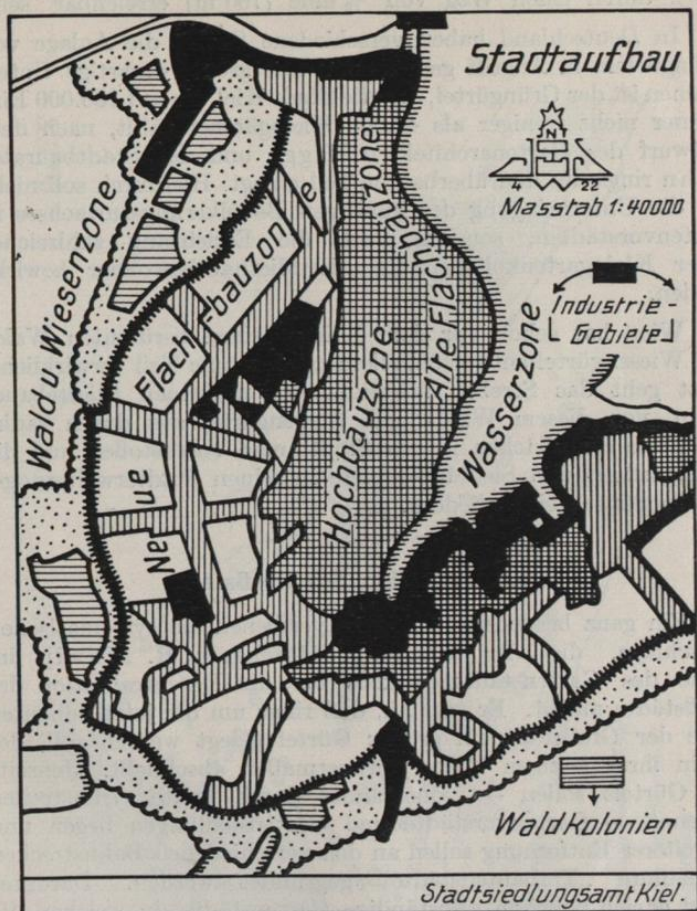


Abb. 16. Grüngürtel der Stadt Kiel

Man beachte die neuen Flachbauzonen, die sich rings um die Altstadt herumlegen. Die weiß gelassenen Flächen bezeichnen die Siedlungsgelände, die dazwischen liegenden schraffierten Streifen die Dauerkleingartengebiete. Daran schließt sich die Wald- und Wiesenzone

erreichen. Bezirksspielplätze für junge Leute über 12 Jahre sollen durch einen Weg von  $\frac{1}{2}$  mile (760 m) erreichbar sein.

In Deutschland haben verschiedene Städte die Anlage von Grüngürteln in Angriff genommen. Das größte derartige Unternehmen ist der Grüngürtel, den die Stadt Kiel, die auf 160.000 Einwohner nicht weniger als 40.000 Kleingärtner zählt, nach dem Entwurf des Gartenarchitekten Migge und des Stadtbaurates Hahn rings um den überbauten Teil anlegt. Hierdurch soll nicht nur die Unterbringung des künftigen Bevölkerungszuwachses in Gartenvorstädten, sondern auch die Errichtung zahlreicher neuer Kleingartenkolonien für die Miethausbewohner bewirkt werden.

Wien hat schon vor dem Kriege seinen berühmten Wald und Wiesengürtel entworfen, allerdings nur zum Teil verwirklicht. Jetzt geht das Streben im Sinne des modernen Städtebaues dahin, von diesem Wald- und Wiesengürtel aus durch radial gerichtete Grünflächen in das Stadttinnere vorzustoßen und die Kleingärtner- und Siedlungsgebiete in seinen Stadterweiterungsplan organisch einzugliedern.

