

Zrinka Rudež

Stadtraum.

Prinzipien städtebaulicher Raumbildung

Eine Untersuchung über die im Zeitraum von
1880 - 1930 angewandten Entwurfsprinzipien

Stadtraum.

Prinzipien städtebaulicher Raumbildung

Eine Untersuchung über die im Zeitraum von
1880 - 1930 angewandten Entwurfsprinzipien



ISBN 3 555 00783 1

1988

Deutscher Gemeindeverlag und Verlag W. Kohlhammer GmbH

Verlagsort: 5000 Köln 40, Postfach 40 02 63

Gesamtherstellung: Druckerei List, Aachen

Nachdruck, auch auszugsweise, verboten – Alle Rechte vorbehalten

Recht zur fotomechanischen Wiedergabe nur mit Genehmigung der Herausgeber

Buch-Nr.: G 0/216

Das Copyright liegt beim Herausgeber

Bestellungen an den Verlag

Anfragen an den Lehrstuhl für Städtebau und Landesplanung,

Schinkelstr. 1, 5100 Aachen

Schriftenreihe
Politik und Planung

Band 20

Zrinka Rudež

Stadtraum.

Prinzipien städtebaulicher Raumbildung

Eine Untersuchung über die im Zeitraum von
1880 - 1930 angewandten Entwurfsprinzipien

Herausgegeben von:

Univ. Prof. G. Curdes

Lehrstuhl für Städtebau und Landesplanung, RWTH Aachen

Deutscher Gemeindeverlag
Verlag W. Kohlhammer

Herausgeber der Schriftenreihe:

Univ. Prof. Gerhard Curdes
Lehrstuhl und Institut für Städtebau und Landesplanung

Univ. Prof. Dr. Gerhard Fehl
Lehrstuhl für Planungstheorie

Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen

STADTGESTALTERISCHE PRINZIPIEN AUS DER ZEIT VON 1880 - 1930 UND
DEREN HEUTIGE BEDEUTUNG

	SEITE
VORWORT	9
EINFÜHRUNG	11
Stadttraumgestaltung in der Entwicklung des Städtebaus der letzten 100 Jahre	11
Zielrichtung und Methode der Arbeit	18
Zur Aufschlüsselung der Autorenbeiträge	26
TEIL I: STADTGESTALTUNGSFRAGEN AUS DER ZEIT VON 1880 - 1930	
I REINHARD BAUMEISTER (1833-1917)	31
Kurzbiographie	31
Wichtige Entwurfsarbeiten	31
Wichtige Publikationen	32
Typische Entwurfsarbeit	33
Baumeisters Äußerungen zur Gestaltung des Stadtraumes	34
Tabelle	
Zum städtebaulichen Standpunkt von Reinhard Baumeister	44
Baumeisters Auffassung von den Elementen des Stadtraumes	47
II CAMILLO SITTE (1843-1903)	53
Kurzbiographie	53
Wichtige Entwurfsarbeiten	53
Wichtige Publikationen	53
Typische Entwurfsarbeit	54
Sittes Äußerungen zur Gestaltung des Stadtraumes	55
Tabelle	
Zum städtebaulichen Standpunkt von Camillo Sitte	63
Sittes Auffassung von den Elementen des Stadtraumes	66

III	KARL HENRICI (1842-1927)	77
	Kurzbiographie	77
	Wichtige Entwurfsarbeiten	77
	Wichtige Publikationen	77
	Typische Entwurfsarbeit	78
	Henricis Äußerungen zur Gestaltung des Stadtraumes	78
	Tabelle	
	Zum städtebaulichen Standpunkt von Karl Henrici	84
	Henricis Auffassung von den Elementen des Stadtraumes	87
IV	JOSEPH STÜBBEN (1845-1936)	93
	Kurzbiographie	93
	Wichtige Entwurfsarbeiten	93
	Wichtige Publikationen	94
	Typische Entwurfsarbeit	96
	Stübbens Äußerungen zur Gestaltung des Stadtraumes	97
	Tabelle	
	Zum städtebaulichen Standpunkt von Joseph Stübben	108
	Stübbens Auffassung von den Elementen des Stadtraumes	109
V	RAYMOND UNWIN (1863-1940)	117
	kurzbiographie	117
	Wichtige Entwurfsarbeiten	117
	Wichtige Publikationen	118
	Typische Entwurfsarbeit	118
	Unwins Äußerungen zur Gestaltung des Stadtraumes	119
	Tabelle	
	Zum städtebaulichen Standpunkt von Raymond Unwin	129
	Unwins Auffassung von den Elementen des Stadtraumes	133

	SEITE	
VI	FRITZ SCHUMACHER (1869-1947)	139
	Kurzbiographie	139
	Wichtige Entwurfsarbeiten	139
	Wichtige Publikationen	139
	Typische Entwurfsarbeit	141
	Schumachers Äußerungen zur Gestaltung des Stadtraumes	141
	Tabelle	
	Zum städtebaulichen Standpunkt von Fritz Schumacher	151
	Schumachers Auffassung von den Elementen des Stadtraumes	154
VII	BRUNO TAUT (1880-1938)	159
	Kurzbiographie	159
	Wichtige Entwurfsarbeiten	159
	Wichtige Publikationen	159
	Typische Entwurfsarbeit	161
	Tauts Äußerungen zur Gestaltung des Stadtraumes	161
	Tabelle	
	Zum städtebaulichen Standpunkt von Bruno Taut	167
	Tauts Auffassung von den Elementen des Stadtraumes	172
VIII	HEINZ WETZEL (1882-1945)	177
	Kurzbiographie	177
	Wichtige Entwurfsarbeiten	177
	Wichtige Publikationen	177
	Typische Entwurfsarbeit	178
	Wetzels Äußerungen zur Gestaltung des Stadtraumes	178
	Tabelle	
	Zum städtebaulichen Standpunkt von Heinz Wetzel	183
	Wetzels Auffassung von den Elementen des Stadtraumes	184
	ZUSAMMENFASSUNG	189

TEIL II: STADTGESTALTERISCHE PRINZIPIEN AUS DER ZEIT VON
1880 - 1930 UND DEREN HEUTIGE BEDEUTUNG

IX	STADTGESTALTERISCHE PRINZIPIEN AUS DER ZEIT VON 1880 - 1930	193
	Einleitung	193
	1. Straßenführung	196
	2. Neigungs- und Fluchtwechsel in der Straße	201
	3. Straßenkreuzung	204
	4. Straße-Platzeinmündung	207
	5. Geschlossenheit städtischer Räume	209
	6. Straßensequenz	212
	7. Vertikale Struktur des Stadtraumes	214
	8. Farbe im Stadtraum	217
	9. Proportion des Platzes	219
	10. Platz und Topographie	222
	11. Aufstellung von Brunnen und Denkmälern auf Plätzen	224
	12. Stellung der Hauptgebäude auf Plätzen	226
	Schlußwort	229
X	ÜBERPRÜFUNG DER HERAUSGEARBEITETEN GESTALTUNGSPRINZIPIEN ANHAND WAHRNEHMUNGSPSYCHOLOGISCHER ERKENNTNISSE	231
	Einleitung	231
	Einfühlungs-Theorie von Theodor Lipps	235
	Körperschema-Theorie von Paul Schilder	239
	Theorie über die Archetypen als Inhalte des kollektiven Unbewußten von C. G. Jung	242
	Wahrnehmung durch Bewegung - J. J. Gibson, L. Kruse	244
	Die Wahrnehmung des Stadtraumes	252
	Aussagen zu den einzelnen stadträumlichen Elementen anhand der dargestellten Theorien zur Wahrnehmung	254
	Die Bedeutung der stadtgestalterischen Prinzipien aus dem Gesichtspunkt der Wahrnehmung der bebauten Umwelt	259

	SEITE
1. Straßenführung	261
2. Neigungs- und Fluchtwechsel in der Straße	265
3. Straßenkreuzung	268
4. Straßen-Platzeinmündung	271
6. Straßensequenz	274
Schlußbemerkung	276
ZUSAMMENFASSUNG	279
SUMMARY	283
BIOGRAPHIE	285
BIBLIOGRAPHIE	287

VORWORT

Etwa in den letzten zwei Jahrzehnten hat sich im Rahmen der Fachdiskussion zu Städtebau und Stadtplanung eine neue Sensibilität für die Werte des gefaßten, geschlossenen Stadtraumes entwickelt. Es entstand ein fachliches Klima, für das Werke wie z. B. "Genius locci" von Ch. Norberg-Schulz und "A Pattern Language" von Ch. Alexander, die die Wiederbelebung der traditionellen Stadtraumgestaltung propagieren und inspirieren, bezeichnend sind.

Seit einigen Jahren beginnt nun wieder eine Diskussion über Prinzipien der Gestaltung geschlossener Stadträume (z.B. R. Krier: "Stadtraum in Theorie und Praxis"). Es fehlen aber Aufarbeitungen darüber, welches Repertoire sich bisher entwickelt hat und welche Prinzipien, verhältnismäßig unabhängig von einzelnen Perioden, in einer Lehre des Stadtraumes anzuwenden wären.

Um die von Camillo Sitte Ende des 19. Jahrhunderts herausgeforderte Betrachtungsweise der Stadt als einem strukturellen, in sich geschlossenen Gesamtkunstwerk, haben sich bis in die 20er und 30er Jahre Architekten und Städtebauer theoretisch und in ihren eigenen praktischen Arbeiten bemüht.

Sie haben die Gestaltung von geschlossenen Straßen und Plätzen, sorgfältig gestalteten Raumsequenzen, räumlichen Übergängen, klaren Eingangssituationen und Grenzen als ihr Ziel erklärt, weil sie die Bedrohung des Menschen durch anonyme und gleichartige, technizistisch konzipierte städtische Räume spürten. Sie haben versucht, die Prinzipien des Städtebaues vergangener Zeiten zu definieren und zu aktualisieren.

Diese stadtgestalterischen Prinzipien aus der fruchtbaren Zeit von 1880 bis 1930 aufzuarbeiten und zu werten, ist das Ziel der vorliegenden Arbeit.

Es geht dabei vor allem um die Fragen

- aus welchen der damaligen Erkenntnisse sich gewisse allgemeiner gestalterische Prinzipien ableiten lassen;
- ob diese Prinzipien auch heute noch wirkungsvoll und von Bedeutung sind.

Die Tatsache, daß städtebauliche Situationen sowohl durch die physi-

schen Gegebenheiten ihrer Strukturen wie durch die daraus entstehenden psychischen Reaktionen menschliche Bedürfnisse befriedigen, führte dahin, Theorien und Erkenntnisse über die menschliche Wahrnehmung heranzuziehen, um von dieser Seite her eine Bestätigung für die Gültigkeit allgemeiner stadtgestalterischer Grundsätze zu suchen.

Die Vermutungen, daß sich einige allgemeine stadtgestalterische Prinzipien für den Stadtraum in der untersuchten Zeitspanne herausarbeiten lassen, und daß sie den Grundsätzen der Wahrnehmungspsychologie nicht widersprechen, sondern entsprechen, haben sich während der Arbeit mehr oder weniger bestätigt. - Daß die Konfrontation von städtebaulichen mit wahrnehmungspsychologischen Kriterien notwendig war, ist sowohl durch die beantworteten Fragen wie durch viele offengebliebene deutlich geworden.

Für Anregungen und Unterstützung während der Durchführung der vorliegenden Untersuchung habe ich vor allem Herrn Professor G. Curdes und Herrn Professor Dr. M. Speidel zu danken.

Frau Dipl.-Ing. R. Oehmichen danke ich besonders, die durch ihre wertvollen Hinweise und Unterstützung diese Arbeit sehr gefördert hat.

Ferner möchte ich danken den Mitarbeitern des Lehrstuhls für Städtebau und Landesplanung Marion Grönhagen, Sonja Nebel, Liborius Scheellhasse und Andrea Haase.

Zrinka Rudež

EINFÜHRUNG

Stadtraumgestaltung in der Entwicklung des Städtebaus der letzten 100 Jahre

Zielrichtung und Methode der Arbeit

Zur Aufschlüsselung der Autorenbeiträge

EINFÜHRUNG

Stadtraumgestaltung in der Entwicklung des Städtebaus der letzten 100 Jahre

Als der Beginn wissenschaftlicher Behandlung des Städtebaus gelten die vom Verband des deutschen Architekten- und Ingenieur-Vereins veröffentlichten und von Baumeister initiierten und ausgearbeiteten "Grundsätze für Stadterweiterungen" 1874.

Eine Fortsetzung dieser Richtung war das preußische Fluchtliniengesetz vom 2.6.1875. Es hat die Begriffe der Straßen- und Baufluchtlinie, des Fluchtlinienplanes und des Bebauungsplanes festgelegt und hat das Verfahren der Aufstellung von Fluchtlinien- und Bebauungsplänen sowie die Rechtsverhältnisse zwischen der Gemeinde und dem Grundeigentümer geregelt.

Das Erscheinen des Buches "Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung", 1878, von R. Baumeister, fand als logische Folge der bisherigen städtebaulichen Entwicklung allgemeinen Beifall; - es hat eine Lawine gleichartiger Schriften und Veröffentlichungen ausgelöst.

Diese Beiträge wurden durch Arbeiten im Bereich der Stadthygiene ergänzt. Der "Verein für öffentliche Gesundheitspflege" wurde 1873 gegründet als Antwort auf die großen Aufgaben der Wasserversorgung und der Kanalisation der Städte. Er veröffentlichte 1875 "Leitsätze für Neubauten in neuen Quartieren größerer Städte" und im Jahre 1885 "Leitsätze über Stadterweiterungen", besonders in hygienischer Beziehung. U.a. folgten 1894 von Adickes, Hinkeldeyn und Classen die "Leitsätze über die weiträumige Bebauung" und 1895 die "Leitsätze über Maßnahmen zur Herbeiführung eines gesundheitlich zweckmäßigen Ausbaues der Städte" von Stübben und Küchler. Der Städtebau wurde damit als eine spezielle allumfassende Wissenschaft begründet, in diesem Sinne wurde die Stadt zum ersten Mal als Ganzes betrachtet und geplant.

Es schien, daß mit Baumeisters Vorschlägen und Methoden der lebendige, wechselhafte Organismus der Stadt unter Kontrolle gebracht wurde.

Die anstehenden großräumigen Ordnungs- und Entwicklungsaufgaben

(Stadterweiterung, Einführung der Straßenbahnen, Beleuchtung, Entsorgung) begünstigten die Methoden der Ingenieure. Vermessungs- und Tiefbauingenieure konzipierten einen wesentlichen Teil der großen Stadterweiterungen. Die Anwendung geometrischer Prinzipien bei den Fluchtlinienplänen schuf eine taugliche Ordnung zur Erweiterung der Städte, die nahezu beliebig nach außen weitergeführt werden konnte. Die Wirkung dieser neuen Stadtteile entsprach aber offensichtlich nicht den Bedürfnissen nach einer gefühlsmäßigen Bindung. Die grundlegende und immer wieder aktuelle Anforderung nach einer für Stadterweiterungen offenen, in den Stadtkörper gut integrierten Netzstruktur einerseits und das Bedürfnis nach Individualität und Unverwechselbarkeit andererseits wurden eher zugunsten des ersten Prinzips gelöst. Die ästhetisch-räumliche Komponente wurde vernachlässigt. Dies hat sich besonders im Stadtraum ausgewirkt. - Öffentliche Gebäude wurden (wie das auch Sitte bemerkt hat) wie "verlassene Kommoden hin und her gestellt", allein und einsam, ohne richtiges Verhältnis zu ihrer Umgebung. Die Form und Methode der städtebaulichen Gestaltung von Le Notre galt immer noch. Solche Gebäude sollten in ihrer Größe und Monumentalität Ausdruck von Dauer und Macht sein, doch das Ergebnis war eine Leere, die nicht "voller" durch Ausschmückungen oder Betonung dieser Gebäudestellungen wurde.

Sittes Buch "Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen" (1889) hat endlich das Verhältnis zum städtebaulichen Erbe richtiggestellt. Er stellte dem Städtebau als technischem Problem die Stadt als Gesamtkunstwerk entgegen. Seine Lehre war, daß man den Stadtraum wieder gewinnen kann durch einen Städtebau der Zusammenhänge, der Strukturen (woran das Mittelalter besonders reich war). Sein Buch hat, - wie früher das von Baumeister - eine neue "Sicht der Dinge" erzeugt. Übertreibungen seiner Nachfolger und ungelöste Fragen haben allerdings diesem Beitrag sehr geschadet. Auch aus diesem Grund hat die städtebauliche Praxis einen anderen Weg verfolgt:

Viele haben in den Werken Sittes und seiner Schüler eine Gefahr gesehen; - es schien, daß an die Stelle des bisherigen geometrisch verkehrsbedingten, offenen Netzschemas ein nach innen auf Stadtteilmittelpunkte und auf interessante Binnenräume orientiertes Schema trat.

Da Sitte und seine Nachfolger dabei den Durchgangsverkehr durch die zentralen Bereiche führten, war der Widerspruch zwischen geschlossenen und vielfältig nutzbaren Stadtplätzen und dem Anspruch des aufkommenden Verkehrs unlösbar vorprogrammiert.

Hatten die "Ingenieure" zu sehr das Gesamtnetz im Auge, vernachlässigten die "Architekten" dieses Problem zugunsten der Individualisierung und der Bildung interessanter Raumfolgen.

Aus dieser Sicht sollten die Bemühungen Stübbens verstanden werden, der einen mittleren Weg suchte. Seine Wettbewerbsarbeit für den Generalregulierungsplan von Wien (1894) hatte das Ziel, auf "Übertriebenheiten" zu reagieren. - Eigentlich war dies Stübbens Antwort auf den Wettbewerb für München (1893), wo diese Grundsätze der auf Stadtteilmittelpunkte bezogenen Planung durch Henricis preisgekrönten Entwurf populär wurden. In seinem Buch "Der Städtebau" (1890) vertritt Stübben bereits eine in diesem Sinn kritische Linie.

Nach den drei genannten Hauptwerken von Baumeister, Sitte und Stübben entstand eine Welle der Neubegründung von technischen, fachlichen Zeitschriften, welche Raum für die Entwicklung weiterer wissenschaftlicher Arbeiten im Bereich des Städtebaus gaben. Dies waren u.a. die "Deutsche Bauzeitung", das "Zentralblatt der Bauverwaltung", die "Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins", "Der Städtebau" usw.

Die praktischen Bemühungen in dieser Richtung spiegelten sich wider in der Tätigkeit der Gesellschaften für gemeinnützige Bautätigkeit, in den Bemühungen der Städte für die Durchführung praktischer Wohnungsreformen (z. B. in Ulm, Frankfurt/Main, Düsseldorf, Mannheim), in neuen Schriften über die Wohnungsfrage, zu Arbeiterwohnungen und Bauordnungen. Im neuen Jahrhundert haben die Veröffentlichungen über die "Gartenstädte" große Anregungen gegeben. 1896 war Fritsch's Schrift "Die Stadt der Zukunft", 1898 Howards "Garden Cities of tomorrow" erschienen. Die Idee, bessere Daseinsbedingungen durch billige Wohnungen in kleinen Häusern mit Garten zu schaffen, fiel in Deutschland auf fruchtbaren Boden. 1902 wurde die Deutsche Gartenstadtgesellschaft gegründet. In dieser Zeit entstand das erste Musterbeispiel für die Gartenstadtbewegung in Deutschland, die Gartenstadt Hellerau bei Dresden (Riemerschmidt.)

Aufschwung gaben der weiteren Entwicklung der jungen Wissenschaft Städtebau-Ausstellungen in Dresden 1903, die International Town Planning Exhibition in London 1910, die Städtebauausstellungen in Berlin und Düsseldorf 1910 und 1913.

Diese Entwicklung wurde durch den Ersten Weltkrieg unterbrochen.

Die ersten Nachkriegsjahre waren in Europa durch Wohnungsnot gekennzeichnet. Die fortschreitende Industrialisierung, die in den Städten konzentriert wurde, hat die weitere Zuwanderung der ländlichen Bevölkerung in die Städte verstärkt.

In dieser Situation des Wohnungsmangels haben viele Stadtplaner ihre Aufgabe in der Planung billiger Wohnungen in neuen Stadtteilen und Siedlungen für Arbeiter und kleine Beamten gesehen. In Deutschland z. B. entstanden in diesen Jahren zahlreiche Großsiedlungsbaugesellschaften, Genossenschaften und Bauvereine, die den Ausbau der neuen Siedlungen übernommen haben. Die bekanntesten Beispiele waren Berlin (unter der Leitung von M. Wagner, L. Hoffmann) und Frankfurt (unter der Leitung von E. May). So hat die paternalistische Initiative von Großindustriellen für den Ausbau von billigen und gesunden "Gartenstadtsiedlungen" für die Arbeiterfamilien, die am Anfang des Jahrhunderts begonnen hatte, auf eine neue Art und Weise ihre Fortsetzung gefunden.

Diese großen baulichen Aufgaben haben einige junge Architekten als willkommene Gelegenheit für die Zusammenarbeit von Architektur und Industrie genutzt. Die Serienproduktion, neue Technologien und Materialien wurden in den neuen Siedlungen angewendet. Die Ergebnisse dieser städtebaulichen Tätigkeit wurden schnell, innerhalb von ein paar Jahren, sichtbar.

Im Gegensatz zu den ungesunden Wohnverhältnissen in den historischen Stadtteilen, entsprachen die neuen Siedlungen den Kriterien des gesunden und hygienischen Wohnens. Der Kampf um reformiertes Wohnen in den Städten, ein paar Jahrzehnte früher begonnen, schien in den Siedlungen des "Neuen Bauens" gewonnen zu sein: Die sparsame und rationale Wohnbaupolitik hat die Wohnungsnot in den Großstädten gemildert und für die Bewohner der neuen Stadtteile bessere Wohnqualität geschaffen. Architektur und Städtebau sahen zu der Zeit im Angebot von mehr Luft, Licht, Grün pro Stadteinwohner sowie in

besserer Installationsversorgung die Erfüllung ihres eigentlichen Zwecks. - Der Idee der guten Nutzung folgend, und die technischen Mittel der Industriegesellschaft nutzend, hat sich eine einfache, funktionsbezogene Ästhetik der Architektur und des Städtebaus entwickelt. (Beispiele: Dammerstock - Karlsruhe (1929), Siemensstadt - Berlin (1929), Römerstadt - Frankfurt (1926).)

Geistige Wurzeln dieser Richtung waren die Gründung des Deutschen Werkbundes 1907, die Erscheinung von Le Corbusiers leidenschaftlichem Buch "Vers une architecture" 1923, das Projekt "Cite Industrielle" 1917 von Tony Garnier ... Ihre Fortsetzung waren die Siedlungen des Neuen Bauens der 20er Jahre und Le Corbusiers Stadt-Visionen ("La Ville contemporaine" 1922, "La Ville Radieuse" 1930 usw.).

Im Gegensatz zu den Entwurfsprinzipien der Gründerzeit, wo die Blockbebauung oder die Korridorstraße typisch waren, wurde der Zeilenbau das Symbol des neuen Städtebaus, wobei der Straßenraum als erweiterter Wohnbereich verloren ging oder den steigenden Verkehrsanforderungen zum Opfer fiel. Die Steigerung der Wohnkonzentration in höheren Wohnhäusern sowie die Reduzierung der Straßen in den Wohnvierteln führten zu neuen Frei- und Grünflächenpotentialen in den neuen Siedlungen. - Neue städtebauliche Entwurfsprinzipien haben den Charakter des Stadtraumes und das Bild der Stadt grundsätzlich verändert. Im Gegensatz zu der geschlossenen historischen Stadt entwickelte sich ab den 20er Jahren unseres Jahrhunderts die "offene Stadtlandschaft". Das Prinzip des fließenden Raumes, in der Architektur bei Wright oder Mies van der Rohe entwickelt, hat seine Übertragung in die neuen Stadtteile gefunden. Es entstand ein Raumkontinuum durch großmaßstäbliche Gruppierungen von Hochhäusern: ein dezentralisiert und aufgelockert wirkendes Stadtraumbild, es entstanden gleichartig und uniformiert aussehende Siedlungen. (Beispiele: Le Corbusiers Plan Voisin (1925) oder Schwagenscheidts Nordweststadt bei Frankfurt (1959).) Diese neue städtebauliche Richtung wurde zunächst als Experiment betrachtet. In einigen europäischen Ländern galt sie eine Zeit lang als avantgardistisch, - sie wurde in Deutschland geduldet, später mißverstanden und als fremdartig und irreführend verfolgt. Das hat ihre Vertreter in alle Teile der Welt vertrieben und gleichzeitig aber auch die Ideen des Neuen Bauens internationalisiert.

Die Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg, die in Europa wegen der großen Zerstörungen durch Wohnungsnot geprägt waren, haben die Konzepte des Neuen Bauens wiederbelebt. In weitaus geringerer architektonischer und planerischer Qualität wurden ihre Prinzipien weltweit verfolgt und nachgeahmt.

In den sozialistischen Ländern fanden diese Prinzipien besonders fruchtbaren Boden: Die neue Ästhetik, der sogenannte "technische Fortschritt" wurden zu äußerlichen Merkmalen eines Städtebaues für die "neue Ordnung" und den "neuen Menschen". Die Qualitäten der avantgardistischen Ideen des neuen Städtebaues gingen aber bei dieser Massenproduktion verloren. Bald zeigte sich, daß die neuen Siedlungen keine eigene Identität aufweisen. Dem versuchten die Stadtplaner durch neue Stadtzentren in diesen Siedlungen entgegenzuwirken.

Trotz allem aber strömten die Stadtbewohner besonders in den 60er Jahren weiter aus den neuen Stadtteilen in die alten historisch geprägten Stadtzentren. Das Problem lag offensichtlich weniger in der Qualität der Versorgung als in der mangelnden "Atmosphäre" der neuen Stadtzentren.

Eine der ersten fachlichen Reaktionen auf dieses Phänomen war das Buch von J. Jacobs 1961 ("The Death and Life of Great American Cities"), wo zum ersten Mal nach langer Zeit auf die sozialen, kulturellen Werte der "überholten" klassischen Korridorstraße hingewiesen wurde. Die Bedeutung des Stadtbildes wurde 1960 durch das Buch von K. Lynch ("The Image of the City") aufgegriffen. - Beide Autoren haben festgestellt, daß der Städtebau der Vergangenheit eine für die Stadtbewohner "verständlichere" Sprache entwickelt hatte als die Moderne. Auch die Möglichkeit des Kennenlernens historisch geprägter Städte in südeuropäischen Ländern, hat eine neue Wertschätzung des "gefaßten Stadtraumes" hervorgerufen. Ähnlich wie zur Zeit Sittes hatte offenbar wieder ein Mangelgefühl die Sehnsucht nach räumlicher Geborgenheit erzeugt. - Eine Renaissance des gefaßten Stadtraumes zeichnete sich ab.

In der Architektur findet die Suche nach Mitteln zur Beseitigung der Monotonie im städtischen Raum Ausdruck durch das Erscheinen von zwei wichtigen Büchern, nämlich "Complexity and Contradiction in Architecture" (1966) von R. Venturi und "L'Architettura della Citta"

(1966) von A. Rossi. Als Vertreter einer neuen Generation von Architekten haben Venturi und Rossi Emotionalisierung und Rationalisierung in der architektonischen Sprache vollzogen. Eine andere Richtung (z. B. um Stirling), sucht Lösungen in der Collage-Architektur mit historischen Zitaten aus dem baulichen Erbe der Vergangenheit.

Zielrichtung und Methode der Arbeit

Die gesamte Arbeit verfolgt zwei Hauptziele:

1. Es sollen die Auffassung zur Stadtraumgestaltung von ausgewählten Städtebauern untersucht und ihre Positionen zu Elementen und Komponenten des Stadtraumes festgestellt werden. (Teil I)
2. Diese Aussagen sollen eine Basis sein für die Definition von stadtgestalterischen Prinzipien, die hinsichtlich ihrer heutigen Bedeutung bewertet werden sollen. (Teil II)

Hierzu ist es notwendig, zunächst einige Begriffe zu definieren, die in der Arbeit immer wieder auftauchen, um die thematisch bedingte Eingrenzung ihrer Bedeutung aufzuzeigen. In diesem Sinne folgen zunächst einige Anmerkungen zum Stadtraum allgemein und zu seinen wichtigsten Elementen und Komponenten:

Definition der verwendeten Begriffe

Stadtraum

Stadtraum wird hier verstanden als der innerstädtische umbaute Raum, auf dem städtisches Leben stattfindet.

Der Stadtraum ist eine besondere Ausdrucksform des menschlichen sozialen Lebens. Er ist zu definieren aus den physischen (naturegebenen und artifiziellen) Gegebenheiten und aus seinem immateriellen sozialen Charakter. (Abb. 1) - Die Bereiche und Orte, die der Mensch als Individuum oder in kleiner Gruppe benutzt, werden als seine Privatbereiche gekennzeichnet. Die Bereiche, wo er seine gemeinschaftlichen Bedürfnisse zeigt und erfüllt, werden als öffentlich und gemeinschaftlich gekennzeichnet. Zwischen diesen Bereichstypen des sozialen Raumes des Menschen, gibt es Übergangszonen, welche die Bereiche in der Form und der Nutzung verbinden und ergänzen.

Die artifizielle Gegebenheit des Stadtraumes besteht aus zwei Strukturen, die pauschal als Positiv- und Negativ-Struktur bezeichnet werden können. Die Negativ-Struktur umfaßt hauptsächlich das Netz der Straßen und Plätze. Zur Positiv-Struktur gehört die Bebau-

ung als Materialisierung von verschiedenen Nutzungen. (Abb. 2). Beide Strukturen bestehen gleichzeitig und ergänzen sich gegenseitig. Erst durch die eine kommt die andere zum Ausdruck und zur Geltung. - Ihre Komplementarität ist untrennbar. Erst durch die Spannung zwischen beiden Strukturen, als "Kampf" zweier verschiedener Ansprüche an den Raum (Besetzen oder Freilassen), entstehen lebendige städtische Räume.

Beide stadträumlichen Strukturen korrespondieren ständig miteinander.

Elemente des Stadtraumes

Die vom Menschen geschaffene physische Struktur des Stadtraumes besteht aus drei Hauptelementen: der Straße, dem Platz, der Bebauung.

Straßen und Plätze sind ihrer Natur nach grundverschiedene Stadtraumelemente. Eine Straße ist vor allem die Materialisierung des "Fließens", der Bewegung, des "Zielstrebens", daher ihre Linearität. Ein Platz dagegen ist eine Form des Sammelns, des Anhaltens, der Begegnung von verschiedenen Richtungen, er beansprucht freigelassenen Raum. Sein räumlicher Ausdruck ist die Fläche.

Die Bebauung stellt die Konzentration und Materialisierung von verschiedenen Nutzungen im Stadtraum dar.

Es gibt aber Situationen, in denen eines dieser Elemente durch besondere örtliche Bedingungen, besondere Form oder Funktion, seine eigentlichen Charakteristika verändert, zu einer Übergangsform, zu einer Grenze werden kann.

Komponenten des Stadtraumes

Die stadträumlichen Elemente bestehen aus zahlreichen Komponenten, die sich gegenseitig ergänzen und in ihrer räumlichen Wirkung als eine Synthese erscheinen. - Wesentliche Komponenten für die einzelnen Elemente sind in Abb. 2 und in der folgenden Matrix erfaßt.

Matrix der physischen Struktur des Stadtraumes

NEGATIV-STRUKTUR

- | | |
|--|--|
| 1.1 Element: STRASSE | 2.1 Element: PLATZ |
| 1.1.1 Komponenten: FORM | 2.1.1 Komponenten: FORM |
| a Länge | a Größe |
| b Breite | b Proportion |
| c Proportion | c Symmetrie |
| d Geradheit/Ungeradheit | d Regelmäßigkeit/Unregelmäßigkeit |
| e Kreuzung | e Platzfolge |
| f Straße-Platz-Einmündung | f Geschlossenheit des Platzraumes |
| g Straße und Bebauungslinie | g Platz und Bebauungslinie |
| h Straße und Topographie | h Platz und Topographie |
| i Geschlossenheit des Straßenraumes | i Denkmal-, Brunnenstellung |
| j Straßensequenz | j Hauptgebäudestellung |
| k Vertikale Straßenstruktur | k Vertikale Platzstruktur |
| 1.1.2 FUNKTION | 2.1.2 FUNKTION |
| 1.1.3 GESCHICHTLICHER UND ARCHITEKTONISCHER WANDEL | 2.1.3 GESCHICHTLICHER UND ARCHITEKTONISCHER WANDEL |
| 1.1.4 SEKUNDÄRE UND TERTIÄRE STRUKTUR | 2.1.4 SEKUNDÄRE UND TERTIÄRE STRUKTUR |
| a Farbe | a Farbe |
| b Material | b Material |
| c Erker, Konsole, Arkade, Pergole usw. | c Erker, Konsole, Arkade, Pergole, usw. |
| d Schmuck | d Schmuck |
| e Grün | e Grün |
| f Schilder und Informationen | f Wasser |
| g Breite des Fassadenfrontes | g Schilder und Informationen |
| | h Breite des Fassadenfrontes |

POSITIV-STRUKTUR

- | | |
|---|--|
| 3.1 Element: BEBAUUNG | |
| 3.1.1 Komponenten: FORM | 3.1.2 FUNKTION |
| a Größe | 3.1.3 GESCHICHTLICHER UND ARCHITEKTONISCHER WANDEL |
| b Regelmäßigkeit/Unregelmäßigkeit | |
| c Bebauung und Gelände | 3.1.4 SEKUNDÄRE UND TERTIÄRE STRUKTUR |
| d Bebauung und Wetterseiten | a Dachform |
| e Bebauung und Eck-Lösungen | b Zaun |
| f Freiflächen (Innenhöfe, Gärten, Grün, Gebäudeabstand) | c Textur |
| g Bebauung und öffentliche Gebäude | |

Begrenzung des Themas

Da mich vor allem die formale Seite, die gestalterischen Prinzipien des geformten Stadtraumes bei den Aussagen der für die Zeit zwischen 1880 und 1930 wesentlichen Vertreter des Städtebaus interessiert haben, vernachlässigt diese Untersuchung die anderen Seiten des komplexen Phänomens "Stadtraum".

Diese eingeschränkte Sicht entspricht auch der Auffassung einiger der einbezogenen Autoren: Sie vernachlässigten die soziale Seite des Stadtraumes und behandelten in erster Linie die Form der Straßen und Plätze, also der Negativ-Struktur des Stadtraumes. Im untersuchten Zeitraum wurden die gestalterischen Prinzipien des geformten Stadtraumes der Vergangenheit formuliert, und es wurde versucht, sie zu aktualisieren. Auch damals haben Stadtplaner Fragen zur Gültigkeit und Aktualität dieser Prinzipien gestellt und psychologisch begründete Antworten gesucht. Ähnliche Ziele verfolgt diese Arbeit.

Anmerkungen zum methodischen Vorgehen der Arbeit und zur Auswahl der Autoren

Die eigentliche Untersuchung erforderte ein schrittweises Vorgehen:

1. Zuerst wurden die Elemente des Stadtraumes und deren Komponenten festgestellt und in einer vorgedachten Matrix zusammengefaßt. (Abb. 2, Matrix). Diese Matrix veränderte sich im Laufe der Untersuchung und wurde ergänzt durch neue Aspekte aus dem gefundenen Material zur Stadtraumgestaltung aus den Jahren zwischen 1880 und 1930.

Die Komponenten des Stadtraumes - wie sie uns in der Realität erscheinen - sind eng miteinander verbunden und sind oft im materiellen Sinn untrennbar. Ihre Wirkung entsteht als Zusammenklang, als eine Synthese. Als eine Grundlage für diese Untersuchung werden sie hier aber absichtlich einzeln betrachtet, auch um ihre grundsätzliche Natur deutlich werden zu lassen.

Einige der Komponenten können auch ohne ihre Antipoden gar

nicht erfaßt werden (z. B. die räumliche Geschlossenheit der Straße setzt gleichzeitig als Gegensatz die offene Ferne, in die sie gerichtet ist, voraus).

Als eine ziemlich unelastische, sich auf die festgelegten Komponenten stützende Form, hat die Matrix auch Schwächen gezeigt. Andererseits aber ermöglichte sie, die unterschiedlichen Auffassungen von Stadtraumgestaltung der acht einbezogenen Personen in sehr effektiver Weise leicht vergleichbar zu machen.

2. In die Untersuchung wurden jene Autoren einbezogen, die um die Jahrhundertwende im wesentlichen die Linie einer Wiederbelebung gestalterischer Prinzipien des gefaßten Stadtraumes vertreten haben. Ausgewählt wurden theoretisch und praktisch tätige Städtebauer dieser Zeitperiode, die durch grundlegende Beiträge hervorgetreten sind. Baumeister und Stübben als Vertreter eines eher ingenieurmäßigen Städtebaues und Verfasser wichtiger Grundlagenwerke, Stübben ferner als Vermittler zwischen beiden Richtungen. Sitte, Henrici, Unwin und Wetzel als Vertreter des künstlerischen und raumbildenden Städtebaues, Schumacher als Klassiker einer neuzeitlichen Raumbildung auf der Basis der alten Prinzipien und schließlich Taut als profilierter Vertreter des "Neuen Bauens" der 20er Jahre, der aber dennoch stadträumlich denkt.

Alle haben natürlich nicht dieselbe Bedeutung und ihre Beiträge sind verschieden. Einige wie Baumeister und mit Einschränkung auch Stübben waren Gegner des "künstlerischen" Städtebaues. Sie wurden gerade deshalb einbezogen, weil ihre gegensätzlichen Auffassungen die herauszuarbeitenden Aussagen als Prinzipien besonders deutlich werden lassen.

Außerdem wurden in diesem ersten Schritt der Untersuchung auch die Arbeiten und Veröffentlichungen anderer Persönlichkeiten einbezogen, die im Bereich des Städtebaus, der Ästhetik und fachlichen Publizistik den Kontext der hier vertretenen Autoren dargestellt haben (wie Gurlitt, Tessenow, Hegemann, Brinckmann, Hildebrand, Sörgel, Fischer usw.).

Das städtebauliche Klima der untersuchten Zeitspanne wurde erfaßt

durch die Auswertung der wichtigsten zeitgebundenen Auseinandersetzungen, durch den Überblick über Ausstellungen und Zeitschriften und Fragen, die damals im Brennpunkt der fachlichen Diskussionen standen.

3. Die veröffentlichten Schriften und Entwurfsarbeiten wurden gesammelt und nach den in der Matrix enthaltenen Aspekten (Komponenten) analysiert. Einige Arbeitsausschnitte, die nach meiner Auffassung den theoretischen Absichten eines jeden Autors am meisten entsprechen, wurden ausgewählt, und als Zitate und Zeichnungen zusammengestellt.

In dieser Arbeitsphase fiel auf, daß sich die theoretische und praktische Darstellung von einigen Elementen des Stadtraumes und deren Komponenten bei einigen Autoren zum Teil widersprechen. Auch gibt es Meinungen, die von anderen Autoren übernommen wurden. Es war deshalb schwer zu unterscheiden zwischen originellen und weniger originellen Aussagen.

Besonders schwer war die richtige Auswahl der Entwurfsarbeiten bei solchen Autoren zu treffen, die außergewöhnlich umfangreiche Werke hervorgebracht haben. In diesem Fall habe ich aus der Bandbreite der Arbeiten diejenigen ausgewählt, die nach Stand meiner Kenntnisse der Theorie des Autors jeweils am meisten entsprachen.

4. Alle Aussagen und Äußerungen wurden in eine dreistufige Bewertung eingeordnet: entweder 1. als Äußerung, 2. als Position oder 3. als Prinzip.

Als "Äußerung" wurden alle Aussagen über die betreffende Komponente des Stadtraumes verstanden. Als "Position" wurden diejenigen Meinungen bezeichnet, die die stadträumlichen Komponenten beschreiben, aber die gestalterischen Mittel, welche sie ermöglichen, nicht erwähnen. "Prinzipien" sind Aussagen, die die betreffenden stadträumlichen Komponenten beschreiben und eindeutige Angaben darüber enthalten, wie sie zu gestalten sind. Das Ergebnis der Analyse wurde für jeden einzelnen der betrachteten Städtebauer und ihrer Lehren in einer vergleichenden Tabelle dargestellt (siehe Einleitung zum Teil I). Auf diese

Weise läßt sich leicht feststellen, wo die Schwerpunkte des Interesses bei jeder einzelnen Person lagen, das zeigt sich im horizontalen Querschnitt der Tabelle. Andererseits ist es möglich geworden, die Häufung gemeinsamer Interessen für einige Komponenten des Stadtraumes bei mehreren Autoren feststellen zu können. Dies wird im vertikalen Querschnitt der Tabelle deutlich. (I. - VIII. Kapitel).

5. Alle so erhaltenen Aussagen über ausgewählte Komponenten des Stadtraumes wurden miteinander verglichen. So konnte festgestellt werden, ob es eine kontinuierliche Entwicklung in der Behandlung dieser stadträumlichen Komponenten gibt. Alle stadträumlichen Komponenten, die bei mindestens einem Autor so grundlegend entwickelt wurden, daß die Annahme berechtigt schien, es könne sich um ein stadtgesterisches Prinzip handeln, sind als Prinzip aufgenommen worden. Auf diese Weise wurden zunächst 16 Prinzipien festgestellt. Danach wurden einige davon - weil es sich in diesen Fällen um verwandte Komponenten handelte - zusammengefaßt und die Anzahl auf 12 weiter zu behandelnde reduziert. In Kapitel IX werden die Prinzipien durch Zitate und Diskussionsbeiträge der damaligen Zeit erläutert. Dabei wurden auch jene Aussagen, die nur als "Äußerung" oder als "Position" bewertet wurden, in diese Erläuterungen einbezogen.
6. Im Kapitel X wurde untersucht, welche Aktualität diese 12 Prinzipien für unsere Zeit haben könnten. - Hierzu wurden wahrnehmungspsychologische Kriterien herangezogen: Der Bewertungsvorgang hat sich hauptsächlich auf die Erkenntnisse von 4 Theorien gestützt. Diese Theorien behandeln die räumliche Wahrnehmung des Menschen und ergänzen sich gegenseitig. Es sind: 1. Die Einfühlungs-Theorie von T. Lipps; 2. Die Körperschema-Theorie von P. Schilder; 3. Die Theorie über die Archetypen als Inhalte des kollektiven Unbewußten von C. G. Jung; 4. Die Theorien von J. J. Gibson und L. Kruse über die Wahrnehmung in der Bewegung.

Das Ergebnis der Arbeit zeigt, daß mit dieser Untersuchung die heutige Bedeutung der stadtgestalterischen Prinzipien von 1880 - 1930 nicht abschließend beurteilt werden kann. Es sind weitere Verknüpfungen mit anderen wissenschaftlichen Disziplinen, detailliertere Forschungen, Beobachtungen und Experimente erforderlich. Deswegen konnten beide Teile der Arbeit nur bis zu einem vorläufigen Ergebnis geführt werden.

Zur Aufschlüsselung der Autorenbeiträge

Die Autoren, die für die Untersuchung ausgewählt wurden, verfolgen vor allem eine gleiche Denkrichtung im Bereich der Stadtgestaltung, obwohl sie in verschiedenen Zeitperioden tätig waren und unter verschiedenen gesellschaftlichen Bedingungen. Mit Reinhard Baumeister und Bruno Taut sind aber auch Repräsentanten gegensätzlicher Auffassungen einbezogen, einmal um die Ursachen für das Entstehen der Richtung des künstlerischen Städtebaus und die Reaktionen ihrer Vertreter zu verdeutlichen, aber auch um darauf hinzuweisen, daß die stadträumliche Denkrichtung und ihre Prinzipien auf das stadtraumauflösende "Neue Bauen", die Moderne, noch eingewirkt hat.

Baumeister und Taut sind in diesem Sinn sozusagen als "Grenz-Personen", Personen deren Tätigkeit ein bewußtes oder unbewußtes Bemühen ist, Kompromißlösungen zwischen den anzustrebenden und notwendigen, den überlieferten und neu entdeckten Formen und Funktionen des Stadtraumes zu finden.

Daß die Untersuchung sich vor allem auf die theoretischen Schriften der Autoren stützt, hat folgende Gründe:

Jede Wissenschaft und ihre kontinuierliche Entwicklung muß in der Hauptsache auf veröffentlichte Theorien zurückgreifen. Außerdem erscheinen in der Entstehungsphase der Wissenschaft Städtebau vielfältige theoretische Schriften und Lehrbücher, in denen grundsätzliche Auffassungen diskutiert werden.

Als Ergänzung und Korrektur dieser theoretischen Aussagen, auch zu ihrer Illustration, wurde für jeden Autor eine für das Thema aufschlußreiche Arbeit ausgewählt, oft eine eher anonyme Planung. Bei Stübßen sind wegen seiner unterschiedlichen Entwurfshaltungen drei Arbeiten hinzugezogen worden.

Die theoretischen Arbeiten mit Aussagen zur Stadtgestalt der ausgewählten Autoren wurden zunächst einzeln behandelt und analysiert. Im Sinne der vorher schon erläuterten Matrix wurden jeweils die schriftlichen und planerischen Aussagen zur Auffassung des Stadtraumes und der stadträumlichen Elemente gesammelt und bewertet, mit der

Absicht, die verschiedenen Positionen in diesem Bereich festzustellen. Die Bewertung und Gewichtung der Aussagen durch die Autoren selbst, als den für die städtebauliche Tätigkeit in der untersuchten Zeitspanne richtungsbestimmenden Personen, können dabei als ein wichtiges Kriterium gelten. Erstes Ziel des gesamten methodischen Verfahrens war zunächst, die Intensität und den Umfang des Beitrags von jedem einzelnen Autor festzustellen. Dieses macht, wie gesagt, die Tabelle im horizontalen Schnitt deutlich.

Betont werden muß an dieser Stelle auch nochmals, daß die Untersuchung sich nur auf den einen, vorher gekennzeichneten Bereich der Tätigkeit der in die Forschung einbezogenen Städtebauer beschränkt. Sie will keine allgemeine Einschätzung des Beitrags und der Bedeutung des Gesamtwerkes dieser Person geben. In einigen Fällen ist der hier untersuchte und wiedergegebene Bereich ein "Nebenbereich" der städtebaulichen Tätigkeit der betreffenden Person, wie z.B. bei Baumeister, teilweise auch bei Taut und Schumacher. Die dargestellten Einschätzungen und Bewertungen sind ein Versuch der Beleuchtung einer Komponente in der städtebaulichen Tätigkeit der ausgewählten Autoren. Gefragt wird danach, wie in den jeweiligen Gedanken und Plänen das Konzept des Stadtraumes als einer erkennbaren und gefaßten, gestalteten Struktur entsteht.

In diesem thematisch eingegrenzten Feld wird, besonders auch anhand der Tabelle, sichtbar, daß der Schwerpunkt der theoretischen Überlegungen in der fraglichen Zeit vor allem auf der Gestaltungsproblematik der Negativstruktur lag, was auf die damals allgemeine Auffassung hinweist, daß der Stadtraum identisch mit der Negativstruktur sei. Die Tabelle zeigt deutlich die kontinuierliche Beschäftigung mit stadtgestalterischen Fragen zwischen 1880 und 1930, die hauptsächlich auf die Themen gerade oder krumme Straßen, Straße und Bebauungslinie, Straße und Topographie und Geschlossenheit des Platzraumes einging, weniger auf die Stellung der Hauptgebäude und Kleinplastiken.

Die einzelnen genauen Aussagen und Zitate in den Texten der Zitatensammlung für jeden einzelnen Autor sind unter denselben Überschriften zu finden wie in der Tabelle. Alle Zitate sind außerdem mit

P R I N Z I P	
P O S I T I O N	
A U S S E R U N G	

BAUMEISTER (1833-1917)
SITTE (1843-1903)
HENRICI (1842-1919)
STOB BEN (1845-1936)
UNWIN (1863-1940)
SCHUMACHER (1869-1947)
TAUT (1880-1938)
WETZEL (1882-1945)

		S T R A S S E	
		1.1 STRASSE	
		1.1.1 FORM	
	a	LÄNGE	
	b	BREITE	
	c	PROPORTION	
	d	GERADHEIT/UNGERADHEIT	
	e	KREUZUNG	
	f	STRASSE-PLATZEINMUNDUNG	
	g	STRASSE UND BEBAUUNGSLINIE	
	h	STRASSE UND TOPOGRAPHIE	
	i	GESCHLOSSENHEIT	
	j	STRASSESEQUENZ	
	k	VERTIKALE STRASSENSTRUKTUR	
	1.1.2 FUNKTION DES STRASSENRAUMES		
	1.1.3 GESCHICHTLICHER U. ARCHITEKT. WANDEL		
		1.1.4 SEK. U. TERT. STRUKTUR	
	a	FARBE	
	b	MATERIAL	
	c	ERKER, KONSOLE, ARKADE, PERGOLE,	
	d	SCHMUCK	
	e	GRON	
	f	SCHILDER UND INFORMATION	
	g	BREITE DES FASSADENFRONTES	
		N E G A T I V	

		- S T R U K T U R	
		2.1 PLATZ Z	
		3.1 BEBAUUNG	
		POSITIV- STRUKTUR	
		a	GRÖSSE
X		b	PROPORTION
	X	c	SYMMETRIE
		d	REGELMÄSSIGKEIT/UNREGELMÄSSIGKEIT
		e	PLATZFOLGE
X		f	GESCHLOSSENHEIT
		g	PLATZ UND BEBAUUNGSLINIE
X		h	PLATZ UND TOPOGRAPHIE
		i	DENKMAL-, BRUNNENSTELLUNG
X		j	HAUPTGEBÄUDESTELLUNG
		k	VERTIKALE PLATZSTRUKTUR
		2.1.2 FUNKTION DES PLATZRAUMES	
		2.1.3 GESCHICHTLICHER U. ARCHITEKT. WANDEL	
		a	FARBE
	X	b	MATERIAL
		c	ERKER, KONSOLE, ARKADE, PERGOLE,
	X	d	SCHMUCK
		e	GRÜN
		f	WASSER
		g	SCHILDER UND INFORMATIONEN
		h	BREITE DES FASSADENFRONTES
		B E B A U U N G	
		a	GRÖSSE
		b	REGELMÄSSIGKEIT/UNREGELMÄSSIGKEIT
		c	BEBAUUNG UND GELÄNDE
		d	BEBAUUNG UND WETTERSEITEN
		e	BEBAUUNG UND ECKLÖSUNGEN
		f	FREIFLÄCHEN (INNENHOF, GRÜN, GEBÄUDEA)
		g	BEBAUUNG UND ÖFFENTLICHE GEBÄUDE
		3.1.2 FUNKTION	
	X	3.1.3 GESCHICHTLICHER U. ARCHITEKT. WANDEL	
		a	Dachform
		b	ZAUN
	X	c	TEXTUR
		2.1.1 FORM	
		2.1.4 SEK. U. TERT. STRUKTUR	
		3.1.1 FORM	
		3.1.4 SEK/TER	

denselben Bewertungszeichen wie in der Tabelle gekennzeichnet. Im Kapitel IX bildet die Zusammenfassung einiger Aussagen die Grundlage für die Definition von Prinzipien.

Eine kurze Charakteristik der ausgewählten Persönlichkeiten soll die ausführlichen Analysen einleiten:

Reinhard Baumeister: Er kann als Gegenpol von Sitte bezeichnet werden. Seine Auffassung von Stadtraum ist stark durch dessen Funktion beeinflusst. Daher kommen seine regelmäßigen, symmetrischen Straßen- und Platzanlagen. Seine Behandlung der Gestalt des Stadtraumes ist technizistisch. Wenn man Sitte als "Künstler" bezeichnen kann, dann Baumeister als den "Ingenieur", den "Planer".

Karl Henrici: Er war ein Zeitgenosse von Sitte. Seine besten Entwürfe zeigen Sitteschen Geist, und man kann ihn durch seine praktische Tätigkeit und seine Schriften, als die ausführende Hand der Ideen von Sitte bezeichnen. Er hat die Sittesche Linie treu verfolgt und vertieft. In seiner Tätigkeit hat er, ähnlich wie Sitte, hauptsächlich die Negativ-Struktur, den Stadtraum, betrachtet.

Camillo Sitte: Durch ihn sind die räumlichen, stadtgestalterischen Qualitäten der Vergangenheit wieder aktuell geworden. Mit seiner Position, daß die unregelmäßigen Formen des Stadtraumes den regelmäßigen gleichwertig und sogar noch reizvoller sind als diese, hat er bei seiner eigenen und vielen nachfolgenden Generationen von Städtebauern das Gefühl und die Verantwortlichkeit für die Gestaltung des Stadtraumes geweckt.

Joseph Stübben: Er war eine sehr widersprüchliche Persönlichkeit. Durch seine praktische und theoretische Arbeit bekommt man einen Überblick über das städtebauliche Gesamtklima und alle Richtungen, die damals vertreten waren. Er hat versucht, eine Synthese aus allen Richtungen zu vertreten, aber als Ergebnis wird viel eher ein "Katalog" von Verschiedenheiten sichtbar als eine wahre Synthese. Er hat versucht, die beiden Grundstrukturen des Stadtraumes gleichwertig zu

behandeln, aber dabei wirkt seine Behandlung der Negativ-Struktur "künstlerisch" und die der Positiv-Struktur funktionell.

Raymond Unwin: Da er später als Sitte und seine Nachfolger zur Wirkung kam, konnte er die Lehren und Urteile über alle vorherigen Richtungen auswerten. In seiner Bearbeitung und Gestaltung des Stadtraumes ist die Form/Gestalt den Funktionen gleichwertig. Für ihn haben beide Strukturen den gleichen Wert und sind auch so behandelt worden. Seine Auffassung von der Gestaltung des Stadtraumes kann als Höhepunkt der Entwicklung der gefaßten Stadtraumgestaltung bezeichnet werden.

Fritz Schumacher: Seine Tätigkeit entfaltete sich in einer Zeit, als der Sittesche "Romantizismus" fast vergessen war. Seine Gestaltung des Stadtraumes als eine Struktur, eine Ganzheit kann für seine Zeit als originell bezeichnet werden. Theorie und Praxis stehen bei ihm in vollem Zusammenklang. Er hat versucht, beide Strukturen des Stadtraumes gleichwertig zu behandeln, hat aber dabei die Platzanlagen als solche vernachlässigt. Der Beitrag seiner kreativen Persönlichkeit kann als unersetzlich in der Städtebaugeschichte bezeichnet werden. Er gewinnt noch an Bedeutung, wenn man weiß, daß seine Positionen in seiner Zeit, der Zeit des Neuen Bauens, als "Gegenstrom" bewertet wurden und trotzdem anerkannt worden sind.

Bruno Taut: Er ist mehr Architekt als Städtebauer, obwohl er auch im Städtebau tätig war. Seine Tätigkeit könnte man ein letztes Echo des "künstlerischen" Städtebaus nennen, weil sie diesen noch in einigen Details andeutet. Besonders seine Praxis zeigt ihn als "Grenz-Person" zwischen Tradition und Moderne.

Heinz Wetzell: Er ist ein später Nachfolger von Camillo Sitte, aber um so bedeutender, weil er auf eine bescheidene Weise dessen Prinzipien vertreten hat in einer Zeit, als sie schon in ihrem wahren Sinn mißverstanden wurden. Einige dieser Prinzipien hat er vertieft. Seine praktische und theoretische Tätigkeit ist sehr bescheiden im Vergleich mit den anderen, aber einige Details aus seiner Arbeit machen ihn unserer Aufmerksamkeit wert.

Abb.1 Physische Struktur des Stadtraumes als Synthese seiner Elemente

Abb.2 Matrix des städtischen Raumes

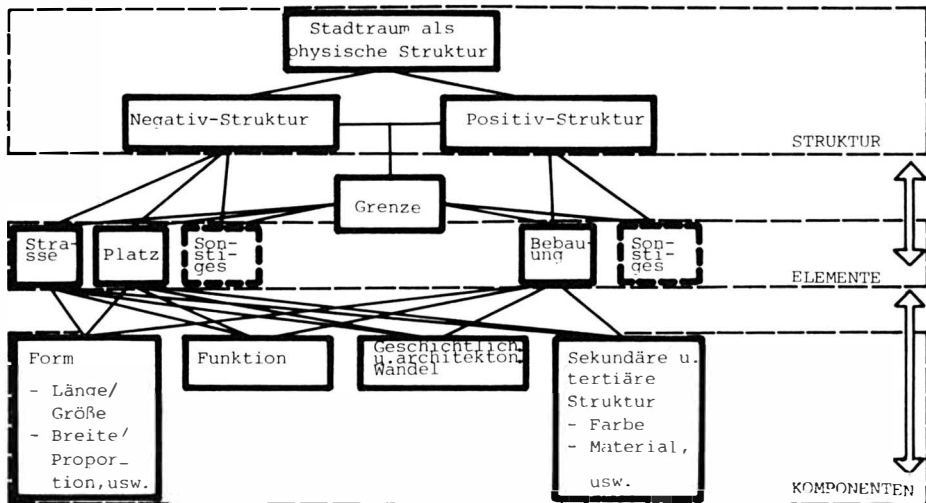


Abb. 1

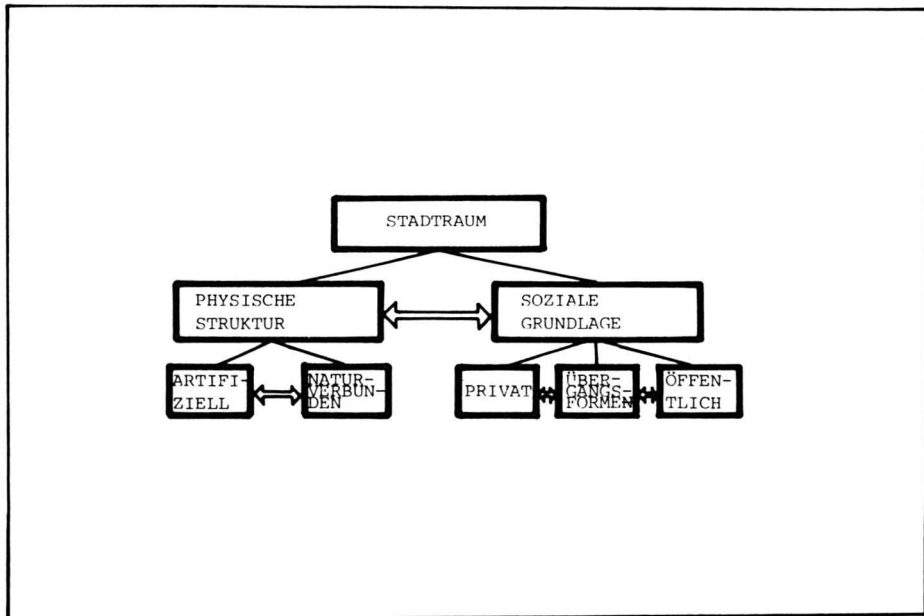


Abb. 2

TEIL I: STADTGESTALTUNGSFRAGEN AUS DER ZEIT VON 1880 - 1930

I REINHARD BAUMEISTER (1833-1917)

Kurzbiographie

Wichtige Entwurfsarbeiten

Wichtige Publikationen

Typische Entwurfsarbeit

Baumeisters Äußerungen zur Gestaltung des Stadtraumes

Tabelle

Zum städtebaulichen Standpunkt von Reinhard Baumeister

Baumeisters Auffassung von den Elementen des Stadtraumes

I REINHARD BAUMEISTER (1833-1917)

Kurzbiographie

Am 19.3.1833 in Hamburg geboren. Erste Begegnung mit den Ingenieurwissenschaften beim Großvater Reinhard Woltmann. Ab 1849 besucht er die Polytechnische Schule in Hannover. Ab 1851 studiert er an der Ingenieurschule des Polytechnikums in Karlsruhe, wo er sich umfassendes Ingenieurwissen aneignet (Bekannteste Lehrer: Ferdinand Redtenbacher und Jakob Friedrich Eisenlohr). Nach dem Studienabschluß 1853, kurze praktische Tätigkeit im badischen Staatsdienst. Vom Oberbaurat Franz Keller an das Polytechnikum als sein Vertreter berufen. Tätig als Assistent für Wasser- und Straßenbau. Ab 1857, nachdem er das Polytechnikum verließ, weiter tätig im badischen Staatsdienst. Ab 1862 ordentlicher Professor des Wasser- und Straßenbaues an der Ingenieurschule des Polytechnikums. Um 1870 wendet er sich Forschungen und Praxis im Städtebau und Tiefbau zu. 1876 Erscheinung seines Buches "Stadt-Erweiterungen in technischer baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung". 1887 führt Baumeister zum ersten Mal an einer technischen Hochschule das Fach Städtebau ein.

1895 als erster Rektor der TH Karlsruhe gewählt. Mitglied zahlreicher Gremien, zahlreiche Ehrentitel. 1912 wurde er emeritiert, aber bis zum Tod hält er fakultative Vorlesungen. Am 11.12.1917 in Karlsruhe gestorben.

Wichtige Entwurfsarbeiten

- Stadterweiterungsplan von Mannheim - Bebauungsplan des Ostviertels; 1870/71; Bauzonenplan 1899/1901; (Abb. 2 und 3)
- Stadterweiterung von Mainz; 1875
- Stadterweiterungsplan Washington; 1875
- Plan für das Südquartier von Antwerpen; 1878
- Plan für den Bezirk Place de la Liberte in Brüssel; 1878
- Plan für den Bezirk Pre St. Denis in Lüttich; 1878

- Stadterweiterung von Ostende; 1879
- Stadterweiterung von Strassburg; (Gutachten); 1879
- Regulierung und Erweiterung von Rom; 1883
- Bebauungsplan für die Neustadt von Dresden; (alter und neuer Teil); 1885
- Bellevue-Bezirk in Berlin; 1886
- Stadterweiterungsplan von La Plata; 1887
- Erweiterung der Steintor-Vorstadt in Rostock; (Abb. 1)
- Stadterweiterungsplan Wiesbaden; 1894; (Abb. 4)
- Stadterweiterungsplan Stuttgart - Gutachten und Umgestaltung des Köllns Planes; 1902; (Abb. 5)
- Die einheitliche Bebauung der Elbgegend zwischen Altona und Wedel; 1909 (veröff.)

Er hat verschiedene planerische Aufgaben in folgenden Städten erhalten: Dresden (1877); Karlsruhe (1877); München (1879); Erfurt (1880); Lübeck (1881); Hamburg (1882); Altona (1883); Frankfurt (1884); Elberfeld (1885); Dortmund (1885); Darmstadt (1886); Königsberg (1887); Berlin (1887); Magdeburg (1887); Freiburg (1887); Köln (1888); Halle (1889).

Wichtige Publikationen

- Architektonische Formenlehre für Ingenieure, Hoffmann'sche Verlags-Buchhandlung, Stuttgart, 1866, (1)
- Zeichnungen über Wasser- und Strassen-Bau, 1. Cours, Veith, Karlsruhe, 1866, (2)
- Stadt-Erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung, Ernst & Korn, Berlin, 1876, (3)
- Normale Bauordnung nebst Erläuterungen, Kreidel's Verlag, Wiesbaden, 1880, (4)
- Die technischen Hochschulen, Verlag von Karl Habel, Berlin, 1886, (5)
- Moderne Stadterweiterungen, Vortrag, Verlag von J.F. Richter, Hamburg, 1887, (6)
- Städtisches Strassenwesen und Städtereinigung, in: Handbuch der

- Baukunde, Baukunde des Ingenieurs, Heft 3, Kommissions-Verlag von Ernst Toeche, Berlin, 1890, (7)
- (mit Classen, J. u. Stübben, J.) Die Umlegung städtischer Grundstücke und die Zonenenteignung, Verlag von Ernst Toeche, Berlin, 1897 (8)
 - Die Stadterweiterung und Bauordnung von Mannheim; in: Zentralblatt der Bauverwaltung, 21, 1901, S. 422-424, 429-430 u. 436-438, (9)
 - Die Stadterweiterung von Stuttgart; in: Deutsche Bauzeitung, 35, 1901, S. 555-557 und 36, 1902, S. 86-89, 97-99 u. 101 u. 109-112, (10)
 - Großstadt-Erweiterungen; in: Deutsche Bauzeitung, 38, 1904, S. 647-649, (11)
 - Die Einheitliche Bebauung der Elbegegend zwischen Altona und Wedel; in: Zeitschrift für Bauwesen, 59, 1909, S. 439-462, Taf. 62, (12)
 - Stadtbaupläne in alter und neuer Zeit; in: Deutsche Zeitschriften und ihre Wirkung auf das Volk, Heft 6, S. 235-268, (13)

Typische Entwurfsarbeit

Der Stadterweiterungsplan von Mannheim war Baumeisters repräsentative Arbeit für die Städtebauausstellung in Berlin 1911 (ausgewählt von der Stadt Mannheim). (Abb. 3). Sie stellt eine Synthese aus verschiedenen Plänen Baumeisters für die Stadt dar, nämlich aus den Bebauungsplänen von 1870/71, aus den späten 80er und 90er Jahren, und dem Bauzonenplan von 1899/1901. (Abb. 2). Baumeisters Bauzonenplan war besonders bekannt durch seine klare räumliche Gliederung und die begleitende Bauordnung für Mannheim, welche die planerischen Gedanken rechtlich in die Wirklichkeit umsetzte. Dieser Plan hat als ein Musterbeispiel des Zusammenwirkens von planerischen und rechtlichen Mitteln bei Stadterweiterungsfragen einen guten Ruf bekommen. Für meine Untersuchung war diese Seite des Planes weniger interessant als die Tatsache, daß er Baumeisters theoretische Prinzipien in den Fragen der Stadtraumgestaltung widerspiegelt. Die östliche

Stadterweiterung, entstanden in den frühen 70er Jahren, entspricht völlig seiner in seinem Buch 1876 veröffentlichten Theorie. - Die Begeisterung für die Gerade, die Gestaltung klarer Achsen, die zentrale Aufstellung der Monumente, die weite Blickbeziehungen beherrschen, Symmetrie, - all das ein Mobiliar des "monumentalen" Städtebaus. Dasselbe gilt auch für den südlichen und südöstlichen Stadtteil. Sie sind etwas bescheidener gestaltet, wahrscheinlich wegen ihrer Lage und ihrer geringeren Wichtigkeit.

Bei der Gestaltung des Stadtraumes weicht sich mit der Entfernung vom Stadtzentrum der lineare Stil auf, was auch Baumeisters theoretischen Gedanken entspricht. (Zit. 3). Andererseits aber zeigt sich auch bei den in den 80er und 90er Jahren entstandenen Bebauungsplänen für etwas vom Stadtzentrum entferntere Siedlungsgebiete ein leichter Stilwechsel: - Anstatt der langen Geraden erscheinen in den neuen südlichen und östlichen Gebieten etwas gebogene Straßenzüge (natürlich auch vom Gelände beeinflusst), welche durch wechselhafte Baufluchtversetzungen (die nicht mehr rhythmisch regelmäßig erscheinen), unterbrochen sind. Hier sind sogar turbinenartige, räumlich geschlossene Platzanlagen zu finden. An den alten Baumeister erinnern noch die zentralen Hauptgebäudestellungen und wenige Andeutungen an die Symmetrie (bei den Platzanlagen im Neuostheim z.B.). Dasselbe gilt für die nördliche Stadterweiterung.

Der Stadterweiterungsplan von Mannheim umfaßt eine Zeitspanne von drei Jahrzehnten, er folgt am treuesten Baumeisters theoretischen Gedanken und ihrem Wechsel in den Fragen der Stadtraumgestaltung. Deswegen ist er als typisches Beispiel und als Ergänzung eines Teiles seiner Theorie ausgewählt worden.

Baumeisters Äußerungen zur Gestaltung des Stadtraumes:

1. Straße

Zit. 1

1.1 Form

b. Breite 

"So wird auch hier die erforderliche Breite eines Weges berechnet,

indem man die größte Verkehrsmenge durch die mittlere Geschwindigkeit theilt. ... Dabei kann die von einem Fußgänger eingenommene Breite (Schulterbreite oder Rockbreite) im gedrängten Menschenstrom etwa zu 0,8 m, die durchschnittliche Breite eines Fuhrwerks einschließlich Sicherheitsabstand zu 2,5 m angenommen werden." - S. 46-47 (1)

"In einem guten Strassennetz sollen Hauptstraßen und Nebenstraßen unterschieden werden. ... Unter Umständen werden selbst drei und vier Klassen von Straßen mit verschiedener Frequenz ausgeprägt. Hierdurch gelingt es einmal, die Breite und Construction jeder Straße von vorn herein dem zu erwartenden Verkehr entsprechend anzuordnen, Natürlich liegt die Ursache des Unterschiedes zwischen Haupt- und Nebenstraßen nicht etwa in der angenommenen Breite, welche erst Folge ihres Charakters ist, sondern in der Lage, welche die Straße im ganzen Netz einnimmt." - S. 95 (3)

"Gewöhnliche städtische Straßen erhalten bekanntlich eine Fahrbahn und zwei Fußwege. In der Regel erhält jeder der letzteren zwischen 0,15 und 0,25 der gesammten Straßenbreite." - S. 118 (3)

c. Proportion

Zit. 2

"Wir bezeichnen die gegebene Straßenbreite, correcter den Abstand zwischen zwei gegenüberliegenden Baulinien mit b , die zulässige, größte Häuserhöhe mit h , ... Dan., ist die für den Lichteinfall günstigste Beziehung ausgedrückt durch $h = b$ (Einfallswinkel 45°)." - S. 316 (3)

d. Geradheit/Ungeradheit (Abb. 9-12)

Zit. 3

"Die Regel des gemeinen Menschenverstandes, daß der gerade Weg der beste sei, kann natürlich in einer Stadt, selbst bei vollkommen wagrechter Lage, nicht allgemein durchgeführt werden, weil die Endpunkte des Verkehrs unzählige sind. Wohl aber muß von einem guten Stadtbauplan verlangt werden, daß der Weg zwischen je zwei beliebigen Punkten sich nicht rücksichtslos weit von der Luftlinie zwischen

beiden entferne, und eine möglichst geringe Verlängerung derselben bilde. Insbesondere sollten die Hauptverkehrsrichtungen zwischen öffentlichen Gebäuden, Märkten un dgl. nach der kürzesten Linie, oder mit mäßigen Umwegen angelegt werden." - S. 93 (3)

"Weit erheblicher als dieses erscheint uns der Unterschied zwischen früher und jetzt, welcher in Richtung und Breite einer Straße liegt. Früher vielfach gewundene Linien ... Jetzt dagegen constante Breite und grade ununterbrochene Baufluchten auf Stunden Länge !" - S. 98 (3)

"Überhaupt paßt die grade Linie nicht auf wellenförmige Erdoberfläche, und wenn eine städtische Straße auch immerhin strenger durchfahren kann, als eine offene Landstraße, so bleibt es doch wohlthuend, einen allzu rücksichtslosen Zwang der Natur vermieden zu sehen. Völlige Nivellirung aller gegebenen Naturformen würde allerdings die größte Freiheit im Entwurf schaffen, aber ... manchen Reiz der Lage, manche malerische Wirkung der Architektur unterdrücken ... Wie der Straßenbau auf freiem Lande sich vielfach der Curve bedient, um die Unebenheiten der natürlichen Erdoberfläche zu überwinden, so kann es auch in der Stadt geschehen. Ein feines Gefühl dürfte hierbei noch den Übergang der Stadt ins Land verwerthen ... daß im Inneren die grade Straße als kürzeste Richtung verwaltet, nach außen, wo das Verkehrsleben allmählich dem Landleben weicht, also der Werth der Zeit sinkt, mehr und mehr auch der Natur angepaßte, gekrümmte und gebrochene Linien verwendet werden." - S. 95 (3)

"Sanfte Krümmungen der Straße geben auch ihr einen gewissen Reiz, schiefe Winkel zwischen den Nachbargrenzen und der Fronte lassen sich entweder im Hausgrundriß entsprechend berücksichtigen oder durch Übereinkunft zwischen den Nachbarn tilgen." - S. 350 (3)

e. Kreuzung

Zit. 4

"In architektonischer Beziehung soll ein Straßennetz zunächst bequeme Häuser-Grundrisse gewähren. Deshalb sind rechtwinklige Kreuzungen der Straßen vortheilhaft, und es ist sicherlich verkehrt, schiefe Winkel als Prinzip der Eintheilung anzunehmen." - S. 96 (3)

"Es empfiehlt sich bei der Festlegung der Knotenpunkte dieses Haupt-

netzes auf architektonische Regelmäßigkeit Bedacht zu nehmen." - S. 103 (3)

g. Strasse und Bebauungslinie ☒

Zit. 5

"Überall anderswo darr der Bauende gewisse Bestandtheile seines Hauses, als Sockel, Pfeiler, Risalite, Fenster- und Thür-Einfassungen, Eingangstreppen, Schaufenster, über die Eigenthumsgrenze oder Bauflucht unter gewissen Voraussetzungen vorlegen. Da nun aber doch Rücksichten auf den Verkehr genommen werden müssen ... so besteht die einfachste Auskunft darin, alle vorspringenden baulichen Anlagen dem Ermessen der Baupolizei zu unterstellen ... ob im öffentlichen Interesse keine Bedenken entgegenstehen." - S. 271 (3)

"Mehr systematisch wird der Gegenstand dadurch behandelt, daß das Maß der Vorsprünge mit der Breite der Straße, bez. des Fußweges, wechselt, weil der Verkehr entsprechende Einschränkungen vertragen mag." - S. 272 (3)

"Man wollte die Haupt-Mauerflächen aller Häuser in eine Ebene bringen, und lieber die Vorsprünge von Sockeln, Pfeilern, Gesimsen, welche man doch nicht wohl sämtlich egalisiren konnte, in das öffentliche Grundeigenthum hereinnehmen. ... Wir denken, daß auch hier die einfach rechtliche Basis besser ist, als ästhetische Rücksichten." - S. 273 (3)

"Wenn man die Baulinie etwa 1-2 m hinter die Eigenthumsgrenze legt, .. so wird der Bauende gewiß gern davon Gebrauch machen. Es kann ihm zudem die Wahl gelassen werden, die unbebauten Flächen entweder einzufriedigen, und als Vorgarten, Terrasse, Freitreppe, Lichtgraben, Kellereingang u. dgl. zu verwenden, oder dieselben zur Verbreiterung des Fußweges frei zu legen und gleich diesem zu befestigen." - S. 280 (3)

"In Straßen mit freistehenden Gebäuden, besonders mit Villen, wäre es in ästhetischer Hinsicht vollends verkehrt, alles an eine grade Baulinie zu fesseln. Solche parademäßig aufgestellten Villen machen garnicht den vollen Eindruck der Ländlichkeit und Behaglichkeit. Man lasse vielmehr Jedem volle Freiheit ... Dann wird er sein Daheim mit

Liebe ausführen und ausschmücken, und zum Genuß des Publikums entstehen jene reizende Gruppen, welche wir in den zuletzt genannten vier Städten bewundern." - S. 284 (3)

k. Vertikale Struktur ☒

Zit. 6

"Die Freiheit und Sicherheit des Verkehrs auf den Straßen, besonders auf den Fußwegen, verlangt, daß dieselben in ihrer ganzen Breite, und bis zu einer gewissen Höhe offen bleiben." S. 269 (3)

"Ähnlich wie bei Eisenbahnen kann ein Normalprofil des lichten Raumes" zu Grunde gelegt werden, welches etwa in der senkrechten Ebene der Bauflucht 2 m Höhe besitzt, dann unter 45° ansteigt ... - S. 274 (3)

1.2 Funktion ☒

Zit. 7

"Als gewöhnliches Erfordernis für ein Fuhrwerk einschließlich Sicherheitsabstand sind etwa 2,5 m anzunehmen. Hieraus folgt als geringste Breite einer Nebenstraße, welche fast nur dem Lokalverkehr der Anwohner dienen, also nur die Begegnung zweier Fuhrwerke gestatten soll: 2.2,5.1 2/3 oder rund 8 m. Bei stärkerer Frequenz ist Raum für stillstehendes Fuhrwerk neben dem Fußweg, und in der Mitte für zwei sich begegnende fahrende Wagen zu schaffen, die Gesamtbreite einer gewöhnlichen Straße mit durchgehendem Verkehr müßte daher betragen 4.2,5.1 2/3 oder rund 17 m." - S. 118-119 (3)

"... jede Straße nicht bloß Verkehrsweg, sondern auch Baulinie ist. Es handelt sich somit darum, die Rücksichten auf den Verkehr mit denjenigen für den Häuserbau zu verbinden, und zugleich die Kosten der Anlage und Unterhaltung im Auge zu behalten." - S. 93 (3)

1.4 Sekundäre und tertiäre Struktur

Zit. 8

"In einer gewissen Höhe über dem Trottoir ist das Vorspringen von

Gebäudetheilen unbedenklich. Das betreffende Maß ist aber in den Bauordnungen recht mannichfaltig gewählt, obgleich der Ausgangspunkt, die Größe des Menschen, überall derselbe ist. Zunächst findet sich mehrfach der Unterschied zwischen beweglichen Dingen, als Fensterläden, Fenstern, Schirmdächern aus Zeug, und unbeweglichen architektonischen Bestandtheilen, besonders Balkonen, Erkern usw. ... Dieser Unterschied scheint uns ganz unbegründet, man müßte eher fordern, daß bewegliche Dinge noch vorsichtiger behandelt werden, weil sie den Vorübergehenden unerwartet begegnen. Daß namentlich Balkonen und Erkern vielfach eine größere Lichthöhe zugemuthet wird, beruht wohl z. Th. wieder auf Schönheitsgefühlen ..." - S. 273 (3)

g. Grün ☒

Zit. 9

"Ein sehr gebräuchliches Mittel, um Vegetation in einer Stadt zu schaffen, besteht in Baumreihen in den Straßen."

2.0 Platz

2.1 Form (Abb. 14) ☒

Zit. 10

"Die Form von freien Plätzen wird theils durch ästhetische, theils durch Verkehrsrücksichten bedingt." - S. 180 (3)

"Ganz besonders aber bildet ein freier Platz die beste und einfachste Lösung, wo mehrere Straßen sich, genau oder annähernd, in einem Punkt schneiden, also einen Verkehrsknotenpunkt erzeugen. Die Form des Platzes kann mannichfaltig sein: Quadrat (7), Rechteck (8), Dreieck (9), auch Zusammensetzung aus diesen Figuren (10, 11, 12)." - S. 182 (3)

a. Grösse ☒

Zit. 11

"Sehr große offene Plätze bringen der Gesundheit keinen Vortheil,

sondern Hitze und Staub, und verwirren unter Umständen den Verkehr; zudem wachsen selbstverständlich die Kosten mit der Größe. Hieraus ergibt sich, daß zahlreiche mäßige Plätze besser sind als wenige große ... wobei natürlich einzelne bedeutende Plätze mit der Absicht auf gewerbliche oder militärische Benutzung, sowie auf architektonische Wirkung stets berechtigt bleiben." - S. 179 (3)

j. Hauptgebäudestellung (Abb. 15) ■

Zit. 12

"Wo die Straßen über den Platz direct fortgesetzt werden, kann man den durch sie eingeschlossenen Raum zu einem öffentlichen Gebäude, Monument, Springbrunnen verwenden (9, 11)." - S. 182 (3)

"Für die meisten der aufgezählten Gebäude ist ferner freie Lage angemessen, wegen starken Verkehrs ringsum (Markhallen), Feuergefahr (Theater), oder guter Luft (Schulen, Hospitäler), jederzeit wegen architektonischer Rücksichten. Aus diesem Grunde sind freie Plätze erwünscht, wobei sogleich Rücksicht auf die Stellung öffentlicher Gebäude genommen werden kann ..." - S. 179 (3)

"Bei der Erweiterung der Städte im Inneren ist ebenfalls auf freie Plätze Rücksicht zu nehmen, wengleich hier weniger die Gesundheitspflege als die Freistellung öffentlicher Gebäude das Motiv bildet. Wie viele schöne und historisch interessante Gebäude stehen noch in unseren alten Städten, sind manchmal an schmalen Gassen und zwischen Umbauten so verborgen, daß man sie kaum entdeckt ... Diese Bauten sollten geschont, aber freie Plätze und Straßenaxen vorgelegt werden ..." - S. 183 (3)

"Viele alte Kirchen und andere monumentale Gebäude wurden durch Abtragen der zu nahe stehenden Häuser und Durchbrechen neuer Straßenzüge derart freigestellt, daß sie ungezwungen in die allergünstigste Lage gekommen sind."

2.2 Funktion ☒

Zit. 13

"Freie Plätze sind im Allgemeinen kein Luxus, sondern neben obiger Beziehung Erfordernisse der Gesundheit und des Verkehrs, insofern

sie zur Erneuerung der Luft auf bebauten Flächen beitragen, und den Conflict mehrerer zusammentreffender Verkehrsströme ausgleichen." - S. 179 (3)

"Freie Plätze gewähren auch eine angenehme Unterbrechung von sehr langen Straßen, einen Ruhepunkt für das Auge statt ermüdender Perspective. Zu diesem Zweck genügt schon eine mässige Ausweitung nach einer Seite, oder nach beiden Seiten gleichzeitig (auch ohne daß eine Seitenstraße einmünden muß), wodurch die Bauflucht unterbrochen und Raum für eine Schmuckanlage gewonnen wird (13). Noch effectvoller würde ein Denkmal oder Brunnen in der Straßenaxe sein, wobei die seitlichen Erweiterungen wenigstens theilweise zur Umführung des Verkehrs frei bleiben müssen (14)." - S. 185 (3)

"Einzelne Plätze müssen freilich für öffentliche Zwecke als Märkte, Feste, Paraden, leer bleiben." - S. 190 (3)

2.4 Sekundäre und tertiäre Struktur

e. Grün 

Zit. 14

"Durch Baumwuchs, Schmuckgärten, Rasenplätze kann der Effect von Gebäuden gesteigert werden, und es sind namentlich bei umfassenden architektonischen Gruppierungen diese Elemente als Hintergrund, Rahmen, Zwischenglieder wohl zu verwenden." - S. 185 (3)

3. Bebauung

3.1 Form 

Zit. 15

"Als kleinstes selbständiges Bauwesen kann wohl ein Einzelwohnhaus für eine Mittelstandsfamilie gelten, welches, wenn nicht unbequem in die Höhe gereckt, etwa 10 m Breite und Tiefe .. Um unabhängig vom Nachbar nach hinten zu sein, müßte das Grundstück 20 m Tiefe haben ..."

Denkt man an reiche Einzelwohnhäuser, große Miethäuser ... an große Geschäftshäuser mit Läden oder Hausgewerben, an Wirthshäuser ... um

nicht übertrieben tief und damit unzweckmäßig und ungesund zu bauen, es wären dann in geschlossenen Häuserreihen Grundstücke bis 30 m Breite und 60 m Tiefe abzuheilen.

Für freistehende Wohnhäuser (Villen) sowie für Doppelhäuser wird als kleinstes Format eines Grundstückes etwa 20 m Breite und 30 m Tiefe anzunehmen sein.

Im Allgemeinen ergibt nun die doppelte Grundstückstiefe den Abstand zwischen zwei parallelen Straßen, oder die durchschnittliche Dimension der kleineren Seite eines rechteckigen Häuserblocks. In der "eigentlichen Stadt", mit Geschäften und Mittelstandswohnungen, sind die Blöcke nicht zu weitläufig, ... einzuteilen, und zwar, sofern man, .. Unterschiede machen will, nach zwei Beziehungen wechselnd: erstens an den Hauptstraßen größer, an den Nebenstraßen kleiner, zweitens vom Stadtkern nach dem Umfang zunehmend. Die aus dem Früheren sich ergebenden beiläufigen Grenzen der Blocktiefe zwischen 40 und 120 m finden sich in vielen neueren Stadterweiterungen bestätigt." - S. 121-122 (3)

"In Quartieren, welche auf weiträumige Bauart, auf Villen, berechnet sind, nähert sich die Blocktiefe mehr der oberen Grenze und überschreitet dieselbe theilweise." - S. 123 (3)

"Es ist nicht unzweckmäßig, die Blöcke von äußeren Districten, so einzurichten, daß später bei fortschreitender Verdichtung des Anbaues Zwischenstraßen durchgelegt werden können, und dann genügende Tiefen für geschlossene Bauweise übrig bleiben. Dies mag, ... bei dem berliner Bebauungsplan zu Blocktiefen zwischen 100 und 250 m, meistens 150 - 200 m, veranlaßt haben ..."

Für industrielle und landwirtschaftliche Ansiedlungen braucht man mannichfaltige, im Allgemeinen bedeutende Blocktiefen: es kommen 100 - 300 m vor. ... Durch Untertheilung entstehen darauf einzelne Blöcke von 20 - 40 m Tiefe, auf welchen je zwei Häuserreihen und zwei Gartenreihen vor oder hinter denselben Platz finden." - S. 123 (3)

"Wegen nachbarlicher Rücksichten, ... muß die Gemeindebehörde sich darüber schlüssig machen, welche Strecken ihrerseits für geschlossene, welche für offene Bauweise bestimmt werden." - S. 351-352 (3)

"Wir versuchen nunmehr, allgemeine Grundsätze über den vorliegenden Gegenstand zu entwickeln. Es sind hierbei drei Arten von Umfassungs-

wänden zu unterscheiden:

- 1) Fensterlose Wände, auch Einfriedigungsmauern.
- 2) Wände, deren sämtliche Fenster unbewohnten Räumen angehören, als Vorplätzen, Treppen, Vorraths- und Lager-Räumen, Waschküchen, Ställen.
- 3) Wände mit Fenstern für solche Räume zum längeren Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, Wohn-, Schlaf- und Arbeits-Räume aller Art. Wenn nun eine Wand der 2. Klasse gegenübersteht einer Wand der 1. und 2. Klasse, so dürfte ein constantes Maß für den Abstand, unabhängig von der Wandhöhe, genügen. Wir möchten 5 m vorschlagen. ... Wenn ferner eine Wand der 3. Klasse gegenüber einer Wand der 1. und 2. Klasse errichtet werden soll, so muß zu Gunsten jener die Regel $h = b$ eingehalten werden, ... Als Minimum gelten jedoch zufolge des vorhergehenden Satzes 5 m, ... Wenn endlich zwei Wände 3. Klasse einander gegenüberstehen, so ist gleichfalls das Gesetz $h = b$ zu befolgen und die Höhe des höheren Hauses für den Abstand entscheidend, um beiden den Einfallwinkel von 45° zu gewähren." - S. 326 (3)

f. Freiflächen
(Gärten)

Zit. 16

"Schmale Gärten gewähren keinen ruhigen, zurückgezogenen Aufenthalt, .. Wir halten mindestens 10 m Tiefe für erforderlich, um die Unterhaltungskosten des Vorgartens durch entsprechenden Genuß aufzuwiegen, es sei denn, daß die Besitzer Befriedigung darin finden, mit Schaustücken in ihrem Garten oder an ihrer Person vor den Vorübergehenden zu prahlen." - S. 278-279 (3)

P R I N Z I P	
P O S I T I O N	
A U S S E R U N G	

BAUMEISTER (1833-1917)
SITTE (1843-1903)
HENRICI (1842-1919)
STOBEN (1845-1936)
UNWIN (1863-1940)
SCHUMACHER (1869-1947)
TAUT (1880-1938)
WETZEL (1882-1945)

	S T R A S S E		
	1.1 STRASSE	1.1.1 FORM	a LÄNGE
			b BREITE
			c PROPORTION
			d GERADHEIT/UNGERADHEIT
			e KREUZUNG
			f STRASSE-PLATZEINMONDUNG
			g STRASSE UND BEBAUUNGSLINIE
			h STRASSE UND TOPOGRAPHIE
			i GESCHLOSSENHEIT
			j STRASSESEQUENZ
			k VERTIKALE STRASSENSTRUKTUR
			1.1.2 FUNKTION DES STRASSENRAUMES
			1.1.3 GESCHICHTLICHER U. ARCHITEKT. WANDEL
	1.1.4 SEK. U. TERT. STRUKTUR	a FARBE	
		b MATERIAL	
		c ERKER, KONSOLE, ARKADE, PERGOLE,	
		d SCHMUCK	
		e GRON	
		f SCHILDER UND INFORMATION	
		g BREITE DES FASSADENFRONTES	
	N E G A T I V		

										- S T R U K T U R	
										2.1 PLATZ	
										2.1.1 FORM	
										a	GRÖSSE
X										b	PROPORTION
										c	SYMMETRIE
										d	REGELMÄSSIGKEIT/UNREGELMÄSSIGKEIT
										e	PLATZFOLGE
X										f	GESCHLOSSENHEIT
										g	PLATZ UND BEBAUUNGSLINIE
X										h	PLATZ UND TOPOGRAPHIE
										i	DENKMAL-, BRUNNENSTELLUNG
X										j	HAUPTGEBÄUDESTELLUNG
X										k	VERTIKALE PLATZSTRUKTUR
										2.1.2 FUNKTION DES PLATZRAUMES	
										2.1.3 GESCHICHTLICHER U. ARCHITEKT. WANDEL	
										a	FARBE
										b	MATERIAL
										c	ERKER, KONSOLE, ARKADE, PERGOLE,
										d	SCHMUCK
										e	GRÖN
										f	WASSER
										g	SCHILDER UND INFORMATIONEN
										h	BREITE DES FASSADENFRONTES
										B E B A U U N G	
										a	GRÖSSE
										b	REGELMÄSSIGKEIT/UNREGELMÄSSIGKEIT
										c	BEBAUUNG UND GELÄNDE
										d	BEBAUUNG UND WETTERSEITEN
										e	BEBAUUNG UND ECKLÖSUNGEN
										f	FREIFLÄCHEN (INNENHOF, GRÖN, GEBÄUDEA)
										g	BEBAUUNG UND ÖFFENTLICHE GEBÄUDE
										3.1.2 FUNKTION	
										3.1.3 GESCHICHTLICHER U. ARCHITEKT. WANDEL	
										a	Dachform
										b	ZAUN
										c	TEXTUR
										2.1.4 SEK. U. TERT. STRUKTUR	
										3.1 BEBAUUNG	
										3.1.1 FORM	
										3.1.4 SEK/TER	
										P O S I T I V - S T R U K T U R	

Zum städtebaulichen Standpunkt von Reinhard Baumeister

Reinhard Baumeister, einer der ersten, die Städtebau als wissenschaftliche Disziplin begriffen haben, war keine überraschende Erscheinung. Seine Auffassung von der Stadt, von städtischer Problematik und den Aufgaben des "Stadtbau-Ingenieurs" sind aus den Positionen seiner Vorgänger und Zeitgenossen gewachsen: Dazu gehören die Franzosen Colbert und Haußmann und dessen Sanierungspläne für Paris in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, Hénard und seine Vorschläge für die Verkehrslösungen in den großen Städten Europas, der Wettbewerb für den Wiener Ring (1857), die großen städtebaulichen Arbeiten in den europäischen Metropolen für die verschiedenen Weltausstellungen (Paris, London, Budapest) wie auch der Ausbau von Untergrundbahnen, Stadtbahnen usw.

Das ständige Wachstum der Stadtbevölkerung, die räumlichen Ansprüche der Industrie und des Handels, der Mangel an Verkehrs- und Installationsversorgung hatten die Stadt in eine bedrohte "lebensgefährliche" Lage geführt. Eine multifunktionelle Steuerung aller dieser verschiedenen Probleme wurde notwendig.

Baumeister war ein Zeitgenosse des Maschinenzeitalters, in dem präzise, mathematische Bezeichnungen und Exaktheit hoch eingeschätzt wurden. Entsprechend ernsthaft und exakt war sein Herangehen an die Probleme des Städtebaus. Die Städte waren damals infolge der industriellen Revolution überbevölkert - die Wohnverhältnisse waren extrem schlecht, so daß die Sterblichkeit der Stadteinwohner sehr hoch lag (A). Das Wachstum der Einwohnerzahl war durch die Einwanderung ländlicher Bevölkerung in die Städte weit größer als ihr natürlicher Zuwachs. Neue Industriebetriebe haben durch ihren Bedarf nach billigen Arbeitskräften diesen Prozeß weiter potenziert. Die Städte wurden zu eng für die neuen Lebensinhalte und dehnten sich unkontrolliert aus. Baumeister sah deswegen seine eigentliche Aufgabe in der Lösung der Probleme der Stadterweiterung. Planung, Prognose und Steuerung des Gesamtprozesses der Stadtentwicklung anstatt Intervention als Notlösung - das war seine Auffassung von städtebaulicher Tätigkeit (B). Er sah die Aufgaben des Stadtbau-Ingenieurs in der übergreifenden Stadtplanung, in der Ordnung der Hauptfunktionen der Stadt (Verkehr, Industrie, Wohnen, tertiäre Funktionen). "Details",

wie z. B. die Gestaltung des Stadtraumes (der Straßen, Plätze usw.) sollten seiner Meinung nach den Privateigentümern und Künstlern überlassen werden (C). Er hat die Aufgaben der Fachleute mehr auf planerischem Gebiet als auf städtebaulichem gesehen. Das wird besonders in seinen ersten Schriften und Äußerungen deutlich. Sein berühmtes Buch "Stadt-Erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung" (1876) umreißt schon im Titel klar seine Position und formuliert sein Credo. Die Klarheit und Exaktheit, womit er alle städtischen Probleme zu lösen versuchte, seine Vorschläge für die Verbesserung der Wohn-, Verkehrs-, Wirtschaftsverhältnisse, in welchen sich eine Synthese von verschiedenen Gesichtspunkten verschiedener Wissenschaften (Mathematik, Politik, Recht, Bau-, Straßenwesen usw.) spiegelt, haben ihm weltweiten Ruhm und Ehre verschafft. Seine Positionen wurden bald von seinen Nachfolgern und Epigonen übernommen (zu denen man in gewisser Beziehung auch Stübben rechnen kann). Bald wurde Baumeister die meistgefragte Persönlichkeit in Fragen der Stadterweiterung.

Obwohl sein Ausgangspunkt, per definitionem, allumfassend war, hat er aber die Fragen der Stadtraumgestaltung im Vergleich mit den anderen Komponenten der Stadtplanung vernachlässigt. Sein gestalterisches Konzept war das Konzept des monumentalen Städtebaues Haubmann'scher Richtung: klare Linearität, feierliche Achsen, Freistellung der Monumente, Symmetrie.

Seine Auffassung von Stadtraum beschränkte sich überwiegend auf die "Positiv-Struktur", auf die Nutzungsansprüche städtebaulicher Elemente, auf die Fragen von der Bodenpolitik bis zur Hygiene, die die Industrie-, Geschäfts- und Wohngebiete betreffen. Das Straßen-Plätze-Netz sollte in erster Linie die physische Verbindung dieser Funktionsbereiche ermöglichen. Die Erfüllung der Funktion bestimmte die Form der Straßen und Plätze und entsprach nach seiner Auffassung am besten einer klaren monumentalen, linearen Ästhetik.

Die Straßen waren aber auch Repräsentanten der Macht der regierenden Klasse und das alles wurde in ihrer Proportion, in übermäßiger Breite, reichlicher Bepflanzung und in der Ausstattung mit Straßemobilien zum Ausdruck gebracht. Die Plätze waren die Schaubühnen der Machtpolitik, ihre Hauptgebäude die Schaustücke der Tradition, der

Dauer und des Reichtums. Die Betonung ihrer Verkehrsfunktion (der Mensch wurde vom Platz "vertrieben" und die Verkehrsmittel auf monumentalem Hintergrund "hochgejubelt") sollte die Aktualität des Verkehrs und die Zeit der Maschinen darstellen und ihr Ehre erweisen. - Im Vergleich mit der Originalität und Einmaligkeit der planerischen Auffassung Baumeisters vom Stadtorganismus im Ganzen, war seine gestalterische Auffassung von der Negativ-Struktur nur eine Fortsetzung der zeitgenössischen städtebaulichen Mode der Wiener und Pariser Stadterweiterungstypologie.

Ein gutes Beispiel für seine Auffassung von Stadtraumgestaltung ist der Stadterweiterungsplan von Mannheim, der sein drei Jahrzehnte langes Interesse für diese Stadt zeigt (70er bis späte 90er Jahre). - In diesem Plan sind alle Phasen seines theoretischen und gestalterischen Credo erkennbar: Symmetrie und Linearität der früheren Phasen und ein in etwa differenziertes Straßen-Platz-Netz der späteren (wie im Wiesbaden-Entwurf 1894).

Warum sind von diesem Riesen in der Geschichte des Stadtbaus so wenige Äußerungen über gestalterische Fragen überliefert? Selbstverständliche Bestandteile der humanistischen Ausbildung damals waren auch das Studium der Ästhetik, der Kunst und der Philosophie. Eine von Baumeisters ersten Veröffentlichungen (D) befaßt sich (unter anderem) unter diesen Gesichtspunkten mit den Fragen des Bauens, wie es damals in allen solchen Büchern üblich war. Hier wird, trotz seiner Bewunderung der antiken und mittelalterlichen Tradition, sein Mißtrauen gegenüber der einfachen Übernahme der Stilordnungen aus der Vergangenheit ausgedrückt. (Er erkennt den Widerspruch zwischen den strengen antiken Bauregeln und von der Antike unbekanntem Nutzungen.) (E)

Den Formvorstellungen des Bürgertums getreu und seinen Ansprüchen an die Tradition (die es in Wirklichkeit nicht besaß), akzeptiert er das Dogma des Historismus und bezog die gestalterische Komponente der Stadt in seine Forschungen ein. Ein wichtiges Feld - angesiedelt zwischen der Exaktheit des architektonischen Stilkanons und den Regeln für die Organisation des Stadtganzen - wird von ihm übersehen. Aber vielleicht war gerade dieser Mangel die Ursache für das Entstehen einer neuen Auffassung. Sittes Buch war eine Antwort auf

das von Baumeister schon im Titel und wollte diese vernachlässigten Fragen beantworten.

Baumeisters nüchterne Behandlung aller stadtplanerischen Probleme wie auch seine Offenheit und das faire Verhalten gegenüber neuen Erkenntnissen und Ergebnissen der Forschungen seiner Kollegen ist bewundernswert. (H) Wir bewundern bei ihm noch immer seine überzeugenden Vorschläge z. B. zur Wohnbaudichte (F) oder für die Straßenbreiten, für den Einfallwinkel des Lichtes und damit für gesunde Wohnverhältnisse, für die Führung von Straßen- und Eisenbahnstrecken und auch seine Anwendung der "hinteren Baulinie" (G) usw.

Baumeisters Auffassung von den Elementen des Stadtraumes

Baumeister behandelt theoretisch alle stadträumlichen Elemente (Straße, Platz, Bebauung), aber sein tieferes Interesse gilt nur einigen rationalisierbaren Eigenschaften dieser Elemente (z.B. Straßenbreite, der Längsschnitt der Straße usw.). Alles was nicht in diesem Blickwinkel lag, wurde nicht erwähnt und betrachtet. Alles was nicht durch einen rationalen Prozeß und Berechnungen behandelt werden konnte, war nicht sein Interessensfeld. Seine funktionsbezogenen Überlegungen und Vorschläge über die Straßenbreite (Zit. 1), Straßenlängsschnitte, über die Proportion des Straßenprofils (Zit. 2) die Vertikal-Struktur der Straße, (Zit. 6), die Form der Plätze (Zit. 10) und ihre Funktion wurden von vielen seiner Nachfolger und Bewunderern im Prinzip übernommen (z. B. von Stübben, Gurlitt, auch von Unwin).

Sein Konzept des Straßenraumes war geometrisch regelmäßig. Für ihn waren meistens regelmäßige verkehrsgerechte Straßen mit der Bebauungslinie identisch. Daraus hat sich ein völlig geometrisches regelmäßiges Straßennetz ergeben, welches eine hohe Effektivität und "schnelle" Stadtplanung ermöglichte. Das Prinzip schuf aber keine Lebensräume für die städtische Bevölkerung. Es führte zu funktionalen Stadträumen, vor allem zu der schnellen Erreichbarkeit verschiedener städtischer Funktionsbereiche. Nur die materiellen menschl-

chen Bedürfnisse wurden anerkannt. - Ihre "Meßbarkeit" ermöglichte Baumeister die Antworten zu geben.

Sehr ähnlich war es mit der Betrachtung/Behandlung des Platzraumes. Seine theoretischen Platzgestaltungsvorschläge waren genauso "nüchtern". In den ersten Phasen seiner Tätigkeit ist sein Platz fast ausschließlich ein monumentaler Verkehrsknotenpunkt, der vor allem dem störungsfreien Verkehr dient. Später hat er versucht, (höchstwahrscheinlich unter dem Einfluß von Stübbens Buch "Städtebau" und auch von Sittes Kritik) sich (theoretisch) zu korrigieren, und die Plätze als Verkehrs-, Markt-, architektonische und bepflanzte Plätze zu ordnen. (I) Das zeigen auch seine späteren Pläne aus den 90er Jahren. Trotzdem war das alles nur die Fortsetzung seiner Konzeption des Platzes als feierlicher Raum zur Ehre der Macht und der Industriegesellschaft, dessen überbetonte Funktion (Form wird der Funktion zugeordnet) am besten dem "Maschinenzeitalter" entspricht. In diesem Sinne sind die Gebäude, Brunnen, Skulpturen usw. erwünscht, die diese repräsentative Rolle des Platzes unterstreichen. Sie tun das am besten, wenn sie von allen Seiten zu sehen sind, d.h. wenn sie unbescheiden mitten in den Platz gestellt sind. Die Überbetonung der Funktion führt zur leblosen Form, sogar zu ihrem Surrogat. - Die Formsprache wird so vereinfacht, daß sie ein primitives Signalisieren von Baumassen und Baukörpern wird. Der Mangel an unmittelbarer Kommunikation mit den Wahrnehmenden wird ersetzt durch die übertriebene Anwendung von Ornamenten, von Schmuck durch die tertiäre Struktur einer Kitsch-Sprache, die sich vor allem durch Aggressivität bemerkbar macht. Baumeisters Bewunderung des baulichen Erbes war rein verbal. Er hat diese Werte anerkannt, aber ihre Aktualität und Anwendbarkeit in keiner Weise gesehen. Das war eine (sozusagen) "museumsartige" Bewunderung, die keine praktischen Folgen hatte (J). Bei der Konfrontation von modernen städtebaulichen Ansprüchen mit baulicher Tradition haben die ersteren den Sieg errungen und seine Tätigkeit bestimmt. Die Lösung der Probleme, die aus neuen Ansprüchen des Stadtlebens entstanden, waren für ihn aufregend "verführerisch". Diese neuen Aufgaben waren für so einen neugierig-forschenden Geist viel attraktiver. (Noch verständlicher, wenn man weiß, daß er in einer Zeit gelebt hat, als täglich neue

Erfindungen und Theorien auf fast allen wissenschaftlichen Gebieten veröffentlicht wurden.)

Im Bereich der Positiv-Struktur hat er einen sehr bemerkenswerten Beitrag geleistet. Seine Überlegungen und Vorschläge für die Gestaltung der Bebauung sind sehr präzise, gegliedert und konkret. Sie sind auf eine Verbesserung der Wohnungsnotlage der städtischen Bevölkerung hin konzipiert. Seine Vorschläge zeigen eine hohe Bodenausnutzung einerseits, andererseits aber beachten sie auch die Ansprüche an eine bessere Wohnhygiene, an mehr Raum, Licht, Luft für die Stadteinwohner. So betrachtet, ist sein Versuch, den Anstieg der Bodenrente und der Bodenspekulationen zu stoppen, ein Beitrag für gesündere Lebensmöglichkeiten in der Stadt; das war eine große Leistung.

Berechnungen für die notwendigen Breiten, Tiefen und Höhen bei den verschiedenen klassischen Anordnungsformen der Wohnbebauung, für den Abstand zwischen Gebäuden, die Abmessungen der Gartenanlagen usw., waren sein großer Verdienst für die junge Wissenschaft Städtebau. Das, was er begonnen hat, ist von seinen Nachfolgern weiter entwickelt und verfeinert worden. Man kann sagen, daß diese seine Überlegungen auch die Grundlage des späteren Kampfes für die innere Bebauungslinie waren (für Goecke, Messel, teilweise auch für Sitte und Henrici).

Er hat die Vorteile der sozialen Mischung der verschiedenen Bevölkerungsklassen "entdeckt" und sie als einer der ersten proklamiert (K).

Reinhard Baumeister hat den wichtigsten Anstoß für die Gründung einer selbständigen Wissenschaft "Städtebau" gegeben (L). Als erster konnte er selbstverständlich nicht alle die zahlreichen Komponenten dieser Disziplin gleichwertig behandeln. Aber seine Haltung und seine Positionen haben Anstöße für mannigfaltige Ergänzungen und die Weiterentwicklung seiner Gedanken gegeben. Von seiner Arbeit sind fast alle städtebaulichen Strömungen ausgegangen. - Darin liegt sein größter, fast unmeßbarer Verdienst.

Vor allem ist seine Art der Problembewältigung für uns heute lehrreich. Im einzelnen sind seine Vorschläge größtenteils heute überholt, aber sein Verfahren für das Identifizieren der Probleme und

deren Lösungssuche bleibt aktuell, trotz mancher Übertriebenheiten. (Und wenn nichts anderes, so lernen wir aus den Fehlern seiner Generation.)

