



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Der Städtebau

Stübben, Josef

Stuttgart, 1907

9. Kap. Gewässer

[urn:nbn:de:hbz:466:1-79373](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-79373)

9. Kapitel.

Gewässer.

284. Gesichtspunkte. Für die Behandlung der das städtische Weichbild berührenden Wasserläufe und Wasserbecken, Bäche, Gewerbsgräben, Ziergräben, nicht schiffbaren und schiffbaren Flüsse, Seen und Meeresufer sind, neben der wirtschaftlichen Benutzung derselben, zwei Gesichtspunkte maßgebend: nämlich die Eigenschaft der Wasserläufe und Wasserflächen als Verschönerungsmittel der Städte und der Schutz derselben vor der Verunreinigung durch den städtischen Anbau. Beide Gesichtspunkte verlangen, daß man alle Wasserflächen nach Möglichkeit sichtbar und zugänglich erhalte, daß man sie also vor der Ueberbauung oder der Umbauung im Inneren der Baublöcke schütze und nur da die Bebauung unmittelbar an oder über das Wasser treten lasse, wo die gewerbliche Benutzung es notwendig macht.

285. See- und Flusufer. Daß das städtische Ufer am Meere, an Seen und schiffbaren Flüssen für den Verkehr im allgemeinen freizuhalten sei, versteht sich fast von selbst. Für die besonderen Zwecke des Hafen- und Handelsverkehrs und gewisser Industriezweige (Lagerhäuser, Umladeplätze, Schiffsbauwerften u. f. w.) wird man jedoch bestimmte Uferstrecken, namentlich an den Hafenbecken, der allgemeinen Zugänglichkeit entziehen. In allen Fällen ist es zweckmäßig, den Uferverkehr der Schifffahrt vom eigentlichen städtischen Straßenverkehre abzufondern (vergl. Art. 161 u. 162, S. 109 u. 115), entweder dadurch, daß man den beiden in gleicher Höhenlage sich vollziehenden Verkehrsarten getrennte Flächen anweist (Hamburg, Cöln, Zürich), oder dadurch, daß man eine Doppelstraße anlegt, bestehend aus einer hochliegenden Stadtstraße und einer auf die bequeme Schiffsentladungshöhe gefenkten Kaistraße (Paris, Lyon, Budapest, Mainz u. f. f.).

Dient die Uferstraße dem Schiffsverkehre nicht oder ist das Gewässer überhaupt nicht schiffbar, so bietet sich auf dem Uferlande oder auf den Böschungen die schönste Gelegenheit zu Promenadenanlagen und gärtnerischem Schmuck, wie Hamburgs Alterbecken, Breslaus Ringstraße, die Dreifamstraße zu Freiburg, die »Rheinanlagen« zu Koblenz zum Teil in schönster Weise zeigen. In solchen Städten, wo für Handel und Gewerbe beträchtliche Uferstrecken der allgemeinen Zugänglichkeit entzogen werden müssen, ist das Bedürfnis doppelt groß, auf die Verschönerung der für den Verkehr und die Erholung frei gebliebenen Uferstraßen besondere Aufmerksamkeit zu verwenden. Sowohl in den Seestädten (nicht bloß in den Seebädern), als in den Flussstädten sind die freien Strandstraßen gewöhnlich die angenehmsten und besuchtesten der Stadt. Die liebevolle und liebliche Art, wie die Alterufer in Hamburg dadurch verschönert sind, daß zwischen den Wegen und dem Wasser parkähnlich überall Rasen und Ziergefräuch eingefügt sind, ist für ähnliche Verhältnisse musterhaft.