### Dezentralisation der Großstadt

Ein ganz besonderes Interesse verdienen die systematischen Vorschläge, die der bekannte Städtebauer R. Unwin im Sinne des Gartenstadtgedankens für die Dezentralisation der Großstädte macht. Er regt an, daß rings um die jetzt bebauten Teile der Großstadt ein grüner Gürtel gelegt werden soll, der sie in ihrer jetzigen Form gewissermaßen abschließt. Jenseits des Gürtels sollen — voneinander durch breite Grünstreifen getrennt — Gartenvorstädte und Gartensiedlungen liegen und in weiterer Entfernung sollen an den verschiedenen Bahnstrecken sogenannte „Trabantenstädte“ gegründet werden. Darunter denkt er sich politisch selbständige Gartenstädte, in welchen die neu entstehenden Fabriken mitsamt den darin beschäftigten Angestellten und Arbeitern in mustergültiger Weise untergebracht werden sollen. Diese Gartenstädte, die durch gute Bahnverbindungen im engsten wirtschaftlichen und geistigen Zusammenhang mit der Großstadt stehen müßten, würden eine vernünftige Dezentralisation der Bevölkerung und damit eine Entwicklung der Stadt ermöglichen, die die Schäden der bisherigen Großstadtentwicklung vermeiden ließe. Sie würden alle wünschenswerten wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Ent-