Seine Auffassung von Städtebau als einer Verkehrs-, Volkswirtschafts- und Bodenrechtsproblematik brachte mehr Ordnung und Effektivität in die damalige städtebauliche Praxis und stellt den Ausgangspunkt für die heutige komplexe Betrachtungsweise planerischer Fragen dar.

Für ihn war die Stadtraumgestaltung den technischen und funktionalen Problemen untergeordnet. Seine Einäugigkeit in dieser Beziehung empfinden wir besonders deutlich in den geometrisch-regelmäßigen Stadträumen seiner Prägung; - sie lassen uns eine der Funktion gleichwertige Form vermissen.

Es gibt aber auch besonders empfehlenswerte Betrachtungen im stadtgestalterischen Bereich von Baumeister, nämlich hinsichtlich der Hauptgebäudestellung im Platzraum (Zit. 12; Abb. 15). Am Schluß soll noch sein großes Verdienst um die Bauordnung erwähnt werden. Seine rationale Bearbeitung aller Probleme, die Sachlichkeit und das Eindringen in die wesentlichen Zusammenhänge waren sehr fruchtbar, auch in diesem Bereich (M).

Anmerkungen

(A) "... Es hat z. B. die Sterblichkeit Berlins in den 20 Jahren vor Beginn der Kanalisation, d. i. vor 1876, zwischen 24 und 41 p. m. geschwankt, durchschnittlich 30 betragen, seither ist sie stetig gesunken und belief sich im Mittel der letzten Jahre auf 20. Wien und Danzig, früher wegen ihrer Ungesundheit berüchtigt, besaßen eine Sterblichkeit von 37 p. m., bis im Anfang der 70er Jahre eine vortreffliche Wasserversorgung und gründliche Kanalisation eintrat, und jene Ziffer jetzt in beiden Städten auf 24 heruntersetzt hat. Die Erfahrung in englischen Städten ist noch günstiger gewesen, dank der dort üblichen weiträumigen Bauweise, und hat das Gesetz zustande gebracht, daß der Staat jede Gemeinde zur Ausführung gesundheitlicher Verbesserungen zwingen kann, in welcher die durchschnittliche

Sterblichkeit während sieben Jahre über 23 p. m. steht. Charakteristisch ist auch die Abnahme von Infektionskrankheiten, besonders des Typhus, welcher mit der Verunreinigung von Wasser, Boden und Luft so nahe zusammenhängt. Der Typhus bildete früher in Berlin, Hamburg, Frankfurt die Todesursache bei 4 bis 5 % aller Gestorbenen; mit Herstellung der Kanalisation ist diese Ziffer rasch gesunken und beträgt jetzt nur noch etwa 1/2 %. In München erlagen früher dem Typhus in einzelnen Jahrgängen bis zu 10 % aller Gestorbenen, jetzt ist diese Krankheit dort beinahe verschwunden, was vorzugsweise der reichlichen Versorgung mit gutem Wasser und den Maßregeln zur Reinhaltung des Untergrundes zugeschrieben wird."

Baumeister, Reinhard: Wirtschaftliche Aufgaben des Ingenieurs, Braun'sche Hofdruckerei, Karlsruhe, 1895, S. 10-11

(B) Seine erste Veröffentlichung des Konzepts der Stadterweiterung waren die von ihm initiierten Grundsätze für Stadterweiterungen vom Verband des deutschen Architekten- und Ingenieurvereins 1874.

(C) "Die Aufgaben eines Stadtingenieurs bestehen darin, den städtischen Verkehr mittels Straßen, Eisenbahnen, Wasserwege zu befördern sowie Annehmlichkeit und Sicherheit, Vegetation, Beleuchtung, Wasserversorgung, Reinigung, Entwässerung zu schaffen. Alles dies bezieht sich nicht bloß auf schon bebautes Stadtgebiet, sondern zugleich auf Erweiterungen desselben."

Baumeister, Reinhard: Städtisches Straßenwesen und Städtereinigung, in: Handbuch der Baukunde, H. 3, Ernst Toeche, Berlin, 1890, S. 1

(D) Baumeister, Reinhard: Architektonische Formenlehre für Ingenieure, Hoffmann'sche Verlags-Buchhandlung, Stuttgart, 1866

(E) Ebenda, S. 162-164

(F) Baumeister, Reinhard: Die Stuttgarter Stadterweiterung; in: Deutsche Bauzeitung, 36, 1902

- (G) Baumeister, Reinhard: Die Stadterweiterung und Bauordnung von Mannheim; in: Zentralblatt der Bauverwaltung, 21, 1901, S. 430
- (H) Baumeister, Reinhard: Großstadt-Erweiterungen; in: Deutsche Bauzeitung, 38, 1904, S. 647-649
- (I) Baumeister, Reinhard: Städtisches Straßenwesen und Stadtreinigung; in: Handbuch der Baukunde, Ernst Toeche, Berlin, 1890, S. 26-36
- (J) Das achte Kapitel in: Baumeister, Reinhard: Architektonische Formenlehre für Ingenieure, Hoffmann'sche Verlags-Buchhandlung, Stuttgart, 1866
- (K) "In socialer Beziehung giebt es zwei Gegensätze: Absonderung und Vermischung der verschiedenen Klassen, aber das richtige Verfahren für die Gruppierung des Planes, dürfte wohl ein Mittelweg sein."
Baumeister, Reinhard: Stadterweiterungen in baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung, Ernst & Korn Berlin 1876, S. 79
- (L) Seine Vorgänger und geistigen Verwandten waren z. B. Eitelberger von Edelberg, Bruch, Arminius, Orth ...
- (M) Baumeister, Reinhard: Normale Bauordnung nebst Erläuterungen, Kreidels's Verlag, Wiesbaden, 1880

Abb.1 Statterweiterungsplan Rostock

Abb.2 Bauzonenplan Mannheim, 1899/1901



Abb. 1



Abb. 2

Abb.3 Stadterweiterungsplan Mannheim, 1870/71, 1899/90

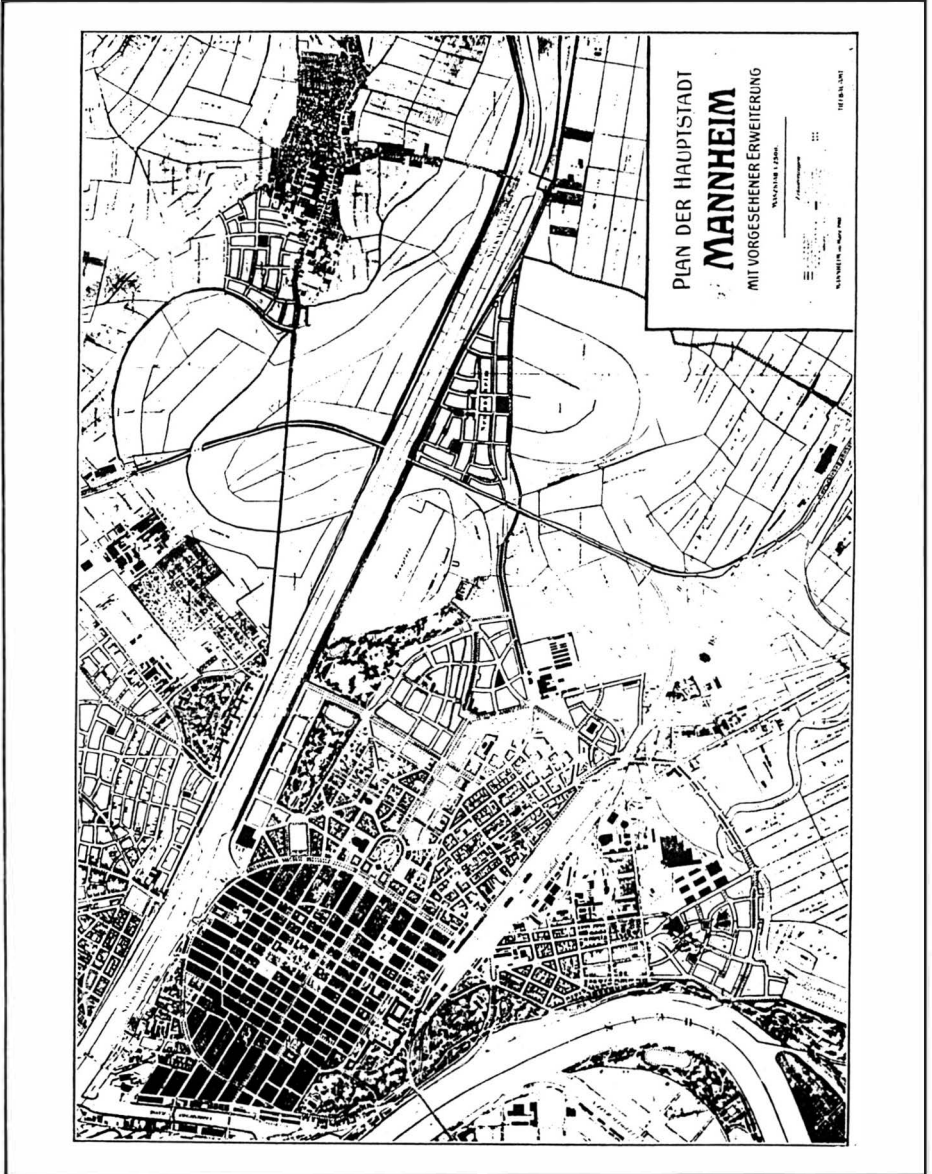


Abb. 3

Abb. 4 Stadterweiterungsplan Wiesbaden, 1894

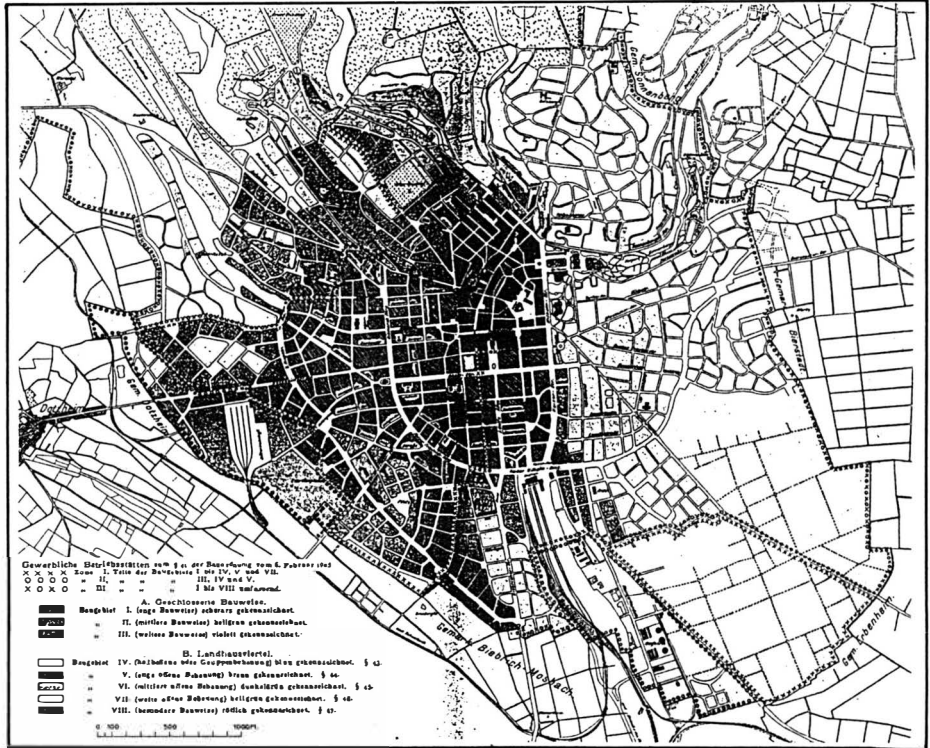


Abb. 4

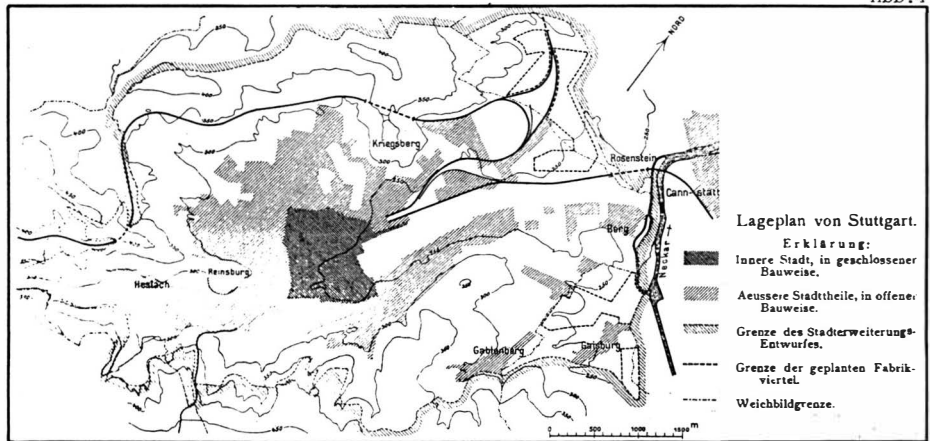


Abb. 5

Abb.6-8 Stadterweiterungsplan Mannheim,
1870/71, 1899/1901



Abb. 6

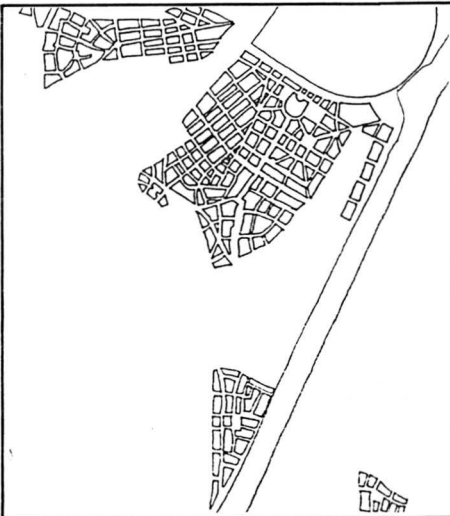


Abb. 7

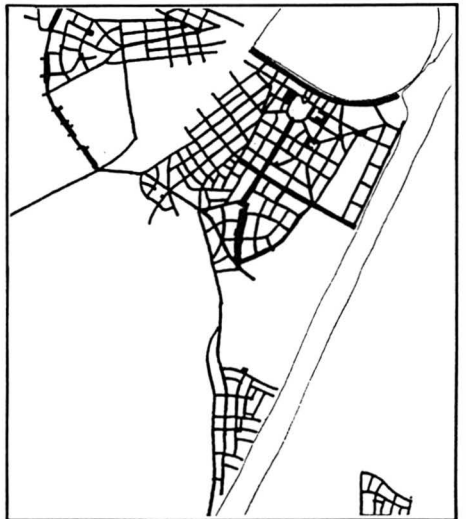


Abb. 8



Abb.9

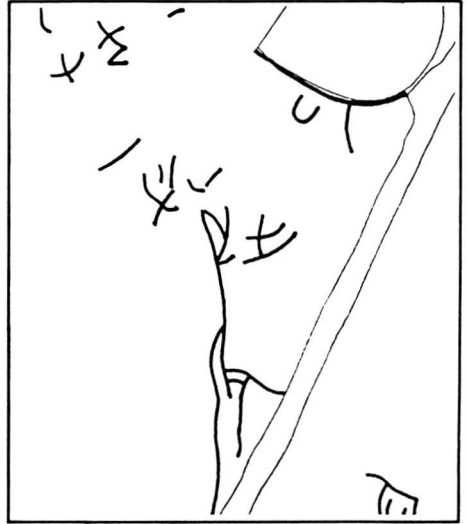


Abb.10

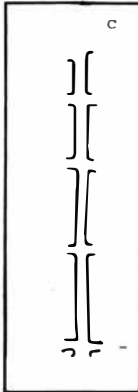
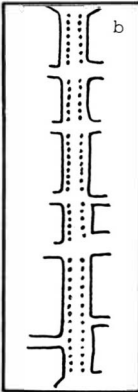


Abb.11

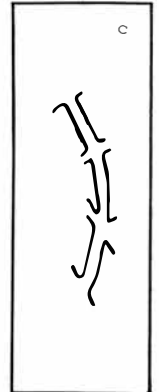
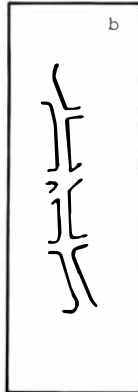
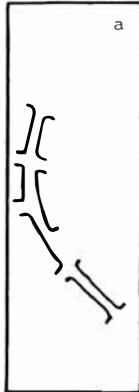


Abb.12

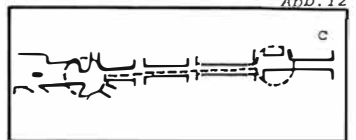
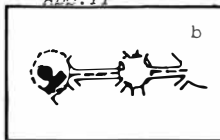
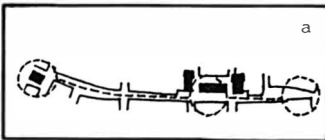


Abb.13

Abb. 14 Platzformvorschläge aus: "Stadt-
Erweiterungen in..." (2.1.1)
Abb. 15 Platz und Hauptgebäudestellung

aus dem Mannheim-Stadterweiterungs-
plan, 1870/71, 1899/1901 (2.1.1.k)

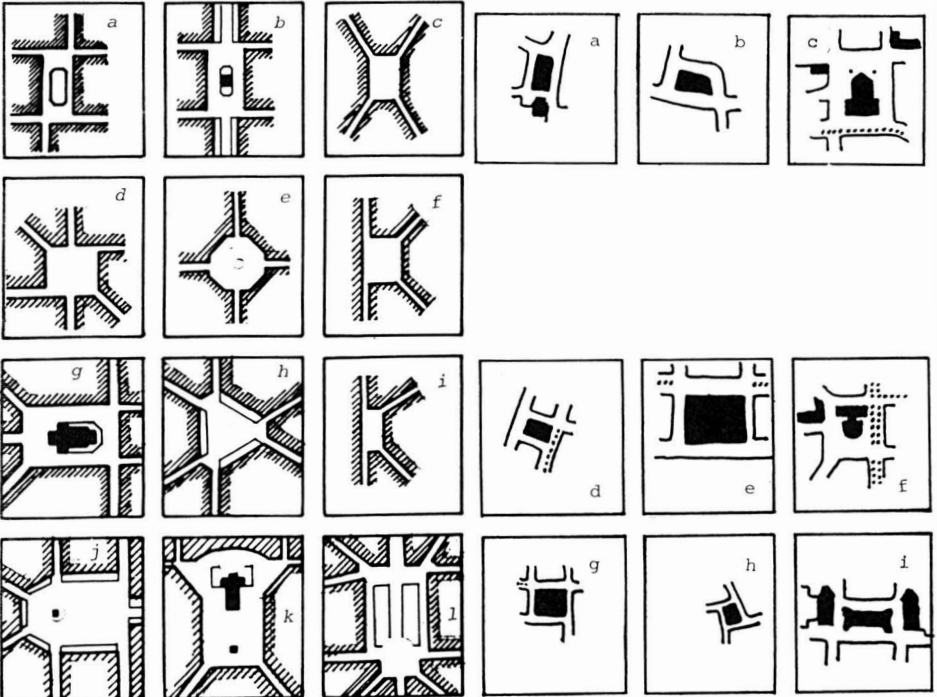


Abb. 14

Abb. 15

II CAMILLO SITTE (1843-1903)

Kurzbiographie

Wichtige Entwurfsarbeiten

Wichtige Publikationen

Typische Entwurfsarbeit

Sittes Äußerungen zur Gestaltung des Stadtraumes

Tabelle

Zum städtebaulichen Standpunkt von Camillo Sitte

Sittes Auffassung von den Elementen des Stadtraumes

II CAMILLO SITTE (1843 - 1903)

Kurzbiographie

Am 17.04.1843 in Wien geboren. Ab 1863 Architekturstudium bei Heinrich von Ferstel an der TH Wien, auch Medizinstudium. Nach dem Studium Reisen nach Italien. Ab 1873 tätig als freier Architekt. 1875 - 1883 Leiter der "Staatlichen Schule für angewandte Künste" in Salzburg. 1877 Mitbegründer der Zeitschrift "Salzburger Gewerbeblatt". Ab 1869 ständiger Mitarbeiter der Zeitschrift "Neues Wiener Tagblatt". Mitglied der Jury für die Paris-Ausstellung 1878. 1882 - 1883 Reisen nach Italien. Ab 1883 Mitbegründer der "Staatlichen Schule für die angewandten Künste" in Wien. - Umzug nach Wien. 1889 Erscheinung seines Buches "Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen". Zahlreiche Ehrentitel. 1902 mit Theodor Goecke Mitbegründer der Zeitschrift "Der Städtebau". Am 16.11.1903 in Berlin gestorben.

Wichtige Entwurfsarbeiten

- Bebauungsplan für Teschen; 1892
- Stadterweiterungsplan für Olmütz; 1894; (Abb. 4)
- Bebauungsplan für Ljubljana; 1895; (Abb. 2)
- Lageplan zur Verbauung des Ostriedes in Privoz; 1894/99; (Abb. 3)
- Bebauungsplan für Marienthal; 1896
- Bebauungsplan für Reichenberg; 1901
- Bebauungsplan für Mährisch-Ostrau; 1903
- Bebauungsplan für Marienberg; 1903; (Abb. 1)

Wichtige Publikationen

- Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen, Vieweg, Braunschweig/Wiesbaden (Repr. d. 4. Aufl.); 1889 (1)

- Die Parzellierung und die Monumentalbauten von Privoz; in: Der Architekt, 1, 1895, S. 33-35, 50-52, (2)
- Zur Errichtung eines Kaiser-Franz-Joseph Denkmals in Olmütz; in: Mährisches Tagesblatt, Mai 2, 1895, (3)
- Stadterweiterungs- und Regulierungsplan für Mährisch-Ostrau; in: Wiener Bauindustrie-Zeitung, 15, 1898, S. 188, (4)
- Enteignungsgesetz und Lageplan; in: Der Städtebau, 1904, S. 5-8, 17-19, 35-39, (5)
- Erläuterungen zu dem Bebauungsplane von Marienberg; in: Der Städtebau, 1904, S. 141-145, (6)
- Bebauungsplan Eichwald; in: Die Bauwelt, 1, 1910, H. 14, S. 24, (7)

Typische Entwurfsarbeit

Als Ergänzung der theoretischen Gedanken und als Beispiel ihrer Verwirklichung ist der bekannteste Bebauungsplan Sittes der für Marienberg von 1903 ausgewählt worden. Er verdeutlicht am besten von allen Plänen Sittes Positionen über das Verhältnis von Positiv- und Negativ-Struktur im Stadtraum (Abb. 5, 6 und 7). Sittes Straßen- und Platzkonstruktionen und deren in seinem Buch behandelten interessantesten Eigenschaften haben durch den Marienberger Plan Gestalt bekommen.

Diese "Übersetzung" seiner theoretischen Positionen in die Praxis war der Hauptgrund für die Wahl dieses Bebauungsplanes. Sittes besonderer Stil ist vor allem im östlichen und nordöstlichen Teil des Planes zu finden. Im westlichen und südwestlichen Teil finden sich eher Kompromißlösungen, weil es sich dort um die Anpassung an bestehende Strukturen handelte. Wahrscheinlich ist ebenso die dreieckige Straßenkreuzung in der Mitte des Planes ein Kompromiß, weil diese Kreuzungsform und die daraus entstehende dreieckige Bebauung für Sitte völlig untypisch waren. Solche Lösungen hat er (sogar) scharf kritisiert (Zit. 8).

Auch andere Pläne Sittes bieten viele interessante und kuriose Lösungen. Sein Olmütz-Plan stellt eine interessante Suche nach Lösungen für die Hinterhofprobleme dar. (Die zwei Grundstücke tiefe

und sehr lange (100 - 200 m) Blockbebauung sollte Bauten im Hinterhof-Bereich anstelle der inneren Bebauungslinie verbieten.) (Abb. 4). Der Privoz-Plan stellt einen Versuch der Integration von zwei gegensätzlichen Gestaltungsprinzipien dar (Abb. 3), auch der Bebauungsplan für Marienthal, der sein Lieblingsplan gewesen ist. Trotz alledem ist der Marienberger Plan meiner Meinung nach die beste Repräsentation seiner reifen Theorie sowohl als Ganzes wie in den Details. Vielleicht auch deshalb, weil es einer seiner letzten Pläne war.

Sittes Äußerungen zur Gestaltung des Stadtraumes

Stadtraum (Abb. 5-7)

Zit. 1

"Sobald aber das geometrische Muster und der Häuserblock wieder dominiert, hat die Kunst zu schweigen." - S. 110 (1)

"Der innere Widerstreit zwischen dem Malerischen und Praktischen kann nicht weggeredet werden; er besteht und wird immer bestehen als ein in der Natur der Sache selbst Gegebenes." - S. 122 (1)

"Sowohl das moderne Leben als auch die moderne Technik des Bauens lassen eine getreue Nachahmung alter Stadtanlagen nicht mehr zu .. Die herrlichen Musterleistungen der alten Meister müssen bei uns in anderer Weise lebendig bleiben als durch gedankenloses Kopieren;" - S. 123-124 (1)

1. Straße (Abb. 8-11)

Zit. 2


1.1 Form

d. Geradheit ■

"Bei den Straßenzügen ist allerdings die Geradlinigkeit allein schon mißlich. Eine meilenlange schnurgerade Allee wirkt selbst in der schönsten Gegend langweilig. Sie widerstreitet dem Naturgefühl, der Anpassung an das gekrümmte Terrain und bleibt eintönig im Effekt, so

daß man, seelisch abgespannt, das Ende kaum erwarten kann." - S. 95 (1)

"Ebenso wirkt eine allzu lange gerade Straßen. Aber auch die viel häufigeren kürzeren Straßen moderner Anlagen wirken schlecht ..." - S. 96 (1)

e. Kreuzung (Abb. 12) 

Zit. 3

"Nur in einem einzigen Falle wird es unerlässlich, eine Zerteilung des Verkehrs zu erzwingen, nämlich dort, wo mehrere Straßen (Abb. 1) in einem Knotenpunkt zusammenlaufen, was unter allen Umständen einen sowohl für den Anblick als auch für den Verkehr schlechten Platz gäbe. Diese Lieblingsform moderner Stadtanlagen müßte überall ausgetilgt werden, wo immer sie sich als Nebenprodukt der Parzellierung ergibt. Die Methode, einen solchen Zwickelplatz wegzubringen, ergibt sich leicht. Man braucht nur einen unregelmäßigen Bauplatz (Abb. 2) anstelle des unregelmäßigen Platzes zu setzen." - S. 156 (1)

"Es ist klar, daß dieser Platz nach der gewöhnlichen Straßenführungsmethode sehr leicht hätte vermieden werden können durch unmittelbare Kreuzung der beiden Straßen ..." Dieses gäbe eine gewöhnliche Straßenkreuzung in bekannter tausendfältig vorhandener langweilig alltäglicher Form. ... Rückt man nun, um diesem Übelstande wieder auszuweichen, die Straße c und Eckbauplatz o derart zurecht, wie dieses aus Abb. 3 ersichtlich, so entsteht dadurch ein kleines reizendes und ... auch sehr wertvolles Plätzchen." ... "Genau ebenso verhält es sich mit allen den anderen in dem Bebauungsplane vorgesehenen kleinen Plätzchen. Sie bedeuten alle eine Zierde des Stadtganzen, eine Verbesserung der Verbindungen und Orientierung, eine wesentliche Wertsteigerung der umliegenden Bauplätze." - S. 143 (6)

f. Vertikale Struktur 

Zit. 4

"Dabei kommt es darauf an, daß alle Bauplätze möglichst viel Straßenfront zugeteilt bekommen, daß jeder ein Format und eine Größe bekommt, wie sie erfahrungsgemäß gut und vorteilhaft zu verbauen

sind, daß im allgemeinen zwar verschieden große Bauplätze eingeteilt werden und zwar an der Peripherie des Baulandes größere, die dann später nach Bedarf unterteilt werden können, aber im ganzen mehr kleine und kleinste Bauparzellen ..." - S. 143 (6)

1. Straße

1.2 Funktion ☒

Zit. 5

Seine Meinung ist das Gegenteil von: "Ein Straßennetz dient nur der Kommunikation, niemals der Kunst, weil es niemals sinnlich aufgefaßt, niemals überschaut werden kann, außer am Plan." - S. 101 (1)

2. Platz

2.1 Form

a. Größe ☒

Zit. 6

"... lassen sich folgende Regeln noch erkennen:

1. Die Hauptplätze größerer Städte sind größer als die von kleinen Städten.


2. Einige Hauptplätze jeder Stadt sind zugleich die weitaus größten, während alle übrigen sich mit einem Minimalausmaß begnügen müssen." - S. 54 (1)

"Je größer der Raum, desto kleiner ist aber in der Regel die Wirkung, weil Gebäude und Monumente endlich nicht mehr dagegen aufkommen können." - S. 56 (1)

"Von allerschädlichstem Einflusse sind zu große Platzausmaße auf die sie umgebenden Bauwerke. Diese können dann gleichfalls nie groß genug sein ... so fehlt noch immer etwas und die Wirkung bleibt weit zurück ..." - S. 57 (1)


"... als Maximum für noch immer gute Wirkungen aber höchstens das

Doppelte, falls nicht Hauptform, Zweck und Detailbildung des Gebäudes ausnahmsweise noch größere Dimensionen vertragen. Größere Plätze bei gleicher Bauhöhe vertragen Gebäude aber dann, wenn sie bei geringer Stockwerkszahl und grober Detaillierung selbst mehr in die Breite entwickelt sind." - S. 55 (1)

c. Symmetrie 

Zit. 7

"Das Streben nach Symmetrie ist bis zur Modekrankheit aufgewuchert."
- S. 62 (1)

d. Regelmäßigkeit 


Zit. 8

"Der moderne Städtebau hat freilich mit seinen Unregelmäßigkeiten nicht viel Glück gehabt. Es sind dieselben Unregelmäßigkeiten der Reißchiene, nämlich meist Dreiecksplätze ... - Solche dreieckige Plätze wirken allerdings immer unschön, weil hier eine Täuschung des Auges unmöglich ist und die Fluchtlinien der anstoßenden Häuser stets hart aufeinanderprallen." - S. 64 (1)

"Ein solcher Platz ist ebenso unerträglich wie ein dreieckiges Zimmer." - S. 98 (1)

"Der Stolz neuer Anlagen werden sie aber vollends bei vollständig regulärer Ausgestaltung in Kreisform oder im Achteck ..." - S. 108 (1)

"Der Knotenpunkt des Verkehrs ist auch ein Knotenpunkt aller Visuren. Beim Rundgang um den Platz hat man immer dasselbe Bild vor sich, so daß man nie weiß, wo man eigentlich steht." - S. 108 (1)

d. Unregelmäßigkeit 

Zit. 9

"... daß die Unregelmäßigkeiten alter Anlagen fast immer von der Art sind, die man erst am Plane wahrnimmt, in Natur aber übersieht, und hiervon wieder ist der Grund der, daß die alten Anlagen eben nicht

am Reißbrett konzipiert wurden, sondern allmählich in natura entstanden sind ..." - S. 60 (1)

"Gerade unregelmäßige Bauplätze bieten ausnahmslos die interessantesten Lösungen und meistens auch die besseren ..." S. 97 (1)

b. Proportion (Abb. 19, 20) ■

Zit. 10

"... quadratische Plätze selten sind und nicht besonders gut aussehen, daß aber auch zu lange Plätze, bei welchen die Breite durch die Länge bereits um mehr als das Dreifache überschritten wird, bereits anfangen, an Wohlgefälligkeit zu verlieren. Breitenplätze vertragen in der Regel eine größere Differenz zwischen Breite und Länge als Tiefenplätze ..." - S. 55 (1)

"3. Die Größe der Plätze ... steht im Verhältnis mit der Größe des jeden Platz beherrschenden Gebäudes, und zwar tritt die Höhe des Gebäudes (vom Platzniveau bis zum Hauptgesimsabschluß gemessen) im Verhältnis mit derjenigen Platzdimension, welche senkrecht auf die Bauflucht des Gebäudes gemessen wird. Somit ist bei Höhen- oder Tiefenplätzen die Höhe der Kirchenfassade mit der Länge des Platzes zu vergleichen; dagegen bei Breitenplätzen die Höhe der Palast- oder Rathausfassade mit der Breite des Platzes." - S. 54 (1)

"Ebenso wie die Form der Plätze steht auch die Größe derselben in dem Verhältnisse einer gewissen, nicht streng durchgeführten, aber doch deutlich merkbaren Übereinstimmung mit den dominierenden Gebäuden." - S. 51 (1)

f. Geschlossenheit (Abb. 18) ■


Zit. 11

"... nämlich an den Straßenecken womöglich nur je eine Straße münden zu lassen, während die zweite Richtung erst tiefer in diese Straße abzweigte, wo dies vom Platz aus nicht mehr gesehen werden kann." - S. 40 (1)

"... mit diesem Straßennetz, nach Art von Turbinenarmen gerichtet, der günstigste Fall gewählt ist, bei welchem von jeder Stelle des Platzes aus gleichzeitig höchstens nur ein einziger Ausblick aus dem

Platz hinaus vorhanden ist, also auch nur eine einzige Unterbrechung des Gesamtabschlusses; von den meisten Stellen des Platzes aus gesehen wird der gesamte Rahmen desselben aber überhaupt nicht durchbrochen, weil die Gebäude an den Straßenmündungen sich perspektivisch überschneiden und durch diese gegenseitige Deckung keine unangenehm auffallende Lücke lassen." - S. 40-41 (1)

"Die Hilfsmittel älterer Zeit zum Behufe des Abschließens von Plätzen sind noch nicht erschöpft. Es verbleiben noch zu nennen die Säulenhallen." - S. 45 (1)

g. Platzfolge 

Zit. 12

"Eine der herrlichsten Vereinigungen von zwei Plätzen bildet das Herz Venedigs." - S. 68 (1)

"... man kann sich nicht gut vorstellen, wie von vornherein zwei oder drei Plätze gerade so sollen nebeneinandergelagert gewesen sein, daß dann die einzelnen Teile der Kirche so gut hinpassen. Sicher ist, daß nur diese Art Platzanlage die höchste Ausnützung aller Schönheiten eines Monumentalbaues zuläßt. Drei Plätze und drei Stadtbilder, ein jedes anders und jedes ein in sich harmonisch geschlossenes Ganzes, das alles aus einer einzigen Kirche herauszubekommen, mehr kann man wahrlich nicht verlangen." - S. 66 (1)

j. Gebäudestellung (Abb. 22) 

Zit. 13

"... jede neue Kirche mitten auf ihren Bauplatz gestellt wird, damit sie ringsherum freiliegt. Diese Aufstellung hat aber nur Nachteile und keinen einzigen Vorteil. Für das Bauwerk ist diese Aufstellung die ungünstigste, weil der Effekt sich nirgends konzentriert, sondern ringsherum gleichmäßig zersplittert." - S. 33 (1)

"Solche Fälle ließen sich noch viele anführen. Es ist eine förmliche Modekrankheit." - S. 37 (1)

"Überall ist das Streben sichtbar, einen Tiefenplatz vor der Kirchenfassade herauszuschneiden und zur Betrachtung dieses Hauptobjektes gute Gesichtspunkte zu gewinnen." - S. 61 (1)

"Immer lebt man in dem Wahn, daß man alles sehen müsse, daß ringsherum eine einförmige Raumleere das einzig Richtige sei. Daß diese Raumleere, schon an und für sich höchst langweilig, auch jede Mannigfaltigkeit des Effektes zerstört, wird nicht bedacht." - S. 35 (1)

i. Denkmalstellung

Zit. 14

"Wir aber halten nur die Mitte des Platzes für dazu geeignet ... Wenn aber der Platz unregelmäßig ist und sonach ein Mittelpunkt sich geometrisch nicht abzirkeln läßt, dann können wir nicht einmal dieses einzige Monument unterbringen und der Platz muß für ewige Zeiten vollständig leer bleiben."

"Diese Schneemänner stehen auf denselben Plätzen, auf welchen sonst unter Umständen nach alter Methode Monumente oder Brunnen zu erwarten wären." - S. 26 (1)

"Der entscheidende Gegensatz zwischen einst und jetzt in diesem Falle besteht darin, daß wir immer möglichst großartige Plätze für jedes Figürchen suchen und dadurch die Wirkung drücken, statt sie durch einen neutralen Hintergrund ... zu heben." - S. 23 (1)

"Beim römischen Forum ist die Freihaltung der Mitte sozusagen handgreiflich. ... je mehr die Entwicklung sich unserer Zeit nähert, so scheint die Wahl der Aufstellungsorte von Brunnen oder Standbildern in vielen Fällen jeder Definition zu spotten." - S. 24 (1)

"Auf eben solchen vom Verkehre unberührten Stellen erheben sich in den alten Gemeinwesen aber auch die Brunnen und Monumente." - S. 26 (1)

"Zu der antiken Regel, die Monumente am Rande der Plätze herum zu stellen, gesellt sich also die weitere echt mittelalterliche und mehr nordische: Monumente, besonders aber Marktbrunnen, auf den toten Punkten des Platzverkehrs aufzustellen." - S. 28 (1)

2. Platz

2.1 Funktion

Zit. 15

"Heute höchst selten zu großen öffentlichen Festen verwendet und immer weniger zu täglichem Gebrauch, dienen sie häufig keinem anderen Zweck, als mehr Luft und Licht zu gewähren, eine gewisse Unterbrechung des monotonen Häusermeeres zu bewerkstelligen und allenfalls noch auf irgend ein größeres Gebäude einen freien Ausblick zu gewähren und dieses in seiner architektonischen Wirkung besser zur Geltung zu bringen. Ganz anders im Altertume. Da waren die Hauptplätze jeder Stadt ein Lebensbedürfnis ersten Ranges, indem auf ihnen ein großer Teil des öffentlichen Lebens sich abspielte ..." - "Es fehlt also nachgerade alles, was bisher als Merkmal alter Platzherrlichkeit hervorgehoben werden konnte." - S. 20 (1)

"... solche Umdinge von Straßenknoten nennt man Platz, wo alles vermieden ist, was den Charakter eines Platzes ausmacht ..." - S. 107 (1)

2. Platz

2.4 Sekundäre und tertiäre Struktur

Zit. 16

"... aber so wie es möblierte Zimmer und auch leere gibt, so könnte man von eingerichteten und noch uneingerichteten Plätzen reden ..." - S. 38 (1)

"Gerade die Verwendung architektonischer Innenmotive (Stiegen, Hallen, etc.) auch bei der Außenarchitektur ist, alles in eins zusammengefaßt, eine der wesentlichsten Ingredienzen des Reizes antiker und mittelalterlicher Anlagen." - S. 120 (1)

"Der Reichtum gut wirkender Motive wäre allerdings erwünscht, und wenn es anginge, wären kräftigere Risalite, öftere Fluchtstörungen, gebrochene oder gewundene Straßenzüge, ungleiche Straßenbreiten, verschiedene Haushöhen, Freitreppen, Loggien, Erker und Giebel und was sonst noch den malerischen Hausrat der Bühnenarchitektur ausmacht, am Ende kein Unglück für eine moderne Stadt." - S. 121 (1)

Zum städtebaulichen Standpunkt von Camillo Sitte

Sittes Bildung entsprach mit den geisteswissenschaftlichen Schwerpunkten Philosophie, Kunst, Geschichte, klassische Sprachen der eines humanistisch ausgebildeten Intellektuellen seiner Zeit. Durch seinen Vater, der auch Architekt war, wurde er früh mit den "Gesetzen" des aktuellen Bauens und der "Stil-Sprache" des Eklektizismus vertraut. Selbstverständlicher Teil seiner Ausbildung waren, wie damals üblich, archäologisch-architektonische Studienarbeiten über das bauliche Erbe Italiens (A). Ein wichtiger Teil seines Studiums und das Fundament seiner späteren architektonischen Tätigkeit waren, wie bei allen anderen jungen Architekten, die Untersuchungen von Stilordnungen griechischer und römischer Antike und die Nachahmung der Formen italienischer Renaissance.

Seine berufliche Ausbildung war vor allem künstlerisch geprägt und das Interesse galt den Gebäuden als Freiplastiken im Raum. Andererseits formte sich Sittes Weltanschauung in einer Zeit, als sich viel und schnell änderte, als sich durch die Industrierevolution schon die erste Generation der neuen Reichen konsolidiert hat.

Diese Umstände und die Art seiner Ausbildung bestimmten Sittes Reaktion auf den Auflösungsprozeß der Stadt, der vor seinen Augen ablief: Die großen Stadterweiterungen blieben der Spekulation und dem Gewinnstreben überlassen (B) - das architektonische Interesse galt den Einzelbauwerken und der eklektizistischen Fassadengestaltung.

Sitte war fasziniert von der Harmonie der alten italienischen Stadtzentren (C) - durch sie hatte er begriffen, daß eine Stadt eine Struktur ist, die sich aus mehreren Elementen bildet, daß jedes Element wichtig ist und seinen Wert und Platz durch die hierarchische Ordnung des Ganzen erhält. (D)

Diese Philosophie des Zusammenwirkens von Form und Funktion der historischen Stadt hat er versucht, seinen Zeitgenossen nahezubringen und deutlich darzustellen. Natürlich - seine architektonische Sprache war die Sprache seiner Zeit - ebenfalls geprägt von unnötiger eklektizistischer Ornamentik (E). Aber sein Aufruf zum Lernen aus der Vergangenheit war keineswegs Konservativismus. Es war ein

P R I N Z I P	
P O S I T I O N	
A U S S E R U N G	

BAUMEISTER (1833-1917)
SITTE (1843-1903)
HENRICI (1842-1919)
STOBHEN (1845-1936)
UNWIN (1863-1940)
SCHUMACHER (1869-1947)
TAUT (1880-1938)
WETZEL (1882-1945)

		S T R A S S E			
1.1 STRASSE	1.1.1 FORM	a	LÄNGE		
		b	BREITE		
		c	PROPORTION		
		d	GERADHEIT/UNGERADHEIT		
		e	KREUZUNG		
		f	STRASSE-PLATZEINMÜNDUNG		
		g	STRASSE UND BEBAUUNGSLINIE		
		h	STRASSE UND TOPOGRAPHIE		
		i	GESCHLOSSENHEIT		
		j	STRASSESEQUENZ		
		k	VERTIKALE STRASSENSTRUKTUR		
		1.1.2 FUNKTION DES STRASSENRAUMES			
		1.1.3 GESCHICHTLICHER U. ARCHITEKT. WANDEL			
1.1.4 SEK. U. TERT. STRUKTUR	a	FARBE			
	b	MATERIAL			
	c	ERKER, KONSOLE, ARKADE, PERGOLE,			
	d	SCHMUCK			
	e	GRÖN			
	f	SCHILDER UND INFORMATION			
	g	BREITE DES FASSADENFRONTES			
		P I A T 7			
		N E G A T I V			

Aufruf zum Umdenken in der Betrachtungsweise bei den Lösungen der städtischen Probleme. Er beantwortete auf seine Weise den Prozeß der Auflösung der Stadt. (F) Man kann seinen Weg als Mittelweg zwischen zwei Extremen kennzeichnen: 1. der stadtplanerischen Großmaßstäblichkeit Baumeisters, die den intellektuellen, rationalen Schematismus vom großstädtischen Maßstab bis ins Detail des Stadtraumes übertragen hat; 2. dem begrenzten Denken der damaligen Architekten, die aus jedem Gebäude ein gezieltes Solitärmonument machen wollten, aber den städtischen Raum außer acht ließen.

Sitte hat den Richtlinien des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieurvereine aus dem Jahr 1874 (eigentlich denen von Baumeister) für die Stadterweiterungen sein Programm der Planung und städtebaulicher Gestaltung gegenübergestellt. Dort formuliert er, daß jeder Stadtteil nach seinem Charakter geplant sein soll, nach den örtlichen, naturgegebenen und sozialen Bedingungen. Aus diesen Voraussetzungen sollen ebenso die öffentlichen Gebäude wie die Platzanlagen (als Träger des öffentlichen Lebens) geplant und nach der Bevölkerungszahl berechnet werden. (G)

Sitte hat darauf aufmerksam gemacht, daß der Straßen- und Platzraum, die Negativ-Struktur auch ein Ziel der Stadtgestaltung ist, daß es sich da nicht nur um "leere" Räume handelt, deren Aufgaben ist, mehr Licht und Luft in die Stadt zu bringen und dem ungestörten Verkehr zu dienen, oder einen Ausstellungsraum für Gebäude-Kunstwerke zu bieten, (Ha), sondern daß beide Strukturen auf die Ansprüche des "normalen" Lebens antworten sollen. (H) Daraus folgt, daß er auch die Stadt als einen historischen Organismus betrachtet hat, der in seinem "langen Leben" immer einen Kompromiß zwischen dem Bestehenden und dem Neuen darstellt. - In diesem Licht soll sein Kampf um die Bewahrung der Grundstücksteilungen und Besitzgrenzen verstanden werden und nicht als Einverständnis mit den Bodenspekulanten oder als kleinbürgerlicher Kampf um einen status quo. Das waren Sittes größte Beiträge zu der jungen Wissenschaft Städtebau.

Er hat auch die Notwendigkeit der Einführung strengerer Bauregeln akzeptiert. - Durch seine Schriften und Entwürfe (I) hat er sich dem Kampf um die Bestimmung der inneren Bebauungslinie angeschlossen, seine Überlegungen zu städtischen Grünanlagen verfolgen die Ideen

der Stadthygieniker ... (J).

Daß er nicht mit der Blockbebauung zufrieden war (weil sie unhygienische Wohnverhältnisse geschaffen hatte als Folge ihrer extremen Anpassung an die Ansprüche der Bodenspekulanten), zeigt das Beispiel seiner Stadterweiterung - Olmütz 1894. Dort hat er eine schmale, lange Blockbebauung vorgeschlagen, welche den Ausbau der Blockinnenräume ausschließt. (Abb. 4) (K)

Viele Kritiker betrachten Sittes Werk als ein besonderes Beispiel für einseitige Betrachtung und Behandlung der Gesamtproblematik der Stadt und ordnen ihn den "Stadtkünstlern" im negativen Sinn des Wortes zu. Sitte aber hat sich nicht nur auf diese eine Komponente begrenzt. Seine formal-ästhetischen Betrachtungen des Stadtraumes stehen immer auf dem Hintergrund der guten Nutzungserfüllung. (L) Sein Plädoyer für Form und Lebensqualität mittelalterlicher Platzanlagen stützt sich auf deren Funktion und diese will nicht die bloße Übertragung formaler Regeln in neue gesellschaftliche und kulturell weniger entsprechende Umstände. (M) Vielleicht hat die Schwäche seiner einseitigen Ausbildung wie der Mangel in der zeitgenössischen Stadtraumplanung bei der ästhetischen Komponente dazu beigetragen, daß in seinem Werk diese formale Komponente mehr betont wird als die andere, funktionale. (N) Zu diesem Eindruck haben besonders seine praktischen Arbeiten beigetragen: Seine räumlichen praktischen Lösungen sind grob, zeigen seine Unfähigkeit, die formalen und funktionalen Komponenten des Problems ins Gleichgewicht zu setzen. Sie zeigen seine theoretische Überlegenheit und praktische Ungeschicktheit, manchmal sogar wirken sie als laienhafter Versuch, wie ein fachlicher Torso. (O) Leider hat sein früher Tod ihn unterbrochen, in den Bemühungen diese Mißverständnisse zu lösen (P).

Camillo Sitte hat nicht viel geschrieben, nicht viel entworfen (im Vergleich mit einigen anderen Zeitgenossen). Die schriftliche, theoretische Seite seines Werkes trägt das Übergewicht. Sein Buch "Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen" ist ein Markstein des Städtebaus als einer wissenschaftlichen Disziplin. Trotzdem ist es falsch zu sagen, daß Sitte der Vater des "künstlerischen Städtebaus" ist. Er hat vor allem deutlich ausgedrückt, was schon unausge-

sprochen in seiner Zeit lag: Wenn nicht er, hätten das höchstwahrscheinlich entweder Henrici oder Stübben diskutiert oder geschrieben. (Stübben schreibt 1877 (S. 132-134) schon über die Wirkung der Straßen. Henricis Dessau Entwurf 1890 ist zu früh entstanden, um als ein bloßer Epigonen-Entwurf zu gelten.)

Sittes Auffassung von den Elementen des Stadtraumes

Sein Buch war eine offene Reaktion auf den Schematismus des Städtebaus seiner Zeit, welcher die Rechtfertigung in der Ausrede suchte, daß dieses Prinzip am besten und am schnellsten auf die Problemfragen des Stadtlebens antwortet. - Da die Negativ-Struktur dieser Manier nur als ein Überrest der Planung betrachtet wurde, hat Sitte ihre Wichtigkeit in seiner Darstellung betont.

Seine Italienreisen haben ihm deutlich gemacht, wo die Quellen der Stadtraumgestaltung zu suchen sind, nämlich in der Erkenntnis, daß Straßen- und Platzraum der Bebauung gleichwertig sind, daß immer beide gemeinsam den Charakter, die Bedeutung und das Leben der Stadt ausdrücken. (R)

Dabei waren für ihn die Platzanlagen von besonderem Interesse. Mit zahlreichen Beispielen aus Italien hat er erklärt, daß jeder Platz sein eigenes Leben haben soll, daß ein Platz eine Struktur ist, welche verschiedene, bauliche und nichtbauliche Elemente zusammenfaßt, daß ein Platz aus widersprüchlichen, vertikalen, horizontalen, kleinen, großen usw. Elementen als eine harmonische Einheit zu gestalten ist, daß er durch seine Form die innere Spannung des städtischen Lebens zum Ausdruck bringen soll. (S)

Sittes Platzauffassung wurde - durch seine Auswahl von Beispielen - von fast Allen als Vorliebe für die Unregelmäßigkeit verstanden. - Seine Epigonen haben ihn deswegen bejubelt, seine Gegner haben ihn deshalb angegriffen. Tatsächlich hatte Sitte unregelmäßige Plätze sehr bewundert, aber auch als Produkt des "natürlichen Wachstums" eingeschätzt, ein Produkt, welches man nicht am Zeichentisch erzeugen kann und dessen Formerzeugung mehr Zeit braucht als eine Generation. (T) Von ihm entworfene Plätze sind überwiegend regelmäßig und

ohne jede absichtliche Koketterie mit der Unregelmäßigkeit (Marienberg, Privoz usw.) (Abb. 19, 20). Dasselbe gilt für seine Straßengestaltungen.

Historische Platzanlagen hat er als Beispiele gewählt, um zu zeigen, wieviel vom "städtebaulichen" Handwerk vergessen worden war und wie lebendig und zeitlos jedes der Beispiele sein kann und daß Städtebau (wie übrigens jede menschliche Tätigkeit, - aber Städtebau um so mehr, weil eine der "anthropomorphesten" Tätigkeiten,) eine Synthese von Ausblicken in die Zukunft genauso wie von Rückblicken in die Vergangenheit ist. Durch die italienischen Beispiele hat er vor allem seinen Respekt vor dem städtebaulichen Erbe der Vergangenheit und einer Methode der Platz- und Straßengestaltung ausgedrückt, das ist mehr als eine bloße Zuneigung zur unregelmäßigen Form selbst. Er hat die regelmäßigen Plätze seiner Zeitgenossen (von Baumeister u.a.) als Ergebnis eines falschen methodischen Verfahrens scharf kritisiert. (U) Daß er nichts gegen Regelmäßigkeiten tatsächlich hatte, zeigen auch seine Bewunderung, z. B. der bekannten barocken Platzanlagen in Nancy, oder seine eigenen Platzgestaltungen.

Bisher wurde nicht genügend betont, daß Sitte uns allen die Augen geöffnet hat für Details, für die Komponenten der Elemente des Stadtraumes, wie die Geschlossenheit des Raumes, die Übergänge zwischen den Elementen (V), die Gebäudestellung an einer Platzanlage, die sekundären Straßen- und Platzstrukturen usw. (Tabelle) - alles, was von den "Fachleuten" seiner Zeit "sauber ausgeräumt" und aus dem Stadtleben "vertrieben" worden war. Darin liegt sein größtes Verdienst und seine Originalität. Besonders gilt das für die Betonung der Wichtigkeit der räumlichen Geschlossenheit des Platzes ("Turbinenplatz") und der Straße (versetzte Straßenkreuzungen, die alle damaligen Handbücher des Städtebaues beispielhaft übernommen haben, als gutes oder lehrreiches Beispiel - von Stübben, Gurlitt, Unwin usw.).

Sitte hat in seiner Theorie viel weniger Interesse für die Straßenraumgestaltung als für die Platzgestaltung gezeigt, und wenn er auf Straßenräume eingeht, dann mehr, wenn es um die sekundäre oder tertiäre Struktur der Straße ging (wie Baumalleen oder die Einmündung einer Straße in den Platzraum). Seine Pläne zeigen über dieses

Thema viel mehr als seine Schriften (W). - Sittes Straße ist relativ kurz und räumlich geschlossen (Abb. 3, 8). Wenn es sich um eine übergeordnete Straße handelt, ist sie ungefähr in der Hälfte ihrer Länge unterbrochen und dort durch ein Plätzchen oder eine Versetzung verbreitert. Seine Straße hat entweder unregelmäßiges Profil oder ändert ihre Richtung leicht. - Auf keinen Fall ist sie "langweilig". Jede Straße hat ihre Kopf- und Endseiten (was durch Geschlossenheit, Straßenkreuzungsversetzung, Brunnenstellung oder städtebauliche "Kleinplastiken" erreicht wurde) (Abb. 14, 16). Durch die versetzten Kreuzungen und vielen unregelmäßig vorgesehenen Seitenanschlüsse entlang der ganzen Straßenlänge (Abb. 14) sind die Verkehrsadern "perforiert". (Das wurde damals als verkehrsunfreundliche Lösung sehr stark angegriffen, heute aber würde es wahrscheinlich als Verkehrsberuhigungsmaßnahme begrüßt werden.)

Sittes Verkehrskonzepte unterscheiden sich nicht von anderen jener Zeit; sie ziehen den gesamten Verkehr durch die Ortschaften hindurch. Damit entsprechen sie den Ansprüchen kleinerer Städte, an den Geschehnissen und Ereignissen beteiligt zu sein und Sitte plante ausschließlich für kleinere Provinzstädte. An der damaligen Diskussion um die Verkehrsproblematik der Metropolen, der Entwicklung von Verkehrskonzepten für die Großstadt, hat er sich nicht beteiligt. Sein Desinteresse an dieser Seite der Planung wird noch verständlicher, wenn man bedenkt, daß die Verkehrsproblematik ein Hauptthema in der Diskussion seiner Gegner war.

Auch in den Fragen der Positiv-Struktur zeigt sich Sittes Bemühung, die Qualitäten der Vergangenheit mit den Ansprüchen der Gegenwart zu vereinigen. In seinen Plänen und Entwürfen (Marienberg) (Abb. 1) findet sich oft eine Mischung von Blockbebauung und freistehenden Einfamilienhäusern. Damit spricht er sich gewissermaßen für die Mischung verschiedener Bevölkerungsschichten aus, wie auch z.B. Baumeister, wahrscheinlich aber nicht bewußt. Mit der Bevorzugung kleinerer Parzellenaufteilung und der Erhaltung vorhandener Grundstücksgrenzen und des Bodeneigentums will er lebendigere und beweglichere vertikale Straßen- und Platzstrukturen erreichen. (X) Deswegen wird er als konservativ und die Bodenspekulation begünstigend gekennzeichnet. Sittes Bemühungen, die vorhandene Bodenvertei-

lung in die Pläne und die Wirklichkeit einzubeziehen, manchmal übertrieben und sogar karrikaturhaft aussehen, können keineswegs als bodenspekulantenfreundlich bezeichnet werden. Die Enteignung von kleinen Parzellen, um sie aufs neue wieder größer, regelmäßiger zu verteilen, kommt dem Mechanismus der Großbodenspekulanten mehr entgegen und entfremdet im eigentlichen Sinn das Eigentum der Stadteinwohner. Es macht die Elemente des Stadtraumes eigentümlich fremd und anonym und hilft u. U. den Reichen noch reicher zu werden. Sittes Planung und Gestaltung war gerade deswegen langfristiger als die rücksichtslose von Baumeister gegenüber der vorhandenen Bodenverteilung. Die Vergangenheit hat uns gelehrt, daß eine globale Planung menschenunfreundlicher sein kann und in ihrem Schematismus und ihrer Gleichmacherei den menschlichen Lebensansprüchen nicht gerecht wird. Sittes Versuch einer Integration der vorhandenen Elemente in die Planung zielt darauf ab, "Orte" in der Stadt zu schaffen und die Individualität einer Situation zu erhalten. (Y)

Die Anwendung der inneren Bebauungslinie ordnet Sitte den Streitern für bessere Bau- und Wohnverhältnisse zu. (Z) Mit seinen Vorschlägen für Grünanlagen unterstützt er die Bewegung der Stadthygieniker, aber in seinen planerischen Vorschlägen haben die Grünflächen nicht mehr Bedeutung als allgemein üblich. - Es handelt sich nämlich meistens um kleine grüne Zierflächen, die nicht ernsthaft als Verbesserung des Stadtklimas anzusehen sind, obwohl Grün in der Stadt als besonderes Thema von ihm behandelt wurde. Die Blockstruktur ist bei den Planungen von Sitte sehr unregelmäßig und manchmal unrationell klein, wahrscheinlich um die Eigenart des Ortes bewahren zu können (Abb. 2, 3). Sie ist aber als eine natürliche Ergänzung der Negativ-Struktur konzipiert. - Die Nutzung der Innenhöfe für öffentliche Zwecke (auch bei Henrici und Mebes zu finden), die Verbindung der Innen- und Außenräume bei den Baublöcken, die Unterbrechung ihrer durchgehenden Fluchten durch kleine Plätze oder Straßenversätze zeigen seine Absicht, die Negativ- und Positivstruktur als eine Einheit zu betrachten und zu gestalten. Leider hat seine begrenzte Fähigkeit, die Theorie praktisch zu verwirklichen, seine Gedanken als ungenügend ausgereifte Entwurfsverwirklichungen hinterlassen. (Man kann sagen, daß eine innere schöpferische Harmonie, welche Sitte fehlte, Schumacher auszeichnete, vielleicht auch dank der

Tatsache, daß er später geboren und tätig wurde.)

In welchem Umfang Sitte tatsächlich originell war, ist schwer zu sagen. Sein Buch und seine Positionen sind aus einem kulturellen Klima erwachsen, welches voll von Bewunderung für das architektonische Erbe der Vergangenheit war. Gleichzeitig war dies die Zeit des schematischen Städtebaus mit immer größerem Zwiespalt zwischen Architektur (die als plastische Kunst betrachtet wurde) und Planung (die vor allem den Ansprüchen eines schnellen Wirtschaftswachstums und dessen "Nebenprodukten" - Wohnen, Verkehr, öffentlicher Raum entsprechen sollte). Sittes Originalität liegt darin, daß er die Betrachtung der Stadt als Struktur eingeführt hat, daß er die Aufmerksamkeit der Fachleute vom Gebäude (und seinen Gesetzen, antiken Details und der Ornamentik) auf eine Gruppe, auf das "Ensemble" und die umgebenden Räume gerichtet hat. Sein großes Verdienst liegt im Versuch der Integration der Lehre aus der Vergangenheit mit den Ansprüchen der Gegenwart und der Zukunft (Zit. 1). Sein größter Beitrag zum neuzeitlichen Städtebau liegt in seiner "Entdeckung" der Wichtigkeit der Gestaltung verschiedener Eigenschaften der Elemente des Stadtraumes, ohne die jedes einzelne Bauelement das Wesentliche verliert.

In diesem Zusammenhang sind seine wichtigsten Beiträge: zu geraden und ungeraden Straßen (die gerade Straße ist langweilig, eintönig, - siehe Zit. 2); zur Proportion des Platzes ("quadratische Plätze sehen selten gut aus"; gute Verhältnisse von Breite und Länge des Platzes sind 1:2 und 1:3; ein Breitenplatz ist ein Rathausplatz und ein Tiefenplatz ein Kirchplatz, - siehe Zit. 10, Abb. 19-20); zur Geschlossenheit des Straßen- und Platzraumes (Turbinenplatz, um die Hälfte reduzierte Straße bei der Einmündung und Arkaden an Platzecken als Mittel, um den Platzraum zu schließen, - siehe Zit. 11, Abb. 18); zur Hauptgebäudestellung im Platzraum (zentrale Stellung bewirkt eine Zersplitterung seines Effektes, - siehe Zit. 13); zur Stellung der Kleinplastiken (Schneemänner als Beispiel für die Aufstellung der Kleinmonumente, - siehe Zit. 14).

Seine Praxis hat ihm mehr geschadet als zur Erhärtung seiner Thesen beizutragen. Sein Herantasten an neue, gestaltete Raumelemente haben seine Epigonen in einer so frühen Form übernommen und multipliziert, daß auf diese Weise seine Gedanken nicht weiterentwickelt wurden und

früh zum Dogma erstarrten, was zu Mißverständnissen und der späteren Kritik beigetragen hat.

Als Theoretiker war Sitte neu und vielleicht genial, als Praktiker war er nicht bedeutend. Wir haben heute zwei Weltkriege hinter uns und deren Folgen waren eine noch größere Wohnungsnot und ein stärkerer Niedergang des städtischen Lebens, als es Sitte und die Generation nach ihm erlebt haben. Natürlich hat der Städtebau auf diese Ansprüche geantwortet und schnell, billig und zweckmäßig geplant und gebaut. Wir befinden uns und leben vorwiegend in solch einer schematisch bebauten Umwelt und fühlen jetzt deutlicher als früher - vor ein paar Jahrzehnten - wie wesentlich und richtig Sittes Aufruf war, wie arm und durch rationale Zwänge von Assoziationen frei unsere Umwelt sein kann, und wie sehr wir einen anthropomorphen und keinen mathematischen Lebensraum brauchen. - Sittes Aktualität liegt nicht darin, alte historische Formen nachzuahmen und ohne richtiges Verständnis in unsere Zeit zu übertragen, sondern im Versuch, die Elemente und Komponenten des Stadtraumes zu identifizieren, um ihren inneren Sinn für uns heute übertragen zu können.

Anmerkungen:

(A) 1863 - 1868 machte Sitte unter der Leitung von Rudolf Eitelberger mehrere kunsthistorische und archäologische Studienarbeiten.

(B) "Daß in dieser Richtung etwas vorgesehen werden müßte, wird bereits allgemein zugestanden infolge der handgreiflichen Mißerfolge zahlreicher Stadterweiterungen der letzten Dezennien. Man erkannte das schablonenmäßige Vorrastrieren von Bauparzellen als ästhetisch unzulässig und wollte sich dem Stadtbau der Alten durch die Gewährung größerer Freiheit für die Bauentwicklung nähern. In diesem Sinne wurden schon 1874 von der Generalversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieurvereine zu Berlin folgende Punkte beschlossen):

1. Die Projektierung von Stadterweiterungen besteht wesentlich in der Feststellung der Grundzüge aller Verkehrsmittel:

Straßen, Pferdebahnen, Dampfbahnen, Kanäle, die systematisch und deshalb in einer beträchtlichen Ausdehnung zu behandeln sind.

2. Das Straßennetz soll zunächst nur die Hauptlinien enthalten, wobei vorhandene Wege tunlichst zu berücksichtigen sowie solche Nebenlinien, welche durch lokale Umstände bestimmt, vorgezeichnet sind. Die untergeordnete Teilung ist jeweils nach dem Bedürfnis der näheren Zukunft vorzunehmen oder der Privatstätigkeit zu überlassen.

3. Die Gruppierung verschiedener Stadtteile soll durch geeignete Wahl der Situation und sonstiger charakteristischer Merkmale herbeigeführt werden, zwangsweise nur durch sanitäre Vorschriften über Gewerbe." Sitte, Camillo: Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen, Repr. der 4. Aufl., Vieweg, Braunschweig, 1983, S. 134-135

- (C) Sofort nach dem Studienabschluß unternahm er zwei lange Studienreisen nach Italien.
- (D) "... dagegen sei vorläufig rein theoretisch festgestellt, daß in Mittelalter und Renaissance noch eine lebhaft praktische Verwertung der Stadtplätze für öffentliches Leben bestand und im Zusammenhange damit auch eine Übereinstimmung zwischen diesen und den anliegenden öffentlichen Gebäuden, während sie heute höchstens noch als Wagenstandplätze dienen und von einer künstlerischen Verbindung zwischen Platz und Gebäuden kaum mehr die Rede ist." Ebd., S. 18
- (E) Seine Bebauungspläne waren meistens begleitet von seinen architektonischen Projekten für die Rathaus- und die Kirchenbauten. In diesen Plänen drückt sich Sitte als wahrer Eklektizist aus. - z.B. Die Kirchenbauten für Marienberg (1903) oder Privoz (1894).
- (F) "Es müssen unbedingt die Werke der Vergangenheit studiert und an Stelle der verlorenen Kunstüberlieferung die theoretische Erkenntnis der Gründe gesetzt werden, weshalb die Anlagen der

Alten so vortrefflich wirken. Diese Ursachen der guten Wirkung müssen als positive Forderungen, als Regeln des Städtebaus hingestellt werden, nur das kann uns tatsächlich vorwärtshelfen, wenn es überhaupt noch möglich sein sollte." Ebd., S. 139

(G) Ebd., S. 141-150

(H) Ebd., S. 101, S. 4

(Ha) Am Beispiel des Stadtplatzes in Dresden kritisiert Sitte die zeitgenössische stadtgestalterische Mode, bei welcher keine Zusammenhänge von Gebäuden und unbebauten Flächen bestehen, wo "quer gestellte" Bauwerke "ohne Verbindung wie Kommoden bei einem Ausverkauf herumstehen". Ebd., S. 131

(I) In seiner Erläuterung zu dem Bebauungsplan von Marienberg und in dem Plan selbst (Abb. 1 und B) zeigt er die Anwendung der inneren Bebauungslinie. Damit erreicht er das Schaffen der öffentlichen und halböffentlichen Innenräume der Blockbebauung und verbindet sie mit den Platzanlagen.

(J) Seine Gedanken über das Großstadtgrün sind nach seinem Tod veröffentlicht worden. In 4. Aufl. befinden sie sich im Anhang, S. 187-211. Nach unserer Schätzung sind sie ein Ausdruck des städtebaulichen Klimas damals. Deswegen ist schwierig festzustellen, wieviel Originalität sie in sich tragen.

(K) Collins, G. R.; Crasemann Collins, Ch.: Camillo Sitte and the Birth of Modern City Planning, Phaidon Press, London 1965

(L) Ein gutes Beispiel dafür sind seine Betrachtungen über die Platzierung der Kleinplastiken und Monumente, die er mit einem Schneemann verglichen hat. Ebd., S. 26-27, oder seine schon zitierten Grundsätze des Städtebaues, S. 141-150.

(M) "Bei dieser Gelegenheit sei eine kleine vorgreifende Bemerkung gestattet. Es ist nicht vorgefaßte Tendenz dieser Untersuchung,

jede sogenannte malerische Schönheit alter Städteanlagen für moderne Zwecke neuerdings zu empfehlen ... usw. Ebd., S. 18-20

- (N) "Der innere Widerstand zwischen dem Malerischen und Praktischen kann nicht weggeredet werden; er besteht und wird immer bestehen als ein in der Natur der Sache selbst Gegebenes. Dieser innere Kampf zweier entgegengesetzter Anforderungen kennzeichnet aber nicht bloß den Städtebau allein, er ist allen Künsten, auch den scheinbar freiesten, zugesellt, zum mindesten als Konflikt zwischen ihren idealen Zielen und den beschränkenden Bedingungen des Materiales, in welchem das Kunstwerk zur Erscheinung gebracht werden soll. Ein hiervon losgelöstes Kunstwerk kann vielleicht abstrakt vorgestellt, aber niemals sinnlich verwirklicht werden. Überall tritt dem praktischen Künstler die Notwendigkeit entgegen, nur innerhalb der Grenzen des technisch Möglichen seine Ideen zu verkörpern. Daß diese Grenzen engere oder weitere sind, je nach den technischen Hilfsmitteln, je nach dem verschiedenen idealen Streben und praktischen Anforderungen einer bestimmten Zeit, wird niemand in Abrede stellen, der die Geschichte der Künste näher betrachtet hat." Ebd., S. 122
- (O) Das Beispiel Privoz (Abb. 14) zeigt seine Suche für die Versöhnung der mittelalterlichen und barocken gestalterischen Prinzipien. Alles wirkt mehr wie ein Zusammenstoß von den Verschiedenheiten als Harmonie. Die Rechtfertigung dafür liegt vielleicht in der Tatsache, daß es sich hier um einen kleinen Handlungsspielraum handelte, der nicht viel Möglichkeit bot, um sich langsam und allmählich zu entfalten (wie es z. B. Dessau für Henrici war). Außerdem stellen seine bekannten versetzten Straßenkreuzungen und ihre übertriebene Anwendung (Abb. 11) wirklich eine Belastung des Verkehrs dar.
- (P) Collins, G. R.; Crasemann Collins, Ch.: Camillo Sitte and the Birth of Modern City Planning, Phaidon Press, London, 1965, S. 12-14

- (R) "Eines ist dabei von vornherein klar, nämlich, daß man den Parzellierungsplan eines neuen Stadtteiles, von künstlerischen Gesichtspunkten ausgehend, nicht in Angriff nehmen kann, ohne sich vorher ein Bild zu entwerfen, was denn aus diesem Stadtteil beiläufig werden soll und welche öffentliche Bauten und Plätze da etwa in Aussicht zu nehmen wären." Ebd., S. 139-140
- (S) Sitte, Camillo: Ebd., S. 2-8
- (T) Ebd., S. 58, S. 123-124
- (U) Ebd., S. 138-139
- (V) Ebd., S. 27 oder: "Das ganze Geheimnis besteht darin, daß die einmündenden Straßen winkelig zu den Visurrichtungen gelegt sind, statt parallel mit ihnen, ein Kunstgriff, der auf anderem Gebiete von den Bauleuten, Zimmerleuten und Tischlern schon vom frühesten Mittelalter an oft in raffiniertester Weise geübt wurde, wenn es sich darum handelte, Stein- oder Holz fugen zu verbergen oder doch möglichst wenig auffallend zu gestalten. Die sogenannte Schlagleiste der Tischler verdankt nebst anderem auch diesem Umstände ihre Entstehung und so häufige Verwendung." S.4 1
- (W) in seinem Buch ist überwiegend das Thema der Platzgestaltung behandelt, was auch schon in Überschriften der Kapitel zu erkennen ist. Die Straße wurde überwiegend als ein Element der Platzgestaltung betrachtet.
- (X) In der Erläuterung zu dem Bebauungsplan von Marienberg in: Der Städtebau, 1904, S. 143 oder in dem Enteignungsgesetz und Lageplan; in: der Städtebau, 1904, S. 5-7 behandelt Sitte dieses Thema. Das erwähnt auch Unwin in seinem Buch "Grundlagen des Städtebaues", O. Baumgärtel, Berlin, 1922, S. 60-70
- (Y) Ebd., S. 142

(Z) Eigentlich war sein Kampf um die innere Bebauungslinie mehr ein Kampf um das Schaffen der neuen öffentlichen Stadträume im inneren Bereich der Blockhöfe, als ein Kampf um die besseren Wohnverhältnisse. Das beweist die inkonsequente Anwendung der inneren Baulinie (Abb. 1).

Abb. 1 *Bebauungsplan Marienberg, 1903*

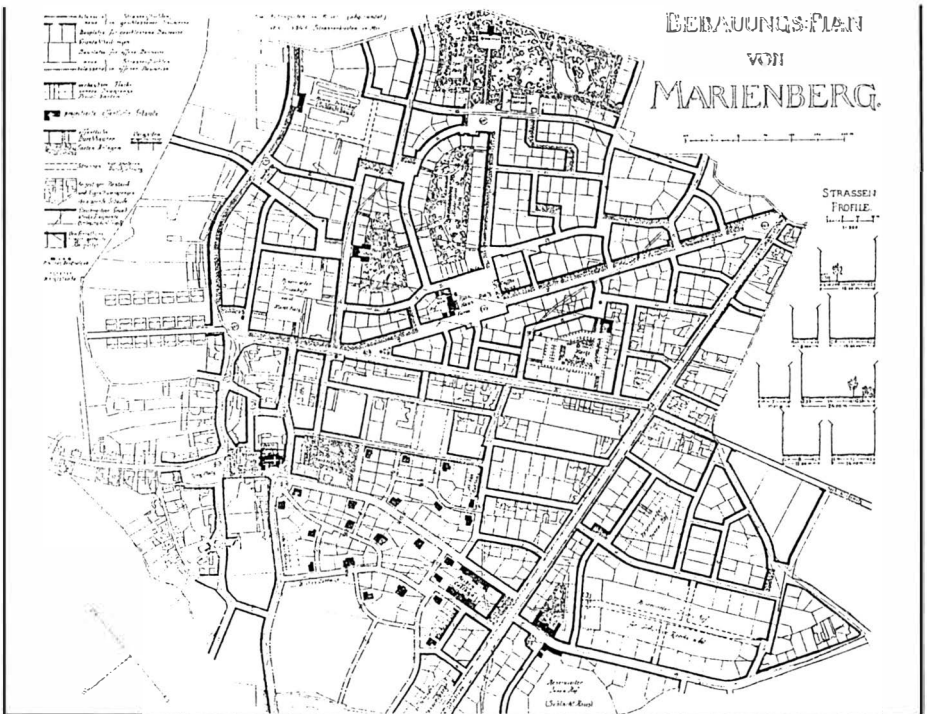


Abb. 1

Abb.2 Bebauungsplan Ljubljana, 1895

Abb.3 Lageplan zur Verbauung des

Ortsriedes Privoz, 1894

Abb.4

Stadterweiterungsplan Olmütz, 1894



Abb. 2

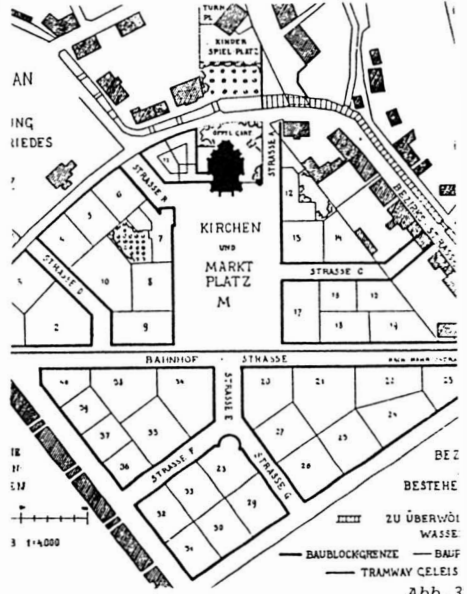


Abb. 3

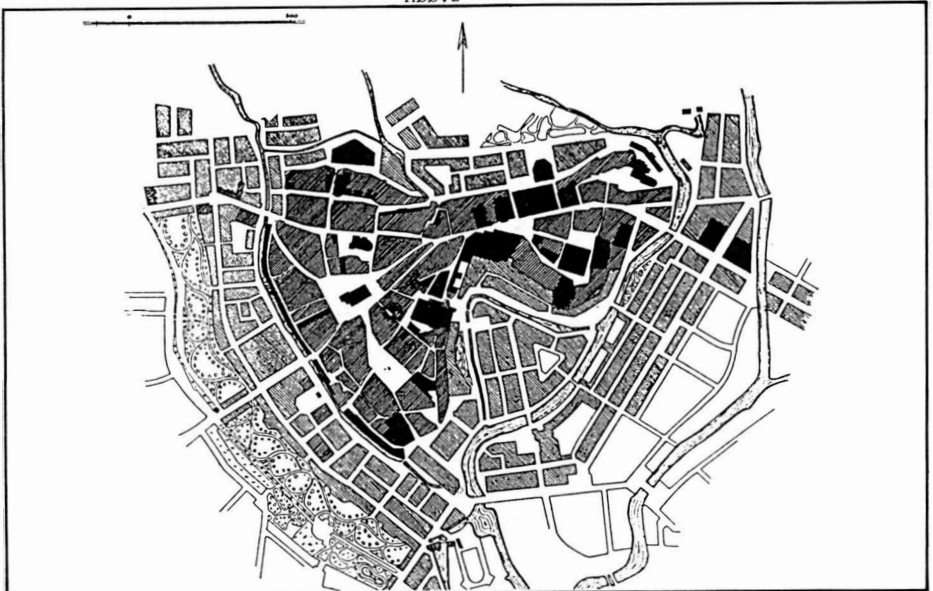


Abb. 4

Abb.5-7 Stadterweiterung von Marienberg, 1903, Positiv- und Negativstruktur



Abb.5

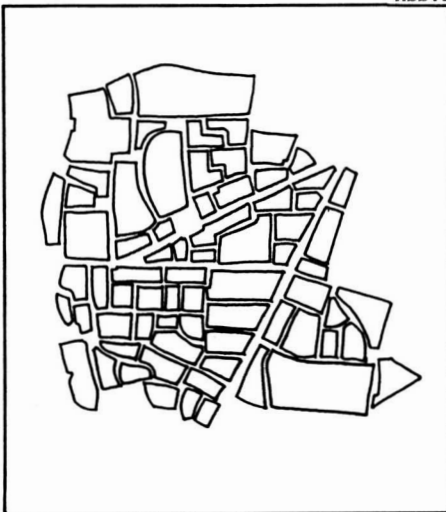


Abb.6

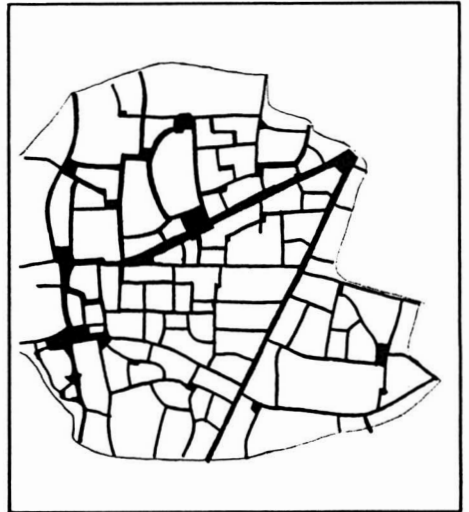


Abb.7

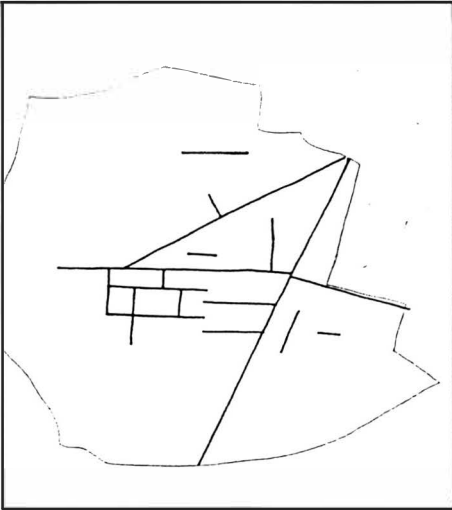


Abb. 8

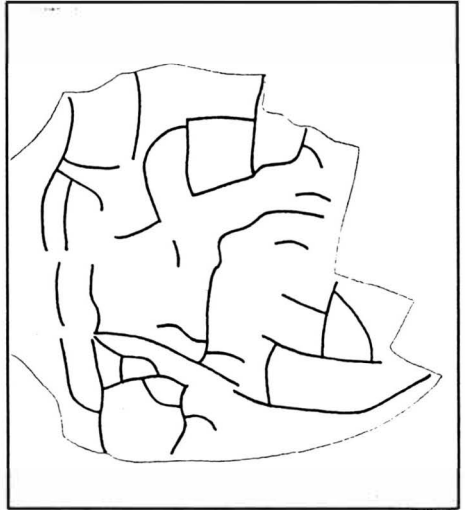


Abb. 9

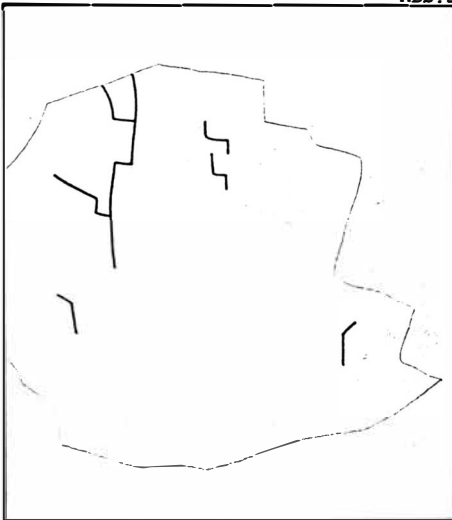


Abb. 10

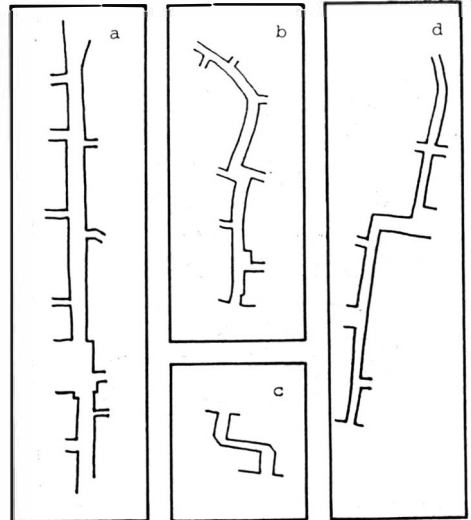


Abb. 11

Abb.12 Theoretische Vorschläge für die Lösung von Strassenkreuzungen, "Der Städtebau nach seinen..." (1.1.1.e)

Abb.13-14 Strassensequenz, Marienberg, 1903, (1.1.1.j)

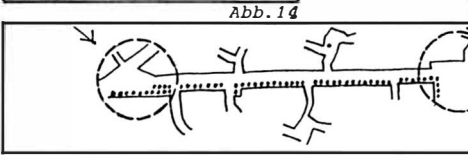
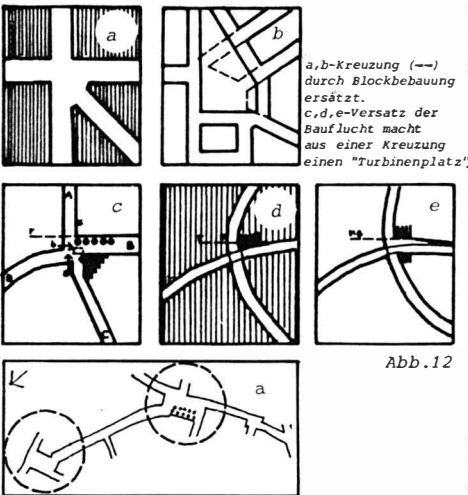


Abb.15 Strassen mit Alleebepflanzung, Marienberg 1903 (1.1.4.e)

Abb.16 Strassen verschiedener Breite, Marienberg 1903 (1.1.1.b)

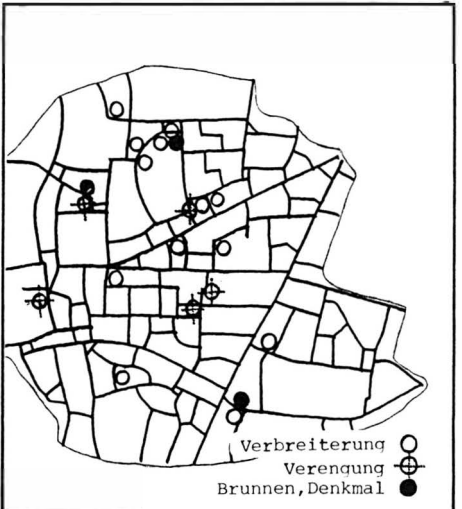
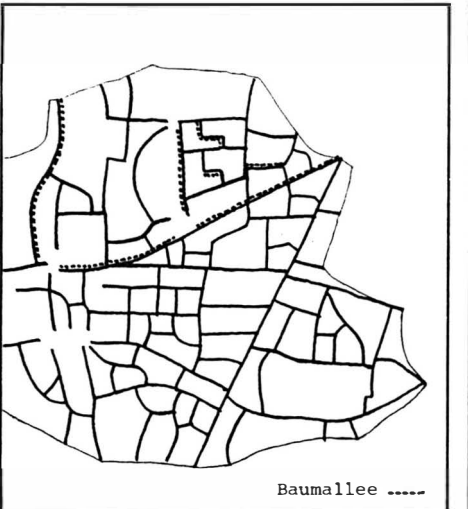
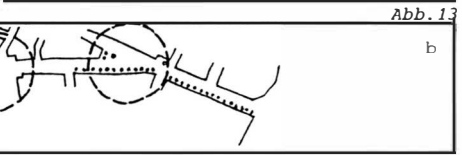
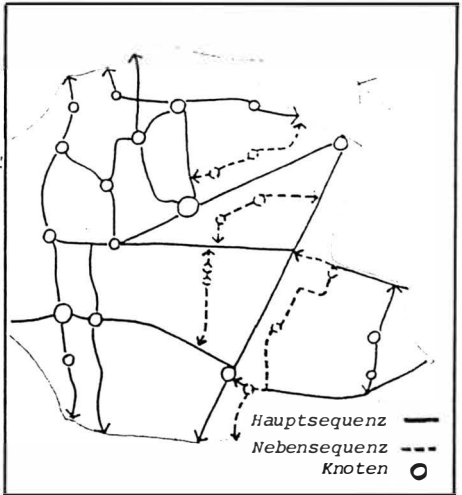


Abb.15

Abb.16

- Abb.17 Kirchplatz aus dem Privoz-Plan, 1894 (2.1.1.b)
- Abb.18 Beispiele der geschlossenen Plätze aus dem Marienbergplan, 1903.. Beispiel für den "Turbinenplatz" aus: "Der Städtebau nach seinen..." (2.1.1.f)
- Abb.19-20 Rathaus- und Kirchenplatz aus dem Marienbergplan, 1903 (2.1.1.b)
- Abb.21 Beispiele für die Platzfolge aus: "Der Städtebau nach seinen..." (2.1.1.c)
- Abb.22. Platz und Hauptgebäudestellung aus: "Der Städtebau nach seinen..." (2.1.1.k)

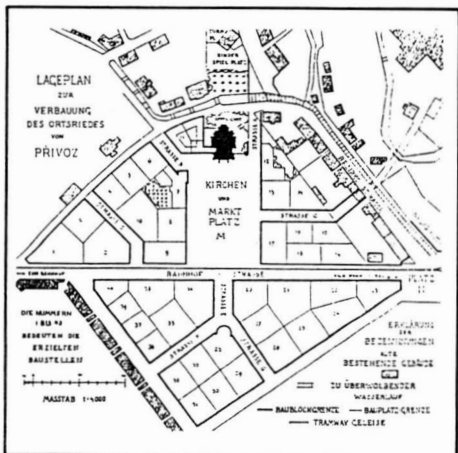


Abb.17

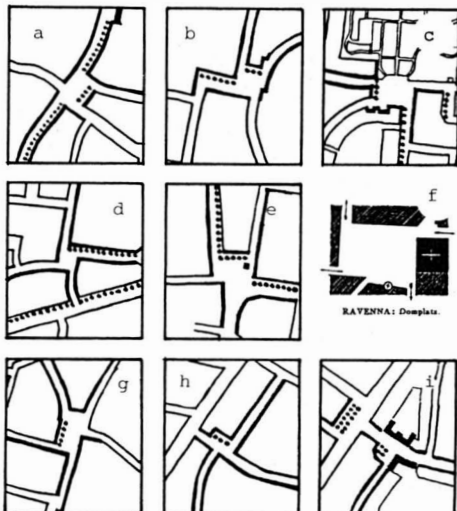


Abb.18



Abb.19

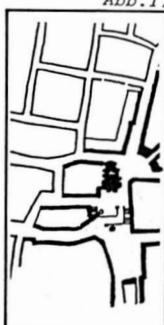


Abb.20

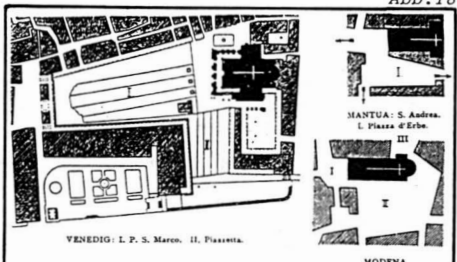
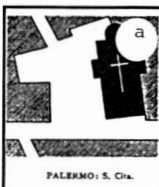


Abb.21



PALEKMO: S. Ciria.



PIACENZA: Piazza del Duomo.

Abb.22

III KARL HENRICI (1842-1927)

Kurzbiographie

Wichtige Entwurfsarbeiten

Wichtige Publikationen

Typische Entwurfsarbeit

Henricis Äußerungen zur Gestaltung des Stadtraumes

Tabelle

Zum städtebaulichen Standpunkt von Karl Henrici

Henricis Auffassung von den Elementen des Stadtraumes

III KARL HENRICI (1842-1927)

Kurzbiographie

Am 12.05.1842 in Harste bei Göttingen geboren. Studium am Polytechnikum in Hannover. 1864-69 Mitarbeiter von Conrad Wilhelm Hase in Hannover. 1870-1875 tätig als Stadtbaumeister in Harburg. Ab 1875-1919 lehrt er an der Abteilung für Architektur TH Aachen, zuerst als Dozent, dann als ordentlicher Professor.

Am 10.11.1927 in Aachen gestorben.

Wichtige Entwurfsarbeiten

- Konkurrenz-Entwurf für die Erweiterung von Köln; 1880; (Abb. 1, 2)
- Konkurrenz-Entwurf für den südlichen Stadtteil von Hannover; 1880, (Abb. 5)
- Konkurrenz-Entwurf zu der nordwestlichen Stadterweiterung von Dessau; 1889/90; (Abb. 3)
- Wettbewerb für die Stadterweiterung von München; 1893; (Abb. 6)
- Bebauungsplan für den Lousberg in Aachen
- Bebauungsplan für den südlichen Teil von Flensburg; 1903
- Bebauungsplan für Jena; 1904
- Konkurrenz für den Generalregulierungsplan Brünn; 1904; (Abb. 4)
- Bebauungsplan für Honnef; 1906
- Arbeiterkolonie zu Knurow; 1906; (Abb. 7)
- Bebauungs- und Regulierungsplan von Kempen; 1911
- Bebauungsplan für die Gartenstadt Spiegelberge; 1912

Wichtige Publikationen

- Der Individualismus im Städtebau; in: Deutsche Bauzeitung, 25, 1891, (1)

- Zur schönheitlichen Gestaltung städtischer Straßen; in: Deutsche Bauzeitung, 27, 1893, (2)
- Einiges zur Betrachtung bei Anlagen von Straßen, Plätzen und Gebäuden auf unebenem Gelände; in: Deutsche Bauzeitung, 28, 1894, (3)
- Curdes, Gerhard; Oehmichen, Renate: Künstlerischer Städtebau um die Jahrhundertwende. Der Beitrag von Karl Henrici, Deutscher Gemeindeverlag, Verlag W. Kohlhammer GmbH, Köln, 1981, (4)

Typische Entwurfsarbeit

Als die Arbeit, welche am besten die Gedanken Henricis zum Ausdruck bringt, ist sein Dessau-Entwurf (1889) (Abb. 3) ausgewählt worden. In diesem Plan ist die Negativ-Struktur so gegliedert, daß sie Sittes Grundgedanken in vollendeter Form ausdrückt: feine Platzfolgen, interessante Straßeneinmündungen, versetzte Kreuzungen, reiche Straßensequenzen. Besonderen Wert haben die zentralen Platzanlagen, die als interessante Platzfolgen im Sinn Sittes konzipiert sind. Kein Wunder, daß dieser Entwurf als praktische Umsetzung von Sittes Theorie allgemein anerkannt wurde.

Die Bebauung hat unterschiedliche Blockstrukturen, ist aber nicht übermäßig unregelmäßig in Form und Größe. In allen Details der Stadtraumgestaltung ist dieser Entwurf Henricis auch sein typischer.

Henricis Äußerungen zur Gestaltung des Stadtraumes

1. Straße

1.1 Form

Zit. 1

"Eine Strasse nenne ich langweilig, wenn auf ihr der Wanderer den Eindruck bekommt, als sei der Weg länger als er wirklich ist; kurzweilig nenne ich sie, wenn das Umgekehrte der Fall ist." - S. 82 (4)

"Leise Bewegungen und Wendungen in der Straßenlinie sowie Abweichungen von der Parallelität der Wandungen führen Wechsel von Licht- und Schattenflächen herbei, ermöglichen es, außerhalb der Straßenachse sich erhebende Türme in das Straßenbild hineinzubringen, und erlauben einen Wechsel in den Höhen der Gebäude, so daß lebhaft gegliederte Silhouetten und Gruppenbildungen entstehen ..." - S. 99 (4)

"Das Gesetz der geraden Linie ist das des Todes. Das Gesetz des Lebens ist das der Bewegung." - S. 120 (4)

"Je weniger man in dem perspektivischen Straßenbilde von der Grundfläche und von den Wandungen zu sehen bekommt, um so kürzer wird die Straße aussehen, aber um so langweiliger wird sie sein; je mehr man von der Grundfläche und den Wandungen zu sehen bekommt, um so länger wird sie aussehen, aber um so kurzweiliger wird ihre Durchwanderung ausfallen." - S. 32 (4)

"Es gibt jedoch Mittel, um auch gerade lange Straßen mit parallelen aber unterbrochenen Wandungen von der Eigenschaft der Langweiligkeit zu befreien. Das eine besteht in der Markierung der fortgesetzten Straßenflucht durch Allee-Bepflanzungen, Reihungen von Laternen ... Das zweite Mittel besteht darin, daß man der Straßenfläche in ihrer Längsrichtung eine Wölbung in konkavem Sinne gibt." (Abb. i, l, k, f) - S. 83 (4)


"Die konkave Wandung zeigt sich dem Auge in größerer Ausdehnung als die gerade und konvexe Wandung, sie führt zur Kurzweiligkeit. (Abb. d,e,i,k) Die konvexe Seite ist nur auf kurze Strecken und in verstärkter Verkürzung zu sehen, sie bewirkt also das Gegenteil und hebt die Wohltat der Konkaven auf, wenn sie parallel, also gleichwertig mit jener gekrümmt ist. Ziemlich gleichgültig lassen demnach die indifferenten Krümmungen ..., wohingegen die verhältnismäßig stärker gekrümmten Konkaven ... entschieden günstigeren Wirkungen entsprechen." - S. 84 (4)

"... wenn man gerade Straßen mitten durch die Plätze hindurch führt ... erkennt man, daß der Weg viel länger ist als er vorher erschien. Man fühlt sich enttäuscht und das wirkt ermüdend und entmutigend ... Solche Enttäuschungen werden vermieden ... wenn man für Leitlinien sorgt, welche den Blick bis zu ihnen hinführen." (Abb. a,b,c) - S. 77-78 (4)

g. Straße und Bebauungslinie 

Zit. 3

"Meine Ausweitungen, sowohl an Kreuzungs- und Einmündungsstellen, als auch im Verlauf der Straßen, sind Zutaten zu den für den Verkehr notwendigen Straßenbreiten. An sie läßt sich die Berechtigung knüpfen, bis zu einer (in jedem Falle natürlich festzustellenden) Grenze mit Vorbauten die gesetzliche Baufluchtlinie zu überschreiten. Da wird dann wieder den Fassaden ein naturwüchsiges Relief gegeben werden können. Schöne Portale, Freitreppenanlagen, Beischläge, Portiken usw. werden da wieder möglich, und ohne Zweifel wird sich da die Architektur auf tun in nie geahnter Fülle und Herrlichkeit." - S. 200 (4)

e. Kreuzung (Abb. 19) 

Zit. 4

"Unzählige Beispiele ähnlicher Art bieten die Pläne alter Städte fast ausnahmslos dar, aus welchen allen hervorgeht, daß man die schiefwinkligen Kreuzungen und Einmündungen der Straßen vermied und daß man es als verkehrsbeschwerlich und unschön ansah, die Wendepunkte der Verkehrsrichtungen, ... mit den Kreuzungsstellen zusammenfallen zu lassen, daß man dagegen vorzog, die Richtungsänderungen in den Verlauf der ununterbrochenen Strecken zu bringen, ... Damit sorgt man für den Verkehr und bringt zugleich schöne, geschlossene Straßenbilder zu Wege." - S. 79 (4)

h. Straße und Topographie (Abb. 21) 

Zit. 4a

"Noch etwas ist hier zu berühren, was im Straßenbilde eine große Rolle spielt. Es ist das Nivellement der Straßen in ihren Längsaxen. Liegt eine gerade Straße ganz horizontal, oder steigt sie in ganz gleichmäßigem Gefälle an, so daß sie eine gerade Ebene bildet, dann deckt sich, was auf der Straße geht oder steht. ... Sobald man aber der Straßenoberfläche in der Längsrichtung eine kleine Krümmung in konkavem Sinne gibt, wird sofort die Sache anders, dann erhebt das Ende der Straße sich über das Zwischenstehende; man bekommt einen

Oberblick, und gleichzeitig werden die in gleichen Abständen und gleichen Höhen hintereinander aufgepflanzten Laternen die lebensvollere weich gekrümmte Linie zur Geltung bringen und gleichsam als Lichtguirlanden zur Erscheinung kommen." - S. 72 (4)

"Daraus ist aber einfach zu folgern, daß man überhaupt vermeiden sollte, stark ansteigende Straßen in geraden Linien anzulegen, und daß hier jedesmal die natürliche Veranlassung zu Straßenkrümmungen gegeben ist, mit denen man die Strecke verlängert, das Gefälle vermindert und den Anblick gefälliger und lebensvoller macht." - S. 501 (3)

"Solcher Wechsel im Gefälle ist häufig nicht zu vermeiden, aber in der Regel wird sich die häßliche Erscheinung des Buckels umgehen lassen, wenn man im Plane an der Übergangsstelle der einen in die andere Steigung eine Wendung oder eine Gabelung der Straße vornimmt, so daß von jeder Seite her gesehen an dieser Stelle das Bild sich schließt und man den Buckel nicht mehr gewahr wird. ... Solche Stellen können sogar mit besonderem Reize ausgestattet werden, durch kleine Straßenerweiterungen an dem Kulminationspunkte des Gefälles einzelne Gebäude zum Vorspringen bringt und damit Schluß- und Ruhepunkte für das Auge schafft, die von der Beachtung des Straßenbuckels ablenken." - S. 501 (3)

2. Platz

2.1 Form

h. Platz und Topographie (Abb. 23)

Zit. 5

"... so ist das auf Plätzen noch mehr der Fall, wo ja neben der Längsabmessung auch die Breitenabmessung mehr als bei den Straßen in Betracht kommt. Man wird da weder eine Erhöhung in der Mitte der Platzfläche, die nach allen Seiten hin abfällt, vertragen können, noch eine konvexe Krümmung, die einen nach zwei Seiten abfallenden Rücken bildet. Eine leise konkave Wölbung, die bei gedrungenen Platzfiguren unter Umständen schalenförmig sein kann, die bei gestreckten Platzfiguren wahrscheinlich besser nur eine Axe, und zwar

die Längsaxe betrifft, wird dagegen immer günstig wirken, weil sie den Überblick über alles, was auf dem Platze sich befindet oder dort vor sich geht, erleichtert, und weil sie den Platz grösser erscheinen läßt, als wenn er ganz eben wäre. Auch die Grössenwirkung alles dessen, was den Platz umgibt, wird durch solche Aushöhlung unbedingt gesteigert. Selbstverständlich darf man keine Löcher oder Abgründe graben, was, um Mißverständnissen vorzubeugen, besonders hervorgehoben sein mag." - S. 502 (3)

"Der Eindruck ist noch wesentlich dadurch zu steigern, dass man die seitlichen Wandungen des Platzes nach oben zu konvergieren lässt, denn dadurch wächst scheinbar die betreffende Platzabmessung und mit ihr die relative Grössenabmessung des Gebäudes. Die Lage an tiefster Stelle fordert mehr zu einer ruhigen Massenlagerung, zum vorwiegen des Horizontalen in der Architektur heraus. ... Ganz besonders dringend empfiehlt es sich hier eine konkave Krümmung der Platzfläche anzuwenden, und die Steigung nicht unmittelbar am Fusse des Gebäudes beginnen zu lassen, damit man, von oben her sehend, doch immer den Eindruck gewinne, als erhebe sich die untere Seite des Platzbodens wieder etwas um den Sockel des Bauwerks aufzunehmen." - S. 506 (3)

2.2 Funktion

Zit. 6

"Es ist auch keine Kunst, ab und zu einen Baublock wegzulassen, um freie Plätze zu gewinnen, und an den Stellen, wo viele Richtungen annähernd zusammentreten, ein Strahlenbündel aus ihnen zu machen und das centrum omnium mit einer regulären planimetrischen Figur zu umzirkeln." - S. 195 (4)

"Meine Plätze eignen sich zur Aufstellung von Monumenten und Bildwerken und zum Genießen derselben, sie eignen sich ferner zur Abhaltung von Festen, Prozessionen, Paraden, Militärkonzerten, zum Promenieren, zu Märkten usw. und gewährleisten, daß auf ihnen sich derartige Volksszenen in schöner äußerer Form abspielen können. Auch daran habe ich gedacht, daß nicht aller Verkehr nothgedrungen diese Plätze passiren müsse, und habe, wo es ging, diejenige Strassen, welche voraussichtlich den Durchgangsverkehr zu tragen haben, in

einiger Entfernung von ihnen vorbeigeführt. Es ist der interne bürgerliche Markt-, Geschäfts-, Verwaltungs-, und Festverkehr, der an diesen Stellen sich concentriren wird, und der hier in stattlichen Bauanlagen seinen Ausdruck und seine Einrahmung finden soll." - S. 196 (4)

3. Bebauung

3.1 Form (Abb. 22)

Zit. 7

"Die Tiefe der Baublöcke, die Höhe der Häuser und die Breite der Straßen stehen also zueinander in Wechselbeziehung, woraus unmittelbar die Folgerung zu ziehen ist, daß die Baublöcke neben und zwischen breiteren Strassen grössere Tiefe verlangen, als die Baublöcke neben und zwischen schmaleren Strassen." - S. 116 (4)

"Ich halte das längliche rechtwinklige Viereck für die normal günstigste Planfigur eines Blockes. Die Gestrecktheit der Figur und die Ecken im rechten Winkel machen dabei die Hauptsache aus (Abb. 1,2,3), während die Parallelität der Seiten, die Geradheit oder Krümmung derselben erst in zweiter Reihe Bedeutung für die Bebauung haben. Der rechte Eckwinkel ist dem schiefen, namentlich dem spitzen Winkel vorzuziehen, weil er die brauchbarsten Eckbaugrundstücke liefert.

Die spitzen Enden bieten bei gleicher Fassadenlänge geringeren Flächenraum dar, und die Zahl der nicht ausgewachsenen, der Ecke sich anschließenden Grundstücke ist grösser als bei rechtwinkligen Ecken." - S. 78 (4)

PRINZIP	
POSITION	
AUSSERUNG	

BAUMEISTER (1833-1917)
SITTE (1843-1903)
HENRICI (1842-1919)
STOBBEN (1845-1936)
JUNWIN (1863-1940)
SCHUMACHER (1869-1947)
TAUT (1880-1938)
WETZEL (1882-1945)

		STRASSE	
		1.1 STRASSE	
		NEGATIV	
		1.1.1 FORM	
a	LÄNGE		
b	BREITE		
c	PROPORTION		
d	GERADHEIT/UNGERADHEIT		
e	KREUZUNG		
f	STRASSE-PLATZEINMÜNDUNG		
g	STRASSE UND BEBAUUNGSLINIE		
h	STRASSE UND TOPOGRAPHIE		
i	GESCHLOSSENHEIT		
j	STRASSESEQUENZ		
k	VERTIKALE STRASSENSTRUKTUR		
	1.1.2 FUNKTION DES STRASSENRAUMES		
	1.1.3 GESCHICHTLICHER U. ARCHITEKT. WANDEL		
		1.1.4 SEK. U. TERT. STRUKTUR	
a	FARBE		
b	MATERIAL		
c	ERKER, KONSOLE, ARKADE, PERGOLE,		
d	SCHMUCK		
e	GRÜN		
f	SCHILDER UND INFORMATION		
g	BREITE DES FASSADENFRONTES		
		PLATZ	

										- S T R U K T U R		
										2.1 P L A T Z		
										2.1.1 FORM		
										a	GRÖSSE	
										b	PROPORTION	
										c	SYMMETRIE	
										d	REGELMÄSSIGKEIT/UNREGELMÄSSIGKEIT	
										e	PLATZFOLGE	
										f	GESCHLOSSENHEIT	
										g	PLATZ UND BEBAUUNGSLINIE	
										h	PLATZ UND TOPOGRAPHIE	
										i	DENKMAL-, BRUNNENSTELLUNG	
										j	HAUPTGEBÄUDESTELLUNG	
										k	VERTIKALE PLATZSTRUKTUR	
										2.1.2 FUNKTION DES PLATZRAUMES		
										2.1.3 GESCHICHTLICHER U. ARCHITEKT. WANDEL		
										a	FARBE	
										b	MATERIAL	
										c	ERKER, KONSOLE, ARKADE, PERGOLE,	
										d	SCHMUCK	
										e	GRÜN	
										f	WASSER	
										g	SCHILDER UND INFORMATIONEN	
										h	BREITE DES FASSADENFRONTES	
										B E B A U U N G		
										a	GRÖSSE	
										b	REGELMÄSSIGKEIT/UNREGELMÄSSIGKEIT	
										c	BEBAUUNG UND GELÄNDE	
										d	BEBAUUNG UND WETTERSEITEN	
										e	BEBAUUNG UND ECKLÖSUNGEN	
										f	FREIFLÄCHEN (INNENHOF, GRÜN, GEBÄUDEA)	
										g	BEBAUUNG UND ÖFFENTLICHE GEBÄUDE	
										3.1.2 FUNKTION		
										3.1.3 GESCHICHTLICHER U. ARCHITEKT. WANDEL		
										a	Dachform	
										b	ZAUN	
										c	TEXTUR	
										2.1.4 SEK. U. TERT. STRUKTUR		
										3.1 BEBAUUNG		
										3.1.1 FORM		
										3.1.4 SEK/TER		
										P O S I T I V - S T R U K T U R		

Zum städtebaulichen Standpunkt von Karl Henrici

Henrici war einer der bedeutendsten Städtebau-Lehrer der deutschen Hochschulen seiner Zeit. Seine Lehre war eine natürliche Fortsetzung seiner professionellen Positionen, die sich in seiner Theorie wie auch in seiner Praxis gleich stark ausdrücken. Henrici war kein Begründer einer neuen städtebaulichen Richtung. In dieser Hinsicht war er kein Großer wie Baumeister oder Sitte; seine Rolle war bescheidener, aber nicht unwichtig. Er war als Sittes begeisterter Nachfolger dessen "verlängerte Hand". - Es sah eine Zeitlang so aus, als ob Sittes theoretische Gedanken ihre einzige echte praktische Verwirklichung durch Henricis Entwürfe fänden, viel mehr als in Sittes eigenen "ungeschickten" Entwürfen. Nach dem Erscheinen des Buches "Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen" (1889) hat sich Henrici offen Sitte bekannt. Unter diesem Einfluß sind seine besten Entwürfe, die für Dessau (1889) (Abb. 3) und München (1893) (Abb. 6) entstanden.