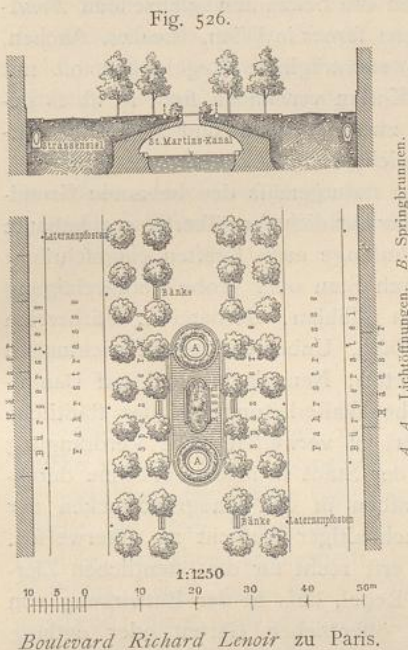
286. Sonstige Uferstraßen. Im Inneren der Stadt muß dagegen der gärtnerische Schmuck gewöhnlich fortfallen; am Meeresstrande ist er wegen der wechselnden Wasserstände in der Regel nicht möglich. Florenz und Pisa haben ihren berühmten *Lungarno*; Rom hat sich mit großen Kosten seinen *Lungo Tevere* geschaffen; Neapel, Venedig und Triest haben ihre *Riva*. Marseille hat entlang seiner felsigen Küste eine ausgedehnte Spazierfahrt angelegt. Hier, wie in Triest sind die Hamburger Parkanlagen durch Felsblöcke oder Klippen vertreten, welche die Straße säumen und stützen und an

ihren zackigen Kanten die braufende Brandung zurückwerfen. Antwerpen war genötigt, seinem Handel zuliebe das Scheldeufer mit Ladeplätzen und Schuppen zu verbauen; aber über den Dächern der Schuppen legte die Stadt eine freie Fahrstraße an, welche man zu Fuß oder zu Wagen auf kostspieligen Rampenbauten ersteigt, um sich des Blickes über den von Schiffen belebten Strom erfreuen zu können. Mit Riesenkosten schuf London sein *Victoria-Embankment*. Dort, wie anderswo (Bremen, Berlin, Breslau, Cöln, Deutz, Mainz, Rom u. f. w.) hatte eine frühere Zeit den Wert des freien Flusufers für den städtischen Verkehr, für die Erholung, für die Verschönerung verkannt; neue Generationen sorgten in Mainz, Cöln und Düsseldorf für die Wiederbefreiung und stattliche Ausbildung der Flusufers.

Glücklich die Stadt, wo frühere Zeiten die Ufer frei hielten und darauf bedacht waren, sie durch Parkanlagen doppelt reizend zu gestalten, vielleicht sogar den Fluß oder den Bach auf langer Strecke einer öffentlichen Parkanlage einzuverleiben, die gerade dadurch am wirksamsten belebt und geschmückt wird. Der Englische Garten zu München, der Hofgarten zu Düsseldorf, auch die *Karls-Aue* zu Kassel, das *Bois de Boulogne* zu Paris u. a. sind Beispiele hierfür.

Für die Stadterweiterungen von Düsseldorf, Kiel, Flensburg, Rostock u. f. w. ist dieser Punkt besonders berücksichtigt worden: Bäche und Teiche, von Straßen und Pflanzungen umgeben, sollen in neuen Bebauungsgebieten eine dauernde Stadtverschönerung bilden.

Die in so vielen Städten gemachte Erfahrung, daß überall da, wo die Wasserläufe in das Innere der Privatgrundstücke eingeschlossen oder von den menschlichen Wohnungen unmittelbar berührt sind, aus früher klaren Bächen sich allmählich schmutzige Kloaken bilden (Paubach in Aachen, Berne in Essen, Pegnitz in Nürnberg, Birsig in Basel,



Dyle in Löwen, Grüner Graben in Berlin u. f. w.) hat zu der vom »Verbande Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine« im Jahre 1878 gefassten Resolution geführt, welche lautet: »Bei Aufstellung städtischer Bebauungspläne sind die Straßen- und Platzflächen so anzuordnen, daß sie die Bäche und sonstigen nicht schiffbaren Wasserläufe, welche das Bebauungsgebiet durchschneiden, in sich aufnehmen. Nur ausnahmsweise ist es, namentlich zur Befriedigung gewerblicher Zwecke, statthaft, die genannten Wasserläufe in das Innere der Baublöcke zu legen; in diesem Falle ist für ungehinderte, tunlichst bequeme Revidierbarkeit der Gewässer durch öffentliche Organe Sorge zu tragen.«

In Straßen von gewöhnlicher Breite müssen die Wasserläufe überwölbt und mit den erforderlichen Befichtigungs- und Spülungseinrichtungen versehen werden. Soll ein Gewässer offen erhalten werden, so ist man zu breiteren Straßenanlagen genötigt, welche zur Ausbildung als Promenaden besonders geeignet sind (vergl. die

287.
Flusufers
und Bäche in
Parkanlagen.

288.
Wasserläufe
in
Baublöcken.

289.
Wasserläufe
in
Straßen.

Straßenprofile in Fig. 241 u. 263, sowie den Bebauungsplan für Freiburg in Fig. 587). Ein Mittelding von teils eingewölbter, teils offener Lage eines Gewässers in einer breiten Straße zeigt Fig. 526, die Anlage des *Boulevard Richard Lenoir* in Paris darstellend; der Schiffsfahrtskanal *St.-Martin* hat in kurzen Abständen in der Mitte der Straßenfläche Lichtöffnungen, welche von Zieranlagen umgeben sind.