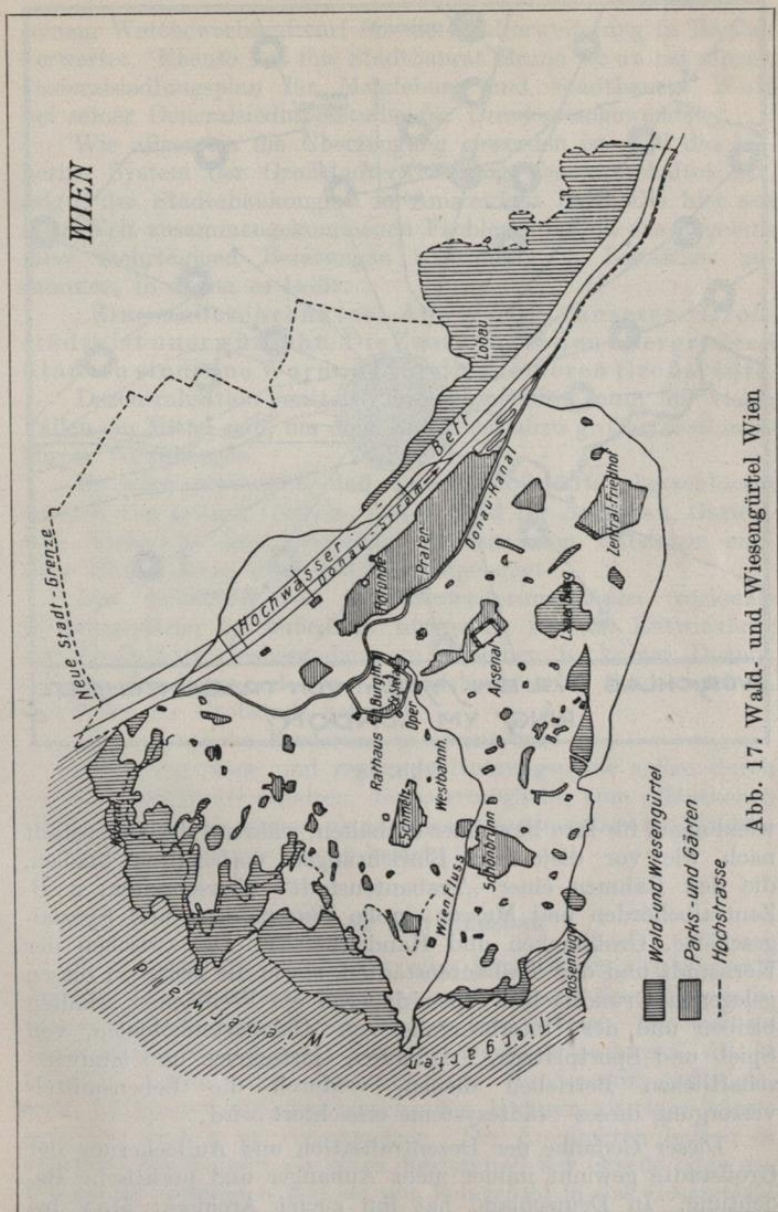


Abb. 17. Wald- und Wiesengürtel Wien

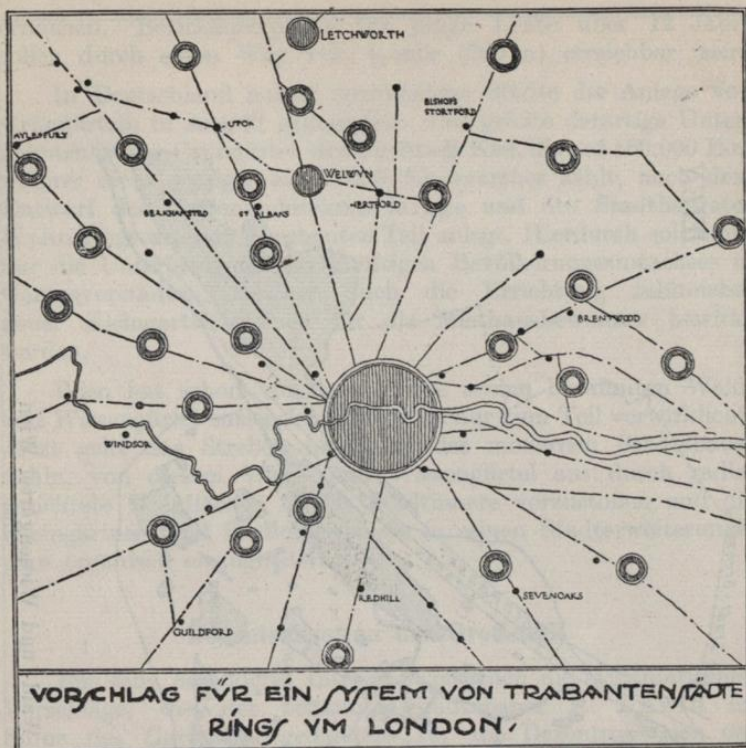


Abb. 18

wicklungen für ihre Bewohner enthalten, während der Innenstadt nach wie vor diejenigen Einrichtungen vorbehalten blieben, die den Rahmen einer „Trabantstadt“ überschreiten, z. B. Zentralbehörden und Museen, große Warenhäuser und Spezialgeschäfte, Großbanken und Handelshäuser. Die zwischen der Kernstadt und den Trabantenstädten, sowie die zwischen diesen gelegenen Grundflächen sollen dauernd als Freiflächen erhalten bleiben und der Unterbringung von Kleingartenkolonien, von Spiel- und Sportplätzen, Friedhöfen, Gärtnereien und landwirtschaftlichen Betrieben dienen, wodurch die Lebensmittelversorgung dieses Städtesystems erleichtert wird.

Dieser Gedanke der Dezentralisation und Auflockerung der Großstädte gewinnt immer mehr Anhänger und praktische Bedeutung. In Deutschland hat ihn zuerst Architekt May bei

seinem Wettbewerbsentwurf für die Stadterweiterung in Breslau verwertet. Ebenso hat ihn Stadtbaurat Bruno Taut bei seinem Generalsiedlungsplan für Magdeburg und Stadtbaurat Wolf bei seiner Generalsiedlungsstudie für Dresden angewendet.

Wie allgemein die Überzeugung geworden ist, daß das bisherige System der Großstadterweiterung abgewirtschaftet hat, zeigte der Städtebaukongreß in Amsterdam 1924. Die hier aus aller Welt zusammengekommenen Fachleute faßten das Ergebnis ihrer mehrtägigen Beratungen einstimmig in Leitsätzen zusammen, in denen es heißt:

„Ein unbeschränktes Anwachsen unserer Großstädte ist unerwünscht. Die Zustände in den allergrößten Städten sind eine Warnung für die kleineren Großstädte.