Henricis allgemeine Auffassung von Stadtraumgestaltung spiegelt sich eher in seiner Praxis als in seiner Theorie. Deswegen werden im folgenden seine Positionen durch einige Arbeiten aus verschiedenen Phasen seiner Entwurfspraxis umrissen (dies stellt eine methodische Ausnahme dar).

Henricis Auffassung von Stadtraum hat sich allmählich herausgebildet. Zuerst stand er unter dem Einfluß des sogenannten "geometrischen" Städtebaus des 19. Jahrhunderts (Städterneuerung Paris 1854-1871 und Städterweiterung Wien 1854). - Diese städtebauliche Linie war der Anfang bewußter Stadtraumgestaltung, aber als Ausdruck des städtischen Lebens einer Zeit, als der Aufstieg der neuen Klasse der Industriellen das gesamte Leben und die Kultur in Europa grundsätzlich geändert und beeinflußt hat: Städtebau als Ausdruck der Macht und des Prestiges einer neuen Klasse von städtischen Reichen. Der öffentliche Stadtraum wurde eine Schaubühne des schlechten Geschmacks, der die alten Götter verständnislos gestürzt hatte, um neue, aus anderen Kulturen übernommene, ehren zu können. Ein Ausdruck dieser Richtung ist Henricis Köln-Wettbewerb, den er gemeinsam mit Stübben bearbeitet hat. (1880) (Abb. 1 (A): - Ein Gürtel

von öffentlichen Gebäuden, verbunden mit der mächtigen alleebepflanzten Ringstraße, umfaßt die Stadt. Geometrisch regelmäßige Platzformen geben dem Streben nach Symmetrie Ausdruck.

Allmählich hat Henrici seine Auffassung geändert. Der erste Schritt in diese Richtung war sein Hannover-Wettbewerb von 1888 (B). In diesem Plan (Abb. 5) ist immer noch viel vom "geometrischen" Städtebau zu finden, aber trotzdem gibt es nicht soviel Starrheit wie in der vorhergehenden Phase. Hier ist der öffentliche Raum ein Netz, dessen Knoten zahlreiche Platzanlagen sind, die eng mit den etwas weicher als früher gestalteten Straßenzügen verbunden sind. Deswegen ist es kein Wunder, daß für Henrici Sittes Buch eine wahre Offenbarung war: er konnte seine eigenen Gedanken dort in noch klarerer Form erkennen. (C) (D)

Sein Dessau Entwurf (1889) schließlich war der vollkommene Ausdruck seiner innersten Überzeugung und ist unter dem unmittelbaren Einfluß von Sittes Buch entstanden. - Henricis Dessau-Entwurf (praktisch) und Sittes Buch (theoretisch) haben zum Ausdruck gebracht, was schon lange in der Luft lag (wie es Sitte selbst gesagt hat), nämlich die Notwendigkeit der bewußten "künstlerischen" Gestaltung des Stadtraumes, die Forderung, daß Stadtbaukunst eine gleichwertige Komponente unter anderen im Prozeß der Stadtplanung ist.

Mit anderen Entwürfen hat Henrici mehr oder weniger erfolgreich diese Stadtraumauffassung vertreten. Der München-Wettbewerb (1893) fand ein großes Echo in städtebaulichen Kreisen, mit ihm hat er sich einen Ruf erworben, obwohl der Dessau-Entwurf seine Auffassung besser widerspiegelte.

Für Henrici bestand der öffentliche Raum vor allem aus Straßen und Plätzen. Diese beiden Elemente waren bei ihm komplementär konzipiert. - Ihre Räume gehen ineinander über, schaffen eine räumliche Dynamik des Wechsels der Kommunikationsprofile, der Schatten und des Lichts, dringen in bisher von außen unberührte Innenhöfe der Bebauung ein. Auf diese Weise versucht er, beide städtischen Strukturen zu gestalten, hat aber tatsächlich viel mehr Erfolg bei der Gestaltung der Negativ-Struktur. Seine Gestaltungsprinzipien sind aus der Lehre der alten Stadtanlagen entstanden, als Synthese der mittelalterlichen Stadtbaukunstprinzipien (Verhältnis von Enge der Straße

und der Breite der Platzanlagen, Platzfolgen voll von "Überraschungen") mit den räumlichen "Großzügigkeiten" des barocken Städtebaus (Baumalleen, feierliche Achsen, achsiale Stellung von öffentlichen Gebäuden usw.). Sein großes Verdienst liegt in der Gestaltung einzelner Elemente des städtischen Raumes, wie z. B. Übergangssituationen zwischen zwei Straßen oder Plätzen und Straßen-Platzeinmündungen. (E) Es scheint, daß ihn die sozialen Fragen des Wohnungsbaus nicht besonders berührt haben. Er nahm die Klassenteilung als eine Selbstverständlichkeit hin und ihren baulichen Ausdruck als eine willkommene Vielfalt verschiedener baulicher Strukturen. (F)

Die innere Baulinie hat er angewendet als ein Mittel, um die Innenhofräume als öffentliche Räume (für Schule, Markt, usw.) benutzbar zu machen. (München 1893) (-Sitte hat das höchstwahrscheinlich für seinen Marienberg-Entwurf (1903) übernommen. Er war ein Mitglied des Preisgerichts für den München-Wettbewerb.)

Henrici hat sich vor allem als Anwalt im Kampf um die Anerkennung der Wichtigkeit der stadtgestalterischen Fragen gesehen und dieses Ziel treu und einseitig verfolgt. Für ihn war die schöne Gestaltung gleichzeitig das Zweckmäßige und "Erfüllung der praktischen Notwendigkeit". (G)

Interessant und erwähnenswert ist sein Standpunkt im Hinblick auf historische Stadtkernanlagen, die als Ursprung der Idee der Fußgängerzone verstanden werden kann. (H)

Auch weist Henrici als einer der ersten darauf hin, daß in der städtischen Planung Nutzungsanweisungen entsprechend den örtlichen Gegebenheiten und Anforderungen zu differenzieren sind. (I) Für ihn war wichtig, daß der Plan verdeutlicht "wo die geeignete Lage für die verschiedenen Wohn- und Erwerbs- und sonstigen Lebenszwecke zu suchen und zu finden sind".

Henricis Auffassung von den Elementen des Stadtraumes

Henrici sah den eigentlichen Stadtraum nur im Straßen- und Platzraum. Er hat erkannt, besonders nach der Veröffentlichung von Sittes Buch, daß der öffentliche Raum den Tiefbautechnikern überlassen war, und daß sich die Architekten nur mit einzelnen Bauaufgaben, nur mit der "schönen Gestaltung" einzelner Gebäude beschäftigten, ohne in größeren stadträumlichen Zusammenhängen zu denken. (J) Sein Bemühen um den Stadtraum ist als Kampf der Architektur für die Wiedergewinnung des Stadtraumes als Objekt der architektonischen Gestaltung zu verstehen.

Ein Schwerpunkt seines Interesses war die Straßengestaltung. Dieses Thema hat er sowohl theoretisch wie praktisch intensiv bearbeitet - und damit "ergänzt" er den Mangel von Sittes Schriften. Sein bedeutender Beitrag sind die Gedanken und Vorschläge für die Behandlung der Straßenkreuzungen (Zit. 4; Abb. 19) und die Analyse von langweiligen und kurzweiligen Straßen und geraden und gekrümmten Straßen (Zit. 2; Abb. 11-15, 17). Diese Überlegungen bedeuten in der Tat eine Vertiefung der Gedanken von Sitte. Sie stellen die Verbindung zwischen Theorie und Praxis her; sie gehen darauf ein, wie diese Straßeneigenschaften wirken und wie diese Wirkungen zu erreichen sind.

Während Sitte nur Hinweise gegeben hat, versucht Henrici (wie etwas später Wetzel auch) die Gesetzlichkeit der Eigenschaften einiger Stadtraumelemente (Gerade/krumme Straße, Straßenkreuzung, Straße und Bebauungslinie (Zit. 3), Straße und Topographie (Zit. 4a, Abb. 21) zu entdecken, um sie in verschiedenen Situationen anwenden zu können. Leider ist sein Beitrag nur auf einige Straßeneigenschaften begrenzt geblieben.

Die Straße war für Henrici der Ausdruck des öffentlichen Lebens. Sie war für ihn aber mehr ein künstlerischer Gegenstand, ein Paradestück als ein lebendiger, vielfältiger "demokratischer" Raum. Die gestaltete Straße als "Bühne" und nicht als Lebensraum, der den Ansprüchen unterschiedlicher sozialer Schichten entspricht, repräsentierte vor allem Ordnung und Schönheit. Die Straße sollte durch ihren "Schaubühnencharakter" soziale Probleme der Bevölkerung ver-

schweigen; dazu diente auch ihre Bepflanzung zu Baumalleen.

Das stadträumliche Element "Platz" hat Henrici mehr durch Entwürfe als schriftlich untersucht. In seinen ersten Arbeiten erscheinen seine Plätze leer und mit symmetrisch angeordneten Hauptgebäuden als ein Teil der repräsentativ und geometrisch regelmäßig und schematisch konzipierten Stadt. (Köln 1880). Erst allmählich entwickelte sich die Einheit von Platzfläche und Hauptgebäuden, wie sie in den weicher gestalteten, unregelmäßigen Platzfolgen (Dessau 1889) sichtbar wird. Gleichzeitig verwendet Henrici aber auch das Mittel der Symmetrie und verzichtet nie ganz darauf. Das zeigt in großem Ausmaß sein viel gelobter München-Wettbewerb. (Mit Recht haben einige seiner späteren Zeitgenossen (wie Hegemann) das unter anderem scharf kritisiert.) (K) Außerdem waren seine Platzanlagen übermäßig groß und schlecht proportioniert, trotz des Versuches, sie in perspektivischen Zeichnungen "schöner" zu machen. Hier wird der Zwiespalt zwischen seiner Theorie und Praxis besonders stark sichtbar. - Seine Forderung, daß die Straßenzüge an der Seite des Platzraumes entlang durchgeführt werden müssen, ist in seinen praktischen Platzvorschlägen völlig verschwunden. Seine Straßen durchschneiden die Platzanlagen erbarmungslos und hinterlassen nur "zerstückelte freie Inseln" als Restflächen des Verkehrs in seinen feierlichen Platzanlagen, Folge eines systemlosen Verkehrskonzeptes, das alle seine Hauptverkehrsadern mitten durch die Stadt, durch die Hauptplatzanlagen führt. Seine schlechte Planung macht seine guten Gestaltungsabsichten zunichte (Abb. 6). Seine theoretischen Überlegungen über Platz und Topographie sind aber sehr empfehlenswert (Zit. 5, Abb. 23) und zeigen seine analytische Fähigkeit.

Formal gesehen waren Henricis Platzkonzepte eine Fortsetzung von Sittes Gedanken: Asymmetrie, feine Straßen-Platz-Übergänge, die seitliche Stellung der Hauptgebäude, der Brunnen, Denkmäler usw. Verwirklicht hat er aber im wesentlichen in seinen Platzanlagen die Gedankenrichtung von Baumeister oder noch mehr die von Hnard/Haußmann. - Seine Plätze sind überwiegend Räume für den Wagenverkehr, ein "schöner, architektonischer" Hintergrund für das Spiel des Verkehrs der Stadt.

Die Positiv-Struktur im vorher genannten Sinn ist bei Henrici vernachlässigt. Ihn interessiert die Innenhofsituation der Bebauung, so weit wie sie eine gestalterische Ergänzung der Negativ-Struktur ist. (Da zeigt er sich als Nachfolger der Stadthygieniker und ihres Kampfes um bessere Wohnverhältnisse durch die Regelung.) Seine Vorschläge für die Nutzung des Blockinneren für öffentliche Zwecke (wie Märkte, Schulhöfe, leichte Betriebe usw.) waren interessant und haben bei Sitte volle Zustimmung gefunden.

Seine Betrachtungen über Städtebau und die soziale Lage der städtischen Bevölkerung bleiben in seiner Gesamttätigkeit nebensächlich und sehr abstrakt. (L)

Seine Überlegungen zur vertikalen städtischen Struktur sind unvollendet und klammern die Probleme der Bodenspekulation aus. (M)

Man kann nicht sagen, daß Henrici ein bloßer Epigon Sittes war. Er war viel mehr Sittes Ergänzung und die praktische Fortsetzung seiner Gedankenwelt. Er hat die von Sitte aufgezeigten Prinzipien für die Gestaltung einiger Eigenschaften des Stadtraumes angewendet. Er war Zeitgenosse einer Periode, in der gegensätzliche Richtungen der jungen Disziplin Städtebau heftig diskutiert wurden.

Alle diese Probleme haben ihn berührt, aber als "eingeschworener" Stadtbaukünstler hat er eine einseitige Zielrichtung verfolgt; meiner Meinung nach ein Mangel seiner Arbeit.

Seine wertvollsten Beiträge im Rahmen dieser Untersuchungen sind seine Betrachtungen über langweilige und kurzweilige Straßen und gerade und gekrümmte Straßen (Unterbrechung der Monotonie von geraden Straßen durch Bäume, Laternen; die gekrümmte Straße ist kurzweilig, - siehe Zit. 2, Abb. 11-15, 17), über Straße und Topographie (leichte konkave Krümmung der Straßenoberfläche, versetzte Einmündungen der Querstraßen, Milderung des Straßenrückens durch die Aufstellung von Monumenten, - siehe Zit. 4a, Abb. 21), und über das Verhältnis von Platz und Topographie (besseren Überblick über den Platz durch eine konkave Wölbung der Platzfläche, die mit etwas Abstand vom Gebäude beginnen soll, - siehe Zit. 5, Abb. 23).

Anmerkungen

- (A) Die beiden preisgekrönten Arbeiten, (von denen hier nur "König Rhein" wiedergegeben ist, (Abb. 1)), tragen die gleiche Handschrift wie auch die von Henrici allein verfaßte Arbeit "suum cuique", die lobend erwähnt wurde.
- (B) Diese Arbeit ist ein Jahr vor dem Erscheinen von Sittes Buch entstanden und enthält trotzdem in verblüffend vielen gestalterischen Details fast alle theoretischen Grundgedanken Sittes.
- (C) Henrici, Karl: Der Individualismus im Städtebau; in: Deutsche Bauzeitung, 1891
- (D) Henrici, Karl: Vorwort, in: Preisgekrönter Konkurrenz-Entwurf zu der Stadterweiterung Münchens, L. Werner, München, 1893
- (E) Das zeigen sowohl seine Entwurfsarbeiten wie die theoretischen Schriften.
- (F) Henrici, Karl: Über billige Wohnungen, kleine Häuser, Mietskasernen, Staffelbauordnungen u. dgl.; in: Centralblatt der Bauverwaltung, 1902
- (G) Henrici, Karl: Vorwort in: Preisgekrönter Konkurrenz-Entwurf zu der Stadterweiterung Münchens, L. Werner, München, 1893
- (H) Henrici, Karl: Die Grundlagen der Stadterweiterungen; in: Deutsche Welt, 1903, S. 120
- (I) Ebd., S. 117
- (J) Henrici, Karl: Die künstlerischen Aufgaben im Städtebau, Vortrag gehalten an der TH Aachen am 5.3.1891, S. 64
- (K) Hegemann, Werner: Der Städtebau nach den Ergebnissen der allgemeinen Städtebau-Ausstellung, Berlin, Verlag E. Wasmuth, 1913,

S. 263-271

- (L) Henrici, Karl: Über billige Wohnungen, kleine Häuser, Mietskasernen, Staffelbauordnungen, u. dgl., ; in: Centralblatt der Bauverwaltung, Febr. 1902

- (M) Darauf weist auch Hegemann in seiner Kritik an Henricis München-Wettbewerb, etwa 20 Jahre später hin. Außerdem zeigt er auch auf, wie unrealistisch Henricis Vorschlag für die München-Erweiterung war, und welche Folgen seine oberflächliche Behandlung der Vertikal-Struktur haben würde, in: Ebd.

Abb.1-2 Stadterweiterungsplan Köln,
Wettbewerb, 1880

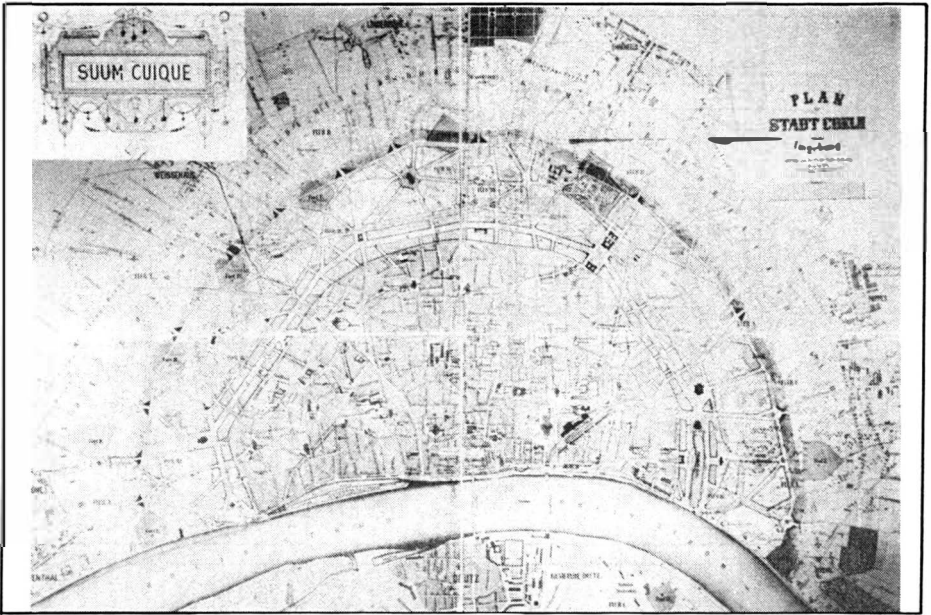


Abb.1

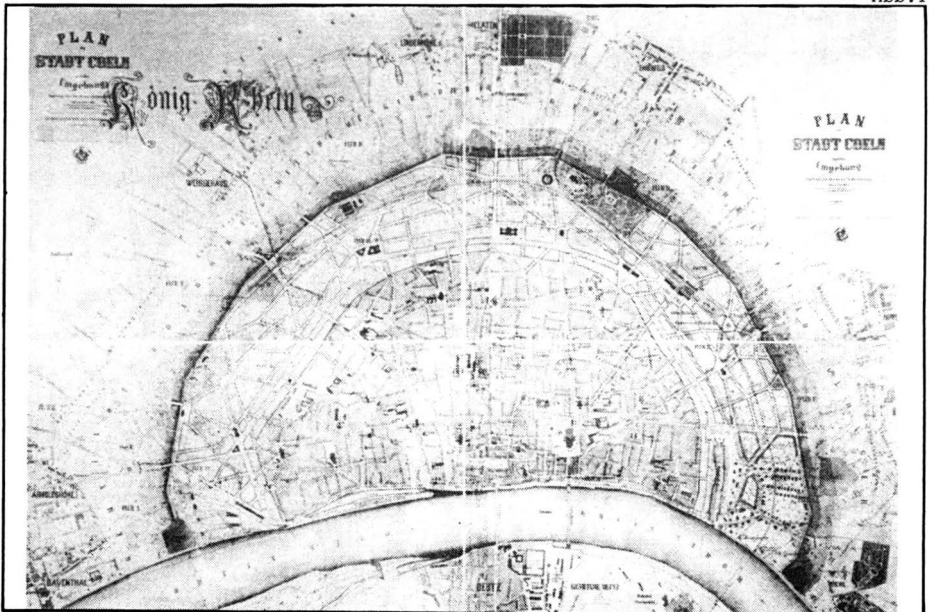


Abb.2

Abb. 3 Stadterweiterung Dessau, 1889
 Abb. 4 Generalregulierungsplan Brunn, 1904

Abb. 5 Bebauungsplan Hannover, 1888

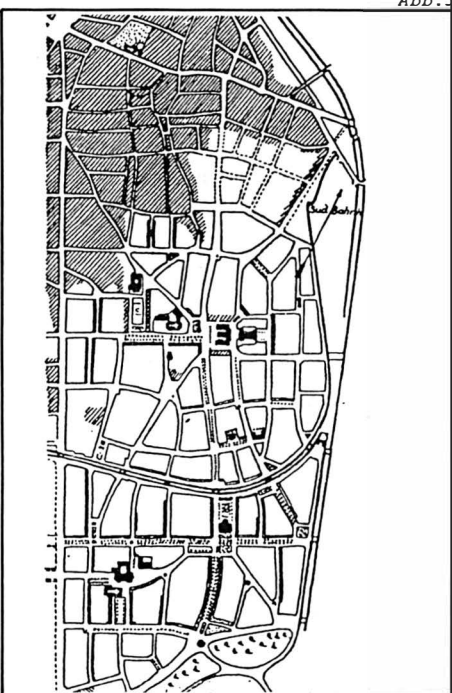
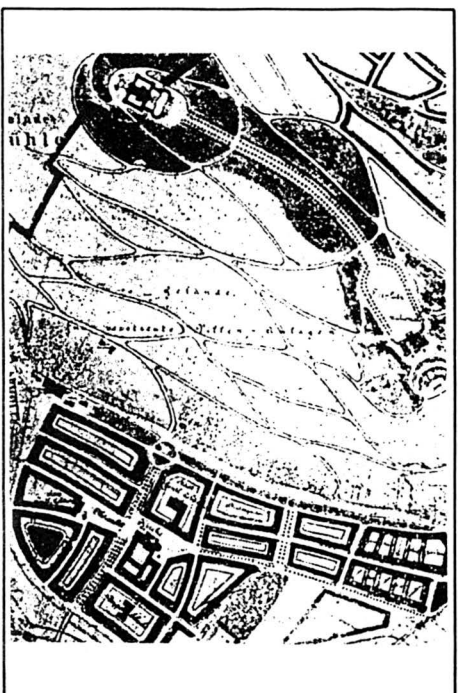
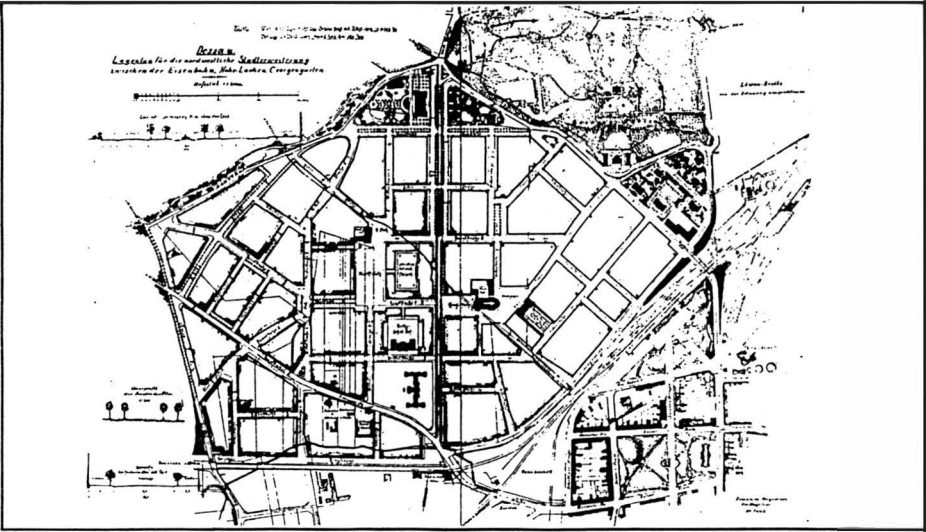


Abb. 4

Abb. 5

Abb. 6

Stadterweiterungsplan München, 1893

Abb. 7
Bebauungsplan für die Arbeiterkolonie Knurow, 1906



Abb. 6



Abb. 7

Abb.8-10 Stadterweiterung Dessau, 1889. Positiv- und Negativstruktur

Abb.11-12 Kurzweilige und langweilige Strassen, 1893 (1.1.1.d)

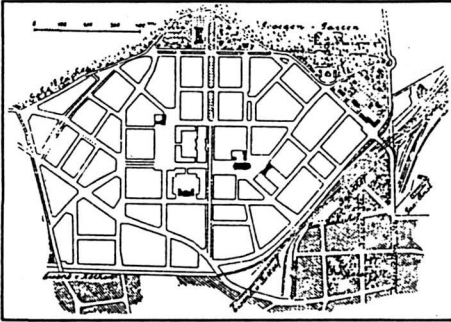


Abb. 8

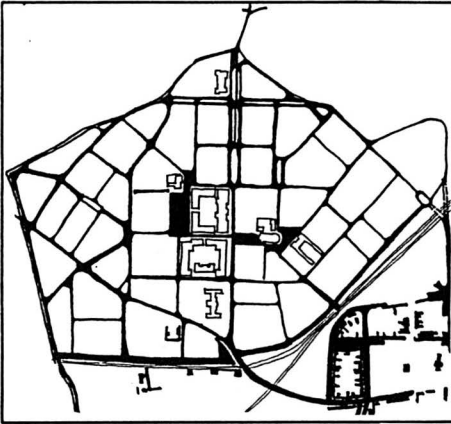


Abb. 9

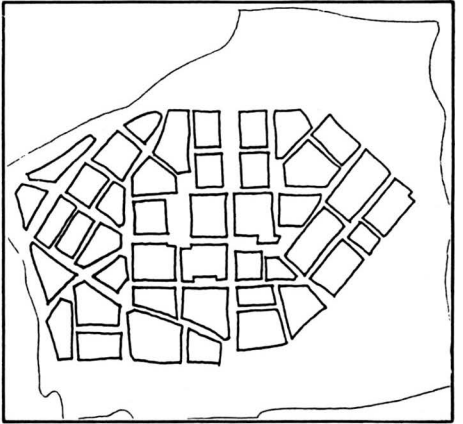


Abb.10

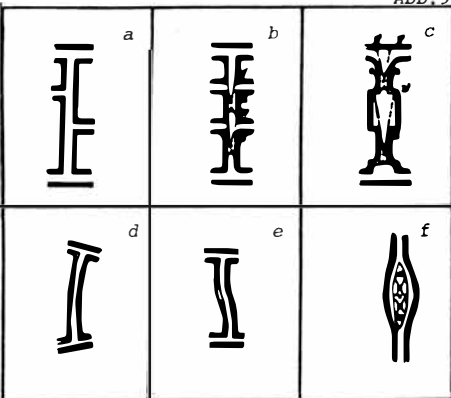


Abb. 11

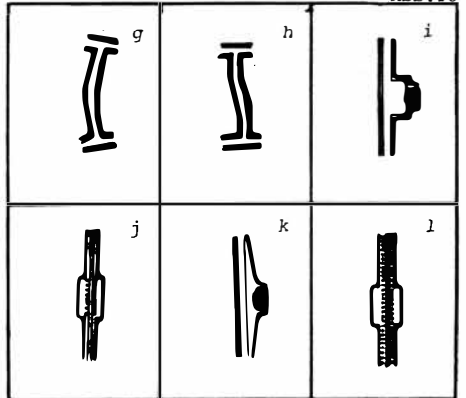


Abb. 12

Abb. 13 Strassen verschiedener Breite, Stadterweiterung Dessau 1889 (1.1.1.b)

Abb. 14-15 Gerade, gekrümmte Strassen, Stadterweiterung Dessau 1889 (1.1.1.d)

Abb. 16 Strassen mit der betonten Einmündung, Ebd. (1.1.1.g)



Abb. 13

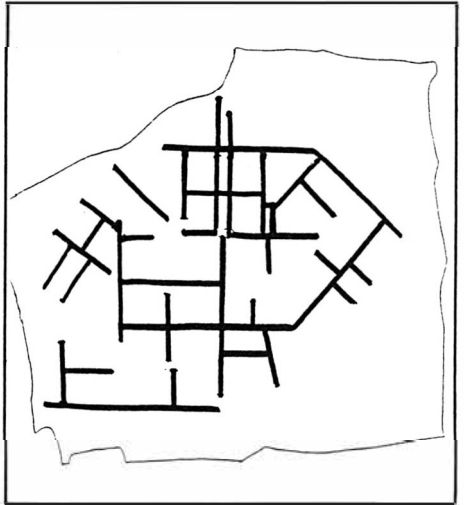


Abb. 14

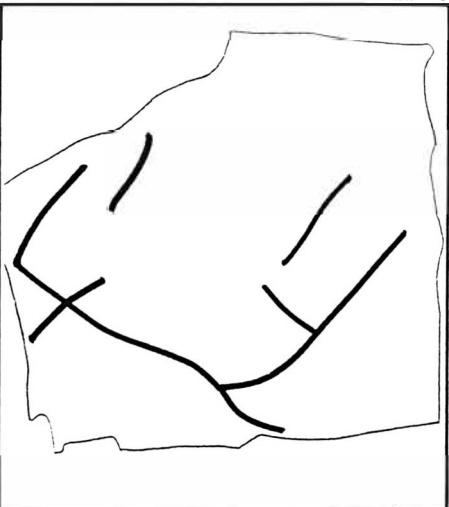


Abb. 15

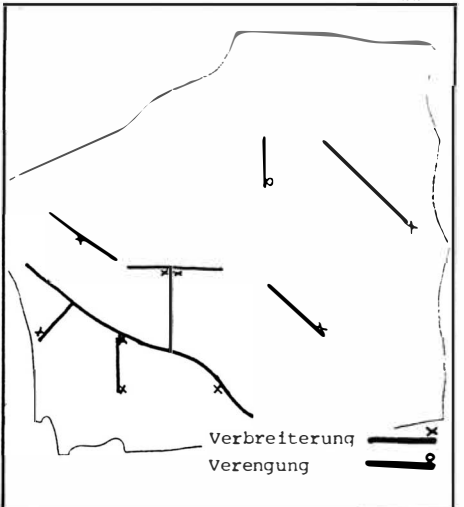


Abb. 16

Abb.17 Gerade, gekrümmte Strassen,
Ebd. (1.1.1.d)
Abb.18,20 Strassensequenz, Dessau 1889

(1.1.1.j)
Abb.19 Kreuzungstypen, 1891 (1.1.1.c)

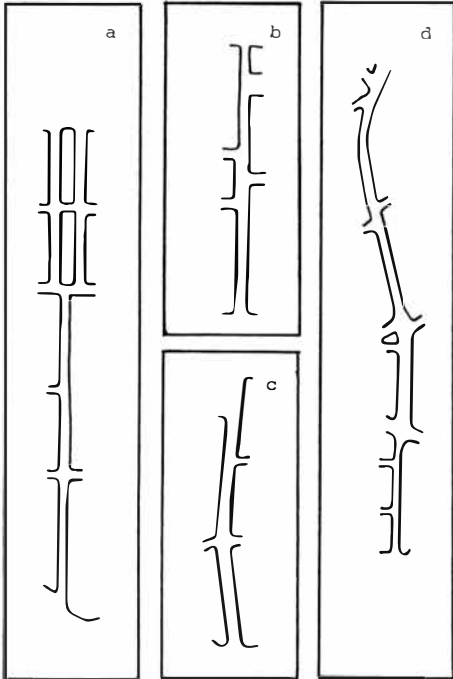


Abb.17

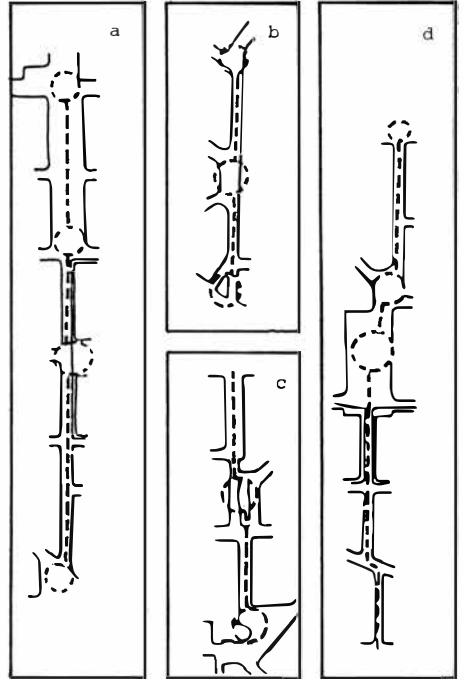


Abb.18

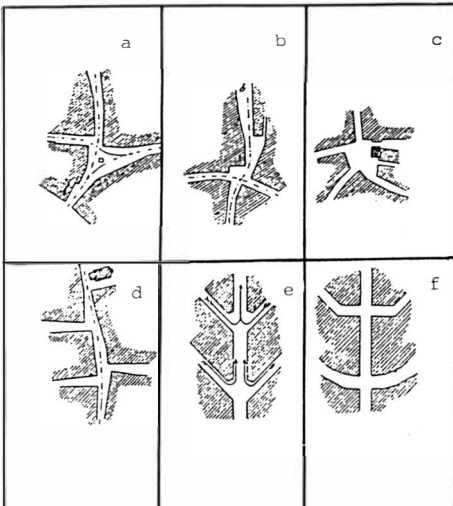


Abb.19

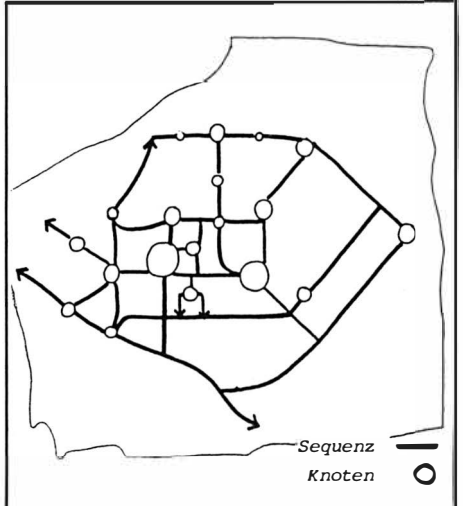


Abb.20

Abb.21 Vorschläge für die Gestaltung des Strassenlängsschnittes, "Visierbruch", 1891 (1.1.1.h)
 Abb.22 Theoretische Überlegungen für Form der Blockbebauung, 1891 (3.1.1)

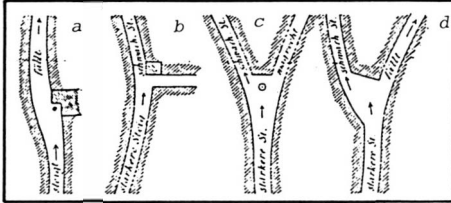


Abb.21

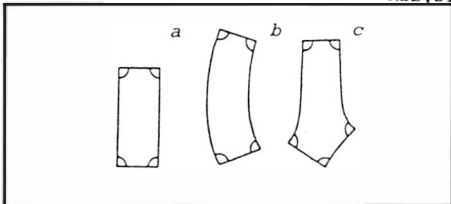


Abb.22

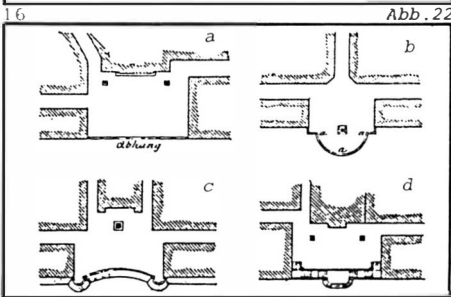


Abb.23

Abb.23 Vorschläge für die Platzgestaltung auf dem unebenen Gelände, 1894 (2.1.1.i)
 Abb.24 Strassen mit Alleebepflanzung, Dessau 1889 (1.1.4.e)

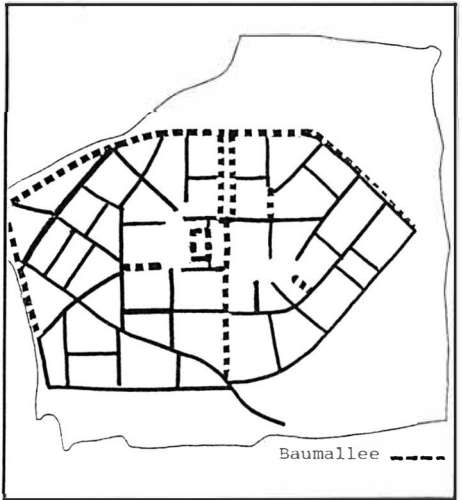


Abb.24

IV JOSEPH STÜBBEN (1845-1936)

Kurzbiographie

Wichtige Entwurfsarbeiten

Wichtige Publikationen

Typische Entwurfsarbeit

Stübbens Äußerungen zur Gestaltung des Stadtraumes

Tabelle

Zum städtebaulichen Standpunkt von Joseph Stübben

Stübbens Auffassung von den Elementen des Stadtraumes

Kurzbiographie

Am 10.02.1845 in Hülchrath geboren. Von 1864 bis 1866 und 1868 bis 1870 war er als Schüler an der Königlich Preußischen Bauakademie in Berlin eingeschrieben. 1871 - 1876 Dienst bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in Elberfeld. Ab 1876 in Aachen Stadtbaumeister. Ab 1881 Oberingenieur der Stadterweiterung und Stadtbaumeister in Köln. Ab 1891 Beigeordneter und Vorsitzender der Baukommission im Dienste der Stadt Köln. 1890 veröffentlicht er sein grundsätzliches Buch "Der Städtebau". 1904 Vorsitzender der Königlichen Kommission für die staatliche Erweiterung von Posen, Technischer Rat des Preußischen Finanzministeriums. Von 1907 - 1914 Architecte-Conceil der belgischen Regierung bei der Stadtverwaltung von Antwerpen. Viele Ehrungen in In- und Ausland. Nach dem Ersten Weltkrieg, der seine umfangreiche Tätigkeit unterbrach, hochgeschätzter Preisrichter vieler Wettbewerbe, Sachverständiger, Gutachter, aktiver Teilnehmer an vielen Städtebau-Kongressen.

Am 08.12.1936 in Frankfurt/Main gestorben.

Wichtige Entwurfsarbeiten

- Wettbewerb Stadterweiterungsplan Köln; 1880; (Abb. 5)
- Wettbewerb Generalregulierungsplan Wien; 1893/94
- Wettbewerb Generalregulierungsplan Bilbao; 1935
Aus dem Zeitabschnitt 1881-1903:
- Stadterweiterungsplan für Wesel (Abb. 4)
- Pläne für Koblenz, Bonn, Altona, Düsseldorf, Darmstadt, Danzig, Kiel, Basel, Luxemburg.
Aus dem Zeitabschnitt 1904-1920:
- Pläne für Königsberg, Rostock, Chemnitz, Ostende, Tournai, Brüssel, Antwerpen, Wismar (Abb. 1), Brünn (Abb. 3), Fortin de Deurne (Abb. 2).

Wichtige Publikationen

- Gerade oder krumme Straßen; in: Deutsche Bauzeitung, 11, 1877, S. 132-134, (1)
- Über die Anlage öffentlicher Plätze; in: Deutsche Bauzeitung, 11, 1877, S. 293-295 und 403-406, (2)
- Mitteilungen über Straßenbauten in den belgischen Städten; in: Hannoverische Zeitschrift, 24, 1878, S. 170-186, (3)
- Paris in bezug auf Straßenbau und Stadterweiterung. Reisebericht, Verlag von Ernst & Korn, Berlin 1879, (4)
- Die Entwässerung und Reinigung der Städte, Referat über die Collectiv-Ausstellung des Niederrheinischen Vereins für öffentliche Gesundheitspflege auf der Gewerbe-Ausstellung in Düsseldorf im Jahre 1880, (5)
- Zur städtischen Straßenpflasterung, Commissionsverlag von J. Springer, Berlin 1882, (6)
- Die Freilegung des Domes zu Köln; in: Deutsche Bauzeitung, 20, 1886, S. 152-154 und 561-562, (7)
- Über das Buch von C. Sitte; in: Hannoverische Zeitschrift, 35, 1889, S. 617-619, (8)
- Der Städtebau, in: Handbuch der Architektur, Verlag von Arnold Bergstrasser, Darmstadt, 1890, (9a) (J. M. Gebhardts Verlag, Leipzig 1924), (9b). Ausnahmsweise werden hier zwei Ausgaben des Buches benutzt, um die Entwicklung der Person in den untersuchten Themenbereichen verfolgen und feststellen zu können.
- Über Fragen der Stadtbaukunst; in: Deutsche Bauzeitung, 25, 1891, S. 122-128 und 150-155, (10)
- Der Individualismus im Städtebau; in: Deutsche Bauzeitung, 25, 1891, S. 368-370, (11)
- Zur schönheitlichen Gestaltung städtischer Straßen; in: Deutsche Bauzeitung, 27, 1893, S. 294-296, (12)
- Einseitigkeit im Städtebau und ihre Folgen; in: Deutsche Bauzeitung, 27, 1893, S. 349-350 und 373-374 und 415-418, (13)
- Practical and Aesthetic Principles for the Laying Out of Cities; in: Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins, 45, 1893, S. 441-447, (14)
- Das Enteignungsrecht der Städte bei Stadterweiterungen und

- Stadtverbesserungen, Ernst Heitmann, Leipzig, 1894, (15)
- Der General-Regulierungsplan für Groß-Wien; in: Deutsche Bauzeitung, 28, 1894, S. 123-125 und 133-135, (16)
- Klases, J.: Die preisgekrönten Entwürfe zu einem General-Regulierungsplan von Wien; in: Bautechniker, 14, 1894, S. 285-288, (17)
- Über das Buch von Bule "Die Schönheit der Städte" (Esthetique des Villes); in: Kölnische Zeitung, Nr. 361, 1894, (18)
- Gesundheitliche Verbesserungen baulicher Art in italienischen Städten, Verlag von Emil Strauss, Bonn 1895, (19)
- Der Baulinien-Plan für die Altstadt Wien; in: Deutsche Bauzeitung, 30, 1896, S. 501-503 und 509-510, (20)
- Die Umlegung städtischer Grundstücke und die Zonenenteignung (mit R. Baumeister und J. Classen), Ernst Toeche, Berlin 1897, (21)
- Irrungen und Bestrebungen im Städtebau; in: Von Fels zum Meer, 18, 1897-98, S. 64-70 und 111-113, (22)
- Ästhetik der Städte; in: Zentralblatt der Bauverwaltung, 18, 1898, S. 290-292, (23)
- Neue Untersuchungen über die Wohnungsfrage in Deutschland und im Ausland, 1. Bd., 2. Abt., Verlag von Dunker & Humbolt, Leipzig, 1901, (24)
- Städtebau und Kunst; in: Deutsche Bauzeitung, 35, 1901, S. 567 u. 580, (25)
- Die Großstadt der Zukunft; in: Die Umschau, Nr. 12, 1902, (26)
- Stadtbauplan, Enteignung und Umlegung; in: Der Städtebau, 1, 1904, S. 127-130, (27)
- Die Konkurrenz für den Generalregulierungsplan der Landeshauptstadt Brunn; in: Österreichische Wochenschrift für den öffentlichen Baudienst, 10, 1904, S. 320 u. Taf. 36, (28)
- Enteignung und Grundlegung; in: Der Städtebau, 2, 1905, S. 38-41, (29)
- Die Durchführung von Stadterweiterungen mit besonderer Berücksichtigung der Eigenthumsverhältnisse; in: Der Städtebau, Nr. 6, 1908, (30)
- Erleichterung des Baues von Kleinhäusern durch Bebauungsplan und Bauordnung, Bericht über die Generalversammlung des Rheini-

- schen Vereins für Kleinwohnungswesen, Düsseldorf, 1909, (31)
- Städtebau in der Kunstgeschichte; in: Deutsche Bauzeitung, 18, 1909, S. 102, (32)
- Über den Zusammenhang zwischen Bebauungsplan und Bauordnung; in: Der Städtebau, Nr. 4, 1909, (33)
- Vom Städtebau in England; in: Städtebauliche Vorträge, Ernst & Sohn, Berlin 1911, (34)
- Stadtbaukunst von heute; in: Zeitschrift des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine, 1, 1912, S. 7-8 und 16-18, (35)
- Die Entwicklung des deutschen Städtebaues und ihr Einfluß auf das Ausland; in: Stadtbaukunst alter und neuer Zeit, 1, 1920, S. 113-116 und 129-133 und 151-154, (36)
- Die Bauordnung (mit B. Schilling), Köln, (37)

Typische Entwurfsarbeit

Stübbens besondere Eigenart bei der Stadtraumgestaltung war seine Stilvielfalt. Er konnte gleich gut und erfolgreich in den drei wichtigsten Gestaltungsmanieren seiner Zeit entwerfen. Deswegen wurden als ergänzende Repräsentanten seiner Theorie drei in diesem Sinn verschiedene Entwurfsarbeiten ausgewählt. Alle drei sind Planungen für kleinere Stadtteile: Der Bebauungsplan für Wismar (1906-1907) zeigt gestalterische Sachlichkeit (Abb. 1). Der Generalregulierungsplan für Brünn (1904) zeigt eine verspielte Raumgestaltung in Sittes Manier (Abb. 3). Der Bebauungsplan für Fortin de Deurne (1915) zeigt viel Symmetrie in der Gestaltung des Raumes, was an Haussmanns Manier erinnert. (Abb. 2).

Selbstverständlich gibt es viel bekanntere Pläne von Stübben. Diese drei aber zeigen, daß sein Stilwechsel keineswegs bestimmten Zeitperioden seiner Tätigkeit entsprach. (Alle drei sind in seinen reifen Jahren entstanden, zeigen sein gestalterisches Dilemma deswegen am deutlichsten.)

Der Plan für Wismar (Abb. 1) zeigt die Negativ-Struktur als ein technisches System. In der Mitte des Planes ist etwas Platzähnliches

zu erkennen. Die Bebauung ist das dominante Mittel für die Gestaltung.

Der Plan für Brünn (Abb. 3) bringt alles, was Sitte proklamiert hat: die turbinenartigen Plätze, die Platzfolgen, versetzte Straßenkreuzungen, die gekrümmten Straßen, die Änderungen in der Straßenbreite, die öffentliche Nutzung der Innenhöfe. Die Positiv-Struktur ist unregelmäßig und der Negativ-Struktur untergeordnet.

Fortin de Deurne (Abb. 2) zeigt in der Gestaltung beider Strukturen eine Symmetrie, die auf dem Papier entstanden ist. Abweichungen von dieser Starrheit kommen aus den Gegebenheiten der Situation (z.B. die Verbindung mit der Kirche). Die Achsialität der Verbindung mit der Kirche zeigt eine treue Verfolgung der Haußmannschen Prinzipien.

Stübbens Äußerungen zur Gestaltung des Stadtraumes

1. Straße

1.1 Form

b. Breite (Abb. 28)

Zit. 1

"... (besonders) an Kreuzungen und Abzweigungen, als auf der geschlossenen Strecke werden oft erweiterte Straßenteile eingefügt, um in langen Häuserfluchten und reizlosen Straßenzügen Abwechslung zu erzeugen oder bestimmte Punkte hervorzuheben." - S. 132 (9a)

"Eine große Zahl städtischer "Plätze" sind wenig mehr als eine Erweiterung der Straßenfluchten." - S. 135 (9a)


"Für die Breite einer Straße ist in erster Linie die Frage von Bedeutung, ob es sich um eine bloße Wohnstraße oder um eine eigentliche Verkehrsstraße handelt. Als geringste Breite einer Wohnstraße sollte man deshalb 5 m Fahrdamm und 2 mal 1,5 m Bürgersteig, zusammen 8 m betrachten. Bei einer gewissen Länge sind aber die Maße 5,5 + 2 mal 2,25 = 10 m vorzuziehen." - S. 68 (9b)

"Das geringste Breitenmaß für untergeordnete Verkehrsstraßen ist 5,5 + 2 x 3 = 12 m." - S. 69 (9b)

"Straßen von wechselnder Breite findet man allgemein in Dörfern und

Städten, die nicht nach einheitlichen Fluchtlinien erbaut sind. Dies kann den Eindruck der Unordnung und Willkür machen, kann aber auch, ... bei wohl empfundener Linienführung malerische Bilder hervorrufen. Die Abweichung vom parallelen Lauf der Straßenwanderungen ist in der Hand des künstlerisch empfindenden Entwerfers ein hervorragendes Mittel zur Verschönerung der Stadt." - S. 73 (9b)


"Wenn der Verkehr es zuläßt, empfiehlt es sich, den Fahrweg auf die Hälfte der Straßenbreite einzuschränken, die Bürgersteige somit auf je 1/4 der Straßenbreite anzulegen, d.h. $b = s/4$ und $f = s/2$ zu machen." - S. 81 (9a)

c. Proportion 

Zit. 2

"Wir möchten daher das Verhältnis 1:25 als die schönheitliche Grenze für gleichmäßig fallende, gleichmäßig breite, gerade Straßen bezeichnen..." - S. 75 (9a)

"Das Längenverhältnis darf ein gestreckteres werden und vielleicht bis 1:40, ja 1:50 reichen, ... wenn die Straße ein konkaves Gefälle hat ... oder wenn die Straße gekrümmt ist." - S. 75 (9a)


d. Ungeradheit (Abb. 13,15,17,18-21,23) 

Zit. 3

"Die gekrümmten Straßen sind in ihrer Längenentwicklung und ihrem Nivellement weniger gebunden als die geraden Straßen, weil sie dem Auge ein vielgestaltigeres Bild darbieten. Sie besitzen die vorteilhafte Eigenschaft, daß beim Begehen derselben die auf der konkaven Seite stehenden Häuser, eines nach dem anderen, voller in die Erscheinung treten, daß also ein steter Wechsel des Bildes vor sich geht, daß endlich der Blick in eine krumme Straße sich durch die beiden Straßenfronten selbst begrenzt, was in der Regel wohnlicher, behaglicher als die lange Perspektive einer geraden Straße aussieht, die zu ihrem Abschluß eines besonderen Gegenstandes von Bedeutung bedarf, dann aber allerdings an Monumentalität und Großartigkeit dem gekrümmten Straßenzuge überlegen sein kann. Der Nachteil der Straßenkrümmung besteht darin, daß die Häuser auf der konvexen Seite so

wenig sich geltend machen, indem der Blick immer an der konkaven Seite ruht, und daß der Verkehr bei starker Krümmung wenig übersichtlich ist." - S. 75 (9a)

"Die krummen Straßen zur ausschließlichen Regel erheben zu wollen, wäre eine Torheit. Ebenso ist es eine Übertreibung, krumme und unregelmäßig mittelalterliche Straßen wegen ihrer malerischen Erscheinung zur allgemeinen, willkürlichen Nachbildung empfehlen zu wollen. Gerade und krumme, regelmäßige und unregelmäßige Straßen haben ihre praktische und künstlerische Berechtigung. Es kommt auf die Zwecke und auf die örtlichen Vorbedingungen an." - S. 76 (9b)
(Mit ähnlichen Worten: S. 75-76 (9a))

e. Kreuzung (Abb. 22, 25) 

Zit. 4

"Der Schnitt in einem Punkte ist aus Verkehrsgründen unerwünscht. Mehr als fünf Straßenarme zu einer Kreuzung zu vereinigen, führt in der Regel Schwierigkeiten der Bebauung und des Verkehrs herbei." - S. 127 (9a)

g. Straße und Bebauungslinie (Abb. 24) 

Zit. 5

"... als Mittel zur Abkürzung der Sehlänge einer Straße, besonders bei Gefällsrücken, (ist) die Versetzung der Fluchtlinien verwendbar. Es ist selbstverständlich, daß im Zuge von Hauptstraßen eine solche Versetzung keine Benachteiligung des Verkehrs herbeiführen darf." - S. 124 (9b)

"Der Trugschluß beruhte darauf, daß man glaubte, durch die Versetzung werde die Zahl der Begegnungsschnitte einer Kreuzung von 16 auf $2 \times 3 = 6$ herabgemindert. Das ist jedoch durchaus nicht der Fall." - S. 124-125 (9a)

"So bringt die Versetzung von Verkehrsrichtungen nicht nur die bereits erwähnten Übelstände der Überlastung und Unübersichtlichkeit, sondern auch die Vermehrung der Gefahrenpunkte hervor; der weitaus größte dieser Nachteile ist indes die Unübersichtlichkeit,

die jeden Fahrenden unsicher macht und Zusammenstöße begünstigt. Bei Wohnstraßen hingegen, die einen durchgehenden Verkehr grundsätzlich nicht aufnehmen sollen, sind Versetzungen nicht bloß unbedenklich, sondern sehr oft erwünscht, um bessere Straßenbilder und schöne Straßenabschlüsse hervorzurufen." - S. 125-127 (9a)

h. Straße und Topographie (Abb. 26-27,29-30,32-33) ■ Zit. 6

"Der Verkehr verlangt, daß die Straßen möglichst wenig steil sind. Nach dem vom Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten zum Fluchtliniengesetz erlassenen Ausführungsbestimmungen vom 28. Mai 1876 soll bei Hauptverkehrsstraßen ein Längengefälle von nicht mehr als 1:50, bei Nebenverkehrsstraßen von beträchtlicher Länge ein solches von nicht mehr als 1:40 angestrebt werden." - S. 77 (9a)

"Die Abwässerung verlangt, daß die Straßen nicht zu flach angelegt werden. Ein Längengefälle von 1:200 bis 1:400 wird je nach der Beschaffenheit der Straßendecke als das kleinste zulässige Gefälle der Straßenrinnen betrachtet." - S. 77 (9a)

"Das schönste Nivellement ist das konkave ..., das aus der Horizontalen oder aus einer schwächeren Steigung in eine stärkere Steigung übergehende." - S. 78 (9a)

"Die Straße mit gerader Gefällslinie könnte man ästhetisch neutral nennen; aber verletzend und unschön wird das Straßenbild, wenn das Nivellement ein konvexes ist, d.h. wenn im Längenprofil der Straße sich ein Rücken bildet. Das Auge vermag dann die Straßenfläche nur bis zu dem Rückenpunkte zu verfolgen; hinter diesem verschwindet die Straßenfläche oder verkürzt sich plötzlich." - S. 78 (9a)

"... den störenden Eindruck des unvermeidlichen Rückens dadurch zu beseitigen oder zu mildern, daß man die Straße entweder krümmt .. oder daß man sie am Gefällrücken knickt oder teilt ... (Auch die Versetzung einer Fluchtlinie, ohne den Verkehr zu stören, vermag die Wirkung des Gefällrückens zu mildern.) ... Die Nötigung, die Straßenrichtung am Rückenpunkte zu ändern, bringt die veränderte Strecke vielleicht in die Linie eines folgenden Straßenzuges, oder es bildet sich eine interessante Gabelung; kurz, es tritt irgend eine andere, vielleicht reizvolle Gruppierung des Stadtplanes ein.

Die Krümmung läßt den Gefällsbruch weniger auffallend erscheinen, unter Umständen sogar für das Auge verschwinden. Die Teilung kann entweder in wagrechter Ebene erfolgen durch Gabelung ... oder in lotrechter Ebene durch eine besondere Betonung und Ausbildung des Rückenpunktes derart, daß der Blick auf dem Rücken seinen Ruhepunkt findet, die Durchsicht aber verschlossen ist. Hierfür ist es zweckmäßig, den Rücken mit einer Straßenkreuzung oder einer Straßenerweiterung zusammenzulegen, wo die angemessene Aufstellung eines Laufbrunnens, eines Denkmals, eines Aussichtshügels, einer Terrasse oder dergl. möglich ist." - S. 79-80 (9a)

i. Geschlossenheit

Zit. 7

"Eine besondere Art der Straßenvermittelungen sind die von Sitte mehrfach empfohlenen Turbinen- oder Windmühlenplätze ... Sie sind bei geringem Verkehr und unter entsprechenden örtlichen Vorbedingungen, z.B. behufs Berücksichtigung der Grundstücksgrenzen, empfehlenswert, weil jede Straßenstrecke ein Abschlußbild findet." - S. 139 (9a)

k. Vertikale Struktur

Zit. 8

"Einige Bauordnungen ... setzen den einfachen Grundsatz fest, daß ein Haus vom Bürgersteig bis zum Dachgesims nicht höher sein soll, als die Straße breit ist.

Andere Bauordnungen vereinigen mit dieser Vorschrift die Bestimmung, daß auch für engere Straßen eine Haushöhe von beispielsweise 10 oder 12 m immer zulässig ist, daß ferner eine gewisse Höhe, z. B. 20 oder 22 m, hinaus, Wohngebäude überhaupt nicht aufgeführt werden dürfen ..." - S. 69 (9a)

1.2 Funktion

Zit. 9

"Die städtischen Straßen dienen sowohl dem Verkehr als dem Wohnen.

Wenn man sie dennoch einteilt in Verkehrsstraßen und Wohnstraßen, so bedeutet diese Unterscheidung, daß in den einen der Verkehrszweck, in den anderen der Wohnzweck vorherrscht. Eine genaue Grenze zwischen beiden Straßen läßt sich nicht immer ziehen; die Trennung muß aber im Bebauungsplan nach Möglichkeit klar durchgeführt werden." - S. 41 (9a)

1.4 Sekundäre und tertiäre Struktur

e. Grün (Abb. 35-37) ☒ Zit. 10

"... auch muß zugestanden werden, daß die bestgepflegten Baumreihen imstande sind, den Verkehr zu stören und schöne Gebäudeansichten zu verdecken. Andererseits aber sind sie in sehr vielen Fällen das beste Mittel, städtische Straßen zu verschönern, die öde Fläche zu beleben, schattenspendend und staubmildernd zu wirken, Anklage der Natur in die Steinmassen der Stadt zu bringen." - S. 439 (9a)

"An Straßenverbreiterungen sind auch Baumgruppen oder einzelne Bäume ein empfehlenswertes Verschönerungs- und Belebungsmitel." - S. 260 (9a)

2. Platz

2.1 Form

a. Größe ☒ Zit. 11

"Die Zusammenstellung zeigt deutlich, daß die Schönheit des Platzes keineswegs mit der Größe zunimmt." - S. 188 (9a)

b. Proportion ■ Zit. 12

"Die Größe einer Platzanlage soll sich nach ihrem Benutzungszwecke und nach der Größe der auf oder an dem Platze zu errichtenden Gebäu-

de richten. ... aber die Grenze der zulässigen Abmessungen nach oben und nach unten ist nach künstlerischen Erwägungen festzusetzen." - S. 196 (9a)

"... die Breite einer Straße oder eines Platzes, an welchem ein auf Beachtung Anspruch machendes Gebäude errichtet werden soll, ist mindestens gleich der Höhe desselben zu bestimmen. ... aus den Sätzen von Maertens folgt, daß eine Platzbreite, welche die doppelte bis dreifache Gebäudehöhe überschreitet, für die Betrachtung und Wirkung des Bauwerkes ungünstig ist." - S. 197 (9a)

"... so wird man annehmen dürfen, daß die Tiefe des Vorplatzes etwa gleich der Höhe des Gebäudes sein, besser aber das Anderthalbfache derselben betragen soll." - S. 163 (9a)

f. Geschlossenheit (Abb. 38-39) ■

Zit. 13

"... die Art der Einführung der Straßenrichtungen in den Platz eine solche sein, daß die Zusammenhanglosigkeit der Umrahmung weniger auffällt, indem der Blick mehr auf die Bauwerke als in die Straßelücken gerichtet ist ..." - S. 200 (9b) (Ähnlich wird das in erster Ausgabe erwähnt: S. 193. (9a))

"Werden die Straßenrichtungen über die Platzfläche oder neben derselben fortgesetzt, so kommt der Platz für die in der Straße Verkehrenden wenig zur Geltung. Anders, wenn die Sehrichtungen der Straßen an einer Platzwand endigt, der Rahmen also geschlossen erscheint. Die einfachste Anlage dieser ist der .. schon erwähnte Turbinen- oder Windmühlenplatz." - S. 200-201 (9b) (Ähnlich S. 193-194. (9a))

"Ein eigenartiges Mittel, die Lücken der Platzumrahmung möglichst zu verkleinern, findet sich, ... in den östlichen Grenzländern Deutschlands. ... Es ist ... eine Anordnung, nach welcher zwei auf der Platzecke einmündende Straßen nur etwa in halber Breite auf der Platzfläche ihre Fortsetzung finden." - S. 202 (9b)

h. Platz und Topographie ■

Zit. 14

"Die Höhenanordnung ist von großer Wichtigkeit. Eine Platzfläche,

welche in der Hauptsehrichtung ein entschiedenes Gefälle hat oder merklich windschief ist, eignet sich nicht zur Umbauung mit monumentalen Gebäuden. Da die letzteren eine erhöhte Stellung verlangen, so ist es sehr wohl möglich, die obere Seite eines ansteigenden Platzes als Baustelle zu wählen und die schräge Fläche als terrassierten oder bepflanzten Vorplatz zu benutzen; aber die übrigen drei Seiten sind für monumentale Gebäude mehr oder weniger ungeeignet. Schwache Steigungen fallen nicht auf oder sind leicht zu verdecken." - S. 171 (9a)

"Von ganz besonderer Bedeutung ist schließlich das Nivellement des Platzes. Mehr noch als für Straßen ... gilt für freie Plätze die Vermeidung des Konvexen, die Bevorzugung des Konkaven. Unterscheidet man wagrechte und ansteigende Plätze, so eignen sich die ersteren im Allgemeinen zur monumentalen Umbauung und Bebauung oder zur künstlerischen Ausstattung mehr als die letzteren, ohne dadurch die schrägen Plätze überhaupt auszuschließen. Es ist höchst unschön, eine an sich wagrechte Platzfläche der Abwässerung wegen nach der Mitte hin beträchtlich ansteigen zu lassen, so daß das Auge, welches die wagrechte Abmessung in starker Verkürzung sieht, auf eine Tonne oder ein Zelt Dach zu schauen glaubt." - S. 208 (9a)

i. Denkmalstellung ■

Zit. 15

"Die Mittelpunktstellung ist indes auf vielen alten und neuen Plätzen das Natürliche und künstlerisch Gebotene; ..." - S. 411 (9a)

"... die Randstellung auf einem Platze mit geschlossener Umrahmung ist schon deshalb für Stand- und Reiterbilder im allgemeinen vorteilhafter als der Mittelpunkt eines offenen oder geschlossenen Platzes." - S. 393 (9b) ("... oder Verkehrs- oder Gartenplatzes." - S. 414 (9a))

"Auf regelmäßigen Plätzen ist man in der Randstellung zwar wenig beschränkt; aber gewisse Achsenrücksichten lassen sich nicht verleugnen. Ist der Platz von alters her unregelmäßig oder gestaltet sich derselbe infolge künstlerischer Erwägungen oder zwingender Rücksichten des Bebauungsplanes unregelmäßig, so ist man bei der Wahl des Standortes weit freier." S. 415 (9a)

"Aus Zweckmäßigkeitsrücksichten empfiehlt es sich, ein öffentliches Gebäude in der Regel nicht bloß von einer Straße zugänglich zu machen, sondern demselben ... die Zugänglichkeit tunlichst von zwei Straßen zu sichern." - S. 40 (9a)

"Den Forderungen der Schönheit wird in gleicher Weise dadurch Rechnung getragen, daß das Gebäude den Zielpunkt einer oder mehrerer Straßen bildet, daß es durch einen Vorplatz durch erhöhte Lage, durch bevorzugte Stellung den Blick des Stadtbesuchers fesselt, sich ihm in anziehender Perspektive gegenüberstellt, von dem Gewöhnlichen sich unterscheidet, aus den allgemeinen Häusern ganz sich abhebt, hervorragt. Wenn aber auch die Stellung monumentaler Bauwerke in der Straßenachse das Auffinden erleichtert und von schöner Wirkung ist, so muß doch tunlichst vermieden werden, daß das Gebäude den einen oder anderen wichtigen Straßenzug unterbricht, also den Verkehr stört und unbequeme Umwege erzeugt." - S. 41 (9a)

"Daß Kirchen und Theater, Museen und Börsen in der Regel von zwei oder mehr Seiten frei zu errichten sind, verlangt schon die Zweckmäßigkeit." - S. 42 (9a)

2.2 Funktion X

"... ihre praktische Bestimmung und künstlerische Behandlung ... müssen dem Planverfasser vorschweben von Anfang an: Verkehrsplätze am Zusammenfluß von Verkehrseinrichtungen; Architektur- und Gartenplätze neben den Hauptstraßen oder innerhalb der Wohnviertel, jedenfalls aber so, daß die Platzfläche nicht vom Verkehr zerschnitten wird; Doppelplätze und Platzgruppen je nach dem Bedarf der Örtlichkeit." - S. 487 (9b)

"Sie sollen entweder den aus mehreren Richtungen kommenden Verkehr aufnehmen und nach anderen Richtungen verteilen, oder eine freie Fläche für Marktstände und andere öffentliche Benutzungsarten gewähren, oder aber eine Schmuckanlage meist gärtnerischer Art aufnehmen, oder schließlich geeignete Orte zur Errichtung von Monumentalbauten und Denkmälern schaffen. Man hat hiernach zu unterscheiden zwischen

Verkehrsplätzen, Nutzplätzen (Marktplätzen, Volksplätzen), Gartenplätzen (Schmuckplätzen, Squares) und Architekturplätzen (monumentalen Plätzen)". - S. 141 (9a)

"Der Name zeigt an, daß es sich hier um freie Flächen handelt, welche nicht dem allgemeinen Straßenverkehr unterworfen sein, sondern zum geschäftlichen Aufenthalt, zum An- und Verkauf, zu Schau- stellungen, zu Volksfesten und dergl. benutzt werden sollen." - S. 147 (9a)

"Ein Marktplatz muß dem Verkehrsmittelpunkt ... überhaupt tunlichst nahegerückt sein; der Hauptverkehr muß wenigstens an einer Seite vorbeiführen, und zwar womöglich der Verkehr einer Torstraße oder einer anderen, zu den Vororten bequem liegenden Straße;" - S. 148 (9a)

2.4 Sekundäre und tertiäre Struktur

d. Schmuck

Zit. 18

"Die Einteilung der Platzfläche ist von großer Wichtigkeit. Fahr- wege, Fußwege, Schutzinseln, Pflanzungen, Orte für Brunnen- und Denkmalaufstellung, für Verkaufs- und Kundmachungseinrichtungen, Ruhesitze usw. sind zu erwägen und zu sondern, wie im Zimmer Teppiche und Läufer, Sessel und Tische, Plauderecken und künstlerischer Schmuck nicht willkürlich und ungeordnet, aber auch nicht nach Zirkel und Schnur zu verteilen sind." - S. 207 (9a)

"Noch als Verkehrsplätze sind auch die Marktplätze geeignet, mit Baumpflanzungen, Laufbrunnen und Denkmälern geziert zu werden." - S. 148 (9a)

3. Bebauung

3.1 Form

Zit. 19

"Wir unterscheiden die offene und die geschlossene Bebauung; auch wird erstere Landhausbau (Villienbau), letztere Reihenbau genannt." - S. 5 (9a)

"Der Abstand der Häuser von der Nachbargrenze ist sehr verschieden, nämlich 3 bis 10 m und mehr." - S. 6 (9a)

"Die von Straßen- und Baufluchtlinien rings umschlossenen, zur Bebauung bestimmten Felder des Stadtbauplanes werden "Baublöcke" oder schlechthin "Blöcke" genannt." - S. 54 (9a)

"... Fabriken verlangen geräumige ungeteilte Flächen. Für Arbeiterwohnungen ohne Gärten sind umgekehrt schmale Blöcke erwünscht; sollen den Wohnungen Nutzgärten beigegeben werden, so richtet sich Tiefe und Gestalt der Blöcke nach der Größe, welche für diese Gärten verlangt wird. Geschäftsviertel bedürfen großer Frontentwicklung und direkter ... Verkehrslinien; spitzwinkelige Eckbaustellen sind für Geschäftszwecke unter Umständen vorteilhaft. Blöcke für Einfamilienhäuser beanspruchen stets angemessene Gartenflächen, ... Blöcke von rechteckiger oder annähernd rechteckiger Form also besonders erwünscht." - S. 55 (9a)

"Bei diesen Blockmaßen ist das Verhältnis der Tiefe (Breite) zur Länge in der Regel als 1:2, für Arbeiterwohnungen ohne Gärten jedoch als 1:4 angenommen. ... Wünschenswert sind, von öffentlichen Gebäuden und Arbeiterwohnungen abgesehen, Blöcke etwa 120 x 300 m bis 50 x 120 m. Kleinere Blöcke haben die Nachteile, daß im Inneren derselben zu geringe Hof- und Gartenflächen verbleiben und daß für Straßenflächen ein übertriebener Anteil des Bebauungsfeldes verloren geht. Allzu große Blöcke sind ebensowenig zu empfehlen, weil die einzelne Baustelle zu kostspielig, daher der Anbau verlangsamt und erschwert, auch die Errichtung von Hintergebäuden begünstigt wird." - S. 66 (9b) (Das wird auf sehr ähnliche Weise paraphrasiert S. 55 (9a))

"Blöcke von größerer Tiefe bedürfen, wenn sie für Wohnhäuser bestimmt sind, des Schutzes rückwärtiger Baulinien." - S. 55 (9b)

"Die am leichtesten und gewöhnlich auch am vorteilhaftesten zu bebauende Blockfigur ist das längliche Rechteck; das Streben, tunlichst viele rechteckige oder annähernd rechteckige Blöcke im Stadtplane zu erzielen, ist daher nicht zu ungerechtfertigt." - S. 57 (9a)

Zum städtebaulichen Standpunkt von Joseph Stübben

Wenige Städtebauer haben so viele Beiträge praktischer und theoretischer Tätigkeit hinterlassen wie Joseph Stübben. Seine städtebauliche Tätigkeit ist von der Auffassung seiner Zeit bestimmt, andererseits aber bemüht er sich, alle im Städtebau anwendbaren technischen Neuigkeiten und Aktualitäten zu verfolgen. Seine Auffassung des Städtebaus, ursprünglich wahrscheinlich von Baumeisters Städtebaulehre bestimmt, wird später durch Gedanken aus Sittes künstlerischer Städtebaurichtung ergänzt. - Sein Buch "Der Städtebau" erschien 1890, ein Jahr später als Sittes Buch, vierzehn Jahre später als das von Baumeister. Hegemann hat Stübben vorgeworfen, ein großer Plagiator zu sein, weil er, (so Hegemann), knapp nach dem Erscheinen von Sittes Buch einige Kapitel seines eigenen (obwohl sie schon im Druck waren) Hals über Kopf nach Sittes Grundsätzen umgeschrieben hat, um eine eigene "Originalität" zu beweisen.

Aber war dies wirklich so schlimm? Kann man diesen großen Mann der Synthese tatsächlich so scharf verurteilen? Sind nicht solche Personen immer die besten Repräsentanten einer Zeit und einer Tätigkeit?

Stübbens Auffassung des Städtebaues war genauso komplex wie die von Baumeister. Sie war eine Synthese verschiedener wissenschaftlicher Ansprüche. (A) Gleichzeitig aber zeigen seine ständigen Auseinandersetzungen mit Henrici, seine Vorwürfe an Sitte und dessen Epigonen sein tiefes Interesse für die gestalterischen Fragen (sozusagen ein "schlechtes Gewissen" in diesem Bereich). Es scheint, daß er trotz seiner Bewunderung alter unregelmäßiger Stadtanlagen seine tiefe Verwurzelung mit der l'art-pour-l'art-Auffassung des Städtebaues seiner Zeit nicht loswerden konnte. Er schwebt ständig in diesem Zwiespalt - wegen seiner Versuche, alle Meinungen städtebaulicher Gestaltung aufzunehmen - kann er sich nicht für eine Richtung entscheiden. Deswegen scheint seine Tätigkeit weniger produktiv als reproduktiv zu sein. Er steht dem Geschehen immer etwas distanziert, kritisch, erfahren und voll von Erkenntnissen und Widersprüchen gegenüber. Sein Werk ist eine Lehre, die aus eigenen Erfahrungen und der Kenntnis der Erfahrungen seiner Vorgänger und Zeitgenossen entstanden ist. (B) Er hat dazu beigetragen, den Städtebau als Wissen-

schaft zu vervollständigen. Kein Wunder, daß sein Grundwerk "Der Städtebau" heißt und daß es keinen Untertitel hat. Mit diesem Buch wollte er, was schon der Titel zeigt, eine Synthese von Baumeisters und Sittes Gedanken erreichen.

Stübben behandelt die beiden stadtraumbildenden Strukturen nicht mit der gleichen Sorgfalt. Sein Interesse liegt mehr bei den Problemen der Negativ-Struktur. Der Schwerpunkt bei seinen Betrachtungen über Straßen und Plätze liegt auf Vorschlägen für bessere Lösungen des städtischen Verkehrs, der Wasserversorgung, der Entwässerung von Wohnbereichen, der Versorgung mit mehr "Licht und Luft" und Hygiene für die Stadtbewohner. Sein Interesse gilt den aktuellen Fragen des damaligen Städtebaus - den Stadterweiterungen und deren technischen Komponenten. (C) Das lassen seine zahlreichen Bebauungspläne, Gutachten und Expertisen für unterschiedliche Fälle der Stadterweiterungs- und Bebauungspläne erkennen. Gleichzeitig hat er vor Übertreibungen gewarnt, besonders im Bereich der Verkehrsplanung. (D) Was aber die schönheitlichen Fragen betrifft, so war er immer vertraut mit allen Diskussionslinien (meistens einen mittleren Weg suchend). (E) (F) - Er war sehr gut ausgebildet und informiert, über die Kunst und die Stilordnungen vergangener Epochen. Wie die meisten Intellektuellen seiner Zeit war er ein feinfühliges Kunstbetrachter. Aber seine Fähigkeit, Distanz zu halten, ermöglichte ihm, zu rationalen und nüchternen Einschätzungen zu kommen. (G) Seine schärfste Waffe liegt in dieser Fähigkeit: theoretisch alle Voraussetzungen und Umstände erkennen zu können und daraus eine Lehre zu ziehen. Wenn wir versuchen würden, seine Tätigkeit in eine von den Hauptrichtungen des damaligen Städtebaus einzuordnen, fällt das besonders schwer. Durch verschiedenartige Entwürfe, die alle Stilrichtungen seiner Zeit erkennen lassen, bewies er Flexibilität. Sein größtes Verdienst ist, daß sein Werk eine Sammlung damaliger Ergebnisse der Entwicklungen der jungen Wissenschaft Städtebau darstellt.

Stübbens Auffassung von den Elementen des Stadtraumes

Wie die meisten seiner Zeitgenossen vernachlässigt Stübben die "Po-

sitiv-Struktur" des Stadtraumes (siehe Tabelle). Bei der Betrachtung der Negativ-Struktur versucht er, das von Baumeister Gelernte und seine eigene Praxis als Ingenieur mit den aktuellen künstlerischen Meinungen seiner Zeit über die Gestaltung des öffentlichen städtischen Raumes in Verbindung zu setzen. Offensichtlich ist Stübbens Behandlung des Straßen- und Platzraumes in erster Linie die Planung eines technischen Systems. - Seine Straße ist durch ihre Proportion, Lage und ihre Bebauungslinie ein Raum für die sichere Führung des Verkehrs, für die gute Versorgung der umgebenden Bebauung mit allen notwendigen technischen Ausstattungen. Sie bietet genug Luft und Licht für die Einwohner und Passanten (das geringste Breitenmaß der Straße, abhängig von ihrer Funktion - siehe Zitat 1) und ist deshalb "schön".

Für Stübben ist die Frage der Schönheit des öffentlichen Raumes ein weiter Begriff. Seine ästhetische Auffassung des Stadtraumes ist aus der Ästhetik der großen Stadterweiterungen von Paris und Wien gewachsen, aber auch von Sittes Buch beeinflusst. Proportion, Größe und Symmetrie beweisen einerseits, daß der Mensch klein und unwichtig ist, denn er benötigt für Eroberung und Erlebnis dieses Raumes ein Mittel wie Pferd, Auto oder Stadtbahn. (Köln Wettbewerb 1880, Fortin de Deurne 1915, Emden 1893, Wien Wettbewerb 1894). Andererseits haben der Charme und die Anthropomorphheit des Raumes nach Sittes Grundsätzen Stübben dazu veranlaßt, nach dieser Art zu gestalten (z. B. Brünn 1904, Landshut 1907). Mehr intuitiv als das ihm rational bewußt wurde, hat er die Wahrheit in Sittes prophetischen Gedanken gespürt. Das beweisen auch seine grundlos scheinenden eifrigen Auseinandersetzungen mit Henrici. Er hat Sittes Hinweise auf die Qualitäten des mittelalterlichen Erbes und dessen gestalterische Prinzipien begrüßt, seine eigene Position leicht geändert und in dieser Manier entworfen (Brünn, Wettbewerb 1904, Wesel 1891, Altona 1892). Sein Beitrag zu den Fragen der Stadtgestaltung ist groß, besonders was Straße und Topographie (die konkave Straße ist die schönste, - die Krümmung oder der Versatz des Straßenflusses als Minderung der unschönen Wirkung des Straßenrückens - siehe Zit. 6, Abb. 26-27, 29-30, 32-33), oder auch krumme Straßen (steter Wechsel des Bildes, wie auch größere "Wohnlichkeit" als Folge der Straßenkrümmung - siehe

Zit. 3), Geschlossenheit des Straßenraumes (versetzte Kreuzungen als Mittel, um die Geschlossenheit des Straßenbildes zu erreichen - siehe Zit. 7), Straße und Bebauungslinie betrifft (versetzte Fluchtlinien als Mittel zur Abkürzung der Sehlänge der Straße - siehe Zit. 5, Abb. 22 und 24) (alles ist bei ihm immer eine Kombination von technischen und ästhetischen Notwendigkeiten, welche zur erfolgreichen Regelung dieser Straßeneigenschaften führt), er bleibt immer durch die Mannigfaltigkeit seiner Aussagen auf eine gewisse Weise von dieser Problematik distanziert ...

Seine Kritik an Sittes Buch (H) zeigt Stübbens Auffassung in einem deutlichen Licht. Er begrüßt die Wiederentdeckung der Qualitäten des Städtebaus der Vergangenheit, bleibt aber mißtrauisch gegenüber der Vernachlässigung wichtiger technischer Herausforderungen bei neuen städtischen Quartieren. An diesen Vorbehalten gegenüber Sittes Grundsätzen hält er in allen seinen späteren Äußerungen fest.

Daß aber Sittes Buch auch für ihn eine Offenbarung darstellte, können seine frühen Schriften beweisen. (I) - Das, was Sitte von mittelalterlichen Plätzen und Stadtstrukturen gelernt und in seinem Buch dargestellt hat, und das, was später Henrici über die Wirkung der geraden/krummen Straßen herausfand und lehrte, hat Stübben viel früher gespürt, analysiert und veröffentlicht. (Kein Wunder, daß er Henrici so oft wegen Fälschungen und Nachahmungen angeklagt hat!) Vielleicht hat der starke Einfluß Baumeisters ihn von diesem Weg wieder weggeführt. Kein Wunder auch, daß er sein Buch "Der Städtebau" so schnell wegen der Erscheinung von Sittes Buch umgestaltete. Er hat viel von seinen eigenen Gedanken (wie auch Henrici) in diesem Büchlein entdeckt. Im Gegensatz zu Henrici erlaubten ihm seine Vielseitigkeit und größere fachliche Erfahrung nicht, sich nur einer Richtung zu widmen. Seine zahlreichen Artikel und Auseinandersetzungen mit Henrici zeigen, daß in diesem Bereich seine "zweite" Natur zu suchen ist.

Seine Schriften zum Thema Stadtraumgestaltung zeigen seine Überlegenheit, wirken reif, wohlbedacht, "empfehlenswert", erfahrungsvoll, annehmbar auch für uns heute noch wegen seiner Suche nach dem Mittelweg (J) und seiner Kompromißbereitschaft.

Wie die Straße (Zit. 9), so hat auch der Platzraum dem ungestörten Verkehr zu dienen (Zit. 17). Seine sorgfältige Gestaltung und Symbolwirkung unterscheidet ihn von und stellt ihn über die normale Kreuzung. Form und Funktion des Platzes bleibt für Stübben bis zuletzt unklar, wie seine Platzklassifikation zeigt, die er höchstwahrscheinlich von Baumeister übernommen und weiterentwickelt hat. (K) Stübben unterscheidet: Verkehrs-, Nutz-, Garten-, Architektur- und Doppelplätze (L), und man kann sehen, daß er den Begriff des Platzes zwar viel deutlicher als Baumeister vom Begriff der Kreuzung unterscheidet, aber trotzdem bleibt für ihn dessen Nutzung und inneres Wesen unklar.

Wichtige Beiträge zum Thema Platzgestaltung sind seine Betrachtungen über Proportion (die Platzgröße als Folge des Charakters und der Nutzung: 1:2 und 1:3 als günstige Platzproportionen; die Tiefe eines Vorplatzes soll die halbe bis ganze Gebäudehöhe betragen - siehe Zit. 12), Denkmalstellung (die zentrale Stellung des Hauptgebäudes als Mittel zur Betonung der Achsialität der Straße; die Platzregelmäßigkeit oder Unregelmäßigkeit und die freie Aufstellung der Kleinmonumente - siehe Zit. 15), Geschlossenheit des Platzraumes (turbinenartige Plätze und auf die Hälfte reduzierte Straßeneinmündungen an den Platzecken als Mittel, um den Platz zu schließen - siehe Zit. 13). (Wie er unentschieden zwischen zwei gestalterischen Strömen schwebte, zeigt der Widerspruch seiner Betrachtungen und Behandlungen der Platzanlagen. In den Fragen der Regelmäßigkeit/Unregelmäßigkeit (M) oder der Freistellung/Einbau der Platzmonumente (N) zeigt er sich als die Person, die den Mittelweg unentschieden sucht). - Dieser Widerspruch ist mit den Jahren geringer geworden, aber als innere Auseinandersetzung geblieben.

Die Positiv-Struktur bearbeitet Stübben rein technisch. Seine Vorschläge für die Abmessungen bei der Blockbebauung lehnen sich größtenteils an Baumeisters Vorschläge an. (O) Dieses Element wird aber im Vergleich zur Negativ-Struktur viel bescheidener behandelt.

Wenn wir heute Stübbens großes und weitläufiges Werk betrachten, können wir die Weite und Verschiedenartigkeit seiner Interessen

bewundern. Er hat sich genauso viel (und gut) als Praktiker wie als Theoretiker betätigt, als Planer wie als Ingenieur, der sowohl an die technischen wie an die gestalterischen Komponenten seiner Aufgaben denkt - (z. B. Straßenmobiliar, usw.). Sein Opus, trotz vieler Unklarheiten und Irrwege, bleibt ein Dokument der Zeit, die den Städtebau endlich als Wissenschaft anerkannte. Es bleibt ein Markstein wissenschaftlicher Tätigkeit im Städtebau. Es lehrt uns methodische Verfahren für die Lösung von Problemen anzuwenden. Seine Weite und Mannigfaltigkeit und seine Fehler zeigen uns, in welchen Bereichen diese Lösungen liegen ... Trotz der Zeitgebundenheit des Werkes gibt es eine Reihe von Positionen, die noch heute unentbehrlich und wertvoll sind: Im Bereich der Straßengestaltung sind seine Beiträge zu gekrümmten Straßen, zu Straße und Bebauungslinie, zur Straße und Topographie, und zur Geschlossenheit des Straßenraumes bemerkenswert. Für die Platzgestaltung sind es die Beiträge zur Platzproportion, zur Geschlossenheit des Platzes, zu Platz und Topographie und zur Stellung der Kleinmonumente (Tabelle). Stübbens Originalität liegt in der Form, wie er alles, was er erfahren hat, zusammenfaßte. Er ist originell durch die Art und Weise, wie er unterschiedliche Stilarten im Bereich der Stadtraumgestaltung bewältigt hat. Er entwirft und plant einmal starr, fast phantasielos, ohne Rücksicht auf schönheitliche Fragen, ein anderes Mal aber ahmt er die Sittesche Schule nach (oder die von Haußmann). Die technische Seite überwiegt in seiner Lehre - hier setzt Stübben Baumeisters Nüchternheit fort. Alles andere, was zur "Atmosphäre" des Stadtraumes gehört, steht unter dem Einfluß von Sitte oder Haußmann. Wie Rönnebeck in seiner kurzen Biographie Stübbens sagt, war sein größtes Verdienst "die besondere Fähigkeit, von anderen zu lernen, die Irrtümer der Zeit schneller zu überwinden als andere und neue Gedanken mit außergewöhnlichem Elan zu verbreiten". (P)

Anmerkungen

(A) Stübben, Joseph: Die Einseitigkeit im Städtebau und ihre Folgen; in: Deutsche Bauzeitung, 1893, S. 349

- (B) Stübben, Joseph: Der Städtebau in der Kunstgeschichte; in: Deutsche Bauzeitung, 1909, S. 106
- (C) Stübben, Joseph: Die Einseitigkeit im Städtebau und ihre Folgen; in: Deutsche Bauzeitung, 1893, S. 373
- (D) Ebd., S. 373
- (E) Ebd., S. 349
- (F) Stübben, Joseph: Zur schönheitlichen Gestaltung städtischer Straßen; in: Deutsche Bauzeitung, 1893, S. 296
- (G) Stübben, Joseph: Der Städtebau in der Kunstgeschichte; in: Deutsche Bauzeitung, 1909, S. 106
- (H) Stübben, Joseph: über Sittes Buch; in: Zeitschrift des Architekten- und Ingenieur-Vereins, Hannover, 35, 1889, S. 617-619
- (I) Stübben, Joseph: Gerade oder krumme Straße?; in: Deutsche Bauzeitung, 11, 1877, S. 132-134 - 12 Jahre vor Erscheinen von Sittes Buch werden Sittesche Grundsätze schon ausgesprochen.
Stübben, Joseph: Mittheilungen über Strassenbauten in den belgischen Städten Verviers, Lüttich, Antwerpen und Brüssel; in: Zeitschrift des Architektur- und Ingenieur-Vereins, Hannover, 24, 1878, S. 173
- (J) Stübben, Joseph: Praktische und ästhetische Grundsätze für die Anlage von Städten; in: Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins, Wien 1893, S. 444-447
- (K) Baumeister, Reinhard: Städtisches Straßenwesen und Städtereinigung; in: Handbuch der Baukunde, Baukunde des Ingenieurs, H. 3, Kommissions-Verlag von Ernst Toeche, Berlin, 1890, S. 26-36
- (L) Stübben, Joseph: Der Städtebau, Bergstrasser, Darmstadt, 1890, 1. Aufl., S. 141-189

Stübben, Joseph: Die Freilegung des Domes zu Köln; in: Deutsche Bauzeitung, 20, 1886, S. 561-564

(M) Ebd., Aufl. 1924, S. 206

(N) Ebd., S. 210-214 oder die Teilnahme bei der Freilegung des Kölner Domes 1886

(O) Ebd., S. 10-39

(P) Handwörterbuch für Raumforschung, Raumordnung und Landesplanung, Hrsg. Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover, 1969, S. 3335

Abb.1 Bebauungsplan Wismar, 1906/07
Abb.2 Bebauungsplan Fortin de Deurne,
1915

Abb.3 Generalregulierungsplan Brünn,
1904

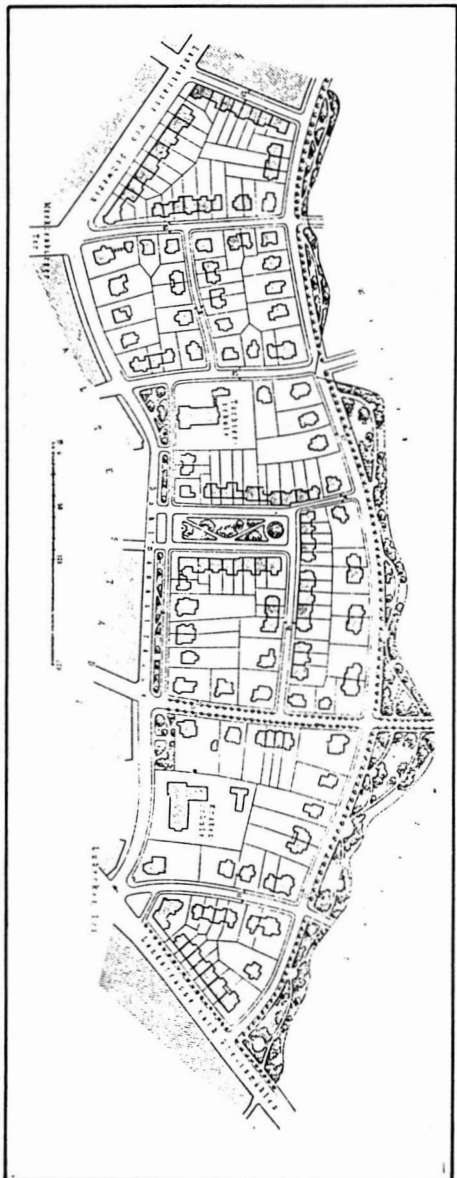


Abb. 1

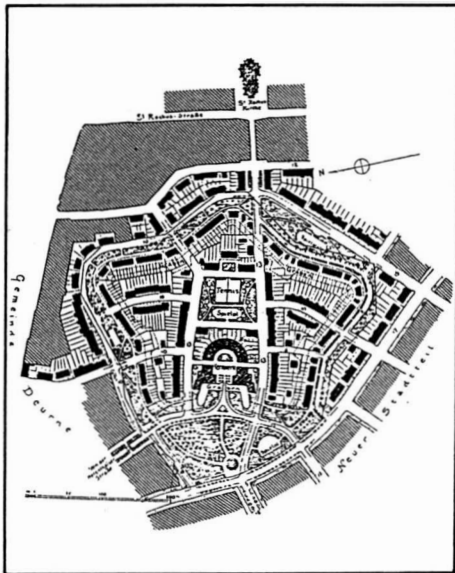


Abb. 2

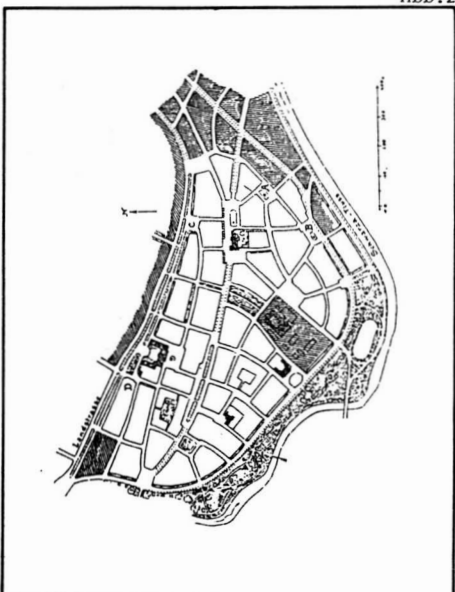


Abb. 3

Abb. 4 Stadterweiterungsplan Wesel, 1891

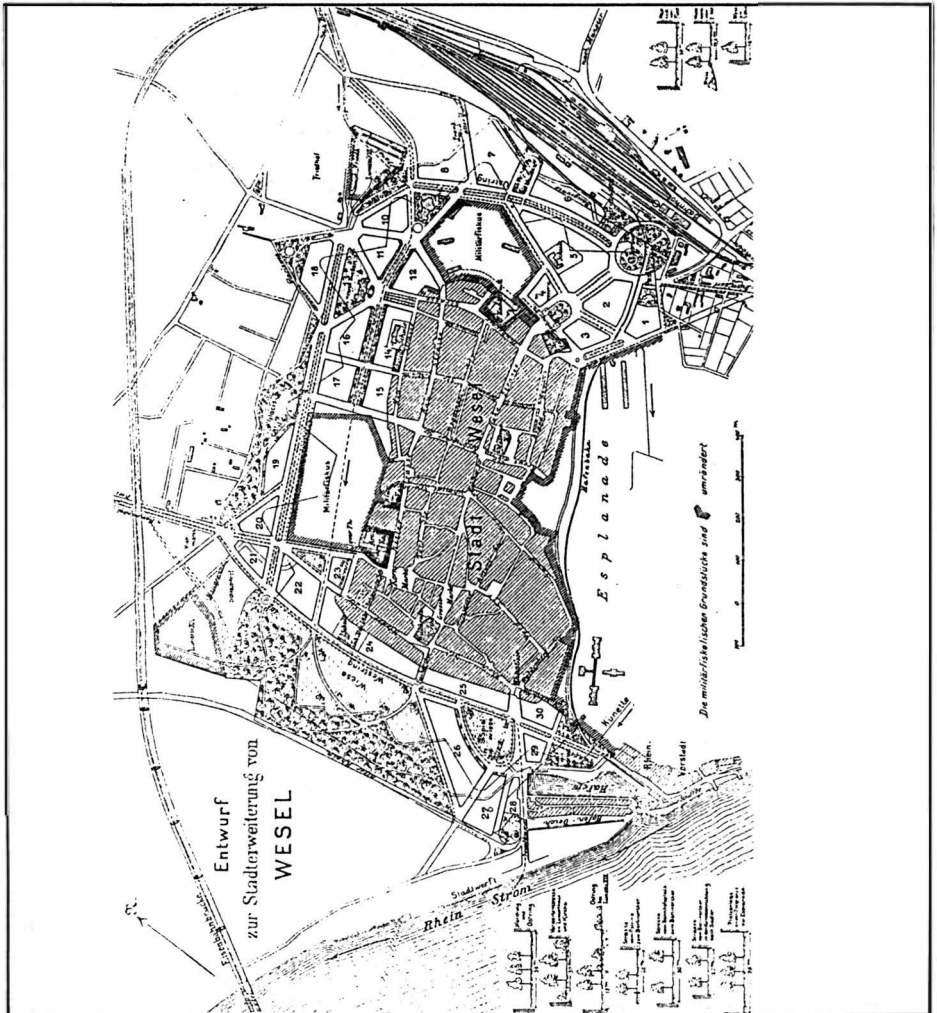
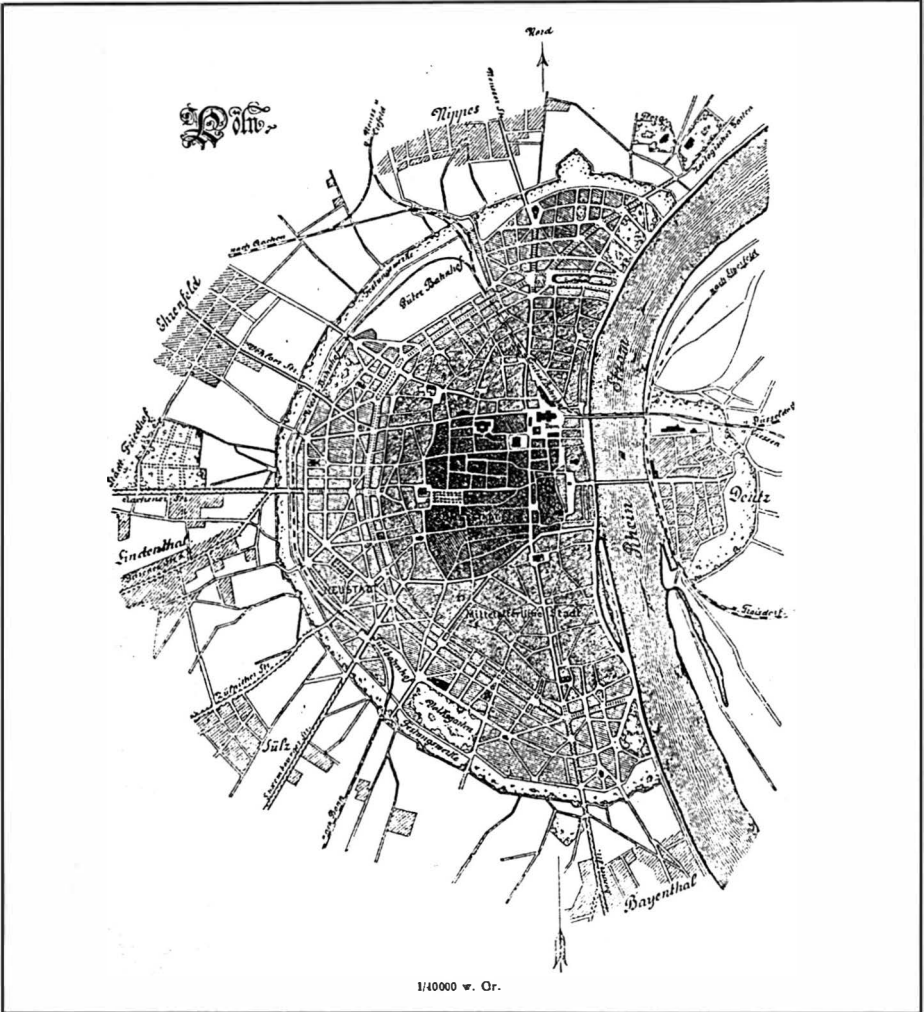


Abb. 4

Abb.5 Stadterweiterungsplan Köln, 1880



Abb, 5

Abb.6-8 Generalregulierungsplan Brunn 1904, Positiv- und Negativstruktur

Abb.9-11 Bebauungsplan Wismar 1906/07, Positiv- und Negativstruktur

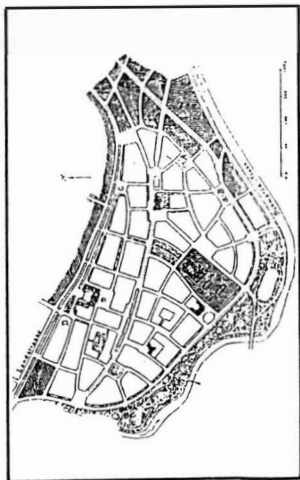


Abb. 6

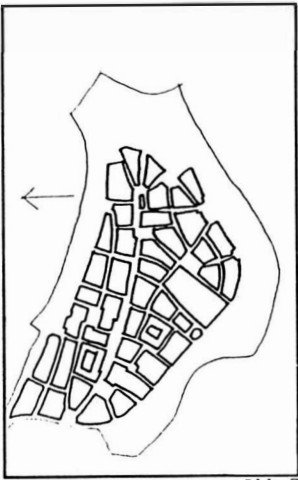


Abb. 7

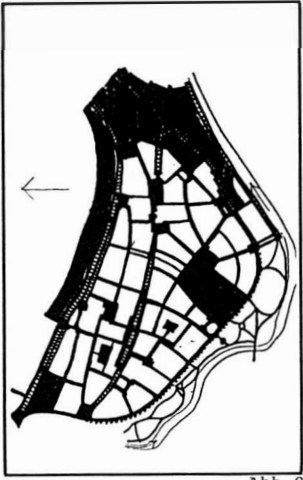


Abb. 8

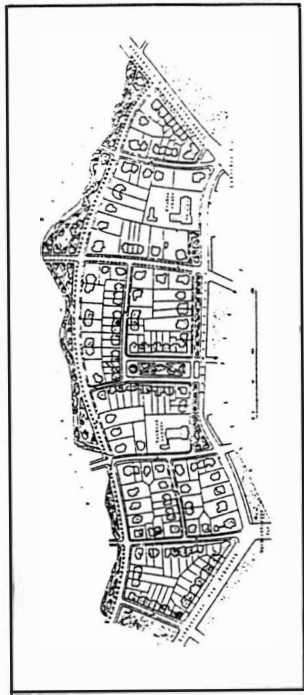


Abb. 9

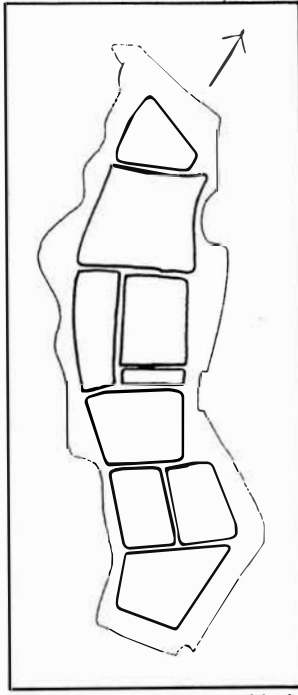


Abb. 10

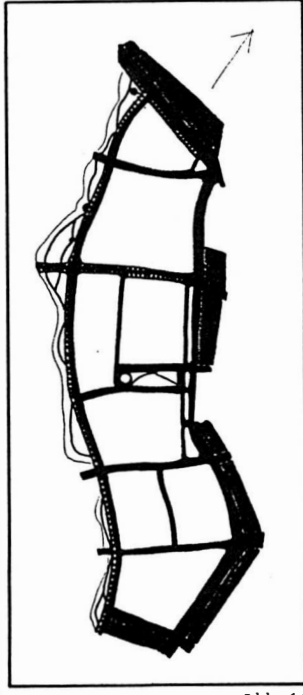


Abb. 11

Abb. 12, Bebauungsplan Fortin de Deurne 1915, Positiv- und Negativstruktur

Abb. 13, Gerade, gekrümmte, geknickte Strassen, Fortin de Deurne 1915 (1.1.1.d)

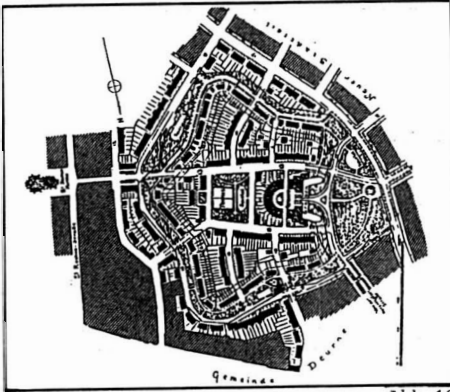


Abb. 12

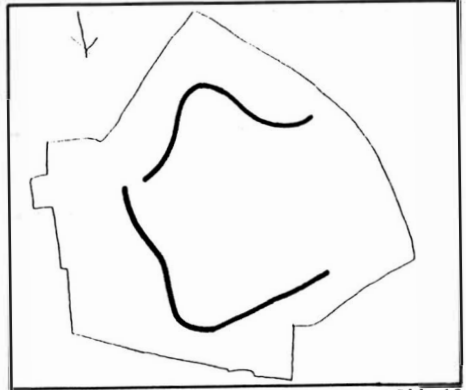


Abb. 13

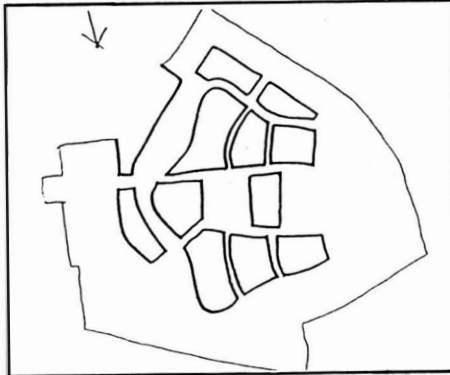


Abb. 14

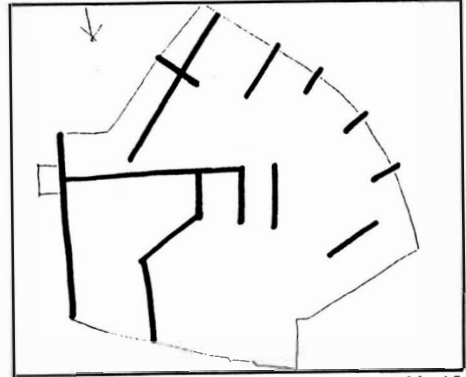


Abb. 15

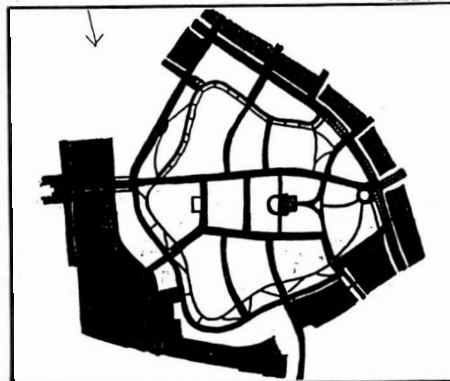


Abb. 16

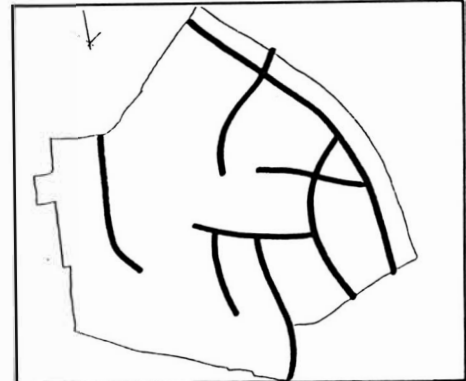


Abb. 17

Abb.18-19 Gerade, gekrümmte Strassen,
Wismar 1906/07 (1.1.1.d)

Abb.20-21 Gerade, gekrümmte Strassen,
Brünn 1904 (1.1.1.d)

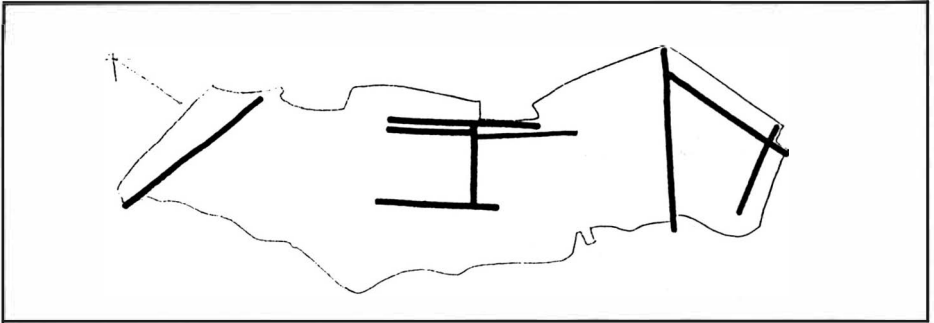


Abb.18

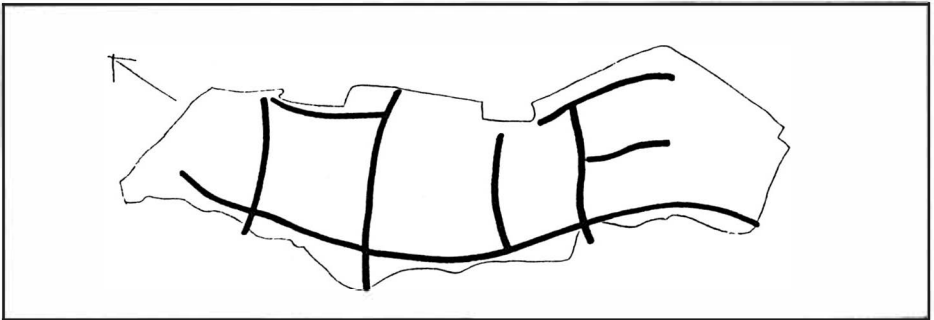


Abb.19

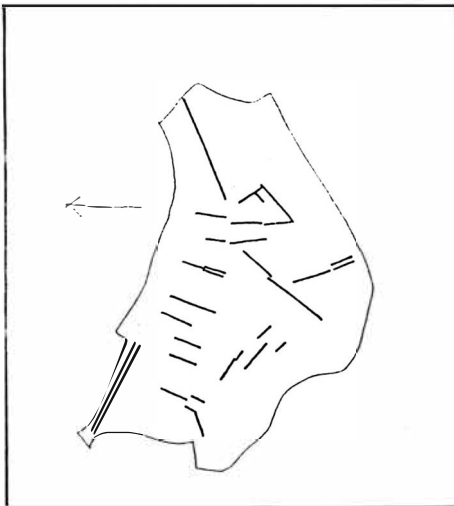


Abb.20

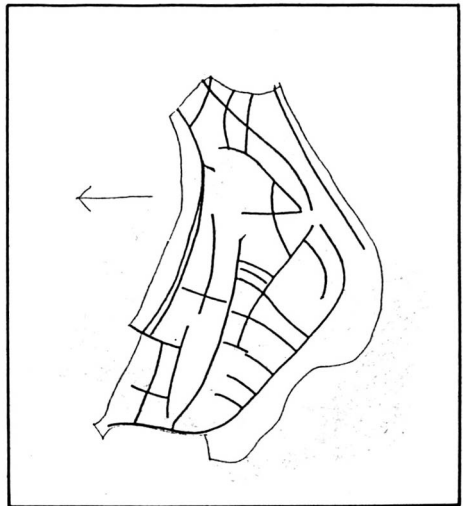


Abb.21

- Abb.23 Gerade, gekrümmte, geknickte Strassen, Brunn 1904 (1.1.1.d)
 Abb.24 Versetzte Bebauungslinie aus: "Der Städtebau" (1.1.1.g)
 Abb.22,25 Vorschläge für die Kreuzungsgestaltung aus: "Der Städtebau" (1.1.1.c)

- Abb.26-27 Vorschläge für die Gestaltung des Strassenraumes auf dem unebenen Gelände (1.1.1.h)
 Abb.28 Vorschläge für die Gestaltung der wechselnden Strassenbreite aus: "Der Städtebau" (1.1.1.b)

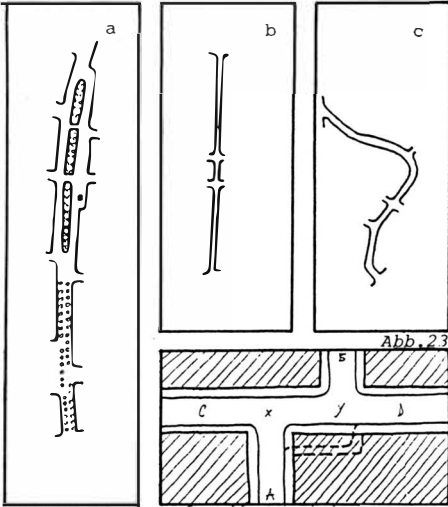


Abb. 23

Abb. 22

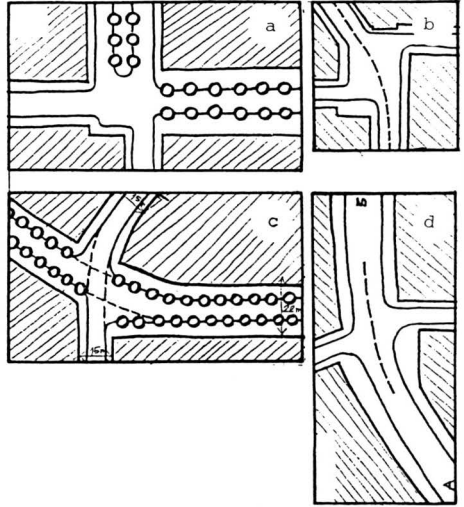


Abb. 24

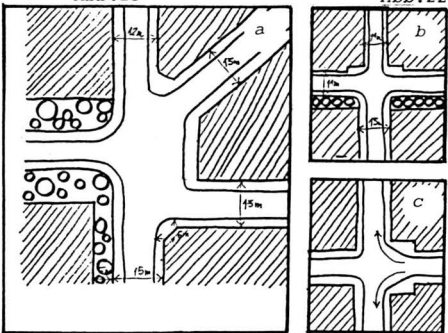


Abb. 25

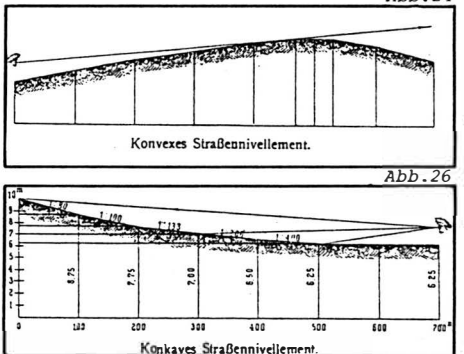


Abb. 26

Konkaves Straßenniveau.