290.
Verlegen
von
Wasserläufen.

Wo ein Wasserlauf die städtische Bebauung durchschneidet und infolgedessen von grober Verunreinigung aus Höfen, Küchen, Aborten und Gewerbestätten heimgefuht wird, da ist eine zuverlässige Abhilfe nur dadurch möglich, daß man entweder nachträglich den Bach aus den Baugrundstücken hinaus in die öffentliche Straße verlegt oder, dem Wasserlaufe folgend, neue Straßen durch die bebauten Blöcke hindurchzieht. Derartige Arbeiten sind in neuerer Zeit in Brüssel ausgeführt, wo über der gänzlich verschmutzten Senne nach Säuberung und Einfassung derselben in einen Doppelkanal mit feintlichen Straßenseiten die bekannten glänzenden *Boulevards Anspach* und *de la Senne* angelegt wurden; ferner in Wien, Breslau, Aachen, Bafel, Marseille u. a. O. Da indessen solche nachträgliche Regelungen oft mit schwierigen Rechtsverwickelungen und großen Kosten verbunden sind, so ist es geboten, im Stadterweiterungsfelde durch einen zweckmäßigen und frühzeitig festgestellten Bebauungsplan der Wiederholung ähnlicher Mißstände vorzubeugen.

291.
Gewerbs-
gräben.

Die Gewerbsgräben und Mühlkanäle können naturgemäß den bebauten Grundstücken nicht ganz entzogen werden; sie sind aber für dicht bevölkerte, eng bebaute Stadtteile stets ein Uebel, welches in seinem Umfange nach Kräften eingeschränkt werden sollte. Gewerbegerechtfame, welche durch Stau oder grobe Verunreinigung des Wassers empfindliche Nachteile herbeiführen (Mühlen, Gerbereien, Färbereien u. f. w.), sind womöglich abzukaufen oder abzulösen. Unberechtigten Einrichtungen dieser Art ist mit Entschiedenheit entgegenzutreten; Neuanlagen sind auf Dampfkraft oder sonstigen Kraftbezug, auf die städtische Wasserleitung und das städtische Kanalnetz (mit vorheriger Klärung der Abwässer) zu verweisen. Die Verdrängung lästiger, nachteiliger Gewerbe aus dem Inneren der Stadt ist in diesem Sinne durchaus zu rechtfertigen. Was aber an Gewerbsgräben in den Baugrundstücken der Stadt geduldet werden muß, ist beständiger, nachhaltiger Aufsicht zu unterwerfen.

292.
Zierteiche
und
Seebuchten.

Wie für die Fluszufer und Bäche, so gilt erst recht für die öffentlichen Ziergewässer (Teiche, Seebuchten) der Grundsatz als Regel, daß sie der Einwirkung von Privatbesitzern möglichst zu entziehen, also in öffentlichen Gärten oder entlang öffentlicher Straßen anzuordnen sind. Auch können Zierteiche ausnahmsweise die Stelle öffentlicher Plätze vertreten, wie wir bereits beim Feuersee in Stuttgart (Fig. 71, S. 51) kennen gelernt haben. Daß die Reinhaltung solcher Gewässer, wenn sie von Privatgrundstücken umgeben sind, sehr gefährdet ist, zeigt das Beispiel vieler alter Stadtgräben, welche allmählich durch Aufnahme häuslicher und gewerblicher Abwässer zu übelriechenden Pfützen geworden sind, während sie früher von den anstossenden Gärten zum Kahnfahren und sonstigen Vergnügen benutzt wurden. Ein ähnliches hierher gehöriges Beispiel der Verschmutzung ist die mit dem Namen »Beutel« bezeichnete Seebucht zu Schwerin. Andererseits aber darf nicht verkannt werden, daß ein öffentliches Wasserbecken, welches leicht zugänglich und zu bewachen ist, gerade durch die Umbauung mit Privatgärten und Villen zu einer Stadtverschönerung ersten Ranges werden kann, wie dies in reizvollster Weise die Seen in der Kolonie Grunewald bei Berlin und eine kleine, fast ganz umschlossene Nebenbucht der Aufsenalfter in Uhlenhorst bei Hamburg zeigen. Auch der von freund-