Dezentralisation mittels Trabantenstädte kann in vielen Fällen ein Mittel sein, um dem Entstehen allzu großer Siedlungskörper vorzubeugen.

Es wäre erwünscht, daß unsere Großstädte abgeschlossen würden von grünen Gürteln, die dauernd für Ackerbau, Gartenbau, Viehzucht usw. verwendet werden; dem Entstehen endloser Häusermeere wäre dadurch vorgebeugt.

Das Aufstellen von Bezirkserweiterungsplänen (regionale Siedlungspläne) ist unbedingt notwendig für die Entwicklung der Großstädte, insbesondere wo dieselben in kurzer Distanz voneinander liegen oder wo zahlreiche kleinere Städte sich in der Nähe der Großstadt befinden.

Als wesentliche Forderung erscheint uns:

Bebauungspläne und regionale Nutzungspläne sollen durch Gesetz Rechtskraft erhalten, die es ermöglicht, zum öffentlichen Wohl den Boden seiner planmäßigen Bestimmung zuzuführen, so lange der Plan zu Recht besteht.“

### Städtebau und Hausbau

Das größte Hindernis für eine künstlerisch befriedigende Ausgestaltung unserer Städte lag und liegt in der völlig individualistischen Entwicklung unserer Architektur. Ihr war im 19. Jahrhundert die gute Tradition verloren gegangen, die in früheren Zeiten auch den schlichten Handwerker befähigte, seine Neubauten mit den bestehenden Häusern zu einer künstlerischen Einheit zu verschmelzen. Die Architekten hatten es verlernt, ihre Häuser als einen Bestandteil der Straße oder des Platzes zu empfinden und sie mit Feingefühl in das Gesamtbild einzufügen. Nicht selten kam es vor, daß selbst namhafte Archi-

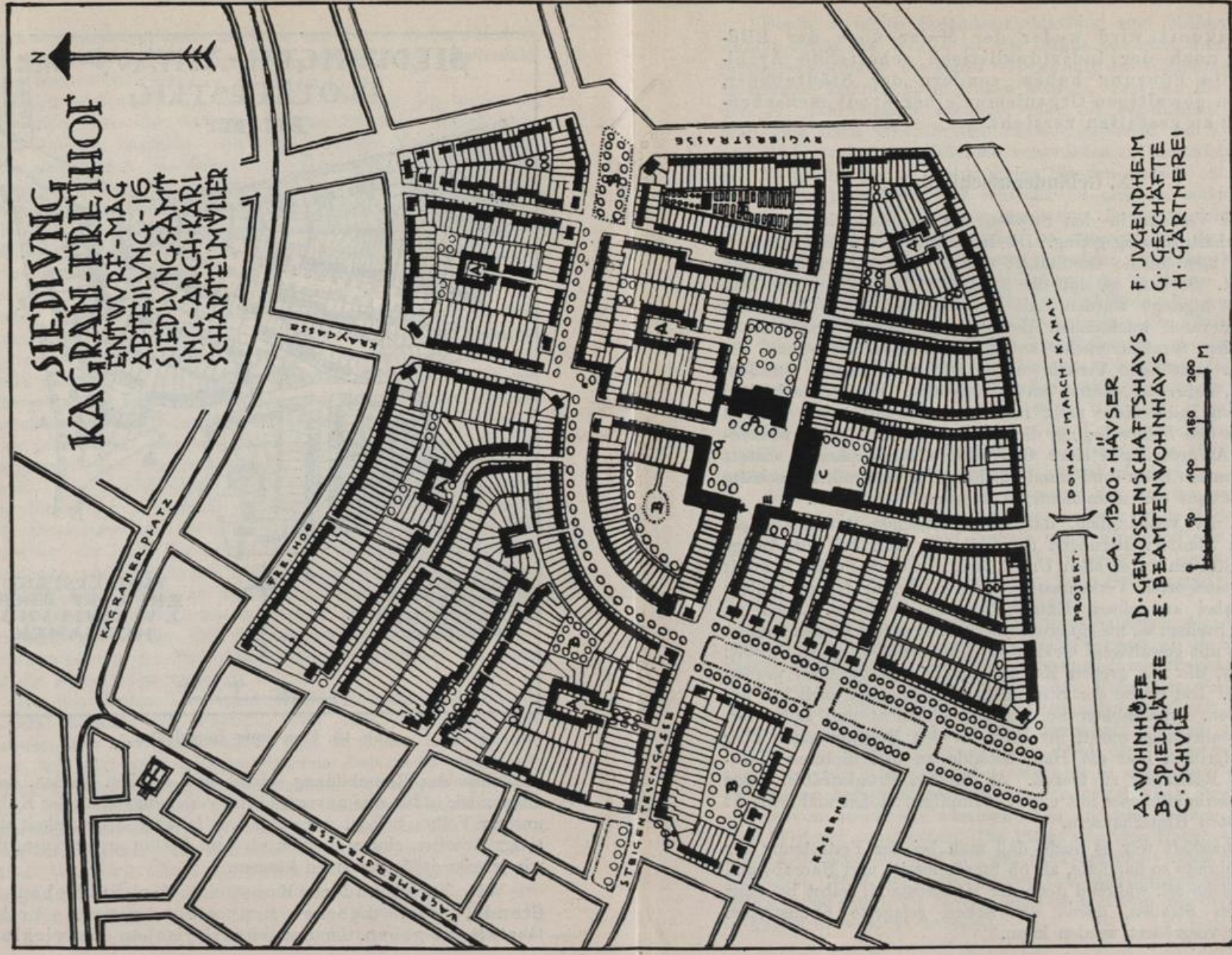
tekten benachbarte Häuser in Form und Farbe so verschiedenartig ausgestalteten, daß sie einander und auch das Straßenbild schwer beeinträchtigten.