Abb. 27

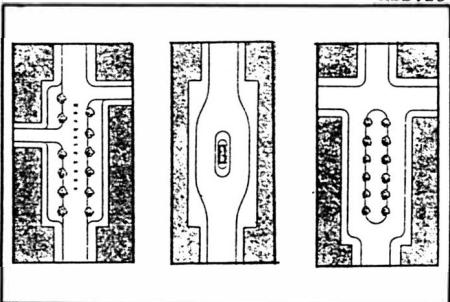


Abb. 28

Abb.29-30 Vorschläge für die Gestaltung
 Abb.32-33 des Strassenraumes auf dem un-
 ebenen Gelände (1.1.1.h)

Brünn 1904 (1.1.1.g)
 Strassensequenz, Brünn 1904
 (1.1.1.j)

Abb.31 Betonte Strasseneinmündung,

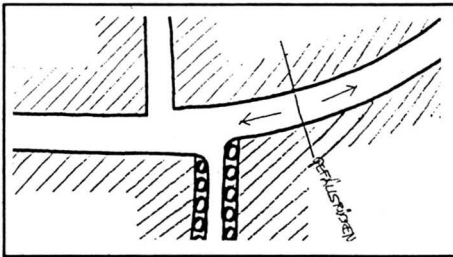


Abb.29

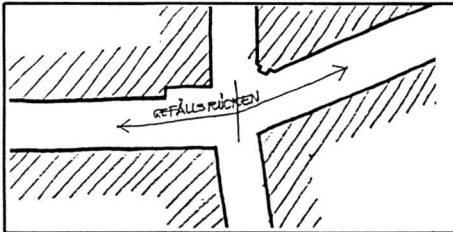


Abb.30

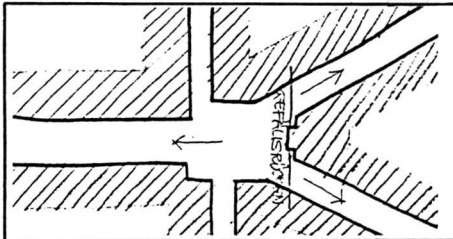


Abb.32

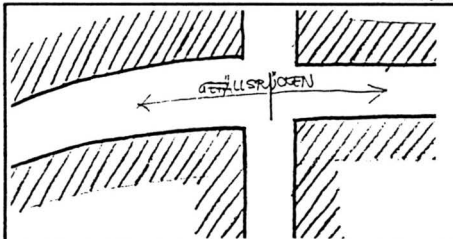


Abb.33

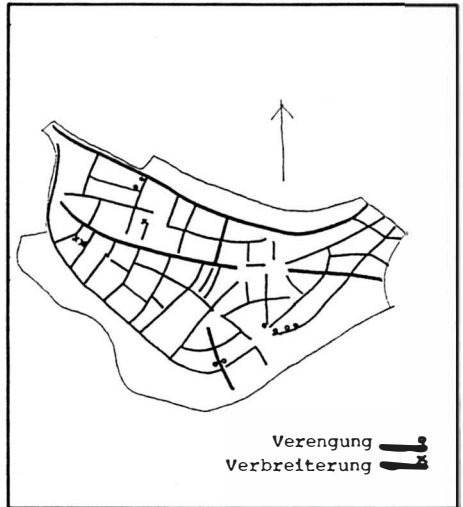


Abb.31

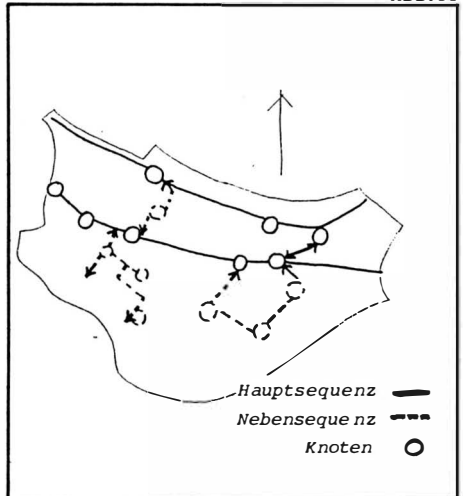


Abb.34

Abb.35-37 Strassen mit Alleebepflanzung
 Wismar 1906/07, Fortin de Deur-
 ne 1915, Brünn 1904 (1.1.4.c)
 Abb.38-39 Geschlossenheit des Platzrau-

mes aus: "Der Städtebau"
 (2.1.1.f)
 Abb.40-41 Platz und Hauptgebäudestellung
 aus: "Der Städtebau" (2.1.1.k)

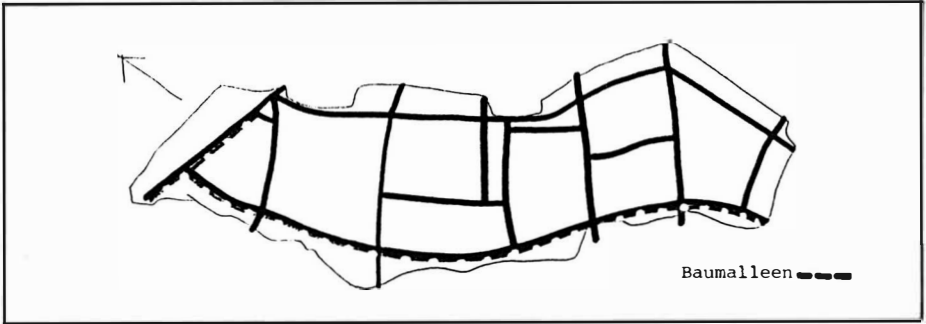


Abb.35

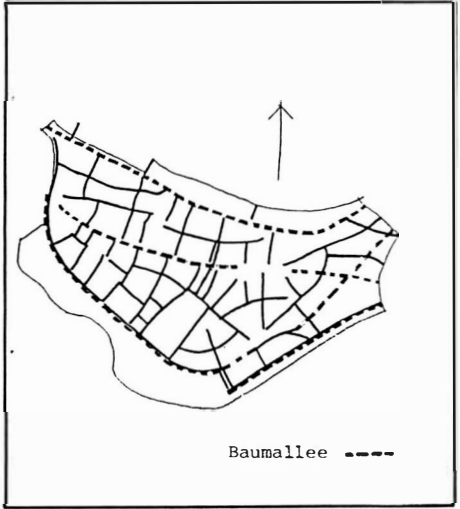
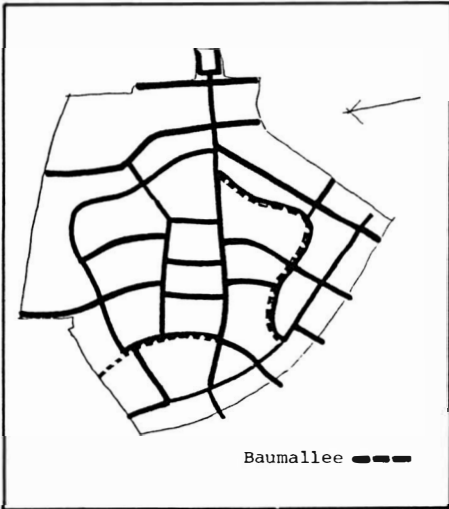


Abb.36

Abb.37

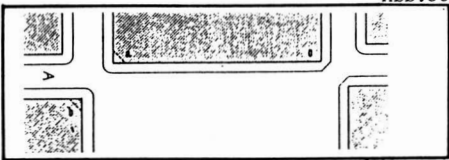


Abb.38



Abb.39

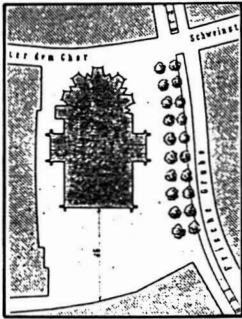


Abb.40

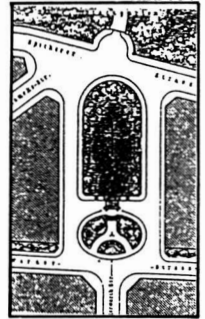


Abb.41

V RAYMOND UNWIN (1863-1940)

Kurzbiographie

Wichtige Entwurfsarbeiten

Wichtige Publikationen

Typische Entwurfsarbeit

Unwins Äußerungen zur Gestaltung des Stadtraumes

Tabelle

Zum städtebaulichen Standpunkt von Raymond Unwin

Unwins Auffassung von den Elementen des Stadtraumes

V RAYMOND UNWIN (1863 - 1940)

Kurzbiographie

Am 02.11.1863 in Whiston, England geboren. 1882 - 1883 tätig für Staveley Coal und Iron Company in der Nähe von Chesterfield. Von 1896 Arbeit mit Barry Parker in Buxton. 1901 - 1914 Höhepunkt seiner städtebaulichen Tätigkeit. 1909 Veröffentlichung seines Buches "Town Planning in Practice". 1910 Veranstalter der International Town Planning Exhibition. 1911 - 1914 hält er Vorlesungen über Städtebau an der Birmingham University. 1913 Mitbegründer des Town Planning Institute. 1914 Trennung der Partnerschaft mit Parker, er wird Chief Town Planning Inspector to the Local Government Board. 1915 - 1918 viele Ehrenfunktionen (President des Town Planning Institute, Director of Housing, Chief Technical Officer for Building and Town Planning, tätig in Tudor Walters Committee). 1922 Aufenthalt in USA als Berater für den New York Regional Plan. 1925 Teilnehmer des International Town, City and Regional Planning and Garden Cities' Congress. Viele Ehrenfunktionen, in den Jahren 1928 - 1935 (Chairman of the British Building Research Board, usw.) 1934: Sein Bericht über die Wohnverhältnisse und den Verstädterungsprozeß wird für die New Deal Legislation (1935) als Basis aufgenommen. 1936 - 1940 Lehrtätigkeit an der Columbia University in die Planning and Housing Division, auch am Cornell and Massachusetts Institute of Technology. Am 28.06.1940 in Old Lyme, Connecticut, USA gestorben.

Wichtige Entwurfsarbeiten

- New Earswick bei York; 1901; (Abb. 1)
- Letchworth Garden City; 1903; (Abb. 2)
- "Cottages Near a Town"; eine Ausstellung für Northern Art Workers' Guild of Manchester; 1903
- Hampstead Garden Suburb bei London; 1905 - 1914; (Abb. 3)

Wichtige Publikationen

- Gartenvorstadt Hampstead; in: Der Städtebau, 6, 1909, Taf. 55-59, (1)
- Grundlagen des Städtebaues, Otto Baumgärtel, Berlin, 1910, (2)
- The Art of Building a Home (mit B. Parker); in: The Legacy of Raymond Unwin: A Human Pattern for Planning, ed. & with an introduction by Walter L. Crease, The MIT Press, 1967, (3)
- Cottage Plans and Common Sense; in: Ebd., (4)
- Town Planning in Practice: an Introduction to the Art of Designing Cities and Suburbs; in: Ebd., (5)
- Nothing Gained by Overcrowding! How the Garden City type of development may benefit both owner and occupier; in: Ebd., (6)
- Higher Building in Relation to Town Planning; in: Ebd., (7)
- Regional Planning with Special Reference to the Greater London Regional Plan; in: Ebd., (8)
- Housing and Town Planning Lectures at Columbia University; in: Ebd., (9)
- Land Values in Relation to Planning and Housing in the United States; in: Ebd., (10)

Typische Entwurfsarbeit

In seiner Hampstead Garden Suburb bei London (1905 - 1914) hat Unwin gezeigt, wie die Verwirklichung seiner Theorie aussieht. Sein räumliches Konzept drückt die Idee der Gartenstadt aus: Sowohl die Negativ- wie die Positiv-Struktur stellen eine Auflockerung des Lebensraumes dar. (Abb. 3, 4, 5) In diesem Plan sind besonders interessant seine Kopfplatz- und Innenhoflösungen (Abb. 24). Sie waren die formalen Träger und Voraussetzungen für die volle Entwicklung des sozialen Lebens.

Hier ist seine Idee verwirklicht. - Die Bebauung wirkt wie eine Einheit trotz der Tatsache, daß jedes einzelne Haus eine "Selbständigkeit" hat. (Zit. 13)

Die Straßengestaltung ist phantasievoll. Alles was über Baulinie und Straßenraum in seinem Buch gesagt ist, wurde aus der Realität dieses

Planes abgeleitet.

Das Grün ist eine der Bebauung gleichwertige Komponente der Raumgestaltung. In der Platzgestaltung ist Unwin in diesem Plan weniger starr als im Plan für Letchworth. Trotzdem entspricht der Platz bei ihm nicht dem normalen menschlichen Gebrauch.

Alle seine Pläne zeigen dieselben Grundgedanken und spiegeln die Phasen seiner professionellen Entwicklung. Hampstead Garden Suburb ist das Endergebnis dieses Prozesses.

Unwins Äußerungen zur Gestaltung des Stadtraumes


Stadtraum (Abb. 3-5)

Zit. 1

"Ich glaube durchaus, daß bei der Festlegung eines Grundgedankens für das Straßennetz, ... ein wirklich einfacher und groß angelegter Entwurf der Hauptstraßen und Plätze wünschenswert erscheint, um dem Plan Charakter zu geben. Dieses System muß groß genug sein, um das Gefühl wachzurufen, daß die einzelnen Teile in richtigem Maßstab und passenden Verhältnissen zueinander stehen ..." - S. 140 (2)

1. Straße

1.1 Form

b. Breite 

Zit. 2

"Die Städte des Kontinents leiden in vielen Fällen unzweifelhaft schwer unter zweckloser Vergeudung an Grund und Boden dadurch, daß Straßen von viel größerer Breite, als es die Bedürfnisse erfordern, angelegt sind." - S. 146 (2)

"Diese Schmalheit gewährt nicht nur dem Straßenbilde selbst den Eindruck der Vollkommenheit und Abgeschlossenheit, sondern auch dem Bilde des Platzes, in den die Straßen einmünden." S. 148 (2)

"Eine Minimalbreite wird festgesetzt, gewöhnlich 40 bis 50 Fuß (12,20 m bis 15,24 m), und es wird verlangt, daß alle Straßen minde-

stens in dieser Breite angelegt werden." - S. 177 (2)

d. Geradheit/Ungeradheit (Abb. 6-9) ■

Zit. 3

"Abgesehen von Fällen, wo es wünschenswert erscheint, eine Aussicht in die Ferne offen zu halten, sind unendlich verlängerte gerade Straßen ohne Veränderung der Richtung oder Abwechslung in der Linieneinführung nicht nur eintönig und verhängnisvoll für schöne Straßenbilder, sondern, wenn sie parallel zur Richtung etwaiger starker Winde laufen, auch unangenehm ..." - S. 140 (2)

"Diese Vorzüge (von geraden Straßen) sind kurz folgende: Kürze des Weges von einem zum anderen Punkt, Bequemlichkeit und Ersparnis bei der Anordnung und beim Bau von Straßenbahnlinien usw., die Symmetrie und Einfachheit der entstehenden Straßenbilder, die Zweckmäßigkeit rechteckiger Gebäude und Grundstücke, die Erzielung eines zweiten Gesichtsfeldes, welches, durch ein passendes Bauwerk oder eine Aussicht abgeschlossen, großen Reiz besitzt; wo Bäume angepflanzt werden, ist die Wirkung der Alleen an und für sich genußreich.


Der hauptsächlichste Übelstand der geraden Straßen andererseits ist ein Hang zur Eintönigkeit, welche daher rührt, daß das Bild der Straße auf ihre ganze Länge dasselbe bleibt, und daß, außer im unmittelbaren Vordergrund oder beim Abschlußmotiv, die starke perspektivische Verjüngung, in welcher man die Gebäude sieht, leicht jedes Interesse, das sie besitzen könnten, vernichtet." - S. 154 (1)

"Gerade Straßen, ... geben nicht nur passende Rahmen für die Aussicht auf monumentale Bauten ab, sondern sie dehnen auch die Wirkung solcher Gebäude auf ein weit ausgedehnteres Feld aus, als es sonst durch sie erreicht würde, so daß die Straßen ganzer Distrikte durch die ihren Abschluß bildenden Baudenkmäler ihre Betonung erhalten. Eine gerade Straße, die zu einem Abschlußmotiv führt, hat häufig eine gefällige Wirkung ..." - S. 157 (2)

"Die das Straßenbild abschließenden Bauten können allerlei unregelmäßige Formen annehmen und doch das Auge gänzlich befriedigen ... Es ist aber stets gefährlich, bei einer Krümmung der Straße das Ende des Bildes durch die Umrisse einer Gebäudereihe zu kreuzen, deren Entwurf minderwertige Gruppierung und wenig ausgeprägten Charakter

aufweist." ... "... gerade Straßen, obschon sie in mittelalterlichen Städten allgemein fehlen und leicht zu einer gewissen Formalität, Steifheit und Einförmigkeit führen, dennoch eine eigene Zweckmäßigkeit und Schönheit zum Ausdruck bringen und beim Entwurf moderner Städte unbeschränkte Anwendung finden dürfen. Überhaupt ist die gerade Linie, wenn man von einer Stelle zu einer anderen zu gehen wünscht, der natürlichste Weg ..." - S. 157 (2)

"Aber man muß ebenso die Zweckdienlichkeit, die krummen Straßen eigentümlich ist, zugeben; den großen Vorteil, der für den Verkehr in der Änderung der Richtung in Kurven, statt in scharfen Winkeln liegt; dann die Leichtigkeit, mit der krumme Straßen sich der Bodenbeschaffenheit anpassen, bestehende Verkehrswege verbinden, einem Hindernis oder aber einem interessanten Denkmal, das man erhalten will, ausweichen. Außerdem bietet die krumme Straße dem Passanten ein fortwährend wechselndes Bild, wobei an jedem Orte eine neue Häusergruppierung vor das Auge kommt." - S. 158 (2)

e. Kreuzung (Abb. 10-13) 

Zit. 4

"Überschneiden sich zwei Straßen im rechten Winkel, und will man die Aussicht die eine Straße hinauf geschlossen halten, so ergibt sich ... eine einfache Lösung, bei welcher der kleine offene Platz dem Verkehr auf der Querstraße x, y eine leichte Kurve zu fahren gestattet. Wenn man in allen vier Straßen das Bild abschließen möchte, kann eine Anordnung getroffen werden ..."

"Eine Variation dieser Ausbildung bietet Abb. 178c, wo der durch die Kreuzung gebildete Platz etwas erweitert ist ... und ein vollkommener Rahmen für die Aussicht in jeder Straße vom Platz selbst aus entsteht." - S. 150 (2)

"Es dürfte von Interesse sein, unregelmäßige Straßenkreuzungen ... mit regelmäßigeren Plänen zu vergleichen, die dergestalt angelegt sind, daß sie eine ähnlich geschlossene Wirkung erzeugen. Beim ersten Blicke scheinen einige dieser unregelmäßigen Gestaltungen ohne Zweck oder Sinn zu sein, aber eine eingehendere Prüfung wird klarmachen, daß sie auf das raffinierteste erdacht sind, um geschlossene Bilder zu gewinnen." - S. 151, (2)

g. Straße und Bebauungslinie (Abb. 14-15, 17) ■ Zit. 5

"Das Zurücksetzen einzelner Gebäude an der Straße hat nicht nur die Wirkung, daß die eintönige Reihe durchbrochen wird, sondern es gewährt zugleich Gelegenheit, vor etlichen Bauten Vorhöfe anzulegen, welche, passend ausgestattet, an sich sehr reizvoll sind und ein Mittel bilden". ... "Wo eine gerade Straße nicht zu einem interessanten Abschlußmotiv führt, ist es besonders wünschenswert, auf diese Weise eine interessante Abwechslung in den Vordergrund zu bringen. Wenn eine Straße mit einem Schlußstück von besonderer Schönheit und Wirkung abschließt, ist eine einfachere und monotonere Behandlung zulässig, und diese wird den Effekt durch den Kontrast mit dem reicher ausgestatteten Mittelstück noch heben. Die Unterbrechung der Baufluchtlinie und die Anlage von Vorhöfen muß mit großer Zurückhaltung und Umsicht geschehen, wenn die Wirkung erfolgreich werden soll. An Stelle einer ruhigen Einförmigkeit der geraden Front kann gar zu leicht eine ruhelose Einförmigkeit abwechselnder Gebäude und Lücken treten; oder die Straßenlinie kann zerfallen und einfach den Eindruck von Unordnung erwecken, wenn nicht ein passendes Verhältnis gewahrt bleibt zwischen den in der Straßenflucht erbauten und den zurückgesetzten Teilen." - S. 156 (2)

h. Straße und Topographie (Abb. 16) ■ Zit. 6

"In manchen Gegenden wird vielleicht ein besonderer Reiz in den Erhöhungen liegen. Man wird dieses gerne betonen, in dem einzelne Straßen und Wege mit wenig oder gar keiner Rücksichtnahme auf das steile Gefälle geradewegs den Hügelabhang hinaufgeführt werden." - S. 186 (2)

i. Geschlossenheit (Abb. 18) ■ Zit. 7

"Wenn wir nun die Gebäude selbst betrachten, ergibt es sich, daß wir von Zeit zu Zeit den Durchblick die Straße hinauf schließen müssen, um ein möglichst häufig abgeschlossenes Straßenbild zu erlangen.

Dies wird durch einen Knick der Straßenflucht, durch eine Änderung der Richtung oder durch eine Biegung erreicht. Jedes dieser Mittel hat den Erfolg, daß einige der Gebäude auf der konkaven Seite am Ende der Straße ins Gesichtsfeld kommen." - S. 149 (2)

1. Straße

1.2 Funktion

Zit. 8

"Straßen dienen in erster Linie als Fahrwege für den Verkehr. Sie erfüllen außerdem einen zweiten Zweck, der sich aus der Errichtung von Häusern auf den an der Straße liegenden Grundstücken ergibt." - S. 138 (2)

"Straßen dienen jedoch, abgesehen von ihrer Bestimmung als Verkehrsadern, dem kaum minder wichtigen Zwecke, Grundstücke und Fronten abzugeben für die Errichtung von Gebäuden." - S. 148 (2)

1. Straße

1.4 Sekundäre und tertiäre Struktur

Zit. 9

e. Grün (Abb. 19)

"Die Wirkung von Alleen ist, wie die Franzosen instinktiv erkannt haben, eine der großartigsten, die sich für Straßendekoration erzielen lassen, und ohne den eigentlichen Eindruck der Allee zu verderben, sind die abwechslungsreichsten Anlagen möglich."

"Wenn man dagegen jede Straße verschieden behandelt, jede einzelne mit einer einzigen Baumart und die angrenzenden Straßen mit einem anderen Baum bepflanzt, kann man jeder eine besondere Eigenart aufprägen und in einem Stadtteile große Abwechslung schaffen." - S. 164 (2)

2. Platz

2.1 Form (Abb. 20-21)

Zit. 10

"Man darf nicht glauben, daß jeder freie Platz ein wirklicher Platz ist, oder weil gute Plätze jeder Art auch von unregelmäßiger Gestalt sich finden, daß jegliche Gestalt gut genug dafür ist." - S. 109 (2)
"Ein Platz also, in dem Sinne, in welchem wir das Wort anwenden wollen, sollte ein in sich abgeschlossener Raum sein. Die Bedeutung der Abgeschlossenheit ist wesentlich für den Begriff. Nicht das vollständige Abgeschlossenensein durch einen ununterbrochenen Gebäudeering, wie z.B. bei einem Kreuzgang, sondern ein allgemeiner Begriff der Abgeschlossenheit, der sich aus einem nahezu ununterbrochenen Rahmen von Gebäuden ergibt, dessen Unterbrechungen verhältnismäßig gering und nicht zu augenfällig sind. Wenn wir eine Reihe von alten Plätzen prüfen, werden wir sehen, daß, ob durch Zufall oder planmäßigen Entwurf, die Einmündungen in der Regel so angeordnet sind, daß sie den Rahmen der Gebäude sehr wenig durchbrechen." - S. 113 (2)

b. Proportion

Zit. 11

"Die Proportion ist beim Städtebau wie bei der Architektur eine Materie, die sich nicht mit Ziffern lösen läßt, sondern in jedem einzelnen Falle genau erwogen werden muß ..." - S. 117 (2)

f. Geschlossenheit

"Die Straßen könnten von dem Platz im rechten Winkel zur Gesichtslinie ausgehen, oder wenn sie längs derselben laufen, müßte ihre Richtung beizeiten abgelenkt werden, um den Durchblick durch andere Gebäudegruppen abschließen zu können."

"Eine einfache Platzform kann man an der Vereinigung von vier Straßen gewinnen durch Brechen der Richtungslinien; man erreicht damit, daß der Blick jede Straße hinunter geschlossen ist und eine turbinenartige Figur entsteht. Oder die Straßen müssen so in die

Ecken des Platzes einmünden, daß dem Verkehrsgetriebe reichlich Spielraum gelassen wird, die Gebäude jedoch den Durchblick abschließen." - S. 124 (2)

2. Platz

2.2 Funktion ☒

Zit. 12

"An dem Kreuzungspunkt mehrerer Straßen sollte stets ein freier Platz angelegt werden, um den Verkehrsströmungen Freiheit zu geben und den verschiedenen Straßenvereinigungen architektonische Wirkung zu verleihen. Diese Punkte sollten in der Hauptsache beobachtet werden mit Rücksicht auf größtmögliche Verkehrsbequemlichkeit und sollten erst in zweiter Linie als besondere Gelegenheit für Gebäudeanlagen betrachtet werden. ... Verschiedene Märkte und Börsen geben auch Anregung zu Zentralplätzen; ... Diese Plätze oder Zentralpunkte können vielerlei Formen annehmen, dem Zweck entsprechend, dem sie dienen sollen." - S. 108-109 (2)

"Der Hauptplatz würde natürlich von Regierungs- oder städtischen Gebäuden oder solchen, die auf letztere irgendwie Bezug nehmen, in Anspruch genommen werden. Aber auch viele Zentralplätze zweiter Ordnung sind erwünscht ... Aber selbst in den Bezirken, Vorstädten, Kirchspielen und Revieren ist es wünschenswert, irgendeinen Zentralplatz zu haben. Es sollte hier einen Platz geben, um den die geringeren öffentlichen Gebäude des Bezirkes gruppiert sein können, und wo eine bestimmte Zentralwirkung zweiter Ordnung erzielt werden sollte." - S. 104 (2)

"... da diese nicht nur als Plätze für die öffentlichen Gebäude, sondern auch als Brennpunkte des öffentlichen Lebens des Gemeinwesens dienen sollen, müssen beide Gesichtspunkte unsere Auswahl beeinflussen. Um sicher zu gehen, daß sie auch wirkliche Mittelpunkte werden, bei denen sich die Bevölkerung mit Vorliebe sammelt, müssen sie entweder selbst Brennpunkte der Hauptverkehrslinien sein oder ganz in deren Nähe liegen;" - S. 104 (2)

3. Bebauung

3.1 Form (Abb. 23)

Zit. 13

"... kann man sagen, daß es nicht wünschenswert ist, mehr als 10 bis 20 Häuser pro acre zuzulassen. Es wird selbstverständlich im Zentrum der Städte Gebiete geben, wo die Gebäude dichter zusammengedrängt sein werden ..." - S. 190 (2)

"Eine der größten Schwierigkeiten ... ist die beständige Vermehrung von Gebäuden, die zu klein im Maßstab sind, um eine Einzelwirkung im Straßenbild zur Geltung zu bringen, und man sollte jede Gelegenheit ergreifen, Gebäude so zu gruppieren, daß Einheiten größeren Maßstabes entstehen." - S. 216 (2)

f. Freiflächen (Gebäudeabstand)

Zit. 14

"Auch in den Abständen der Gebäude untereinander kann etwas Abwechslung erzielt werden, wenn die Paare, die die Einzelgruppen bilden, näher auseinandergerückt werden und ein ausreichender Zwischenraum gelassen wird, ehe die nächste Gruppe beginnt.

Aber die ungleiche Bemessung der Abstände der Paare auf ganz unregelmäßige Weise ist durchaus nicht erfreulich, und wo Einzel- oder Doppelhäuser für sich allein stehen, ist es von äußerster Wichtigkeit, etwas Regelmäßigkeit und Rhythmus in ihre Abstände zu bringen." - S. 217 (2)

f. Freiflächen (Gärten)

Zit. 15

"Eine sichere Abtrennung vom nächsten Garten können eigentlich nur 1,80 m hohe Mauern gewähren." - S. 223 (2)

"In den Vorgärten haben die trennenden Zäune zwischen den Gartenstücken wenig Zweck ... sie sind in erster Linie dazu da, um das Haus vor dem Staub und Lärm der Straße und die Fenster vor dem direkten Hineinsehen der Vorübergehenden zu schützen; und in zweiter Linie sind sie ein weiterer Straßenschmuck." - S. 223 - 224 (2)

3.4 Sekundäre und tertiäre Struktur

b. Zaun

Zit. 16

"... manche alte Gartenmauer von 1,80 - 2,50 m Höhe gibt dem Straßenbilde einen interessanten und schönen Zug." - S. 225 (2)

e. Bebauung und Eck-Lösungen (Abb. 25)

Zit. 17

"Nicht um der Gebäude wegen, sondern auch, um erfreuliche Straßenwirkungen zu erzielen, muß man der Anlage der Häuser an Straßenkreuzungen und -biegungen besondere Aufmerksamkeit widmen." - S. 202 (2)

"... bei den strengeren bestehenden Bestimmungen sollten die Giebelseiten der Gebäude als Vorderfronten angesehen werden, und die Errichtung einer hohen Mauer mit Bogenöffnungen als Durchgang nach hinten könnte zur Verbindung der Häuser miteinander dienen und die architektonische Wirkung erhöhen. Wo nur eine Straße von dem Hauptwege abzweigt, und wo es nicht erwünscht ist, dieser Straße gegenüber eine besondere Aussicht freizuhalten, kann die Kreuzung dadurch betont werden, daß die gegenüberliegende Fluchtlinie unterbrochen und dadurch eine Art kleinen viereckigen Platzes hergestellt wird." - S. 203 (2)

3.4 Sekundäre und tertiäre Struktur

c. Textur

Zit. 18

"... aber im allgemeinen baute jede Gegend mit dem Material, das für sie am leichtesten erreichbar war; ... Aus dieser Tatsache ist zunächst eine große Harmonie der Farbe und des Baustils in jedem Dorfe oder jeder Stadt hervorgegangen und weiter eine große Mannigfaltigkeit der Farben und der Stilarten unter den verschiedenen Städten und Landesteilen." - S. 227 (2)

"Wir haben keine Gelegenheit, und es wäre daher nur ein törichtes Streben, unsere Städte mit Wällen befestigen zu wollen, noch ist es wünschenswert, ein unzweckmäßiges Zusammenpferchen zu bewirken, aber in gewisser Hinsicht ist es höchst notwendig, unsere Stadtgebiete zu umgrenzen, und wenn es sich um eine große Stadt handelt, die neuen Gebiete und Vorstädte abzutrennen." - S. 94 (2)

"Wenn wir durch alte Stadtmauern Anregung fanden, so dürfen wir auch das Stadttor nicht vergessen, und die wichtige Aufgabe, die Einfahrten zu unseren Städten, Vorstädten und Stadtvierteln auf irgendeine Art und Weise zu markieren . . . Punkte hervorzuheben, wo Hauptstraßen unsere Grenzen kreuzen und in Städte oder neue Stadtviertel innerhalb der Städte einlaufen. Z. B. würde ein kleiner grüner Vorhof, von Gebäuden umgeben und zu einer Allee hinaufführend, den gewünschten Eindruck machen ..." - S. 99 (2)

Zum städtebaulichen Standpunkt von Raymond Unwin

Unwins Tätigkeit gibt dem Städtebau von etwa 1900 bis zum Ersten Weltkrieg die entscheidende Note. Sein Name wird immer mit der englischen Gartenstadtbewegung verbunden sein. Vermutlich hat Unwin unbewußt und ungewollt zu den größten Mißverständnissen des Begriffes "Gartenstadt" beigetragen. - Seine städtebaulichen und architektonischen Lösungen der planerischen Gedanken Howards waren so präzise und klar, und von so universeller Bedeutung, daß vor allem wegen ihrer Form die Gedankenwelt des Gartenstadtsystems von Ebenezer Howard mißverstanden wurde. Das gilt für alle städtebaulichen Richtungen des kontinentalen Europas, die in Unwins Vorschlägen für das naturverbundene Leben in dem neuen Siedlungstyp "Stadt - Land" die Antwort auf unerträgliche, unhygienische Wohnverhältnisse europäischer Städte gefunden zu haben glaubten. Damit ist besonders der deutsche Städtebau gemeint, bei dem von einer Welle von Arbeitersiedlungen und -kolonien, sogenannten "Gartenstädten" bis in die 20iger Jahre hinein gesprochen werden kann. Das Mißverständnis bestand darin, daß überwiegend Unwins städtebauliche/architektonische Formlösungen übernommen und nachgeahmt wurden, aber nichts unternommen wurde (und das war ja ein wesentliches Anliegen der Gartenstadt-idee), was den Wachstumsprozeß der Großstädte hätte entlasten können.

Diese städtebauliche "Welle" kann man gleichzeitig als "Neupaternalismus" kennzeichnen. In diesem Fall war dieser eine Synthese der Interessen der Groß-Industriellen und der Bereitschaft der Fachleute bei den neuen, für die Industriebetriebe notwendigen Arbeitersiedlungen bessere Wohnverhältnisse anzubieten. - Aber wie wir wissen, ist der Versuch des Gartenstadtsystems auch in England an verschiedenen Mißverständnissen gescheitert.

Unwins Auffassung von Stadtraum entsprach seiner "totalen Planung". Sein städtebauliches Konzept für neue Siedlungen läßt keine Fragen offen, sieht kein "Niemandes-Land" vor. Es blieb nichts auf dem Plan wie in der Verwirklichung, was nicht wohlbedacht wurde, was seinen Platz und seine Rolle als eine Komponente des Ganzen in der Gesamtheit nicht gefunden hätte. Unwins Interesse umfaßte die Problematik

PRINZIP	
POSITION	
AUSSERUNG	

BAUMEISTER (1833-1917)
SITTE (1843-1903)
HENRICI (1842-1919)
STOB BEN (1845-1936)
UNWIN (1863-1940)
SCHUMACHER (1869-1947)
TAUT (1880-1938)
WETZEL (1882-1945)

		STRASSE	
		1.1 STRASSE	
		NEGATIV	
		1.1.1 FORM	
	a	LÄNGE	
	b	BREITE	
	c	PROPORTION	
	d	GERADHEIT/UNGERADHEIT	
	e	KREUZUNG	
	f	STRASSE-PLATZEINMONDUNG	
	g	STRASSE UND BEBAUUNGSLINIE	
	h	STRASSE UND TOPOGRAPHIE	
	i	GESCHLOSSENHEIT	
	j	STRASSESEQUENZ	
	k	VERTIKALE STRASSENSTRUKTUR	
		1.1.2 FUNKTION DES STRASSENRAUMES	
		1.1.3 GESCHICHTLICHER U. ARCHITEKT. WANDEL	
		1.1.4 SEK. U. TERT. STRUKTUR	
	a	FARBE	
	b	MATERIAL	
	c	ERKER, KONSOLE, ARKADE, PERGOLE,	
	d	SCHMUCK	
	e	GRÜN	
	f	SCHILDER UND INFORMATION	
	g	BREITE DES FASSADENFRONTES	

- S T R U K T U R										
2.1 PLATZ										
2.1.1 FORM										
									a	GRÖSSE
X									b	PROPORTION
									c	SYMMETRIE
									d	REGELMÄSSIGKEIT/UNREGELMÄSSIGKEIT
									e	PLATZFOLGE
X									f	GESCHLOSSENHEIT
									g	PLATZ UND BEBAUUNGSLINIE
X									h	PLATZ UND TOPOGRAPHIE
									i	DENKMAL-, BRUNNENSTELLUNG
									j	HAUPTGEBÄUDESTELLUNG
									k	VERTIKALE PLATZSTRUKTUR
									2.1.2 FUNKTION DES PLATZRAUMES	
									2.1.3 GESCHICHTLICHER U. ARCHITEKT. WANDEL	
									2.1.4 SEK. U. TERT. STRUKTUR	
									a	FARBE
									b	MATERIAL
									c	ERKER, KONSOLE, ARKADE, PERGOLE,
									d	SCHMUCK
									e	GRÜN
									f	WASSER
									g	SCHILDER UND INFORMATIONEN
									h	BREITE DES FASSADENFRONTES
									B E B A U U N G	
									a	GRÖSSE
									b	REGELMÄSSIGKEIT/UNREGELMÄSSIGKEIT
									c	BEBAUUNG UND GELÄNDE
									d	BEBAUUNG UND WETTERSEITEN
									e	BEBAUUNG UND ECKLÖSUNGEN
									f	FREIFLÄCHEN (INNENHOF, GRÜN, GEBÄUDE)
									g	BEBAUUNG UND ÖFFENTLICHE GEBÄUDE
									3.1.2 FUNKTION	
									3.1.3 GESCHICHTLICHER U. ARCHITEKT. WANDEL	
									a	Dachform
									b	ZAUN
									c	TEXTUR
									3.1.4 SEK/TER	
3.1 BEBAUUNG										
P O S I T I V - S T R U K T U R										

der Negativ-Struktur wie auch der Positiv-Struktur. Diese ganzheitliche Sicht bestätigen seine erfolgreichsten Pläne (wie z. B. Hampstead Garden Suburb 1907). (A)

Am Anfang seiner städtebaulichen Tätigkeit war Unwin mehr mit den praktischen Aufgaben beschäftigt. Später, mit seinen praktischen, städtebaulich-architektonischen Erfahrungen wandte er sich der Theorie zu, um seine verwirklichten Ideen weiter zu vermitteln und zur Diskussion zu stellen. In seinem Gesamtwerk überwiegt die spätere theoretische Tätigkeit rein quantitativ gesehen. Da aber deren Ursprünge in den geplanten und ausgebauten Siedlungen liegen, kann man sein Werk als eine vollkommene Harmonie zwischen den Ideen und ihrer Verwirklichung betrachten. Wie er mehrmals bestätigt, stammen seine städtebaulichen Kenntnisse aus der Lehre deutscher Städtebauer. Er hat sie an die Verhältnisse der englischen Gesellschaft angepaßt und sie übertragen. Was ihn aber von seinen deutschen Kollegen unterscheidet, ist das Objekt seiner Forschung und planenden Tätigkeit. Sein Werk sollte ein großes Experiment sein und war es tatsächlich auch: Seine Raumauffassung sollte einem neuen Siedlungstyp, der "Land-Stadt" entsprechen und durch ihre bauliche Form diese Ideen tragen und zum Ausdruck bringen. Deswegen "leiden" seine Siedlungen, rein planerisch gesehen (was in der Tat nicht sein Fehler war, sondern Howards) an der schematischen Verteilung der siedlungsbestimmenden Funktionen. Die täglich notwendigen Wege, die räumliche Trennung von Haupt- und Nebenbeschäftigungen in Unwins Siedlungen, die räumliche Verteilung der Aktivitäten nach zeitbegrenzten und zeitunabhängigen Männer- und Frauenaktivitäten, die Trennung in autarke, seßhafte und inautarke, bewegliche Tätigkeiten, (B) könnte man als einen ersten Ursprung der Funktionstrennung des modernen Siedlungsbaus bezeichnen, der bis zum Extrem, vor allem bei Corbusier getrieben wurde. Was aber Unwins Siedlungen von diesen wesentlich unterscheidet, ist das Fehlen der Ambition, "Neue Städte" zu schaffen. - Die ländliche Behandlung der Grün- und Gartenanlagen nicht nur als Schmuckanlagen, sondern als Anlagen für die kleine landwirtschaftliche Produktivität zur eigenen Ernährung, macht deutlich, daß seine Siedlungen etwas anderes sind. (C) Darin liegt vielleicht auch ein Grund für seine "nichtstädtisch" ausgebildeten

Platzanlagen, vielleicht keine Schwäche der Planung, sondern vielleicht wurde als Kontrast von weichen grünen Horizontalflächen mit der Schwere und Starrheit, Symmetrie und Monumentalität der Vertikal-Formen eine weitere Verwirklichung dieses "Doppel-Wesen-Konzeptes" gesucht und gefunden. (Hampstead, 1907; Letchworth, 1903, Abb. 20,21) Dadurch ist er einerseits den Howardschen Ideen auf eine exzellente Weise treu geblieben, ist aber andererseits nicht von den Fragen des mit Problemen beladenen "klassischen" Stadtraumes berührt worden.

Unwins planerisches Verfahren, seine Bemühungen, eine harmonische Ganzheit, einen Zusammenklang von Form und Funktion zu erreichen, erinnern sehr an seinen etwas jüngeren Zeitgenossen Schumacher. (D) Nicht wegen formaler Ähnlichkeiten, sondern in diesem Leitmotiv ihrer Tätigkeit besteht die geistige Verwandtschaft der beiden großen Städtebauer.

Unwin war wie die meisten seiner Fachkollegen ein Bewunderer traditionellen Städtebaus. Sein Verhältnis gegenüber städtebaulicher Tradition spiegelt sich auch in seiner Behandlung und Gestaltung des Stadtraumes, in der Anwendung von durch Beobachtung entdeckten gestalterischen Gesetzmäßigkeiten wider. Es war ihm aber klar, daß eine bloße Nachahmung und Übertragung der Formen der Vergangenheit völlig ausgeschlossen ist, bei veränderten gesellschaftlichen Bedingungen unter anderen Umständen. (E) Sein Lernen aus der Vergangenheit war nicht nur auf die Eigenschaften der Elemente des Stadtraumes begrenzt, es bezog das Gesamtkonzept ein. Schon früh erkannte Unwin, daß Eigenart eines Stadtteiles auf der Förderung und Weiterentwicklung der natürlichen Gegebenheiten und Zusammenhänge beruht; nur dieser planerische Weg führt zur Eigenart und zur erwünschten Individualität im Städtebau. (F) Damit zeigt er eine große Verbundenheit mit der Lehre von Sitte und Henrici. (Diese Gedanken greift etwas später besonders Wetzels wieder auf.)

Unwin hat die Ursachen des Prozesses der Verstädterung erkannt und sie nicht allein auf die technische Entwicklung zurückgeführt, sondern sie auch als eine Folge des wachsenden gesellschaftlichen

Bedürfnisses nach geistigen Erkenntnissen gewertet. (G) Unwins Person und sein Werk stellen eine tatsächliche Synthese aller europäischen städtebaulichen Richtungen dar. Sein Werk "Town Planning in Practice" (1909) ist ein umfassendes, reifes Werk, das 31 Jahre später als Baumeisters Buch, 20 Jahre später als Sittes Schrift und 19 Jahre später als Stübbens "Städtebau" erschienen ist. Es ist eine klare Synthese aller vorausgehenden Lehrbücher des Städtebaus. Nichts bleibt in Unwins klarer Ausdrucksweise unberührt. Er balanciert nicht, wie Stübben, zwischen spektakulären Polaritäten. Er zeigt einen eigenen Stil, und dessen Entwicklungsphasen (H) mit einer allumfassenden Behandlung des Raumes. Seine baulichen Anordnungen schaffen Räume, in denen sich private, öffentliche und gemeinschaftliche Nutzungen auf eine feine Weise leicht berühren und vielfältige Enklaven des "städtischen" Lebens darstellen (Innenhöfe, Kopfplätze, Gemeinschaftsgärten usw. (Abb. 23, 24)), Naturverbundenheit der Bewohner und soziale Mischung können sich in Unwins städtebaulichen Strukturen verwirklichen. (I) Ohne große Worte zu machen, verwendet er die hintere Bebauungslinie (J); die vordere Bebauungslinie ist bei ihm bedacht und bewußt gestalterisch geführt, findet ihre Rechtfertigung aber auch in der Funktion (Abb. 14, 15, 17). Alles dient dem Ziel, auf die beste Weise bodenrechtliche, gestalterische, verkehrspolitische, hygienische, sozial-gesellschaftliche u.a. Fragen zu beantworten. Er leistet einen besonders wichtigen Beitrag sowohl praktisch wie theoretisch auf dem Feld des Zusammenhangs zwischen Straßenplanung und Bebauung. Seine Betrachtungen über Plätze sind für uns ungewohnt und entsprechen unserer Auffassung nicht. Sein Wirken liegt im risikvollen Bereich, wo Utopie und Wirklichkeit sich vermischen. Deswegen stellt es, trotz aller Qualität keine allgemeingültige Antwort auf die Fragen und Bedürfnisse der kontinentalen Großstädte dar.

Das, was uns Unwin durch seine ausgezeichneten praktischen Lösungen und theoretischen Überlegungen hinterlassen hat, bietet doch in seiner besonderen Form keine Lösung für den eigentlichen Straßenraum als Ganzes. Aber auch die begrenzte Anwendbarkeit seiner Grundsätze in Teilbereichen der Stadt gibt ihnen eine nicht zu übersehende Bedeutung. (Das haben uns die zahlreichen Beispiele kontinentaler europäischer Arbeitersiedlungen gelehrt und lehren es uns noch heu-

te.)

Wir können nur bedauern, daß er seine Kräfte an den "klassischen" gestalterischen Problemen des Stadtraumes nicht versucht hat. Unwins Lösungen entsprechen der damaligen Entwicklungsphase des englischen Städtebaus, als man die Überbelastung der Städte durch Dezentralisierung und den Bau von Satellitenstädten lösen wollte. In diesem Zusammenhang sind auch seine Ergebnisse originell im Vergleich mit den anderen hier vorgestellten Autoren, die mit ihrem Wirken den europäisch-kontinentalen Lösungen des Verstädterungsprozesses entsprachen, und die versucht haben, die chaotische Ausdehnung des Stadtorganismus mit den Mitteln des "klassischen" geschlossenen Stadtbildes anzugehen.

Unwins Auffassung von den Elementen des Stadtraumes

Unwins Interesse galt gleichwertig der Positiv- und der Negativ-Struktur (Abb. 4 und 5). Bei der Negativ-Struktur aber ist seine Betrachtungsweise der Straßenraumgestaltung führend.

Unwins Straßenraum ist ein Produkt aller modernen Erkenntnisse von der technischen Seite her gesehen. Die Ausbildung seiner Straßen berücksichtigt sowohl technische als auch künstlerische und ästhetische Anforderungen und Wirkungen. Die vordere und hintere Baulinie sorgen für die Einhaltung wirtschaftlicher, bodenrechtlicher, auch gestalterischer Festsetzungen (Abb. 14, 15, 17). Lebendigkeit und angenehme Rhythmusänderungen bedeuten nicht nur ein Spiel von Vertikalen und Horizontalen, sondern auch den Wechsel in der Intensität von Berührungsbereichen der privaten, gemeinschaftlichen und öffentlichen Flächen. Unwins Straßenraum ist nicht nur ein Artefakt, sondern auch ein Raum, der durch Bepflanzung Naturverbundenheit herstellt. (K) (Damit drückt er auch klar die "Land-Stadt"-Natur seiner Siedlungen aus.)

Unwins Verhältnis gegenüber seinen etwas älteren Kollegen und ihren damaligen Auseinandersetzungen für oder gegen gerade oder krumme Straßen ist versöhnungsvoll (die gerade Straße als der kürzeste Weg

erzeugt einfache Straßenbilder, Eintönigkeit; die gekrümmte Straße als bessere Anpassung an die Bodenbeschaffenheiten erzeugt abwechslungsreiche Straßenbilder, - siehe Zit. 3). Er nutzt die Vorteile von beiden Straßentypen und wendet sie gleichwertig in seinen Plänen an, um die erwünschten Ergebnisse oder Wirkungen zu erzielen. Sein theoretisch-praktischer Beitrag in diesem Bereich ist wie bei der Behandlung der Kreuzung, der Geschlossenheit des Straßenraumes, dem Verhältnis von Straße und Bebauungslinie und Straße und Topographie, für uns heute von großer Aktualität. Die Behandlung dieser Probleme wirkt reif, vollendet, grundsätzlich.

Platzanlagen sind nicht Unwins Lieblingsthema. Seine Platzräume zeigen zwar ein Streben nach Geschlossenheit (Hampstead) und Gemütlichkeit, Geborgenheit (- die Straßeneinmündungen sind so ausgeführt, daß sie immer ein geschlossenes Bild darbieten) (Abb. 20-21), doch sind sie monumental, starr, symmetrisch angelegt, Orte für die Platzierung einer Architektur der Macht. Für Unwin bedeutet der Platz das Herz der Siedlung und deswegen kann es nur einen Platz geben. Sein Platz ist ein Ort der öffentlichen Begegnung von Verwaltung, Politik, Regierung und Staat mit der Bevölkerung, und das bestimmt seine respektvolle, zurückhaltende Architektur und Gestaltung. Orte, wo sich die Bewohner ohne Hemmungen begegnen können, liegen entfernt von diesem respektvollem Platz. - Das sind die Innenhöfe, Straßenräume, Kopfplätze. In der Verbindung von Naturgegebenem und vom Menschen Geschaffenen betont Unwin auch in seinen Platzanlagen das Doppelwesen seiner Siedlungen. (Abb. 23, 24)

Einen besonderen Einklang zwischen Theorie und Praxis zeigt seine Behandlung der Geschlossenheit des Platzraumes: Die Bebauung ist zwei- bis dreigeschossig und besteht aus Reihenhäusern, deren Lage und Gestaltung ganz ungewöhnliche gestalterische Ergebnisse erzielt. (Abb. 23, 24) - Das ist eine Bebauung, die in ihrer Gestalt von ferne an Blockbebauung erinnert, stellt aber eine doppelte bauliche Nutzung des Blocks dar, die aber in ihren differenzierten Anordnungen eine sehr viel intensivere Nutzung ermöglicht.

In seinen baulichen Lösungen erobert Unwin neue städtische Räume für die Bewohner seiner Siedlungen, schützt sie vor unerwünschten Stö-

rungen, schafft halböffentliche soziale Nischen, teilt und hierarchisiert, ordnet die "Offenheit" der Nutzung öffentlicher, gemeinschaftlicher Räume, gestaltet die Negativ- durch die Positiv-Struktur und umgekehrt, ohne dabei die Grenzen zwischen privat und öffentlich-gemeinschaftlich zu stören, zu überschreiten. Die Art und Weise, wie er die Bebauung behandelt, sie ins Verhältnis setzt gegenüber der Negativ-Struktur, ist meisterhaft und neu. Hier zeigt sich Unwins Geist vollendet. Kein Wunder, daß diese vollendete Form als umfassendes, in allen Situationen anwendbares Fabrikat verstanden wurde. In dieser Hinsicht sind, wenn wir das überhaupt so getrennt betrachten können, seine Innenhoflösungen hochinteressant und bemerkenswert.

Das gesamte Werk Unwins kann man nur als originell kennzeichnen. Er hat sich zwar an die Ergebnisse der bisherigen Entwicklung des Städtebaus angeschlossen, besonders was die Eigenschaften der Stadtelemente betrifft, aber seine konzeptionellen Lösungen sind neu (als Verwirklichung des Howardschen Stadtsystems). (Abb. 23) In diesem Bereich ist sein Beitrag zum Städtebau als einer angewandten Wissenschaft neu und einmalig.

Seine Prinzipien, vor allem für die Gestaltung der Straßen- und der Bebauung sind eine Fortsetzung und Vollendung der bisherigen stadtegestalterischen Entwicklung.

Heute noch aktuell sind Unwins Äußerungen über den Zusammenhang von Straße und Bebauungslinie (abwechslungsreiche Straßenfluchten werden erreicht durch Vorhöfe, plastische Gebäudegruppierungen, - siehe Zit. 5, Abb. 14-15, 17); über Straße und Topographie (Ausnutzung der Unebenheiten des Geländes, um die Eigenart der einzelnen Straßenzüge zu unterstreichen, - siehe Zit. 6); über die Geschlossenheit des Straßen- und Platzraumes (Abknickung der Straßenwandungen, Richtungsänderungen als Mittel, um geschlossene Straßenabschnitte zu erreichen, - siehe Zit. 7; turbinenartige Anordnung der Straßeneinmündungen auf Plätze, um Platzräume zu schließen, - siehe Zit. 12); über Straßenkreuzungen (versetzte Straßenkreuzungen als Mittel, um geschlossene Bilder zu schaffen, - siehe Zit. 4, Abb. 10-13) und über die Ecklösungen der Bebauung (bei Kreuzungen Abfangen des

Blickes durch baulich betonte Straßenecken, - siehe Zit. 18 Abb. 25) und über Innenhoflösungen.
Seine Planungsprinzipien haben Nachfolge und Echo in zahlreichen modernen Satellitenstädten, wie z. B. in den englischen "New-towns" der 60er und 70er Jahre gefunden.

Anmerkungen:

- (A) Gartenvorstadt; in: Der Städtebau, 6, 1909, Taf. 55-59
- (B) Aus dem Plan ist nicht erkennbar, was die Hauptbeschäftigung der Einwohner Hampsteads war und wo sich der Betrieb befand.
- (C) Wenn man das Verhältnis zwischen bebauten und freien Flächen beobachtet, sieht man schon beim Schema der Positiv-Struktur (Abb. 3), wie die Bebauung das Übergewicht über die Grünflächen hat. Außerdem berücksichtigen Freiflächen, obwohl auf den ersten Blick scheint, daß sie überwiegend ästhetische Ansprüche beantworten, Funktionen als produktive Gartenanlagen. Siehe bei Unwin, Raymond: Grundlagen des Städtebaues, Otto Baumgärtel, Berlin 1922, S. 224-225
- (D) "Die Kunst ... wirkt von innen nach außen; die Schönheit, die er als zum Leben notwendig erachtete, ist nicht etwas, das außen aufgekleistert werden kann. Sie entsteht vielmehr, wenn das Leben und die Freude am Leben, nach außen wirkend, sich in der Schönheit und Vollkommenheit all der Formen ausdrücken, die zu der Befriedigung ihrer Bedürfnisse erschaffen worden sind. Solche Überfülle des Lebens wird dereinst in der Verzierung ihrer Schöpfung mit passendem Schmuck Ausdruck finden, und dieser Schmuck kann deren höchste Schönheit werden; doch ist die Zeit dafür noch nicht gekommen. Solange die Massen der Menschheit in Baracken und schmutzigen Winkeln hausen und unsere Kinder fern von dem Anblick und Genuß grüner Wiesen und Blumen aufwachsen, solange unser Land allein aufgeteilt wird, um den Interessen einzelner Besitzer zu dienen, ohne Rücksicht

auf die Bedürfnisse der Allgemeinheit, ist es nicht an der Zeit, an die erhabenste Schönheit des Ornamentes zu denken. Uns tut not, am anderen Ende den Anfang zu machen. Unsere gegenwärtige Aufgabe besteht darin, ein festes Fundament zu bauen." Ebd. S. 6

- (E) "Obschon das Studium alter Städte und deren Bauten von großem Nutzen ist, ja, fast Voraussetzung für ein richtiges Verständnis der Sache, dürfen wir nicht vergessen, daß wir, wenn wir es auch wollen, die Bedingungen, unter denen sie entstanden, nicht wiederherstellen können." Ebd., S. 11
- (F) "Wenn die Betrachtung weiter ausgedehnt wird und Pläne ausländischer und zu verschiedenen Epochen gegründeter Städte verglichen werden, wächst die Verschiedenheit sehr, und die Eigenart wird noch ausgeprägter. ... Für den Liebhaber von Städten ist diese Eigenart in der Tat vorhanden, und eine der Gefahren der Stadterweiterungsprojekte, gegen welche wir uns wappnen müßten, ist das Streben, diese Eigenart zu verwischen und alle Stadtpläne auf einen gleichen Typus und Schnitt zu zwingen." Ebd., S. 13
- (G) Ebd., S. 173-175
- (H) Die Behandlung des Raumes als einer Ganzheit, seinen Grundgedanken, kann man chronologisch durch seine besten Pläne verfolgen. - New Earswick (1901), Letchworth (1903), Hampstead (1905 - 1914). (Abb. 1, 2, 3)
- (I) "Bei der Anlage von Städten wie bei der Aufschließung von Baugeländen ist es von Wichtigkeit, die vollständige Trennung der verschiedenen Bevölkerungsklassen zu verhüten, die ein Merkmal der modernen englischen Stadt ist. ... Die Entwicklung von Vororten, welche ausschließlich von einer einzelnen Klasse bewohnt werden, ist in sozialer wirtschaftlicher, wie ästhetischer Beziehung schlecht. Sie ist der oberflächlichen und gedankenlosen Stadtentwicklung zur Last zu legen, welche nichts

mit den Traditionen unseres Landes gemein hat. Ihr Resultat ist eine schlechte Gemeindeverwaltung und eine ungerechte Verteilung der Lasten der Kommunalsteuern, Mißverständnisse und Mangel an Vertrauen unter den verschiedenen Klassen der Einwohner und die Entwicklung übertriebener Verschiedenheiten in Lebens- und Denkweise. Sie führt überdies zu einer Wirkung von ermüdender Eintönigkeit, welche fast ebenso entmutigend wie häßlich ist." Ebd., S. 6-7

(J) Tafel 55-59, in: Der Städtebau, 6, 1909

(K) Unwin, Raymond: Grundlagen des Städtebaues, O. Baumgärtel, Berlin, 1910, S. 163-166

Abb.1 New Earswick bei York, 1901

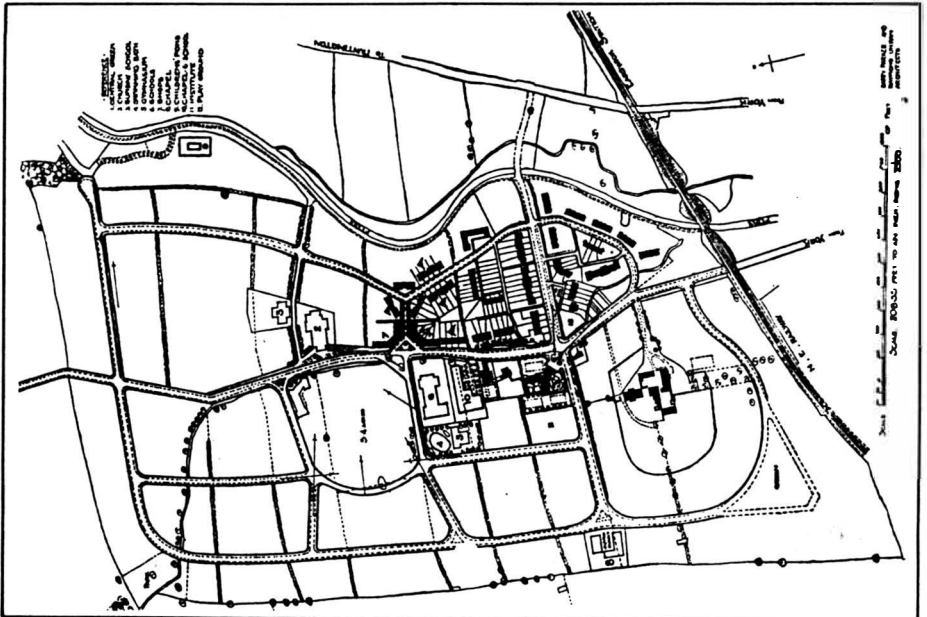


Abb.1

Abb. 2 Lechworth Garden City, 1903

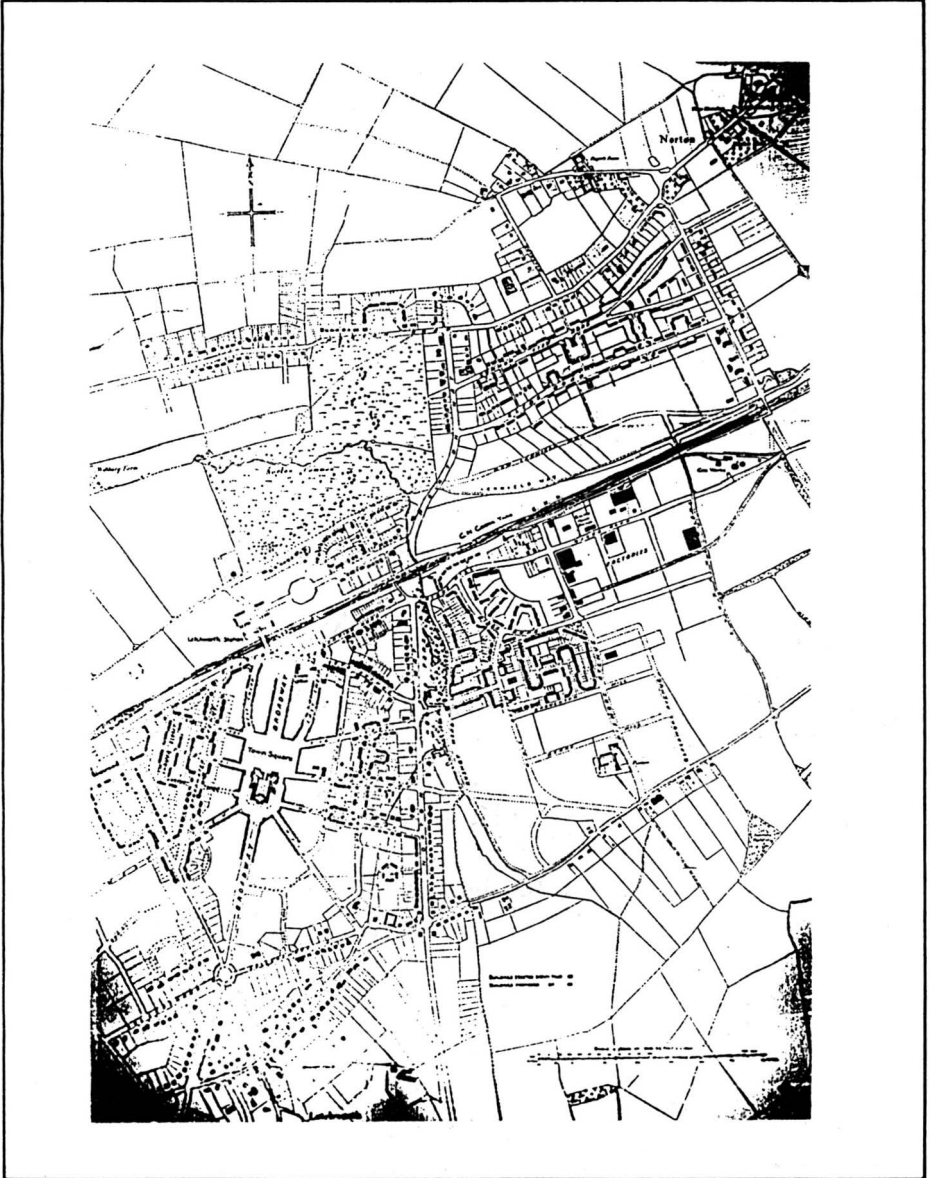


Abb. 2

Abb.3-5 Hampstead Garden Suburb,
1905/14, Positiv- und Negativ-
struktur

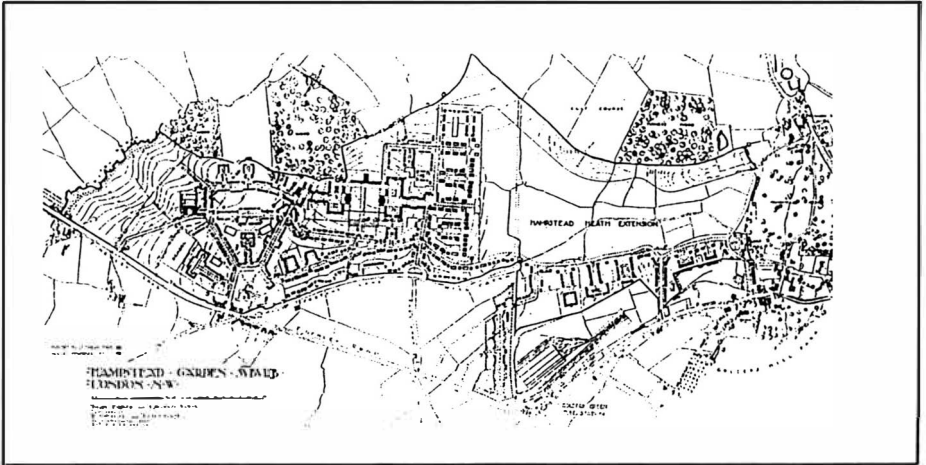


Abb. 3



Abb. 4

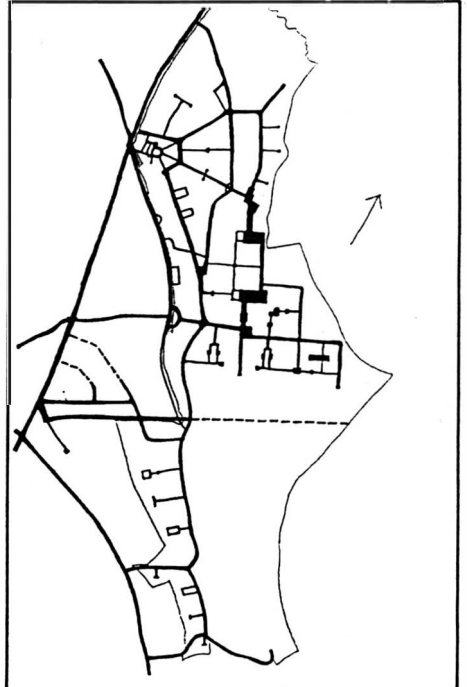


Abb. 5

Abb. 6-8 Gerade, gekrümmte, geknickte
Strassen, Hampstead 1905/14
(1.1.1.d)

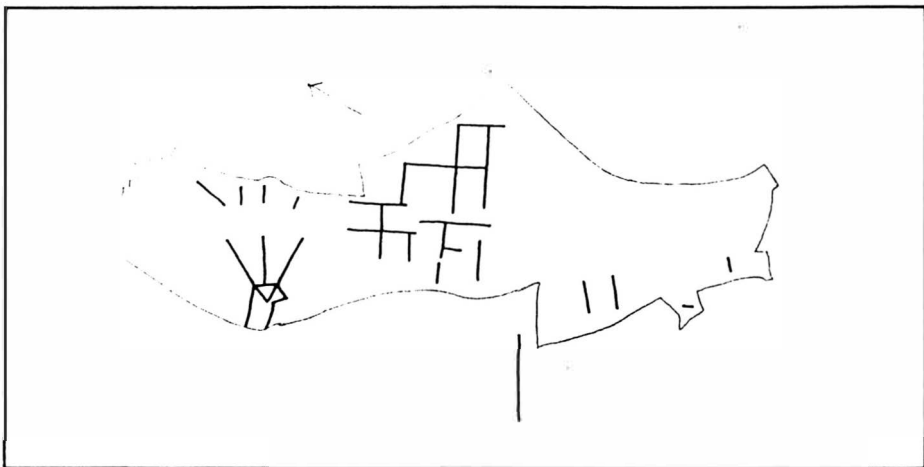


Abb. 6

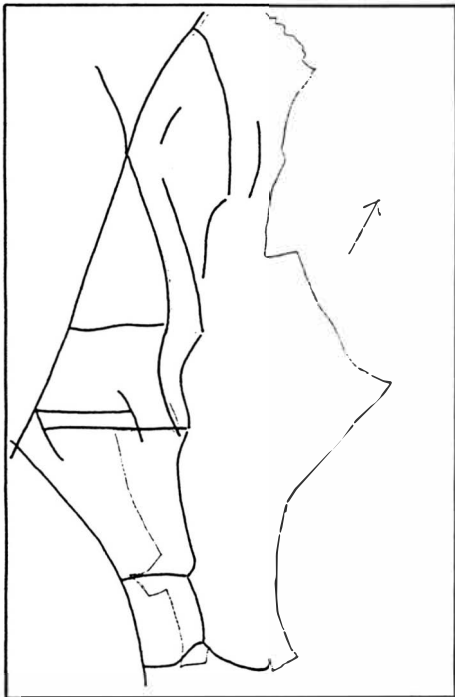


Abb. 7

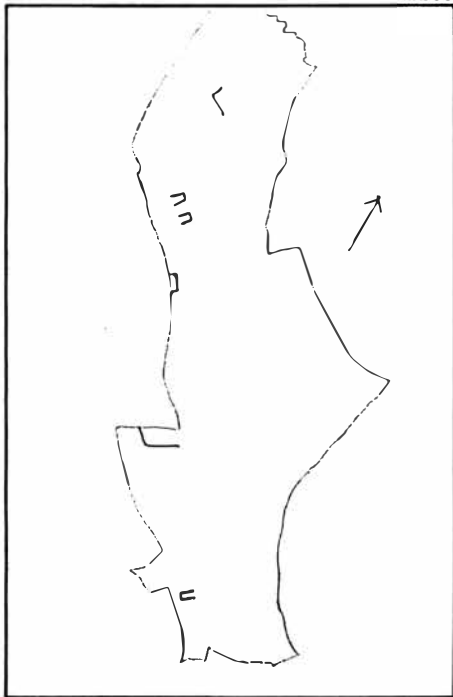


Abb. 8

Abb.9 Gerade, gekrümmte, geknickte Strassen, Hampstead 1905/14 (1.1.1.d)

Abb.10-13 Beispiele für die Strassenkreuzungen aus: "Town Planning in Practice" (1.1.1.c)

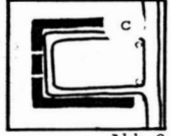
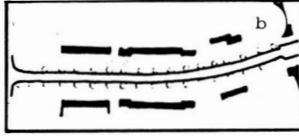
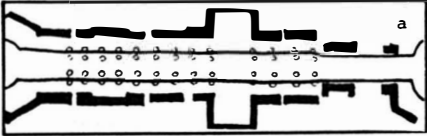


Abb.9

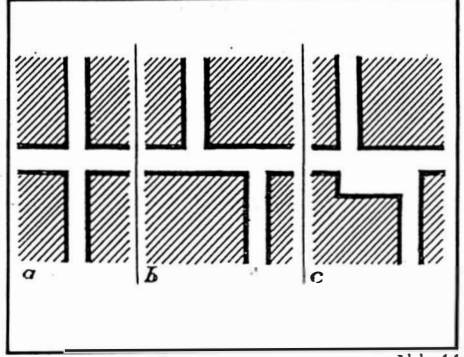
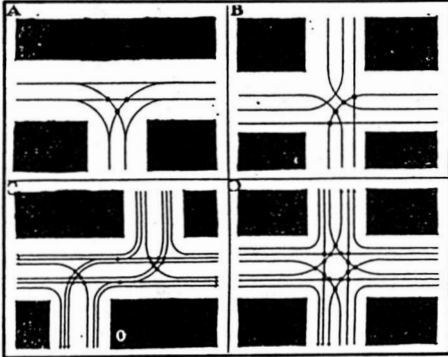


Abb.11

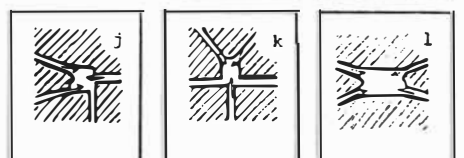
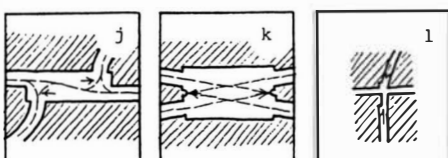
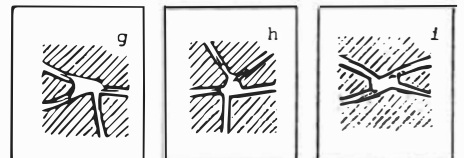
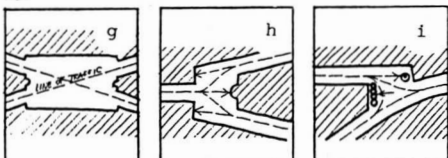
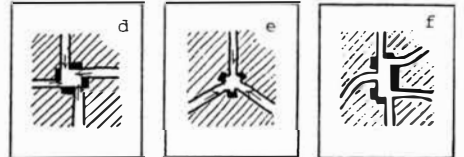
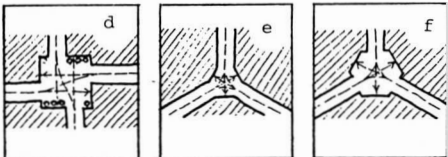
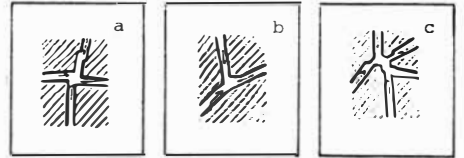
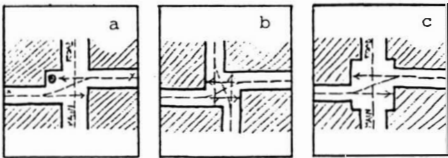


Abb.12

Abb.13

Abb.14,15, Strasse und versetzte Bebauungslinie aus: "Town Planning in Practice" (1.1.1.g)

Abb.16 Strasse auf dem unebenen Gelände aus: "Town Planning..." (1.1.1.h)

Abb.18 Geschlossen wirkende Strassen, "Hampstead 1905/14" (1.1.1.i)

Abb.19 Strassen mit Alleenbepflanzung Ebd. (1.1.4.e)

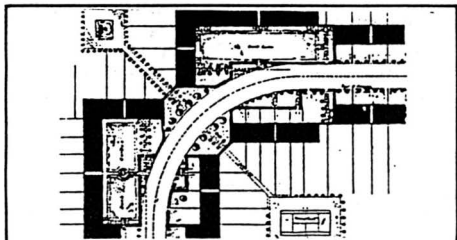


Abb.14

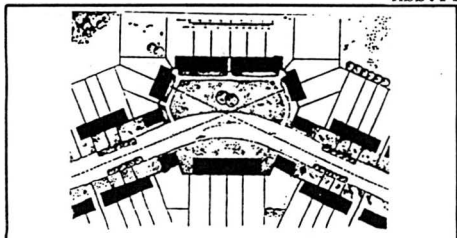


Abb.15



Abb.16

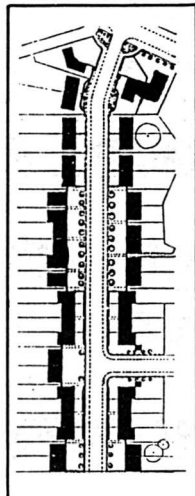


Abb.17

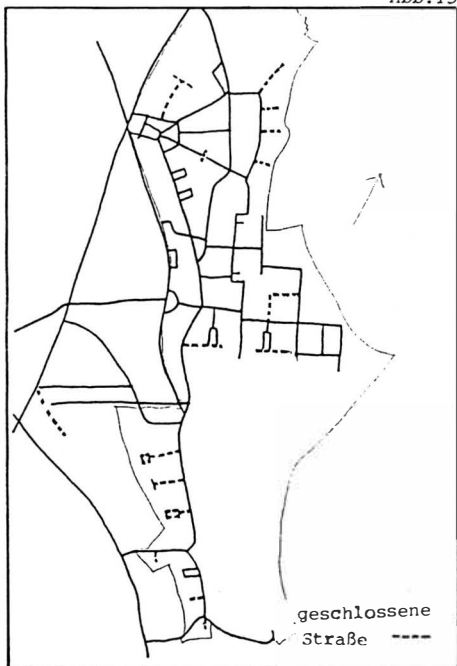


Abb.18



Abb.19

Abb.20-21 Hauptplätze aus Lechworth 1903 und Hampstead 1905/14 (2.1.1)
 Abb.22 Platz und Hauptgebäudestellung aus: "Town Planning in Practi-

ce" (2.1.1.k)
 Abb.24 Bebauungs- und Innenhoflösungen für Lechworth 1903 und Hampstead 1905/14 (3.1.1.f)

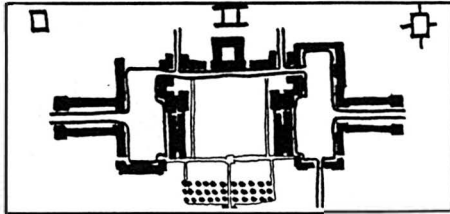


Abb.20

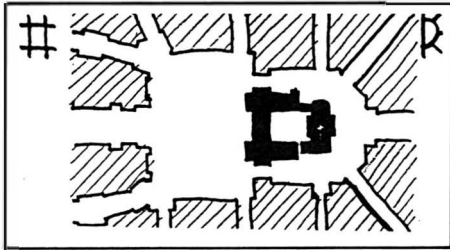
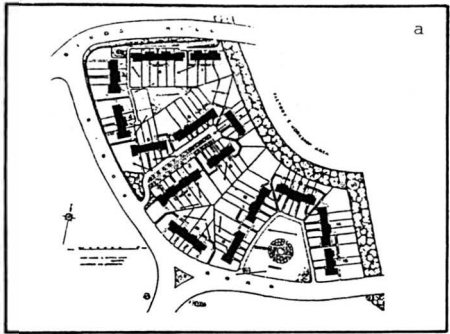
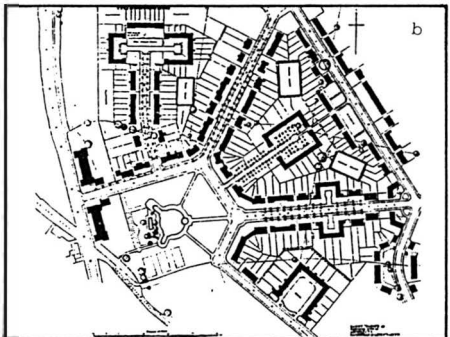


Abb.21

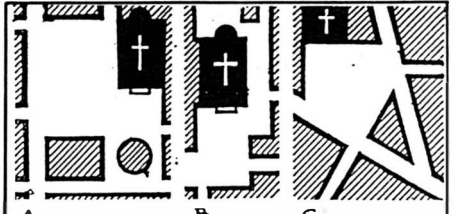


a



b

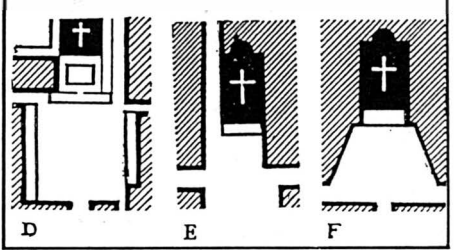
Abb.23



A

B

C

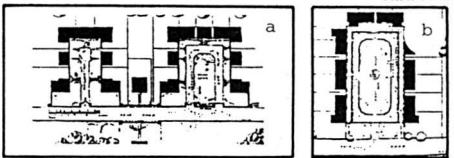


D

E

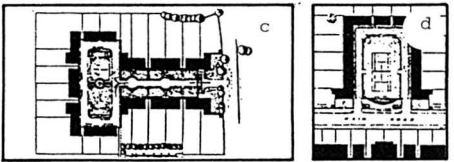
F

Abb.22



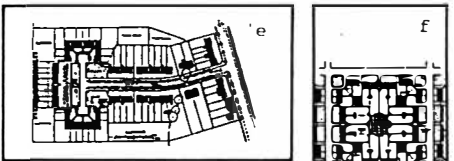
a

b



c

d



e

f



g

Abb.24

Abb.25 Vorschläge für die Eck-Lösungen der Strasse aus: "Town Planning..." (3.1.1.c) und (1.1.1.c)

Abb.26 Strasse und versetzte Bebauungslinie aus: "Town Planning

Abb.27 in..."(1.1.1.g) Prinzipielles Schema der Gartenstadt

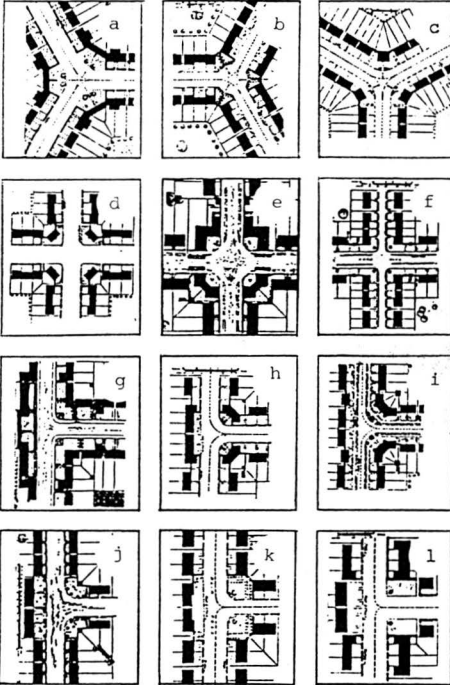


Abb. 25

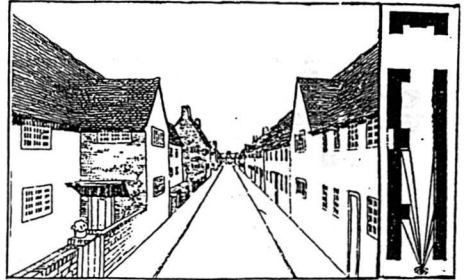


Abb.26

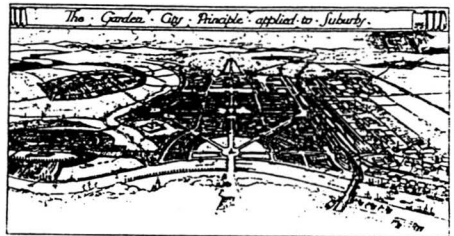


Abb.27

VI FRITZ SCHUMACHER (1869-1947)

Kurzbiographie

Wichtige Entwurfsarbeiten

Wichtige Publikationen

Typische Entwurfsarbeit

Schumachers Äußerungen zur Gestaltung des Stadtraumes

Tabelle

Zum städtebaulichen Standpunkt von Fritz Schumacher

Schumachers Auffassung von den Elementen des Stadtraumes

VI FRITZ SCHUMACHER (1869 - 1947)

Kurzbiographie

Am 04.11.1869 in Bremen geboren. Architekturstudium in München und Berlin. 1899 - 1909 Lehrtätigkeit an der TH Dresden. 1906 Beteiligung an der Kunstgewerbeausstellung Dresden. 1907 Mitbegründer des Deutschen Werkbundes. 1909 - 1933 als Baudirektor und später Oberbaudirektor Leiter des Hochbauwesens der Baudeputation in Hamburg. In Köln tätig von 1920 - 1923. Entlassung aus dem Amt im Frühjahr 1933. Am 05.11.1947 in Hamburg gestorben.

Wichtige Entwurfsarbeiten

- Plan für den Stadtpark Hamburg; 1910 - 1924;
- Generalplan der Stadt Köln und Bebauungspläne für verschiedene Rayone der Stadt; 1920 - 23
- Bebauungsplan für die Siedlung Langenhorn-Hamburg; 1926, (Abb. 3)
- Bebauungsplan für Hamburg-Dulsberg; 1927, (Abb. 1)
- Bebauungsplan Jarrestadt; 1928, (Abb. 2)
- Plan des ehemaligen Festungsrayons der Stadt Köln; 1920, (Abb. 4)
- Plan Groß-Hamburg; 1937

Wichtige Publikationen

- Im Kampfe um die Kunst. Beiträge zu architektonischen Zeitfragen, J. H. Ed. Heitz (Heitz & Mündel), Strassburg, 1899, (1)
- Ausblicke über die künstlerische Zukunft unseres Volkes, Gustav Riepenheuer Verlag, Weimar, 1916, (2)
- Grundlagen der Baukunst. Studien zum Beruf des Architekten, Verlag von Georg D. W. Callwey, München, 1916, (3)
- Die Kleinwohnung. Studien zur Wohnungsfrage, Quelle & Meyer,

- Leipzig, 1917, (4)
- Die Reform der kunsttechnischen Erziehung, Deutscher Ausschuß für Erziehung und Unterricht, Verlag von Quelle & Meyer, Leipzig, 1918, (5)
 - Vom Baume der Erkenntnis, Verlag Quelle & Meyer, Leipzig, 1920, (6)
 - Der Städtebau, 18, 1921, (7)
 - Köln. Entwicklungsfragen einer Großstadt, Saarleck-Verlag, Köln, 1923, (8)
 - Das bauliche Gestalten. Handbuch der Architektur, IV Teil, I Halbband, J. M. Gebhardts Verlag, Leipzig, 1926, (9)
 - Zeitfragen der Architektur, E. Diederichs, Jena, 1929, (10)
 - Das Werden einer Wohnstadt, Bilder aus dem neuen Hamburg, (Nachdruck der Ausgabe 1932), Georg Westermann, Hamburg, 1932, (11)
 - Die Schicksale eines Großstadtplatzes; in: Der Städtebau 29, 1932, (12)
 - Strömungen in deutscher Baukunst seit 1800, Verlag E. A. Seemann, Leipzig, 1935, (13)
 - Probleme der Großstadt, Verlag E. A. Seemann, Leipzig, 1940, (14)
 - Vom Städtebau zur Landesplanung und Fragen städtebaulicher Gestaltung, Verlag Ernst Wasmuth, Tübingen, 1951, (15)
 - Der Geist der Baukunst, Verlag Ernst Wasmuth, Tübingen, (2. Aufl.), 1956, (16)
 - Wie das Kunstwerk Hamburg nach dem großen Brande entstand, Hans Christians Verlag, Hamburg, 1969, (17)
 - Lesebuch für Baumeister, Äußerungen über Architektur und Städtebau, Hrsg. F. Schumacher, Vieweg, Bauwelt Fundamente 49, (Rep. v. 2. Aufl. v. 1947) Braunschweig, 1977, (18)
 - Ein Vorbild für die Methodik stadtplanerischer Arbeit, Der Wiederaufbau, Verlag zur Förderung der Mitarbeit des Bürgers am Städtebau, Bremen, 1979, (19)

Typische Entwurfsarbeit

Der Plan für das Umlegungsgebiet des ehemaligen Festungsrayons der Stadt Köln (1920) (Abb. 4, 5, 6) zeigt durch seine stadträumlichen Eigenschaften Schumachers gestalterische Prinzipien am besten. Er ist aus einem Wettbewerb entstanden und war entscheidend für die dreijährige städtebauliche Tätigkeit Schumachers in Köln. Später ist er als einer aus der Reihe anderer Pläne für die verschiedenen Rayons ergänzt worden. In diesem Plan ist nichts von der gestalterischen Sparsamkeit der späteren Zeit (nach 1929) zu erkennen. Er zeigt eine freie Gestaltung, als Zusammenklang und als Folge von wirtschaftlichen und ästhetischen Forderungen.

Positiv- und Negativ-Struktur sind als sich ergänzende Strukturen entstanden und konzipiert worden.

Die Gestaltung der Straßenzüge ist eine Synthese aus dem gestalterischen Erbe der Vergangenheit (feierliche Achsen einerseits, große und kleine Straßensequenzen andererseits) und den Ansprüchen der Gegenwart (Verkehrslösungen als Teile des Gesamtkonzeptes, großzügige Planung und Gestaltung bei den Grünanlagen usw.). (Abb. 4-14) Die Bebauung drückt diese Synthese aus: (Abb. 15-20) Sie besteht aus wohlüberlegten großstädtischen Blockbebauungsstrukturen. Ihre Abmessungen, die Verbindung mit den Grünanlagen, durchdachte Kleinwohnungsgrundrißformen bieten gute Wohnverhältnisse für die Städter.

Schumachers Äußerungen zur Gestaltung des Stadtraumes

Stadtraum (Abb. 4-6)

Zit. 1

"Der Blick des stadtbaulich Planenden muß gleichzeitig nach zwei Richtungen geleitet werden. Er muß lernen, den Bebauungsplan zu betrachten als ein System von Blöcken und zugleich im Zusammenhang damit als ein Netz von Straßen.

Das alles erkannte man nicht theoretisch, sondern das erkannte man erst an tausendfältiger bitterer Erfahrung." - S. 50 (14)

"Eine gut gebaute Stadt muß etwas von dem Eindruck in sich tragen, als sei sie aus innerer Notwendigkeit zu der Form kristallisiert, in der wir sie vor uns sehen." - S. 92 (14)

1. Straße

1.1 Form

Zit. 2

"Die Wände der "Korridorstraße" können sehr verschiedene Architekturen aufnehmen, und nur wenn sich der Straßenraum deutlich dadurch schließt, daß der Korridor von einem markierten Ausgangspunkt zu einem markierten Endpunkt führt, empfinden wir für diese Seiten die Nötigung zu gleicher Massenwirkung, die sich im Hauptgesims und First ausspricht. Das bedeutet die Neutralisierung zweier Raumseiten zugunsten der Akzentuierung der Kopfseiten: es ist für die Rolle der Straße als ästhetisches Raumgebilde der bedeutsamste und zugleich der klarste Fall." - S. 41 (15)

"Der Eindruck einer Wohnung hängt für den Inhaber ganz wesentlich von der Wirkung dieses Raumes ab, in den er stündlich schaut, und durch den er ständig hindurch muß." - S. 80 (4)

b. Breite (Abb. 7)

Zit. 3

"... die Breite der Straße ist in hohem Grade ein ästhetisches Moment. ...

Der Raum, der zwischen den Häuserzeilen liegt, erhält durch die Straßenbreite seine Proportion und damit sein maßgebendes künstlerisches Gepräge. ...

Die Gliederung des Straßenraumes durch den Unterschied von Pflaster und Pflanzung ist ein künstlerisches Einflußmoment wichtigster Art

... ..

Die Einlage von Rasenstreifen in Wohnstraßen, die Führung der Vorgarteneinfriedigung, die Ausweitung der Straße durch Zusammenziehen der Vorgärten oder durch Rücksprünge, vor allem natürlich eine etwaige Baumpflanzung, die durchaus nicht nur alleearartig zu sein braucht, das sind Charakterisierungsmittel, durch die gerade bei bescheidenen Verhältnissen für den Eindruck der Wohnlichkeit unendlich viel geschehen kann." (Abb. 47 - 51) - S. 48 (4)

"In reinen Wohnvierteln können die Breiten der Straßen, an denen Vorgärten oder rückwärtige Baufluchtlinien vorgesehen sind, bis auf


6,5 m (5 m Fahrbahn, 1,5 m einseitige Gangbahn) oder bis auf 5 m (ohne Gangbahn) vermindert werden." - S. 98 (11)

"In einem Kleinhausgebiet wird für untergeordnete Wohnstraßen oft ein chauffierter Fahrdamm von 5 - 5 1/2 m ohne Fußwege genügen. In anderen Wohnstraßen mag neben dieser Fahrbahn ein einseitiger oder doppelter Fußsteig von je 1,3 bis 1,8 m Breite vorgesehen werden." - S. 104-105 (4)

c. Proportion 

Zit. 4

"Ganz allgemein gesagt, beruht es auf einem folgerichtigen und erfindungsreichen Ausnutzen des Gesetzes, daß bei gleichen Anforderungen an Luft und Licht Blöcke und Straßen um so breiter werden müssen, je tiefer im Grundriß und je höher im Aufriß die Bauten entwickelt werden, die zu ihnen gehören und um so schmaler werden können, je weniger tief und weniger hoch dies geschieht." - S. 57 (14)

g. Straße und Bebauungslinie 

Zit. 5


"Soll die Straße auch ohne markierten Ausgangs- und Endpunkt als Raum ein ästhetisches Eigenleben haben, so gibt es dafür manche Hilfsmittel der Grundrißgestaltung. Bei einer geraden Straße ist das einfachste ein leichtes Versetzen ihres Laufs beim Einmünden einer Querstraße, so daß das Raumgefühl durch einen Gebäudeteil abgefangen wird, der in ihr perspektivisches Bild einspringt." - S. 41 (15)

d. Geradheit/Ungeradheit (Abb. 7-10) 

Zit. 6

"... die leichte Krümmung der Straße ... verhindert, daß der Blick ins Wesenlose schweifen muß. Sie gibt ihm allerdings auch keinen festen Ruhepunkt, so daß man von einem sich weiterspinnenden Raumgefühl sprechen kann. Solche Krümmung braucht nicht die beiden Seiten gleichmäßig zu ergreifen, sondern eine Abweichung von der Paralleli-

tät der Wände durch die Ausbuchtung der einen Seite ist ein sehr oft angewandtes Mittel der Belebung." - S. 41 (15)

f. Strassen-Platzeinmündung (Abb. 11)  Zit. 7

"... ein Platzgrundriß erhält seine latente Dynamik nicht nur durch die Raumform als solche, sondern auch durch die Art, wie die Zugänge in ihn münden. Soll ein unsymmetrisch angelegter Zugang nicht willkürlich oder unorganisch wirken, so muß ihm irgendeine Betonung im Platzbild gefühlmäßig entsprechen." - S. 40 (15)

k. Vertikale Struktur  Zit. 8

"Hier kommt es nur darauf an, zu zeigen, daß es auch bewegte Gestaltungen gibt, die nicht etwa auf die "malerische" Unregelmäßigkeit des Zufalls rechnen, sondern den Straßenraum individualisieren. Man setzt dabei zwar nicht eine gleichartige, wohl aber eine gleichmäßig gepflegte Architektur voraus, denn alle diese Maßnahmen haben die Wirkung, daß sie die Aufmerksamkeit auf die Straßenwand lenken, die in diesem Fall im Bewußtsein des Beschauers stärker hervortritt als der Raum, der diese Wirkung hervorbringt." - S. 41 (15)

"... im Äußeren aber ist diese Sucht gerade so, als ob man aus Lust an der Mannigfaltigkeit schöner Gewebe eine Zimmerwand mit verschiedenartigen Flickern tapezieren wollte. Eine Straßenwand ist eine Einheit, ganz ähnlich wie die Wand eines Innenraumes." - S. 130 (14)

j. Straßensequenz (Abb. 12)  Zit. 9

"Dies physische Lenken zu bestimmten Punkten der Ruhe und Besinnung ist aber nur die einfachste Form, in der sich die motorische Macht der städtebaulichen Taktik geltend machen kann. Weit darüber hinaus gehen die Möglichkeiten, die sich ergeben, wenn die städtebauliche Gestaltung den Menschen durch eine bewußt abgestimmte Folge von räumlichen Eindrücken leitet. Es sind psychische Eindrücke, die sich

ergeben, wenn man aus bannender Enge in helle Freiheit geführt wird, oder wenn nach ruhiger Regelmäßigkeit ein Eindruck von erregender Unregelmäßigkeit einsetzt. Am stärksten aber spielt bei dieser Beeinflussung der Bewegung die Modellierung des Bodens mit, weil das Auf oder Ab sich unmittelbar den Schwingungen des Körpers mitteilt. Es brauchen gar nicht besonders große Bodenverschiedenheiten zu sein, um hier schon eine Wirkung auszuüben. Nur wenige Treppenstufen, die dem Fluß der Bewegung einen anderen Takt geben, können ein wichtiges Mittel der Wirkung werden." - S. 48 (15)

1.4 Sekundäre und tertiäre Struktur

a. Farbe

Zit. 10

"Da ist ihr eine Macht gegeben, die in gewisser Weise sogar die Auswirkung der Form ersetzen kann. Das führt allerdings nur dann zu einem erfreulichen Ergebnis, wenn sie nicht etwa versucht, die Form nachzuahmen oder auch sich mit ihr zu verbinden, sondern nur, wenn sie nach eigenen, nur ihr innewohnenden Methoden die Fläche farbig zerlegt." - S. 219 (16)

e. Grün

Zit. 11

"... vermag die einseitige Entwicklung der Bepflanzung einer Straße einen besonderen Reiz zu geben, vor allem, wenn es sich bei breiteren Anlagen um die Einfügung einseitiger Baumreihen handelt ... Oft genügt eine Baumreihe vollkommen, um die gewünschte grüne Betonung zwischen den Häusern zu erzielen. Zugleich wird dabei die Gefahr, daß der Baumwuchs die Belichtung behindert, eingeschränkt, und an Straßenbreite kann gespart werden." - S. 80-81 (4)

d. Schmuck

Zit. 12

"Die Auflösung eines Flächenteiles in Ornament setzt eine durch

viele kleine Schatten in Bewegung gebrachte Fläche in Gegensatz zur glatten Wand und wird dadurch ein Mittel, um durch Betonung von Verhältnissen und Gliederungen in die rhythmischen Wirkungen einzugreifen." - S. 218 (10)

"Unter den Zielen ... kann man wohl als erstes nennen: Beruhigung des Blicks ... Die einfachste Art ist gegeben durch Regelmäßigkeit im Grundriß und Einheitlichkeit im Aufbau. Es wäre auch die sicherste Art, wenn man sich nicht daran erinnern müßte, daß es auch tote Regelmäßigkeit und tote Einheitlichkeit gibt. Neben den fein abgewogenen Staffelungen geometrischer Anlagen steht das Rasterschema, das von alters her bis zum heutigen Tag das primitive Mittel für die mechanische Aufnahme schneller Entwicklung war; neben dem stillen Frieden oder dem stolzen Selbstbewußtsein, das in einheitlichen Häuserzeilen hervortreten kann, steht die leichenhafte Ruhe ... Das ist keine Beruhigung des Blickes, sondern eine Lähmung. Wir müssen also unterscheiden zwischen geordneten Anlagen mit künstlerischem Ziel und solchen ohne künstlerisches Ziel." - S. 46 (15)

"Es war einer der verhängnisvollsten Irrtümer der auf "malerische" Wirkungen eingestellten Städtebauer, wenn sie glaubten, durch eine Belegung des Bildes mit reich verstreuten Motiven Steigerungen der Eindrücke erzielen zu können. Nein, auch bei "malerischen" Anordnungen kommt alles an auf ein Abfangen des Blickes an einer bestimmten, gewollten Stelle. Er darf nicht schweifen von Reiz zu Reiz, sondern eine Dominante der Reize muß seinen Eindruck bestimmen und festigen. Es kommt also auf eine Lenkung des Blickes heraus ... Oft können ganz leichte Betonungen der Masse oder der Dachlinie schon diese Lenkung des Blickes vollziehen, es ist dafür durchaus nicht immer eine starke Betonung nötig. Ist diese aber vorhanden, z. B. in Gestalt einer Kirche oder eines getürmten Rathauses, dann gilt es, dessen Wirkungen noch besonders zu pflegen, und das führt zu Zielen, die mit dem Begriff der Beruhigung des Blickes noch nicht erschöpft sind." - S. 47 (15)

2. Platz

2.1 Form

Zit. 13

"Wenn die Grundrißgestalt eines Platzes mit einer regelmäßigen Kurve arbeitet - Kreis, Halbkreis, Segment, Ellipse ist seine Aufbauabsicht eindeutig gekennzeichnet: sie kann nur bei einheitlicher Architektur befriedigend sein. ... Der Sternplatz ist im Gegensatz dazu nicht so sehr das Ergebnis der Not, der Not nämlich, die immer dann für die Wirkung des Räumlichen auftritt, wenn im Straßennetz mehrere Diagonalen sich schneiden. ... Durch leichtes Versetzen der Einmündungsstellen der durchgehenden Diagonalen läßt sich vermeiden, daß der Blick zwangsweise aus dem Platz herausgezogen wird. ... Die Sternplätze, die in zahlreichen Bebauungsplänen ... als Nothelfer benutzt sind ... sind - mit Recht berücksichtigte - Musterbeispiele von Plätzen, die aus keiner Raumphantasie geboren sind." - S. 59 (15)

"... manche künstlerisch bewährte Platzgestaltungen zeigen uns, daß ihre einheitlich wirkende Grundform durch leichte Bewegung im starren Gefüge des rechten Winkels und der korrekten Geraden noch lebendiger hervortritt. Man muß wohl unterscheiden zwischen Unregelmäßigkeiten, durch die man dem Zufall die Hand bieten will, und Unregelmäßigkeiten, die sich aus dem lebendig bewegten Gefüge der mit dem Platzraum in Verbindung stehenden Nachbarelemente ergeben ..." - S. 40 (15)

f. Geschlossenheit ■

Zit. 14

"Im geschlossenen Raum ist nicht die Wand, sondern die Deckengestaltung das sein Wesen in erster Linie Verdeutlichende. Die Melodie, die in den Verhältnissen des Grundrisses und der Wandteilung angeschlagen ist, kommt in ihr gleichsam zum endgültigen, einer bestimm- baren Absicht entsprechenden Abschluß." - S. 40 (15)

"Wenn der Architekt eine ausgesprochene Vorliebe für Plätze mit gleichmäßig ausgestalteter Architektur zeigt, so hängt das nicht zum wenigsten damit zusammen, daß er diese abschließende Silhouette so gestalten kann, daß der offene Himmel zu einer den Raum in bestimmter Weise formenden Decke wird." - S. 40 (15)

"Ein Platz braucht auch in seinen Wänden nicht wirklich geschlossen zu sein, um eine geschlossene Raumwirkung zu haben. Es kann sogar

beides zusammenwirken - die mathematisch ungenaue Grundfigur und die Offenheit des Raumes..." - S. 40 (15)

j. Hauptgebäudestellung ■

Zit. 15

"Bauten, die den Mittelpunkt eines Raumes beherrschen, fressen diesen Raum gleichsam auf; sie machen ihn zu einem Stück der Architektur, statt daß die Architektur ein Stück des Raumes wird." - S. 225 (16)

3. Bebauung

3.1 Form (Abb. 15-20) ■

Zit. 16

"Durch die Bestimmung des äußeren Grundrißumrisses einer Baumasse, als welche die Planform zu betrachten ist, ist nur ein Anlauf dazu gemacht. ...