lichen Gärten umgebene Schloßsteich zu Königsberg i. Pr. gereicht dieser Stadt zur hohen Zierde. Im oben erwähnten Bebauungsplan für Freiburg wurde in ähnlicher Weise ein kleiner See vorgesehen, welcher teils von Strafsen und öffentlichen Spaziergängen, teils von den Gärten der Villengrundstücke umrahmt wird.

Wie die Zierteiche die Stelle von Plätzen, so können Wassergräben und Kanäle die Stelle von Strafsen vertreten, d. h. sowohl dem städtischen Verkehre, als dem Anbau dienen. Das klassische Beispiel einer Wasserstadt ist Venedig, wo die Droschke und die Strafsenbahn durch die Gondel und das »Tramway«-Schiff ersetzt werden. Die Kanäle, dort *Ri* genannt, bespülen zumeist die Häuser und Paläste unmittelbar; oft auch werden sie einseitig, selten zweiseitig von schmalen Strafsen gesäumt. Damit zu vergleichen sind die »Fleete« in Hamburg, die »Delfte« und »Grachten« in Emden, in Groningen, Amsterdam, Vlissingen und vielen anderen holländischen Städten. Die Hamburger »Fleete« bestreichen meistens die Rückseiten der Grundstücke, deren Vorderseiten an der Strafsen liegen; hier handelt es sich nicht um den städtischen Personenverkehr, sondern um den Verkehr der Frachtschuten, welche ihre Ladung an den das Fleet begrenzenden Speichern löschen. In holländischen Städten, besonders Amsterdam, dienen die Grachten, welche gewöhnlich von einer Strafsen begleitet sind, sowohl zu Personen- als zu Warenfahrten, für welche jedoch, im Gegensatz zu Venedig, wo es Strafsenfurwerke nicht gibt, auch ein vollständiges Netz städtischer Fahrstraßen zur Verfügung steht⁴⁴⁾.

293.
Wasserkanäle
als
Strafsen.

10. Kapitel.

Eisenbahnen.

Die Verkehrsanlagen und Verkehrseinrichtungen, insbesondere diejenigen, welche wir mit dem allgemeinen Namen »Eisenbahnen« bezeichnen, sind für die Entwicklung der Städte von hervorragender Bedeutung, von einer Wichtigkeit, welche mit dem Wachstum der Städte einerseits und mit der wirtschaftlichen Hebung derselben andererseits beständig zunimmt. Der Verkehr ist für das städtische Leben und für die städtische Wohlfahrt befruchtend, fördernd, ausgleichend; nicht bloß der Verkehr in die Ferne, sondern auch der Verkehr in die Umgebung (Vorortverkehr) und der Verkehr im Orte selbst. Den Fernverkehr vermitteln die Voll- oder Hauptbahnen. Dem Vorortverkehre dienen Stadtbahnen (welche zugleich Hauptbahnen sein können) auf Gleisen, die vom Strafsenverkehre ganz abgetrennt sind, oder Strafsenbahnen. Den Orts- oder Stadtverkehr endlich vermitteln gleichfalls sowohl Stadtbahnen als Strafsenbahnen. Wir haben deshalb an dieser Stelle drei Eisenbahngattungen, nämlich die Hauptbahnen, die Stadtbahnen und die Strafsenbahnen in ihren Beziehungen zum Stadtplane und zur städtischen Bebauung zu betrachten.

294.
Arten
des Eisenbahn-
verkehres.

a) Hauptbahnen.

Schon in Abfchn. 1, Kap. 2 u. 3 sind die Beziehungen zwischen dem Stadtplane und den die Stadt berührenden, d. h. ein- und ausgehenden oder durchgehenden Hauptbahnen kurz angedeutet worden. Hier sollen diejenigen Gesichtspunkte

295.
Rangier-
und Betriebs-
bahnhöfe.

⁴⁴⁾ Siehe auch: *Wochbl. f. Arch. u. Ing.* 1880, S. 366.
Handbuch der Architektur. IV. 9. (2. Aufl.)