Einen großen Einfluß auf die Entwicklung des modernen Städtebaues übte die Gartenstadtbewegung aus. Es ist kein Zufall, daß der englische Architekt Raymond Unwin, der wie wenig andere den Städtebau der Gegenwart befruchtet hat, gleichzeitig der Schöpfer des Bebauungsplanes der ersten englischen Gartenstadt ist. Nach mehr als 100 Jahren stellte die Gartenstadtbewegung den Architekten zum erstenmal wieder vor große städtebauliche Aufgaben. Sie durften ganze Gartensiedlungen, Gartenvorstädte, ja in einigen Fällen ganze Städte planen und gestalten. Hier galt es nicht Einzelhäuser zu bauen. Wie das einzelne Mitglied der Gartenstadtgenossenschaft sich in die Gesamtorganisation einzufügen hat, so bildet auch das ihm zur Benutzung übergebene Haus nur einen bescheidenen Teil der Straße, des Platzes, der Siedlung und darf sich nicht wie in der vorhergehenden individualistisch-bürgerlichen Entwicklung des Städtebaues durch Form und Farbe auf Kosten des Gesamtbildes vordrängen. Der moderne Städtebau hat vieles mit den Schöpfungen des Absolutismus im 17. und 18. Jahrhundert gemein. Ein einheitlicher starker Bauwille damals und jetzt. Aber hinter den Bauleitern von Versailles, Mannheim, Karlsruhe, Petersburg und anderen Gründungen steht der absolute Herrscher, der nach Lust und Laune die Raumgestaltungen, Bauformen und Haustypen bestimmt, in denen die künftigen Bewohner leben sollen. In unserer demokratischen Zeit dagegen sind es die gewählten Vertrauensmänner der Gemeinden und der Genossenschaften, die die Bauprogramme unter sorgfältiger Berücksichtigung der Bedürfnisse ihrer Auftraggeber aufstellen und die Bauaufträge vergeben.