Die Aufgabe ist: Blöcke zu gestalten, die nicht nur in ihrer äußeren Eigenschaft als Straßenwände gute Dienste leisten, sondern die vor allem in ihrer inneren Eigenschaft als Wohnungsberger zur gesunden und bestimmten sozialen Forderungen angepaßten Bauform zwingend führen." - S. 50-51 (14)

"... die anspruchslose Zeile, beispielsweise einstöckiger kleiner Häuser, nicht als künstlerisches Einzelobjekt beurteilt sein will .. sondern als Glied in einem größeren Siedlungsorganismus. Die individuelle Betonung tritt im Einzelobjekt zurück, um gegebenenfalls im Gesamtobjekt um so deutlicher hervortreten zu können." - S. 81 (10)

"Bei der Bestimmung solcher Bautiefen gilt es zunächst, zwischen freistehenden und Reihenhäusern zu unterscheiden. Bei freistehenden Häusern ... kann ohne Gefahr eine größere Bautiefe zugelassen werden. ... Hier wird also eine Bautiefe zwischen 16 und 20 m die Gefahr bekämpfenswerter Grundrisse noch nicht mit sich bringen. Beim eingebauten Hause dagegen wird nur ... eine Bautiefe bis zu 16 m bei einwandfreien Grundrissen erforderlich sein, je geringer die Zimmer-

zahl der Wohnungen wird, um so geringer wird erfahrungsgemäß die Bautiefe, innerhalb derer ein gesunder, gut belichteter Grundriß sich entwickelt." - S. 38 (4)

"... so ist neuerdings beispielsweise der Vorschlag gemacht worden, statt des schmalen, ringsum bebauten Blockes eine einfachere Form zu wählen: den nur einseitig bebauten Streifen, der beiderseits von Straßen begrenzt ist, deren eine Seite immer als Grünanlage ausgebildet ist. Es würde etwa das Gleiche sein, wie wenn man die schmalen Blöcke, sobald der innere Wandabstand Straßenbreite erreicht, seitlich aufschlitzt und das Innere statt einzelner Hofstellen zu einem gemeinsamen Hofe zusammenzieht." - S. 40/41 (4)

"Die einfache Form hierfür ist der zurückspringende Hof, den man im Gegensatz zum vielgeschmähten Hinterhof vielfach "Ehrenhof" genannt hat. Er ist ein brauchbares Mittel, die Tiefe eines Grundstückes auszunutzen, ohne dabei statt der durchlüftbaren Zimmeranordnung auf undurchlüftbare Hinterflügel zu verfallen." - S. 41 (4)

"In Wohnvierteln ist die Tiefe der Baublöcke zu verringern, aber ihnen eine größere Länge zu geben, um sonst nötig werdende Zwischenstraßen zu ersparen." - S. 97 (4)

"Man sieht an diesen Typen, daß die Neun-Zimmerwohnung eine Bautiefe von 16 m erreicht, die Fünf-Zimmerwohnung 13 m, die Drei-Zimmerwohnung 12 m, die Zwei-Zimmerwohnung 11 m. ...

Schreibt man also in einem Block eine hintere Baulinie vor, die erfreuliche Wirkungen auslösen soll, so muß man genau wissen, ob man sie für Kleinwohnungen oder für Großwohnungen zu berechnen hat." - S. 68 (4)

"Gegenüber der Blockteilung hat die Zeilenteilung ... den Vorteil besonderer Luftigkeit. ... Auch wenn alle Abstandsverhältnisse einwandfrei sind, würde bei großer Geschoßzahl der dünne Leib eines solchen Streifens weit unglücklicher wirken, als der entsprechende Block, bei dem das Verhältnis von Tiefe zu Höhe am einzelnen Baukörper nicht zum Vorschein kommt und die größere Blockmasse der Höhenentwicklung gegenüber proportioniert erscheint. ... Der Gedanke ... beruht darauf, den Menschenverkehr und den Garteneindruck miteinander zu verbinden und dafür die eigentliche Wagenstraße nur als untergeordnetes Element zu behandeln; sie dient ... lediglich dem praktischen Bedürfnis als Zuweg." - S. 73 (4)

"Zur Erschließung tiefer Grundstücke ist der Wohnhof die geeignetste und wirtschaftlichste Form. Er ermöglicht eine, der Gestalt des Blockes angepaßte, vorteilhafte Geländeaufteilung, da er ein überaus bewegliches Mittel ist, das die verschiedensten Gruppierungen zuläßt, und er macht die aufgeteilten Grundstücke zugänglich mit dem geringsten Aufwand an Straßenentfaltung, der möglich ist." - S. 78 (4)

"Da sich nur der lokale Zufahrtsverkehr, ... in diesen Anlagen abspielen kann, bieten sie die ruhigsten und gesunden Wohnbedingungen; sie sind gleichsam ein gemeinsamer Wohnraum für die Anlieger; zugleich aber ergeben sie durch ihre Geschlossenheit überaus willkommene architektonische Motive." - S. 78-79 (4)

3.4 Sekundäre und tertiäre Struktur

Material

Zit. 17

"... überall, wo nicht ein ganz bestimmter konstruktiver oder ästhetischer Zusammenhang das Material vorschreibt, sondern seine Anwendung eine Frage freier Wahl ist, sollte man den Gesichtspunkt des für einen bestimmten Ort aus Überlieferung oder aus Klima charakteristischen Baustoffs entscheidend sein lassen." - S. 138 (14)

Zum städtebaulichen Standpunkt von Fritz Schumacher

Schumachers städtebauliche Fähigkeiten haben sich an den großen, anspruchsvollen Aufgaben einer schnell wachsenden Großstadt, wie Hamburg es seinerzeit war, immer aufs Neue bewiesen. Auch seine ausgewogene ästhetische Grundhaltung ist vom Stil der großen Industriehafenstadt geprägt.

Unter dem großen Druck der Wohnungsnot, besonders in den späten 20er Jahren, aber gilt Schumachers besondere Bemühung der Verbesserung der städtischen Wohnverhältnisse und zwar nicht nur durch den Bau billiger und rationaler Wohnungen, sondern vor allem durch die Verbesserung der Wohnumgebung. Er bemühte sich, dem sozialen Leben der Bewohner entsprechende städtische "Kleinräume" zu schaffen und gestaltete so vielschichtige, kleinteilige Stadträume, in denen sich die Menschen zu Hause fühlen konnten. (A) Sein ästhetischer Anspruch wird bei diesen Projekten in der architektonischen Durcharbeitung bis ins Detail sichtbar. (B) Siedlung Hamburg-Dulsberg, 1928 (Abb. 1), Hamburg-Jarrestadt, 1928 (Abb. 2), Köln 1920, (Abb. 4)

Man kann sagen, daß es kaum einen Bereich des Städtebaus gibt, in dem Schumacher seine Kraft und seine Fähigkeiten nicht ausprobiert hätte. Er entwickelt einen dritten Weg zwischen den Extremen der Tradition und der Moderne (C) und leistet dabei einen großen Beitrag zur gesetzlichen, rechtlichen Seite des Bauens. (D) In seinen Entwürfen fällt die durchdachte Gestaltung des Außenraumes auf, die sowohl wirtschaftliche wie soziale, ästhetische und "kulturelle" Anforderungen berücksichtigt. Seine räumlichen Konzepte hinterlassen kein "Niemandes-Land", sorgen für eine einfache Ablesbarkeit der Form und Funktion, stellen den Raum als eine Ganzheit, eine Harmonie dar. (E) Obwohl er sehr fruchtbar war als ein hervorragender und oft befragter Praktiker, hat er viel durch seine Schriften, Bücher, Artikel und Veröffentlichungen dazu beitragen, daß der Städtebau als Wissenschaft seither vollständiger behandelt und betrachtet wird. (F)

Theoretisch und in der Praxis vertritt Schumacher die durch eine hintere Baulinie begrenzte Bautiefe. Damit entstehen neue Wohn- und

PRINZIP	
POSITION	
AUSSERUNG	

BAUMEISTER (1833-1917)	
SITTE (1843-1903)	
HENRICI (1842-1919)	
STOBEN (1845-1936)	
UNMIN (1863-1940)	
SCHUMACHER (1869-1947)	
TAUT (1880-1938)	
WETZEL (1882-1945)	

		STRASSE			
1.1 STRASSE	FORM	a	LÄNGE		
		b	BREITE		
		c	PROPORTION		
		d	GERADHEIT/UNGERADHEIT		
		e	KREUZUNG		
		f	STRASSE-PLATZEINMÜNDUNG		
		g	STRASSE UND BEBAUUNGSLINIE		
		h	STRASSE UND TOPOGRAPHIE		
		i	GESCHLOSSENHEIT		
		j	STRASSESEQUENZ		
		k	VERTIKALE STRASSENSTRUKTUR		
		1.1.2 FUNKTION DES STRASSENRAUMES			
		1.1.3 GESCHICHTLICHER U. ARCHITEKT. WANDEL			
1.1.4 SEK. U. TERT. STRUKTUR	a	FARBE			
	b	MATERIAL			
	c	ERKER, KONSOLE, ARKADE, PERGOLE,			
	d	SCHMUCK			
	e	GRÜN			
	f	SCHILDER UND INFORMATION			
	g	BREITE DES FASSADENFRONTES			
		PLATZ			
		NEGATIV			

												- S T R U K T U R		
												2.1 PLATZ		
												2.1.1 FORM		
												a	GRÖSSE	
												b	PROPORTION	
												c	SYMMETRIE	
												d	REGELMÄSSIGKEIT/UNREGELMÄSSIGKEIT	
												e	PLATZFOLGE	
												f	GESCHLOSSENHEIT	
												g	PLATZ UND BEBAUUNGSLINIE	
												h	PLATZ UND TOPOGRAPHIE	
												i	DENKMAL-, BRUNNENSTELLUNG	
												j	HAUPTGEBÄUDESTELLUNG	
												k	VERTIKALE PLATZSTRUKTUR	
												2.1.2 FUNKTION DES PLATZRAUMES		
												2.1.3 GESCHICHTLICHER U. ARCHITEKT. WANDEL		
												a	FARBE	
												b	MATERIAL	
												c	ERKER, KONSOLE, ARKADE, PERGOLE,	
												d	SCHMUCK	
												e	GRÖN	
												f	WASSER	
												g	SCHILDER UND INFORMATIONEN	
												h	BREITE DES FASSADENFRONTES	
												B E B A U U N G		
												a	GRÖSSE	
												b	REGELMÄSSIGKEIT/UNREGELMÄSSIGKEIT	
												c	BEBAUUNG UND GELÄNDE	
												d	BEBAUUNG UND WETTERSEITEN	
												e	BEBAUUNG UND ECKLÖSUNGEN	
												f	FREIFLÄCHEN (INNENHOF, GRÖN, GEBÄUDEA)	
												g	BEBAUUNG UND ÖFFENTLICHE GEBÄUDE	
												3.1.2 FUNKTION		
												3.1.3 GESCHICHTLICHER U. ARCHITEKT. WANDEL		
												a	Dachform	
												b	ZAUN	
												c	TEXTUR	
												2.1.4 SEK. U. TERT. STRUKTUR		
												3.1 BEBAUUNG		
												3.1.1 FORM		
												3.1.4 SEK/TER		
												POSITIV - STRUKTUR		

Bauformen, in denen sich öffentliche und private Strukturen ergänzen und verbinden. Sein Beitrag liegt nicht so sehr in der Originalität dieser Leitidee (diese "Entdeckung" ist eher Unwin zuzuschreiben), sondern in der Art und Weise, wie sie in großstädtischen Verhältnissen angewendet wurde. (Blockbebauung und Innenhoflösungen - Köln 1920, Abb. 15-20).

Das Ziel, bessere Wohnverhältnisse, Luft und Sonne für alle Stadtbewohner, erreicht er durch gut proportionierte Baublöcke (Abb. 6, 19), Mietergärten, "Volkswiesen" u.a. Dieser Weg stellt eher einen Gegensatz als eine Annäherung an die stadträumlichen Konzepte des Neuen Bauens, wie sie von May, Gropius oder Taut vertreten wurden, dar. Seine Entwürfe sind gelungene Versuche, private, gemeinschaftliche und öffentliche Flächen und Räume ins Gleichgewicht zu bringen.

Seine Stadtraumgestaltung war "total"; er hat alle Elemente bei der Stadtgestalt gleichwertig betrachtet und behandelt. Bei seiner Planung gab es keine untergeordneten und übergeordneten Elemente. Aus der Spannung und Harmonie ihres Zusammenwirkens, aus eigener Erfahrung und übernommenen Kenntnissen hat er einen Zusammenklang geschaffen. (G)

Die Stadträume von Fritz Schumacher setzen sich aus zwei gleichwertigen Strukturen zusammen. Die Positiv-Struktur ist als Wohnraum verschiedener Bevölkerungsschichten vorgesehen. Dabei ist vor allem Blockbebauung als eine großstädtische Form des Wohnens vorgesehen (Abb. 4). Die Blöcke sind "reformiert" (mit einer hinteren Bauflucht und höchstens sechsgeschossig, vorwiegend viergeschossig, in geschlossener und halboffener Bauweise angeordnet. (Abb. 15-20) So entsprechen seine Siedlungen durch ihre Form und Funktion den Lebensverhältnissen der Großstadt.

Zur Positiv-Struktur komplementär gestaltet sind Form und Nutzung der Straßen und öffentlichen Freiräume. Seine Straßenzüge sind bewußt in kleine Abschnitte unterteilt, so ergeben sich Straßensequenzen, die die Rolle und Wichtigkeit jeder Straße im geplanten Straßennetz ordnen und bestimmen (Zit. 9 Abb. 12). Sein Straßenraum ist "lesbar" als ein lebendiger öffentlicher Raum geplant. Der Wahrnehmende wird durch verschiedenste gestalterische Mittel (wie z.

B. betonte Ecktürme, Durchgänge, Arkadenreihen, Versetzen der Bauflucht, Wechsel von bepflanzten und unbepflanzten Flächen, Wechsel von Wasser- und Pflasterflächen, Änderungen der Geschossigkeit der Vertikal-Struktur usw. usw. (Abb. 11)) gezielt zu den Höhepunkten und wichtigsten Bereichen des Stadtraumes geführt. Diese Teilung des Straßenraumes gibt dem Wahrnehmenden Sicherheit, bedeutet aber keine erzwungene Einengung.

Seine Straßenräume sind durch Form und Funktion bestimmt. Die hierarchische Gestaltung ergibt sich aus dem Charakter und Niveau der Straße bei entsprechenden gestalterischen Maßnahmen.

Bei Schumacher gibt es keine Platzanlagen. Anstatt öffentliche Plätze bietet er große und breite Straßenachsen und "Volkswiesen". - Grünflächen für Spiel, Sport, öffentliche Veranstaltungen, Innenhöfe für das gemeinschaftliche Leben. Alles, was an Platzanlagen erinnern könnte, sind einige Straßenkreuzungen. Noch weniger Platzzeigenschaft haben die freien Flächen, die seine öffentlichen Gebäude umgeben.

Diese Tatsache kann gewissermaßen als eine Annäherung an die Behandlung des Stadtraumes seiner Zeitgenossen, den Vertretern des "Neuen Bauens" verstanden werden: Eine Erklärung dafür, daß er keine Plätze im eigentlichen Sinn vorsieht, liegt vielleicht in seiner Überzeugung, daß gemeinschaftliches und öffentliches Leben in Grünanlagen Ausdruck finden sollte, ein seiner Zeit entsprechendes Bedürfnis. (Die allgemeine Demokratisierung des Lebens und der menschlichen Aktivitäten brachte Vieles, was bis dahin nur der obersten Schicht der Bevölkerung vorbehalten war, wie Sport und andere Arten der sinnvollen Nutzung der Freizeit, in fast alle Schichten der Bevölkerung.) In diesem Sinn können seine Vorstellungen als ein "Neopateralismus" verstanden werden. (H)

Dasselbe gilt für seine Bemühungen um mehr Licht und Luft. - Mietergärten und Schrebergärten als Ergänzung der Kleinwohnungen sorgen für ein "vollständiges Lebensbild" der Städter Schumachers. Sein Konzept des Stadtraumes ist das Ergebnis seiner Suche nach "neuen, alten" Wegen für den Fortbestand der Stadt.

Schumachers Auffassung von den Elementen des Stadtraumes

Seine Aufmerksamkeit war besonders auf die Straße und ihre Eigenschaften gerichtet. Seine Lösungen verschiedener Straßentypen, je nach Charakter und Verkehrsbelastung, zeigen seine künstlerisch-wissenschaftliche Neugierde. - Schumachers Straßenraum ist ein lebendiger Raum. Alles was zur Atmosphäre des spielerischen Geschehens beitragen kann, ist da angewendet (Abb. 4-5, 12), auch bekannte Formen und deren Effekte aus vergangenen Zeiten. Städtebau ist für ihn ein Experiment im technischen und künstlerischen Sinn - das nähert sein Konzept der "verwissenschaftlichten Kunst" der Renaissance an. Hier geht er völlig andere Wege als seine Zeitgenossen: (Zur gleichen Zeit propagiert Le Corbusier die Auffassung von der Straße als einem rein technischen System und erklärt: "Die Straße ist tot". Zu den Siedlungen von Walter Gropius (Siemensstadt in Berlin und Dammerstock in Karlsruhe 1929) ist die räumlich gefaßte Straße aufgegeben worden.)

Den Straßenraum sieht Schumacher komplementär zur Wohnung. (I) So hat sich zwar auch Taut geäußert, Schumacher aber hat seine Auffassung in seinen Siedlungen verwirklicht. Den Straßenraum als Ort der Begegnung, wie ihn Sitte intuitiv in mittelalterlichen Straßenzügen empfand, hat Schumacher durch die Ansprüche des modernen Lebens aktualisiert. Seine feine Unterteilung mit verschiedenen Mitteln, wie z. B. Durchgänge, Erker, Fluchtlinienversetzungen, die besondere Art und Weise von Straßeneinmündungen, Straßensequenzen, ist für seine Zeit einmalig. Seine Straßensequenzen (Abb. 11-12) sind logisch und klar, voll innerer Spannung, im Gegensatz zu den Straßen des Neuen Bauens. Seine Straßenzüge haben nichts vom Zwang des "l'art-pour-l'art"-Städtebaus, ihre Form korrespondiert mit den Ansprüchen des Stadtlebens.

Seine Vorschläge und Überlegungen für die Verbesserung der Straßengestaltung sind noch heute aktuell.

Den Platzraum betrachtet er eher oberflächlich. Seine theoretischen Überlegungen dazu finden keine Anwendung in der Praxis (Zit. 13). Wahrscheinlich hat er keine Notwendigkeit gesehen, Platzanlagen im "klassischen" Sinn zu planen und zu gestalten.

Das Ausbleiben dieses wichtigen Gestaltungselements des Stadtraumes ist merkwürdig und macht ihn für die "stadtbaukünstlerische" Linie untypisch. Man kann diese Tatsache auch als Verbindungslinie zwischen europäischer (englischer) paternalistischer Tradition und dem "Neopaternalismus" des Städtebaus der Moderne verstehen.

In seinen Bebauungskonzeptionen hat er sowohl theoretisch wie praktisch die soziale Mischung aller Bevölkerungsgruppen vertreten (was auch Taut angestrebt hat). Das hat die Form und Funktion und die Typen der Bebauung beeinflusst. In seinen Plänen sind alle Bebauungstypen vertreten, wohlgedacht, räumlich sparsam und oft bescheiden aber mit dem Außenraum gut verbunden. Die Bautiefe, die Lage der hinteren Baulinie ist bei jedem Bautypus bestimmt. (J) Die Blockbebauung aber war sein Lieblingsthema. Er hat besonders empfehlenswerte Vorschriften formuliert, für die Dimensionen und Proportionen dieser Bebauungsform. (K) Seine halboffene Blockbebauung bietet eine große Bereicherung des sozialen Lebens und des Stadtbildes (L).

Die von Schumacher entwickelten Blockstrukturen sind eine Fortsetzung deutscher städtebaulicher Tradition (Stübben und Baumeister), aber gleichzeitig verknüpft mit der Ästhetik und den Formprinzipien Unwins. Unwin plant eine "Land-Stadt", Schumacher dagegen die Großstadt, beide sind aber im gleichen umfassenden Verständnis durchdacht.

Schumachers städtebaulichen Grundsätze zeugen von seinem tiefen Verständnis für die gesellschaftlichen Bedürfnisse. Seine Fähigkeit, den "Puls des Lebens" zu spüren und für ihn den Rahmen zu gestalten und nicht das Leben in eine vorgegebene Form zu pressen, macht die Außerordentlichkeit seiner Erscheinung aus.

Aktuell ist sein städtebauliches Werk für uns heute vor allem wegen der Leichtigkeit und der kleinen Mittel, mit denen er gute stadträumliche Ergebnisse erreichte.

Seine Art der Gestaltung des Straßenraumes und der Bebauung sind auch heute noch gültig und anwendbar, besonders deswegen weil er auf einen Zwischenweg hinweist, der voller Respekt gegenüber der bauli-

chen Tradition die Ansprüche des "modernen" Lebens berücksichtigt. In seinen Schriften geht er besonders auf die Gestaltung der Straßen ein: auf die geraden und ungeraden Straßen (leichte Straßenkrümmung, um das Fließen der Straße räumlich zu vermitteln - siehe Zit. 6); auf die Straßen-Platzeinmündungen (leichtes Versetzen der Einmündung von Querstraßen, als Mittel Blickfänge, "Horizontalvisierbrüche" zu schaffen - siehe Zit. 5); auf den Zusammenhang von Straße und Bebauungslinie (räumliches Korrespondieren von zwei unterschiedlichen Elementen - siehe Zit. 9); auf die Straßensequenz (psychische Reize, als Folge von räumlichen Eindrücken wie z. B. Modellieren der Bodenoberfläche, Gestaltung der Vertikalstruktur, das Spiel von Licht und Schatten - siehe Zit. 9); auf die Vertikalstruktur (Lenkung des Blickes durch Betonung der Baumasse, der Dachlinie, einheitlichen Aufbau, Regelmäßigkeit im Grundriß - siehe Zit. 8). In der Platzgestaltungsfrage zeigt sich die Aktualität seiner Positionen: (an der Geschlossenheit des Platzes wirken das Himmelsgewölbe und die Platzsilhouette mit - siehe Zit. 14); bei der Hauptgebäudestellung (zentrale Hauptgebäudestellungen machen den Platzraum zu einem Stück der Architektur, "fressen den Raum auf" - siehe Zit. 15).

Anmerkungen

(A) "Trotz aller bewundernswerten Schöpferarbeit in den Einzelleistungen der Großstadt kam doch eine Gesamtleistung voller Ungelöstheiten, voller Mißtöne, voller Widersprüche heraus. Es entstand eine Stadt ohne Seele, denn Seele im organischen Kunstwerk ist nichts anders als der Ausfluß vorgefühlter Harmonie. Unter dieser Seelenlosigkeit der Großstadt, wie sie sich bisher entwickelte, leiden wir alle, die einen ohne es zu wissen, die anderen mit vollem Bewußtsein. ... Mit einem Wort: die Seelenlosigkeit der Gesamtanlage und die Kulturlosigkeit der Einzelzelle, das sind die beiden Punkte, an denen das Riesenunternehmen des 19. Jahrhunderts, das die Großstadt darstellt, schließlich vor unserem heutigen Urteil gescheitert ist."

Ockert, Erwin: Fritz Schumacher. Sein Schaffen als Städtebauer und Landesplaner, Wasmuth, Tübingen 1950, S. 74-75

- (B) Schumacher, Fritz: Die Kleinwohnung. Studien zur Wohnungsfrage, Verlag von Quelle & Meyer, Leipzig 1917
- (C) Nachwort von Hipp, Hermann; in: Schumacher, Fritz: Das Werden einer Wohnstadt. Bilder vom neuen Hamburg, Nachdruck der Auflg. 1932, Christians, Hamburg 1894, S. 159
- (D) Sein Buch "Die Kleinwohnung" (1917) ist eigentlich eine Studie, die als Grundlage für die gesetzliche Regelung vorgesehen war.
- (E) Schumacher, Fritz: Statik und Dynamik im Städtebau; in: Fritz Block (Hrsg.): Probleme des Bauens, Potsdam 1928, S. 8-14
- (F) In dieser Bibliographie kommt Schumachers Fruchtbarkeit besonders zum Ausdruck (Kayser, Werner: Fritz Schumacher. Architekt und Städtebauer. Eine Bibliographie, Arbeitshefte zur Denkmalpflege in Hamburg, Nr. 5, Christians, Hamburg, 1984). Fast unübersehbar ist die Flut seiner Veröffentlichungen und Arbeiten über verschiedenste Themen, die insgesamt einen Begriff von seiner Auffassung des Bauens geben.
- (G) Schumacher, Fritz: Vom Städtebau zur Landesplanung und Fragen städtebaulicher Gestaltung, Verlag Ernst Wasmuth, Tübingen 1951, S. 10
- (H) Schumacher, Fritz: Köln. Entwicklungsfragen einer Großstadt, Saaleck-Verlag, Köln 1923, S. 111-133
- (I) "Der Eindruck einer Wohnung hängt für den Inhaber ganz wesentlich von der Wirkung des Raumes ab, in den er stündlich schaut, und durch den er ständig hindurch muß." Schumacher, Fritz: Die Kleinwohnung. Studien zur Wohnungsfrage, Verlag von Quelle & Meyer, Leipzig 1917, S. 80

(J) Ebd., S. 68

(K) Ebd., S. 97

(L) Ebd., S. 40-41, S. 78-79

Abb.1

Reformierter Plan Dulsberg-
Hamburg, 1927

Abb.2

Bebauungsplan Jarrestadt-Ham-
burg, 1928

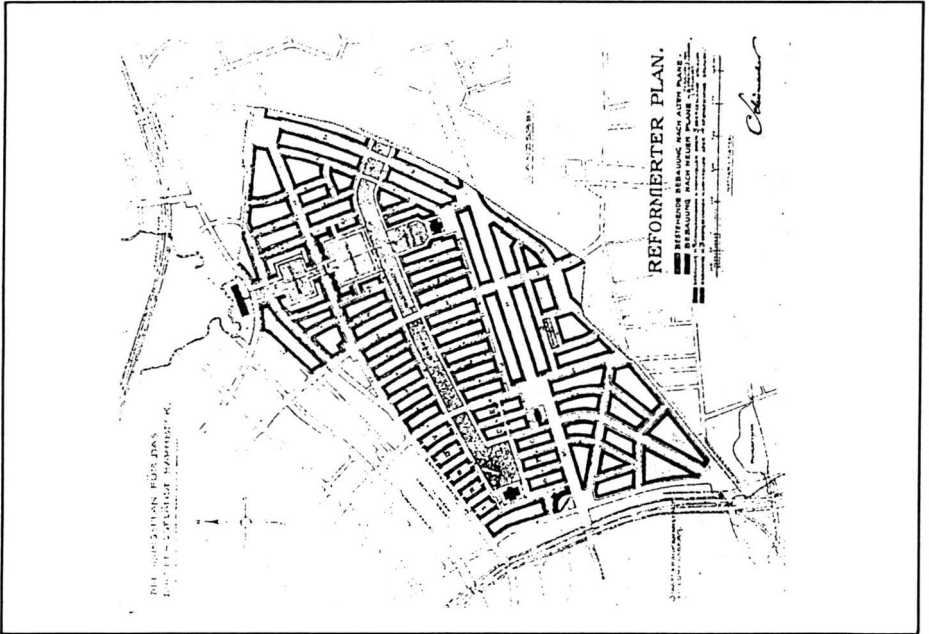


Abb.1

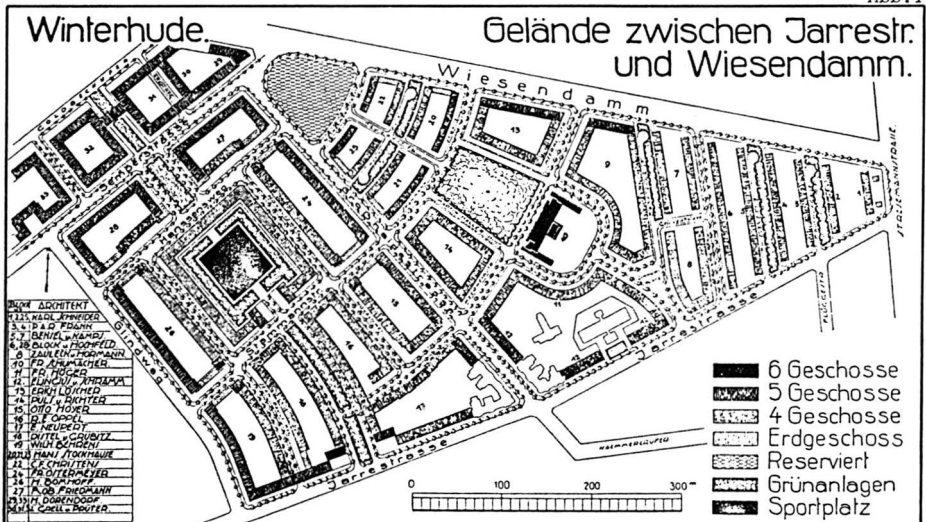


Abb.2

Abb. 3 Siedlung Langenhorn-Hamburg, 1926

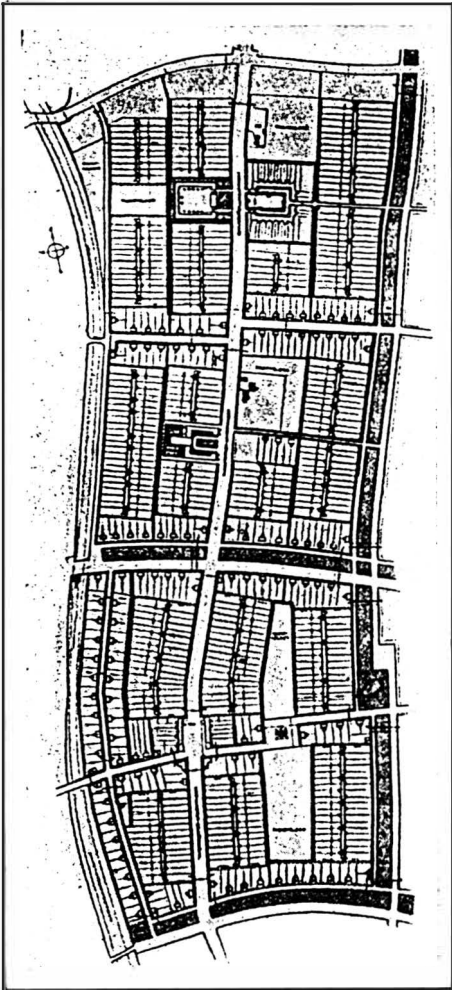


Abb. 3

Abb. 4 Bebauungsplan des ehemaligen Festungsrayons Köln, 1920/23

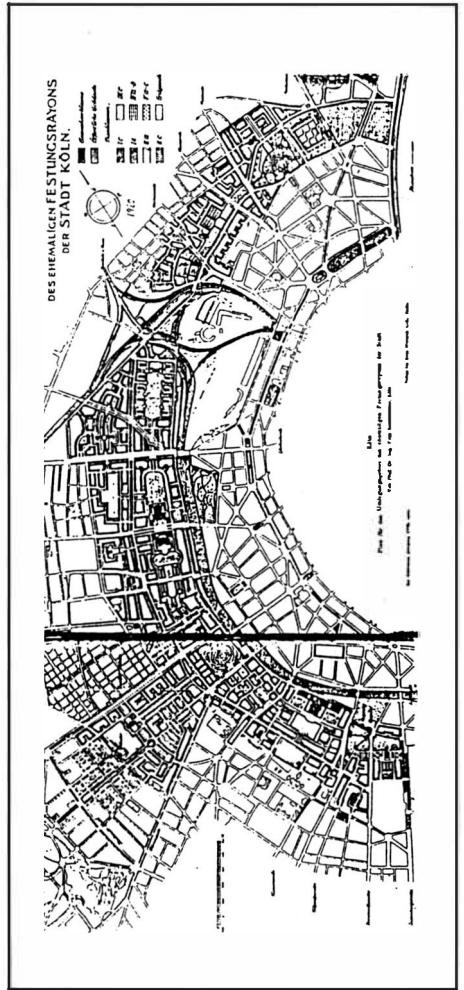


Abb. 4

Abb. 5-6 *Bebauungsplan des ehemaligen Festungsrayons Köln 1920/23, positiv- und Negativstruktur*

Abb. 7 *Gerade, gekrümmte, geknickte Strassen, Köln 1920/23 (1.1.1.d)*

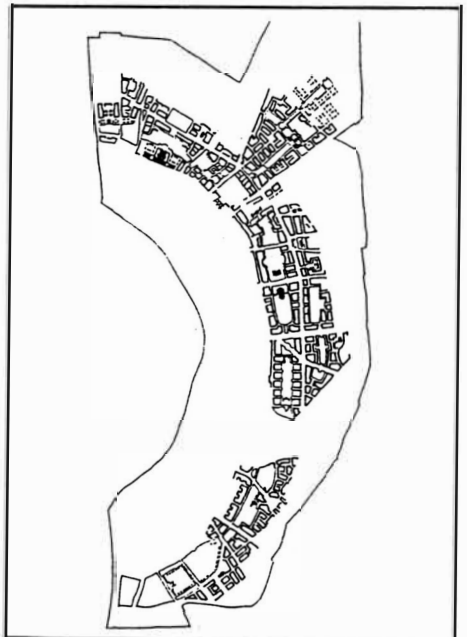
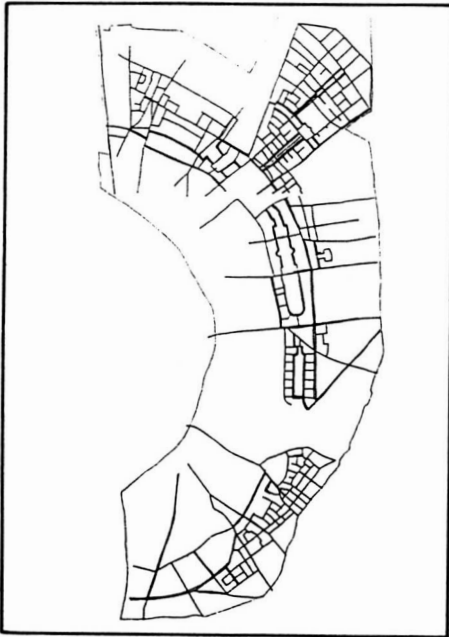
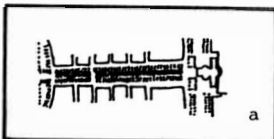
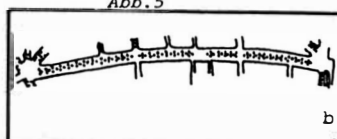


Abb. 5

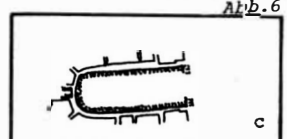
Abb. 6



a



b



c

Abb. 7

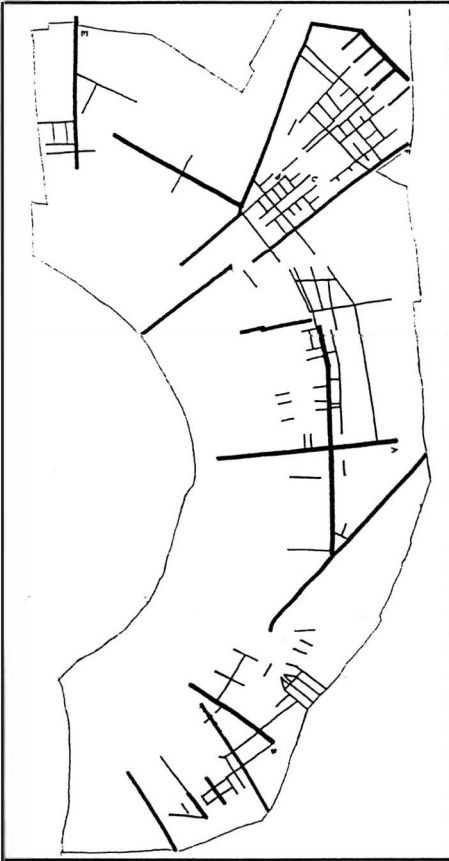


Abb. 8

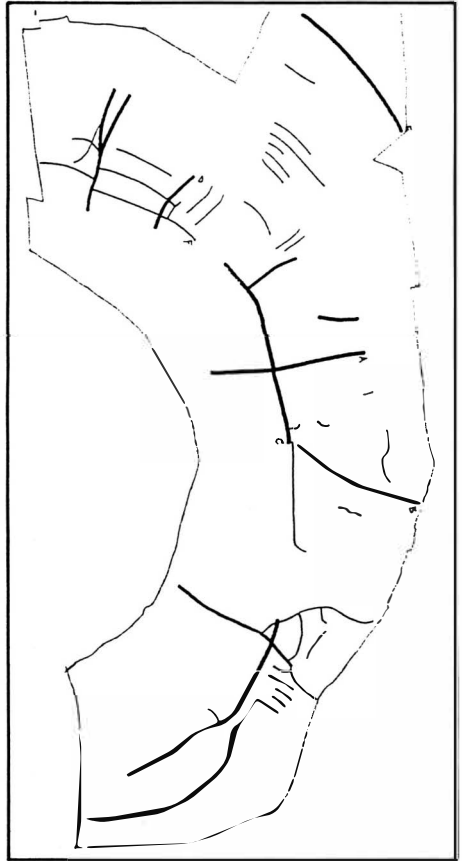


Abb. 9

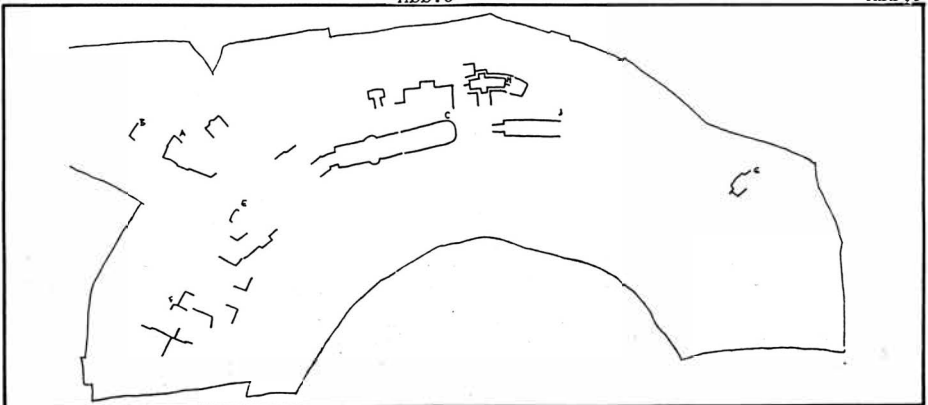


Abb. 10

Abb.11 *Betonte Strasseneinmündungen, Köln 1920/23 (1.1.1.g)*

Abb.12 *Strassensequenzen, Ebd. (1.1.1.j)*

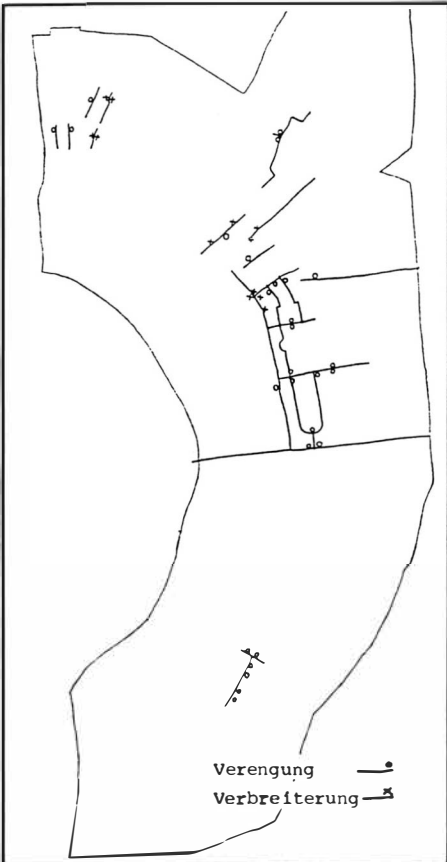


Abb.11

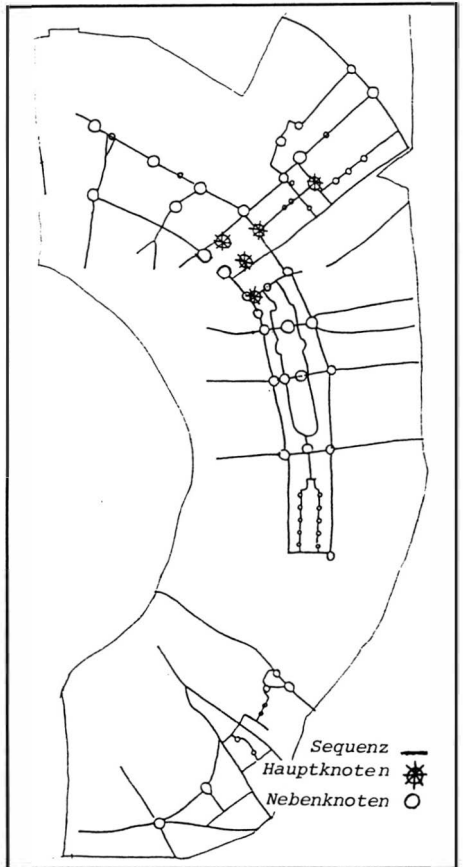


Abb.12

Abb.13

Geschlossen wirkende Strassen
Ebd. (1.1.1.i)

Abb.14

Strassen mit Alleebepflanzungen,
Ebd. (1.1.4.e)



Abb.13

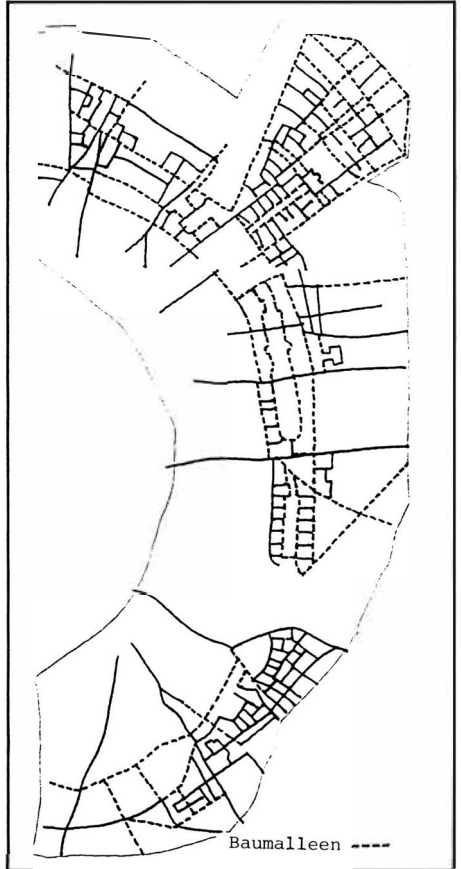


Abb.14

Abb.15-19 Bebauungsvorschläge aus: "Köln. Entwicklungsfragen einer Grosstadt" (3.1.1)

Modellaufnahme Köln 1920/23 (3.1.1)

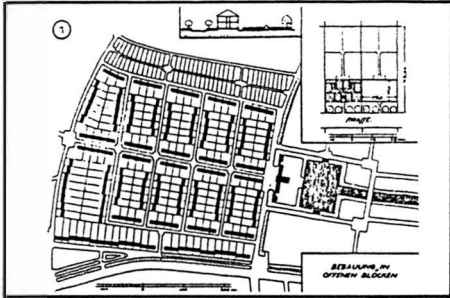


Abb.15

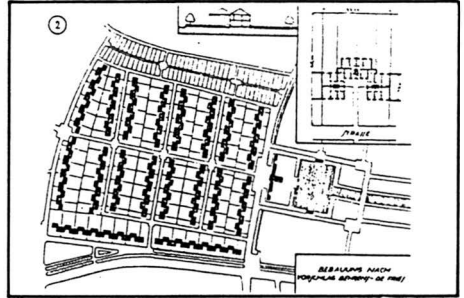


Abb.16

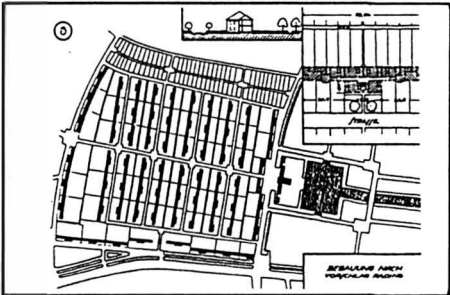


Abb.17

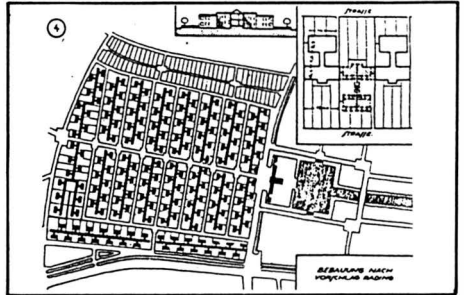


Abb.18

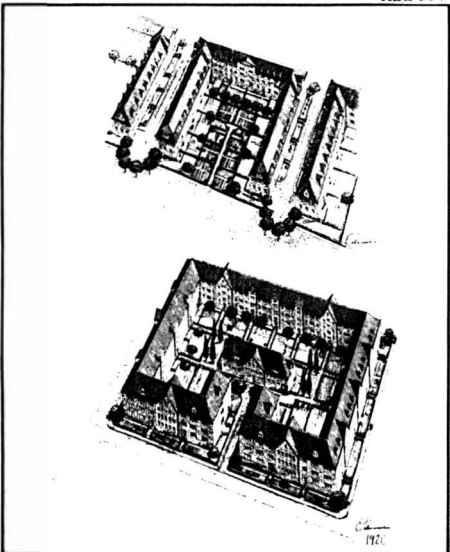


Abb.19

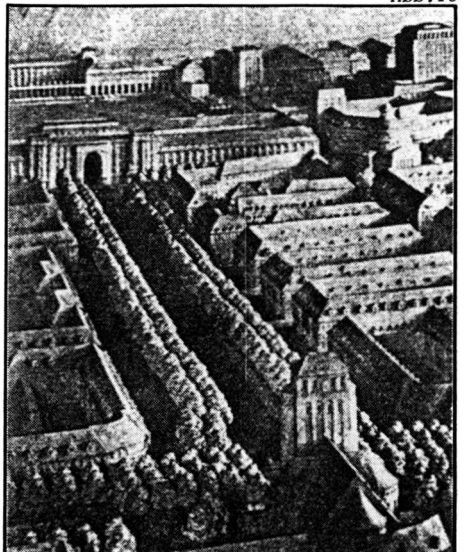


Abb.20

VII BRUNO TAUT (1880-1938)

Kurzbiographie

Wichtige Entwurfsarbeiten

Wichtige Publikationen

Typische Entwurfsarbeit

Tauts Äußerungen zur Gestaltung des Stadtraumes

Tabelle

Zum städtebaulichen Standpunkt von Bruno Taut

Tauts Auffassung von den Elementen des Stadtraumes

VII BRUNO TAUT (1880 - 1938)

Kurzbiographie

Am 04.05.1880 in Königsberg geboren. Besuchte die Baugewerkschule in Königsberg. 1903 Arbeit im Büro von Bruno Möhring in Berlin. 1904 arbeitet er bei Theodor Fischer in Stuttgart. Ab 1909 selbständige Praxis. 1913 beratender Architekt der Deutschen Gartenstadtgesellschaft. 1921 - 1924 Stadtrat in Magdeburg. 1924 - 1932 beratender Architekt der GEHAG in Berlin. 1930 Professor an der TH Charlottenburg. 1932 - 1933 Tätigkeit in der Sowjetunion. 1933 - 1936 Aufenthalt in Japan. 1936 - 1938 Professor der Architekturabteilung an der Akademie der Künste in Istanbul. Am 24.12.1938 in Istanbul gestorben.

Wichtige Entwurfsarbeiten

- Entwurf für eine Arbeiterkolonie in Stuttgart; 1905
- Wettbewerb für eine Wohnhauskolonie in Hamburg; 1907
- Gartenstadtsiedlung "Reform" in Magdeburg; 1913, (Abb. 4)
- Gartenstadtsiedlung "Am Falkenberg" in Berlin; 1913, (Abb. 3)
- Bergarbeitersiedlung "Oheim-Grube"; 1915/18
- Bergarbeitersiedlung Senftenberg; 1920
- Generalsiedlungsplan für Magdeburg; 1921/22
- Siedlung Berlin-Tegel "Freie Scholle"; 1924/32, (Abb. 5)
- Wohnanlage Berlin-Wedding "Am Schillerpark"; 1924/26 und 1927/28
- Großsiedlung in Berlin-Britz "Hufeisensiedlung", 1925/30, (Abb. 1)
- Wohnanlage Berlin-Britz "Siedlung Ideal"; 1925/30
- Siedlung Berlin-Mahlsdorf "Lichtenberger Gartenheim"; 1925/28
- Siedlung Berlin-Eichkamp; 1925/27
- Siedlung Berlin-Bahnsdorf "Paradies"; 1925/26
- Kleinsiedlung Berlin-Hohenschönhausen; 1926
- Kleinsiedlung Berlin-Johannisthal; 1927

- Waldsiedlung in Berlin-Zehlendorf "Onkel Toms Siedlung"; 1926/31, (Abb. 2)
- Wohnanlage Berlin-Prenzlauer Berg. "Wohnstadt Carl Legien"; 1928/30
- Wohnanlage Berlin-Wedding "Friedrich-Ebert-Siedlung"; 1929/31

Wichtige Publikationen

- Die Stadtkrone. Mit Beiträgen von P. Scheerbarth, E. Baron, A. Behne, Verlegt bei E. Diederichs, Jena (Repr. v. 1919), 1977 (1)
- Der Weltbaumeister. Architektur Schauspiel für symphonische Musik, Folkwang-Verlag Hagen i.W., 1920, (2)
- Die Auflösung der Städte, Hagen, 1920, (3)
- Bauen, Der neue Wohnbau, Hrsg. v. d. Architektenvereinigung "Der Ring", Verlag Klinkhardt & Biermann, Leipzig und Berlin, 1927, (4)
- Die neue Baukunst in Europa und Amerika, Julius Hoffmann Verlag, Stuttgart, 1930, (5)
- Frühlicht 1920-1922. Eine Folge für die Verwirklichung des neuen Baugedankens, Bauwelt Fundamente 8, Ullstein, Berlin, Frankfurt/ M/ Wien, 1963, (6)
- Architekturlehre. Grundlagen, Theorie und Kritik aus der Sicht eines sozialistischen Architekten, Hrsg. v. Tilmann Heinrich und Goerd Peschken, VSA, Hamburg/Westberlin, 1977, (7)
- Bruno Taut 1880-1938, Ausstellung der Akademie der Künste vom 29. Juni bis 3. August 1980, (8)
- Die Bauwerke und Kunstdenkmäler von Berlin. Siedlung Onkel Toms Hütte Einfamilienreihenhäuser 1929, Arch.: Bruno Taut, Prä.: Paolo Portoghesi, Einleit.: Julius Posener, Gebr. Mann Verlag Berlin und Il Punto Editrice, Roma Firenze, 1980, (9)
- Hilpert, Thilo. Hufeisensiedlung Britz 1926-1980, Ein alternativer Siedlungsbau der 20er Jahre als Studienobjekt, Dokumente aus Forschung und Lehre Nr. 1, Technische Universität Berlin, Berlin 1980, (10)

Typische Entwurfsarbeit

Als typische Entwurfsarbeit für Tauts praktische Bautätigkeit wurde seine Siedlung "Onkel-Toms-Hütte" (1926/31) gewählt. Diese Arbeit macht sein Dilemma zwischen Theorie und Praxis in den Fragen der Stadtraumgestaltung deutlich. Die Negativ-Struktur besteht nur aus den Straßen. Durch die Bebauung und ihre rhythmische Baulinie werden die Straßenräume lebendig. Einige der Straßen sind als "geschlossen" behandelt, andere aber drücken die "Unendlichkeit" aus.

Plätze gibt es in diesem Plan nicht.

Die Positiv-Struktur ist eine Synthese aus Reihenhäusern und Zeilenbauten als Geschoßbau; deswegen ist die Nutzung der Gärten in den Erdgeschossen oft undefiniert.

Diese Siedlung macht besonders Tauts Vorstellungen über die Anwendung der Farbe im Außenraum deutlich. Die Fassaden seiner Gebäude, wie die Türen- und die Fensterrahmen sind Ergebnis einer Folge von sorgfältigen Untersuchungen und spiegeln seine "Farben-Lehre" am deutlichsten wider. Die Farbe wirkt als Vermittler zwischen klassischen und modernen Bauformen.

Diese Siedlung zeigt am deutlichsten die Mischung von traditioneller und moderner Bauweise, die für Taut typisch ist.

Tauts Äußerungen zur Gestaltung des Stadtraumes

Stadtraum (Abb. 6-8)

Zit. 1

"Wenn also das Gefüge der eigentlichen Räume der Wohnung ein Gefühl der Wohnlichkeit und Behaglichkeit vermitteln kann, so gilt das in gleichem Maße von dem Außenwohnraum. Hierbei ist mit dem Außenwohnraum nicht etwa nur der eigentliche Wohngarten oder die Loggia der Stockwerkswohnung gemeint, sondern mehr noch im städtebaulichen Sinne der Raum, den die Hauswände der Siedlung im wesentlichen in sich schließen. ...

... das ist nicht allein hygienisch von Bedeutung, sondern übt auch den größten Einfluß auf die Gefühle von Behaglichkeit, Beschaulich-

keit, Stille, harmonischer Ruhe, Gemütlichkeit usw. aus, die die Räume der Wohnung selbst auslösen ..." - S. 224 (8)

1. Straße

1.1 Form

Zit. 2

"Aufgelöste Straßenfronten mit einer konvexen Wand auf einer Seite der Straßen durch Vor- und Zurücksetzen entstehen aus der gleichen Ursache: Serienbau bedeutet durchaus nicht Langeweile, die Wohnstraßen mit gleichartigen Haustypen brauchen durchaus nicht öde Korridore zu sein. Aus der Bewegung des Ganzen heraus kommt es zu Rücksprüngen, Raumbildungen von Straßen, die ein behagliches Wohnleben tragen können, eine Stille, die in anderer Weise als die barocken und mittelalterlichen Anlagen die Bewohner umfängt. Die Architektur, welche ja auch nicht dogmatisch zu umreißen ist, kann im Spielraum des Logischen und Wahrhaftigen diesen Grundzügen des Planes leicht folgen und eben die Bedeutung der Beziehungen von Mensch zu Mensch darstellen." - S. 222 (8)

c. Proportion

Zit. 3

"Wenn ... die Straßen zu breit und lang, die Plätze zu weit sind, so empfindet das Gefühl Kahlheit und Öde. ... Woran kann sich der Architekt wirklich halten? Nur an die gute Proportion. Hinsichtlich der oberen Grenze des Volumens ist das relativ leicht, weil auch das ungeübte Gefühl eine Grenze setzt. Die richtige untere Grenze aber zu finden, ist Sache eines feinen Fingerspitzengefühls ..." - S. 139 (7)

k. Vertikale Struktur

Zit. 4

"Unter dem Gesichtspunkt des "Außenwohnraumes" wird jedes vorhandene Element, das die Lage bietet, als eine Möglichkeit zur lebendigen

Gestaltung begrüßt werden, die Randbebauung an vorhandenen Straßen also ebenso wie der Zeilenbau." - S. 224 (8)

1.2 Funktion

Zit. 5

"Siedlungsstraßen in der Art von Korridoren für durchsausende Autos lehnt das Gefühl ab, ebenso lehnt es auch Korridorhöfe und Korridorgärten ab, die keinen Abschluß haben und in denen der Blick an den Hauswänden entlang gleitet, um sich schließlich ohne Haltepunkte im Nichts zu verlieren." - S. 224 (8)

1.4 Sekundäre und tertiäre Struktur

a. Farbe

Zit. 6

"Ich möchte hier in aller Öffentlichkeit aussprechen, daß ich es in der kurzen Zeit meiner hiesigen Amtsführung mit Schrecken ansehen mußte ... daß jedes dieser neugestrichenen Häuser ohne jede weitere Rücksicht den gleich speckigen milchgrauen Saucenanstrich bekam, der sich in der allerstrengsten Skala bewegt, vom milchgrau bis zur Erbsensuppe. Die Farbe soll den Bauten ihren Charakter zurückgeben." - S. 66 (8)

"Der wesentlichste Gesichtspunkt dabei liegt nach unserer Meinung darin, daß die Weiträumigkeit der Siedlung durch die Farbe in verstärktem Maße hervorgehoben werden muß. Die verschiedene Aktivität der Farbe sowie ihre Leuchtkraft ermöglicht es, räumliche Anlagen in bestimmten Dimensionen zu erweitern, um sie wieder in anderer Richtung zusammenzudrängen. ...

Andererseits soll diese Wirkung durch die entgegengesetzte Farbwahl bei den Fluchten an den Kopfstraßen verstärkt werden und zwar dadurch, daß für die Häuser eine ausgesprochen hervortretende Farbe mit der für das Auge gleichzeitig angenehmsten und stärksten Aktivkraft gewählt ist." - S. 68 (6)

"Sodann gilt es, die Beziehung der Farbe zum Sonnenlicht, also zum Licht der Tageszeiten, zu verwerten. Das Vormittagslicht ist kühl,

das Nachmittagslicht dagegen warm - Konsequenz: die Ostseiten erhalten grünen Anstrich, die Westseiten dunkelroten, beide jedoch in ungefähr gleichen Tonstärken ..." - S. 228 (8)

"Farbe im äußeren Raum war lange Zeit ein völlig verlorener Begriff, so verloren, daß schüchternste Versuche zur äußeren Farbigkeit im günstigsten Falle nachsichtiges Lächeln der alles besser wissenden Zeitgenossen erregten. ...

Es war ja mit der Farbe auch das früher so sichere Gefühl für die räumliche Wirkung von Plätzen und Straßen geschwunden ... Grau war und bleibt die Stadt." - S. 99 (6)

"Form mit Farbe ist klarer: Form und Farbe als sich ergänzende, im Wert sich erhöhende Faktoren beobachtete man gleicherweise in jener Zeit, die noch das ursprünglichste und fast selbstverständliche Gefühl für die räumliche Wirkung der Plätze und der Straßen hatte. Die Farbe gab der Form erst das echte Leben." - S. 152 (6)

"Sie hat aufgrund ihrer besonderen optischen Eigenschaften die Fähigkeit, eine Wandfläche dem Auge sehr angenehm oder auch im Gegenteil sehr abstoßend zu machen; ..." - S. 153 (9)

"Da die Farbe die Fähigkeit hat, die Abstände der Häuser zu vergrößern oder zu verkleinern, den Maßstab der Bauten so oder so zu beeinflussen, sie also größer oder kleiner erscheinen zu lassen, die Bauten mit der Natur in Zusammenhang oder in Gegensatz zu bringen und all dergleichen mehr ..., so muß also auch mit ihr ebenso logisch und konsequent wie mit jedem anderen Material gearbeitet werden." - S. 154 (9)

"Die objektive Arbeit mit der Farbe und die Betrachtung der Farbe als eines nicht zu umgehenden und unentbehrlichen Baumaterials wird am besten dazu helfen, jede derartige Entartung zu vermeiden und den Weg zu einem wirklich volkstümlichen und doch nicht sentimental-süßlichen Bauen zu öffnen." - S. 156 (9)

1.4 Sekundäre und Tertiäre Struktur

d. Schmuck

Zit. 7

"Erker, Balkone und Loggien bilden jetzt das eigentliche System der

Architektur, das jedes weitere Schmuckmittel erübrigt ... Die Eingangsseiten ... zeigen im Äußeren das innere Gefüge: das Treppenhaus und der Dachboden heben sich durch einen farbigen Verputz von den eigentlichen Wohnungsteilen klar ab. Der Reichtum der architektonischen Gliederung beruht auch sonst lediglich auf der Logik des Grundrisses." ...

"Betonplatten an den Eingängen als Regenschutzdächer und dergleichen, kurz alles Momente, welche an die Stelle jeder bloßen Dekoration die logische Ausbildung der Struktur des Baues setzen, derart, daß der Organismus selbst durch seine natürliche und mit der Zweckmäßigkeit voll übereinstimmende Schönheit spricht." - S. 220 (8)

3. Bebauung

3.1 Form

Zit. 8

"Die neue entstehende Formenwelt, welche der Serienbau herbeiführt, muß dem Produktionsprozeß entsprechen und auf der Aneinanderreihung weniger Elemente beruhen, sowohl was das Hausganze betrifft wie seine Einzelheiten. Mit der Musik verglichen, handelt es sich weniger um die Melodie als um den Rhythmus Und in der Tat muß denn auch die neue Architektur weniger die Spezialempfindungen des Einzelnen als die Entwicklungslinie der Gesamtheit prägen, ... Es muß mit allem Nachdruck betont werden, daß ebenso wie die Gesamtform auch die Einzelform aus dem gleichen konsequenten Grundgedanken des Serienbaues abgeleitet werden muß. Sie darf nur der logischen Vertiefung in das Problem ihre Entstehung verdanken, nicht aber irgendwelchen sentimentalischen Erinnerungen an frühere Jahrhunderte." - S. 222 (8)

3.3 Geschichtlicher und architektonischer Wandel

Zit. 9

"Das wichtigste Ergebnis aus den Betrachtungen über die Funktion ist die Elastizität jeder Bauanlage. ... Außerdem wissen wir nicht, was die Zukunft bringen wird. Wir sollten es uns zur Pflicht machen, in

keinem Fall die kommende Entwicklung zu verbauen. Das bedeutet das Abgehen von jeder Starrheit, schon deshalb, weil jeder wichtigere Bau von heute mit einer späteren Erweiterung oder Veränderung rechnen muß. Aber auch gegenüber der Vergangenheit muß man elastisch sein. Man darf nicht schöne alte Bauten ohne weiteres zum Opfer bringen, wenn die momentane Meinung der Hygieniker, Verkehrstechniker usw. es verlangt. Die Verkehrstechnik z. B. hat einen kurzen Atem, da sie von der maschinellen Erfindung abhängt. Man hat Türme und Stadttore abgerissen und damit nicht allein sich um ein wertvolles Bauwerk ärmer gemacht, sondern einem ganzen Stadtteil, auf dessen höchsten Punkt ein solcher Turm stand, für alle Zeiten sein charaktervolles Gepräge genommen. Hinterher stellte sich heraus, daß dieses Verkehrshindernis eigentlich sehr gut wäre, wenn es noch dastünde, weil der Verkehr, besonders am Zusammenschchnitt großer Verkehrsadern, damit geordnet wird." - S. 153 (7)

Zum städtebaulichen Standpunkt von Bruno Taut

Tauts professioneller Weg war kein kontinuierlicher Aufstieg. Er begann mit dem Pavillon der Glasindustrie für die Werkbundausstel- lung 1914 in Köln und wurde durch den Ersten Weltkrieg unterbrochen. Der Mangel an praktischen Aufgaben hat ihn sich der reinen Theorie widmen lassen. Obwohl Phantasieprodukte sich kaum mit der normalen architektonischen Praxis verbinden, haben diese Visionen einer bes- serten Zukunft (als Gegensatz zum grauen Alltag des Krieges) einen großen Einfluß auf seine weiteren Arbeiten ausgeübt. (A) Trotz seiner theoretischen Überlegungen und Schriften (In den Zeitschrif- ten "Sturm", "Frühlicht", - Artikel in der Magdeburger Tageszeitung, usw.) überwiegt in seinem Gesamtwerk die praktische Tätigkeit. In einer Vielzahl von Siedlungen zeigt sich sein allmähliches Eindrin- gen in die besonderen Probleme der Siedlungen für Arbeiter und kleine Beamte, die er als seine Hauptaufgabe empfand. Diese Siedlun- gen zeigen ihn als einen vielseitigen Baumeister: als den Planer und gestaltenden Architekten in einer Person. Obwohl viele seiner Werke als beispielhaft für das "Neue Bauen" gelten, ist sein Siedlungskon- zept, allgemein gesehen, auch mit dem traditionellen Siedlungsbau, besonders mit der Gartenstadtbewegung verknüpft (B) (C). Fast alle seine Siedlungen tragen dieses widersprüchliche Siegel.

Durch die Planung und Lösung der Details in seinen Arbeiten, beson- ders in seiner späteren Phase, zeigt sich Bruno Taut als ein "Archit- ekt-Städtebauer". Sein Konzept des Stadtraums verlangt die Ganzheit der Details, den Zusammenklang von Form und Funktion. Taut sagt: "Die Schönheit entsteht aus der direkten Beziehung zwischen Bau und Zweck, aus den natürlichen Eigenschaften des Materials und aus der Eleganz der Konstruktion.

Die Ästhetik des neuen Bauens kennt keine Grenze zwischen Fassade und Grundriß, zwischen Straße und Hof, vorne und hinten. Keine Einzelheit ist als Selbstzweck da, sondern sie ist dienendes Glied der Gesamtheit. Was gut funktioniert, sieht gut aus. Wir glauben einfach nicht mehr daran, daß etwas schlecht aussieht, und doch gut funktioniert. Das Haus selbst verliert auch als Ganzes ebenso wie seine Einzelteile die Abgrenzung und Isolierung. Wie seine Einzel- teile untereinander vom Zusammenspiel leben, so das Haus mit seinen

P R I N Z I P	
P O S I T I O N	
X U S S E R U N G	

BAUMEISTER (1833-1917)
SITTE (1843-1903)
HENRICI (1842-1919)
STOBEN (1845-1936)
UNWIN (1863-1940)
SCHUMACHER (1869-1947)
TAUT (1880-1938)
METZEL (1882-1945)

		S T R A S S E			
	a	LÄNGE		1.1.1 FORM	
	b	BREITE			
	c	PROPORTION			
	d	GERADHEIT/UNGERADHEIT			
	e	KREUZUNG			
	f	STRASSE-PLATZEINMUNDUNG			
	g	STRASSE UND BEBAUUNGSLINIE			
	h	STRASSE UND TOPOGRAPHIE			
	i	GESCHLOSSENHEIT			
	j	STRASSESEQUENZ			
	k	VERTIKALE STRASSENSTRUKTUR			
		1.1.2 FUNKTION DES STRASSENRAUMES			
		1.1.3 GESCHICHTLICHER U. ARCHITEKT. WANDEL			
	a	FARBE		1.1.4 SEK. U. TERT. STRUKTUR	
	b	MATERIAL			
	c	ERKER, KONSOLE, ARKADE, PERGOLE,			
	d	SCHMUCK			
	e	GRON			
	f	SCHILDER UND INFORMATION			
	g	BREITE DES FASSADENFRONTES			
		N E G A T I V			

			- S T R U K T U R	
			2.1 P L A T Z	
			2.1.1 FORM	
			a	GRÖSSE
			b	PROPORTION
			c	SYMMETRIE
			d	REGELMÄSSIGKEIT/UNREGELMÄSSIGKEIT
			e	PLATZFOLGE
			f	GESCHLOSSENHEIT
			g	PLATZ UND BEBAUUNGSLINIE
			h	PLATZ UND TOPOGRAPHIE
			i	DENKMAL-, BRUNNENSTELLUNG
			j	HAUPTGEBÄUDESTELLUNG
			k	VERTIKALE PLATZSTRUKTUR
			2.1.2 FUNKTION DES PLATZRAUMES	
			2.1.3 GESCHICHTLICHER U. ARCHITEKT. WANDEL	
			2.1.4 SEK. U. TERT. STRUKTUR	
			a	FARBE
			b	MATERIAL
			c	ERKER, KONSOLE, ARKADE, PERGOLE,
			d	SCHMUCK
			e	GRÜN
			f	WASSER
			g	SCHILDER UND INFORMATIONEN
			h	BREITE DES FASSADENFRONTES
			B E B A U U N G	
			3.1 BEBAUUNG	
			3.1.1 FORM	
			a	GRÖSSE
			b	REGELMÄSSIGKEIT/UNREGELMÄSSIGKEIT
			c	BEBAUUNG UND GELÄNDE
			d	BEBAUUNG UND WETTERSEITEN
			e	BEBAUUNG UND ECKLÖSUNGEN
			f	FREIFLÄCHEN (INNENHOF, GRÜN, GEBÄUDE)
			g	BEBAUUNG UND ÖFFENTLICHE GEBÄUDE
			3.1.2 FUNKTION	
			3.1.3 GESCHICHTLICHER U. ARCHITEKT. WANDEL	
			3.1.4 SEK/TER	
			a	Dachform
			b	ZAUN
			c	TEXTUR
			P O S I T I V - S T R U K T U R	

Kameraden. Es ist ein Erzeugnis kollektiver und sozialer Gesinnung. Wiederholung ist also nicht unerwünscht, sondern im Gegenteil das wichtigste Kunstmittel. Bei gleichen Bedürfnissen gleicher Bau, daher Abweichung zum Besonderen nur, wo das Bedürfnis ein besonderes ist. Besondere, die Gleichartigkeit aufhebende Bedürfnisse sehen wir nur oder vorwiegend in Bauten von umfassender also sozialer Bedeutung." (D)

Seine theoretischen Vorstellungen des Bauens sind in den sozialen städtebaulichen Aufgaben seiner Berliner Zeit (1924 - 1932) am deutlichsten zum Ausdruck gekommen. (E) Das war tatsächlich der Höhepunkt seiner Karriere. Seine Siedlungen aus dieser Zeit (etwa 10.000 Wohnungen) sind die folgerichtige Fortsetzung seiner Tätigkeit in Magdeburg (1921 - 24) und seiner Vorkriegserfahrungen mit der Gartenstadtbewegung.

Zusammen mit Martin Wagner errichtete Taut erste Nachkriegssiedlungen für verschiedene staatliche Baugesellschaften, später ab 1924 konzipiert er für die GEHAG seine bekanntesten Arbeitersiedlungen. Er sagt dazu selbst: "Der Gedanke der Gemeinschaft hat hier in höchster baukünstlerischer Weise architektonische Form gefunden." (F)

Taut ironisiert die "Autonomie" und poetische Kunst der Moderne: Dadurch drohen die "Äußerlichkeiten" die schwer erkämpften Errungenschaften des "Neuen Bauens" zu erschüttern (G): "Schließlich ist es was dem Architekten früher an der Fassade so viel Arbeit gemacht hat, legt ein plattes Dach rauf und - die gebaute Platitude ist fertig. Sieht es dann noch allzu stumpfsinnig aus, so zieht man mit der Reißschiene ein paar horizontale Linien. Wie die linierten Fassaden, so auch die Bebauungspläne; auch sie sind vielfach nichts anderes als parallel linierte Fassaden. Wenn man es aber besonders interessant machen will, so holt man sich aus einem der Bücher über die "Schönheit der Technik" einige Motive von Dampfern, bei denen das Deck (allerdings aus der Technik des Dampfbaues heraus) die gewünschte horizontale Bänderung zeigt. Und da diese Teile beim Dampfer weiß gestrichen sind, so müssen sie selbstverständlich auch bei den Bauten weiß bleiben." (H)

Seine Siedlungen sind räumliche Ergänzungen und Entlastungen der in der Nähe liegenden größeren Städte. Ihre Funktion besteht überwie-

gend im Wohnen. Andere Funktionen sind begrenzt auf die tägliche Versorgung. Daher "leidet" sein planerisches Konzept an den gleichen Fehlern wie die Konzepte des "Neuen Bauens" insgesamt: an funktio-neller und gestalterischer Monotonie. "Wiederholung ist also nicht unerwünscht, sondern im Gegenteil das wichtigste Kunstmittel. Bei gleichen Bedürfnissen gleicher Bau, daher Abweichung zum Besonderen nur, wo das Bedürfnis ein besonderes ist." (1)

Sein Interesse war fast ausschließlich der Bebauung gewidmet, dem Wohnungsbau. Der Außenraum war als eine grüne Komponente der Funktion des "Wohnens" vorgesehen. Hierzu sagt Taut: "... die unmittelbare äußere Umgebung der Wohnung für die Wohnung selber von größter Bedeutung ist, den Wohnwert einer Wohnung erhöhen oder vermindern kann ... Hierbei ist mit dem Außenwohnraum nicht etwa nur der eigentliche Wohngarten oder die Loggia der Stockwerkswohnung gemeint, sondern mehr noch im städtebaulichen Sinne der Raum, den die Hauswände der Siedlungen im wesentlichen in sich schließen. Wie dieser Raum zur Sonne, zum Wind und in seinen Dimensionen angelegt ist, wie er sich zum Schall verhält, das ist nicht allein hygienisch von Bedeutung, sondern übt auch den größten Einfluß auf die Gefühle von Behaglichkeit, Beschaulichkeit, Stille, harmonischer Ruhe, Gemütlichkeit usw. aus, die die Räume der Wohnung selbst auslösen. Die bisherige Bautätigkeit Tauts bei der GEHAG enthält eine fast lückenlose Skala von Außenwohnräumen, eine Mannigfaltigkeit der äußeren Gruppierung, die sich im wesentlichen mit der Eng- und Weiträumigkeit der Siedlung deckt, genauer genommen jedoch davon erst ihren Ausgang nimmt.

Im Flachbau und besonders in der eigentlichen Streusiedlung mit Einzel- und Doppelhäusern setzt man oft seine Hoffnung darauf, daß die Mängel der Wohnlichkeit durch die Pflanzen der Gärten, durch Gebüsch und Bäume korrigiert werden; doch hält diese Korrektur im Winter nicht stand. Man sieht also, daß gerade hier schon die Aufgabe in ihrer vollen Verpflichtung beginnt, weil das bedächtige Leben in den Straßen der Flachbausiedlungen diese Straßen zu einem Wohnraum macht. Die Lösung der Aufgabe kann natürlich nicht auf romantischem Wege unter Nachahmung alter Dorf- und Kleinstadtstraßen vor sich gehen; sie wird genau in derselben Weise erfolgen wie im Wohnungsinneren, also beim Grundriß, in dem die praktischen Vorausset-

zungen selber zur Form werden, indem also jene Gemütswerte sich einstellen - sozusagen, ohne daß man es merkt, also ohne sichtbare Mache. Bei der völligen Streusiedlung kann es die völlige Gleichheit der Häuser sein, die sich mit ihrer variierten Stellung in der Parzelle zu einem harmonischen Spiel vereinigt. Bei der Reihenhaussiedlung kann das, was vorher richtig war, nämlich die Gleichheit, zur Gleichförmigkeit werden, die bloße Betonung der Aufreihung zur tötenden Langeweile. Trotzdem aber darf das System der Aufreihung nicht kaschiert werden und die Gliederung nicht als Willkür auftreten. Immer müssen diese Elemente im Einklang mit dem Praktischen stehen, indem die Straßenführung oder die Lücken zwischen den Reihen, oft auch der Wechsel in der Hausgröße jene Variationen in den Gruppierungen zu natürlichen und organischen machen (Einfamilienhaussiedlung Zehlendorf 1929 - 1930 als Beispiel für die Gestaltung der Lücken und Zeilenhaussiedlung Britz für die des Typenwechsels). Jene Gefühlswerte können sich nur da einstellen, wo die Sinne einen faßlichen Raum vorfinden, einen Raum also, dessen Abmessungen Beziehungen zueinander haben. Siedlungsstraßen in der Art von Korridoren für durchsausende Autos lehnt das Gefühl ab, ebenso lehnt es auch Korridorhöfe und Korridorgärten ab, die keinen Abschluß haben und in denen der Blick an den Hauswänden entlanggleitet, um sich schließlich ohne Haltepunkt im Nichts zu verlieren. Ein Zeilenbau, der als abstrakte Forderung brutal über die Gegebenheiten der Landschaft und des Geländes hinweggeht, müßte konsequenterweise auf Rädern und Schienen um die ganze Erde herumrollen. Die natürlichen Hindernisse dagegen, die die rollende Theorie in Berg, Wald, Wasser usw. findet, sind in Wahrheit die allerwertvollste Hilfe des Architekten. Er würde sich selber seiner hauptsächlichsten Wirkungsmittel berauben, wenn er nicht erkennen würde, daß diese Hindernisse den Siedlungen erst ihre sinnliche Nähe geben, die erst durch Beachten und nachgiebiges Befolgen der Gebote des Bauplatzes zu wirklich konkreten Gebilden werden und erst damit alle notwendigen Gefühlswerte erhalten können. Dies trifft zu, ob es sich um weitgehendste Schonung des Waldes wie in Zehlendorf handelt oder um die Entwicklung der Form aus der Bodengestaltung wie bei dem Hufeisen in Britz oder um die Bildung von Überschneidungen und Durchblicken, die eine alte Allee und die Umgrenzungslinien des Bebauungsplanes zur Basis haben. (Neue

Zeilenhaussiedlung in Britz.) ... Diese Möglichkeiten zur Variation sind Gestaltungselemente allerhöchsten Grades, weil sie das Räumliche der städtebaulichen Anlage im höchsten Maße beeinflussen, also wohl am stärksten dazu beitragen, das hervorzurufen, was hier der Außenwohnraum genannt wird. Selbstverständlich kann es sich auch hier nicht um ein willkürliches Phantasiespiel handeln, sondern um eine organische Ableitung des Ästhetischen aus den praktischen Voraussetzungen oder, richtiger gesagt, um eine Gestaltwerdung der praktischen Elemente selbst." (J)

Seine Theorien und besonders seine Praxis zeigen, daß sein Schwerpunkt auf der Architektur der Siedlungen lag und auf die Qualität des Wohnens gerichtet war. (Höherer Leben- und Wohnstandard, bessere technische Versorgung der Wohnungen für die unteren Bevölkerungsschichten usw.)

Dort wo die Gestaltung monoton und langweilig zu werden drohte, versuchte er als Architekt Lösungen zu finden. In diesem Bereich sind seine hervorragenden Untersuchungen und Experimente mit der Farbe sein größter Beitrag. Mit diesen Untersuchungen hat er schon in den frühen Jahren seiner baulichen Tätigkeit begonnen, in seiner Magdeburger Zeit. Seine Siedlungen wie die "Reform"-Siedlung Magdeburg (1913), die Gartenstadt Falkenberg, die "Tuschkastensiedlung" (1913), Onkel Toms Hütte Berlin (1926/32) spiegeln dieses Interesse. Die "Positiv-Struktur" in Tauts Siedlungen ist mit Ausnahme von ein paar Lebensmittelversorgungsanlagen ausschließlich eine Wohnbaustruktur. Das führt selbstverständlich zur Verarmung des Lebens im Stadtraum.

Baulich gesehen ist seine Positiv-Struktur wie der Straßenraum ein Versuch der Versöhnung klassischer Bauweise (Reihenhäuser) mit der modernen (Zeilenbau) - Hufeisensiedlung und Onkel-Toms-Hütte sind solche Beispiele. Freie Scholle (1924/32), Wohnstadt Carl Legien (1928/30), Berlin-Prenzlauer Berg (1928/30) sind eine Mischung von halboffener Blockbebauung und Zeilenbau, seine Reform-Siedlung Magdeburg (1913), Beamtenkolonie des Hamburger Bauvereins (1907) sind mehr als Siedlungen der Gartenstadtbewegung entstanden.

Die Höhepunkte seines Siedlungsbaus sind "Onkel-Toms-Hütte" und die

Hufeisensiedlung (beide in Berlin). Durch diese Anlagen wird endgültig bestätigt, daß er sich bei seiner Tätigkeit um eine Synthese bemüht aus alten und auf neue Weise betrachteten städtischen Strukturen. Ihren Ausdruck finden diese Bemühungen in einer Übergangsform zwischen dem klassischen Bauen und der "Moderne". In dieser eigenartigen Auffassung des Stadtraumes spielt die Anwendung der Farbe eine besondere Rolle. Damit bereichert er die puritanische Reinheit und Klarheit neuer architektonischer Formen und erzielt so verschiedene "Temperaturen" des öffentlichen Raumes, was ihn wesentlich von seinen Vorgängern und Zeitgenossen unterscheidet. Die Entwicklung seines Farbenkonzeptes kann man von seinen frühen bis zu seinen reifen Werken verfolgen. Die Sorgfalt der Anwendung der Farbe bei Fenster- und Türrahmen bis hin zu den Wandflächen bewirkt angenehmere und menschenfreundlichere öffentliche Räume und gibt seinen Siedlungen (fast ausnahmslos) eine stark betonte individualistische Note, was bei den Bewohnern sehr beliebt war. (- Ein Beweis dafür sind auch die Spitznamen für seine Siedlungen z. B. Tuschkasten-Siedlung, Onkel-Tauts-Hütte, usw.). Seine Vorliebe für die Farbe als "neues Material" ist ein Echo seiner Liebe zur Malerei und zeigt eine fast renaissanceartige Verknüpfung der Architektur und Malerei in seiner Bauweise.

Tauts Auffassung von den Elementen des Stadtraumes

Die "Negativ-Struktur" erscheint bei Taut nur als Straßenraum und Grünfläche. Der Straßenraum vermittelt etwas von den klassischen städtebaulichen Konzeptionen der Straße. Seine Unterteilung in kleinere Raumabschnitte (wie z. B. bei Onkel-Toms-Hütte Berlin Abb. 9 und 15) drückt sein Bemühen um dem Menschen entsprechende Maßstäblichkeit aus. - Durch die Geschlossenheit des Straßenraumes, bei Nebenstraßen betonte End- und Kopfseite (Abb. 14), durch wechselnde Farb- und Fassadengestaltung der vertikalen Struktur, erreicht er einen viel angenehmeren Straßenraum als die Vertreter des neuen Bauens. Gleichzeitig aber drücken die übergeordneten Straßen in ihrer Gestalt die Unendlichkeit, die Ferne aus (Abb. 14 - die beiden Nord-Süd-Straßen). Seine Straßenplanung und -ausführung zeigten das

Bestehen und die Anerkennung dieses Elementes aber in einer Übergangsform.

Im Mangel an Platzanlagen zeigt sich eine für die Moderne typische Ignoranz dieses Stadtraumelementes.

Wegen dieses seines Straßenkonzepts kann man seine Tätigkeit als ein letztes Echo der klassischen Behandlung des Straßenraumes bezeichnen.

Grünanlagen bei Taut dienen der Verbesserung der Funktion des Wohnens. (K) In vielen Fällen bestehen unklare Eigentumsituationen bei den Grünanlagen. - Es gibt viel "Niemandes-Land", wie z. B. in der Siedlung "Onkel-Toms-Hütte". Obwohl private und gemeinschaftliche Flächen klar abgegrenzt sind, bleibt in vielen Fällen die Frage der ungestörten privaten Nutzung offen. (L)

In Theorie und Praxis hat sich Taut als Architekt und Städtebauer bewiesen. Die architektonisch-menschliche Note (in den architektonischen Details, wie Fenster- und Türöffnungen, Gliederung der Hausfassaden, erfinderische Anwendung von Farbe usw.) macht die rein funktionellen Großkonzepte seiner Siedlungen einmalig und nimmt ihnen den Puritanismus der Moderne.

In diesem Sinn kann Tauts theoretische und bauliche Tätigkeit als ein bemerkenswertes Experiment verstanden werden, wie das von May, Gropius usw., andererseits aber als der Versuch einer Synthese von klassischen und neuen Gestaltungsprinzipien mit neuen Planungskonzepten.

Tauts originellster und bemerkenswertester Beitrag im Rahmen der Untersuchungen dieser Arbeit ist seine Anwendung der Farbe in den öffentlichen Räumen der Stadt (Farbe als neues Material; östliche Fassaden mit warmen, westliche mit kalten Farbanstrichen versehen usw.).

Anmerkungen

- (A) In dieser Zeit entsteht "Frühlicht", "Die Auflösung der Städte", "Der Weltbaumeister" usw. Alle sind nach dem Ersten Weltkrieg veröffentlicht (1920 - 22).
- (B) Seine ersten Siedlungsaufgaben waren für die Gartenstadt-Genossenschaften. Z. B. Arbeiter-Kolonie in Stuttgart (1905), oder "Reform"-Siedlung in Magdeburg (1913) oder "Am Falkenberg" in Berlin (1913).
- (C) Die größte "Modernität" zeigen seine späteren Siedlungen, wie z. B. Am Schillerpark in Berlin (1924/26) oder Hufeisensiedlung in Berlin (obwohl nicht in allen Details) (1925/31).
- (D) Taut, Bruno: Die neue Baukunst in Europa und Amerika, Stuttgart, 1979 (2. Aufl.), S. 6
- (E) Am Ende seiner Amtszeit in Magdeburg äußert er sich über das Vergangene und über seine Erwartungen von Berlin: "Meine eigentliche Arbeit ist in Magdeburg zu Ende; denn Beraten und Anregen allein ist nichts, wenn man nicht an positiven Arbeiten immerfort die Berechtigung dazu nachweist ..."; in: Bauwelt, 15, 1924, H. 5, S. 68
- (F) Taut, Bruno, in: Wohnungswirtschaft, 1928, S. 107
- (G) Ebd., S. 106
- (H) Ebd., 1929, S. 105
- (I) Taut, Bruno: Die neue Baukunst ..., S. 6
- (J) Taut, Bruno: Nachrichtenblatt der EINFA, Nr. 4, 1931, S. 2ff.
- (K) "Wenn also das Gefüge der eigentlichen Räume der Wohnung ein Gefühl der Wohnlichkeit und Behaglichkeit vermitteln kann, so

gilt das in gleichem Maße von dem Außenwohnraum. Hierbei ist mit dem Außenwohnraum nicht etwa nur der eigentliche Wohngarten oder die Loggia der Stockwerkswohnung gemeint, sondern mehr noch im städtebaulichen Sinne der Raum, den die Hauswände der Siedlung im wesentlichen in sich schließen"; in: Gehag-Nachrichten, II 1-2, 1931, S. 9ff.

- (L) Da es sich hier um zeilenförmig angeordnete Geschoßbauten handelt, bei deren Erdgeschoßwohnungen die Reihenhaustradition der Gartenstadtbewegung übernommen worden ist, ergeben sich Probleme der alltäglichen Nutzung aus der Vermischung der beiden Bau- und Wohnformen.

Abb.1 "Hufeisensiedlung" Berlin-
Britz, 1925

Abb.2 "Onkel-Toms-Hütte" Berlin-

Abb.3

Zehlendorf, 1926/32
Gartenstadt Falkenberg, 1913

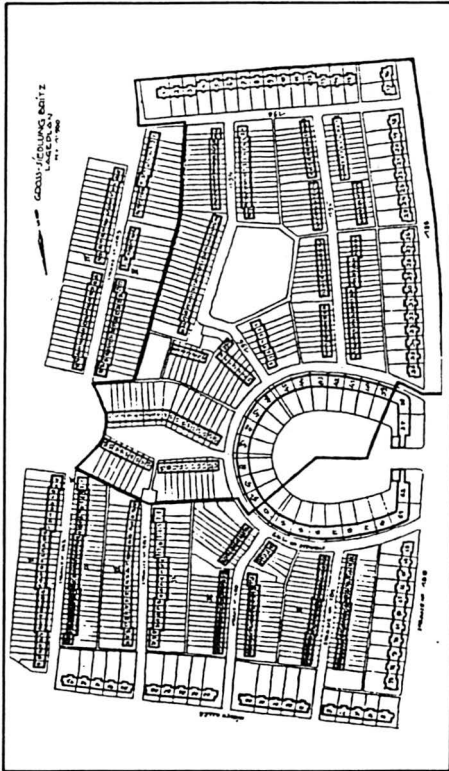


Abb.1

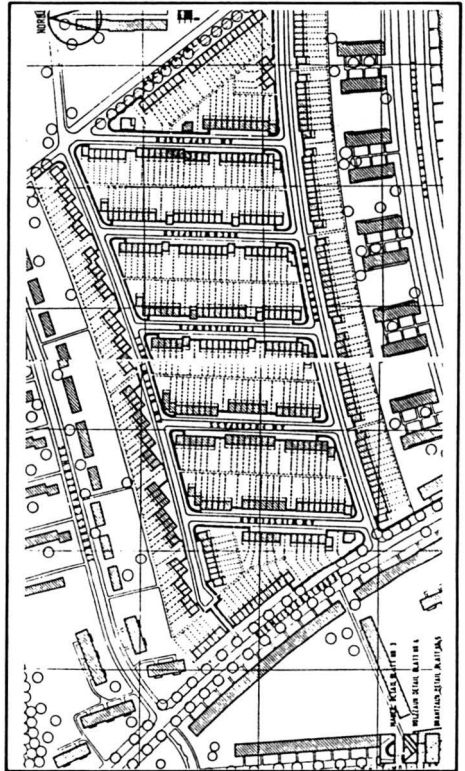


Abb.2

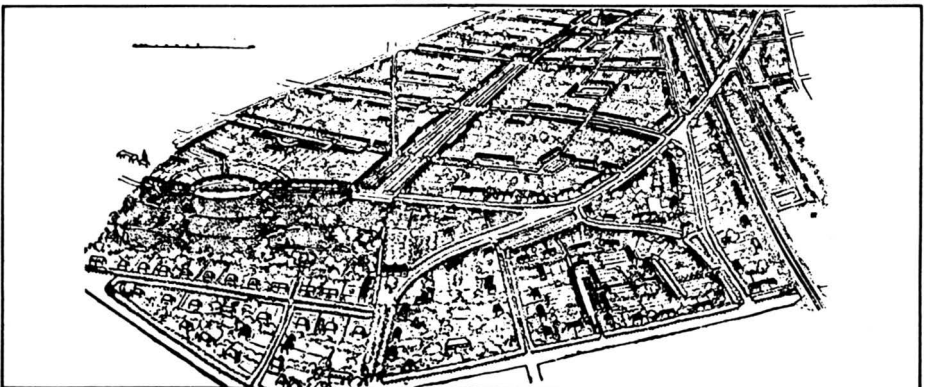


Abb.3

Abb. 4

Gartenstadt Reform - Magdeburg, 1913



Abb. 4

Abb. 5

Berlin Tegel "Freie Scholle", 1924/32

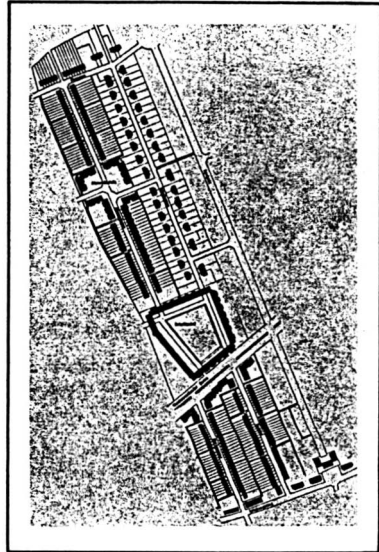


Abb. 5

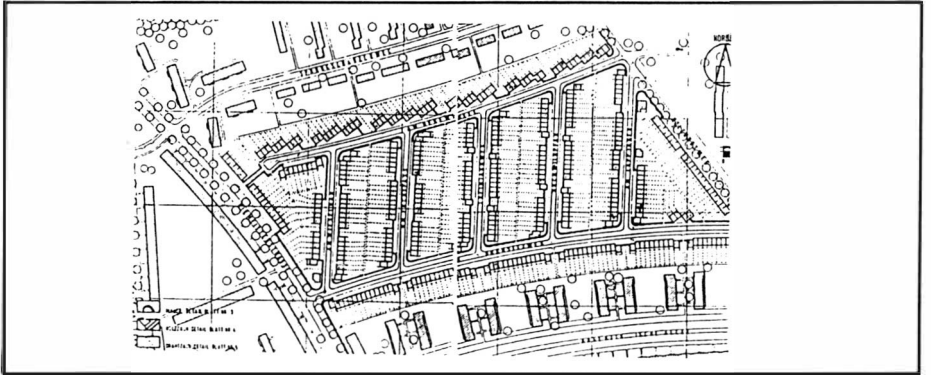


Abb. 6

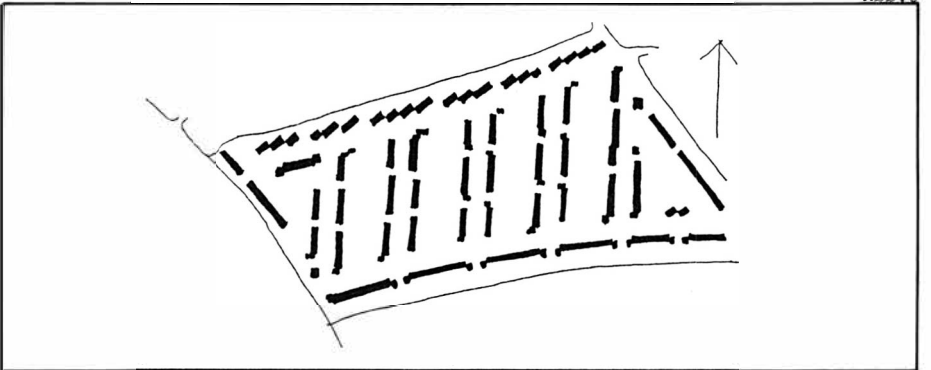


Abb. 7

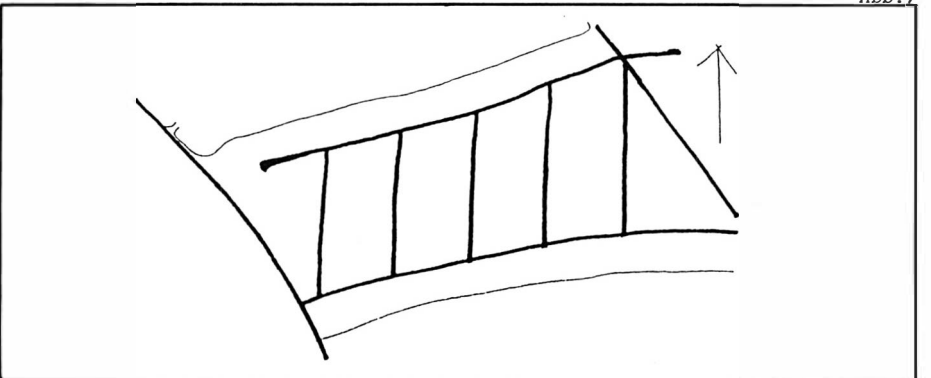


Abb. 8

Abb.9-11 Gerade, gekrümmte Strassen,
Ebd. (1.1.1.d)

Abb.12

Strassen verschiedener Breite,
Ebd.

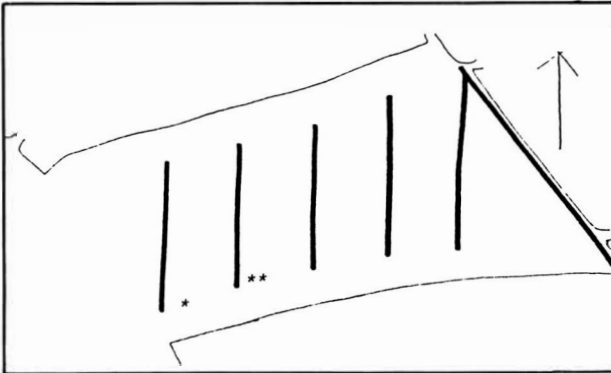


Abb. 9

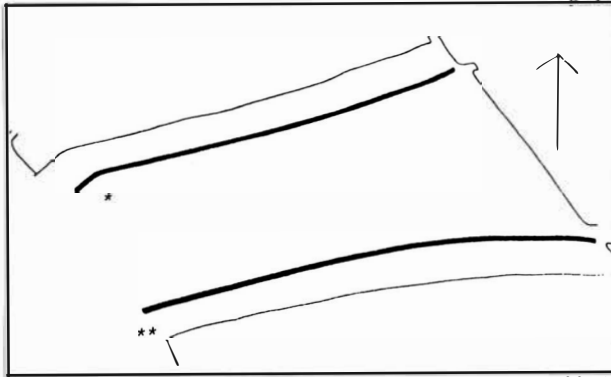
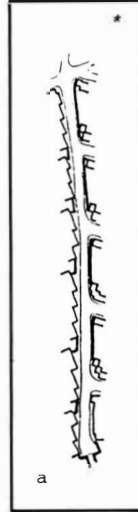
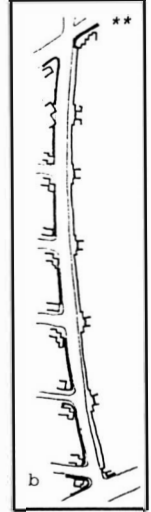


Abb. 10



a



b

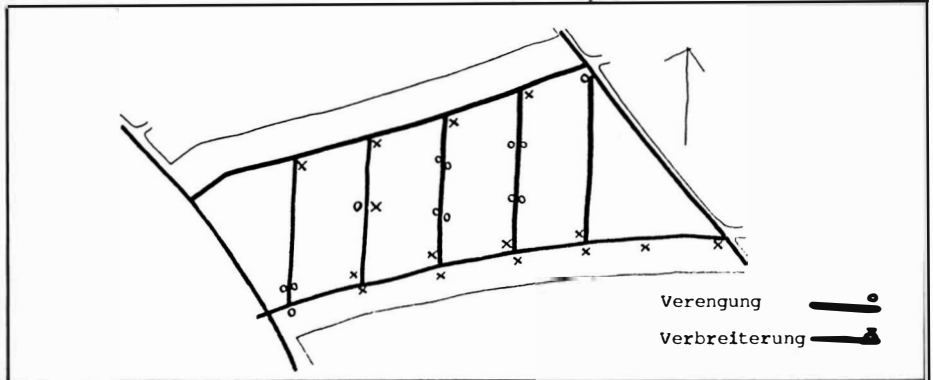


c



d

Abb. 11



Verengung

Verbreiterung



Abb. 12

Abb.13 Strasse und Bebauungslinie,
Ebd. (1.1.1.g)

Abb.15 Ebd. (1.1.1.i) Strassensequenz, Ebd. (1.1.1.j)

Abb.14 Geschlossen wirkende Strassen,

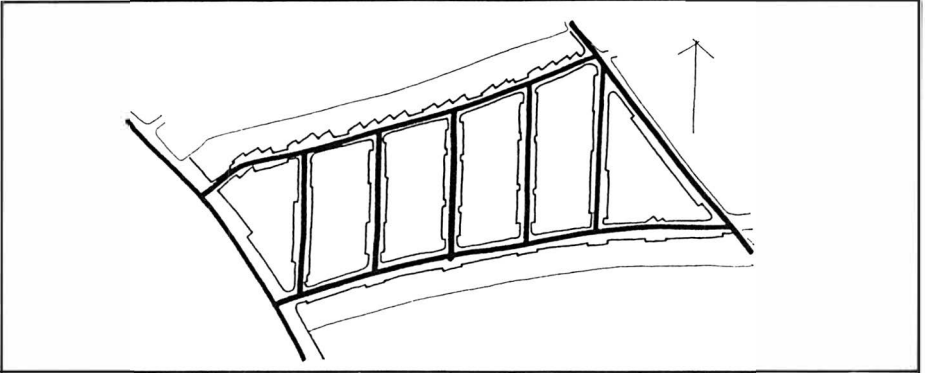


Abb.13

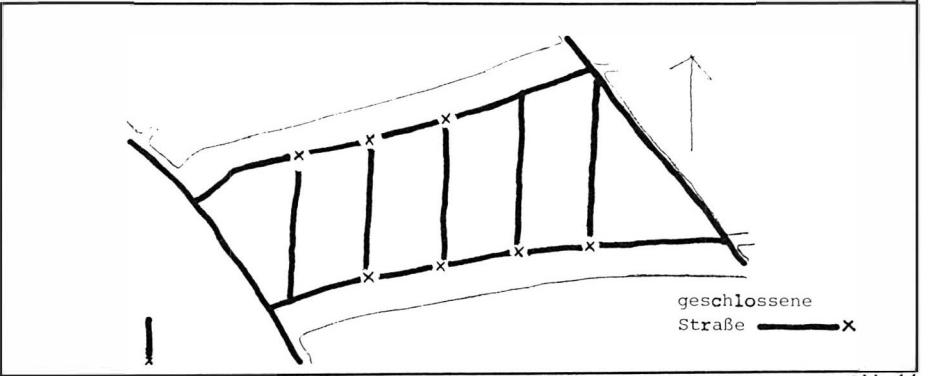


Abb.14

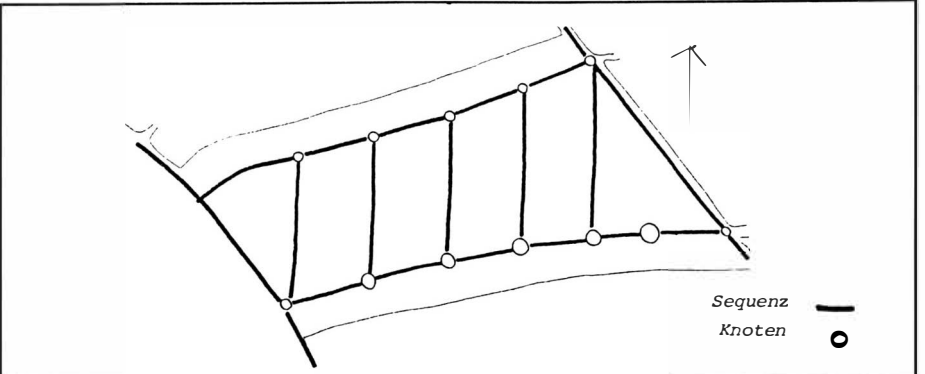


Abb.15

VIII HEINZ WETZEL (1882-1945)

Kurzbiographie

Wichtige Entwurfsarbeiten

Wichtige Publikationen

Typische Entwurfsarbeit

Wetzels Äußerungen zur Gestaltung des Stadtraumes

Tabelle

Zum städtebaulichen Standpunkt von Heinz Wetzel

Wetzels Auffassung von den Elementen des Stadtraumes

VIII HEINZ WETZEL (1882-1945)

Kurzbiographie

Am 19.10.1882 in Tübingen geboren. Architekturstudium an der TH München und Stuttgart. Mitarbeiter von Theodor Fischer in Stuttgart und München. 1919 - 1921 Leiter des Stadterweiterungsamtes in Stuttgart. 1921 - 1924 Lehrauftrag für Städtebau und Siedlungswesen, TH Stuttgart. Ab 1925 - 1945 ordentlicher Professor für Städtebau und Siedlungswesen. Am 14.06.1945 in Göppingen gestorben.

Wichtige Entwurfsarbeiten

- Kriegererehrung im Münster zu Ulm; 1923/34, (Abb. 1)
- Wettbewerb für das Tagblatt-Hochhaus in Stuttgart; 1926, (Abb. 6)
- Wettbewerb für den Bahnhofsplatz in Stuttgart; 1929
- Reithalle in Stuttgart-Botnang; 1931
- Reichsehrenmal bei Bad Berka; 1932/33
- Berater bei dem Bebauungsplan der Siedlung Ressermark in Gelsenkirchen; 1934

Wichtige Publikationen

- Ehrenmal zu Münster in Ulm; in: Der Städtebau, 1925/26, S. 58, (1)
- Das Tagblatt-Hochhaus in Stuttgart; in: Die Bauzeitung, H. 23, 1927, S. 178-183, (2)
- Zum Ausbau des Bahnhofsplatzes in Stuttgart; in: Die Bauzeitung, H. 5, 1929, S. 41-47, (3)
- Wettbewerb Reichsehrenmal; in: Die Bauzeitung, H. 20, 1932, S. 238-242 und 262-264, (4)
- Leistungsschau "Deutsche Gaue berichten"; in: Bauen Siedeln Wohnen, H. 22, 1938, (5)

- Wandlungen im Städtebau, Vortrag, gehalten anlässlich der Gaudangung des NSBDT, Karl Krämer Verlag, Stuttgart, 1942, (6)
- Stadt Bau Kunst, Karl Krämer Verlag, Stuttgart, 1978, (7)
- Heinz Wetzel und die Geschichte der Städtebaulehre an deutschen Hochschulen, Städtebauliches Institut der Universität Stuttgart, Stuttgart, 1982, (8)

Typische Entwurfsarbeit

Über Wetzels Praxis weiß man sehr wenig. Es ist nicht bekannt, ob und bei welchen (praktischen) städtebaulichen Aufgaben er tätig war. Deswegen bleibt das Beispiel seiner typischen Entwurfsarbeit aus. Anstatt dessen füge ich zur Illustration seinen Wettbewerb für die Gestaltung des Münsterplatzes zu Ulm 1923/34 bei (Abb. 1-4), um seine gestalterische Methode der "kleinen Züge" zu zeigen.

Wetzels Äußerungen zur Gestaltung des Stadtraumes

Stadtraum

Zit. 1

"... überall, wo die ursprüngliche Flureinteilung nicht gestört ist, stimmen die charakteristischen Nähte mit charakteristischen Parzellengrenzen auffallend überein. Immer müssen diese Nähte die geometrischen Örter für die Abschnittsgrenzen sein. "Pedanterie und Kleinlichkeitskrämerei" höre ich Sie sagen. Ob Paris oder Bempflingen - die Erfahrung lehrt, daß einzig die Beachtung dieser Regel das Überzeugende und Erdgewachsene verbürgt." - S. 21 (6)

1. Straße

1.1 Form

c. Proportion

Zit. 2

"Kriterium für die Straße als Raum ist die Beziehung des Querprofils (Breite und Höhe) zur Straßenlänge. Das Prinzip ist immer dasselbe: ein überschaubares Verhältnis der drei Raumdimensionen." - S. 24 (7)

d. Geradheit/Ungeradheit ■

Zit. 3

"Der Sinn der Achse ist die suggestive Wirkung der geballten Kraft. ... Die klassische Achse ist kein Alltagsmotiv." - S. 29 (6)

"Schon der leiseste Knick im Straßenzug, im Plane kaum wahrnehmbar, wirkt im Straßenbilde wie ein rechtwinkeliges Straßenknie. Straßenführungen im Kreisbogen wirken in Wirklichkeit ganz unerträglich." - S. 24 (7)

g. Straße und Bebauungslinie (Abb. 6-8) ■


h. Straße und Topographie ■

Zit. 4

"Der Einschlag ist bindend, verknüpfend, sammelnd. Die Schwelle ist lösend, trennend, spaltend." - S. 24 (7)

"Ein Längensvisierbruch ist ein Wechsel in der Neigung oder Steigung eines Straßenzuges. Im Straßenbild tritt er als Schwelle in Erscheinung oder als Einschlag. Ein Horizontalvisierbruch ist eine Verschwenkung beziehungsweise Richtungsänderung (es genügt schon eine Ablenkung von wenigen Minuten). Horizontalvisierbruch und Längensvisierbruch müssen bei einer guten Straßenführung zusammenfallen. Ein Horizontalvisierbruch ohne Längensvisierbruch ist in der optischen Wirkung noch annehmbar, unerträglich ist ein Längensvisierbruch, der nicht mit einem Horizontalvisierbruch kombiniert ist. ...Die beste Verknüpfung ist immer der kombinierte Visierbruch. Man erlebt das in jedem alten Straßendorf genau so wie in Paris ..." - S. 24 (7)

"Die unscheinbarste Schwelle, der unscheinbarste Einschlag im Oberflächenplanum des Straßenzuges betont eine Raum- und Abschnittsgrenze ..." - S. 24 (7)

j. Straßensequenz 

Zit. 5

"Eine gut angelegte Straße ist in überschaubare Abschnitte gegliedert." - S. 24 (7)

"Unsere Kirchtürme sind in der Fernwirkung immer optische Signale ... In dem Augenblick, in dem diese Fernziele dem Blick entschwinden, wird man durch Nahziele weitergeleitet. Das ist das Geheimnis einer lebendigen Stadtbaukunst, die mehr Register ziehen kann als die sogenannte Achse." - S. 26 (7)


2. Platz

2.1 Form

b. Proportion 

Zit. 6

"Vom Eingangsplatz aus gesehen ist dem Turm ein Tiefenplatz vorgelagert. Das anspruchsvolle Turmmotiv will auf gehörige Distanz zur Wirkung kommen. Die beiden Längswände des Platzes bauen sich zwangsläufig auf einer Breitenplatz-Basis auf." - S. 27 (6)

f. Geschlossenheit (Abb. 9-12) 

Zit. 7

"In diesem Sinne Ordnung schaffen ist uns zur Zeit nicht mehr geläufig. Die Alten hatten einen erstaunlich sicheren Instinkt für solche optischen Notwendigkeiten. Mit einer souveränen Ungehemmtheit geboten sie über Ausdrucksmittel, auch ohne geschlossene Wände Raumgrenzen, Abschnittsgrenzen ablesbar zu machen, das, was zusammengehört, zu binden und Nichtzusammengehöriges zu lösen und zu trennen." - S. 27 (6)

h. Platz und Topographie ☒

Zit. 8

"Eine verhältnismäßig wenig abschüssige Verbreiterung des Bergrückens ist die naturgegebene Örtlichkeit für die Marktplatzanlage." - S. 134 (8)

j. Hauptgebäudestellung ☒

Zit. 9

"Mit einer sehr leisen Achsenverschiebung fährt das Haus nicht wie eine uns entgegenbrausende Lokomotive aus der Platzfront heraus, sondern nimmt Anlehnung und Bindung auf. ... Beim Platzbild allgemein ist mir wichtig, daß durch Faltung, Knickung u.a. dem beherrschenden Baukörper aus dem Raumganzen des Platzes ein ihm speziell zugehöriger Abschnitt zugeordnet ist." - S. 25-26 (7)

k. Vertikale Struktur ■

Zit. 10

"Ein Platz, ein Stadtraum, wird erst reich und lebendig, wenn jedes der Bauwerke, die ihn umsäumen, je nach dem Range, der ihm zusteht, auch voll und ganz zur Geltung kommt. Vom wichtigsten Gebäude muß jeder unwillkürlich angezogen sein, die übrigen Gebäude sind nur Folie, ihr Bild darf sich erst nach und nach entrollen. Kein Bau darf "schwimmen" oder sich im Bild "verlieren" ... Auf die Behandlung der Fassade, reich oder anspruchslos kommt es in letzter Linie an. Viel wichtiger ist es, daß der Fassade eine Basis, ein Platz als Vorplatz zugeordnet ist, der sie ergänzt und in der Wirkung steigert und ihr im Ausmaß auf dem Leib geschnitten ist. Je nach dem Standort und dem Blickfeld des Beschauers muß sich aus einem großen Platz im Bildeindruck ein Ausschnitt lösen, als der spezielle Vorraum des Gebäudes, dem der Betrachter jeweils seine Aufmerksamkeit schenkt. Die Abschnittsgrenze braucht der Beschauer gar nicht zu erkennen, für ihn genügt, daß ihn der Anblick eines Bauwerkes fesselt." - S. 26-27 (6)

"Einschlag und Schwelle bezeichnen Abschnittsgrenzen. Diese beiden naturhaften Abgrenzungszeichen sind grundverschieden voneinander in Charakter und Bedeutung. Erläuterung: Ein Flußtal, ein Stromtal ist ein Einschlag, eine Wasserscheide, ein Gebirgskamm ist Schwelle. Eine solche Schwelle kann Volks- und Stammesgrenze sein, natürliche politische Grenze. Ein Flußtal oder Stromtalraum ist eine Landschafts- und Siedlungseinheit." - S. 24 (7)

"... Schwelle oder Einschlag im Stadtbild immer die Knoten sein müssen, die ein Raumglied mit dem anderen verknüpfen."

"Der Anfänger kennt nur geschlossene Wände als Raumgrenzen. Das Wesentliche für den beruhigenden Eindruck der Klarheit ist nicht die Geschlossenheit als solche, vielmehr die einfache Tatsache einer Ablesbarkeit der Raumbegrenzung. Noch andere Ausdrucksmöglichkeiten stehen dem Gestalter in den Längen- und Horizontalvisierbrüchen zu Gebote, um die Raumgrenzen ablesbar in Erscheinung zu setzen." - S. 24 (7)

Zum städtebaulichen Standpunkt von Heinz Wetzel

Da Wetzel sehr wenig geschrieben hat, noch weniger sich durch Entwürfe und Pläne als Praktiker ausgedrückt hat, ist sein Beitrag fast vergessen und verloren gegangen. Seine wenigen Schriften aber zeigen die unvergeßliche Ausstrahlung eines berufenen Städtebauers, der durch die weiterwirkende Ausbildung und die Erinnerung seiner Stuttgarter Schüler lebendig geblieben ist.

Seine Auffassung von der bebauten Umwelt war organisch im innersten Sinne des Wortes. - Jede architektonische oder städtebauliche Form und Struktur sollte dem Gelände angepaßt sein, aus den natürlichen Gegebenheiten als deren logische Ergänzung. (A) Dadurch wird die Naturverbundenheit des Artifiziiellen erreicht, die Örtlichkeit jedes Werkes betont. (B). Das macht sein Werk so attraktiv in der heutigen Zeit, da der "genius loci" wieder ein Schlagwort ist. Aus dieser Sicht wirkt seine Botschaft wie eine Fortsetzung und ein Signal aus unserer baulichen Vergangenheit. Seine Lehre basierte auf der Sehfähigkeit seiner Schüler. Richtig sehen lernen, um die innere Gesetzmäßigkeit des Geländes, der Bebauungsstrukturen zu empfinden und zu verstehen, das war für Wetzel die wichtigste und schwierigste Aufgabe des Architekten. (C) Leider sind diese seine Positionen nur als Lehre ohne tatsächliche Verwirklichung geblieben. Seine ganz präzisen Hinweise auf die Ganzheitlichkeit des Bauens haben in der Praxis keine Fortsetzung gefunden. (D) Die Bestätigung seiner Hypothesen durch seine Hand in der Praxis ist ausgeblieben.

In "organischer" Weise hat er auch die städtebauliche Tradition verstanden. Sein Verständnis alter städtebaulicher Formen geht von ihrem Sinn aus und nicht von der Übertragung historischer Motive ohne Hintergrund. (E) Durch diese Überzeugung ist er einer der Nachfolger von Sittes Lehre, die das Wesentliche übernommen haben. In einigen Details hat er Sittes Lehre vertieft (das gilt besonders für die Straße als stadträumliches Element).

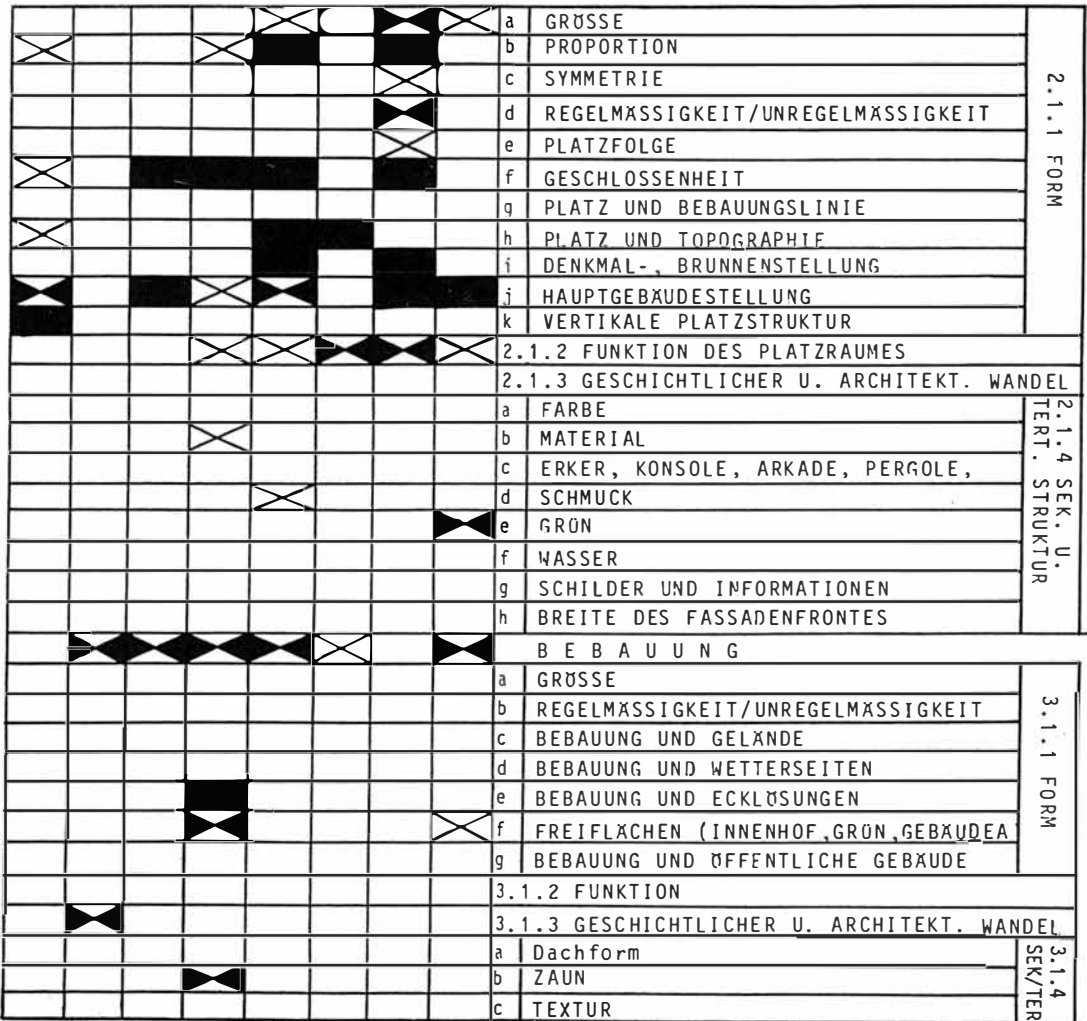
Für Wetzel war der Stadtraum eine artifizielle Ergänzung der tektonischen Gegebenheiten der "Erdrinde" (Zit. 1). Nur durch das Erkennen der wichtigsten charakteristischsten Gegebenheiten der künftigen Lage einer Stadt und durch die Vertiefung von deren Charakter ent-

PRINZIPI	
POSITION	
AUSSERUNG	X

BAUMEISTER (1833-1917)
SITTE (1843-1903)
HENRICI (1842-1919)
STOBEN (1845-1936)
UNWIN (1863-1940)
SCHUMACHER (1869-1947)
TAUT (1880-1938)
WETZEL (1882-1945)

		STRASSE			
1.1 STRASSE	1.1.1 FORM	a	LÄNGE		
		b	BREITE		
		c	PROPORTION		
		d	GERADHEIT/UNGERADHEIT		
		e	KREUZUNG		
		f	STRASSE-PLATZEINMUNDUNG		
		g	STRASSE UND BEBAUUNGSLINIE		
		h	STRASSE UND TOPOGRAPHIE		
		i	GESCHLOSSENHEIT		
		j	STRASSESEQUENZ		
		k	VERTIKALE STRASSENSTRUKTUR		
				1.1.2 FUNKTION DES STRASSENRAUMES	
				1.1.3 GESCHICHTLICHER U. ARCHITEKT. WANDEL	
1.1.4 SEK. U. TERT. STRUKTUR	a	FARBE			
	b	MATERIAL			
	c	ERKER, KONSOLE, ARKADE, PERGOLE,			
	d	SCHMUCK			
	e	GRÖN			
	f	SCHILDER UND INFORMATION			
	g	BREITE DES FASSADENFRONTES			

NEGATIV



-	STRUKTUR
2.1 PLATZ	
2.1.1	FORM
2.1.2 FUNKTION DES PLATZRAUMES	
2.1.3 GESCHICHTLICHER U. ARCHITEKT. WANDEL	
2.1.4	SEK.- U. TERT. STRUKTUR
3.1	BEBAUUNG
POSITIV-STRUKTUR	
3.1.1 FORM	
3.1.2 FUNKTION	
3.1.3 GESCHICHTLICHER U. ARCHITEKT. WANDEL	
3.1.4	SEK./TER

steht Stadtraum als "lebendiger" Organismus und mit guten Voraussetzungen für einen "genius loci". Durch die entscheidendste Eigenschaft der Erdoberfläche werden die Lage und die Eigenschaften der Straße und Plätze bestimmt. Er sah die Erfüllung der architektonischen Aufgaben in kleinen bescheidenen Eingriffen in der Anpassung in die gegebene Situation. Er sah die Stadt als einen integrierten Teil der Landschaft. Der Stadtraum war für Wetzel identisch mit der Negativ-Struktur. Stadtraum war für ihn ein geschichtliches Kontinuum durch fünf Entwicklungsphasen hindurch, die er in einem Aufsatz beschreibt. (F) Diese Position ist offensichtlich unter dem Einfluß geschichtlicher Geschehnisse seiner Zeit entstanden.

Wetzels Persönlichkeit wird durch seine Fähigkeit des Betrachtens am ehesten charakterisiert. Seine Analyse gibt gute Ergebnisse in den Betrachtungen des städtebaulichen Erbes der vergangenen Zeiten. Was in der Zukunft wird, bleibt für ihn unklar. Dafür hat er keine Vorschläge, kein Konzept. Das kennzeichnet ihn mehr als einen Kritiker, Historiker denn als einen Planer.

Wetzels Auffassung von den Elementen des Stadtraumes

Straße und Platz sind für Wetzel vor allem Träger des öffentlichen Lebens der Stadt. Seine Untersuchungen des Straßenraumes sind besonders ausführlich und seine Bemerkungen und Hinweise auf den Einfluß des Geländes bei der Anlage von Straßenzügen (Einschlag-Schwelle-Theorie) bringen viel Neues in diesem Bereich des Städtebaues (Zit. 4, Abb. 6-8). Seine Ideen sind wahrscheinlich nicht originell (Stüben und Unwin haben sich mit diesem Phänomen auf eine sehr ähnliche Weise beschäftigt, aber Wetzel gibt die besten Erklärungen und weist auf die Wichtigkeit dieser Gesetzlichkeit hin.) Seine Aussagen sind klar, logisch, selbstverständlich. Jede ist eine Verallgemeinerung von vielen analysierten Beispielen aus der Wirklichkeit. Dadurch werden sie auf eine besondere Weise endgültig, axiomhaft, eindeutig vor dem Hintergrund einer Fülle von zeichnerischen Beiträgen (als Beweismethode sehr originell).

Seine Betrachtungen über Platzanlagen sind viel weniger umfangreich

als über Straßen. In diesem Bereich lehnt er sich auch an Sittes Lehre an (Zit. 6-10) (Abb. 9-10).

Von einem Interesse an der Positiv-Struktur des Stadtraumes ist in seinen Schriften keine Spur zu finden.

Wetzels Bedeutung liegt darin, daß er die Verbindung zwischen den fast verlorenen Ergebnissen und dem Nachlaß der Stadtbaukunstlehre, die um die Jahrhundertwende entwickelt wurde, und der Moderne hergestellt hat und das in einer Zeit, als der Städtebau ganz andere Wege gegangen ist.

Seine stadtgestalterischen Grundsätze knüpfen unmittelbar an Sittes Auffassung an. (G)

Besonders aktuell sind seine Gedanken zur Gestaltungsfrage der geraden und ungeraden Straßen (die Gerade als "suggestive Wirkung der geballten Kraft"; die leise Straßenkrümmung im Plan wirkt in der Wirklichkeit viel stärker - siehe Zit. 3) und zur gesamtheitlichen Behandlung von Straße, Bebauungslinie und Topographie, (Kombination der versetzten Einmündung von Querstraßen (Horizontalvisierbruch) und der Aufstellung einer Dominante an deren Schwelle (Längenvisionbruch) - siehe Zit. 4). Zur Platzstruktur: die vertikale Platzstruktur soll in Blickabschnitte unterteilt werden; sie wirkt zusammen mit der Horizontalfläche des Platzes, sie soll als Ganzheit der Elemente hierarchisch geordnet werden - siehe Zit. 10.

Anmerkungen

(A) "Ein brauchbarer Bebauungsplan ist das Ergebnis einer Synthese der bildhaften Vorstellung der künftigen Bebauung und der Erkenntnis der restlos zweckhaften baulichen Auswertung des Geländes. Sinn unserer Bemühungen ist, hinter das Geheimnis des natürlich Gewachsenen zu kommen: das Bauwerk als integrierender Bestandteil in der Natur, als Erdgewachsenes in harmloser, anspruchsloser Selbstverständlichkeit im Gegensatz zum Gemachten, zum Gewollten, zum "Originellen", das um die Jahrhundert-

wende Schlagwort war."

Wetzel, Heinz: Stadt Bau Kunst, Krämer Verlag, Stuttgart, 1978, S. 26

- (B) "Es gehört zum Allerwichtigsten und auch zum Schwierigsten, mit dem Bauwesen dem spezifischen Maßstab der Örtlichkeit gerecht zu werden. Und beim Kapitel "Maßstab" bemühe ich mich zu zeigen, daß mit der absoluten Zahl und Größe in unserem Handwerk gar nichts geschafft ist.

Für das menschliche Auge gibt es nur ein "Klein" oder ein "Groß". Das "Wie-Groß" ist Sache des Mathematikers. Ohne Meßlatte ist das Auge für das "Wie-Groß" unempfindlich ... Der "genius loci" ist das Destillat aus der physischen und geistigen Atmosphäre eines Ortes. Der genius loci ist ein unwägbares Fluidum." Ebd., S. 30-31, S. 47

- (C) Heinz Wetzel und die Geschichte der Städtebaulehre an deutschen Hochschulen, Städtebauliches Institut der Universität Stuttgart zum 100. Geburtstag von Heinz Wetzel, Stuttgart, 1982, S. 28-29

- (D) "Es handelt sich bei der städtebaulichen Gestaltung letztlich um nichts anderes als um die bewußte Charakterisierung einer Geländestruktur, einer Oberflächengestalt. Der tektonische Aufbau der Erdrinde ist da, man braucht nichts anders zu tun, als diesen Aufbau folgerichtig zu vollenden. ...

Es wird vorausgesetzt, daß Geländeauswahl und Bauprogramm grundsätzlich geklärt sind. Das Allererste ist die Vision des Stadt- oder Siedlungsgebildes, das ich entwerfen will, des Massenaufbaues der Silhouette, und zwar - jetzt kommt das Entscheidende - von den bedeutendsten Etappen des Anmarschweges aus gesehen. ...

Zum zweiten geht es darum, die Grenzen des Baugeländes eindeutig festzulegen und es in Abschnitte aufzugliedern, die vorherrschende Firstrichtung klarzustellen, die Massenbrennpunkte und die Raumbrennpunkte festzulegen, Lage und Führung des Haupteerschließungsträgers als Rückgrat des ganzen Plangerüsts zu finden. Die Brennpunkte sind nach ihrer Wichtigkeit zu

ordnen durch die Klärung der wechselseitigen Bezüge des als optisch wesentlich Erkannten. ...

Nächst der optischen Zuordnung und der optischen Leitung sind "Einschlag" und "Schwelle" die allerwichtigsten Mittel, um Raumabschnitte und Raumgrenzen in die Erscheinung zu setzen." Ebd., S. 20

- (E) "Zum Studium historischer Städte: Nicht Motive sammeln, sondern dem Arbeitsvorgang der Alten auf den Grund gehen!" Ebd., S. 37
"Lange Zeit war uns das alte Stadtbild nur Kulisse, Hintergrund für ein historisches Geschehen. Längst vergangener Geschlechter ließ man auferstehen und ein romantisches Schwärmen für ihre durch die Legende verklärten Taten befreiten uns - so meinten wir - von einer nüchternen Gegenwart. Das, was wir vor uns sehen, wird aber erst fruchtbar, wenn wir die alte Stadt als die Schale des Tuns und Werkens des Alltags verstehen, als den Spiegel einer "guten alten Zeit", die es besser verstand, als die heutige, für ihre Daseinsmöglichkeiten, wirtschaftliche wie kulturelle, sei's für den Einzelnen, sei's fürs Gemeinwesen, den lebendigen baulichen Ausdruck zu finden."

Wetzel, Heinz: Alte Städte und wir; in: H. W. und die Geschichte der Städtebaulehre an deutschen Hochschulen, Städtebauliches Institut der Universität, Stuttgart 1982, S. 133

- (F) Wetzel, Heinz: Stadt Bau Kunst, Krämer Verlag, Stuttgart, 1978, S. 43-44

- (G) "Baukunst ist Stadtbaukunst, Stadtbaukunst ist Baukunst - das ist für uns die Quintessenz der Sitteschen Lehre. Die Zielsetzung Sittes war eine grundstürzende Tat, aber dem Meister selbst war es nicht gegeben, für die Praxis brauchbare Folgerungen aus seiner eigenen Lehre zu ziehen. Mit seinen Verbesserungsvorschlägen für den Wiener Ring bleibt er an einzelnen Raumbildern hängen. Die übergeordneten Zusammenhänge übersieht er nicht. Sache der Jüngeren wäre es gewesen, im Sinne unserer Betrachtung Lyons die Lehre des Meisters fruchtbar zu machen. Aber die Sittesche Parole: "Bei den Alten in die Schule zu

gehen!", wurde gründlich mißverstanden. Das Künstlerische wurde mit dem sogenannten Malerischen verwechselt, und eine alberne Spitzweg-Romantik brachte das mit so viel Wärme angenommene Buch um den Kredit. Die Sitteschen Erkenntnisse fielen unter den Tisch, von wenigen Ausnahmen abgesehen. - Fischers Stuttgarter Kunstgebäude ist in der Einfügung ins Schloßplatzganze eine Meisterleistung. Auch Bonatzens Stuttgarter Bahnhof ist hier zu nennen. Aber im ganzen gesehen war der Boden noch nicht bereitet, auf dem eine Sittesche Saat aufgehen konnte. Die Zeit war noch nicht reif dafür, und das Bemühen um die Vertiefung städtebaulicher Erkenntnisse bewegt sich in den folgenden fünfzig Jahren auf einer gänzlich anders gelagerten Ebene." Wetzels, Heinz: Wandlungen im Städtebau, Vortrag, Krämer Verlag, Stuttgart, 1942, S. 8-9



Abb. 1

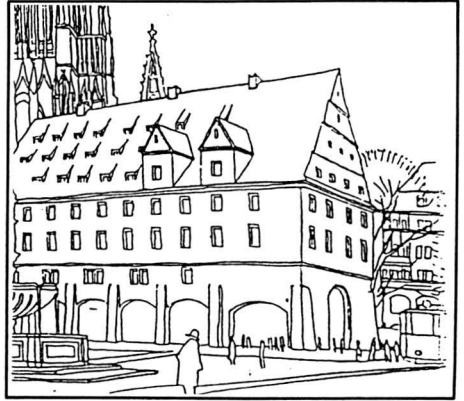


Abb. 2

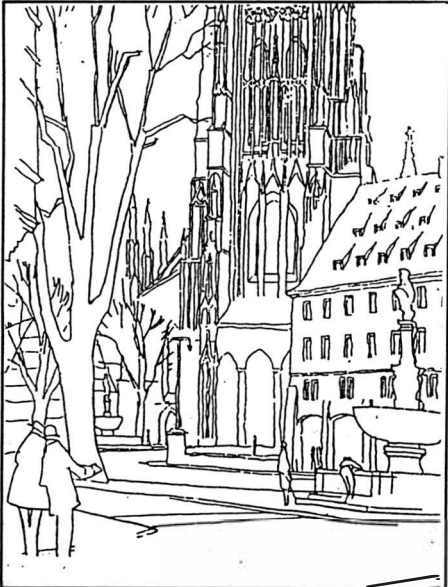


Abb. 3

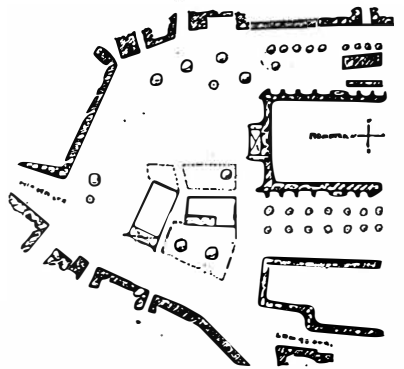


Abb. 4

Abb.5-8 Verhältnis zwischen der Straße und Bebauungslinie und der Straße und Topographie: Visierbruch, Wettbewerb: Tagblatt-Hochhaus in Stuttgart

1927.
 "Alte Städte und wir" 1925
 (1.1.1.g) und (1.1.1.h)



Abb. 5

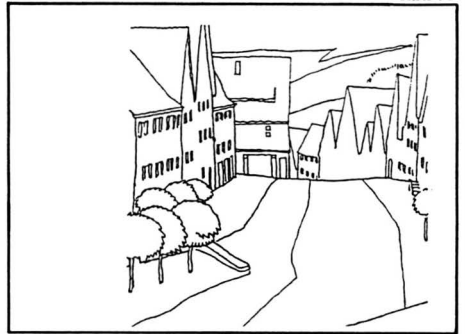


Abb. 7



Abb. 8



Abb. 6

Abb.9-12 Vorschläge für die geschlossen wirkende Gestaltung des Platz-

raumes aus: "Wandlungen im Städtebau" 1942 (2.1.1.f)

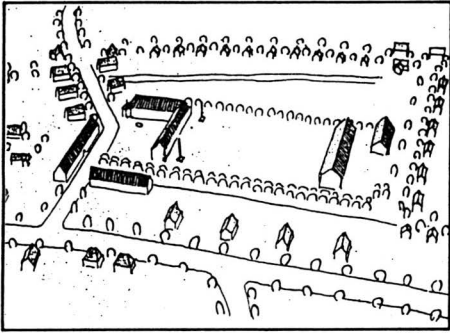


Abb.9

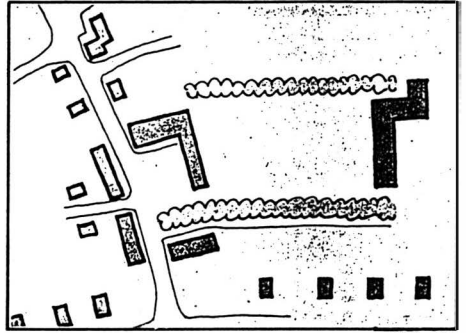


Abb.10

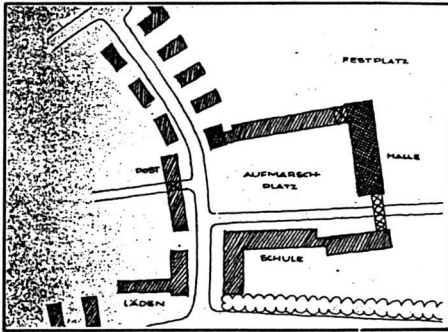


Abb.11

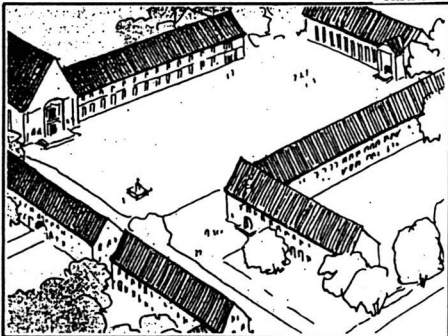


Abb.12

ZUSAMMENFASSUNG

Stadträumliche Gestaltung - städtebauliche Form - hat als gebaute Umgebung immer Einfluß auf die Stadtbewohner, auf deren psychische Reaktionen ausgeübt.

Aber erst in der Phase städtebaulicher Entwicklung, die Gegenstand dieser Untersuchung ist, in der die Gestaltung des Stadtraumes zu einer anerkannten Komponente der damals jungen wissenschaftlichen Disziplin Städtebau wird, haben Städtebauer als Fachleute die Bedeutung der gebauten Form und ihre psychische Wirkung auf das Leben der Stadtbewohner verantwortlich erkannt.

Die Entwicklung dieser gestalterischen Komponente des Städtebaus wird in der vorliegenden Arbeit auch durch die Auswahl der behandelten Städtebauer-Persönlichkeiten deutlich: Am Anfang wie am Ende der untersuchten Zeitperiode wurde die Bedeutung der städtebaulichen Form unterschätzt, ein Ergebnis des wissenschaftlichen Desinteresses. Andere Komponenten wurden höher bewertet und bekamen Übergewicht bei städtebaulichen Lösungen. Gestaltqualität als etwas, was nicht quantifizierbar ist, wurde den künstlerischen Gefühlen überlassen oder als eine untergeordnete Folge der Nutzung betrachtet.

In der folgenden Zusammenfassung wird die Entwicklung der gestalterischen Komponente des Städtebaus in ihren, nach meiner Einschätzung erkennbaren vier Phasen vorgestellt. Diese Phasen sind nicht scharf zu trennen, deswegen sind hier grobe Zeitrahmen gegeben, zeitliche Abschnitte, in denen die Richtung ihren Höhepunkt erreicht oder zu besonders charakteristischen Ergebnissen führt.

Anzumerken ist, daß sich die Phasen 2 und 4 in zwei "Nebenströmungen" verzweigten. Bei der zweiten Phase haben sich beide Unterphasen gegenseitig ergänzt, in der vierten Phase aber zeigen sich zwei verschiedene Ausdrucksmöglichkeiten. Der Wechsel der gestalterischen Konzepte wird, nach meiner Meinung, am besten in den unterschiedlichen Platzraumgestaltungen deutlich. Ausgehend vom Konzept des Platzes als einer Machtdarstellung (Baumeister) steht am Ende der Entwicklung seine Negation (Taut). Diese Entwicklung ist in Abbildungen dargestellt worden.

Phase 1:

In der Zeit von Baumeister, Höhepunkt in den 70er und 80er Jahren des 19. Jahrhunderts, wird Stadtraum überwiegend geometrisch regelmäßig konzipiert.

Städtische Räume sollen erstens vor allem gut funktionieren, den Ansprüchen des Verkehrs, der Industrie und ihrem Bedürfnis nach Mobilität von Arbeitern und Gütern entsprechen. Auch soll der Stadtraum Symbol für Macht und Ordnung als Politik der Industriegesellschaft sein. Die Ergebnisse dieser Auffassung sind gekennzeichnet durch Starrheit, geometrische Regelmäßigkeit, Symmetrie, mathematischen Schematismus der Elemente des Stadtraumes (Straßen und Plätze) und Verlust des städtischen Raumes als Rahmen für das ungezwungene, spontane Alltagsleben. Technik und Kunst als gegensätzliche Antipoden in gegensätzlichen Richtungen werden in diesen Räumen erkennbar. (Abb. 1, 2)

Phase 2a:

In der Zeit Stübbens, Höhepunkt in den 80er und 90er Jahren des 19. Jahrhunderts wird Stadtraum etwas "weicher" behandelt. Die Regelmäßigkeit wird durch Grünanlagen, Baumalleen, Squares lebendiger gestaltet. Unter dem Einfluß der anderen grundsätzlichen Richtung in der Stadtraumgestaltung wird - allerdings mehr theoretisch als praktisch - versucht und analysiert, wie anstelle von Symmetrie, Geradheit und Rechtwinkelkreuzungen, die Lebendigkeit des Raumes durch Krümmungen, Versetzungen, Rhythmusänderungen zu erreichen ist. Das gilt besonders für die Straßen. Platzanlagen bleiben überwiegend starr, symmetrisch vom Alltagsleben fast unberührt. Wie im ersten Zeitabschnitt bleibt die Verkehrsfunktion primäre Funktion des öffentlichen Raumes. Der öffentliche Raum ist vor allem für die Aufstellung der monumentalen Gebäude vorgesehen. Gebäude sind die tatsächlichen Träger des öffentlichen Lebens. (Abb. 3)

Phase 2b:

In der Zeit von Camillo Sitte und seinen Nachfolgern - Höhepunkt sind die 90er Jahre des 19. Jahrhunderts bis 1910 -, wird der Stadtraum "demokratisiert". Er soll an erster Stelle den Ansprüchen des Lebens der Stadtbewohner entsprechen und erst in zweiter Linie dem

Verkehr dienen. Diese theoretischen Gedanken haben in den planerischen Vorschlägen kleiner Platzanlagen und Nebenstraßen ihre praktische Erfüllung gefunden. Hauptplätze und -straßen sind aber trotz ihrer Unregelmäßigkeiten, die als formaler Ausdruck dieser "Demokratisierung" des Stadtraumes zu verstehen sind, inhaltlich und faktisch die Träger der früheren Ideen und des alten Images (das kommt besonders durch ihre Architektur zum Ausdruck) wie in den Konzepten von Baumeister/Stübben.

Die Behandlung, die Planung und Ausführung des Stadtraumes ist phantasievoll, fast karrikaturhaft "romantisch". Die Planung paßt sich der vorhandenen Situation und ihren Bedingungen gut an (sowohl den natürlichen wie geschaffenen z.B. Parzellierung und Eigentumsverhältnissen), eine gute Voraussetzung für individuelle, spezifische und nicht schematische Planung. (Abb. 1, 5, 8, 10)

Phase 3:

In der Zeit Unwins, Höhepunkt in den 10er und 20er Jahren des 20. Jahrhunderts, wird der Stadtraum in Form und Funktion als eine "große Synthese" des Zusammenwirkens der Positiv- und der Negativ-Struktur konzipiert. Früher konkurrierende Prinzipien, wie Symmetrie - Unregelmäßigkeit, Gerade - krumme Straße sind hier gleichwertig behandelt. Der öffentliche Raum dient in Form und Funktion allen Lebensansprüchen seiner Einwohner. Die öffentlichen Plätze sind aber in ihrer Funktion und ihrer Rolle im Alltagsleben "konservativ" konzipiert und stellen die Symbole der "Macht" dar. Ein großer Beitrag dieser Zeit ist die "Entdeckung" sozialer "Nischen", als Spangen zwischen der Positiv- und der Negativ-Struktur (wie Innenhöfe, Kopfplätze usw.).

Der große Nachteil dieses Konzeptes liegt in der Tatsache, daß es sich hier um einen neuen Siedlungstypus handelt, dessen Wesen dem Wesen der Stadt nicht völlig entspricht. Deswegen konnten diese Formen und Funktionen nur begrenzte Anwendung finden. (Abb. 4, 6, 7)

Phase 4a:

Mit den Konzepten Fritz Schumachers, Höhepunkt in den 20er und 30er Jahren des 20. Jahrhunderts wird in diesem Zeitabschnitt die Idee der ganzheitlicher Behandlung des Stadtraumes erreicht. Genauso wie

in der vorigen Zeitperiode, aber auf eine universellere Weise (weil hier der klassische Stadtraum behandelt wird und nicht der Raum einer "Land-Stadt"-Siedlung wie bei Unwin), ist der Raum der Ausdruck aller Formen des gemeinsamen Lebens aller Bevölkerungsschichten. Alle bisher erkannten gestalterischen Prinzipien sind ohne Übertriebenheit auf die ihnen entsprechende Weise angewendet. Die Form des Stadtraumes insgesamt und seine Details schaffen gute Voraussetzungen für "gute" Nutzung und die Nutzungsansprüche führen zu guten Formen. Der Platzraum wird in diesem Konzept vernachlässigt. Seine Funktionen haben m.E. nach die Straßen und die sogenannten "Volks-wiesen" (eine Neuerung dieser Periode) übernommen. (Abb. 9)

Phase 4b:

In der Zeit Bruno Tauts, Höhepunkt in den 20er und 30er Jahren des 20. Jahrhunderts, findet die Gestaltung des "gefaßten" Stadtraumes ein letztes Echo. Die übertriebene Suche nach hygienisch-guten und gesunden Wohnverhältnissen hat die Positiv-Struktur zersplittert und den öffentlichen Raum aufgelöst. Es besteht ein Mangel an öffentlichen Platzanlagen. Der Straßenraum entspricht in seiner Form und Funktion mehr dem "alltäglichen Bedarf". Eine Neuerung ist das Grün als "methaphysischer" Träger einer neuen Freiheit und des "freien Lebens" im Stadtraum. (Abb. 11)

Mit diesem Überblick sind die wichtigsten Träger dieser städtebaulichen Stilrichtungen dargestellt und zugeordnet worden. Henrici und Wetzel waren Personen einer Tätigkeit, die in diesem Zusammenhang nur als die Vertiefung einiger Sittescher Grundsätze zu bezeichnen ist. Deswegen kann Henrici der Zeitperiode 2a, der Phase von Sitte, zugeordnet werden und Wetzel - durch die Zeit, in der er lebte - der Phase 4a von Fritz Schumacher.

Abb. 1 Unwin "Town Planning...", Ver-
 gleiche zwischen der "schema-
 tischen" und Sitte'schen Plan-
 nungsweise

Abb. 2 Vorschläge Baumeisters für die
 geometrisch regelmässige

Abb. 3-4

Platzgestaltung aus: "Stadter-
 weiterungen..."

Versuch einer Synthese von
 geometrisch regelmässiger und
 im Sinne Sittes "lockerer"
 Gestaltungsweise der Plätze,
 Stübgen Brunn 1904, Unwin
 Hampstead 1905/14

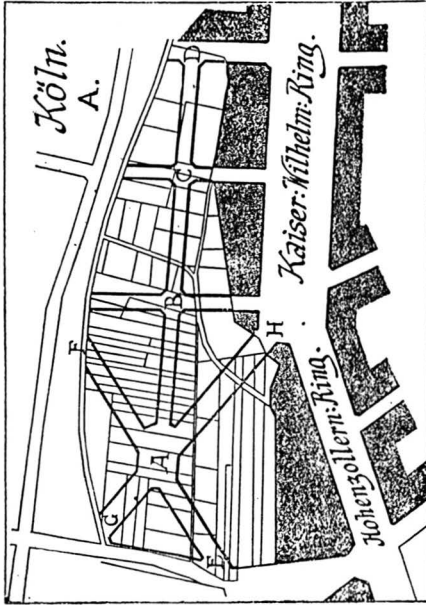


Abb. 82. Stadtplan von Köln. (Aus: „Der Städtebau“.)
 A Geometrische Anlage ohne Rücksicht auf Grundstücksgrößen.
 B Von Camillo Sitte vorgelegene Methode der Anlage zur Vermeidung
 einer Störung der Grundstücksgrößen.

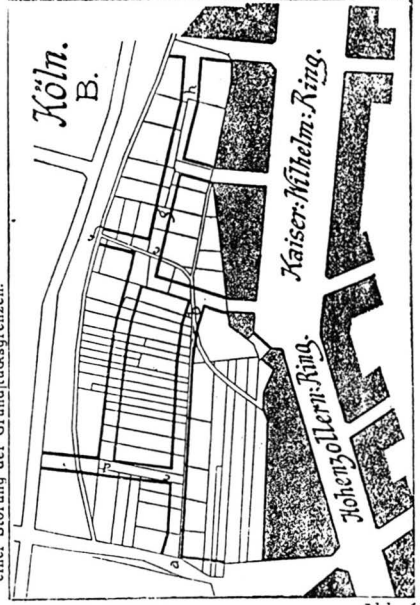


Abb. 1

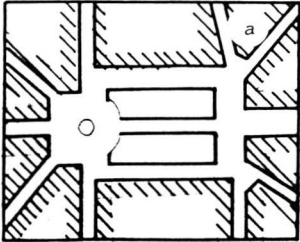


Abb. 2

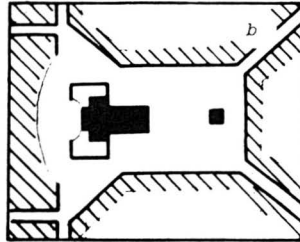


Abb. 2

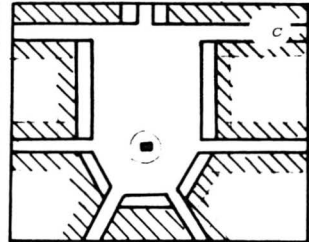


Abb. 2

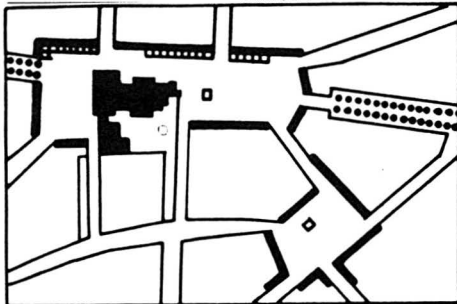


Abb. 3

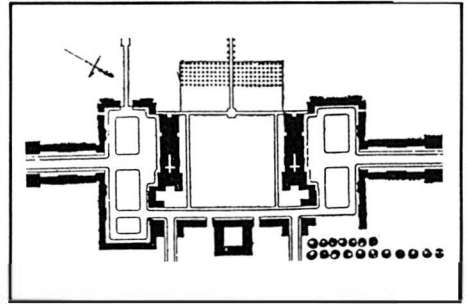


Abb. 4

Abb. 5, 8, 10 Die Form des Platzes wird im Planungsprozess untersucht, Sitte Marienberg 1903 (5a, 5c, 8a, 8c), Sitte Wiener Ring (5e), Henrici München 1893 (4b, 4d, 4f, 8b, 8d, 8a, 8b, 8c) Innenhof als neuentdeckter städtischer Gemeinschaftsraum,

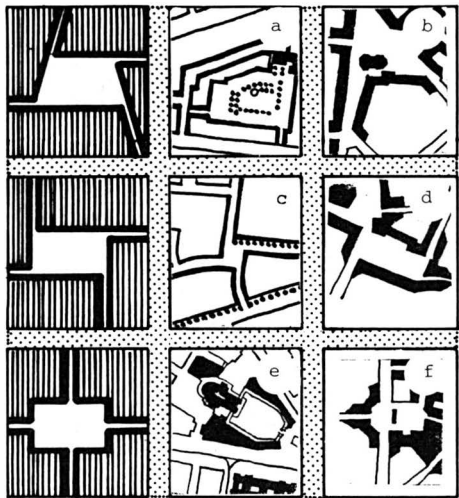


Abb. 5

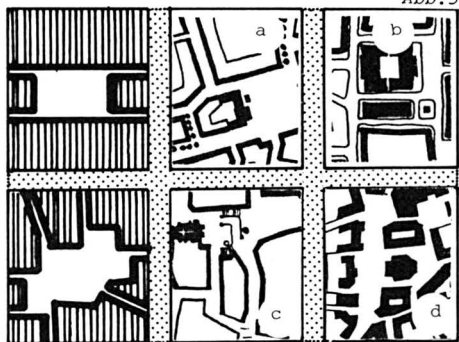


Abb. 8

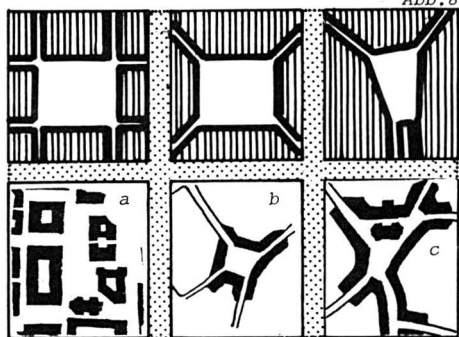


Abb. 10

Abb. 9 Unwin Hampstead 1905/14 Volkswiesen als Träger der neuen gemeinsamen Aktivitäten der Stadtbewohner, Schumacher Köln 1920/23

Abb. 11 Grünflächen drücken den Gemeinschaftsgeist aus, Taut Onkel-Toms-Hütte 1926/31

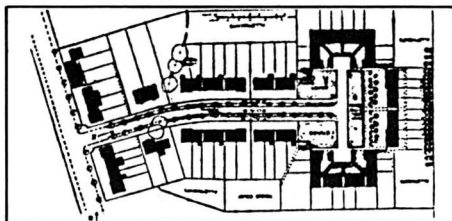


Abb. 6

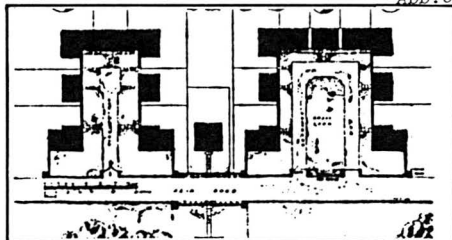


Abb. 7

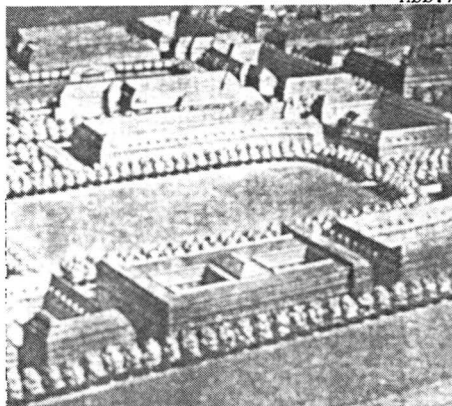


Abb. 9



Abb. 11

TEIL II: STADTGESTALTERISCHE PRINZIPIEN AUS DER ZEIT VON
1880 - 1930 UND DEREN HEUTIGE BEDEUTUNG

IX STADTGESTALTERISCHE PRINZIPIEN AUS DER ZEIT VON
1880 - 1930

Einleitung

1. Straßenführung
2. Neigungs- und Fluchtwechsel in der Straße
3. Straßenkreuzung
4. Straße-Platzeinmündung
5. Geschlossenheit städtischer Räume
6. Straßensequenz
7. Vertikale Struktur des Stadtraumes
8. Farbe im Stadtraum
9. Proportion des Platzes
10. Platz und Topographie
11. Aufstellung von Brunnen und Denkmälern auf Plätzen
12. Stellung der Hauptgebäude auf Plätzen

Schlußwort

Einleitung

Bisher wurden aus den Veröffentlichungen von acht Stadtplanern, die im Zeitraum von 1880 - 1930 tätig waren, Zitate und Entwürfe zusammengetragen und ausgewertet, die die gestalterischen Grundsätze des Stadtraumes behandeln. Auf diese Weise konnte festgestellt werden, wo die Schwerpunkte des Interesses in den Fragen der Stadtraumgestaltung bei jeder einzelnen Person lagen. Um die Themenbereiche der untersuchten Personen im einzelnen und auch im Vergleich zueinander anschaulich zu machen, sind ihre Aussagen themenbezogen vergleichbar dargestellt worden; - auf diese Weise ist die Tabelle entstanden (siehe Einleitung zum Teil I). Sozusagen im horizontalen Querschnitt zeigt sich das unterschiedliche Interesse für die verschiedenen Komponenten des Stadtraumes der einzelnen Autoren und mit welcher Intensität sie sich mit ihnen auseinandersetzen. Grundsätzlich ist sichtbar geworden, daß sich die untersuchten Autoren vor allem mit der Straßenraumgestaltung, weniger mit der Gestaltung des Platzraumes befaßt haben. Für sie war vor allem die Gestaltung der Negativstruktur interessant.

Die Felder, die in der Tabelle nicht ausgefüllt werden konnten, weil keine Aussagen zu den bezeichneten Komponenten bestehen, zeigen, daß z. B. "Bebauung" insgesamt, oder die sekundäre und tertiäre Struktur der Straße und des Platzes und ihr geschichtlicher Wandel von fast allen Autoren theoretisch vernachlässigt worden sind.

Dies ist in groben Zügen das Ergebnis des ersten Teils der Arbeit. Im folgenden Teil werden durch die Betrachtung des sozusagen vertikalen Querschnitts der Tabelle thematische Schwerpunkte ausgewertet, die einzelnen Komponenten des Stadtraumes und die Gestaltungsmittel für ihre Ausprägung werden in den Mittelpunkt der Betrachtung gerückt.

Ausgehend von den in der Tabelle als Prinzipien bewerteten Aussagen zur Gestaltung der einzelnen stadträumlichen Komponenten werden 12 Themen festgestellt, die sich zum Teil aus den zu thematischen Einheiten zusammengezogenen Prinzipien ergeben, und die folgend in

einzelnen Abschnitten behandelt werden.

Innerhalb dieser 12 Themen werden auch die den Prinzipien zugehörigen Positionen und Erwähnungen als übereinstimmende oder abweichende Meinungen der damaligen Diskussion entsprechend einbezogen.

Die Themen, deren Bezug zur Tabelle durch die Hinweise in Klammern hergestellt wird, sind folgende:

1. Straßenführung (1.1.1.d Geradheit, Ungeradheit)
2. Neigungs- und Fluchtwechsel in der Straße (Zusammenfassung von 1.1.1.g Straße und Bebauungslinie 1.1.1.h Straße und Topographie)
3. Straßenkreuzung (Zusammenfassung von 1.1.1.e Kreuzung und 3.1.1.1e Bebauung und Eck-Lösungen)
4. Straße-Platzeinmündung (1.1.1.f Straße-Platzeinmündung)
5. Geschlossenheit städtischer Räume (Zusammenfassung von 1.1.1.i Geschlossenheit des Straßenraumes und 2.1.1.f Geschlossenheit des Platzraumes)
6. Straßensequenz (1.1.1.j Straßensequenz)
7. Vertikale Struktur des Stadtraumes (Zusammenfassung von 1.1.1.k Vertikale Straßenstruktur und 2.1.1.l Vertikale Platzstruktur)
8. Farbe im Stadtraum (1.1.4.a Farbe)
9. Proportion des Platzes (2.1.1.b Proportion)
10. Platz und Topographie (2.1.1.i Platz und Topographie)
11. Aufstellung von Brunnen und Denkmälern auf Plätzen (2.1.1.j Denkmal-, Brunnenstellung)
12. Stellung der Hauptgebäude auf Plätzen (2.1.1.k Hauptgebäudestellung).

Die folgenden Abschnitte gehen auf die Entstehung der Prinzipien ein; es wird gezeigt, von welchen Beiträgen der Autoren die Prinzipien abgeleitet sind, wo sie am intensivsten und umfangreichsten behandelt werden, und wie sie als Produkt einer fachlichen Diskussion in einem längeren Zeitraum entstanden sind. Es wird aufgezeigt, welche von ihnen klar formuliert werden und welche nur angedeutet sind. Darauf folgt der Versuch einer Einschätzung, wie weit sie auch heute noch fachliches Interesse beanspruchen können.

Die 12 folgend behandelten Prinzipien sind keineswegs als Vorschriften oder Regeln zu verstehen. Sie sind mehr oder weniger die vollendeten Definitionen der städtebaulichen Grundsätze, die als Produkt der fachlichen Diskussion in einer Zeit entstanden sind, welche Sensibilität für die Werte der Vergangenheit besessen hat und die versucht hat, sie den Ansprüchen des damaligen modernen städtischen Lebens anzupassen. So betrachtet, scheint diese damalige Denkweise heute noch aktuell und von Bedeutung zu sein.

In der Arbeit konnten für weniger als die Hälfte der durch die Matrix zugrunde gelegten Komponenten gestalterische Prinzipien aufgezeigt werden. Das bedeutet aber nicht, daß für andere Komponenten keine Prinzipien entwickelt werden könnten oder in anderen Zeitabschnitten städtebaulicher Tätigkeit bereits entwickelt worden sind.

1. Straßenführung (1.1.1.d Geradheit, Ungeradheit)

"Gerade oder krumme Straßen?" nennt Stübben schon 1877 in der Deutschen Bauzeitung seinen Aufsatz, und damit beginnt nach meiner Kenntnis dieses Diskussionsthema. Schon damals, etwa zehn Jahre vor dem Erscheinen von Sittes Buch, erwähnt er grob alle Vor- und Nachteile der beiden Straßentypen: die malerisch angenehme Wirkung der einen, die technisch bessere Lösung der anderen (1877, S. 132-134).

Die Auseinandersetzungen aber beginnen tatsächlich (was die Form der Straße und ihre gestalterischen Prinzipien betrifft) mit den Äußerungen SITTES 1889. Sie waren ein Contra zu Baumeisters kanonisierten Aussagen, daß "der gerade Weg der beste sei", daß "der Weg zwischen zwei beliebten Punkten" sich nicht "rücksichtslos von der Luftlinie" zwischen zwei Zielen entfernen darf und die kürzeste Lösung verfolgen soll (1987, S. 93).

BAUMEISTER hat aber auch die Qualitäten der gekrümmten Straßen anerkannt und sagt, daß die gerade Linie nicht "auf eine wellenförmige Erdoberfläche paßt". Er meint, daß "im Inneren (der Stadt) die gerade Strasse als kürzeste Richtung vorwaltet", aber "nach aussen", wo "der Werth der Zeit sinkt, mehr und mehr auch der Natur angepasste, gekrümmte und gebrochene Linien verwendet werden" (Ebd., S. 95). Dementgegen behauptete Sitte (1889, S. 95), daß "die Geradlinigkeit schon misslich" ist, daß sie "dem Naturgefühl widerstreitet", sich einem gekrümmten Terrain nicht anpaßt und langweilig wirkt. Dabei bleiben seine Anmerkungen allerdings ungenügend erklärt und begründet.

Aus seinen Äußerungen läßt sich aber folgern, daß er sich für die gekrümmten Straßen ausspricht. Seine Zuneigung zu den gekrümmten Straßen wird noch deutlicher in seinen praktischen Arbeiten. Als guter Beobachter erkennt er, daß durch Krümmungen geschlossene Straßenbilder entstehen und obwohl er sich damit nicht theoretisch auseinandersetzt, verwendet er dieses Prinzip in seinen Plänen. (Der Marienberg-Plan zeigt das am deutlichsten. (Abb. 1))

HENRICI gibt diesem Thema viel Aufschwung. Aus der Erfahrung und den Beobachtungen vorhandener Beispiele konzipiert er allgemeine Vorschläge für die Gestaltung des Straßenraumes (Langweilige und

kurzweilige Straßen (1893), 1981, S. 82-86).

Baumeisters Vorliebe für die gerade Straßen entgegnet sagt Henrici energisch ((1903), 1981, S. 120), daß, "das Gesetz der geraden Linie das des Todes" und "das Gesetz des Lebens das der Bewegung" ist.

Henrici hat im Gegensatz zu den anderen viele praktische Ratschläge zur Gestaltung der Straßen gegeben. Durch Analyse und umfangreiche Beobachtungen der realen Situationen ist er zu einer eigenen Theorie der Gestaltung des "kurzweiligen" Straßenraumes gekommen, nämlich dahingehend, daß die Kurzweiligkeit des Straßenraumes eine Folge der "beweglichen Wechsel von Licht- und Schattenflächen" ist, was sich durch die "leise(n) Bewegungen und Wandungen in der Strassenlinie" und "Abweichungen von der Parallelität der Wandungen" inszenieren läßt ((1901), S. 99).

Diese knapp erklärte Gesetzlichkeit zwischen der Wirkung des so gestalteten Straßenraumes und seiner visuellen Wahrnehmung erläutert Henrici vertieft und detailliert schon 1891 in seinem Artikel "Kurzweilige und langweilige Strassen", wo er nach seiner Meinung das Repertoire der Mittel für die Gestaltung des kurzweiligen Straßenraumes vollständig darstellt.

Da diese Theorie Henrici's eine Vertiefung der Äußerungen Sittes ist und eine Fülle von wichtigsten Details und Bemerkungen zu dieser Straßenraumeigenschaft beiträgt, werden seine Äußerungen hier vollständig zitiert: "... wenn man gerade Strassen mitten durch die Plätze hindurch führt .. erkennt man, dass der Weg viel länger ist, als er vorher erschien. Man fühlt sich enttäuscht und das wirkt ermüdend und entmutigend. ... Solche Enttäuschungen werden vermieden hinführen." ((1891), 1981, S. 77) Abb. 2, 2a, 2b, 2c).

Zwei Jahre später ergänzt er die gestalterischen Mittel für die gerade Straßenführung und versucht, sie als psychophysische Wirkung der Formen zu erklären ((1893), 1981, S. 83) Abb. 2): "Es gibt jedoch Mittel, um auch gerade lange Strassen mit parallelen aber unterbrochenen Wandungen von der Eigenschaft der Langweiligkeit zu befreien. Das eine besteht in der Markierung der fortgesetzten Strassenflucht durch Allee-Bepflanzungen, Reihungen von Laternen oder dergl. (vergl. Abbildg. 2j und 2l ...). Das zweite Mittel besteht darin, dass man der Strassenfläche in ihrer Längsrichtung

eine Wölbung im konkaven Sinne gibt. Die Strassenfläche erscheint dann dem Auge in geringerer perspektivischer Verkürzung, man sieht von ihr mehr als bei gleichmäßigem Gefälle und die missliebigen, durch die seitlichen Rücksprünge bewirkten scheinbaren Verkürzungen können dadurch bis zu gewissem Grade aufgewogen werden."

Oder (Ebd., S. 84) (Abb. 2): "Auch die gekrümmte Strasse wird erst kurzweilig, wenn man sie nicht schematisch mit parallelen Wandungen herstellt, sondern wenn man sie so krümmt, dass in ihrem Verlaufe die zu erstrebende unterhaltende und anregende Abwechslung hervor- gebracht wird. Die konkave Wandung zeigt sich dem Auge in grösserer Ausdehnung als die gerade und konvexe Wandung, sie führt zur Kurzweiligkeit. Die konvexe Seite ist nur auf kurze Strecken und in verstärkter Verkürzung zu sehen, sie bewirkt also das Gegenteil und hebt die Wohltat der Konkaven auf, wenn sie parallel, also gleich- wertig mit jener gekrümmt ist. Ziemlich gleichgültig lassen demnach die indifferenten Krümmungen in Abbildg. d u. e, wohingegen die verhältnismässig stärker gekrümmten Konkaven in Abbildung g und h entschieden günstige Wirkungen versprechen.

An sich schon wird nach dem Vorstehenden eine sinnvoll gekrümmte Strasse weniger langweilig sein als die geradlinige, und es ist leicht einzusehen, dass eine Strassenausweitung nach Abbildg. k den Vorzug verdient vor denjenigen in Abbildg. i. Unsere modernen Schematiker bestreiten merkwürdigerweise, dass sich die Ausbauchung in Abbildg. k gesetzlich durchführen liesse wegen ihrer "willkürlichen" Zurücksetzung der Baufuchtlinie, während sie zugeben, die Form der Erweiterung in Abbildg. i, die doch mindestens ebenso willkürlich ist, überall unbeanstandet machen zu dürfen, Ja, noch weiter gehend, begegnen sie keinem Widerspruch und glauben, eine künstlerische Tat zu vollbringen, wenn sie den Einschnitt auf beiden Seiten herstellen (Abbildg. 1), oder wenn sie sich zu der schön symmetrischen Platz- figur f aufschwingen; denn dieser Figur sieht man ja auf den ersten Blick jene "grossartigen" Zug an, wie er in einer zukünftigen Grossstadt mittels bedeutender Perspektiven, grosser Plätze, inter- essanter Strassenbilder und malerischer Gebäudegruppen erscheinen muss."

Man könnte rekapitulieren, daß Henrici richtig bemerkt hat, daß die langweilige und kurzweilige Wirkung der Straßen von ihrer visuelle-

ren Wahrnehmung beim Begehen abhängt. Er erklärt das wie folgt: ((1893), 1981, S. 82): "Je weniger man in dem perspektivischen Strassenbilde von der Grundfläche und von den Wandungen zu sehen bekommt, um so kürzer wird die Strasse aussehen, aber um so langweiliger wird sie sein; je mehr man von der Grundfläche und den Wandungen zu sehen bekommt, um so länger wird sie aussehen, aber um so kurzweiliger wird ihre Durchwanderung ausfallen."

STÜBBEN hat in versöhnlichem Ton beide Straßentypen hinsichtlich einiger ihrer Eigenschaften analysiert. Seine Position ist kurz gesagt folgende: (1890, S. 75-76) (1924, S. 76): "Gerade und krumme, regelmässige und unregelmässige Strassen haben ihre praktische und künstlerische Berechtigung. Es kommt auf die Zwecke und auf die örtlichen Vorbedingungen an."

Bei der Vertiefung dieses Themas (Ebd., S. 75) begnügt er sich mit Beschreibungen der visuellen Wirkung von beiden Straßentypen, gibt aber keine Hinweise, wie sie zu erzielen ist. Seine Behauptung, daß krumme Straßen wohnlicher und behaglicher wirken als gerade, daß sich der Blick in einer krummen Straße durch beide Straßenfronten selbst begrenzt, daß aber nur die auf der konkaven Seite stehenden Häuser zur Geltung kommen - daß die monumentale Wirkung einer langen Perspektive bei gerader Straße dem überlegen wirken kann und dem Verkehrsfluß eher entspricht, bleibt ebenfalls auf der Ebene einer Beschreibung.

Ein paar Jahrzehnte später ((1909), 1. Ausgabe 1910, S. 154-158), schließt sich UNWIN diesen Gedanken Stübbens und Baumeisters an: Er lobt die Kürze des Weges, die Bequemlichkeit bei der Anordnung der Straßenführung, die so erreichte Zweckmäßigkeit rechteckiger Gebäude und Grundstücke, das weite Gesichtsfeld, kritisiert aber auch die Eintönigkeit der geraden Straße. Wie Baumeister stimmt er dem grundsätzlichen Vorteil der gekrümmten Straße zu, nämlich daß sie sich leichter den Bodenbeschaffenheiten anpaßt.

In seinen Entwurfsarbeiten verwendet er beide Straßentypen gleichberechtigt. (Abb. 3,4)

Im Vergleich mit dem vorher wiedergegebenen Spektrum der Meinungen zu diesem Thema äußert sich SCHUMACHER nur zu einem Punkt (Vom Städtebau zur Landesplanung, 1951, S. 41). Er spricht von der Schweifung ins Wesenslose bei der Geraden, was sich durch leichte

Krümmungen der Straßenführung verhindern läßt. Er erwähnt nur ein Mittel: die Abweichung von der Parallelität der Wände. Damit nähert er sich Henrici an, der dieses Mittel für die Gestaltung kurzweiliger Straßen schon viel früher in seiner umfangreichen Aufzählung von Möglichkeiten erwähnt. Dabei gibt Schumacher nur einen unvollständigen Umriß des Prinzips dieser Stadtraumeigenschaft.

WETZEL behandelt dieses Thema nur sehr sporadisch in seinen theoretischen Abhandlungen: (Wandlungen im Städtebau, 1942, S. 29) (Stadt Bau Kunst, 1978, S. 24).

Man kann sagen, daß die Diskussion über gekrümmte oder gerade Straßen von den 70er Jahren des 19. bis etwa zu den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts kontinuierlich geführt wurde, besonders intensiv in der Zeit von etwa 1890 bis 1901. Schon in den Äußerungen Unwins über dieses Thema wird deutlich, daß beide Straßentypen keine Alternative mehr darstellen, sondern sich gegenseitig ergänzen. Die scharfen Auseinandersetzungen um die Jahrhundertwende, wurden zugunsten einer distanzierteren Betrachtung überwunden. Alle Städtebauer haben die Vor- und Nachteile der beiden Straßentypen erkannt und sie mehr oder weniger ausführlich beschrieben. Auffallend detailliert und "handwerklich" genau wirkt Henricis Bearbeitung dieses Themas. Sie ist die Vollständigste. Ergänzt um Stübbens und Unwins nüchterne Skepsis gegenüber der Anwendung nur eines Straßentyps werden beide Grundformen als generelles Prinzip akzeptiert.

2. Neigungs- und Fluchtwechsel in der Straße (Zusammenfassung von 1.1.1.g Straße und Bebauungslinie und 1.1.1.h Straße und Topographie)

Die gesamte Diskussion über den Zusammenhang von Straßenraum und Bebauungslinie, von Straßenführung und Topographie findet nach meiner Einschätzung ihren Höhepunkt und ein Ergebnis in Wetzels Äußerungen über den "Horizontal- und Längsvisierbruch". Deswegen wird das, was in der Matrix vorher getrennt behandelt worden war, hier als ein Gestaltungselement des Straßenraums zusammengefaßt.

Zunächst wird die Entwicklung der Thematik aufgezeigt: Erste Überlegungen und Äußerungen dazu finden sich bei Stübben und Henrici. Der Anstoß dafür ist wahrscheinlich das Erscheinen von Sittes Buch gewesen. STÜBBEN proklamiert als "Mittel zur Abkürzung der Sehlänge einer Straße, besonders bei Gefällsrücken, die Versetzung der Fluchtlinien", was aber keine "Benachteiligung des Verkehrs herbeiführen darf". (Der Städtebau, 1924, S. 124) (Abb. 16, 17, 18) Er beschreibt, wie das Verschwinden der Straßenoberfläche bei "ganz gleichmäßigem Gefälle" durch eine kleine Krümmung in der Längsrichtung gemildert wird. (1924, S. 78-79) (Abb. 19) In der späteren Ausgabe seines Buches "Der Städtebau" behandelt er dies noch sorgfältiger, nennt dieses Mittel die "Versetzung der Fluchtlinie" und bekräftigt es mit mehreren Abbildungen. (1924, S. 78-82, 124) (Abb. 16, 17, 18, 19)

HENRICI behandelt diese Straßenraumeigenschaft Stübben sehr ähnlich. Außer der Krümmung in der Längsrichtung aber schlägt er noch zwei Mittel zur Beseitigung des störenden Eindrucks des Gefällrückens vor: durch "Teilung des Straßenzuges" - eine Gabelung, oder durch "Betonung und Ausbildung des Rückenpunktes" - durch Aufstellung eines Brunnens, Denkmals usw. (1891, S. 81) (Abb. 20)

Beide Autoren (besonders Henrici) behandeln diese Stadtraumeigenschaft ziemlich umfangreich und schon in ihren Überlegungen wirkt sie vollständig und als ein Prinzip.

Bei Unwin und später bei Schumacher wird nur ein Teil dieser Komponente des Stadtraumes behandelt. UNWIN z. B. betrachtet nur die Unterbrechung der Eintönigkeit des Straßenzuges (Town Planning in

Practice ((1909), 1910, S. 156). Seine Mittel: "Das Zurücksetzen einzelner Gebäude an der Strasse", oder die Betonung der Kopfseite der Straße, betreffen nur die Gestaltung der Bauflucht. Alles andere, z.B. das Verhältnis der Straße zur Topographie, wird nicht behandelt. (Abb. 21-22)

SCHUMACHER äußert sich nicht über Maßnahmen zur Milderung des Ansteigens oder des Gefälles eines Straßenzuges. Seine Äußerung bleibt allgemein ((1909), 1901, S. 182). Er erwähnt nur das Versetzen des Straßenlaufs und wie Unwin betrachtet er nur die Gestaltung der Straßenbauflucht. (Vom Städtebau zur Landesplanung .., 1951, S. 41) Er betrachtet nicht, soviel mir bekannt ist, die Straße auf unebenem Gelände und die Probleme, welche dadurch für die Wahrnehmung des Straßenraumes entstehen. Die vollendetste und gleichzeitig aber einfachste Definition dieser Straßenraumeigenschaft gibt WETZEL. (Stadt Bau Kunst (1978) S. 24) (Abb. 23, 24) Deswegen wird sie vollständig zitiert: "Ein Längensvisierbruch ist ein Wechsel in der Neigung oder Steigung eines Straßenzuges. Im Straßenbild tritt er als Schwelle in Erscheinung oder als Einschlag. Ein Horizontalvisierbruch ist eine Verschwenkung beziehungsweise Richtungsänderung (es genügt schon eine Ablenkung von wenigen Minuten). Horizontalvisierbruch und Längensvisierbruch müssen bei einer guten Straßenführung zusammenfallen. Ein Horizontalvisierbruch ohne Längensvisierbruch, ist in der optischen Wirkung noch annehmbar, unerträglich ist ein Längensvisierbruch, der nicht mit einem Horizontalvisierbruch kombiniert ist. ... Die beste Verknüpfung ist immer der kombinierte Visierbruch. Man erlebt das in jedem alten Straßendorf genauso wie in Paris ..."

Durch ihn wird erst die Untrennbarkeit der horizontalen und vertikalen Bewegungen des Straßenraumes, ihre Dreidimensionalität, verständlich.

Bei der Behandlung dieser Straßenraumeigenschaft ist die Übereinstimmung der Meinungen von Henrici und Stübgen in den Fragen der Gestaltung auffallend, wobei unsicher bleibt, wer sich als erster mit diesem Thema befaßt hat. Dabei wird wiederum deutlich, daß Stübgens Betrachtungsweise die komplexeste war, weil sie immer die Bedürfnisse des Verkehrs und anderer technischer Systeme in die

Betrachtung einbezieht. Unwins und Schumachers Äußerungen machen nur einen Teilaspekt der Behandlung von Horizontal- und Vertikalvisierbrüchen im Straßenraum deutlich (morphologisch gesehen). In ihrer vollen gestalterischen dreidimensionalen Charakteristik ist sie erst bei Wetzels deutlich formuliert. Erst durch Wetzels Aussage wird sie ein Prinzip und wird die visuelle Wahrnehmung dieser Eigenschaft des Stadtraumes verständlich und psychologisch erklärbar.

3. Straßenkreuzung (Zusammenfassung von 1.1.1.e Kreuzung und 3.1.1.e Bebauung und Eck-Lösungen)

Dieses Thema hat Sitte in die Diskussion eingebracht: Seine Vorschläge für versetzte Straßenkreuzungen waren eine Antwort auf Baumeisters regelmäßige Lösungen.

Die rechtwinklige, regelmäßige Straßenkreuzung, ist nach BAUMEISTER empfehlenswert und vorteilhaft, um dadurch "zunächst bequeme Häusergrundrisse zu gewähren" (1876, S. 96). Die Kreuzung selbst als ein Teil des Straßenraumes interessiert ihn nicht.

SITTE dagegen meint, daß bei einer Straßenkreuzung vor allem das Bild eines geschlossenen Straßenraumes hergestellt werden soll und geht damit in das andere Extrem. (1889, S. 156 und 1904, S. 5-7) (Abb. 6)

An diese Meinungsunterschiede von Sitte und Baumeister schließen sich Henrici und Stübßen an: In seiner Kritik an Stübßens Buch, wo er sich der Seite Sittes zuordnet (1891, S. 295-298, 301-302, 320-322), fordert Henrici STÜBBEN heraus, die Qualitäten von normalen und versetzten Kreuzungen zu überprüfen. So entsteht die erste kritische, fachliche Erklärung der Vor- und Nachteile beider Kreuzungstypen. Dabei wird sichtbar, daß die versetzten Kreuzungen Sittes zwar angenehm und "malerisch" sind, den Verkehr, insbesondere den öffentlichen, aber sehr erschweren. (1891, S. 122) (Abb. 7), (1924, S. 124-127)

Außer dieser Herausforderung an Stübßen, vielleicht sein größter Beitrag zum Thema, blieb HENRICI bei der Bearbeitung dieser Stadtraumeigenschaft oberflächlich. Er bleibt nur bei den einfachen Beschreibungen der traditionellen baulichen Gestaltung von Straßenkreuzungen. ((1891), 1981, S. 79) (Abb. 5) Dem Beispiel Stübßens folgend bei der kritischen Analyse der Vor- und Nachteile beider Kreuzungstypen, aber etwa zwei Jahrzehnte später als Stübßen, entwickelt UNWIN eine umfangreiche Zahl von verschiedensten Kreuzungen, die eine Versöhnung von früher erkannten Vor- und Nachteilen darstellen sollten.

Wie Stübßen früher, erkennt Unwin optische Vorteile bei der von Sitte vorgeschlagenen versetzten Kreuzung; er versucht aber gleichzeitig auch in zahlreichen Variationen ihre verkehrstechnische

Schwäche zu vermeiden. ((1909), 1910, S. 141-150), (Abb. 8, 9) Folgender Kommentar eines Vorschlags zeigt beispielhaft und prinzipiell seine Art der Lösung dieses Problems (Ebd., S. 149) (Abb. 10, 11): "Überschneiden sich zwei Strassen im rechten Winkel, und will man die Aussicht die eine Strasse hinauf geschlossen halten, so ergibt sich ... eine einfache Lösung, bei welcher der kleine offene Platz dem Verkehr auf der Querstrasse x, y eine leichte Kurve zu fahren gestattet. Wenn man in allen vier Strassen das Bild abschliessen möchte, kann eine Anordnung ... getroffen werden. In diesem Falle wird das Bild von jeder der vier Strassen als durch das derselben gegenüberliegende Gebäude abgeschlossen."

"Eine Variation dieser Ausbildung bietet Abb. 178C, wo der durch die Kreuzung gebildete Platz etwas erweitert ist ... und ein vollkommener Rahmen für die Aussicht in jede Strasse vom Platz selbst aus entsteht.

Für Unwin aber bleibt die Straßenkreuzung nicht nur ein Schema, das nur die Negativ-Struktur des Stadtraumes umfaßt. In der Praxis überprüft, stellt auch seine "Kreuzungs-Typologie" eine detailliert bedachte Synthese der Kontaktzone der Negativ- und Positiv-Struktur des Stadtraumes dar. Das spiegelt sich im folgenden Zitat am besten wider: (Ebd., S. 203) (Abb. 12): "... bei den strengerer bestehenden Bestimmungen sollten die Giebelseiten der Gebäude als Vorderfronten angesehen werden, und die Errichtung einer hohen Mauer mit Bogenöffnungen als Durchgang nach hinten könnte zur Verbindung der Häuser miteinander dienen und die architektonische Wirkung erhöhen. Wo nur eine Straße von dem Hauptwege abzweigt, und wo es nicht erwünscht ist, dieser Strasse gegenüber eine besondere Aufsicht freizuhalten, kann die Kreuzung dadurch betont werden, dass die gegenüberliegende Fluchtlinie unterbrochen und dadurch eine Art kleinen viereckigen Platzes hergestellt wird."

Wenn man Sitte und Baumeister in ihren Äußerungen als Antipoden kennzeichnet (abgesehen von Henrici, der Sittes Seite zuzuordnen ist), erscheint Stübbens Position als erster Versuch, die beiden "verfeindeten" Richtungen zu versöhnen. In diesem Sinn sind Unwins Äußerungen die Fortsetzung von Stübbens Meinung und deren Vollen- dung: Die beiden wichtigsten Eigenschaften der Straßenkreuzung

scheinen in Unwins Konzepten ihre vollendete Form zu finden - 1. Gemütlichkeit, raumbildende (malerische) Geschlossenheit; 2. verkehrstechnische Sicherheit.

Unwins Vorschläge haben aber noch andere Qualitäten: Er erkennt als erster in dieser kontinuierlichen Diskussion während etwa zwei Jahrzehnten die Untrennbarkeit der Negativ- und Positiv-Strukturen bei planerischen Lösungen. Deswegen waren seine Vorschläge im Hinblick auf die damalige Betrachtungs- und Gestaltungsweise des Stadtraumes die umfassendste Lösung (allerdings nur im Geltungsbereich der niedrigeren Bebauung).

Betrachtet man diese Diskussion im jetzigen Zeitabstand, kann man sicher feststellen, daß es bis heute keine anderen so umfangreichen Betrachtungen über dieses Thema gibt. Die damals so kritisierten verkehrstechnischen Nachteile der von Sitte vorgeschlagenen versetzten Kreuzungen würden allerdings jetzt nicht mehr so negativ beurteilt wie damals: Bei den Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wohnquartieren werden sie gerade eben durchgesetzt und als willkommen begrüßt.

Schließlich könnte man sagen, daß dieser Überblick über die Diskussion mit dem Thema "Straßenkreuzung" nicht nur die Entwicklung des Themas an sich darstellt, sondern auch ein Angebot von Kreuzungslösungen für verschiedenste Situationen: für Kreuzungen mit verkehrstechnischen Ansprüchen oder solche mit untergeordneten Verkehrsfunktionen, für raumbildende oder verkehrerschwervernde Kreuzungen oder für Kompromißlösungen.

4. Straße-Platzeinmündung (1.1.1.f Straße-Platzeinmündung)

Auch die Ausbildung von Straßeneinmündungen in Plätze ist durch das Erscheinen von Sittes Buch zu einem Diskussionsthema geworden. SITTE selbst hat über verengte oder verbreiterte Übergänge zwischen Straßen und Plätzen nichts Konkretes geschrieben. Er zeigt aber in seinen italienischen Beispielen "unausgesprochen" durch die veröffentlichten Abbildungen Lösungen, die diesen Punkt als einen Teilaspekt der Gestaltungsmittel für Plätze erscheinen lassen. (Abb. 13, 14) Er erwähnt die "knieartigen" Gelenkelemente zwischen Straße und Platz, die zur geschlossenen Wirkung von Platzanlagen wesentlich beitragen, nicht, obwohl sie später durch die Arbeiten seiner Epigonen zur gestalterischen Mode geworden sind. HENRICI äußert sich auch nicht darüber, aber er verwendet diese Elemente z.B. in seinem bekannten Dessau-Entwurf 1890 (Abb. 15). - Bei ihm sind die Straßen entweder verengt oder versetzt, bevor sie in den Platz münden. Damit bereitet er gestalterisch die Wirkung des Platzes vor und unterstreicht sie.

STÜBBEN erwähnt die verengte Straßeneinmündung auch nicht, aber plant sie in seinem Entwurf für die Stadt Brünn. Fast jede bedeutende Straßeneinmündung in den Platz erscheint in diesem Plan Stübbens als bewußte gestalterische Änderung der Bebauungslinie an dieser Stelle.

UNWIN behandelt versetzte Straßenkreuzungen (eine ähnliche Situation), aber nicht die Straße-Platzeinmündung.

Beschrieben wird dieses Problem zum ersten Mal bei SCHUMACHER. Obwohl etwas allgemein, gibt, wenn wir Sittes Beispiele vor Augen haben, folgendes genau dessen Charakter wieder (1951, S. 40): "... ein Platzgrundriß erhält seine latente Dynamik nicht nur durch die Raumform als solche, sondern auch durch die Art, wie die Zugänge in ihn münden. Soll ein unsymmetrisch angelegter Zugang nicht willkürlich oder unorganisch wirken, so muß ihm irgendeine Betonung im Platzbild gefühlsmäßig ansprechen."

Diese Äußerung Schumachers bleibt etwas unvollkommen. Sie deutet nur an, daß die Straßeneinmündung ein Gelenk zwischen zwei räumlichen Geschehnissen (bzw. Stadtraumelementen) bildet, er betont vor allem ihre Zugehörigkeit zum Platz und ordnet dem die Bedeutung ihrer

gleichzeitigen Zugehörigkeit zum Straßenraum unter, entwickelt aber keine Gestaltungsmöglichkeiten.

Die Straße-Platzeinmündung als Gestaltungsprinzip ist vor allem in den späten 80er Jahren des 19. Jahrhunderts bis in die 20er Jahre des 20. Jahrhunderts beachtet und diskutiert worden. Praktisch wird dieses Prinzip in den Bemühungen Stübbens am deutlichsten. Theoretisch ist es als solches nur bei Schumacher erwähnt, aber auch nicht genug differenziert. Man kann sagen, daß es als Prinzip nur angedeutet wurde. Mit der Zeit hat sich das Interesse an diesem Thema nicht verstärkt: Es ist in der Ära des modernen Städtebaus in Vergessenheit geraten. Die Veränderung des Straßenprofils als ein Mittel zur Steigerung des Platzeindrucks wurde als ein Teil der baulichen (insbesondere mittelalterlichen) Strukturen der Vergangenheit gesehen und nicht weiter verfolgt. Daß dieses Entwurfsprinzip des gefaßten Stadtraumes in Vergessenheit geraten ist, liegt auch an seinem verkehrerschwerenden Eigenschaften, die im "funktionalen" Städtebau unerwünscht waren. Heute aber, als Maßnahme für die Verkehrsberuhigung, besonders in Wohnquartieren, könnte dieses Prinzip häufiger praktisch verwendet werden.

5. Geschlossenheit städtischer Räume (Zusammenfassung von 1.1.1.i Geschlossenheit des Straßenraumes und 2.1.1.f Geschlossenheit des Platzraumes)

SITTE hat mit seinen Analysen italienischer Stadtplätze als erster das Thema "Geschlossenheit des Stadtraumes" aufgegriffen. (Der Städtebau nach ... 1889).

Wie wir sehen werden, ist dies die vollständigste Behandlung des Themas; deshalb werden Sittes Aussagen hier vollständig zitiert. Seine Vorschläge, die von der Analyse historischer Stadträume ausgingen, zeigen drei wesentliche Möglichkeiten zur Gestaltung der räumlichen Geschlossenheit von Platzanlagen auf:

1. An den Platzecken von zwei einmündenden Straßen "nur ... eine Strasse münden ... lassen, ... die zweite Richtung erst tiefer in dieser Strasse abzweigen lassen, so dass dies vom Platz aus nicht mehr gesehen werden kann" (1889, S. 40) (Abb. 26).
2. Turbinenartige Straßeneinmündungen in den Platz bewahren die Geschlossenheit des Platzes, weil sich "die Gebäude an den Strassenmündungen perspektivisch überschneiden und durch diese gegenseitige Deckung keine unangenehme auffallende Lücke lassen" (1889, S. 40-41).
3. Säulenhallen sind ein "Hilfsmittel älterer Zeit zum Behufe des Abschliessens von Plätzen" (1889, S. 45).

Sitte behandelt an erster Stelle die Geschlossenheit der Plätze und meint damit unausgesprochen gleichzeitig die Geschlossenheit der Straßen. Seine Forderungen in dieser Hinsicht berücksichtigen keine anderen Kriterien als die der visuellen Wahrnehmung.

STÜBBEN wiederholt Sittes gestalterische Forderungen ((1890), 1924, S. 200 und 202) (Abb. 27,28), wobei ihm auch die Geschlossenheit des Platzes untrennbar von der Straßengeschlossenheit erscheint, was er auch ausdrücklich sagt. Außerdem versucht Stübben, entgegen Sitte, die Ansprüche des Verkehrs einzubeziehen und damit die Absolutheit des Anspruchs durch technische Anforderungen zu begrenzen. Seine einschränkende Äußerung fügt der Forderung Sittes als Komponente eine bessere Anpassungsfähigkeit an die Ansprüche des modernen städtischen Lebens hinzu. Wenn man die praktische Anwendung dieses

Entwurfsprinzip bei Sitte, Stübben und dann bei Henrici, der die Geschlossenheit des Stadtraumes nur als einen Teilaspekt der Untersuchung zur Wirkung von gekrümmten Straßen behandelt, (langweilige und kurzweilige Strassen ((1893), 1981, S. 82), analysiert, fällt folgendes auf: Sitte hat sich in seinen Entwurfsarbeiten bemüht, die Geschlossenheit der Straßen und Plätze herzustellen und anzuwenden. Das Ergebnis war eine zu häufige Anwendung der versetzten Kreuzung, die seinen Gegnern eine große Angriffsfläche geboten hat. (Abb. 30 - Ausschnitt aus dem Marienberg-Plan).

Karl HENRICI hat die von Sitte vorgeschlagenen Mittel, Plätze zu schließen, im Vergleich mit dessen anderen Nachfolgern am besten angewandt, z.B. in seinem Dessau-Entwurf (1898/90) (Abb. 33). Stübben dagegen versucht, diese Eigenschaft sparsam anzuwenden. Sie erscheint in seinen Plänen als eine planerische Entscheidung, eine Lösung, welche aus der Konfrontation der technischen und ästhetischen Ansprüche entsteht (Abb. 25).

Für UNWIN gibt es viele Mittel, die Geschlossenheit des Straßen- und Platzraumes zu schaffen. Bei der Geschlossenheit des Straßenraumes verwendet er ähnlich viele gestalterische Mittel wie Henrici, z.B. die Krümmung oder den Knick der Straßenflucht ((1909), 1910, S. 149) (Abb. 31, 32), was einige Gebäude ins Gesichtsfeld bringt und das Bild des Straßenzuges vor den Augen verschließt. Bei der Gestaltung des geschlossenen Platzraumes empfiehlt Unwin ((1909), 1910, S. 124) ähnliche Mittel wie Sitte: daß die Straßen im rechten Winkel zur Gesichtslinie vom Platz ausgehen sollen, oder die Ablenkung ihrer Richtung, wenn sie längs der Gesichtslinie verlaufen. Seine Praxis folgt seiner Theorie. Seinen Empfehlungen entspricht die Ausführung des Hampstead-Garden City Plans 1905/14 (Abb. 32).

Fritz SCHUMACHER betrachtet die Geschlossenheit des Platzes etwas mehr allgemein als die anderen Autoren und verbindet sie mit den naturgegebenen Eigenschaften (Vom Städtebau zur Landesplanung, 1951, S. 40). In seinem Köln-Entwurf 1920/23 (Abb. 29) versucht er, die Geschlossenheit des Straßenraumes zu erreichen (obwohl er sich darüber nicht theoretisch äußert).

Wie ersichtlich, ist das Thema von 1889 bis etwa in die 20er Jahre unseres Jahrhunderts intensiv betrachtet worden. Nach Sittes Äuße-

rungen dazu hat es keine so umfangreichen Überlegungen mehr gegeben. In Sittes Aussagen und durch Stübbens verkehrsbezogene Ergänzungen und Erklärungen ist diese Stadtraumeigenschaft der Ebene des Prinzips entsprechend behandelt worden.

Wie die meisten der anderen Prinzipien für die Gestaltung des gefaßten Stadtraumes ist auch dieses wichtige Prinzip zur Zeit der Moderne in Vergessenheit geraten.

Die Aufarbeitung dieses Themas und ihr Ergebnis könnten eine Hilfestellung bieten, für die Gestaltung der wieder geschlossen konzipierte Platzanlagen im heutigen Städtebau. Räumliche Geschlossenheit wird als Qualität neu entdeckt.

6. Straßensequenz (1.1.1.j Straßensequenz)

Ein für die Straßengestaltung wichtiges Mittel, die Sequenzbildung ist von den hier betrachteten Autoren theoretisch nicht behandelt worden (mit der Ausnahme Schumachers), obwohl sie alle dieses Gestaltungsmittel in ihren Planungen verwenden.

Seit jeher ist die Bildung von Straßensequenzen durch bauliche Gestaltung und Betonung besonderer Stellen ein bekanntes Mittel der Stadtgestaltung. Hier sollen die geplante Straßensequenzen der in die Untersuchung einbezogenen Autoren beispielhaft vorgestellt und verglichen werden:

BAUMEISTERS Straßensequenz ist schlicht und feierlich auf die Wirkung von einigen bedeutenden Monumenten bezogen (Abb. 34, 35). SITTE bildet in kleineren Abschnitten Sequenzen, die auf die Änderungen des Straßenprofils bezogen sind (Abb. 36).

HENRICIS Straßensequenzen sind sehr reizvoll. Sie entstehen entweder, wie die von Sitte, als Ergebnis der wechselnden Straßenbreite, oder wie bei Baumeister, als Betonung der Wirkung der wichtigsten öffentlichen Gebäude (Abb. 37).

Bei UNWIN kommt die Straßensequenz nicht vor. Er verwendet andere Mittel zur Belebung des Straßenbildes (wie z.B. dynamische, wechselnde Baulinien, geschlossene kurze Straßenzüge usw.).

STÜBBEN konzipiert die Straßensequenz auf eine ähnliche Weise wie Henrici (in den Fällen, wo er in Sittes Manier plant (Brünn 1904) (Abb. 38).

TAUT verwendet die Sequenzbildung sehr vereinfacht: entweder teilt er rhythmisch den Straßenraum oder betont durch Farbe die Einmündung von Querstraßen (Beispiel Onkel Toms Hütte 1929) (Abb. 39).

SCHUMACHER verwendet dieses Gestaltungsprinzip souverän. In seinem Köln-Wettbewerb 1920 zeigt Schumacher, wie unterschiedlich Straßensequenzen gestaltet sein können: Sie erscheinen als eine Synthese von allen bisher erwähnten Mitteln. (Abb. 40-41) Im Gegenteil zu den anderen Autoren behandelt er sie auch theoretisch. Unter anderen seiner Aussagen bietet folgendes Zitat Schumachers Hinweise für verschiedene Gestaltungsmöglichkeiten (1951, S. 48): "Dies physische Lenken zu bestimmten Punkten der Ruhe und Besinnung ist aber nur die einfachste Form, in der sich die motorische Macht des städtebauli-

chen Takts geltend machen kann. Weit darüber hinaus gehen die Möglichkeiten, die sich ergeben, wenn die städtebauliche Gestaltung den Menschen durch eine bewußt abgestimmte Folge von räumlichen Eindrücken leitet. Es sind psychische Eindrücke, die sich ergeben, wenn man aus bannender Enge in helle Freiheit geführt wird, oder wenn nach ruhiger Regelmäßigkeit ein Eindruck von erregender Unregelmäßigkeit einsetzt. Am stärksten aber spielt bei dieser Beeinflussung der Bewegung die Modellierung des Bodens mit, weil das Auf oder Ab sich unmittelbar den Schwingungen des Körpers mitteilt. Es brauchen gar nicht besonders große Bodenverschiedenheiten zu sein, um hier schon eine Wirkung auszuüben. Nur wenige Treppenstufen, die dem Fluß der Bewegung einen anderen Takt geben, können ein wichtiges Mittel der Wirkung werden."

Die Äußerungen WETZELS über diese Stadtraumeigenschaft bleiben oberflächlich. Sie beziehen sich ausschließlich auf die Bewunderung der alten mittelalterlichen Sequenzen, die vor allem durch Kirchtürme gebildet werden. (Stadt Bau Kunst, 1978, S. 26) Wetzels Praxis gibt keine Nachweise für seine praktische Beschäftigung mit diesem Thema. Die Aussagen von Schumacher, obwohl die vollständigsten, bleiben immer noch etwas allgemein, weil sie nur etwas von dem großen Repertoire für die Ausformung dieses Gestaltungsprinzips anbieten. Das Prinzip bleibt theoretisch nur angedeutet.

Das Interesse für diese Eigenschaft des Stadtraums besteht bis heute ununterbrochen. Seine Ausdrucksform hat sich in verschiedenen baulichen Perioden geändert. - Das kann man aus dem vorhergehenden Überblick erkennen, aber auch aus den monumentalen Sequenzführungen der Siedlungen der 50er bis 60er Jahre, z.B. in den sozialistischen Ländern.

7. Vertikale Struktur des Stadtraumes (Zusammenfassung von 1.1.1.k Vertikale Straßenstruktur und 2.1.1.1 Vertikale Platzstruktur)

Bei der Beschäftigung mit diesem Thema gehen die Aussagen, wie vorher auch schon, in verschiedene Richtungen. Einige der Autoren haben das Thema von der technischen, die anderen aber von der gestalterischen, malerischen Seite her betrachtet, gleichzeitig auch unterschiedlich intensiv, so daß ein Ergebnis nicht differenziert genug formuliert werden kann.

Sitte und Baumeister bleiben auch hier Antipoden:

BAUMEISTER äußert sich zu den Funktionen der vertikalen Struktur der Straße. Er zeigt die Voraussetzungen für das Erreichen sicherer Verkehrsverhältnisse auf (1876, S. 269) und schreibt das Verhältnis der Horizontal- und der Vertikalflächen vor, durch welches gesunde Wohnverhältnisse entstehen können (Lichteinfallswinkel) (1876, S. 274).

SITTE betrachtet die vertikale Straßenstruktur als ein Mittel zur Gestaltung des Straßenbildes. Er proklamiert unterschiedlich breite Hausfronten, um lebendige Straßenbilder zu bekommen. In diesem Zusammenhang spricht er sich auch für die Bewahrung der alten Grund- und Bodenverhältnisse aus, weil so dieser Effekt erreicht werden kann (1889, S. 143).

STÜBBEN äußert sich zu diesem Thema aus dem Gesichtspunkt der Hygiene und der gesunden Wohnverhältnisse (wie Baumeister) und hält die Höhenbegrenzung der Bebauung für notwendig (1890, S. 69).

Die Betrachtungsweise der oben erwähnten Stadtplaner betrifft verschiedene Bereiche des Problems und gibt viele Anregungen zum Nachdenken, bleibt aber trotzdem insgesamt oberflächlich. SCHUMACHER behandelt als erster das Problem von der gestalterischen Seite her ziemlich umfangreich und von dieser Seite aus gesehen definiert er die vertikale Struktur am deutlichsten. Für ihn ist die Ausbildung der Straßenwände ein wichtiges Mittel zur Individualisierung des Straßenraumes (1951, S. 41). Sie soll in ihrer mannigfaltigen Wirkung ein Ergebnis der gesteuerten Gestaltung der Straßenfassaden sein und zur gezielten Lenkung und Beruhigung des Blickes durch leicht betonte Baumassen, Dachlinien usw. beitragen. (Ebd., S. 46-

47) Wegen ihrer "handwerklichen" Genauigkeit zeigen seine Aussagen, daß er sich mit dem Problem intensiv praktisch auseinander gesetzt hat. Die Analyse seiner praktischen Tätigkeit bestätigt das. (Abb. 42, 44)

TAUT äußert sich zu diesem Thema nicht. Er erwähnt es zwischen den Zeilen, bei der Gestaltung des Stadtraumes ((8), S. 224). In seinen Plänen aber behandelt er die vertikale Struktur sehr sorgfältig. Sie dient ihm (Baumassen kombiniert mit Zäunen in den "Zwischenräumen" der Bebauung), als ein wichtiges Mittel zur Sequenzbildung seiner Straßen. (Abb. 43, 45)

WETZEL behandelt die Vertikalstruktur als ein Mittel zur Gestaltung des Platzraumes. Seine Äußerungen sind zwar allgemein und machen viele der planerischen Entscheidungen vom Einzelfall abhängig, zum Teil aber verdeutlichen sie, daß die Vertikalstruktur des Platzes in kleinere Abschnitte geteilt sein soll, damit (wie das auch Schumacher bei der Straße anmerkt) der Blick des Betrachters gesteuert geführt und an einige Bauwerke gefesselt wird. (1941, S. 46).

Am Ende könnte man zusammenfassen:

Die Betrachtungen über dieses Mittel zur Gestaltung des Stadtraumes sind bei den hier untersuchten Autoren allgemein geblieben. Die geäußerten Meinungen regen mehr zum Nachdenken an und schreiben wenig vor. Für alle 8 Personen ausnahmslos gemeinsam ist, daß sie sich für gesteuerte Heterogenität des Raumes aussprachen und "unwissenschaftlich" behaupteten, daß diese Mannigfaltigkeit der Vertikalstruktur des Stadtraumes eine Sache der planerischen Entscheidung ist, die von Fall zu Fall getroffen werden sollte.

Wie ersichtlich, hat die widersprüchliche Diskussion von Sitte und Baumeister in diesem Fall keine spätere Synthese erzeugt. Die Aussagen der später tätigen Städtebauer sind entweder aus dem einen oder aus dem anderen Gesichtspunkt heraus formuliert. Ein Prinzip läßt sich aus allen vorhandenen Äußerungen nur vage erkennen.

Das Thema hat bis heute nichts an Aktualität verloren. Mit der gerade stattgefundenen Rückkehr zur klassischen Gestaltungsweise des gefaßten Stadtraumes, kann die Behandlungsweise dieses Themas von

Baumeister, Sitte und Schumacher, in ihrer Verschiedenheit als willkommene Anregung zu einer komplexen Bearbeitung des Problems beitragen.

8. Farbe im Stadtraum (1.1.4.a Farbe)

Für die Farbe als Gestaltungsmittel des Stadtraumes gibt es keine kontinuierlichen vergleichbaren Betrachtungen. Sie wird als ein "neues Material" zur Stadtgestaltung zum ersten Mal von TAUT entdeckt. Er behandelt Farbe theoretisch und praktisch sehr detailliert, spricht von den optischen Täuschungen, die Farbe herausfordern kann. Er beschreibt, wie Farbe die Abstände zwischen den Bauten "vergrößern" oder "verkleinern", angenehm oder unangenehm machen kann. (Siedlung Onkel Toms Hütte 1929, 1980, S. 152-156) (Frühlicht 1920-22, 1963, S. 63) Er erwähnt auch, daß durch Farbe erst die Form eine klare Wirkung bekommt. (Ebd., S. 152).

Tauts größter Beitrag zu den Untersuchungen der Farbe, ist seine Analyse ihrer Leuchtkraft und Tonstärke. Er hat entdeckt, daß sie in den verschiedenen Lichtumständen verschiedene Intensität hat, was bei der Stadtraumgestaltung berücksichtigt werden soll: (Katalog der AK 1980, S. 228): "Sodann gilt es, die Beziehung der Farbe zum Sonnenlicht, also zum Licht der Tageszeiten, zu verwerten. Das Vormittagslicht ist kühl, das Nachmittagslicht dagegen warm - Konsequenz: die Ostseiten erhalten grünen Anstrich, die Westseiten dunkelroten, beide jedoch in ungefähr gleichen Tonstärken ...".

Die gesteuerte Weiträumigkeit, erzielt durch z. B. die Betonung der Kopfseite der Straße u.ä., hält er für Ergebnisse der bewußten Anwendung der Eigenschaften von Farbe im Raum (Frühlicht, 1920-22 1963, S. 68): "Der wesentlichste Gesichtspunkt dabei liegt nach unserer Meinung darin, daß die Weiträumigkeit der Siedlung durch die Farbe in verstärktem Maße hervorgehoben werden muß. Die verschiedene Aktivität der Farbe sowie ihre Leuchtkraft ermöglicht es, räumliche Anlagen in bestimmten Dimensionen zu erweitern, um sie wieder in anderer Richtung zusammenzudrängen. ...

Andererseits soll diese Wirkung durch die entgegengesetzte Farbwahl bei den Fluchten an den Kopfstraßen verstärkt werden und zwar dadurch, daß für die Häuser eine ausgesprochen hervortretende Farbe mit der für das Auge gleichzeitig angenehmsten und stärksten Aktivkraft gewählt ist."

Seinen eigenen Theorien getreu verwendet Taut alle diese Erkenntnis-

se in seinen zahlreichen Siedlungen. Seine Anweisungen für die Verwendung von ganz bestimmten Farben für bestimmte räumliche Umstände werden in sehr detailliert bearbeiteten Farbkatalogen vorgestellt. Durch seine besonderen Kenntnisse in diesem Bereich hat sein Beitrag zu diesem Thema die Bedeutung eines Prinzips. Bis heute gibt es keine andere umfangreichere Beschäftigung mit diesem Thema.

9. Proportion des Platzes (2.1.1.b Proportion)

Einige der ersten bekannten Überlegungen über die gute Proportionierung von Plätzen stammen aus der (römischen) Antike. Maertens und Sitte setzen diese Betrachtungen in der neueren Zeit fort.