Wie aus alledem hervorgeht, ist der Bebauungsplan für die bauliche Wirkung der Siedlung von ausschlaggebender Bedeutung. Der Siedlungsarchitekt muß in erster Linie Städtebauer sein und seine baukünstlerischen Ziele nicht durch die spielerische Nachahmung der malerischen Wirkungen mittelalterlicher Städtebilder und durch abwechslungsreiche Fassadengestaltung der einzelnen Häuser zu erreichen suchen, sondern durch die gute und klare räumliche Gestaltung der Straßen und Plätze. Wenn wir sehen, daß es nur mehr oder minder von der geistigen Arbeit des Architekten abhängt, ob in dem neu entstehenden Stadtteil Generationen von Menschen gelangweilt und verdrossen durch die Straßen ziehen oder aber von der







SIEDLVNG  
 KAGRAN-FREIHOF  
 ENTWURF-MAG  
 ABTEILVNG-16  
 SIEDLVNGSAMT  
 ING-ARCH-KARL  
 SCHARTELMVIER

- A. WOHNHÖFE
- B. SPIELPLÄTZE
- C. SCHVLE
- CA. 1300 - HÄVSER
- D. GENOSSENSCHAFTSHAVS
- E. BEAMTENWOHNHAVS
- F. JUGENDHEIM
- G. GESCHÄFTE
- H. GÄRTNEREI

Abb. 20. Siedlung auf flachem Gelände für 1200 Wohnungen

der Zukunft wird weder der Maler noch der Bildhauer noch der individualistisch schaffende Architekt die Führung haben, sondern der Städtebauer, der den gewaltigen Organismus einer Stadt menschenwürdig zu gestalten versteht.

## X. Geländeaufschließung

Der Verkehr in den Straßen der mittelalterlichen Städte war verhältnismäßig gering. Die Bedeutung von Licht und Luft für die menschliche Gesundheit war in jenen Zeiten noch unbekannt. So kam es, daß die Straßen in jener Zeit meist sehr schmal angelegt wurden. Als sich nun im 19. Jahrhundert mit der rasch wachsenden Bevölkerungsziffer in den Städten auch der Straßenverkehr außerordentlich steigerte und die Technik ganz neue Verkehrsmittel, wie Eisenbahnen, Straßenbahnen, Fahrräder, Autos, schuf, da genügten die Straßenbreiten der alten Innenstädte nicht mehr, zumal man in den meisten Städten den Fehler beging, die Altstadt notdürftig den neuzeitlichen Anforderungen einer Geschäftsstadt anzupassen, anstatt für die neuen Bank- und Handelspaläste, für die großen Geschäfte und Bureaus ein neues Zentrum nebenan zu schaffen.

Es ist verständlich, daß die städtischen Baudirektionen, die die Stadterweiterungen durchführten, nun bei der Anlage neuer Straßen unter allen Umständen den etwa in der Zukunft noch gesteigerten Verkehrsansprüchen Rechnung tragen wollten und dabei aus einem Extrem ins andere fielen. Auch an solchen Stellen, wo nie ein großer Verkehr erwartet werden konnte, wurden mit gewaltigem Geldaufwand übertrieben breite Straßen angelegt, die mit großen Kosten ständig rein gehalten werden mußten. Die Breite der Straßen begründete man auch mit der populären, hygienischen Forderung nach Licht und Luft, versäumte allerdings meist, ihr auch bei den Bestimmungen über die Hofgrößen und die Hausabstände an den hinteren Hausfronten Rechnung zu tragen. An breiten Prunkstraßen lagen oft Massenmiethäuser mit engen, dumpfigen Höfen und schlecht belichteten Hinterhäusern.

Fehlerhaft war es auch, daß man bei der Festsetzung der Straßenbreite so handelte, als ob Straßenbreite und Hausabstand das Gleiche sei, während doch der Hausabstand, selbst bei ganz schmalen Straßen, durch dazwischen gelagerte Grünstreifen beliebig vergrößert werden kann.