Mit H. Maertens hat die Diskussion über die Proportion von Plätzen um die Jahrhundertwende eigentlich begonnen. Sein Kanon für die Proportion des Platzes, welcher von der Möglichkeit für die ungestörte und bequeme Betrachtung der Platzgebäude ausging (der optische Maasstab ... 1877, S. 50), entstand aus den damaligen Erkenntnissen der visuellen Wahrnehmung, aber auch aus der herrschenden Meinung, dass die Bauwerke genauso wie die Kunstwerke der anderen bildenden Künste einen Abstand benötigen, um sie ihrem Wert angemessen genießen zu können (Abb. 46): "Weiter ergibt sich, wie bei den Werken der Bildhauerkunst, aus den Untersuchungen der vorigen Kapitel der zweite Schluss: Soll ein Gebäude mit seiner malerischen Umgebung zu einem harmonischen Bilde zusammentreten, so darf der Platz vor demselben, will man das Bauwerk in dem Bilde noch angemessen, d.h. ohne die Harmonie zu stören, dominieren lassen, nur in einer Weite gleich dreimal der Höhe des Bauwerks (Augenaufschlagswinkel von 18 - 20 Grad) genommen, übersichtlich sein." Diese Position Maertens' hatte das Ziel, das Verhältnis zwischen dem freistehenden Gebäude und der notwendigen Platzfläche zu regulieren. SITTE hatte sich dieser Betrachtungsweise Maertens' angeschlossen und sie in seinem Vorschlag für die Proportion von Plätzen eingebaut (1889, S. 48-57).

Dabei haben Sitte alle drei Dimensionen des Platzes interessiert und sein Proportionsvorschlag umfaßt die Regelung aller drei Platzdimensionen gleichzeitig (1889, S. 54-55): "Die Größe der Plätze steht im Verhältnis mit der Größe des jeden Platz beherrschenden Gebäudes, und zwar tritt die Höhe des Gebäudes (vom Platzniveau bis zum Hauptgesimsabschluß gemessen) in ein Verhältnis mit derjenigen Platzdimension, welche senkrecht auf die Bauflucht des Gebäudes gemessen wird. Somit ist bei Höhen- oder Tiefenplätzen die Höhe der Kirchenfassade mit der Länge des Platzes zu vergleichen; dagegen bei Breitenplätzen die Höhe der Palast- oder Rathausfassade mit der Breite des Platzes."

Diese Aussage ergänzt er durch Empfehlungen für die Proportionierung der Horizontalfläche des Platzes. Für ihn sind quadratische oder zu lange Plätze "nicht besonders gut aussehend" und er schlägt vor, daß die Länge im Verhältnis zur Breite nicht mehr "als das Dreifache überschreiten" darf um nicht die "Wohlgefälligkeit zu verlieren".

Dazu bemerkt er auch, daß die Breitenplätze eine größere Differenz zwischen Breite und Länge vertragen als Tiefenplätze.

Diese Erkenntnisse verwendet er auch praktisch. Die Unterschiede zwischen den Breiten- und Tiefenplätzen macht er in eigenen Plänen deutlich. (Abb. 47, 48)

Diese Äußerungen Sittes zur Dimensionierung der Plätze können als prinzipielle Regeln gelten; sie werden deshalb in der Matrix als Prinzip eingestuft.

STÜBBEN wiederholt mit anderen Worten die Erkenntnisse Sittes (1890, S. 165, S. 196-197) und ergänzt sie etwas aus seiner funktionsbezogenen Sichtweise (- die Größe eines Platzes soll sich nach ihrem Benutzungszweck richten).

UNWIN erwähnt diese Stadtraumeigenschaft, aber setzt sich mit dem Thema nicht sehr ernst auseinander. ((1909), 1910, S. 117)

WETZEL dagegen setzt Sittes Lehre der Höhen- und Breiten-Plätze fort. (1942, S. 27)

Die anderen in diese Untersuchung einbezogenen Städtebauer haben sich zu diesem Problem (soviel mir bekannt ist) kaum geäußert. Sittes Formulierung zu diesem Thema ist die vollständigste, weil er den Platzraum als einen Kubus betrachtet. Sie ist, vom gestalterischen Gesichtspunkt aus gesehen, die klare Definition eines Prinzips zur Gestaltung von Platzräumen.

Die strengen Regeln dieser Platzproportionstheorie und ihr Anspruch auf allgemeine Geltung, haben immer wieder gegenteilige, freiere, antidogmatische Meinungen herausgefordert. Im modernen Städtebau schließlich waren Platzproportionen kein Thema mehr und ihre Regeln gerieten in Vergessenheit. Ernsteres Interesse dafür entstand in den 60er Jahren mit der Rückbesinnung auf den "gefaßten Stadtraum". Heute sind die Fragen wieder ein fachliches Gesprächsthema. - Vitruvius' und Maertens' Standpunkte dazu und damit auch Sittes Forderungen erleben heute eine Renaissance.

Ein Beispiel dafür sind die Untersuchungen Ashiharas. Weil sie meiner eigenen Linie bei der späteren Bewertung der gesammelten Prinzipien aus dem Gesichtspunkt der Wahrnehmungspsychologie folgen, sollen Ashiharas Hinweise zur Proportionierung hier ausnahmsweise erwähnt werden: Im Gegensatz zu allen anderen Architekten, die diese Proportionsverhältnisse nur übernehmen, versucht Ashihara die Belege für ihre Geltung zu finden. Er findet in der räumlichen Proportion der Platzfläche von 1:2 - 1:3 eine antropomorphe Qualität, welche sie als eine wertvolle bauliche Konstante bestätigt. (Exterior Design in Architecture 1981, S. 42-46) (Abb. 49-50)

10. Platz und Topographie (2.1.1.i Platz und Topographie)

Mit der topographischen Einfügung und dem Nivellement von Plätzen haben sich hauptsächlich Henrici und Stübben beschäftigt. STÜBBEN gibt konkrete Empfehlungen für die Gestaltung der Platzfläche im Zusammenhang mit der Geländesituation. Er schlägt vor (1890, S. 171): "Eine Platzfläche, welche in der Hauptsehrichtung ein entschiedenes Gefälle hat oder merklich windschief ist, eignet sich nicht zur Umbauung mit monumentalen Gebäuden. Da die letzteren eine erhöhte Stellung verlangen, so ist es sehr wohl möglich, die obere Seite eines ansteigenden Platzes als Baustelle zu wählen und die schräge Fläche als terrassierten oder bepflanzten Vorplatz zu benutzen; aber die übrigen drei Seiten sind für monumentale Gebäude mehr oder weniger ungeeignet. Schwache Steigungen fallen nicht auf oder sind leicht zu verdecken."

Zu demselben Problem vertieft HENRICI vier Jahre später die Gedanken Stübbens und ergänzt dessen Vorschlag durch die Überlegungen für die Gestaltung der Breite der Platzoberfläche (1894, S. 502) (Abb. 52): "... so ist das auf Plätzen noch mehr der Fall, wo ja neben der Längsabmessung auch die Breitenabmessung mehr als bei den Straßen in Betracht kommt. Man wird da weder eine Erhöhung in der Mitte der Platzfläche, die nach allen Seiten hin abfällt, vertragen können, noch eine konvexe Krümmung, die einen nach zwei Seiten abfallenden Rücken bildet. Eine leichte konkave Wölbung, die bei gedrunenen Platzfiguren unter Umständen schalenförmig sein kann, die bei gestreckten Platzfiguren wahrscheinlich besser nur eine Axe, und zwar die Längsaxe betrifft, wird dagegen immer günstig wirken, weil sie den Überblick über alles, was auf dem Platze sich befindet oder dort vor sich geht, erleichtert, und weil sie den Platz größer erscheinen läßt, als wenn er ganz eben wäre. Auch die Größenwirkung alles dessen, was den Platz umgibt, wird durch solche Aushöhlung unbedingt gesteigert. Selbstverständlich darf man keine Löcher oder Abgründe graben, was, um Missverständnissen vorzubeugen, besonders hervorgehoben sein mag."

Damit geht er, den Gedanken Stübbens folgend, die dieser in seinem Buch umrissen hat, mehr in die Einzelheiten der günstigen Wirkung von konkaven Platzflächen. (1890, S. 208) (Abb. 51)

Henrici vertieft das Thema noch weiter und spricht von der Gestaltung der Vertikalstruktur des Platzes, bezugnehmend auf das Nivellement der Platzfläche. (Ebd., S. 506): "Der Eindruck ist noch wesentlich dadurch zu steigern, dass man die seitlichen Wandungen des Platzes nach oben zu konvergieren lässt, denn dadurch wächst scheinbar die betreffende Platzabmessung und mit ihr die relative Grössenabmessung des Gebäudes. Die Lage an tiefster Stelle fordert mehr zu einer ruhigen Massenlagerung, zum Vorwiegen des Horizontalen in der Architektur heraus ... Ganz besonders dringend empfiehlt es sich, hier eine konkave Krümmung der Platzfläche anzuwenden, und die Steigung nicht unmittelbar am Fusse des Gebäudes beginnen zu lassen, damit man, von oben her sehend, doch immer den Eindruck gewinne, als erhebe sich die untere Seite des Platzbodens immer etwas, um den Sockel des Bauwerks aufzunehmen."

Damit umfaßt er das Thema dreidimensional und ergänzt frühere Aussagen Stübbens. Stübben und besonders Henrici gehen mit konkreten Gestaltungsvorschlägen auf das Thema ein. Ihre Aussagen sind umfassend und können als gestalterische Prinzipien für das Nivellement des Platzes gelten. Sie haben Grundsätzliches zu diesen Gestaltungsmitteln des Platzes beigetragen.

Das Interesse für dieses Thema findet man auch bei WETZEL, aber er bleibt in seiner Aussage auf der allgemeinen Ebene. (1982, S. 134) Bei den anderen wird das Thema theoretisch nicht in Betracht gezogen. UNWIN wählt die Lage seiner Plätze sorgfältig im Verhältnis zu den Eigenschaften des Geländes (z.B. Hampstead 1905/14 (Abb. 54)). Wetzel erwähnt das Thema einmal (Verbreiterung eines Bergrückens). Sitte benutzt die Vorteile des unebenen Geländes (Stübben und Henrici beschreiben das theoretisch sehr ähnlich) bei der Gestaltung z.B. seines Kirchplatzes in Marienberg 1903 (Abb. 53).

Nachdem die Diskussion zu diesem Thema ihren Höhepunkt in den späten 80er bis 90er Jahren des 19. Jahrhunderts erreicht hat, hatte es später keine große Anziehungskraft mehr. Das zeigt sich in seiner Vernachlässigung in späteren fachlichen Veröffentlichungen.

11. Aufstellung von Brunnen und Denkmälern auf Plätzen (2.1.1.j Denkmal- und Brunnenstellung)

Erste Meinungsunterschiede über die zentrale oder seitliche Stellung von Brunnen oder Denkmälern auf Plätzen entstehen durch Sittes Buch. (1889, S. 24-37) SITTE stellt die durch Baumeisters Buch (1876, Abb. 55, 59) dogmatisierte zentrale Stellung von "Kleinmonumenten" auf Plätzen in Frage und ironisiert das zeitgenössische Verfahren (1889, S. 23): "Wir aber halten nur die Mitte des Platzes für dazu geeignet ... wenn aber der Platz unregelmäßig ist und sonach ein Mittelpunkt sich geometrisch nicht abzirken läßt, dann können wir nicht einmal dieses einzige Monument unterbringen und der Platz muss für ewige Zeiten vollständig leer bleiben." Er kritisiert weiter (Ebd.): "Der entscheidende Gegensatz zwischen einst und jetzt in diesem Falle besteht darin, dass wir immer möglichst grossartige Plätze für jedes Figürchen suchen und dadurch die Wirkung drücken, statt sie durch einen neutralen Hintergrund ... zu heben."

Im Gegensatz zu Baumeister schlägt er eine vor allem unsymmetrische (seitliche) Lage für die Denkmal- und Brunnenstellung vor, die sich aus den Proportionsverhältnissen der vertikalen und horizontalen Platzflächen ergibt und die sich keineswegs immer mitten im Platz befinden soll. Die beste Lage für Monumente, Marktbrunnen u.ä. ist sie "auf den toten Punkten des Platzverkehrs aufzustellen". (Ebd., S. 28) (Abb. 58)

Wenn man diese und andere seiner Äußerungen zu Aufstellung von Denkmälern oder Brunnen analysiert, wird deutlich, daß er die zentrale Stellung auch nicht ausschließt, er stellt nur ihre allgemeine Gültigkeit in Frage.

HENRICI bleibt auch hier der Nachfolger Sittes. Er beschäftigt sich nur praktisch mit diesem Thema und verwendet ziemlich gleichmäßig zentrale und seitliche Aufstellungen in seinen Plänen. (z.B. München-Wettbewerb 1893, S. 59)

STÜBBEN behandelt dieses Problem des Platzraums in seinem Buch "Der Städtebau" und bekräftigt eigentlich die Meinung Sittes. (1890, S. 395-396, S. 411, 414)

Mit den Äußerungen Stübbens endet die Diskussion um dieses Thema. So

ist klar geworden, daß Sitte das Thema richtig aufgegriffen und auf die umfangreichste Weise bearbeitet hat. Ihm, und dadurch auch uns, ist bewußt geworden, daß die Lage der Kleinmonumente im Platzraum nicht eine Sache der darstellenden Geometrie ist, sondern daß es um ein komplementäres Zusammenspiel der gestalterischen Charakteristika des Platzes mit der Möglichkeit und der Weise seiner Nutzung gehen muß.

Bei Sitte hat sich das Prinzip herauskristallisiert. Bei Stübben wurde es nur unterstrichen.

12. Stellung der Hauptgebäude auf Plätzen (2.1.1.k Hauptgebäude- stellung)

Die Freistellung von Monumenten und Hauptgebäuden auf Plätzen wird zur gestalterischen Mode ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Sie war eines der gestalterischen Grundprinzipien des Erneuerungsplanes für Paris unter Haussmann und wurde in vielen Fällen nachgeahmt.

BAUMEISTERS Meinung entspricht völlig dieser gestalterischen Mode. Für ihn ist die Stellung mitten auf dem Platz die geeignetste, weil sie allen Sicherheits-, Verkehrs- und auch den ästhetischen Ansprüchen am besten entspricht (1876, S. 179) (Abb. 59).

Er überträgt seine theoretischen Erkenntnisse auch in seine Praxis, was sich z.B. bei seinem ersten Erweiterungsvorschlag für Mannheim feststellen läßt. Genaue Erklärungen dieses Grundsatzes bleiben aber bei ihm aus. Deswegen führe ich hier ein Zitat von Maertens an, der sich im Sinne Baumeisters zu diesem ästhetischen Prinzip äußert. Maertens bekräftigt den Grundsatz Baumeisters völlig und trägt dazu bei, daß er Schule macht. - Seine Erklärungen beruhen auf der Wahrnehmung: Er unterstützt die zentrale "Placierung" von Monumenten wie auch die "Freilegung von alten vorhandenen, weil dadurch ein Gegenstand dem Auge weiter entfernt" aufgestellt und völlig gesehen wird, und seine "einzelne Theile" nicht "in eine Region des Sehfeldes kommen". (Der optische Maasstab, 1877, S. 10)

Gestalterischer Ausgangspunkt Baumeisters in dieser Frage war ebenfalls das Grundprinzip der Freilegung/Freistellung der vorhandenen wie auch der neu zu bauenden Monumente. (Ebd., S. 183): "Bei der Erweiterung der Städte im Inneren ist ebenfalls auf freie Plätze Rücksicht zu nehmen, wengleich hier weniger die Gesundheitspflege, als die Freistellung öffentlicher Gebäude das Motiv bildet."

SITTE stellt dieses durch Baumeister erläuterte Axiom in Frage und ruft durch Beispiele aus dem Mittelalter zum Nachdenken auf (1889, Kapitel "Das Freihalten der Mitte", S. 24-37) (Abb. 57): Er verurteilt die Freistellung (Ebd., S. 33-37), "weil sich der Effekt nirgends konzentriert, sondern ringsherum gleichmässig zersplittert". (Abb. 56-57)

Dabei greift er auch die Erklärungen zur Freilegung der Monumente

an, dass man alles "sehen können" muß und kritisiert, daß dadurch eine "langweilige Raumlere" entsteht und beurteilt diese Begründung als "Wahn" (!). (Ebd., S. 35)

Sitte versucht diese seine Überzeugung (die im Vergleich mit Baumeisters funktionalistisch-ästhetischen Gründen nur ästhetische Grundlagen hatte, auch in seinen Plänen durchzuführen (zB. Marienberg Abb. 53) und eröffnet damit die städtebaulichen Diskussionen der Jahrhundertwende über diesen Aspekt.

In den allgemein heftigen Auseinandersetzungen zwischen den zwei so entstandenen Lagern, gab es Versuche, die Vorteile und Nachteile der gegensätzlichen Auffassungen einzuschätzen und den räumlichen Umständen entsprechend anzuwenden.

STÜBBENS Äußerungen gehören zu den ersten solcher Versuche. Obwohl er am Anfang seiner Karriere für die Freistellung war (er bekräftigt z.B. die Freilegung des Kölner Domes 1886, S. 152-154 und 561-562) in seinem Buch, (1890, S. 40-42) spricht er sich aber später für beide Prinzipien aus. Er sagt deutlich (Ebd., S. 201): "Meistens aber wurde auch im Mittelalter eine freiere Stellung der Monumentalbauten angestrebt. Man suchte 3 Seiten freizuhalten, während die 4 mit den zur Burg oder zur Kirche gehörigen Nebengebäuden zusammenhing. ... Dass heute die gänzliche Freistellung der Kirche vielfach üblich ist, liegt einesteils daran, dass das Bedürfnis des unmittelbaren Zusammenhangs des Kirchengebäudes mit Schulen ... abgenommen hat, andererseits aber an einer zuzeit getriebenen Gewohnheit. ... Aus Zweckmässigkeitsgründen und aus künstlerischen Erwägungen diese Gewohnheit zu verlassen, ist nicht bloss unbedenklich, sondern zur Herbeiführung malerischer Wirkung lebhaft zu empfehlen. ... Das gänzliche Freistellen von Gebäuden überhaupt zu bekämpfen, würde jedoch über das Ziel schießen." Das wird auch in seinen Plänen deutlich, wo klar wird, daß er zwischen beiden Grundsätzen schwankt. HENRICI zeigt auch eine gewisse Unentschiedenheit: Obwohl er sich selbst allgemein ausdrücklich der Seite Sittes zuordnet, verwendet er auch die Freistellung von Hauptgebäuden, z.B. in seinem Münchner Wettbewerb 1893 (Abb. 60).

Beide Varianten der Aufstellung von Hauptgebäuden scheinen bei UNWIN gleichberechtigt behandelt zu sein und stellen sich als eine planerisch-gestalterische Entscheidung dar, die der gegebenen örtlichen

Charakteristik entsprechen muß (z.B. Letchworth 1903, Hampstaed 1905/14 Abb. 32). SCHUMACHERs ein paar Jahrzehnte später entstandene Äußerung - obwohl etwas allgemein - nimmt diese Diskussion wieder richtig auf. Er bemerkt, daß die "Bauten, die den Mittelpunkt eines Raumes beherrschen" ihn "gleichsam auffressen" und aus ihm ein Stück der Architektur machen, "statt daß die Architektur ein Stück des Raumes wird". (1956, S. 225)

Aus dem Vorliegenden wird deutlich, daß sich alle zitierten Stadtplaner während einer großen Zeitspanne bemüht haben, den Fragen nachzugehen, ob Hauptgebäude auf Plätzen zentral oder seitlich gestellt sein sollten und welchen Zusammenhang zwischen Hauptgebäude und Platzfläche besteht. In diesen Bemühungen haben einige, wie Baumeister, überwiegend funktionalistisch das Problem gelöst, andere aber, wie Sitte und Stübben, haben Lösungen sowohl für das Einzelgebäude wie auch für den ganzen baulichen Komplex als einen Teil der Stadt angeboten. - Sie sahen die Frage mehr im größeren, baulichen Zusammenhang.

Durch diese Diskussion ist uns heute klar geworden, daß die beiden Aufstellungsweisen keineswegs einander ausschließen. Die Entscheidung für die eine oder die andere hängt eher von dem gesamtträumlichen Konzept ab.

Die stärksten Argumente für die zentrale Stellung sind bei Baumeister zu finden. Bei Sitte und in dem versöhnungsvollen Ton Stübbens, wie auch in der Äußerung Schumachers, sind die Argumente für die seitliche Aufstellung der Gebäude im Platz deutlich geworden. - Das Prinzip hat sich mit der Zeit herauskristallisiert.

Dieses Thema ist in der entwerferischen städtebaulichen Praxis nie in Vergessenheit geraten.

Mit der Renaissance des Bedürfnisses nach geschlossenen städtischen Räumen und ihrer Gestaltung könnte dieses Prinzip, so dualistisch konzipiert, wie es sich zu den 20er Jahren unseres Jahrhunderts ergeben hat, wieder aktuell werden.

Schlußwort

Das Auffinden und Herausarbeiten stadtgestalterischer Prinzipien aus der Zeit 1880 - 1930 soll dazu dienen, einige Tatsachen wieder ins Bewußtsein zu rufen, die in der heutigen Zeit verloren gegangen sind, obwohl man sich heute wieder verstärkt darum bemüht, die Elemente und Komponenten des städtischen Raumes zu definieren. Bei den genannten Prinzipien handelt es sich um wesentliche Erkenntnisse aus der Zeit, die zum ersten Mal gestalterische Grundsätze definiert, die, wie diese Untersuchung zeigt, immer noch authentische Frische ausstrahlen. Mehrere von ihnen können als gestalterische allgemein gültige Prinzipien bezeichnet werden. Woran liegt das?

Damals schon, aber noch mehr heute, stehen einige von ihnen im Widerspruch zu den Ansprüchen des Verkehrs, so z. B. "Straßenkreuzung", "Straßen-Platzeinmündung", "Geschlossenheit städtischer Räume". Gleichzeitig aber sind diese, sich verkehrshemmend auswirkenden Prinzipien wiederum aktuell. Unter bestimmten Umständen unterstützen sie die heute geforderten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen.

Auf die grundsätzliche Frage, warum diese stadtgestalterischen Grundsätze für die Qualität des städtischen Raumes auch heute noch von Bedeutung sind, müssen wahrnehmungspsychologische Aspekte herangezogen werden.

Auch die Stadtplaner, die seinerzeit diese Prinzipien formulierten, versuchten, sie durch psychologische Argumente zu stützen, entsprechend ihrem eigenen Erkenntnisstand und aufgrund eigener Erfahrungen und Reaktionen. Ihre Interpretationen in dieser Hinsicht blieben aber wissenschaftlich weitgehend unbegründet, weil die Psychologie sich erst in ihrer Entstehungsphase befand.

Ihre Argumente in dieser Hinsicht sind ein Hinweis für mich gewesen, von dieser Seite her Bestätigung und Unterstützung zu finden.

Auf meiner Suche nach Belegen für die heutige Gültigkeit der festgestellten Gestaltungsprinzipien für den Stadtraum, habe ich mich in einzelne Bereiche der Psychologie, der Psychoanalyse, der Anthropologie, der Kunstgeschichte und Kunsttheorie vertieft. Die Intensität dieser Exkurse orientierte sich an dem Bestreben, die gefundenen Prinzipien möglichst umfassend zu erklären.

Allgemeine psychologische Erkenntnisse über die Wahrnehmung der Umwelt werden - soweit möglich - im folgenden Kapitel den gestalterischen Prinzipien gegenübergestellt. Diese Gegenüberstellung von zwei unterschiedlichen wissenschaftlichen Bereichen ist als Versuch der Bestätigung dieser Prinzipien zu verstehen.

Abb.1 Gekrümmte Strassen, Sitte Marienberg 1903

Abb.3-4 Gerade und gekrümmte Strassen, Unwin Hampstead 1905/14

Abb.2 Kurzweilige und langweilige Strassen, Henrici

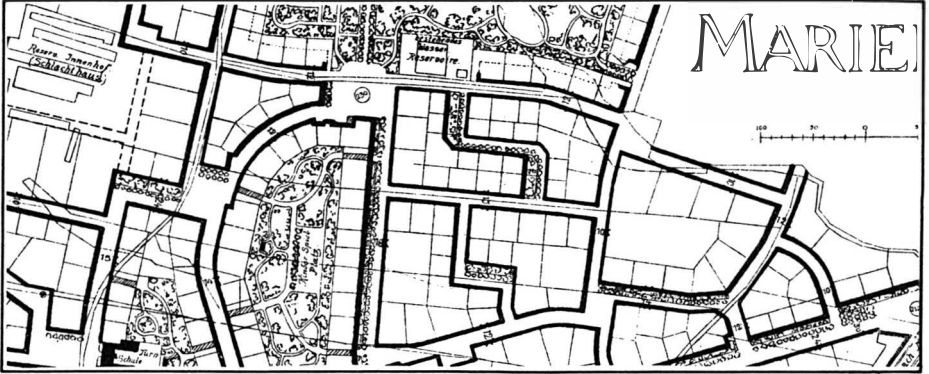


Abb.1

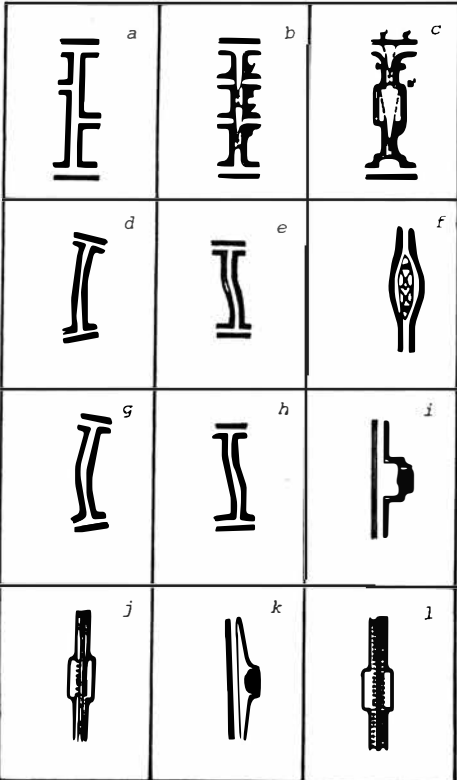


Abb.2

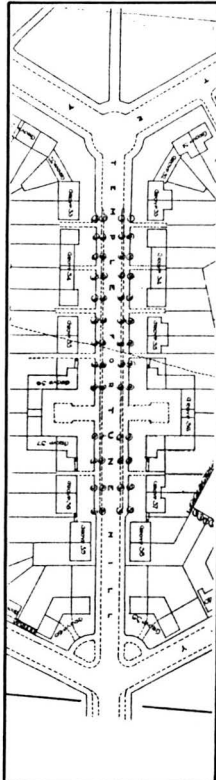


Abb.3

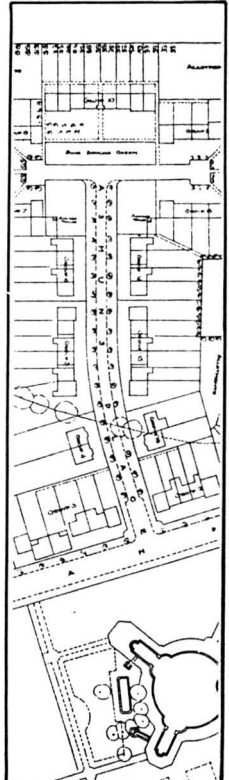


Abb.4

- Abb. 5 Versetzte Kreuzungen nach Henrici
- Abb. 6 Versetzte Strassenkreuzungen, Sitte, aus: "Der Städtebau nach..."
- Abb. 7 Vergleichsanalyse von den normalen und den versetzten

- Abb. 8-10 Kreuzungen nach Stübben Vergleichsanalyse von den normalen und den versetzten Kreuzungen nach Unwin aus: "Town Planning..."

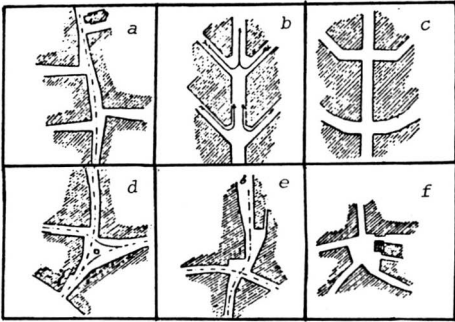


Abb. 5

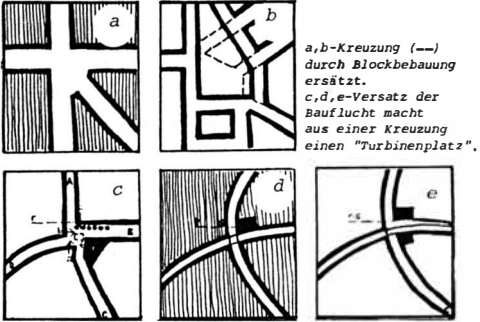


Abb. 6

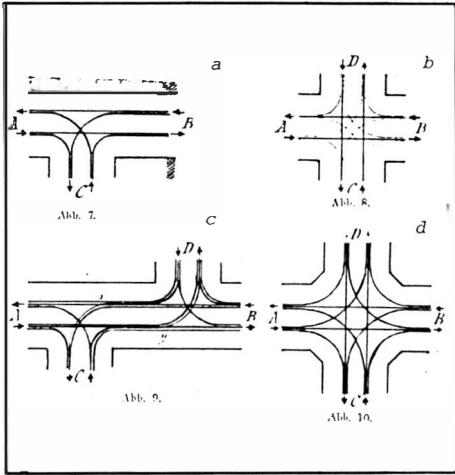


Abb. 7

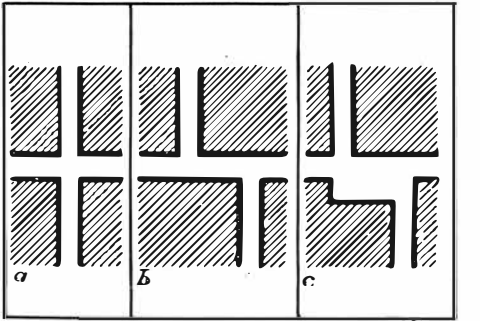


Abb. 8

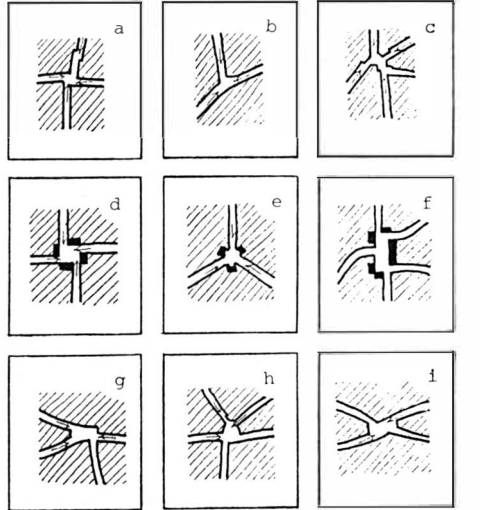


Abb. 9

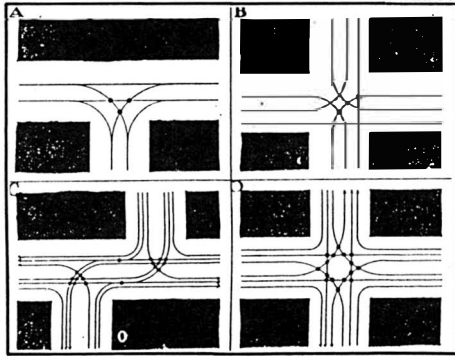


Abb. 9

Abb. 10-12 Kreuzungstypen nach Unwin,
 aus: "Town Planning..."
 Abb. 13-14 Strassen-Platz-Einmündung in
 alten Städten nach Sitte,

Abb. 15
 Die Lösung der Strassenein-
 mündung nach Henrici, Dessau
 1890

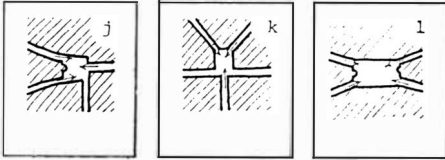


Abb. 10

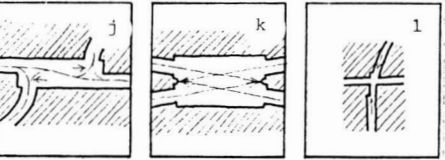
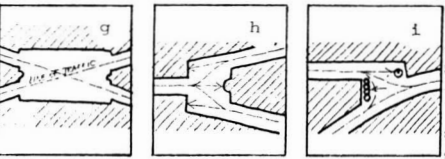
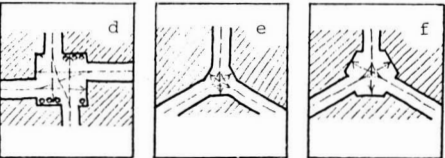
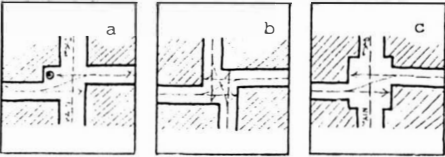


Abb. 11

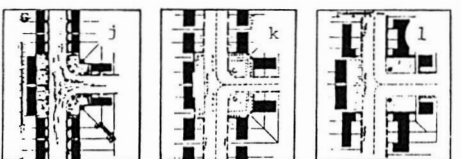
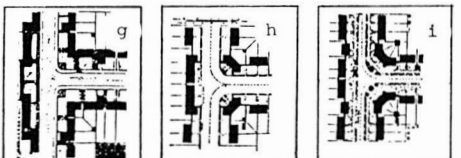
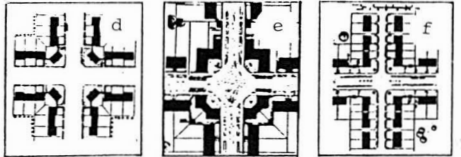
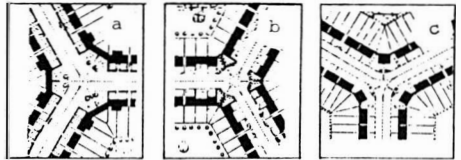


Abb. 12

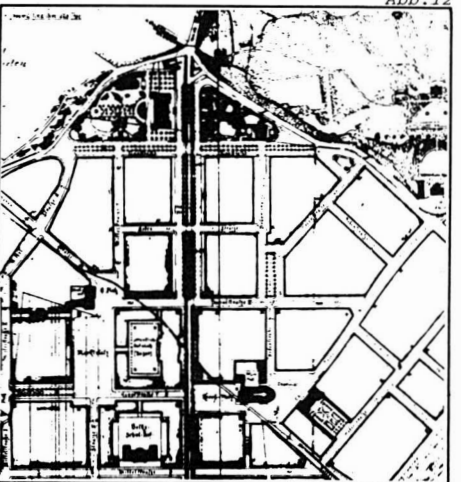
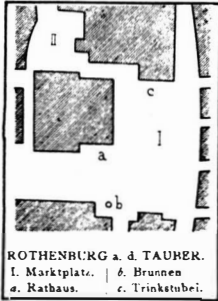


Abb. 15



ROTHENBURG a. d. TAUBER.
 f. Marktplatz. | A. Brunnen
 s. Rathaus. c. Trinkstubei.

Abb. 13



BRESCIA:
 S. Clemente.

1

Abb. 14

Abb.16-19 Versetzte Kreuzungen als Horizontal- und Längensvisierbruch nach Stübben, aus: "Der Städtebau"

Abb.20 Horizontal- und Längensvisierbruch nach Henrici
Abb.21-22 Horizontalvisierbruch nach Unwin, aus: "Town Planning..."

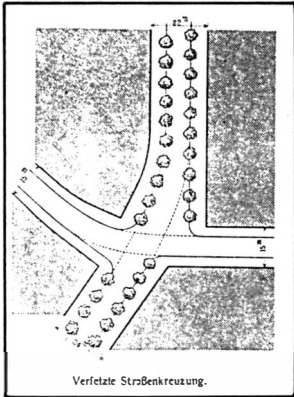


Abb. 16

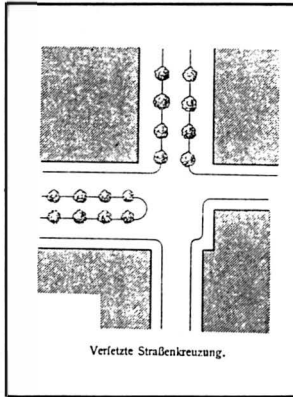


Abb. 17

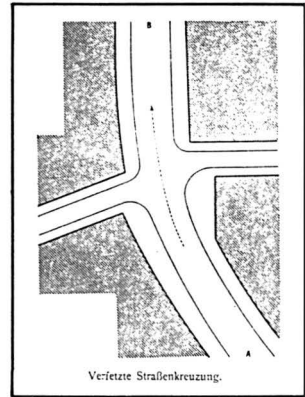


Abb. 18

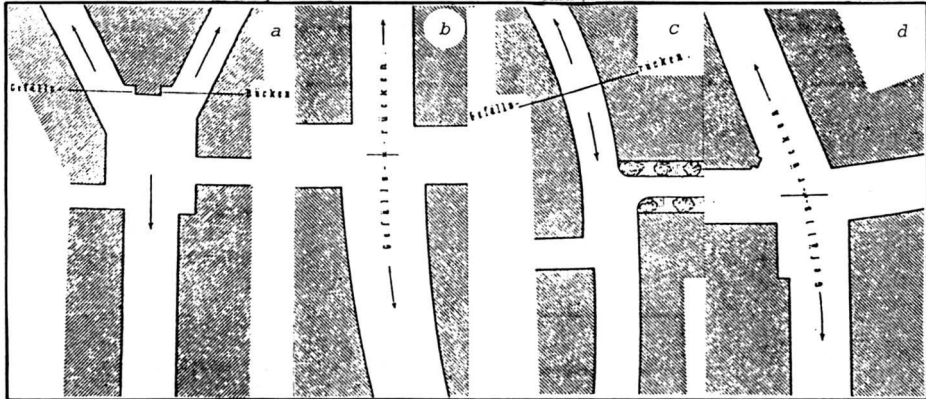


Abb. 19

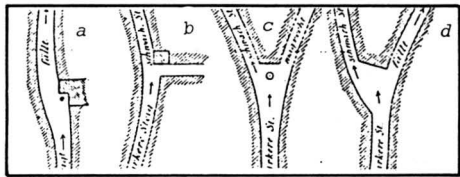


Abb. 20

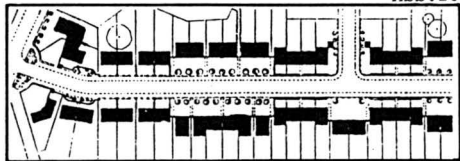


Abb. 21



Abb. 22

Abb.23-24 Horizontal- und Längensvisier-
bruch nach Wetzel, aus: "Stadt
Bau Kunst"

Abb.25 Geschlossenheit des Platzraum-
es, Stübgen Brünn 1904



Abb.23

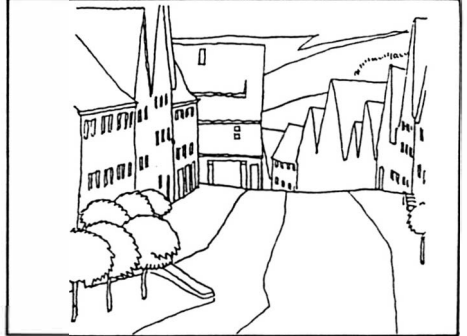


Abb.24

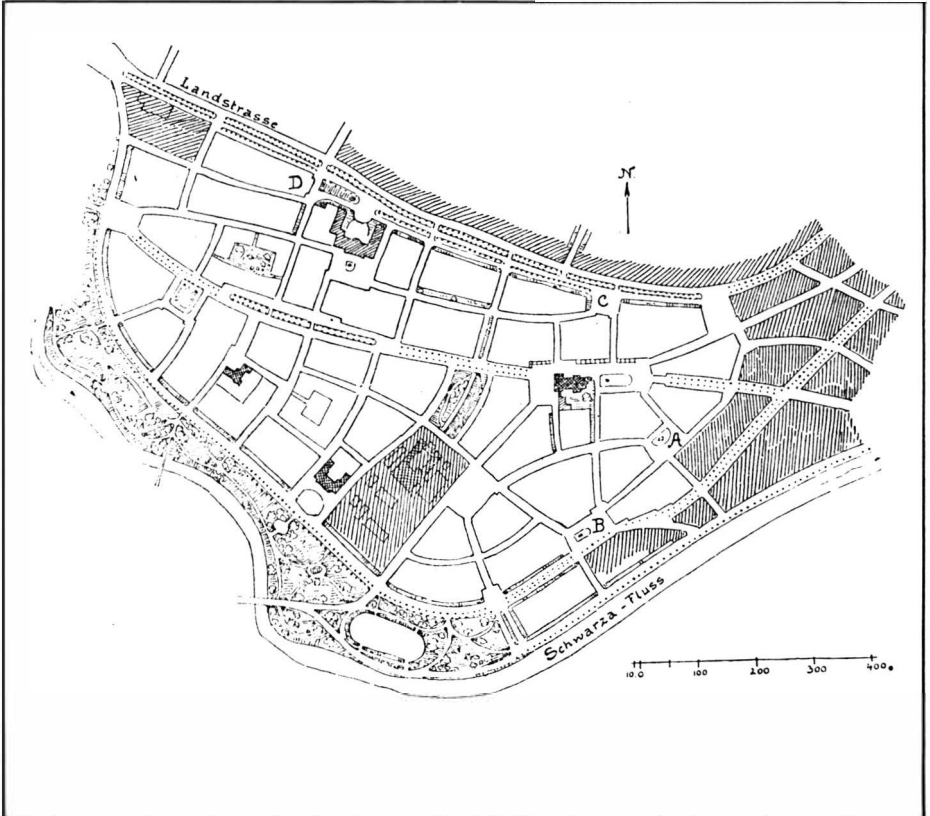


Abb.25

Abb.26 Turbinenplatz nach Sitte, aus:
 "Der Städtebau nach..."
 Abb.27-28 Die Mittel für die Gestaltung

Abb.29 der geschlossenen Platzräume
 Häufigkeit der Erscheinung der
 geschlossen wirkender Stra-
 ssenräume, Schumacher Köln
 1920/23

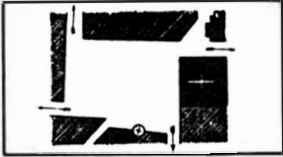


Abb.26

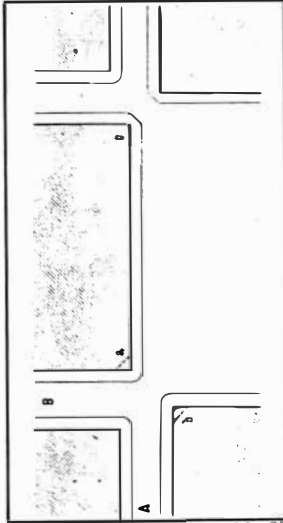


Abb.27

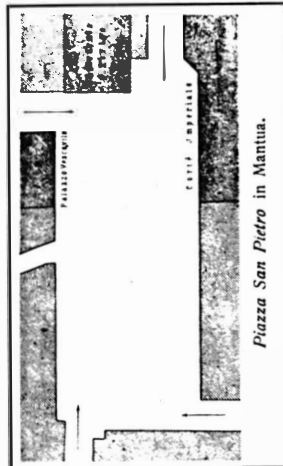


Abb.28

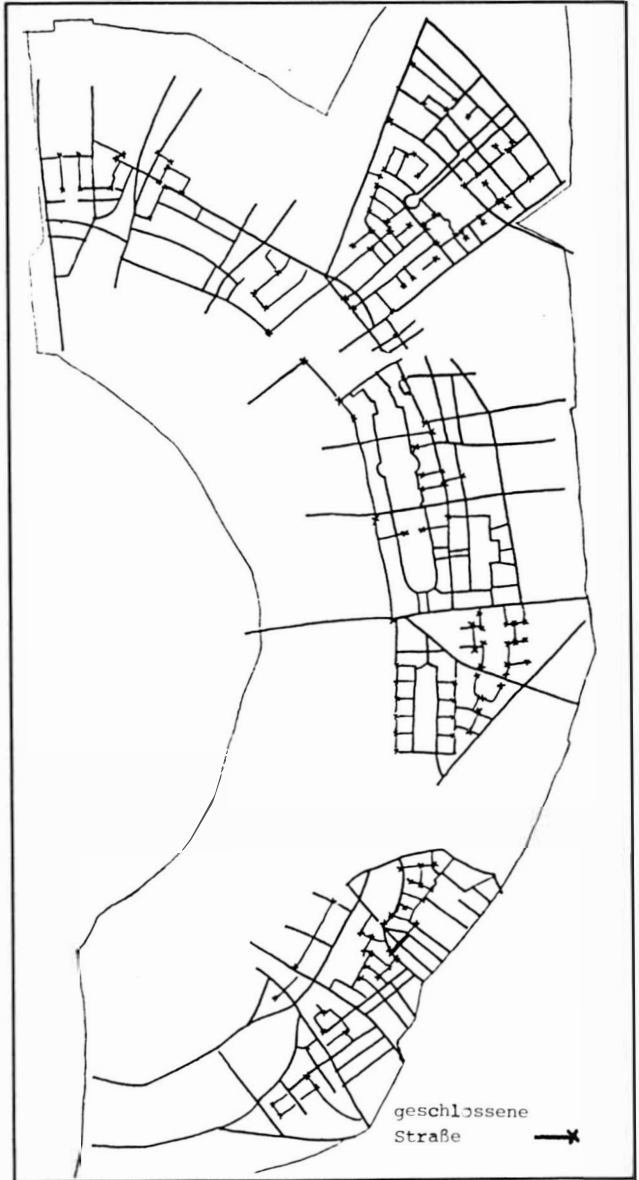


Abb.29

Abb.30 Versetzte Kreuzungen als Mittel für die Gestaltung der geschlossenen Strassenansichten, Sitte Marienberg 1903

Abb.31 Mittel für die geschlossene Wirkung der Strassenräume

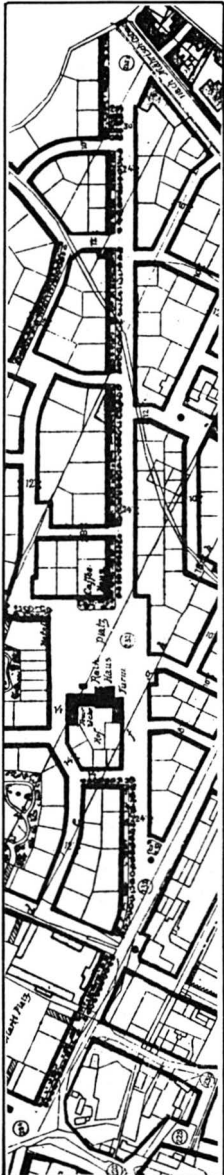


Abb.30

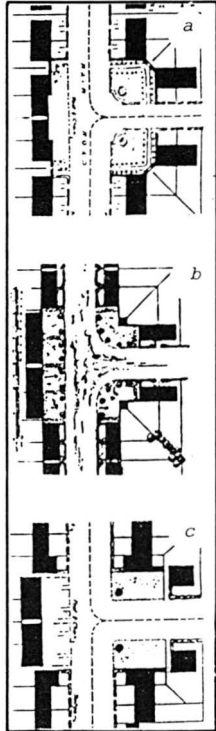


Abb.31

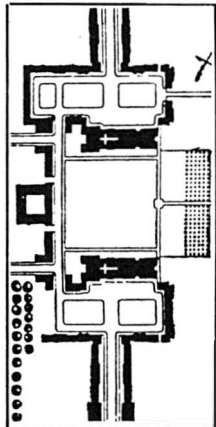


Abb.32

Abb.32 nach Unwin, aus: "Town Planning..."

Geschlossene Wirkung des Platzraumes, Unwin Hampstead 1905/14

Abb.33 Geschlossene Wirkung der Platzräume, Henrici Dessau 1890

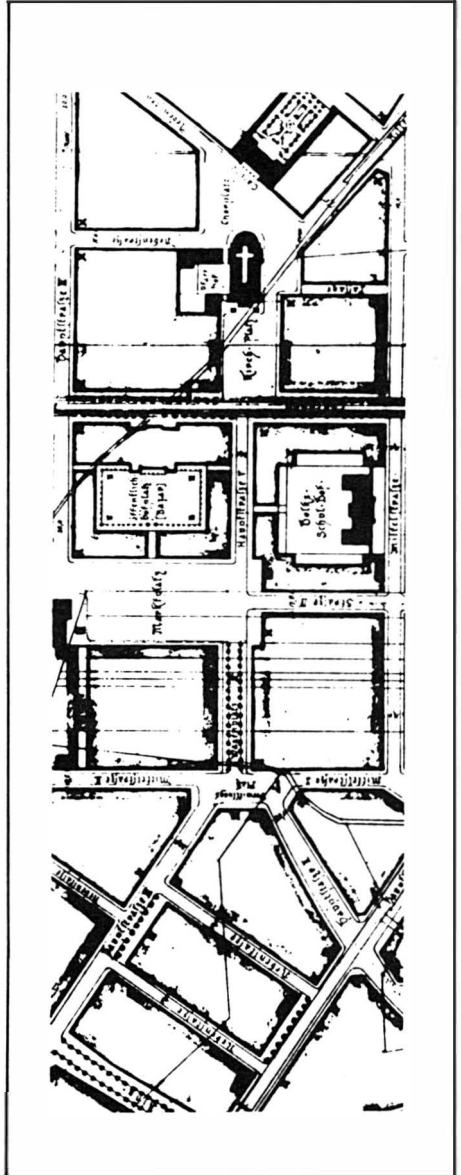


Abb.33

Abb. 34-41 Strassensequenzen von Baumeister, Henrici, Stübben, Taut, Schumacher

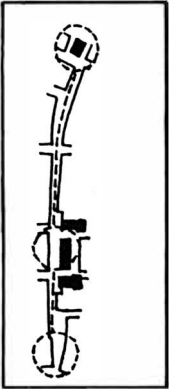


Abb. 34

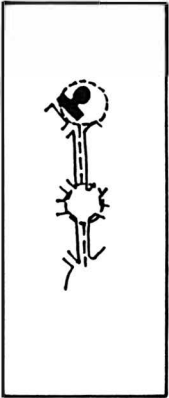


Abb. 35

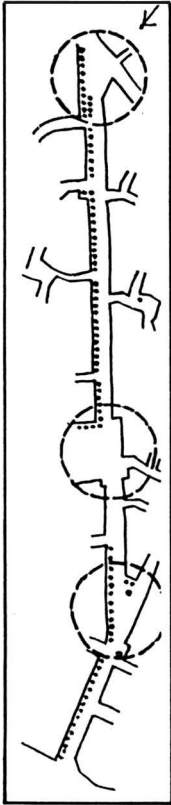


Abb. 36

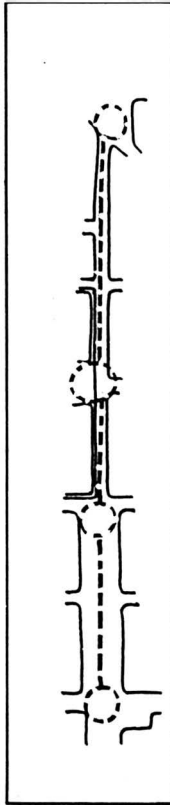


Abb. 37

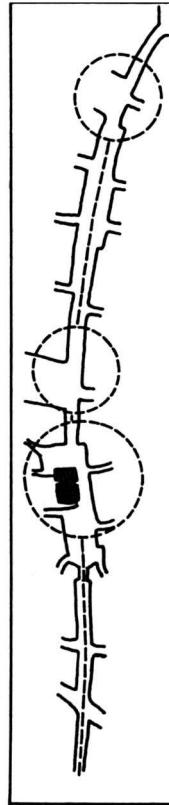


Abb. 38

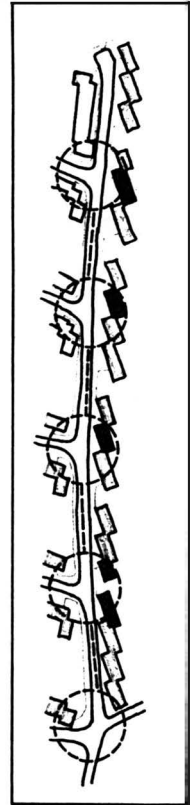


Abb. 39

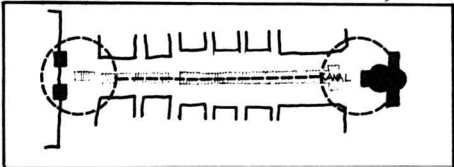


Abb. 40

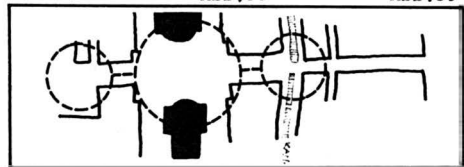


Abb. 41

Abb.42,44 Vertikale Struktur, Schuma-
cher Köln 1920/23

Abb.43,45 Vertikale Struktur, Taut On-
kel-Toms-Hütte 1926/32

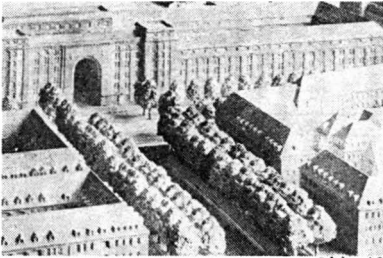


Abb.42

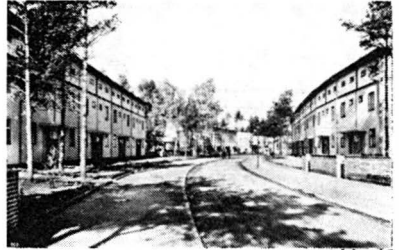


Abb.43

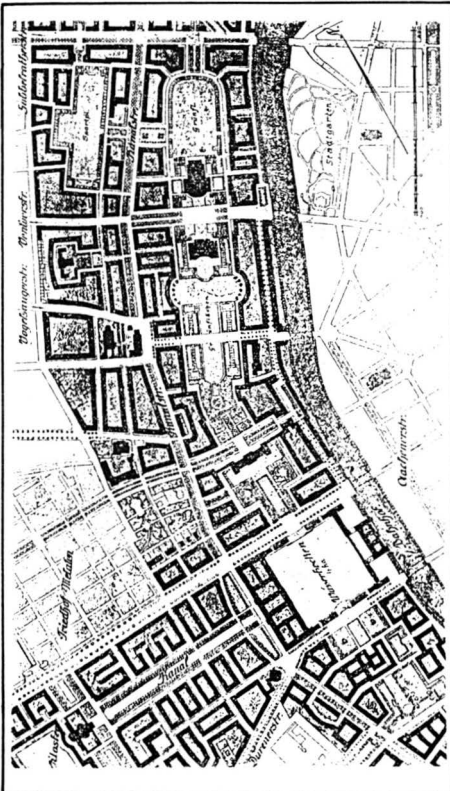


Abb.44

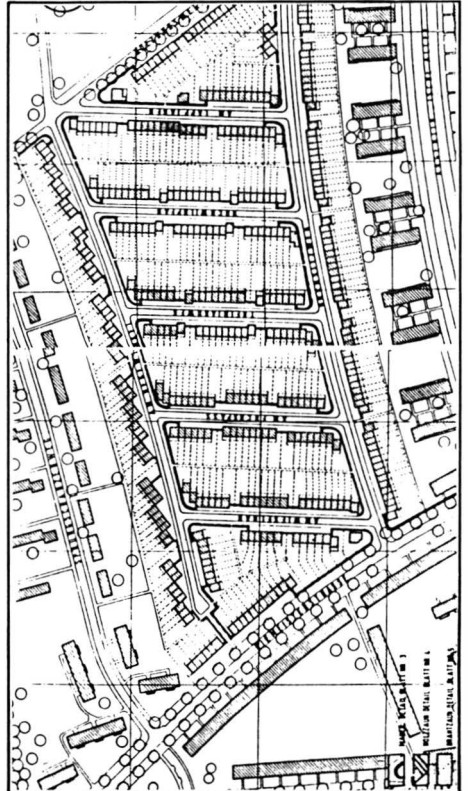


Abb.45

Abb.46 Abhängigkeit der Wahrnehmung von dem Abstand nach Maertens 1877

Abb.47-48 Tiefen- und Breiten-Platz, Sittte Marienberg 1903
Abb.49-50 Ashiharas Theorie

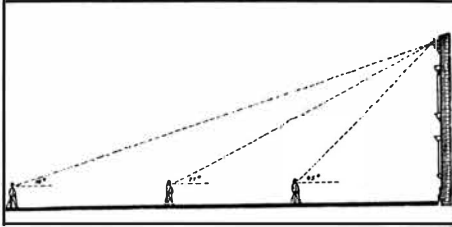


Abb.46

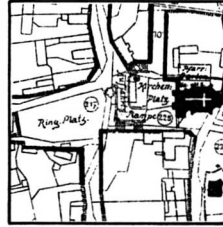


Abb.47

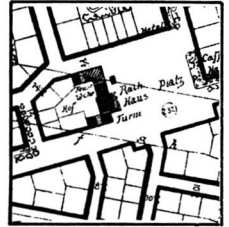


Abb.48

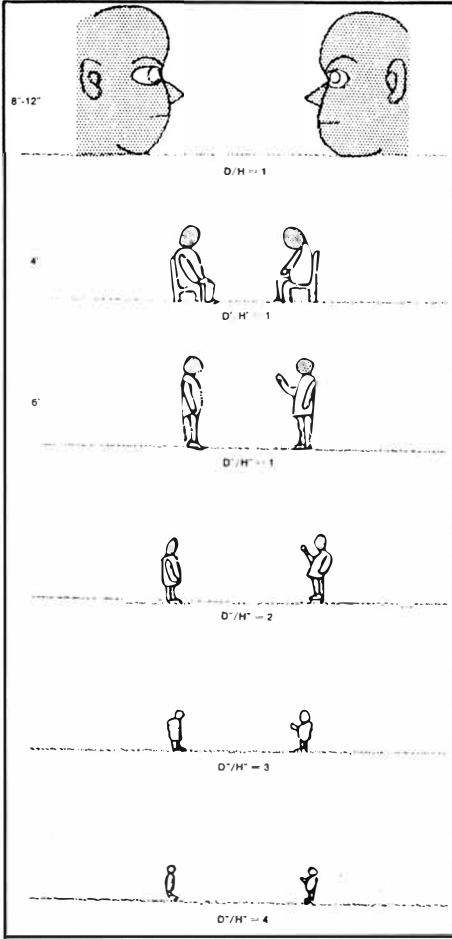


Abb.49

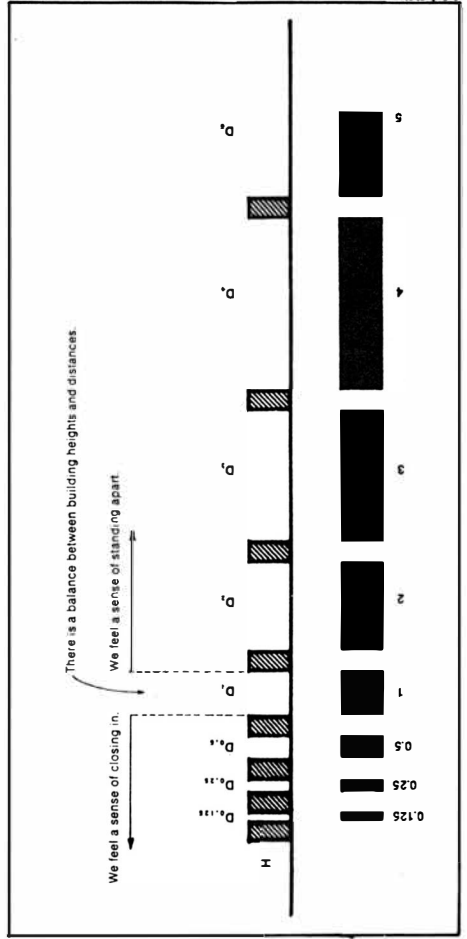


Abb.50

Abb. 51 Platz und das unebene Gelände nach Stübben, aus: "Der Städtebau"

Abb. 52 Platz und das unebene Gelände nach Henrici

Abb. 53 Platz und das unebene Gelände, Sitte Marienberg 1903

Abb. 54 Dominante Lage des Platzes bestimmt das Gelände, Unwin Hampstead 1905/14

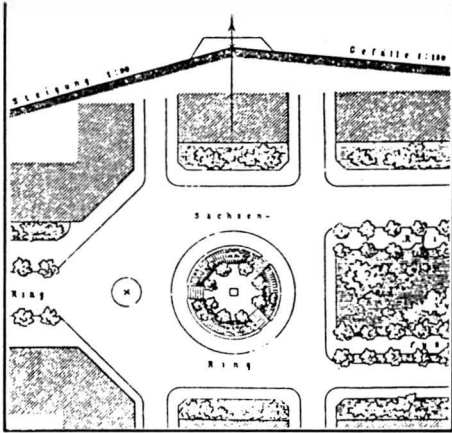


Abb. 51

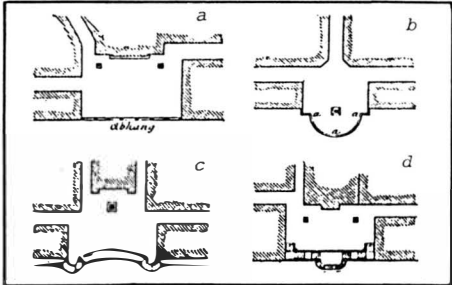


Abb. 52

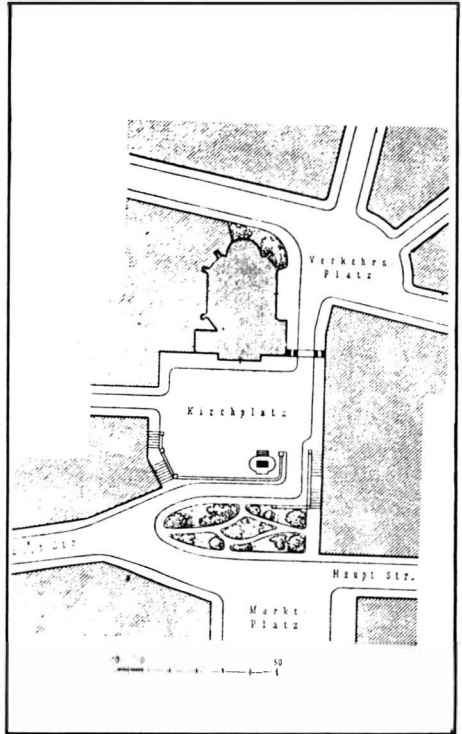


Abb. 53

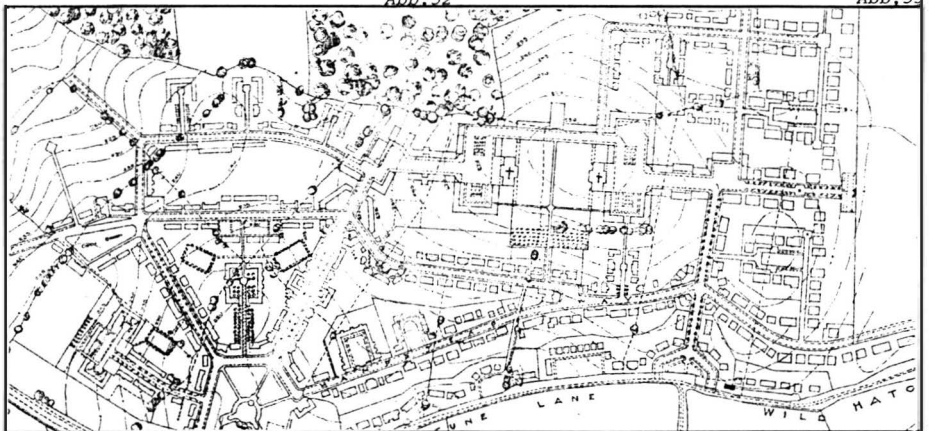


Abb. 54

Abb. 55 Platz und Aufstellung der Monu-
mente nach Baumeister, aus:
"Die Stadt-Erweiterungen..."

Abb. 56-57 Platz und Hauptgebäudestel-
lung nach Sitte, aus: "Der
Städtebau..."

Abb. 58 Platz und Kleinmonumenteste-
llung nach Sitte, aus: Ebd.

Abb. 59 Platz und Aufstellung der
Hauptgebäude nach Baumeister,
Mannheim
Abb. 60 Platz und Hauptgebäudestellung
nach Henrici, München 1893

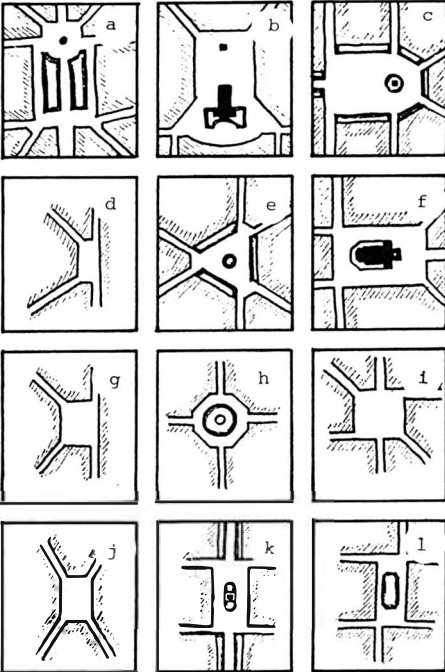


Abb. 55

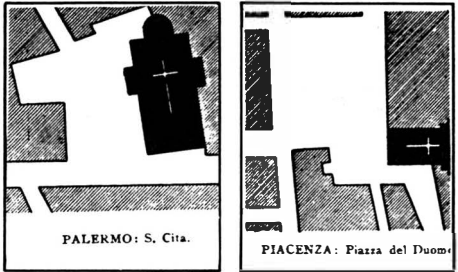


Abb. 56

Abb. 57

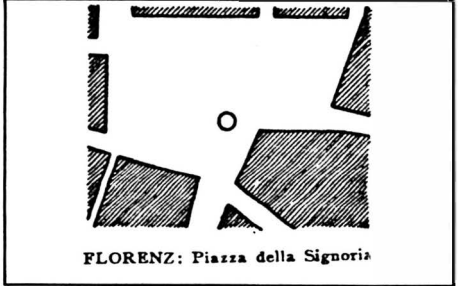


Abb. 58

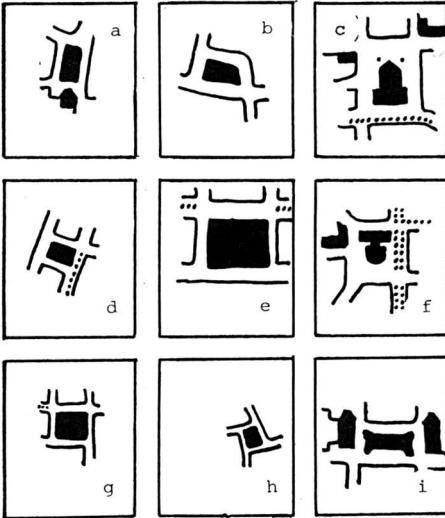


Abb. 59

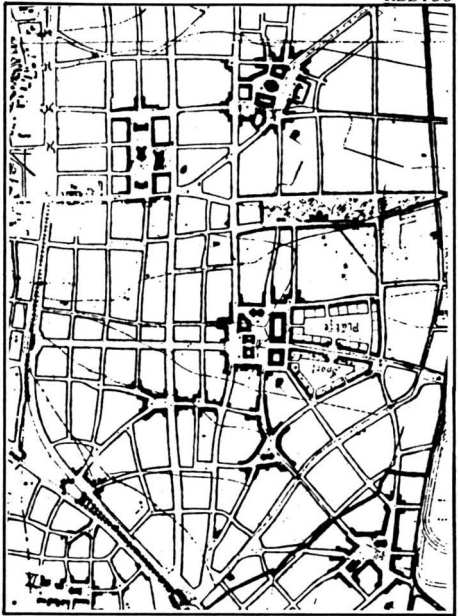


Abb. 60

Abb.61 Längensvisierbruch
Abb.62 Horizontal- und Längensvisierbruch getrennt

Abb.63 Zusammenfallen von Horizontal- und Längensvisierbruch
Abb.64-69 Wahrnehmung der geraden Straßen

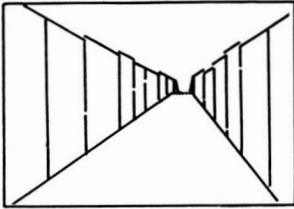


Abb.61

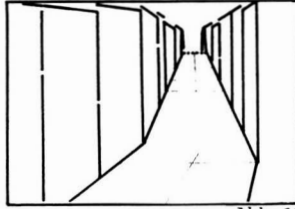


Abb.62

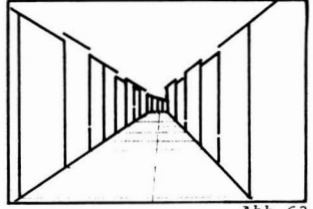


Abb.63

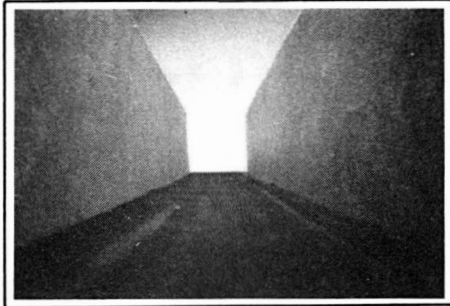


Abb.64

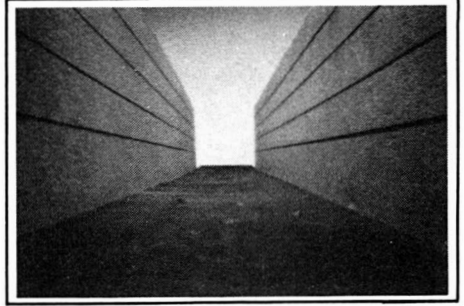


Abb.65

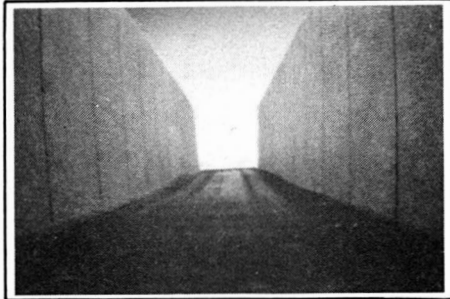


Abb.66

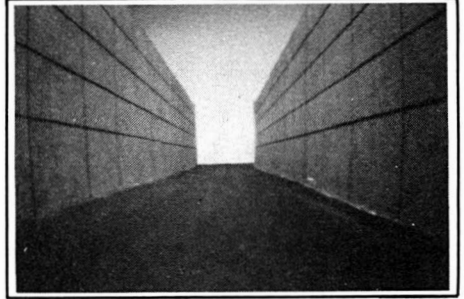


Abb.67



Abb.68

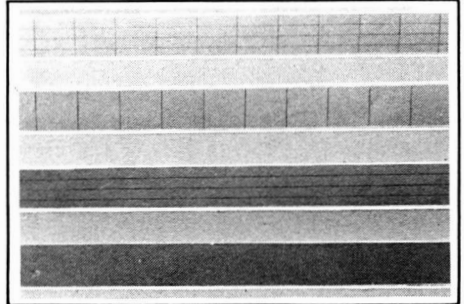


Abb.69

X ÜBERPRÜFUNG DER HERAUSGEARBEITETEN GESTALTUNGSPRINZIPIEN
ANHAND WAHRNEHMUNGSPSYCHOLOGISCHER ERKENNTNISSE

Einleitung

Einfühlungs-Theorie von Theodor Lipps

Körperschema-Theorie von Paul Schilder

Theorie über die Archetypen als Inhalte des kollektiven
Unbewußten von C. G. Jung

Wahrnehmung durch Bewegung - J. J. Gibson, L. Kruse

Die Wahrnehmung des Stadtraumes

Aussagen zu den einzelnen stadträumlichen Elementen

anhand der dargestellten Theorien zur Wahrnehmung

Die Bedeutung der stadtgestalterischen Prinzipien aus
dem Gesichtspunkt der Wahrnehmung der bebauten Umwelt

1. Straßenführung

2. Neigungs- und Fluchtwechsel in der Straße

3. Straßenkreuzung

4. Straßen-Platzeinmündung

6. Straßensequenz

Schlußbemerkung

X ÜBERPRÜFUNG DER HERAUSGEFUNDENEN GESTALTUNGSPRINZIPIEN ANHAND WAHRNEHMUNGSPSYCHOLOGISCHER ERKENNTNISSE

Einleitung

Stadtraum als Lebensraum wirkt auf unterschiedliche Bewußtseinschichten der Menschen ein.

Psychische Reaktionen auf den umgebenden Raum sind das Produkt der Wahrnehmung (A) in den bewußten und unbewußten Schichten der menschlichen Psyche.

Je mehr die Wahrnehmung tiefere Schichten der Psyche - d.h. das Unbewußte - erreicht, desto mehr fühlen sich die Bewohner der Stadt mit den Elementen des Stadtraumes verbunden, desto mehr fühlen sie sich darin wohl.

Diese Behauptung stützt sich auf die Theorie von C. G. Jung, die bewußte und unbewußte Schichten der Psyche unterscheidet und davon ausgeht, daß das Unbewußte sich nicht nur individuell, sondern auch kollektiv auswirkt. (B) Nach C. G. Jung schafft der kollektive Anteil des Unbewußten der Psyche die Archetypen. (D)

Es wird vermutet, daß alle menschlichen Grundbedürfnisse (Sexualität, Wohnen, Essen) ihre Archetypen haben. (C)

So kann auch vermutet werden, daß sich für die Stadt als Begriff und Form jahrtausendelanger Tradition des Zusammenlebens der Menschen typische und archetypische Formen des Stadtraumes während langer Zeiträume herausgebildet haben. Als wesentliche Grundformen werden Archetypen schon in den Anfängen der Stadtgeschichte sichtbar. Im Verlauf der Entwicklung sind diese Grundformen das Bleibende - sie verändern sich nur in ihrer Ausprägung. Da sie in fast allen Kulturkreisen in ähnlicher Weise erscheinen, könnte man annehmen, daß z. B. Achsen, falsche Perspektiven, Sequenzen städtebaulich archetypische Grundformen sind.

Inzwischen hat die Entwicklung die Menschheit in eine weitgehend von der Natur entfremdete Situation geführt, in der die Ratio hochgeschätzt und die emotionale, intuitive Seite des menschlichen Wesens vernachlässigt wird. Die unmittelbare Beziehung zur Umwelt ist verloren gegangen.

Trotzdem sehnen sich die Menschen und verlangen unbewußt weiter nach Entsprechungen ihrer archetypischen Motive, weil sie zu allgemein anerkannten Inhalten des kollektiven Unbewußten gehören.

Als zweite Grundlage für die Bewertung und Überprüfung der gefundenen Prinzipien anhand wahrnehmungspsychologischer Erkenntnisse wird die Wahrnehmungstheorie von J. J. Gibson und dessen Nachfolgern herangezogen. Gibson behauptet, daß die visuelle Wahrnehmung der tastbaren entspricht und daß es überhaupt keine Wahrnehmung gibt, ohne die Bewegung des Wahrnehmenden. Die Bewegung wird hier als absolute und als relative verstanden. Die Wahrnehmung des Stadtraumes wird nach dieser Auffassung als eine Kombination der visuellen und haptischen Wahrnehmung verstanden, wie das bei Fitch (E) oder bei Gibson (F) dargestellt wird. Das bedeutet, daß für die Wahrnehmung des Stadtraumes nicht nur die Sehfähigkeit als Grundvoraussetzung der visuellen Wahrnehmung notwendig ist und die Gefühle und Reaktionen, die das Gesehene herausfordert, sondern vielmehr eine angeborene Fähigkeit des menschlichen Körpers, seine eigenen Koordinaten (links - rechts, vorne - hinten, oben - unten) in allen möglichen Umständen zu erhalten und diese immer wieder, in allen neuen Situationen zu überprüfen. Diese Auffassung entspricht auch der Theorie des Körperschemas von P. Schilder und der von Seymour Fisher, eine dritte wichtige Grundlage für die Bewertung stadträumlicher Prinzipien.

Dieser Theorie nach hat jeder Mensch die eigene Vorstellung seines Körpers, die er psycho-physisch spürt als einen untrennbaren Teil seines Körpers. Das Körperschema ist ein dreidimensionaler Raum, der die materiellen und immateriellen Eigenschaften des Menschen zusammenfaßt. Er besteht aus dem Körper und der immateriellen Aura, die den Körper umfaßt. Es ist bekannt, daß sich die Körperschemen von Männern und Frauen, von extrovertierten und introvertierten Personen unterscheiden. (G) Die Änderungen und Störungen des Körperschemas (entweder von innen als Krankheit, Laune usw., oder von außen - Kommunikation mit einer anderen Person, oder Reaktion auf eine räumliche Situation) werden vom Körper als solche wahrgenommen und verarbeitet, um dann wieder eine neutrale Position des Körperschemas

herzustellen. Jedenfalls bedeutet das Körperschema eine ganz besondere Art der menschlichen Empfindlichkeit auf die Umgebung, was nach meiner Einschätzung auch der Jung'schen Auffassung des Menschen - dargestellt durch das Mandala-Symbol und den drei Hauptrichtungen der Welt - entspricht. (H) Es ist dies ein Instrument der Ich-Bestätigung und der Situationsbewältigung. Die Grenzen unseres Körperschemas setzen gleichzeitig auch Grenzen für unsere Wahrnehmung.

In dieser Arbeit wird die Position vertreten, daß die Wahrnehmung der Gegenstände nicht nur ein Prozeß des visuell-haptischen Systems und seiner Rezeptoren im Gehirn (und entsprechender Reaktionen und des Verhaltens) ist, sondern daß es sich um einen "Einfühlungs"-Prozeß handelt. (J) Beim Betrachten eines Gegenstandes, einer Situation, einer Person usw., reagieren alle Menschen in der Weise, daß sie sich Mühe geben, besser zu "verstehen". Sensiblere Personen tun das leicht - sie weinen, wenn sie Weinenden begegnen, fühlen sich unterdrückt, wenn sie zwischen schwer belasteten dicken Säulen stehen usw. Kurz gesagt, Menschen reagieren so auf die bebaute Umwelt und die Elemente, aus welchen sie zusammengesetzt ist, daß sie sich in jede einzelne Situation psycho-physisch einfühlen. Daraus läßt sich folgern: je mehr räumliche Gegebenheiten eine solche Einfühlung suggerieren, desto mehr dem Menschen entsprechend ist die gesamte bauliche Situation.

Alle diese Theorien haben etwas gemeinsames, sie setzen voraus, daß "der Mensch das Maß aller Dinge ist", daß seine körperliche Dreidimensionalität die Begrenzung und Weite seiner Wahrnehmung und seiner Weltanschauung darstellt, daß er nur durch Bewegung und durch immer neue Entdeckung der Dreidimensionalität des Raumes seine Wahrnehmung ergänzt und bereichert.

Bis jetzt wurde die Wahrnehmung allgemein betrachtet und es wurde (bei der Körperschema-Theorie) kurz erwähnt, daß es einige Unterschiede zwischen verschiedenen geschlechtlichen oder verschiedenen sensiblen Personen gibt. Es ist bekannt, daß die Wahrnehmung allgemein unterschiedlich ist nach dem Rahmen der Erziehung, Schule, Beruf, spezifischen Lebenssituationen usw. Da es sich hier um wenig unter-

suchte Faktoren handelt, wird wie bei den meisten solcher Untersuchungen die Wahrnehmung von "Mittelwert"-Subjekten zugrunde gelegt. (1) Das heißt, daß alle Aussagen in dieser Hinsicht Verallgemeinerungen sind.

Es muß auch betont werden, daß die folgenden Erklärungen zu stadträumlichen Komponenten aus dem Gesichtspunkt der Wahrnehmungstheorien nur eine Annäherung an das Wesentliche sind, was diese Komponenten als typische bauliche Situationen in sich tragen und was als zeitlos empfunden werden kann.

Ich beschränke mich damit auf die psychologischen Wirkungen bewußter Wahrnehmung räumlicher Situationen. Erklärungen zu den Vorgängen, die diese Wirkungen im Unterbewußten des Menschen auslösen, können nicht gegeben werden, weil die Grundlagen dafür nicht ausreichen.

Um das, was hier mehr oder weniger global umrissen ist, besser bearbeiten zu können, sind Experimente mit simulierten oder realen baulichen Situationen erforderlich.

Um die vorher festgestellten 12 stadtgestalterischen Prinzipien als typische und archetypische stadträumliche Situationen identifizieren zu können, werden zuerst alle vier oben genannten grundlegenden Theorien, die die räumliche Wahrnehmung betreffen, kurz dargestellt. Damit wird versucht, Feststellungen über die Wahrnehmung der gebauten Umwelt auf die Wahrnehmung des Stadtraumes zu übertragen. Es wird weiter gezeigt, wie diese Theorien den Stadtraum als einen Teil der bebauten Umwelt betrachten. - Die nur auf allgemeine räumliche Bedingungen eingehende, unscharfe, allgemeine Beschreibung der Elemente des Stadtraumes ist die Folge einer völlig anderen "wissenschaftlichen Sprache", die die Psychologie für städtebauliche Phänomene benutzt. Deswegen müssen die Aussagen global bleiben und dadurch zeigt sich, wie schwer zur Zeit eine konkrete Verknüpfung von Psychologie und Städtebau in diesen Fragen ist.

Aus allen diesen Gründen bleibt diese Bewertung der Aktualität der untersuchten städtebaulichen Prinzipien nur eine Annäherung an das, was auf diesem Gebiet möglich sein könnte. Aber es ist mein Anliegen, auf die Notwendigkeit der Fortsetzung des hier umrissenen Bewertungsverfahrens hinzuweisen.

Einfühlungs-Theorie von Theodor Lipps

Diese Theorie entstand am Anfang dieses Jahrhunderts und vermischt ästhetische, kunsttheoretische und psychologische Betrachtungsweisen der (baulichen) Umwelt. Diese Verknüpfung und das Zusammenwirken dieser sich nahestehenden Wissenschaften war für diese Zeit eine Selbstverständlichkeit: Psychologie als selbständige wissenschaftliche Disziplin ist damals erst allmählich entstanden und ihre Verknüpfung mit den anderen, ihr verwandten, wissenschaftlichen Bereichen zeigt nur, daß dort auch eine ihrer vielen Ursprünge lag. Lipps Theorie bezieht sich auf die Tatsache, daß jeder Mensch, allgemein betrachtet, auf das Verhalten der anderen Menschen mehr oder weniger reagiert. Diese Reaktionen entstehen als ein "inneres Mitmachen" mit den anderen, wenn das als "ein freies, ohne innere Hemmung und Reibung sich vollziehendes eigenes Tun, oder ein eigenes freies sich Ausleben bedeutet" (Lipps 1903, S. 110).

"Dies Mitmachen ist aber "Einfühlung". Einfühlung also ist Bedingung der Freude an dem in der wahrgenommenen Ausdrucksbewegung liegenden inneren Verhalten eines Anderen".

"Es ist also die Einfühlung, nämlich die positive Einfühlung, von der wir hier reden, und die eben in diesem freien Miterleben und Fühlen besteht, Grund jener Lust." (Ebd., S. 111)

Freude oder Lust entsteht auch beim Prozeß der Einfühlung in Beziehung der Menschen zu den materiellen Objekten. Diese Art der Einfühlung erfährt der Mensch als alltägliche, sich ständig wiederholende Bestätigung der Koordinaten und Hauptrichtungen des eigenen Körpers. Ohne diese Körperlichkeit oder ohne das körperliche Empfinden im Raum entsteht kein vollendetes menschliches Verhältnis mit der Umwelt (Ebd., S. 239-240): "'Oben" nennen wir das, zu dem wir fühlbar uns aufrichten; "Unten" das, zu dem wir fühlbar herabsinken. "Vertikale Richtung", dies heist ursprünglich nichts anderes, als Richtung des Sichaufrichtens, bzw. des Herabsinkens, nämlich meines Körpers.

Ebenso sind Rechts und Links von Haus aus Namen für Richtungen, die durch bestimmte, unmittelbar als verschieden und entgegengesetzt erlebte Bewegungen unseres Körpers, nämlich eben der Bewegungen nach rechts und links, charakterisiert sind.

Es gibt also zunächst ein spezifisch charakterisiertes Oben und Unten, Rechts und Links an meinem Körper. Indem ich dann meinen Körper in den umgebenden Raum einordne, oder die Dinge außer mir auf den Körper beziehe, kommt auch in sie das Oben, Unten, Rechts, Links hinein. Und erst jetzt gibt es auch außer mir die beiden vor allen anderen ausgezeichneten Richtungen.

Damit ist nun doch noch nicht ohne weiteres der gesuchte Anknüpfungspunkt für die Einfühlung bestimmter Kräfte und Tätigkeiten in die vertikale und horizontale Linie gegeben. Es ist nicht etwa damit, daß ich die Richtung der vertikalen Linie, die ich sehe, zur Richtung, in der ich meinen Körper aufrichte, in Beziehung setze, und dem aufgerichteten Körper gleichgerichtet erkenne, zugleich die Einfühlung des Sichaufrichtens in diese Linie vollzogen. Aber es ist jetzt begreiflich, wie diese Einfühlung zustande kommen muß." ...

"Ein andermal betrachte ich - in der natürlichen, d. h. aufrechten Kopfhaltung - eine horizontale Linie. Hier fühle ich die Tendenz zu gleichartigen, und zugleich gegen das Oben und Unten neutralen, Bewegungen nach rechts und links. Ich fühle in mir ein Gleichgewicht der Tendenzen der Rechts- und Linksbewegung. Auch dies Gleichgewicht finde ich an das Dasein und die Form der Linie gebunden. Ich fühle also in sie dies Gleichgewicht ein. Die horizontale Linie wird für mich zur Linie dieses Gleichgewichtes."

Auf diesen Grundsätzen beruht die Betrachtungsweise der Linien und Flächen, die unsere Existenz und die Herausforderung an die Bewegung oder andere Tätigkeit im Raum bestimmt (Ebd., S. 240): "Ich betrachte jetzt eine beliebige ausgedehnte und begrenzte Linie oder Fläche. Hier gebieten die Grenzen meiner apperzeptiven Bewegung halt. Sie begrenzen fühlbar meine Tendenz des Weiter- und Weitergehens von Punkt zu Punkt, oder von Teil zu Teil. Aber diese Bewegung und diese Tendenz ist an die Linie oder Fläche gebunden, ist also für mich eine Bewegung und Tendenz in der Linie oder Fläche. Die Linie oder Fläche also wird in ihrem Ausdehnungsstreben durch die Grenzen gehemmt oder eingeschränkt. Der ausdehnenden Tätigkeit in der Linie wirkt eine begrenzende Tätigkeit entgegen."

Die gebaute Umwelt suggeriert uns durch ihre Körperlichkeit und Form, durch ihre gestalterischen Eigenschaften die Tätigkeiten (und die räumliche Koordinaten), die sich in ihr verbergen. Die materiel-

le Objekte fordern so bei den Wahrnehmenden ein "inneres Mitmachen" heraus. Lipps erklärt es so (Ebd., S. 432-433): "Hiergegeben darf man nicht, wie merkwürdigerweise geschehen ist, einwenden, wenn ich das schöne Objekt betrachte, so achte ich auch nicht auf meine innere Tätigkeit. Dieser Einwand ist möglichst unpsychologisch. Gewiß achte ich nicht auf meine Tätigkeit, während ich sie erlebe. Aber ich achte auf das ästhetische Objekt, das Bauwerk etwa. Und indem ich darauf achte, erlebe, d. h. fühle ich die Tätigkeit und in ihr fühle ich die Lust. Diese Lust ist nicht Lust "an" der Tätigkeit, oder ihr "gegenüber", in dem Sinne, daß ich sie fühlte, indem ich diese Tätigkeit betrachte. Mag ich immerhin sonst bei dieser oder jener Gelegenheit in der Betrachtung einer eigenen Tätigkeit - die notwendig immer rückschauende Betrachtung ist - Lust fühlen. Aber davon ist hier eben gar keine Rede. Sondern es handelt sich im Gegensatz zu aller solcher Lust an der betrachteten Tätigkeit, überhaupt an allem, was ich betrachte, um die Lust, die ich erlebe oder fühle, indem eine Tätigkeit gegenwärtig in mir sich abspielt, oder, was genau das gleiche sagt, indem ich eine solche Tätigkeit erlebe oder fühle. Es handelt sich um die Lust, die in dieser Tätigkeit liegt oder mitgegeben ist, die eine miterlebte Färbung ist der erlebten Tätigkeit, oder um die Lust, die eine Färbung ist meines Tätigkeitsgefühles. Zugleich ist in diesem Zusammenhang die "Tätigkeit" als eine solche gemeint, die ich erlebe, indem ich das ästhetische Objekt betrachte, und die ich auf Grund davon, obgleich als meine Tätigkeit, doch auch wiederum als an das ästhetische Objekt gebunden oder als darin stattfindend fühle oder erlebe. Kurz die ich, oder in welcher ich mich in das Objekt einfühle."

Bei Lipps ist bei dem Einfühlungsprozeß die Rede von der Lust, die wir an besonderen Stellen des Körpers oder Psyche empfinden. Der Prozeß selbst wird erklärt, aber seine Folgen nicht. Außerdem betrachtet Lipps diesen Prozeß als absolut, als für alle Menschen gleich, was nicht der Wahrheit entspricht. - Viele Außen- und Innenbedingungen beeinflussen den Einfühlungsprozeß (Krankheit, Ausbildung, Erziehung, klimatische usw. Bedingungen). Diese Einflüsse auf den Prozeß der Einfühlung haben später andere Forscher des menschlichen Verhaltens im Raum in Betracht gezogen: Die Körperlichkeit

dieser Wahrnehmung wird z. B. bei Paul Schilder besser erklärt und mit klinischen Untersuchungen bekräftigt. Die neueste erfolgreiche Fortsetzung dieser Theorie Lipps' findet man in den Untersuchungen von Fisher und Cleveland. - Dort wurde bestätigt, daß die Einfühlung von Männern und Frauen, oder von introvertierten und extrovertierten Personen unterschiedlich ist (Fisher und Cleveland 1968, S. 203-205).

Die Wahrnehmung der gebauten Umwelt ist anthropomorph: Unsere physischen und psychischen Eigenschaften ermöglichen unser Eingehen auf die Eigenschaften der Umwelt und auf diese Weise beginnt die Integration der Menschen in die gebaute Umwelt.

Körperschema-Theorie von Paul Schilder

Diese Theorie hat Paul Schilder in seinem Buch "Das Körperschema. Ein Beitrag zur Lehre vom Bewußtsein des eigenen Körpers" 1923 ausgeführt. Sie ist als Folge seiner jahrelangen Untersuchungen mit Kriegsinvaliden und geisteskranken Personen entstanden, deren Störungen bei der Orientierung im Raum entweder als Folge der Amputation eines Körperteiles oder durch geistige Störungen entstanden sind.

Schilder formuliert (1923, S. 2): "Als Körperschema bezeichne ich das Raumbild, das jeder von sich selber hat. Man darf annehmen, daß dieses Schema in sich enthalte die einzelnen Teile des Körpers und ihre gegenseitige räumliche Beziehung zueinander. Daß zwischen diesem Schema des Körpers und der Wahrnehmung oder Vorstellung des Außenraumes eine Relation bestehe, ist von vornherein recht wahrscheinlich. Es ist a priori gar nicht einzusehen, daß diese banalen Erwägungen für die Psychologie und Psychopathologie irgendeine Bedeutung haben sollten. Es liegen aber Erfahrungen vor, welche die Existenz solcher Körperschemen beweisen."

Für ihn faßt das Körperschema die optischen und taktilen Elemente des Organismus zusammen. Die motorischen Mechanismen schließen sich an die taktilen Eindrücke an und ergeben so den Unterbau für die Bildung des Körperschemas. Störungen beim räumlichen Empfinden entstehen als Störungen im taktilen oder optischen Anteil des Körperschemas, was sich als Verlust an Empfindlichkeit bei der betroffenen Person manifestiert.

Das Körperschema hat auch einen psychischen Anteil (Ebd., S. 23): "Daß das Körperschema psychisch repräsentiert ist, diese Anschauung lag den ganzen Ausführungen des vorangehenden Teiles zugrunde. Die Erfahrungen an Amputierten sprechen in diesem Sinne."

Die Orientierungsprobleme bei den Geisteskranken, die sich als Fehlen der Körperteile oder einiger Organe, oder als Verwechslung der Stellen von einigen Körperteilen manifestieren, haben gezeigt, daß das Körperschema räumliche Eigenschaften hat, die sich als Übertragung der Körpersymmetrie auf die Symmetrie des Raumes allgemein gesehen, äußern (Ebd., S. 22). Das ist nämlich das Oben - Unten- und Links - Rechts-Empfinden im Raum. (Ebd., S. 32).

Vom Körperschema, d. h. von der psycho-physischen Vorstellung über sich selbst und von eigenen Fähigkeiten, körperlichen und geistigen Charakteristika ist auch unser Verhalten im Raum abhängig. Dies äußert sich vor allem bei der Bewegung (Ebd., S. 67): "Der Bewegungsbeginn ist, wie gesagt, vom Körperbild abhängig. Es wäre nun denkbar, daß dieses Bild zwar existiert, aber im Handeln nicht verwertet werden kann. Mit Hilfe des Körperbildes muß zunächst einmal die Seitenwahl vollzogen werden."

Die Bewegung ist die Voraussetzung der räumlichen Wahrnehmung. Sie entsteht aus dem Körperschema in der Form eines Bewegungsentwurfs (Ebd., S. 64-65): "Im Bewegungsentwurf muß auch das Ziel der Bewegung irgendwie gegeben sein. Denn die Bewegung muß sich ja auf irgend etwas richten, wofern sie nicht Audrucksbewegung ist. Bei Objekthantierungen ist es das gesehene oder getastete Objekt. Ist es getastet, so sind optische Vorstellungen oder Vorstellungsbereitschaften bei Nichtblindgeborenen wohl immer gegeben. Akustisches, taktilen, kinästhetisches mag das Optische gelegentlich ersetzen und auch hier sind es entweder Wahrnehmungen oder Vorstellungen oder lebendige Bewußtheiten. Es fragt sich, ob im Bewegungsentwurf nicht schon die ganze Bewegung irgendwie vorgezeichnet werde. Bewegungsvorstellungen tendieren ja bekanntlich, sich zu verwirklichen. Allerdings ist es ungeklärt, wieviel von dem Weg der Bewegung und von der Art der Bewegung bereits im Entwurf gegeben sei. Und es ist auch fraglich, ob nicht ein wesentlicher Teil des Bewegungsentwurfs erst nach dem Beginn der Bewegung aktiviert werde. Denn offenbar ist der Bewegungsentwurf zunächst als Keim gegeben, aus dem sich allmählich die Gesamtbewegung herausdifferenziert und es ist sehr wahrscheinlich, daß dieser Differenzierungsprozeß bereits zum Teil zeitlich mit der Bewegungsdurchführung zusammenfällt."

Die körperlichen Charakteristika des Menschen beeinflussen seine räumliche Existenz. Das behauptet L. Kruse, wenn sie die räumliche Handlung des Menschen als gezielt und "anthropomorph" kennzeichnet (1974, S. 93-97): "Oben und unten, vorn und hinten, links und rechts sind nichts im oder am Leib, etwas in oder an den Dingen, sondern Beziehungen des handelnden Leibes zu den behandelten Dingen. Es sind Bewegungsrichtungen, die vom Leibsobjekt ausgehen und im Umgang mit den Dingen sich als qualitativ verschieden erweisen (vgl. auch

Sterns (1936) Diskussion der "personalen Dimensionen"). Wahrnehmen und Handeln ist nur möglich in einem strukturierten und orientierten Raum, nicht aber im homogenen, isotropen, geometrischen bzw. mathematischen Raum (vgl. Straus 1949 in 1960; Merleau-Ponty 1966). ... Mit der Hinwendung zur Bewegung und den durch sie konstituierten Richtungen erweist sich das Problem des gelebten Raumes einmal mehr als ein Problem der Leiblichkeit (vgl. dazu insbesondere Gosztonyi (1957))."

Für das Körperschema als Vermittler und Katalysator zwischen uns und der Welt sind die wichtigsten Teile diejenigen, die mit der Umwelt in unmittelbarem Kontakt stehen (Ebd., S. 27). Alle optisch-taktil-kinästhetisch wahrnehmbaren Objekte im Raum werden wahrgenommen, weil sie Eigenschaften des Körperschemas entsprechen.

Diese Theorie bezieht sich auf die räumliche Wahrnehmung der Umwelt und erklärt die Weise des bewußten Wahrnehmens der räumlichen Informationen. Sie bezieht sich vor allem auf den Menschen als das Subjekt der Wahrnehmung. Sie behandelt nicht die Mechanismen der Wahrnehmung und ihre Prozesse. - Das behandelt später z. B. Gibson, vollendet und ergänzt damit das, was hier und bei Lipps als Herausforderung auf die Bewegung oder das "Mitmachen" im Raum konzipiert wurde. Er erklärt weiter die Untrennbarkeit von Wahrnehmung und Bewegung und betont die räumlichen Eigenschaften der Bewegung. Gibson führt eigentlich in die Wahrnehmung des Stadtraumes ein.

Theorie über die Archetypen als Inhalte des kollektiven Unbewußten von C. G. Jung

Jung betrachtet in seinen Forschungen die Inhalte des Unbewußten. Sie stellen sich bei ihm als eine Weise des menschlichen Korrespondierens mit der Umwelt dar.

Das Unbewußte besteht für Jung aus zwei Schichten: dem persönlichen und dem kollektiven Unbewußten. Das kollektiv Unbewußte ist ererbt, war nie ein Teil des Bewußtseins, hat eine weltweite Bedeutung, ist ein Teil des menschlichen Wesens (1976, S. 55-56). Das kollektiv Unbewußte manifestiert sich in Archetypen (Ebd., S. 55): "Der Begriff des Archetypus, der ein unumgängliches Korrelat zur Idee des kollektiven Unbewußten bildet, deutet das Vorhandensein bestimmter Formen in der Psyche an, die allgegenwärtig oder überall verbreitet sind. Die mythologische Forschung nennt sie "Motive"; in der Psychologie Primitiver entsprechen sie Levy-Bruhls Begriff der "representations collectives", und auf dem Gebiete vergleichender Religionswissenschaft wurden sie von Hubert und Mauss als "Kategorien der Imagination" definiert. Adolf Bastian hat sie vor längerer Zeit als "Elementar" oder "Urgedanken" bezeichnet. Aus diesen Hinweisen sollte deutlich genug hervorgehen, daß meine Vorstellung vom Archetypus - wörtlich einer präexistenten Form - nicht ausschließlich mein Begriff, sondern auch in anderen Wissensbereichen anerkannt und benannt ist." Diese Archetypen sind "archetypische Urformen, deren Anschaulichkeit in einer Zeit entstanden sind, wo das Bewußtsein noch nicht dachte, sondern wahrnahm. Gedanke war Objekt der inneren Wahrnehmung, nicht gedacht, sondern als Erscheinung empfunden, sozusagen gesehen oder gehört. Gedanke war wesentlich Offenbarung, nichts Erfundenes, sondern Aufgenötigtes oder durch seine unmittelbare Tatsächlichkeit Überzeugendes. Das Denken geht dem primitiven Ich-Bewußtsein voraus, und dieses ist eher dessen Objekt als dessen Subjekt." (Ebd., S. 44). Die Archetypen erscheinen als Situationen, Orte, Mittel, Wege, Symbole. (Ebd., S. 49).

So wollte Jung verdeutlichen, daß unsere aktive Existenz nicht nur bewußte Elemente in sich hat, sondern auch unterbewußte. Diese Elemente helfen, da sie eine universelle Bedeutung haben, bei der Wahrnehmung, bei der Bewegung, bei der Erfahrung des Raumes und

seiner Eigenschaften. Diese Eigenschaften werden, wenn man ihnen begegnet, als bekannt angenommen und tragen zu dem Gefühl der sicheren unbedrohten Existenz im Raum bei. Gebautes in bekannten, symbolischen, archetypischen Formen bietet unmittelbare Information über die Eigenschaften dieser Formen. Das führt dann wieder zum "inneren Mitmachen" oder zur seelischen oder körperlichen Bewegung, was in letzter Instanz, wie das Lipps kennzeichnet, zur Lust als dem Motiv jeder Handlung führt.

Jung beschreibt in seiner Theorie das, was man als "unbewußtes Körperschema" kennzeichnen könnte. Er operiert zwar überwiegend mit den geistigen inmateriellen Symbolen, die keine baulich-räumliche Beziehung haben (wie Anima, Schatten, Zwillinge), aber dabei versucht er gleichzeitig dieses unser unbewußtes Körperschema aufzuzeigen und ihm grundlegende Koordinaten zu geben. Das gelingt ihm, wenn er das Mandala-Symbol als Symbol der menschlich-geistigen Welt-hauptrichtungen (oder -koordinaten), als Symbol für das menschliche Wesen verwendet (bei Fisher; Cleveland 1968, S. 47-48). Dadurch weist er auf das geistige Körperschema als einen geistigen Vermittler zwischen den Menschen und der Umwelt hin.

Hier kann nun eine Verbindungslinie zwischen der gebauten Umwelt (die auch als Stadtraum erscheint) und dem Menschen, dem sein sinnliches und geistiges Körperschema den Prozeß der Wahrnehmung des gesehen werdenen Raumes und der Umwelt ermöglicht: Durch die Theorie Jungs ist das Wahrnehmen nicht nur "optisch-taktil-kinästhetisch" (wie das Schilder formuliert) oder "haptisch" (wie das später Gibson nennt) zu definieren, sondern wird auch geistig, psychisch, emotionell erlebt als eine "methaphysische" Beziehung zur Umwelt, die diese körperlichen Komponenten ergänzt.

Diese Theorie baut auf den vorher geschilderten Theorien auf. Sie behandelt die Wahrnehmung der visuellen Welt als eine Wahrnehmung, welche sich nicht durch getrennte Sinnesorgane vollzieht, sondern durch Wahrnehmungssysteme, die sich bei der Wahrnehmung der Umwelt ergänzen. Für mich war besonders interessant Gibsons Erklärung des sogenannten "haptischen Systems", was dem Konzept Schilders für die "optisch-taktil-motorische" Zusammenfassung des Körperschemas entspricht. Gibson erklärt hier grundsätzlich seine Auffassung der Wahrnehmung (1966, S. 131): "Die Fähigkeit des Individuums, mit seinem Körper die Umwelt, die an seinen Körper angrenzt, wahrzunehmen, wird hier als das haptische System bezeichnet. Das Wort haptisch kommt aus dem Griechischen und bedeutet "zum Erfassen fähig". Das haptische System ist in Funktion, wenn ein Mensch oder ein Tier Dinge mit seinem Körper oder mit seinen Extremitäten fühlt. Es besteht nicht einfach nur aus dem Drucksinn der Haut, auch nicht aus dem Hautdrucksinn plus Kinästhesie. Der analysierende Psychologe trennt Berührung und Kinästhesie durch Introspektion und Reizkontrolle im Laboratorium. Er nimmt dann an, daß die Menge dieser elementaren Eindrücke alles ist, was dem Individuum, Tier oder Mensch, für die Wahrnehmung zur Verfügung steht. Wir werden jedoch sehen, daß diese Annahme wahrscheinlich falsch ist, da ja die Eingänge für die Wahrnehmung nicht identisch mit den Eingängen für die Empfindung sein müssen. Es gibt Eingänge für die Wahrnehmung und auch Eingänge für die Kontrolle der Motorik, die keine entdeckbaren Empfindungen haben, die ihnen entsprechen.

Das haptische System ist dann eine Vorrichtung, durch die das Individuum Informationen über die Umwelt und über seinen eigenen Körper erhält. Es fühlt einen Gegenstand relativ zum Körper und den Körper relativ zu einem Gegenstand. Das haptische System ist jenes Wahrnehmungssystem, durch das Tiere und Menschen buchstäblich mit der Umwelt in Berührung stehen. Wir sagen auch im übertragenen Sinn, daß ein Mensch mit seiner Umwelt durch Auge und Ohr in Kontakt sei. Diese Metapher sollte uns zu denken geben."

Gibson behauptet weiter, und es gelingt ihm zu beweisen, daß das visuelle und haptische System bei der Wahrnehmung der Umwelt iden-

tisch ist (Ebd., S. 307): "Das haptische System erlangt taktile Reize durch die tastenden Bewegungen der Hände. Das menschliche visuelle System schließlich vermittelt sich neue Ausschnitte aus der umgebenden Lichtsituation durch Erkundungsbewegungen. Diese bewirken, daß Strahlenbündel von Ausschnitten einer optischen Situation nacheinander ins Auge gelangen. Ein solches visuelles Abtasten der optischen Situation entspricht dem Abtasten einer Oberfläche mit den Händen."

Dazu sagt er noch deutlicher (1979, S. 278): "Das eine Wahrnehmungssystem validiert nicht das andere. Sehen und Tasten sind zwei verschiedene Wege, fast genau dieselbe Information über die Welt zu bekommen."

Für Gibson ist die Wahrnehmung ein komplexer dauernder Prozeß (1979, S. 258): "Wahrnehmen ist ein psychosomatischer Akt, weder des Geistes noch des Körpers, sondern eines lebenden Betrachters. Der Akt der Informationsaufnahme ist darüber hinaus ein kontinuierlicher Akt, eine Aktivität, die nie aufhört und nicht abgebrochen wird. Das Meer von Energie, in dem wir leben, strömt und ändert sich, aber ohne scharfe Brüche. Sogar schon ein kleinster Teil dieser Energie, der die Rezeptoren in den Augen, den Ohren, der Nase, im Mund und in der Haut erreicht, ist ein Fließen, keine Reihenfolge. Das Erkunden, sich Orientieren und Anpassen dieser Organe sinkt während des Schlafes auf ein Minimum, aber es hört nie vollständig auf. Wahrnehmen ist daher ein Strömen; ..."

Wahrnehmung wird durch die Erkenntnis der Umwelt, durch Orientierungsmerkmale und durch Nutzung der Umwelt wesentlich beeinflusst (Ebd., S. 258-259): "Meine Beschreibung der Umwelt (Kapitel 1-3) und die Darlegung der Änderungen, die darin auftreten können (Kapitel 6), bedeutet, daß Orte, festverbundene Objekte, Dinge und Substanzen zusammen mit Ereignissen dasjenige sind, was in erster Linie wahrgenommen wird. Diese Dinge zu sehen, ist zugleich ihre Angebote zu sehen. Das ist sicher ganz verschieden von den akzeptierten Kategorien dessen, was wahrgenommen werden soll, wie man sie in Lehrbüchern finden kann. Farbe, Form, Lokalisation, Raum, Zeit und Bewegung sind Themen, die durch Jahrhunderte, abgehandelt wurden; aber sie sind nicht das, was man wahrnimmt.

Orte (Plätze). Ein Platz ist einer von vielen aneinandergrenzenden

Orten, die den Lebensraum und darüber hinaus die ganze Umwelt ausmachen. Kleinere Orte sind in größere eingeschachtelt. Sie haben keine Begrenzungen, außer den künstlich vom Landvermesser gezogenen (mein Stück Grund, meine Stadt, mein Land, mein Staat). Auf einer solchen Stufe ist ein Ort das, was man von hier aus oder hier herum sehen kann, und sinngemäß besteht Fortbewegung darin, von Ort zu Ort zu gehen (Kapitel 11). Eine sehr wichtige Art des Lernens, sowohl für Tiere wie für Kinder ist das Ortslernen, die Möglichkeiten, die Orte bieten, zu lernen und unter Orten zu unterscheiden - dazu das Finden von Wegen, was zum Zustand einer vollen Orientierung im ganzen Lebensraum führt und das Wissen, wo man sich selbst in dieser Umgebung aufhält, miteinschließt.

Ein Ort bleibt sich in gewisser Hinsicht gleich, in anderer Hinsicht ändert er sich. Nicht geändert werden kann er in bezug auf seine Lokalisation zu anderen Orten. Ein Ort kann nicht versetzt werden wie ein Objekt. Das heißt, daß nachbarschaftliche Ordnung von Orten nicht vertauscht werden kann; Plätze lassen sich nicht einfach hin- und herschieben. Schlafplätze, Eßplätze, Treffpunkte, Verstecke und Orte, an denen man stürzen kann, sind im Lebensraum immobil. Ortslernen ist deshalb verschieden von anderen Lernarten.

Festverbunden (attached) Objekte. In Kapitel 3 habe ich ein Objekt als eine Substanz definiert, die teilweise oder auf allen Seiten vom Medium umgeben ist. Ein Objekt, das ortsfest ist, ist nur teilweise vom Medium umschlossen. Es spielt die Rolle eines Vorsprungs. Es kann nicht versetzt werden, ohne zugleich abgesondert (detached) zu werden. Nichtsdestoweniger hat es eine Oberfläche und genügend natürliche Grenzen, um eine Einheit zu bilden. Festverbundene Objekte können daher gezählt werden. Tiere und Kinder lernen, wozu solche Objekte gut sind und wie man sie unterscheidet. Doch können sie nicht von den Orten entfernt werden, an denen man sie gefunden hat.

Abgesonderte (detached) Objekte. Ein auf allen Seiten freies Objekt kann versetzt werden oder gelegentlich auch sich selbst verlagern. Das Wahrnehmungslernen hat hier einen anderen Charakter als das Ortslernen und das Erlernen der festen Standorte von Objekten. Auch die Angebote sind verschieden. Abgesonderte Objekte kann man Seite an Seite mit einem anderen Objekt zusammenstellen und so vergleichen. Durch die Manipulation des Sortierens kann man sie in Gruppen

zusammenfassen oder klassifizieren. Sind sie gruppiert, können sie umgeordnet, das heißt vertauscht werden. Das bedeutet aber nicht nur, daß sie abzählbar sind, sondern auch, daß man der Gruppe eine abstrakte Zahl zuordnen kann."

Ich habe hier nicht alle fünf Inhalte der Wahrnehmung zitiert, sondern nur jene, die sich auf die bebaute Umwelt beziehen.

Das Wesen der Wahrnehmung liegt für Gibson in dem heterogenen Angebot der Umwelt (Ebd., S. 268): "Das Wesen der Wahrnehmung läge im Unterscheiden. Dinge unterscheiden sich entlang bestimmter Unterschiedsdimensionen. Diese Feststellung läßt aber die einfache Tatsache außer acht, daß der betreffende Stoff, Ort, Gegenstand oder Mensch oder was immer, lange genug andauern muß, um von anderen Stoffen, Orten, Dingen und Personen unterschieden zu werden. Man sollte die Entdeckung der invarianten Eigenschaften eines beständigen Objekts nicht mit der Entdeckung derjenigen invarianten Merkmale vermengen, die Dinge ähnlich erscheinen lassen. Invarianten über Zeit und Dingvarianten kann man nicht in gleicher Weise erfassen."

Die Wahrnehmung gehört zum lebenden Organismus, dem Menschen, der sich bewegt. Sie ist untrennbar von der Bewegung und vollzieht sich in allen Fällen innerhalb der Sicherheitsgrenzen für den Wahrnehmenden: "Notwendig ist nur die Einhaltung einer Distanz, der "Sicherheitszone"; die Dinge selbst verfolgen ja den Beobachter nicht. Ein wilder Tiger hätte eine negative Valenz, aber nicht so eine Felsenkante. Die allgemeine Regel ist, wie ich glaube, die folgende: Um einer schädlichen Begegnung vorzubeugen, vermeide man eine Vergrößerung der optischen Struktur der Oberfläche bis zum Ausmaß, das ein Zusammentreffen (Begegnung) kennzeichnet (Formel zwei und zehn)." (Ebd., S. 252)

Die Breite und die Tiefe (Umfang und Intensität) der Wahrnehmung sind bestimmt durch angeborene und erlernte Mechanismen. Es gibt keine absolute Wahrnehmung. Durch diese Behauptung nähert sich Gibson teilweise (so könnte man das interpretieren) an die Theorie von Jung an. Gibson sagt (Ebd., S. 327): "Auf die Frage der angeborenen oder gelernten Mechanismen in der Wahrnehmung gibt es nicht nur zwei Lösungen, denn wir wissen heute, daß es zwischen Ererbtem und Erworbenem noch Zwischeninstanzen gibt. Reine Ererbung ist die eine Sache;

reines Lernen die andere; aber dazwischen liegen vielfache Entwicklungsprozesse, die wir Wachstum oder Reifung nennen. Genetische Faktoren, die sich aus der Evolution ergeben, sind hauptsächlich am Bau und der Funktionsweise der Sinnesorgane beteiligt. Genetische und Umweltfaktoren zusammen bestimmen die Reifung der Wahrnehmungssysteme. Das Training der Wahrnehmungssysteme hinwiederum hängt hauptsächlich von der Erfahrung mit der Umwelt ab, der das Individuum ausgesetzt ist."

In ähnlicher Weise führt L. Kruse ihre Forschung der Wahrnehmung der Umwelt fort. (Deswegen werden an Untersuchungen Gibsons die Erkenntnisse von Linelis Kruse angeknüpft, die noch konkreter auf die Wahrnehmung des Stadtraumes eingehen.) Sie bestätigt auch, daß Wahrnehmung des Raumes ohne Bewegung für Lebewesen nicht existiert. (1974, S. 119): "Wahrgenommenes verweist auf Wahrnehmbares, der aktuelle Wahrnehmungsraum auf einen potentiellen. Verweisung ist virtuelle Bewegung: Sie motiviert Bewegung zu neuen Standpunkten, die andere Perspektiven auf die Dinge gewähren, neue Aspekte sichtbar werden lassen, den Blick auf Verdecktes freigeben, Bewegung aber auch in Richtung auf das ferne Ding, um mich in seine Nähe zu bringen. Nur die Bewegung des Leibes, sei es als Bewegung seiner Organe und Glieder, sei es als Fortbewegung im Raum, ermöglicht eine volle Dingerfahrung (wobei in dem Wort Erfahrung schon zum Ausdruck kommt, daß es sich hier ursprünglich um das Ergebnis einer Fortbewegung handelt). Alle Aussagen, die wir über den Wahrnehmungsraum machen, implizieren Bewegung oder Beweglichkeit als prinzipielle Möglichkeit der Bewegung eines Leibes. Denn gelebter Raum und in eins damit der Wahrnehmungsraum als eine besondere Ausprägung gelebten Raumes ist Raum für ein Leibsubjekt, und das heißt immer, für einen beweglichen Leib. Ein Wesen, das keiner Bewegung fähig ist, kann auch nicht wahrnehmen. (Eine empirische Bestätigung dieser Aussage ließ sich u. a. durch Versuche erbringen, in denen mit Hilfe einer relativen Fixierung des Auges eine echte Wahrnehmung unmöglich wurde.) Bewegung heißt hier immer relative Bewegung."

L. Kruse stellt folgende Eigenschaften des menschlichen räumlichen Daseins als ursprünglich und wesentlich fest (Ebd., S. 55-56):

- die Geborgenheit (Ebd., S. 55-56):

"Hauptgewährsmann für die These, daß Glück und Geborgenheit die ursprünglichen Weisen räumlichen Daseins und gleichzeitig Voraussetzung für die Erfahrung feindlicher und bedrohlicher Räume sind, ist Bachelard. Dieser beschränkt jedoch seine Untersuchungen ausdrücklich auf "die Bilder des glücklichen Raumes", weshalb er sie auch als "Topophilie" bezeichnet (vgl. Bachelard 1960, 29). Bachelards Anliegen ist es nicht, eine methodisch gewissenhafte Analyse menschlicher Räumlichkeit durchzuführen und dabei von der unmittelbaren, präreflexiven Erfahrung des Menschen auszugehen, vielmehr sind es die Bilder, Erinnerungen, Träumereien des Menschen vom Haus (und allen seinen Varianten), und zwar die glücklichen, nicht die angstvollen Phantasien, die ihn interessieren. Bachelard geht davon aus, daß der Mensch, bevor er in die Welt geworfen wird, in die Wiege des Hauses gelegt wird; weil das Leben gut, umschlossen, umhegt, ganz warm im Schoße des Hauses beginnt, bleibt das Haus in unseren Träumen eine große Wiege (vgl. S. 39)."

- das Erfahren des Raumes als Spielraum:

"Schon Ausdrücke wie "bewegt sein" oder "gelähmt sein" verweisen auf die Teilhabe der Bewegung am gestimmten Dasein. Jede Bewegung, definiert als Ortsveränderung, setzt Raum als Bedingung ihrer Möglichkeit schon immer voraus. Bewegung vollzieht sich immer im Raum. Raum ist "Spielraum" für meine Bewegung." (Ebd., S. 70)

"Diese verschiedenen Formen des Könnens und die ihnen korrelativen Erreichbarkeitscharaktere der Umwelt bestimmen den Spielraum unseres Handelns, unsere Bewegungsfreiheit im wörtlichen wie übertragenen Sinne. Dieser Spielraum ist wiederum nach zwei Richtungen hin zu definieren: der faktisch vorhandene, objektive Spielraum als Grundvoraussetzung jeder Bewegung, wie wir ihn im Zusammenhang mit Heideggers Zeuganalyse diskutiert haben und das Spielraumbewußtsein, das eine Komponente des Erlebnis des Könnens darstellt. Dieses Spielraumbewußtsein ist für unser Können entscheidender als der faktische Spielraum; dieser wird ja eben durch das Spielraumbewußtsein für die Person präsent - nicht widergespiegelt; denn, wie jeder aus eigener Erfahrung nachvollziehen kann, neigen wir zu Über- oder

Unterschätzungen unseres Spielraums. Dieses so oder so akzentuierte Erlebnis des Könnens wird erst durch die Realisierung der Handlung im sog. "aktuellen" Können (im Gegensatz zum "potentiellen" Können) korrigiert. Das Spielraumbewußtsein beeinflusst also unser Handeln ganz wesentlich, indem es Spielraum nicht (nur) widerspiegelt, sondern vor allem mitbestimmt, indem es ganz bestimmte Folgen unseres Handelns antizipiert. Handeln impliziert: "erwarten, daß sich gewisse Folgen einstellen werden" (373; im Orig.gesperrt) Diese antizipierten Situationsschemata, wie Ichheiser es einmal nennt, werden bestimmt und modifiziert durch mein Können und die Bedingungen des Könnens, den Wechselwirkungen innerhalb und zwischen diesen beiden Komplexen. Jedes aktuelle (= realisierte) Können wird zur Bedingung jedes weiteren (= potentiellen) Könnens. Ein gelungener Sprung über einen breiten Bach beeinflusst mein Spielraumbewußtsein in der Weise, daß ich dieses Können als Sicherheit, als Selbstverständlichkeit für weitere Situationen voraussetzte." (Ebd., S. 91-92)

- die Untrennbarkeit des Raumes von der menschlichen Existenz (Ebd., S. 30):

"Insofern als wir als Ausgangspunkt den Menschen in seiner Leiblichkeit wählen und nach seinem Verhältnis zum Raum, seinem Verhalten "im" Raum fragen, und seine Rolle bei der Konstitution des Raumes untersuchen, können wir von einer anthropologischen Fragestellung sprechen; anthropologisch in dem Sinne, daß Räumlichkeit eine Wesensbestimmung des menschlichen Daseins ist, daß der Mensch immer und notwendig des Raumes bedarf, einerseits als Bedingung der Möglichkeit von Verhalten überhaupt, andererseits als Medium und Instrument dieses Verhaltens."

Beide Autoren versuchen, die Motive der Wahrnehmung zu erörtern und definieren die Mechanismen des menschlichen Körpers, welche diese Wahrnehmung für den Menschen konkret machen. Ihre Betrachtungsweise erscheint deswegen bisher als die umfangreichste und als Vollendung aller anderen bisher erwähnten Versuche. Durch diese letzten zwei Autoren sind die Mechanismen der visuellen Wahrnehmung der gebauten Umwelt und damit des Stadtraumes am konkretesten erfaßt. Durch ihre Interpretation wird die Wahrnehmung des städtischen Raumes als eines

vierdimensionalen Raumes deutlich als eines Raumes, der Schutz und Geborgenheit im weitesten Sinne anbietet und dessen Elemente und Eigenschaften auch "Spiel", "Handeln", "Mitmachen" anbieten. Durch die Untersuchungen von Gibson und Kruse scheinen die Erkenntnisse aus dem Bereich der Psychologie auf bauliche Eigenschaften des Stadtraumes anwendbar zu werden.

Um mit den vorher erläuterten Theorien operieren zu können, habe ich Anregungen gesucht, bei anderen Wissenschaften, die schon Erkenntnisse aus der Psychologie angewandt haben. Hier möchte ich nur einiges davon erwähnen, was mich inspiriert hat:

- Interessante Gedanken zur Erklärung für die Wahrnehmung der Umwelt bieten die Untersuchungen aus dem Bereich der Semiotik von Anatol (1972, 1974 (M)) und Amos Rapoport (1977 (N)). Dort sind insbesondere die Symbole (O) und Signale aus der Umwelt gut definiert. Es wird auf die Wichtigkeit der Symbole für Menschen hingewiesen. (Nur Menschen erzeugen Symbole und reagieren darauf, während Tiere auch Signale beachten.)
- Die Arbeiten in englischer Sprache von N. Chomsky (1978 - noch aus den späten 50er Jahren (P)) - haben mir den Kommunikationsprozeß der Menschen mit der Umwelt verdeutlicht. Sie beziehen sich auch auf den Denkprozeß der sprachlichen Kommunikation und auf den Satzbau.
- Zur Anwendung der Kenntnisse aus der Psychologie gibt es interessante Ergebnisse in den Theorien von zwei großen Kunsttheoretikern: R. Arnheim (1972, 1978 (R)) und E. Gombrich (1967 (S)). Der erste stützt sich auf die Grundsätze der Gestalt-Psychologie in seinen Erklärungen der Kunstgegenstände, der andere auf die Grundsätze Gibsons und der Psychologie der Bewegung. Beide aber haben eine sehr innovatorische und "erfrischende" Art bei der Anwendung der wahrnehmungspsychologischen Prinzipien in ihrem Fachbereich.

Die Wahrnehmung des Stadtraumes

Den vorher erklärten Theorien folgend, könnte man die Wahrnehmung des Stadtraumes auf folgende Weise beschreiben: Die Wahrnehmung beruht auf wechselnden Bildern, welche als Folge der Bewegung im Raum entstehen. Diese Bilder werden aktiv wahrgenommen: Das Gesehene entspricht dem Tastbaren.

Die Wahrnehmung der stadträumlichen Charakteristika findet auf folgende Weise statt:

1. Für die Wahrnehmung des städtischen Raumes ist das "Mitmachen" der Wahrnehmenden mit dem gestalterischen Angebot der Stadt erforderlich. Das äußert sich als "Einfühlung" in die baulichen Gegenstände, Situationen und Gegebenheiten, die ohne bewußten Zwang erfolgt und im Endergebnis ein Lustgefühl erzeugt.
2. Dieser Prozeß erscheint für jedes Subjekt als erkennbare Änderung des Körperschemas, als durch gebaute Umwelt herausgeforderte "Verkürzungen" oder "Störungen", "Ausdehnungen" des Körperschemas, die als angenehm oder unangenehm wahrgenommen werden. Da sich die Menschen im Stadtraum nur durch bestimmte, geordnete räumliche Verhältnisse bewegen können, werden auch immer bestimmte Reaktionen im Körperschema hervorgerufen.
3. Das Wahrnehmen "ursprünglicher", "archetypischer" Situationen in bestimmten Formen der Stadtraumelemente, erweckt, indem es dechiffriert und wiedererkannt wird, ein Gefühl der Sicherheit und Geborgenheit - sie ermöglichen persönliche, sichere und vertraute Orte zu finden. Damit wird ein persönliches Schema des Stadtraumes geschaffen, das als Beginn des Prozesses der Identifikation mit diesem Raum bezeichnet werden kann.
4. Der Raum der Stadt wird als Handlungsraum, als Spielraum angenommen und benutzt, wenn er nicht mathematisch steril ist. Im Stadtraum sucht man die Empfindung von "Lust" (im Sinne der Theorie von Lipps) und Geborgenheit. Das mannigfaltige Formen-

angebot des städtischen Raumes fordert bei dem Menschen die Lust nach der gezielten Bewegung heraus. Der Wahrnehmende will wissen, was sich hinter den versteckten und angedeutet sichtbaren Flächen verbirgt, er versucht, die räumliche Situation zu bewältigen, sucht in ihr Anhaltspunkte und Merkmale, um seine Bewegung räumlich und mental abzusichern. Das fordert eine gewisse Kreativität heraus, wobei der Wahrnehmende alle seine psychischen und physischen Kräfte in Einsatz bringt. Einige Autoren, wie z. B. Kruse, kennzeichnen das als typisch für den Menschen als "homo ludi".

Aussagen zu den einzelnen stadträumlichen Elementen anhand der dargestellten Theorien zur Wahrnehmung

Da die Betrachtungsweise über die Wahrnehmung im Raum von J. J. Gibson und L. Kruse am konkretesten auf die stadträumlichen Charakteristika übertragbar scheinen, werden ihre Theorien im nun folgenden 'Prozeß der Bestätigung durch Theorien der Wahrnehmung von grundsätzlichen stadträumlichen Komponenten' verwendet. Das widerspricht nicht den Theorien von Lipps und Schilder, die wegen der Übereinstimmung ihrer allgemeinen Erkenntnisse mit den Grundsätzen der Theorien von Gibson und Kruse als auch einbezogen gelten können. Die Theorie Jungs hat am wenigsten konkrete Hinweise und Kriterien für meinen Zweck angeboten. Um mögliche spekulative Interpretationen ihrer Erkenntnisse im Bereich der Stadtgestaltung zu vermeiden, habe ich überwiegend auf sie verzichtet.

Im folgenden wird versucht, die Meinungen und Positionen zu den drei grundlegenden Elementen des Stadtraumes (Straße, Platz, Bebauung) aus den Untersuchungen von Gibson und Kruse darzustellen. Zunächst könnte man allgemein sagen, daß die Eigenschaften der Straße viel ausführlicher betrachtet worden sind und daß diese Untersuchung viel mehr Anknüpfungen und analoge Feststellungen zu den Charakteristika des Straßenraumes anbietet, als zu den anderen zwei stadträumlichen Grundelementen. Das wird auch im Prozeß der Bestätigung von einigen stadtgestalterischen Prinzipien deutlich.

Die Aussagen zur Straße betreffen ihre grundlegenden Charakteristika. Sie versuchen ihre grundsätzliche Natur, ihre Nutzung und die Straße als Phänomen zu beschreiben.

Das alles kann man von den Beschreibungen der anderen stadträumlichen Elemente nicht behaupten. Die Aussagen, die ich auf den Platz und die Bebauung übertragen habe, haben nur bedingte Gültigkeit. Ein Platz als Handlungsraum, als Freilassen einer großen Fläche bedeutet eine freie Ausweitung der Ausblicke, ist aber dadurch nicht völlig erklärt. Die Beschreibung von abgesonderten Objekten, Substanzen oder Ereignissen, die dazu beitragen, daß die Wahrnehmung der dreidimensionalen Formen zustande kommt, läßt sich nur im weitesten Sinne auf die räumliche Wirkung der Bebauung übertragen.

Die Straße

Eine Straße wird bei Gibson als das Fließen, und bei Kruse als das Näherbringen der Ferne konzipiert.

Eine Straße ist ein Fließen (Gibson 1979, S. 131-132): "Nicht nur von einem stationären, auch von einem in Bewegung befindlichen Beobachtungsort aus entnimmt ein Beobachter der umgebenden optischen Anordnung laufend Stichproben; sowohl wenn er sich bewegt als auch wenn er steht, kann er die Welt rundum beschauen. Dabei überstreichen die Kanten des Blickfeldes des Beobachters die fließende umgebende Anordnung auf die gleiche Weise, wie sie auch über die erstarrte umgebende Anordnung gleiten. Wenn man nach rückwärts schaut, während man in einem Fahrzeug fährt oder einfacher noch, wenn man rückwärts geht, kann man beobachten, wie die umgebende optische Anordnung einwärts fließt statt nach außen, wie das der Fall ist, wenn man vorwärts geht.

Stellen wir uns zunächst eine offene Umwelt vor, eine Umwelt also, die nicht vollgestellt ist. In ihr wird Fortbewegung durch das Fließen der optischen Anordnung und Stillstand durch deren Nichtfließen gekennzeichnet. Fließen heißt hier Änderung der perspektiven Struktur: Veränderungen der Perspektiven des Erdbodens im Freien oder des Fußbodens, der Decke und der Wände in geschlossenen Räumen. Es gibt bei der umgebenden Anordnung nicht nur eine statische Perspektive, sondern auch eine Bewegungsperspektive (motion perspective), um eine schon früher von mir verwendete Bezeichnung zu gebrauchen (Gibson, Olum und Rosenblatt, 1955). Mehr darüber sowie Experimente dazu in Kapitel 10. Das Hauptgesetz der fließenden Perspektive besagt, daß ihr Fluß in der einen Hälfte der optischen Anordnung zentrifugal und in der anderen Hälfte zentripetal ist. Aber diese beiden Hemisphären sind nicht invariant; sie verlagern sich dauernd ...".

Die Straße ist ein Korrespondieren zwischen der Ferne und der Nähe (Kruse 1974, S. 69-70): "So wenig sich im gestimmten Raum von einem Zentrum aus Richtungen und Lagen bestimmen lassen, so wenig lassen

sich Abstände angeben, wenn man diesen Begriff für metrische Größen reserviert. Abstände zwischen den Dingen kommen diesen nur in ihrer Eigenschaft als Wahrnehmungsgegenstände zu, nicht aber als Ausdrucksträger im gestimmten Raum. Kleinere oder größere Abstände zwischen den Dingen erscheinen daher nicht als dingunabhängige Größen, sondern als Qualität der Dinge selbst: als ihr Nah- oder Fern-Sein in bezug auf das gestimmte Erlebnissubjekt. Straus (1956, S.403ff.) hat in seiner Analyse der "Ferne als raumzeitliche Form des Empfindens" die Eigenart von Nähe und Ferne herausgearbeitet. Nähe und Ferne sind qualitativ verschieden, sie lassen sich nicht aufeinander reduzieren, sondern sind wechselseitig aufeinander bezogen. Von Ferne (und Zukunft) kann man nur sprechen in Beziehung zur Nähe (und zum Gegenwärtigen). Nähe fordert Ferne, wie ein Hier das Dort, ein Jetzt das Dann. Aber die Beziehung der Nähe zur Ferne läßt sich nicht in ein Nebeneinander von Raumstellen auflösen: "Da kann ich nicht addieren. Nähen ergeben keine Ferne. Eine Ferne enthält auch keine andere in sich wie eine größere Strecke die kleinere" (a.a.O., 409). Nähe und Ferne sind keine objektiven Maße wie ein Abstand, eine Strecke, die sich unterteilen lassen, sondern die Art und Weise, wie mir die Dinge gegenwärtig sind. "Nähe und Ferne sind keine attributiven Bestimmungen der gewahrten Dinge, sondern meine Weise des Gewahrens" (Ströker 1965, 34).

Nähe und Ferne haben wie Hier und Dort nicht nur eine räumliche, sondern auch eine zeitliche Bestimmung: Nah ist mir, was ich hier und jetzt gegenwärtig habe, was mich betrifft und betroffen macht, ist räumliche und zeitliche Gegenwart. Leichter noch faßlich ist die Ferne als raumzeitliches Phänomen. Fern ist der Ort, an dem ich noch nicht bin, der noch vor mir liegt, oder an dem ich nicht mehr bin, weil ich ihn schon hinter mir habe. Fern ist, was ich noch nicht oder nicht mehr gegenwärtig habe, was der Zukunft oder der Vergangenheit angehört, und damit ist Ferne zugleich die Grenze des gestimmten Raumes. Ferne kann ich nicht überwinden oder auslöschen, indem ich Entfernungen (hier nicht im Sinne Heideggers!) überbrücke. Jedes Sich-nähern schafft neue Ferne, jedes Nicht-Mehr bedeutet ein weiteres Noch-Nicht. Ferne als das "Dort" bleibt als Ziel immer auch Zukünftiges."

Eine Straße ist ein Unterwegs-sein (Kruse Ebd., S. 101): "Aber wir sind nicht auf der Straße um der Straße willen, wir sind auf der Straße, indem wir auf dem Wege zum Ziel sind (a.a.O., 244). Die Straße ist Mittel zum Ziel, sie ist zurückzulegende Route und nicht Selbstzweck. Charakteristisch für dieses Unterwegs-sein ist es, daß das Ziel bereits intentional erreicht ist, sobald man sich auf den Weg macht und bereits schon zum Ausgangspunkt eines neuen Zieles geworden sein kann, bevor es tatsächlich erreicht ist. "In gewissem Sinne ist dann das Ziel qua Ziel schon durch die Tatsache der Zielsetzung aufgehoben" (249); "jede Zielsetzung überschreitet schon das in ihr gesetzte Ziel" (250). Die Straße symbolisiert die unendliche Ferne, jene Ferne, die Straus (1956) bestimmt hat als das, was ich nicht überwinden kann. Jedes Sich-Nähern schafft neue Ferne, jedes Nicht-Mehr bedeutet ein weiteres Noch-Nicht, und so bedeutet jedes erreichte Ziel auf der Straße bereits Sicht und Ausrichtung auf ein neues Ziel. Im Bild der Straße offenbart sich die Horizontstruktur des Verhaltensraumes, die ihre stärkste Ausprägung da findet, wo der Verhaltensraum nur noch als Wahrnehmungsraum erscheint."

Der Platz

Gibson beschreibt den Platzraum als eine "ausgedehnte Region" und auch als einen Aktionsbereich für das Spiel und das Handeln (siehe Gibson 1979, S. 258-259).

Ebenso erfaßt Kruse den Platzraum als einen Handlungs- und Spielraum: "Ströker verweist auch auf die Beziehung zwischen Strukturiertheit des Handlungsraumes und dem Handlungsraum als "Spielraum": in einem völlig durchstrukturierten Raum konvergiert die Gegend gegen einen eindeutig bestimmbaren Platz: eine Variierbarkeit des Platzes innerhalb der Gegend wird damit unmöglich, der Platz wird die kleinste Gegend des Raumes. Ein völlig durchstrukturierter Raum, in dem es keine freien Plätze mehr gibt, ist als Handlungsraum undenkbar." ...

"Wäre der Handlungsraum nur das Gesamt seiner Plätze eindeutig festgelegt, bliebe mir keine Möglichkeit mehr, mit den Dingen (als

Zeug) umzugehen. Um ein Ding zu ergreifen und mit ihm zu hantieren, brauche ich Raum, Spielraum für meine Bewegungen. Dieser für mein Handeln notwendige Spielraum ist mir im allgemeinen nicht thetisch bewußt, da er ja erst im Vollzug des Handelns, im umsichtigen Besorgen konstituiert wird. Erst in der Behinderung und Störung meiner Handlungsvollzüge, z. B. durch herumliegende Dinge, die mir "im Wege stehen", macht er sich als fehlend bemerkbar. Er wird mir als Spielraum erst in einem defizienten Modus des Besorgens bewußt." (Kruse 1974, S. 84-85)

Im Vergleich mit der Straße hat ein Platz viele unversteckte Flächen. Er ist ein "freier Ausblick" in einer ausgedehnten Region (Gibson 1979, S. 214): "Ein Gang in einem Labyrinth, ein Zimmer in einem Haus, eine Straße in der Stadt und ein Tal in der Landschaft - jedes stellt einen Platz dar, und Plätze legen oft einen Ausblick frei (Gibson, 1966b, S. 206), eine teilweise Umschließung oder eine Anzahl von nicht versteckten Oberflächen. Ein Ausblick meint, was man von hier aus sieht, doch mit dem Vorbehalt, daß "hier" nicht einen bestimmten Punkt bedeutet, sondern eine ausgedehnte Region. Solche Augenblicke reihen sich aneinander; am Ende des einen Durchgangs öffnet sich der nächste. So tritt am Rand einer Türöffnung der nächste Raum in Erscheinung."

Die Bebauung

Den Gedanken Gibsons folgend könnte man die Bebauung als "festverbundene", "abgesonderte Objekte" und als "beständige Substanzen" oder als "Ereignisse" verstehen.

Aus diesem Gesichtspunkt könnte die Bebauung auf folgende Weise verstanden werden (Gibson, S. 259-260): "Bei unbelebten, abgesonderten Objekten, seien sie nun starr oder nicht starr, natürlich oder künstlich hergestellt, kann man sagen, daß sie unterschiedliche Eigenschaften haben. Wahrscheinlich sind diese Eigenschaften nicht abzählbar im Unterschied zu den Objekten selbst. Aber wenn sie so verknüpft sind, daß sie (bestimmte) Angebote kennzeichnen, was sie

nach meiner Ansicht müßten, dann sind es nur die relevanten Verknüpfungen, die man zu unterscheiden hat. Wenn es sich um die natürlichen nicht-starren, belebten Objekte der Umwelt handelt, deren unterscheidende Dimensionen überreich und komplex sind, dann richtet sich die Aufmerksamkeit nur darauf, was das Tier oder die Person anbietet (Kapitel 8).

Beständige Substanzen. Eine Substanz ist dasjenige, woraus Örtlichkeiten und Dinge zusammengesetzt sind. Sie kann gasartig, flüssig, plastisch, viskos oder starr - in Richtung zunehmender Stofflichkeit - sein. Eine Substanz zusammen mit den Möglichkeiten, die sie anbietet, ist hinlänglich deutlich durch Farbe und Textur ihrer Oberfläche gekennzeichnet.

Ereignisse. In meinem Sprachgebrauch ist ein Ereignis jede Änderung einer Substanz, eines Ortes oder Objekts, sei sie nun von chemischer, mechanischer oder biophysischer Art. Die Änderung mag langsam oder schnell verlaufen, reversibel oder irreversibel sein, sich wiederholen oder einmalig bleiben. Ereignisse schließen ein, was mit Objekten im allgemeinen geschieht und dazu das, was belebte Wesen zum Ereignis machen. Ereignisse sind immer auch Teile übergeordneter Ereignisse. Die Bewegung eines abgesonderten Objekts ist nicht der Prototyp eines Ereignisses, obwohl man zu dieser Ansicht verleitet wurde. Ereignisse verschiedener Art werden als solche wahrgenommen; man kann sie sicher nicht auf elementare Bewegungen zurückführen."

Die Bedeutung der stadtgestalterischen Prinzipien aus dem Gesichtspunkt der Wahrnehmung (A) der bebauten Umwelt

Im Kapitel "Stadtgestalterische Prinzipien von 1880 - 1930" sind die städtebaulichen Prinzipien der untersuchten Autoren herausgearbeitet worden. Danach habe ich im vorigen Abschnitt versucht, Theorien der Wahrnehmungspsychologie zu finden, die diese Prinzipien erklären könnten.

Die meisten Aussagen dieser Theorien bewegen sich auf einer grundlegenden Ebene der Wahrnehmung, die sich nicht nur auf Raum oder Stadtraum bezieht, sondern von der Interpretation von Körper- und Netzhautreizen ausgeht, die im Zusammenhang mit der haptischen Er-

fahrung des Körpers zu Interpretationen und Folgerungen über die Umwelt kommt. Gerade die Allgemeinheit dieser Aussagen ist wertvoll, da sie zu den Grundlagen der Umweltwahrnehmung führen. Denn die Wahrnehmung und Interpretation von gebautem Raum, von Stadtraum, muß ja als ein Spezialfall innerhalb der allgemeinen Prinzipien der Orientierung und Wahrnehmung von Umwelt gelten. Wenn aber diese allgemeinen Aussagen grundlegend und allgemeingültig sein sollten (was erst weitere Forschungen in diesen Bereichen klären können), läßt sich von ihnen aus über Analogieschlüsse auch ein Fundament für stadträumliche Gestaltungsprinzipien entwickeln. Dieses müßte theoretisch und empirisch weiter ausgetestet werden, um schließlich jenes Maß an Sicherheit zu erreichen, das als wissenschaftliche Basis der Gestaltung von Raum und Umwelt tragfähig wäre. Wenn im folgenden versucht wird, eine Verbindung zwischen den allgemeinen Aussagen und stadträumlichen Prinzipien zu machen, kann es sich also nur um einen Annäherungsversuch handeln, der durch weitere Arbeiten fundiert werden muß.

1. Straßenführung (1.1.1.d Geradheit, Ungeradheit)

Die gerade Straße bedeutet die geometrisch kürzeste Verbindung zwischen zwei Punkten, die gekrümmte oder geknickte Straße dagegen eine Annäherung an ein Ziel, das zunächst von topographischen oder anderen Hindernissen verdeckt wird.

In ihrer Wahrnehmungstheorie behandelt Kruse die Eigenschaften der Straße allgemein. Als wesentlich schreibt sie der geraden Straße ihre "Zielstrebigkeit" zu, kennzeichnet sie als "schnelles Näherbringen der Ferne" (1974, S.69-70). Damit erklärt sie ihre allgemeine Wirkung, vertieft sich aber nicht in die Ursachen dieser Wirkung. Die gekrümmte Straße zeigt im Gegensatz zu der geraden, mehr von der anderen Dimension. Dadurch wird die Bewegung in ihr ein Erlebnis von immer aufs neue bewegten Bildern und Ansichten, die sich aus dem Bereich des Verdeckten in das Sichtbare und Unverdeckte umwandeln. So entsteht eine besondere Reizsituation, die zur Fortbewegung herausfordert, um das Versteckte zu dechiffrieren, um sich in der Umwelt zu orientieren. Gibson untersucht eine solche Reizsituation, die sich auf die Wahrnehmung der gekrümmten Straße annähernd übertragen läßt. - Er beschreibt sie auf folgende Weise (1966, S. 114): "Wenn die verschiedenen Ausblicke nach erkundendem Umherwandern in eine Ordnung gebracht worden sind, dann hat man die invariante Struktur des Hauses, der Stadt oder des ganzen Lebensraumes erfaßt. Das Versteckte und das Unversteckte werden zu einer Umwelt. Dann kann man den durchgehenden Boden unter den Dingen bis zum Horizont sehen und zugleich die Besetzung des Geländes wahrnehmen. Man ist in der Umwelt orientiert."

Die wechselnden Straßenbilder - entstanden als Folge der Bewegung des Wahrnehmenden - ergeben eine (wie dies Gibson formuliert) "Superreizsituation": Jede Annäherung an verdeckte Bereiche ergibt neue Informationen und neue Reize. Jedes "Sich-Nähern" bedeutet ein "Sich-Informieren". Sie verbinden sich zu einer Kettenreaktion der Informationen und Reize. Gibson beschreibt das so (Ebd., S. 204-205): "Wenn die Art der optischen Situation, wie sie aus einem einzigen Blickwinkel erscheint, durch alle nur möglichen anderen Aspekte von anderen Beobachtungsorten ergänzt wird, und wenn zu

dieser räumlichen Ordnung noch die zeitliche Folge kommt, dann muß man sagen, daß die spezifizierende Fähigkeit eines solchen "Superreizes" grenzenlos ist (Gibson, 1961). Eine solche Reizsituation ist ein unerschöpfliches Reservoir potentieller Information über die, ein Individuum umgebende Umwelt, und für das Verhalten in ihr. So konnte sich das Sehen zur dominanten Wahrnehmungsart in unserer Spezies entwickeln, sozusagen zum "König der Sinne", denn die Möglichkeiten, die in dieser Wahrnehmungsart liegen, sind ungeheuer. Wenn Szenen und Aufeinanderfolgen von Szenen miteinander kombiniert werden, dann ermöglicht die Seh Wahrnehmung das Zurechtfinden in jeder geographischen Umwelt ...".

Wenn sich diese Aussage auf Stadtraum übertragen läßt, und wenn man Straßen zugrunde legt, deren bauliche Struktur gleich ist, kann die gekrümmte Straße dementsprechend als "reizvoller" als die gerade Straße wahrgenommen werden. (Dabei ist beidesmal ein allgemeiner Straßentyp gemeint mit sparsam strukturierten und sehr homogenen Straßenwänden. Allerdings kann eine mit Erkern, Zäunen, Bäumen gegliederte gerade Straße reizvoller als eine gleichmäßig gekrümmte Straße ohne solcher Elemente wirken. Diese Wirkung steht allerdings in Relation zur Länge einer Straße, - eine zu lange gerade Straße wirkt auch bei reicher Textur leicht monoton.)

Um der geraden Straße ihren mangelnden Reiz durch unentwickelte vertikale Sichtflächen zu nehmen, ist die Verstärkung vertikaler Elemente wichtig.

Die Möglichkeit, die Wahrnehmung der Menschen durch physische und psychische Faktoren zu beeinflussen, ist aber begrenzt. Zu viele Reize in einem Straßenraum können genauso wie ihr Mangel ermüdend wirken. Um die "Schwellen" bei der Wahrnehmung solcher räumlichen Situationen feststellen zu können, wären experimentelle Untersuchungen erforderlich.

Die Denkrichtung, wo die gekrümmte Straße reizvoller als die gerade aufgefaßt wird, vertritt auch Henrici mit dem von ihm formulierten Prinzip für gerade und gekrümmte Straßen. Er kennzeichnet die geraden Straßen als "langweilig", die gekrümmten als "kurzweilig". Einige Beispiele, wo er versucht, die Geraden von der "Langweiligkeit" zu befreien, zeigen Abb. 2, Henrici (1893), 1981, S. 83-84).

Mit einer experimentellen Untersuchung mit Hilfe der Endoskopie habe ich versucht, die Erkenntnisse Henricis und der Wahrnehmungspsychologie zu überprüfen. Mit dem Prinzip Henricis wird nämlich folgende Hypothese formuliert: Die Langweiligkeit und Monotonie der geraden Straßen entsteht daraus, daß unsere Sehorgane die Horizontalen genauer und deutlicher wahrnehmen als die Vertikalen, d.h. bei einer Straße wird ihre Längsrichtung eher wahrgenommen als ihre Wandungen. Für die Untersuchung habe ich fünf Modelle von sehr vereinfachten geraden Straßen gebaut. In erstem Fall waren die Straßenwandungen als ununterteilte Flächen dargestellt. Im zweiten und dritten Fall wurden sie mit gleich starken Strichen entweder vertikal oder horizontal unterteilt. Im vierten Fall wurde die horizontale Unterteilung mit der vertikalen kombiniert (Abb. 64-69).

Obwohl die Vertikalen genauso stark wie die Horizontalen gezeichnet waren (Abb. 69), wurden sie wegen der perspektivisch verkürzenden Wirkung und der Konstruktion unseres Sehorgans (- unser Seh- und Blickfeld hat verschieden scharfe Bereiche), fast überhaupt nicht wahrgenommen (siehe Abb. 66). Erst bei dem Zusammenwirken der Horizontalen und Vertikalen wurden die Vertikalen etwas deutlicher (siehe Abb. 67). - Die Monotonie, die durch die Wirkung der Horizontalen entsteht, wurde so gemildert. Die Straßenwandungen bekamen so ihren eigenen Wert, in unserem Sehfeld entstand "plötzlich" ein komplexes Bild.

Wenn wir die Vertikalen aber durch andere vertikale Elemente (wie Kandelaber, Baumalleen, versetzte Baulinie usw.) "verstärken", entstehen komplexe Straßenbilder, die in der Netzhaut des Auges Nah- und Fernreize auslösen (siehe Abb. 6B). Durch Augen- oder Kopfbewegung bemühen sich die Wahrnehmenden, diese komplexen Informationen zu erfassen. So entsteht auch im Raum der geraden Straßen eine "Superreizsituation", er zeigt "sich" den Wahrnehmenden in seiner Dreidimensionalität deutlicher.

In der Realität bilden sich diese horizontalen und vertikalen Linien nicht so deutlich und regelmäßig, wie das im Experiment der Fall war, - das gilt insbesondere für die Vertikalen. Sie erscheinen in den realen Straßenräumen als Risalite, Kanten, als Folge von versetzten Baufluchten u.ä. So entsteht in den realen Straßenräumen dasselbe Ergebnis wie beim Experiment: Auf diese Weise werden die

Straßenwände für die Wahrnehmenden interessant, wird die zweite und dritte Dimension der Straßen sichtbar und nicht nur ihre Richtungsführung.

Gekrümmte und geknickte Straßen erscheinen uns deshalb interessanter, weil sie das Ende (oder Ziel) verdecken und uns mit der Bewegung nach vorne dauernd verändernde Nahinformationen anbieten, die geradezu zwangsläufig in die nach vorne gerichtete Blickrichtung geraten. Demgegenüber sehen wir das Ziel (oder Ende) bei der geraden Straße dauernd vor uns, während Nahinformationen seitlich durch die zunehmende Unschärfe von der Wahrnehmung unterdrückt werden oder eine Kopf- oder Körperdrehung und damit eine Abweichung von der Bewegungsrichtung erfordern. Mir scheint, daß Henrici u.a. mit einer bewußten Gliederung des Straßenraumes durch entweder unparallele Wandungen oder durch Einengungen/Ausweitungen, durch vertikale Gliederung auf dieses Phänomen zu antworten versuchte. Sie mögen zeitbedingt Formen gehabt haben. Die Fragen stellen sich aber heute unverändert, und die Antworten unserer Zeit sind noch zu finden.

2. Neigungs- und Fluchtwechsel in der Straße (Zusammenfassung von 1.1.1.g Straße und Bebauungslinie und 1.1.1.h Straße und Topographie)

Wetzels Begriff des Visierbruchs ist schwer durch einen anschaulicheren Begriff zu ersetzen. Er meint damit eine deutliche Änderung der Richtung einer straßenbegleitenden Bebauung, z.B. durch einen Knick (horizontaler Visierbruch) und durch einen Knick im topographischen Niveau, wie er auf Kuppen, Senken oder bei Steigungen auftritt (Längervisierbruch). Dieses Prinzip gehört zu den sensibelsten Entwurfsprinzipien überhaupt, weil es bei der Stadtplanung ein sehr bewußtes Eingehen auf Topographie und Situation erfordert.

Der Längervisierbruch führt zu einer Verdeckung der Gegenstände hinter der Kuppe. Die schräg ansteigende Fläche wird als perspektivisch abgekürzte projizierte Fläche wahrgenommen (Gibson 1979, S. 73-86), was ihre wahre Länge und Dimension "verfälscht" darstellt. Dementsprechend werden die wahren Abstände der Gegenstände, die sich an ihr befinden oder sich bewegen, mit Unsicherheit und Ungenauigkeit eingeschätzt oder sogar völlig falsch. Das kann zur Desorientierung im Raum führen und zur Unsicherheit bei der Fortbewegung beitragen. Mit einer kleinen Richtungsänderung des Straßenverlaufs (Horizontalvisierbruch) sind Abstände und Lage der Gegenstände richtiger einzuschätzen. So wird die Richtung der Fortbewegung deutlicher aufgezeigt, - es schließen sich überraschende plötzliche Erscheinungen der entgegenkommenden Gegenstände aus. - Die Bewegung bleibt dann im Sicherheitsbereich für den Wahrnehmenden (Gibson, 1979, S. 252). Zum Horizontal- und Längervisierbruch gibt es einleuchtende Aussagen, da Überschneidungen und Verdeckungen zu den elementaren Eigenschaften räumlicher Tiefenwahrnehmung zählen: in seiner Theorie der optischen Wahrnehmung behandelt Gibson eine allgemeine optische räumliche Reizsituation, die der visuellen Komponente des Visierbruchs völlig entspricht: Es handelt sich um die "Verdeckungen" oder "Überlappungen" der Flächen und Texturen in der Umwelt. Sie führen, (so Gibson) zu einem Superreiz für die Netzhaut des Auges, weil die so entstehenden bewegten räumlichen Bilder zum Deciffrieren der Entfernung, der Lage und der Wichtigkeit ihrer

Elemente herausfordern. Gibson sagt (1966, S. 254-255): "Verdeckungen oder "Überlappungen" als statische Situationen werden in den Lehrbüchern unter den empirischen Tiefenkriterien, bezogen auf zweidimensionale Vorlagen, angeführt. Was jedoch in der wirklichen Alltagssituation dauernd passiert, sind nicht statische, sondern ständig wechselnde, somit bewegte Verdeckungen. Die Art des Auslöschens und Einschneidens von Texturen innerhalb gegebener optischer Situationen ist jedoch das einzige eindeutige Kriterium für die unterschiedliche räumliche Lage von Flächen in der Umwelt. Sobald sich Flächen gegenüber anderen Flächen bewegen, oder wenn sich der Beobachter bewegt, läßt die dadurch entstehende Reizsituation jeden Zweifel über die gegenseitige Lage dieser Flächen verschwinden." ... "Die Information, die aus der Art wechselnder Verdeckungen und ihrer verschiedenen Verlaufsvarianten entnommen werden kann, ist immens. Dadurch werden nicht nur die Umrisse der Objekte in ihrer gegenseitigen räumlichen Lage genau festgelegt, sondern noch einiges mehr." ... "Diese Art von Auslöschung von Konturen und Texturen ist eine ganz andere Reizsituation als das Sichauflösen von Grenzen und Details, so etwa wie eine Rauchwolke sich in der Luft verflüchtigt." Zusätzlich zur optischen Wahrnehmung kommt beim vertikalen Visierbruch die sonstige Körperwahrnehmung hinzu: Eine topografische Schwelle bzw. ein Einschlag stellt für die haptische Wahrnehmung eine deutliche Zäsur dar: Es beginnt der anstrengendere Aufstieg oder der leichtere Abstieg. Die Änderungen der Topographie erfordern Reaktionen unseres Bewegungsverhaltens im Raum sowohl als Fußgänger wie als Nutzer technischer Fortbewegungsmittel: Ihre rechtzeitige optisch-haptische Wahrnehmbarkeit ist, besonders im Kfz-Verkehr, (Die Bedeutung von Bodenwellen bei Überholvorgängen auf zweispurigen Landstraßen ist Autofahrern bekannt) - aber auch zur allgemeinen Orientierung sehr wichtig. Hierdurch zeigt sich eine deutliche Übertragbarkeit und Analogie zwischen wahrnehmungspsychologischen Erkenntnissen und dieser stadträumlichen Komponente.

Wetzels These, daß Horizontal- und Längervisierbruch zusammenfallen sollten, erhält aus diesem Blickwinkel hohe Plausibilität: Die bei langen Straßen schwer wahrnehmbaren Bodenwellen und Richtungswechsel

werden nach dem Konzept Wetzels an einem Punkt zusammengefaßt und verdeutlichen die Situation damit besser, als wenn dies räumlich getrennt geschähe: Der Horizontalvisierbruch (eigentlich die geknickte Straße), kann für sich allein im Raum bestehen. Räumliche Desorientierung entsteht aber, wenn nun ein Längensvisierbruch vorhanden ist. - Das ist sehr deutlich in den Abb. 23, 24 (Wetzel (8), S. 134) und Abb. 61-63 aufgezeigt.

Voraussetzung für die klare Wahrnehmung des Neigungs- und Fluchtwechsels an der Straße ist aber, daß ein Knick in der Straße durch vertikale Elemente, die diesem Knick folgen, angezeigt wird: Für den vertikalen Visierbruch gilt teilweise das gleiche: Kuppen und Bodenwellen können die unter der Sichtachse liegenden Umwelteigenschaften verdecken. Auf einer geraden Straße kann, wenn nicht deutliche seitliche Maßstabsgeber existieren, eine Kuppe schlecht erkannt werden, die Sehachse läuft ins Leere. Für Raumorientierung ist daher gerade die Symbolisierung dieses Wechsels von besonderer Bedeutung. Man mag dies für Stadtstraßen übertrieben finden. Wie bedeutsam klare Mitteilungen über solche Umwelteigenschaften aber sind, wird in Grenzsituationen schon bei Stadtstraßen deutlich: bei Dunkelheit, Nebel, Schneetreiben oder Glatteis treten Verkehrsunfälle vermehrt an unklar symbolisierten Straßenabschnitten auf. Noch viel wichtiger aber ist die Anwendung in der Landschaft, wo schneller gefahren wird und in ausgedehnten, locker bebauten Siedlungsstrukturen.

3. Straßenkreuzung (Zusammenfassung von 1.1.1.e Kreuzung und 3.1.1.e Bebauung und Eck-Lösungen)

Jede Gabelung oder Kreuzung von Wegen und Straßen hat eine Doppelnatur; einerseits trennt die Verkehrsfläche die gegenüberliegenden Bereiche, andererseits verknüpfen Gabelungen, Einmündungen und Kreuzungen die von den einzelnen Straßen erschlossenen Bereiche an einem Punkt. Deshalb waren Gabelungen und Kreuzungen schon immer Treffpunkte. Im Mittelalter hat sich an Gabelungen der typische kleine Dreiecksplatz als sozialer Ort entwickelt, in Dörfern stehen an Gabelungen oft Bänke und Bäume.

Mit dem Aufkommen der regelmäßigen Gestaltungsweise entstanden Straßenkreuzungen, die meist auf die reine Verkehrsfunktion beschränkt waren. Kreuzungen können aber mehr sein: Als Raum der Begegnung sollen Straßenkreuzungen Geborgenheit und Schutz vermitteln. Als Räume der Trennung sollen sie Offenheit anbieten.

Gibson behandelt eine allgemeine Reizsituation die der Straßenkreuzung analog erscheint: So wie er die Gegensätze Offenheit/Geborgenheit schildert, könnte man annehmen, daß sich seine Beschreibung auf die Eigenschaften der Straßenkreuzung übertragen läßt. - Aus dem Gesichtspunkt der Wahrnehmungspsychologie kann die Straßenkreuzung als Synthese von Öffnung und Hindernis verstanden werden (Gibson 1979, S. 246-248): "Ich unterscheide zwei allgemeine Fälle von Angeboten für Fortbewegung, die ich als Hindernis und Öffnung bezeichnen will. Ein Hindernis ist ein starres, abgesondertes oder festverbundenes Objekt, eine Oberfläche mit verdeckenden Kanten. Eine Öffnung ist ein Spalt, ein Loch oder eine Lücke in einer Oberfläche, ebenfalls mit verdeckenden Kanten versehen. Ein Hindernis droht mit Zusammenstoß. Öffnung bietet Durchlaß an. Beide haben in der optischen Anordnung eine geschlossene oder fast geschlossene Kontur. Die Kanten des Hindernisses befinden sich innerhalb der Kontur, während bei der Öffnung die Abgrenzung außerhalb liegt. In beiden Fällen wird der visuelle Raumwinkel während der Annäherung zu einer Hemisphäre, doch an das Hindernis stößt man an und in die Öffnung tritt man ein. Vergrößerung der Form als solcher, der Umriß, ist kein unterscheidendes Kriterium. Annäherung an ein Hindernis

verbirgt mehr und mehr von der Aussicht; wenn man sich dagegen einer Öffnung nähert, wird mehr und mehr von der Aussicht freigelegt."

Im Allgemeinen scheint diese Betrachtungsweise Gibsons dem Wesen der Straßenkreuzung zu entsprechen. Diese Analogie könnte bestätigen, daß Kreuzungen oder Gabelungen als Öffnungen Durchgängigkeit und Trennung anbieten, und als ein Hindernis zum Anhalten auffordern. Man könnte sagen, daß damit nur ein Teil der Kreuzung annähernd behandelt worden ist: Nämlich die Straßeneinmündung in den Kreuzungsbereich. Alles andere, insbesondere der Innenbereich der Kreuzung wird damit nicht erklärt - es wäre notwendig, ihre Wahrnehmung als eine sukzessive Wahrnehmung von ihren Außen- und Innenbereichen zu unterscheiden und zu konzipieren.

Als ein Hindernis für die Blicke der Wahrnehmenden und gleichzeitig als Öffnung für den ungestörten Verkehr, erscheint die Straßenkreuzung, die nach dem von Unwin formulierten Prinzip konzipiert ist (siehe Kapitel 9, Abb. 8-12). Dort bemüht sich Unwin in einer Reihe von konkreten Beispielen aus seiner Praxis, diese dualistische Natur der Straßenkreuzung deutlich zu machen. Daß nicht alle Straßenkreuzungen beide Ansprüche immer gleichgewichtig enthalten können, zeigen seine Beispiele aber auch. Besonders fein ausdifferenziert erscheinen die Beispiele in Abb. 12a, e, h, j. ((1909), 1910, S. 203).

Für die Wahrnehmung von Einmündungen und Kreuzungen in geschlossenen Bebauungen ist also das Motiv der Öffnung bzw. der Unterbrechung der geschlossenen Wandung kennzeichnend. Wenn Unterbrechungen auch ohne die gleichzeitige Einmündung einer Straße häufiger vorkommen (z. B. durch Baulücken, Ausweitungen der Flucht nach hinten, durch Einfahrten und untergeordnete Wege) ist das Motiv der Öffnung als Symbol für eine Kreuzung/Einmündung verbraucht, der Fußgänger oder Verkehrsteilnehmer muß nun verfeinerte Beobachtungen zur Erkennung und Interpretation der Raumsituation anstellen, was bes. den Fahrzeugfahrer zu unerwünschten Ablenkungen bzw. zu zeitraubenden Konzentrationsprozessen zwingt.

Das im klassischen Städtebau angewandte Hilfsmittel für die Orientierung gilt auch noch heute: wichtige Straßen/Kreuzungen groß, unwichtige klein zu bemessen. Auffallende Größe als Symbol für Bedeutsamkeit muß dann aber auch mit funktionaler Bedeutsamkeit

identisch sein, soll nicht die räumliche Grammatik desorientierend wirken.

Aus der von Gibson angesprochenen Doppelnatur lassen sich für die Kreuzung aber auch ganz praktische Schlußfolgerungen ziehen: Kreuzungen und Gabelungen verknüpfen mehrere Bereiche. Solche Verknüpfungspunkte können auch als Aufenthaltsbereiche entwickelt werden, wenn neben der Verkehrsfunktion Raum und Gelegenheiten für soziale Nutzung vorgesehen werden. Eine Gestaltung, die der Doppelnatur des Trennens und Verknüpfens gerecht wird, kann hohe Qualitäten erreichen.

Diese Forderung wird normalerweise nicht für jede, sondern nur für besondere Kreuzungen/Einmündungen gelten.

4. Straßen-Platzeinmündung (1.1.1.f Straße-Platzeinmündung)

Die Straßeneinmündung in einen Platz ist ein Übergangsbereich. Sie ist eine Vorbereitung für die Wahrnehmung des Platzraumes. Durch eine betonte Gestaltung, die sich entweder als Verengung oder als Verbreiterung des in einen Platz einmündenden Straßenprofils äußert, bekommt dieser Bereich eine räumliche Selbständigkeit, die als solche empfunden wird.

Als physisch wahrnehmbares Element stellt sie eine deutliche Grenze zwischen den zwei Raumelementen Straße und Platz dar. Als optisches Phänomen bedeutet sie eine Gleichzeitigkeit von Verschiedenheiten, die sich gegenseitig ergänzen und miteinander korrespondieren, weil sie sukzessiv oder gleichzeitig visuell wahrnehmbar sind.

In der Theorie der Wahrnehmung gibt es keine konkrete Beschäftigung mit dieser Stadtraumkomponente. Sie wird in den meisten Fällen psycho-physisch unbewußt als Grenze registriert.

Gibson erwähnt ein Experiment, wo eine unmittelbare körperliche Reaktion auf zwei verschiedene Medien erfolgt (1966, S. 140-142): "Das alte Experiment, bei dem man einen Finger in eine Flüssigkeit taucht und dann feststellt, daß man den "Druck" nur am Übergang zwischen der Flüssigkeit und der Luft spürt (siehe Abb. 6.3), legt nahe, daß der kontinuierliche Druckgradient von der Oberfläche abwärts keine Wirkung hat und daß nur die Diskontinuität am Übergang einen Reiz darstellt. Eine Diskontinuität in einer Reizeinordnung kennzeichnet eine Diskontinuität in der Umwelt; dies wird sich noch deutlicher zeigen, wenn wir zum Sehen kommen."

"Jedes lebende Gewebe, von den Einzellern an aufwärts, scheint für Deformation empfindlich zu sein. Damit ist eine Veränderung der Form gemeint; das heißt eine nicht-starre Bewegung. Bei großen Organismen läßt sich die Reizung des Gewebes kaum von der Reizung der Rezeptoren unterscheiden, denn die letzteren gibt es gewöhnlich in fast allen Geweben."

Die Analogie zu diesen Erkenntnissen ist schwach und läßt sich nicht unmittelbar herstellen. - Es ist selbstverständlich, daß die Reaktion auf eine verengte oder verbreiterte räumliche Situation keine rein körperliche auf das räumliche Geschehen ist, sie wird psycho-

physisch als Grenze wahrgenommen - sie bedeutet die Verbindung und Gleichzeitigkeit von unsichtbaren und sichtbaren Flächen. Gibson untersucht die Wahrnehmung der Fortdauer der Oberflächen, die in und außerhalb des Blickfeldes stehen. In seinen allgemeinen Schilderungen dieser räumlichen Gegebenheiten behandelt er eine der Straße-Platzeinmündung sehr ähnliche räumliche Reizsituation. Er schildert die Ergebnisse seiner Untersuchung sehr umfangreich. Hier wird nur ein kleiner Teil davon zitiert: (Gibson 1966, S. 224-22): "Die Wahrnehmung der Fortdauer von Oberflächen außerhalb des Blickfeldes ist zugleich die Wahrnehmung ihrer Koexistenz mit den Flächen, die in-Sicht sind; kurz, das Verdeckte dauert zugleich mit dem Unverdeckten an. Beide sind verbunden.

So erscheinen in der Wahrnehmung auch getrennte Orte und Objekte als koexistent. Das bedeutet, daß getrennte Ereignisse an solchen Orten als koinzident wahrgenommen werden. Was am Ende eines Ganges passiert, wird als sich gleichzeitig ereignend mit dem Gesehenen, was sich am anderen Ende abspielt, selbst dann, wenn man zwischen beiden Ereignissen hin- und herschauen muß. Verschiedene koinzidente Ereignisse können daher nacheinander erfaßt werden, ohne ihr zeitliches Zusammentreffen zu stören, genau so, wie man verschiedene koexistierende Orte nacheinander betrachten kann, ohne ihre Koexistenz zu vernichten."

Der Punkt, wo eine Straße in einen Platz mündet, ist ein Schwellenbereich. Er ist der Übergangspunkt von dem einen zum anderen Raumtyp. Auf dieser Schwelle sind beide Räume (und die Ereignisse dort) mit einer Kopfdrehung erfäßbar. Kein anderer Ort hat diese Besonderheit. Historische Beispiele zeigen, daß dieser Bereich oft ungestaltet ist oder auch, daß er eine mehr oder weniger deutliche Gestaltung erfährt, - eine Sonderform ist der kontinuierliche Übergang, die trompetenartige Einmündung.

Nur dort, wo eine deutliche Gestaltung dieser stadträumlichen Komponente zu erkennen ist, ist die beschränkte Übertragbarkeit der wahrnehmungspsychologischen Erkenntnisse möglich.

Als Prinzip ist die Straße-Platzeinmündung nicht deutlich genug formuliert. Bei Sitte (siehe Abb. 13-14) wird sie "unbewußt" erwähnt, bei Henrici wird sie theoretisch nicht behandelt, aber praktisch in einem Entwurf verwendet (siehe Abb. 15). Erst Schumacher

erwähnt sie als Korrespondieren des Sichtbaren mit dem Unsichtbaren und formuliert sie auf eine Weise, die der wahrnehmungspsychologischen sehr ähnlich ist (1951, S. 40 - Er beschreibt die Straßenübergänge in einen Platz als Gestaltungsmittel für Gestaltung seiner "latenten Dynamik".)

Wie die Straßensequenz, war die Straßen-Platzeinmündung ein Teil des praktischen gestalterischen Repertoires in der von mir untersuchten Epoche, theoretisch wurde sie damals aber nicht behandelt.

Die Einmündung einer Straße in den Platz trägt zur deutlichen Unterscheidbarkeit städtischer Räume bei. Sie ist auch ein wichtiges Glied der Straßensequenzgestaltung. Als Verbindungselement hat sie große Bedeutung sowohl für den Platz wie für die in ihn einmündende Straße. Mit der Renaissance des gefaßten Stadtraumes gewinnt sie wieder an Bedeutung.

6. Straßensequenz (1.1.1.j Straßensequenz)

Wenn wir die Straße als ein Fließen betrachten, bedeutet die Straßensequenz die wahrnehmbare Änderung der Intensität des Flusses. Die Änderung kann sich auf jede der zahlreichen Eigenschaften des "Flusses" beziehen.

Das Bestehen von Straßensequenzen ist für die Orientierung im Stadtraum wichtig. Sie geben den Straßenabschnitten einen ausgeprägten Charakter und werden dadurch zu den Hauptträgern des mentalen Schemas der Stadt. Straßensequenzen mit differenzierten gestalterischen Angeboten erzeugen durch die Bewegung auf der Straße immer neue Reize. Für eine räumliche Gliederung lassen sich alle drei Dimensionen nutzen: Veränderungen der Vertikalen, der Breite, der Flucht. Klare Sequenzen geben gute Voraussetzungen für die Einfühlung der Wahrnehmenden in die Raumstruktur.

Bei den von mir untersuchten Theorien waren keine konkreten Hinweise auf die Bedeutung der Sequenz zu finden. L. Kruse aber beschreibt die "gezielte Bewegung" als "zweckhaftes Handeln" und damit könnte Wesentliches zu dieser Komponente des Stadtraums ausgesagt sein. Sie sagt (1974, S. 93): "Zweckhaftes Handeln als zielgerichtete Bewegung auf etwas hin ist nur möglich in einem nach Richtungen gegliederten, d.h. orientierten Raum. Wie ich bereits in der Einleitung dieses Kapitels über den orientierten Raum dargelegt habe (s. S. 77ff.), ist der orientierte, inhomogene Handlungs- und Wahrnehmungsraum gegenüber dem homogenen mathematischen Raum vor allem durch die Ungleichwertigkeit der Richtungen, seine Anisotropie ausgezeichnet." ... "Die Gliederung des Raumes in die drei elementaren Richtungsgegenstände ist bedingt durch die Organisation des Leibes. Jedem Lebewesen ist sein Verhältnis zur Welt und sein Verhalten in der Welt durch seinen Bauplan vorgeschrieben. Durch seine Leiblichkeit ist das Erleben des Menschen mitbestimmt, sind ihm Weiten geöffnet und Grenzen gezogen (Straus 1960, 224). Mit der Hinwendung zur Bewegung und den durch sie konstituierten Richtungen erweist sich das Problem des gelebten Raumes einmal mehr als ein Problem der Leiblichkeit (vgl. dazu insbesondere Gosztonyi (1957))." Mittelbar läßt sich aus den Grundlagen jeglicher Orientierung

schließen: Um in einer großen Stadt oder in einer relativ gleichförmigen Landschaft einen bestimmten Ausschnitt von einem anderen unterscheiden zu können, bedarf es charakteristischer Teilbereiche. Die Unterscheidung in einer Umwelt, wird durch klare physische Gliederungen erheblich erleichtert, wengleich das Fehlen solcher Gliederungen mit der Zeit durch Ersatzelemente (auf einer kleinmaßstäblicheren Ebene und durch Lernen) kompensiert werden kann.

Das Prinzip der Straßensequenz hat sich in den untersuchten städtebaulichen Theorien im Vergleich zur Praxis der 8 behandelten Städtebauer nicht besonders klar herauskristallisiert. Schumacher gelingt es, ihre wesentlichen Charakteristika anzudeuten, er beschreibt alles, was zu ihren gestalterischen Mitteln gehört (Schumacher 1951, S. 48). Deutlich ist, daß die Bildung klarer Raumsequenzen zum gängigen Repertoire der Praxis gehörte, theoretisch aber eher mittelbar über die anderen Stadtraumkomponenten behandelt wurde: Straßenformen, Kreuzungen, Straße-Platzeinmündungen, Visierbrüche sind Mittel zur Bildung von Sequenzen und zur Unterscheidbarkeit von Stadträumen. Die noch relativ geringe Ausdehnung der damaligen Städte mögen ein weiterer Grund gewesen sein, sich mit diesen Sequenzbildungen nicht ausdrücklich zu befassen.

Die Anwendung großräumig orientierter Elemente war die Stärke des barocken und geometrischen Städtebaus (Achsen, Fluchtpunkte, Monumente als Sequenzbildner, Eingangsbetonung etc.). Für Städte der heutigen Ausdehnung und Gleichförmigkeit ist die Sicherung oder Herstellung deutlich unterscheidbarer Sequenzen und Raumcharaktere von ganz besonderer Bedeutung. Durch sie bekommen die einzelnen Stadtteile ihre Unterscheidbarkeit und Individualität, werden als solche wahrgenommen und helfen als "beständige" Teile des mentalen Schemas der Stadt bei der Orientierung.

Schlußbemerkung

In diesem Kapitel wurde der Versuch unternommen, die im vorigen Kapitel herausgearbeiteten städtebaulichen Prinzipien mit generellen Theoremen aus der Wahrnehmungspsychologie zu verknüpfen, die eine Analogie vermuten ließen. Stärkere Analogien wurden bei der "Straßenführung", der "Straßenkreuzung" und dem "Neigungs- und Fluchtwechsel" erkennbar. Nur sehr allgemeine Anknüpfungen waren bei den Komponenten "Straße-Platzeinmündung" und "Straßensequenz" möglich. Mir ist bewußt, daß dieser Vergleich von städtebaulichen Prinzipien 1880 - 1930 mit Erkenntnissen aus der Theorie der Wahrnehmung nur eingeschränkt als eine Bestätigung für diese Prinzipien betrachtet werden kann. Der Versuch einer von der Wahrnehmung ausgehenden Interpretation kann nicht über die allgemeine Ebene dieser Theorien hinausgehen. Deutliche Grenzen sind erkennbar geworden, die nur durch gezielte interdisziplinäre Forschung überschritten werden könnten. Vielleicht geben einige beantwortete, aber auch die offenen Fragen dafür einen Anstoß.

Anmerkungen

- (A) Wahrnehmung (W) ist zu definieren: $W = \frac{\text{Person}}{\sqrt{x y z}}$. x = Reiz; y = Reizaufnahme (+ Bearbeitung, Interpretation); z = Reaktion.
- (B) Jung, C.G.: Der Begriff des kollektiven Unbewußten, in: Die Archetypen und das kollektive Unbewußte, Walter-Verlag, Olten und Freiburg im Breisgau, 1976, S. 55-56
- (C) Bloomer, Kent C., Moore, Charles, W.: Architektur für den "Einprägsamen" Ort. Überlegungen zu Körper, Erinnerungen und Bauen, Deutsche Verlags-Anstalt, Stuttgart, 1980, S. 59
- (D) Jung, C.G.: Ebd.
- (E) Fitch, James Marston: Experiential Bases for Aesthetic Decision, in: Hall, Edward T.: Environmental Psychology. Man and his physical Setting, Rinehart and Winston, Inc., 1970, S.77
- (F) Gibson, J.J.: Wahrnehmung und Umwelt. Der ökologische Ansatz in der visuellen Wahrnehmung, Urban & Schwarzenberg, München Wien Baltimore, 1982 (1979)
- (G) Schilder, Paul: Das Körperschema. Ein Beitrag zur Lehre vom Bewußtsein des eigenen Körpers, Verlag von Julius Springer, Berlin, 1923
- (H) Jung, C.G.: Über Mandalasymbolik, in: Die Archetypen und das kollektive Unbewußte, Walter-Verlag Olten und Freiburg im Breisgau, 1976
- (I) Becker, Heidede, Keim, Dieter K.: Wahrnehmung in der städtischen Umwelt - möglicher Impuls für kollektives Handeln, Verlag Kiepert KG, Berlin, 1973, S. 11-12
- (J) Lipps, Theodor: Ästhetik. Psychologie des Schönen und der Kunst, Verlag von Leopold Voss, Hamburg und Leipzig, 1906
- (K) Gibson, James J.: Ebd.; und: Die Sinne und der Prozeß der Wahrnehmung, Verlag Hans Huber, Bern Stuttgart Wien, 1973 (1966)
- (L) Kruse, Lenelis: Räumliche Umwelt: Die Phänomenologie des räumlichen Verhaltens als Beitrag zu einer psychologischen Umwelttheorie, Walter de Gruyter, Berlin New York, 1974
- (M) Rapoport, Anatol: Konflikt in der von Menschen gemachten Umwelt, Verlag Darmstädter Blätter, Darmstadt, 1974; und: Bedeutungslehre. Eine semantische Kritik, Verlag Darmstädter

Blätter, Darmstadt, 1972

- (N) Rapoport, Amos: Human Aspects of Urban Form. Towards a Man-Environment Approach to Urban Form and Design, Pergamon Press, Oxford, 1977
- (0) "Der Mensch lebt in einer symbolischen Umwelt, die er restlos selbst geschaffen hat. Symbole rufen wie Signale Reaktionen hervor, die nicht vom Eindringen von Materie, noch von der Qualität von Energieinputs, sondern von Konfiguration von Vorgängen abhängen. Die Symbole der Sprache unterscheiden sich von Signalen darin, daß sie "angemessene" Reaktionen hervorrufen können, selbst wenn niemals eine spezifische Verbindung zwischen ihnen und den hervorgerufenen Reaktionen hergestellt worden ist."
- Rapoport, Anatol: Konflikt in der von Menschen gemachten Umwelt, Verlag Darmstädter Blätter, Darmstadt, 1974, S. 63
- "Als Symbol bezeichne ich etwas, das drei Bedingungen genügt. Erstens muß dieses Etwas als Ding wahrgenommen werden. Zweitens muß es für etwas anderes stehen. Drittens kann das, wofür es stehen soll, nicht aus dem Symbol selbst erschlossen werden; dies ist eine Sache der Gewohnheit, der gesellschaftlichen Übereinkunft oder des Herkommens."
- Rapoport, Anatol: Bedeutungslehre. Eine semantische Kritik, Verlag Darmstädter Blätter, Darmstadt, 1972, S. 18
- (P) Chomsky, Noam: Aspekte der Synthax-Theorie, StW, Suhrkamp, Frankfurt/Main, 1978
- (R) Arneim, Rudolf: Kunst und Sehen. Eine Psychologie des schöpferischen Auges, Walter de Gruyter, Berlin, 1978; und: Anschauliches Denken. Zur Einheit von Bild und Begriff, Verlag DuMont, Köln, 1972.
- (S) Gombrich, E.H.: Kunst und Illusion. Zur Psychologie der bildenden Darstellung, Phaidon, Köln, 1967

ZUSAMMENFASSUNG

In der vorliegenden Arbeit gehe ich von der Grundthese aus, daß es städtebauliche Grundprinzipien für die Gestaltung des gefaßten Stadtraumes gibt.

Die Zeit um die Jahrhundertwende bis in die 30er Jahre des zwanzigsten Jahrhunderts war im Städtebau eine Zeit der Synthese. Es wurde versucht, durch Jahrhunderte gewonnene fachliche Kenntnisse mit den neuen Anforderungen des Maschinenzeitalters zu verbinden, um für die wachsenden städtebaulichen Probleme die richtigen Lösungen zu finden.

In dieser Zeit hat sich ein bestimmter Kreis von Stadtplanern besonders darum bemüht, auf die Bedeutung stadtgestalterischer Prinzipien hinzuweisen. Das hatte zur Folge, daß gestalterische Gesichtspunkte und Gestaltfragen zu einer wichtigen Komponente der jungen Wissenschaft Städtebau wurden.

In unserer Zeit hat sich bei vielen Fachleuten wieder eine große Sensibilität für die Gestaltfragen der Stadt entwickelt: Die Erfahrung mit den überwiegend funktional konzipierten Stadträumen der Moderne hat unsere Aufmerksamkeit auf das städtebauliche Erbe gerichtet, besonders auf jene überlieferten Strukturen, die weder die Form noch die Funktion einseitig überbetonen.

Mit dieser Arbeit wollte ich aufzeigen, daß in der Zeitspanne von 1880 bis 1930, dank der Tatsache, daß sich mehrere Städtebauer damals mit der Theorie der Stadtplanung beschäftigten und sehr viel veröffentlicht haben, stadtgestalterische Prinzipien definiert wurden, deren überzeitliche Gültigkeit vermutet werden kann.

Bei der Überprüfung der Aktualität dieser Prinzipien habe ich versucht, auf einige Erkenntnisse der Wahrnehmungstheorie zurückzugreifen, bezugnehmend auf die Theorien von Lipps, Schilder, Jung, Gibson, Kruse.

Hinweise auf eine mögliche Bestätigung der allgemeinen Bedeutung der Gestaltprinzipien aus dieser Sicht haben die Autoren selbst gegeben: Zu fast jedem Prinzip finden sich Versuche, Kriterien aus der Psychologie heranzuziehen, um es zu rechtfertigen und zu begründen.

Bei dem Versuch, die heutige Bedeutung der damaligen stadtgestalterischen Prinzipien herauszufinden, konnten 5 von insgesamt 12 der festgestellten Prinzipien in ihrer für die Wahrnehmung wesentlichen Wirkung bestätigt werden. Das gilt insbesondere für die "Straßenführung", die "Straßenkreuzung", den "Neigungs- und Fluchtwechsel". Das Prinzip "Straßenführung" wurde als eine räumliche "Superreizsituation", die "Straßenkreuzung" als dualistische Wirkung eines "Hindernisses" und gleichzeitig einer "Öffnung", der "Neigungs- und der Fluchtwechsel" als "Fortdauer und Überschneiden der Flächen" im Raum, als ihre "Überlappungen" erklärt. Bei den anderen zwei Prinzipien sind Anknüpfungen an die Erkenntnisse der Wahrnehmungstheorien, allgemein betrachtet, nur teilweise gelungen: Die "Straße-Platzeinmündung" könnte als Übergangszone und "Koexistenz" von zwei räumlichen Geschehnissen definiert werden, die "Straßensequenz" als "gerichtetes Handeln und Spiel" im Raum.

Bei den übrigen stadtgestalterischen Prinzipien ("Geschlossenheit städtischer Räume", "Vertikale Struktur des Stadtraumes", "Farbe im Stadtraum", "Proportion des Platzraumes", "Platz und Topographie", "Aufstellung von Brunnen und Denkmälern auf Plätzen" und "Stellung der Hauptgebäude auf Plätzen"), wo eine Anknüpfung nach dem jetzigen Kenntnisstand nicht möglich schien, zeigt sich, daß es notwendig wäre, in weiteren, evtl. gemeinsamen Forschungen der unterschiedlichen Disziplinen die Zusammenhänge von Psychologie und städtebaulicher Gestalt aufzuarbeiten.

Bei dem vorliegenden Vergleich von Erkenntnissen aus zwei verschiedenen Wissenschaften, nämlich des Städtebaus und der Psychologie, die sich getrennt voneinander entwickelt haben, aber auch in einigen Bereichen (z. B. im Bereich der Wahrnehmung der bebauten Umwelt) gleiche Phänomene untersuchen, konnte ich zumindest keine gegenseitig widersprechenden Feststellungen feststellen. Besonders die grundsätzlichen Erklärungen zur Wahrnehmung der bebauten Umwelt im Hinblick auf die Bewegung im Raum von J. J. Gibson haben Bestätigung für die gestalterischen Prinzipien des gefaßten Stadtraumes erbracht und lassen im Fall der eventuellen Zusammenarbeit von beiden Wissenschaften noch mehr versprechen.

Mit diesem Versuch der Verknüpfung von zwei Wissenschaften, die

selten in Verbindung gebracht werden, wollte ich auf einen Weg hinweisen, auf dem mögliche Erklärungen für die wieder interessant gewordenen gestalterischen Prinzipien des gefaßten Stadtraumes gesucht werden könnten.

SUMMARY

Assuming the basic thesis that there are fundamental principles for the design of a composed urban area, the following may be explained. There has been a time of general synthesis in urban planning since the turn of the century until 1930. In order to find the correct solution for the growing problems of urban planning an attempt was made to connect the professional knowledge of past centuries with the new requirements of our modern technical age.

A certain group of urban planners was particularly concerned to point out the principles of urban planning, this was the main reason why the views of urban design became one of the important components in the young science of urban planning.

Among professionals in this field, there is a growing concern about urban planning in general these days. The experience with the mainly functionally conceived town areas of modern times has inevitably drawn our attention towards the designs of our predecessors, particularly those structures which have not overemphasized, neither the form nor the function of previous designs and attitudes of our predecessors.

The intention of this thesis is to point out the fact that from 1880 until 1930 several urban planners were preoccupied with the theoretical part of urban planning and published a great deal on the subject of urban design, of which supertemporal validity can be supposed.

By examining the actual reality of these principles I tried to refer to the knowledge of perception theories, relating to Lipps, Schilder, Jung, Gibson, Kruse.

The authors (urban planners) themselves indicated the importance of urban planning from their own point of view, by demonstrating every studied principle, experiment and psychological criteria to prove and justify their theories.

During the research to determine the actual importance of principles of urban design from past years, 5 out of 12 established principals were proved to be valid for the general perception. This applies particularly to the "road-positioning", "crossroads", "general alternating gradients and lines". The principle of "road-position-

ing" is being used as a stimulus to overall perception, the "cross-roads" as a dual effect of being an "obstacle" and simultaneously as an "opening", the "alternating gradients and lines" are used as "continuance and intersection of surfaces" within the area. Connecting links to the general comprehension of these perception theories, are only partly succesful: the "road-square junction" could be defined as "continued connection" but at the same time as a link between various points of interest, the "street-sequence" as "directed trading and play" in space.

Taking the other principals of urban design into consideration ("conciseness of urban areas", "vertical structures of urban areas", "colours in urban areas", "Proportion of squares", "squares and topography", "erection of fountains and monuments on squares", "positioning of main-buildings on squares"), it seemed impossible to find a link to the actual knowledge in the area of psychology. Therefore, it seems necessary that different branches of science work out numerous connections between the psychological factors and urban design.

The urban planning and the psychology have been developed in two separate directions, although some fields (namely the perception of the building environment) have been researched in relation to the same phenomenon. By comparing between the knowledge of two different sciences I could not notice any contradiction. Particularly the basic declaration to the perception of the building environment in relation to the movement within areas of J. J. Gibson, has confirmed that for the principals of design of composed urban areas and in case of eventual co-operation of both sciences we can expect even more.

By trying to link two sciences which are seldom brought together, I want to show possibilities of probable explanations for the principals of design in urban areas, which can now be found and examined with renewed interest.

B I O G R A P H I E

- 09.04.1955 geboren in Vareš, SFR Jugoslawien
- 1974 - 1978 Studium der Architektur an der Fakultät für Architektur und Städtebau der Universität Sarajevo, Fachrichtung Städtebau -
Abschluß: Dipl.-Ing. Architekt
- 1978 Mitglied der Arbeitsgruppe von Prof. Taubmann im Institut für Architektur, Städtebau und Raumplanung und Tätigkeit am Lehrstuhl für Städtebau der Fakultät für Architektur der Universität Sarajevo,
- Mitarbeit bei zahlreichen Forschungsprojekten im Bereich Landesplanung und Städtebau
- 1980 - 1983 Postdiplomstudium "Städtebau und Raumplanung" an der Fakultät für Architektur der Universität Zagreb -
Abschluß: Magister des Städtebaus und der Raumplanung

BIBLIOGRAPHIE

ALBERS, Gerd; Papgeorgiou-Venetas, Alexander: Stadtplanung. Entwicklungslinien 1945-1980, Ernst Wasmuths Verlag, Tübingen 1984

ALEXANDER, Christopher: The Timeless Way of Building, Oxford University Press, New York 1979

ALEXANDER, Christopher: A Pattern Language, Towns. Buildings. Construction. Oxford University Press, New York 1979

ARNHEIM, Rudolf: Kunst und Sehen. Eine Psychologie des schöpferischen Auges. Walter de Gruyter, Berlin, New York 1978

ARNHEIM, Rudolf: Anschauliches Denken. Zur Einheit von Bild und Begriff, Verlag M. Du Mont Schauberg, Köln 1972

ASHIHARA, Joshinobu: Exterior Design in Architecture, rev. ed., Van Nostrand Reinhold company, New York 1981

BECKER, Heidede; Keim, Dieter K.: Wahrnehmung in der städtischen Umwelt - möglicher Impuls für kollektives Handeln, Verlag Kiepert KG, Berlin 1973

BLOOMER, Kent, C.; Moore, Charles W.: Architektur für den "Einprägsamen Ort". Überlegungen zu Körper, Erinnerungen und Bauen, Deutsche Verlags-Anstalt, Stuttgart 1980

BOLLEREY, Franziska; Hartmann, Kristiana: Wohnen im Revier, 99 Beispiele aus Dortmund

BOLLEREY, F.; Hartmann, K.; Petz, U. von: Bibliographie zum Arbeiterwohnungsbau im Ruhrgebiet (1850-1933), IRPUD, Institut für Raumplanung Abteilung Raumplanung, Universität Dortmund, Dortmund 1982

BRAUNFELS, Wolfgang: Mittelalterliche Stadtbaukunst in der Toskana, Gebr. Mann Verlag, Berlin 1979

BRINKMANN, A. E.: Platz und Monument, Untersuchungen zur Geschichte und Ästhetik der Stadtbaukunst in neuerer Zeit, Ernst Wasmuth A.G., Berlin 1908

BRINKMANN, A.E.: Stadtbaukunst, Handbuch der Kunstwissenschaft, Wildpark-Potsdam, Akademische Verlagsgesellschaft, Athenaiion M. B. H., Potsdam 1925

BRIX, Joseph: Aus der Geschichte des Städtebaues in den letzten 100 Jahren; in: Städtebauliche Vorträge, H. 2, Ernst & Sohn, Berlin 1911

CANTER, David: The Psychology of Place. The Architectural Press Ltd., London 1977

CHOMSKY, Noam: Aspekte der Synthax-Theorie, StW, Suhrkamp, Frankfurt/Main 1978

LE CORBUSIER: Die "Charte-d'Athenes", Übersetzung aus Le Corbusier: An die Studenten / Die "Charte-d'Athenes", Reinbek b. Hamburg 1962

LE CORBUSIER: Grundfragen des Städtebaues, Verlag Gerd Hatje Stuttgart, Stuttgart 1945

LE CORBUSIER: Städtebau. Übersetzt und hrsg. H. Hildebrant, Deutsche Verlagsanstalt Stuttgart, Repr. d. 1. Aufl. 1929, Stuttgart 1979

LE CORBUSIER: Kinder der Strahlenden Stadt, Verlag Gerd Hatje Stuttgart, Stuttgart 1968

EHRENFELS, Christian von. Über "Gestaltqualitäten", in: Vierteljahrsschrift für wissenschaftliche Philosophie, 14. Jhg., Leipzig 1890

ERTEL, Suitbert; Kemmler, Lilly; Stadler, Michael (Hrsg.): Gestalttheorie in der modernen Psychologie, Dr. Dietrich Steinkopf Verlag, Darmstadt 1975

FEHL, Gerhard: Stadtbaukunst contra Stadtplanung. Zur Auseinander-288

setzung Camillo Sittes mit Reinhard Baumeister; in: Bauwelt/Stadtbauwelt 65, 1980, S. 37-47

FESTER, Marc F.; Kraft, Sabine; Metzner, Elke: Raum für soziales Leben, Forschung im Auftrage des MAGS des Landes Nordrhein-Westfalen, Karlsruhe 1982

FISCHER, Theodor: Sechs Vorträge über Stadtbaukunst, Verlag von R. Oldenbourg, München und Berlin, 3. Aufl., 1941

FISHER, Seymour: Body Experience in Fantasy and Behavior, Meredith Corporation, New York 1970

FISHER, Seymour; Cleveland, Sidney E.: Body Image and Personality, Dover Publications, Inc., New York 1968

GENZMER, Felix: Stadtgrundrisse. Ein Rückblick auf ihre geschichtliche Entwicklung; in: Städtebauliche Vorträge, H. 1, Ernst & Sohn, Berlin 1911

GIBSON, James, J.: Die Sinne und der Prozeß der Wahrnehmung, Verlag Hans Huber, Bern Stuttgart Wien 1973

GIBSON, James, J.: Wahrnehmung und Umwelt. Der ökologische Ansatz in der visuellen Wahrnehmung, Urban & Schwarzenberg, München Wien Baltimore 1982 (1979)

GOMBRICH, E.H.: Kunst und Illusion. Zur Psychologie der bildenden Darstellung, Phaidon, Köln 1967

GRUBER, Karl: Die Gestalt der deutschen Stadt, Callwey, München 1983

HEGEMANN, Werner: Das steinerne Berlin. Geschichte der größten Mietskasernenstadt der Welt, Friedrich Vieweg + Sohn, Braunschweig 1976

HEGEMANN, Werner: Der Städtebau nach den Ergebnissen der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung, 2 Bde., Ernst Wasmuth A.-G., Berlin 1911

HILDEBRAND, Adolf von: Kunsttheoretische Schriften. Das Problem der Form in der bildenden Kunst, Verlag Heik GmbH / Baden-Baden / Strasbourg 1961

HILPERT, Thilo: Hufeisensiedlung Britz 1926 - 1980. Ein alternativer Siedlungsbau der 20er Jahre als Studienobjekt, TU Berlin, Dokumente aus Forschung und Lehre Nr. 1, Berlin 1980

HÖFFLER, Karl-Heinz: Reinhard Baumeister 1833 - 1917. Begründer der Wissenschaft vom Städtebau, Schriftenreihe des Instituts für Städtebau und Landesplanung der Universität Karlsruhe, H. 9, Karlsruhe 1976

JUNG, C. G.: Die Archetypen und das kollektive Unbewußte, Walter-Verlag, Olten und Freiburg im Breisgau, 1976

JUNG, Carl Gustav: Über die Archetypen des kollektiven Unbewußten, in: Bewußtes und Unbewußtes, Fischer Taschenbuch Verlag, Frankfurt 1985

JUNG, C. G. und Franz, Marie-Louise von; Henderson, Joseph L.; Jacobi, Jolande; Jaff, Aniela: Der Mensch und seine Symbole, Walter-Verlag, Olten und Freiburg im Breisgau 1968

KOFFKA, Kurt: Die Grundlagen der psychischen Entwicklung, Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt 1966

KRAMER, Hans: Deutsche Kultur zwischen 1871 und 1918, Akademische Verlagsgesellschaft Athenaion, Frankfurt/M 1971

KRIER, Rob: Stadtraum in Theorie und Praxis, Karl Krämer Verlag, Stuttgart, 1975

KRIER, Rob: On Architecture, Academy Editions London, St. Martin's Press New York 1982

KRUSE, Lenelis: Räumliche Umwelt. Die Phänomenologie des räumlichen Verhaltens als Beitrag zu einer psychologischen Umwelttheorie, Wal-290

ter de Gruyter, Berlin New York 1974

KUHNERT, Nikolaus: Soziale Elemente der Architektur: Typus und Typusbegriffe im Kontext der rationalen Architektur, Dissertation an der RWTH Aachen

LEFEBVRE, Henri: Die Produktion des städtischen Raumes; in: 34 ARCH +, 1977

LINDEMAN, Hans-Eckhard; Schnittger, Peter: Zur Entwicklung verkehrsberuhigter Zonen, in: Stadtbauwelt Nr. 49, 1976

LIPPS, Theodor: Das Selbstbewußtsein. Empfindung und Gefühl, Verlag von J. F. Bergmann, Wiesbaden 1901

LIPPS, Theodor: Ästhetik. Psychologie des Schönen und der Kunst, I. u. II. Band, Verlag von Leopold Voss, Hamburg und Leipzig 1903

MAERTENS, H.: Der Optische - Maasstab oder Die Theorie und Praxis des ästhetischen Sehens in den bildenden Künsten. Auf Grund der Lehre der physiologischen Optik, Verlag von Max Cohen & Sohn (Fr. Cohen), Bonn 1877

MOHNHEIM, Heiner: Verkehrsberuhigung; in: Stadtbauwelt Nr. 58, 1978

PAHL, Jürgen: Die Stadt im Aufbruch der perspektivischen Welt. Versuch über einen neuen Gestaltbegriff der Stadt, Bauwelt Fundamente 9, Ullstein, Berlin Frankfurt/M Wien 1963

PORTOGHESI, Paolo: Ausklang der modernen Architektur. Von der Verödung zur neuen Sensibilität, Verlag für Architektur Artemis, Zürich 1982

POSENER, Julius: Ist Stadtbaukunst noch zeitgemäß? in: Stadtbauwelt, Nr. 35, 1978

POSENER, Julius: Aufsätze und Vorträge 1931 - 1980, Bauwelt Fundamente 54/55, Friedrich Vieweg & Sohn, Braunschweig/Wiesbaden 1981

PROSHANSKY, Harold M.; Ittelson, William H.; Rivlin, Leanne G. (Ed.): Environmental Psychology. Man and his physical Setting, Holt, Rinehart and Winston, Inc., 1970

RAINER, Roland: Städtebauliche Prosa. Praktische Grundlagen für den Aufbau der Städte, Verlag Ernst Wasmuth, Tübingen 1948

RAPOPORT, Anatol: Konflikt in der vom Menschen gemachten Umwelt, Verlag Darmstädter Blätter, Darmstadt 1974

RAPOPORT, Anatol: Bedeutungslehre. Eine semantische Kritik, Verlag Darmstädter Blätter, Darmstadt 1972

RAPOPORT, Amos: Human Aspects of Urban Form. Towards a Man-Environment Approach to Urban Form and Design, Pergamon Press, Oxford New York Toronto Sydney Paris Frankfurt 1977

ROSSI, Aldo: Die Architektur der Stadt. Skizze zu einer grundlegenden Theorie des Urbanen, Bauwelt Fundamente 41, Bertelsmann Fachverlag 1973

SCHILDER, Paul: Das Körperschema. Ein Beitrag zur Lehre vom Bewußtsein des eigenen Körpers, Verlag von Julius Springer, Berlin 1923

SCHUBERT, Otto: Optik in Architektur und Städtebau, Verlag Gebr. Mann, Berlin 1965

SCHUMPP, Mechthild: Stadtbau-Utopien und Gesellschaft. Der Bedeutungswandel utopischer Stadtmodelle unter sozialem Aspekt, Bauwelt Fundamente 32, Bertelsmann Fachverlag Gütersloh 1972

SÖRGEL, Herman: Verirrungen und Merkwürdigkeiten im Bauen und Wohnen, J. M. Gebhardt's Verlag, Leipzig 1929

SÖRGEL, Herman: Theorie der Baukunst. Architektur - Ästhetik, Band I, Piloty & Loechle, priv. Verlags- und Kunstanstalt, München 1921 (3. Aufl.)

SÖRGEL, Herman: Gebäude für die Zwecke des Wohnens, des Handels und Verkehrs, 1. Heft Wohnhäuser, J. M. Gebhardt's Verlag, Leipzig 1927

SPENGELIN, Friedrich; Nagel, Günter; Luz, Hans: Wohnen in den Städten? Stadtgestalt Stadtstruktur Bauform Wohnform Wohnumfeld, Katalog der IBA in Berlin, Berlin 1985

STEIN, Werner: Kulturfahrplan. Die wichtigsten Daten der Kulturgeschichte von Anbeginn bis 1975, F. A. Herbing Verlagsbuchhandlung, München Berlin Wien 1977

TAFURI, Manfredo: Kapitalismus und Architektur. Von Corbusiers "Utopia" zur Trabantenstadt, VSA, Hamburg/Westberlin 1977

TESSENOW, Heinrich: Geschriebenes. Gedanken eines Baumeisters, Hrsg. von O. Kindt, Bauwelt Fundamente 61, Friedrich Vieweg & Sohn, Braunschweig/Wiesbaden 1982. Die kleine und große Stadt. Nachdenkliches von Heinrich Tessenow. Gesichtet und geordnet von H. Hasche, Verlag Georg D. W. Callwey, München 1961

TESSENOW, Heinrich: Hausbau und Dergleichen, Waldemar Klein Verlag, Baden-Baden 1953. Kleinbauten und Siedlungen, zusammengestellt von C. H. Baer, Hrsg. der "Modernen Bauformen" Verlag von Julius Hoffmann, Stuttgart

UNGERS, Liselotte: Die Suche nach einer neuen Wohnform. Siedlungen der zwanziger Jahre damals und heute, Deutsche Verlags-Anstalt, Stuttgart 1983

UNGERS, Oswald-Mathias: Morphologie. City Metaphors, Verlag der Buchhandlung Walter König, Köln 1982

UNGERS, Oswald Mathias: Die Thematisierung der Architektur, DVA, Stuttgart 1983

VISCHER, Friedrich Theodor: Aesthetik oder Wissenschaft des Schönen, Zum Gebr. f. Vorlesungen, 2. Aufl., Hrsg. b. Robert Vischer, 6 Bde, Meyer & Jessen, München 1922/23

WATERHOUSE, Alan: Die Reaktion der Bewohner auf die äußere Veränderung der Städte, Walter de Gruyter, Berlin New York 1972

WINKELVOSS, Wulf: Der Stadtraum und die Darstellung seiner Eigenschaften, Dissertation, TU München 1981

WÖLFFLIN, Heinrich: Kleine Schriften (1886-1933), Benno Schwabe & Co. Verlag Basel 1946

WOLF, Paul: Städtebau. Das Formenproblem der Stadt in Vergangenheit und Zukunft, Klinkhardt & Biermann, Leipziger 1919

- A Design Guide for Residential Areas, County Council of Essex 1973
- Allgemeine Lexikon der bildenden Künstler von der Antike bis zur Gegenwart. Begründet von U. Thieme und F. Becker, Hrsg. von L. Vollmer, Leipzig, Verlag E. A. Seemann, 1926
- Handwörterbuch für Raumforschung, Raumordnung und Landesplanung. Hrsg. Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover 1969
- Bibliographie zur Architektur im 19. Jahrhundert. Die Aufsätze in den deutschsprachigen Architekturzeitschriften 1789 - 1918. Hrsg. S. Waetzoldt, KTO Press, Neudeln 1977
- Die europäische Stadt, Beiträge zur Stadtbaugeschichte und Stadtgestaltung, Arbeitsbereich 41, Städtebauliches Institut der Universität Stuttgart, Stuttgart 1984
- dtv-Atlas zur Baukunst, München 1983
- dtv-Atlas zur Weltgeschichte, München 1983
- Goldmanns illustrierte Weltgeschichte, Bd. 7 und 8, München 1964

- Macmillan Encyclopedia of Architects, Adolf K. Placzek (ed.), The Free press, Collier Macmillan Publishers, London 1982
- Who's Who in Architecture from 1400 to the present day, ed. by J. M. Richards, Weidenfeld and Nicolson, London 1977

IN DIESER REIHE SIND BISHER FOLGENDE TITEL ERSCHIENEN

Praxisprobleme der Stadtteil- und Standortprogrammplanung

Erfahrungen, Beiträge und Diskussionen zur Anwendung der vorläufigen Richtlinien für die Aufstellung von Standortprogrammen des Landes Nordrhein-Westfalen

Band 1 der Reihe „Politik und Planung“, herausgegeben von den Kooperierenden Lehrstühlen für Planung der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen

1973. Format DIN A 5. Kartoniert. 248 Seiten. DM 17,-

Stadtsanierung - Stand und Problematik der Praxis

Referate und Diskussionen über Fallbeispiele in Nordrhein-Westfalen und besonders bekannt gewordene Probleme der Großstadtsanierung in der Bundesrepublik

Band 2 der Reihe „Politik und Planung“, herausgegeben von den Kooperierenden Lehrstühlen für Planung der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen

1975. Format DIN A 5. Kartoniert. 348 Seiten. DM 19,-

Stadtsanierung - Praxisprobleme der Denkmalpflege und Sozialplanung

Referate und Diskussionen über Denkmalpflege, vorbereitende Untersuchungen, Sozialplan und Sozialstrukturplanung

Band 3 der Reihe „Politik und Planung“, herausgegeben von den Kooperierenden Lehrstühlen für Planung der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen.

1976. Format DIN A 5. Kartoniert. 288 Seiten. DM 19,-

Sozialorientierte Stadterhaltung als politischer Prozeß

Praxisberichte und Analysen zu Reformprojekten in Bologna und ausgewählten deutschen Städten

Band 4 der Reihe „Politik und Planung“, herausgegeben von den Kooperierenden Lehrstühlen für Planung der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen

1976. Format DIN A 5. Kartoniert. Ca. 250 Seiten.

Stadtteilentwicklungsplanung

Stadtteilentwicklungs- und Standortprogrammplanung als Instrument der kommunalen Entwicklungssteuerung

Band 5 der Reihe „Politik und Planung“, herausgegeben von den Kooperierenden Lehrstühlen für Planung der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen

1976. Format DIN A 5. Kartoniert. 200 Seiten. DM 19,-

Zur Problematik der Entlastung von Ballungsräumen durch Schnellbahnen

Friedrich Busmann

Band 6 der Reihe „Politik und Planung“, herausgegeben von den Kooperierenden Lehrstühlen für Planung der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen

1977. Format DIN A 5. Kartoniert. Ca. 300 Seiten. DM 19,-

Einkommensverteilung durch kommunale Infrastrukturpolitik

Peter Helmer

Band 7 der Reihe „Politik und Planung“, herausgegeben von den Kooperierenden Lehrstühlen für Planung der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen

1978. Format DIN A 5. Kartoniert. Ca. 250 Seiten. DM 19,-

Entwicklungszentren

Ein Beitrag zur Bestimmung von Entwicklungszentren und deren Regionen zur Fortschreibung des Bundesraumordnungsprogramms

G. Curdes, F. Fester, P. Helmer

Band 8 der Reihe „Politik und Planung“, Herausgeber: Lehrstuhl für Planungstheorie, Lehrstuhl für Städtebau und Landesplanung, RWTH Aachen

1980. Format DIN A 5. Kartoniert. Ca. 195 Seiten. DM 19,-

Elendsquartiere und Wachstumspole Beiträge zur räumlichen Planung in der Dritten Welt

Jürgen Österreich

Band 9 der Reihe „Politik und Planung“, Herausgeber: Lehrstuhl für Planungstheorie, Lehrstuhl für Städtebau und Landesplanung, RWTH Aachen

1980. Format DIN A 5. Kartoniert. Ca. 200 Seiten. DM 19,-

Städtebau um die Jahrhundertwende Materialien zur Entstehung der Disziplin Städtebau

Herausgeber: Gerhard Fehl, Juan Rodriguez-Lores

Band 10 der Reihe „Politik und Planung“, Herausgeber: Lehrstuhl für Planungstheorie, Lehrstuhl für Städtebau und Landesplanung, RWTH Aachen

1980. Format DIN A 5. Kartoniert. Ca. 250 Seiten. DM 19,-

Teilräumliche Planung

Der Stand der Stadtteilplanung in der Bundesrepublik

Band 11 der Reihe „Politik und Planung“, Herausgeber: Lehrstuhl für Planungstheorie, Lehrstuhl für Städtebau und Landesplanung, RWTH Aachen

1980. Format DIN A 5. Kartoniert. Ca. 230 Seiten. DM 19,-

Probleme amerikanischer Neustädte

Hans Hermann Heydorn

Band 12 der Reihe „Politik und Planung“, Herausgeber: Lehrstuhl für Planungstheorie, Lehrstuhl für Städtebau und Landesplanung, RWTH Aachen

1980. Format DIN A 5. Kartoniert. Ca. 230 Seiten. DM 19,-

Teilräumliche Planung II.

Der Stand der Stadtteilplanung in der Bundesrepublik

G. Curdes, G. Piegsa, M. Schmitz

Band 13 der Reihe „Politik und Planung“, Herausgeber: Lehrstuhl für Planungstheorie, Lehrstuhl für Städtebau und Landesplanung, RWTH Aachen

1980. Format DIN A 5. Kartoniert. Ca. 220 Seiten, DM 25,-

Bürgerbeteiligung, Stadtraum, Umwelt Inhaltliche und methodische Schwachstellen der teilräumlichen Planung

G. Curdes.

Mitarbeiter: W. Lewitzki, M. Kraphols-Reiners, A. Springsfeld

Band 14 der Reihe „Politik und Planung“, Herausgeber: Lehrstuhl für Planungstheorie, Lehrstuhl für Städtebau und Landesplanung, RWTH Aachen

1985. Format DIN A 5. Kartoniert. Ca. 230 Seiten, DM 25,-

Probleme der Raum- und Regionalplanung in Polen und in der Bundesrepublik Deutschland

Herausgeber: G. Curdes, J. Langkau

Band 15 der Reihe „Politik und Planung“. Herausgeber: Lehrstuhl für Planungstheorie, Lehrstuhl für Städtebau und Landesplanung, RWTH Aachen

1981. Format DIN A 5. Kartoniert. Ca. 330 Seiten, DM 30,-

**Die Stadtentwicklung von Buenos Aires
1945-1955
– Boden – und Wohnungspolitik im
Peronismus**

Juan D. Lombardo

Band 16 der Reihe „Politik und Planung“.
Herausgeber: Lehrstuhl für Planungstheorie,
Lehrstuhl für Städtebau und Landesplanung,
RWTH Aachen

1985. Format DIN-A5. Kartoniert. Ca. 175
Seiten. DM 25,-

**Kairo – Zur Leistungsfähigkeit inoffizieller
Stadttrandentwicklung**

R. Goethert

Band 17 der Reihe „Politik und Planung“.
Herausgeber: Lehrstuhl für Planungstheorie,
Lehrstuhl für Städtebau und Landesplanung,
RWTH Aachen

1986. Format 21 × 21 cm. Kartoniert. Ca. 325
Seiten. DM 25,-

**Zeit, Raum und Architektur
Zur Geschichte der Räume**

Walter Prigge

Band 18 der Reihe „Politik und Planung“.
Herausgeber: Lehrstuhl für Planungstheorie,
RWTH Aachen

1986. Format DIN A 5. Kartoniert. Ca.
193 Seiten. DM 25,-

Räumliche Politik in Polen

Juliusz Gorynski

Band 19 der Reihe „Politik und Planung“.
Herausgeber: G. Curdes, Lehrstuhl für
Städtebau und Landesplanung, RWTH
Aachen

1988. Format DIN A 5. Kartoniert. Ca.
300 Seiten. DM 35,-

**Stadtraum. Prinzipien städtebaulicher
Raumbildung.**

Eine Untersuchung über die im Zeitraum
von 1880–1930 angewandten Entwurfsprin-
zipien

Zrinka Rudež

Band 20 der Reihe „Politik und Planung“.
Herausgeber: Lehrstuhl für Städtebau und
Landesplanung, RWTH Aachen

1988. Format DIN A 5. Kartoniert. Ca.
400 Seiten. DM 48,-

KARTOGRAPHIE UND DRUCK
VIKTORIASTRASSE 18 · 5100 AACHEN



PETER LIST
TELEFON 512896

