



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Handbuch des Wohnungswesens und der Wohnungsfrage

Eberstadt, Rudolf

Jena, 1910

§ 32. 4. Die Bodenaufteilung.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-81088](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-81088)

4. Die Bodenaufteilung.

§ 32. Von den allgemeinen Formen gehen wir über zu der Ausgestaltung der Stadtanlage, die vor allem zwei eng zusammenhängende Gebiete zu bearbeiten hat; es sind die Straßenanlage und die Baublockaufteilung. Nach den Leistungen auf diesen beiden Gebieten kennzeichnet sich der Städtebau zu allen Zeiten; wir mögen das Mittelalter oder die neueren Zeitabschnitte studieren — das System des Städtebaues erscheint bestimmt durch die in der Straßenanlage und Geländeaufteilung befolgten Grundsätze.

Das heutige System unseres deutschen Städtebaues wird, wie zur Genüge bekannt, allgemein als „schematisches“ bezeichnet. Das insbesondere in Berlin ausgebildete System des rechteckigen Schemas (Schachbrett; s. oben S. 65) hat bei den Praktikern und Theoretikern des Städtebaues vielfach Gegnerschaft gefunden. Neuerdings wird deshalb häufig ein System angewandt, das im bewußten Gegensatz zu dem vorigen die Straßen grundsätzlich in Windungen und Krümmungen führt. So sehr der hierbei in einzelnen Bebauungsplänen erzielte Fortschritt zu begrüßen ist, so trifft diese Neuerung doch nicht den Kern der Sache. Dem älteren wie dem neueren System ist gemeinsam der Kultus der Straße, die heute in Deutschland als das Hauptstück der Städtebaukunst zu gelten scheint. Unser Städtebau ist fast zum Straßenbau geworden.

An diesem Grundfehler krankt unser Städtebau, und die falsche Bewertung und zweckwidrige Gestaltung unserer Straßen bildet den Ausgangspunkt zahlreicher Mängel in unseren bodenpolitischen Einrichtungen. Bisher wurde in der Verteidigung unseres Bausystems mit Vorliebe auf die Aussprüche von Ausländern hingewiesen, die ihrer Bewunderung für die breiten, imponierenden Straßen Berlins und anderer deutschen Großstädte Ausdruck gaben. An dieser Stelle ist der Täuschung jetzt ein Ende gemacht. Vgl. die Urteile, die von englischen Fachmännern nach einer 1909 unternommenen Studienreise abgegeben wurden. George Haw: „Die Deutschen haben gelernt Städte zu bauen, bevor sie gelernt haben Wohnungen zu bauen. Unmittelbar hinter den breiten Straßenzügen, die die Städtebaukunst in den deutschen Städten geschaffen hat, findet man oft riesige Massenmietshäuser, öde und überfüllt. Dort wohnt der deutsche Arbeiter.“ Ewart G. Culpin: „Bei aller Vorsorge für breite Straßen und städtische Parks wohnt der Arbeiter und seine Familie in einer oder zwei Stuben in ungesunden Mietskasernen. Als Miete kann ein ganz Teil mehr eingesetzt werden, als beim englischen Arbeiter im gleichen Gewerbe, und der englische Arbeiter dürfte dabei einen höheren Lohn erhalten und ist frei von direkten Steuern, die in Deutschland jeder, ob reich oder arm, ob jung oder alt, zu zahlen hat, der mehr als 900 M. im Jahre verdient. Die Arbeiterwohnungen sind nicht einladend, insbesondere nicht vom hygienischen Standpunkte aus. Bei all seinem Stolz auf Straßen, Parks und freie Flächen baut

Deutschland schlecht für die Mehrheit seiner Bewohner.“ Vgl. R. Kuczynski: Ein englisches Urteil über deutsches Wohnungswesen, Techn. Gemeindeblatt 20. August 1909, S. 156 f.

Die den älteren Zeiten geläufige Kunst der Geländeaufteilung scheint dem Bewußtsein des heutigen Städtebauers nahezu entschwunden zu sein. Die ganze Aufmerksamkeit konzentriert sich heute auf das sog. „Straßennetz“, das in der Mehrzahl der Fälle immer wieder schematisch wirkt, mag man die Maschen in geraden oder in krummen Linien ziehen. Der Grund liegt darin, daß diesem „Straßennetz“ gerade das fehlen muß, was wir mit wahrer Inbrunst suchen: Charakter und Persönlichkeit in der Stadtanlage. Auch die neuzeitliche Forderung der Scheidung zwischen Verkehrsstraße und Wohnstraße ist hier nicht richtig aufgefaßt; man schafft keine Wohnstraße einfach dadurch, daß man die Straßenbreite um 5 Meter verringert.

Der Städtebau des Mittelalters, den wir in der wissenschaftlichen Forschung unserer Tage vielfach heranziehen, mag auch hier einige Anregung bieten. Das Mittelalter legte seine — im Vergleich zu unseren Großstädten räumlich wenig ausgedehnten — Städte häufig in der Weise an, daß durch einige Hauptstraßen ein Straßengerüst hergestellt wurde. Hierdurch zerfiel die Stadt ganz von selbst in Quartiere oder Viertel, in deren Aufteilung sich die hohe Kunst des alten Städtebaus zeigt. Die charaktervolle Anlage dieser Stadtquartiere ist es vor allem, die für unser nach Individualität verlangendes Auge den Reiz der mittelalterlichen Stadt ausmacht. Wir werden nicht müde, diese von Eigenart und Heimatgefühl gesättigten Stadtanlagen zu betrachten.

Vgl. die Darlegungen oben S. 30 über Kardinalstraßen und Aufteilungsstraßen.

Der falsche Historismus — wie jede Art der Nachahmung — ist allerdings bestimmt abzulehnen. Dagegen mag uns das Studium der älteren Zeit wohl einen Hinweis geben, welchen Weg wir selber zu gehen haben. Allgemein werden wir den Grundsatz aufstellen, daß das schematische System des „Straßennetzes“ schlechthin zu verwerfen ist. Für die Praxis in Deutschland ist dagegen eine einheitliche Behandlung der Bodenaufteilung zurzeit nicht durchführbar. Der Städtebau muß hier zwei Formen des Vorgehens unterscheiden, die sich darnach zu richten haben, wie die tatsächlich bestehenden Bodenpreise und die vollzogene Entwicklung im einzelnen die zu ergreifenden Maßnahmen bestimmen.

Wo die Stadterweiterung einen mittleren Bodenpreis vorfindet — ein niedriger Bodenpreis ist in der Umgebung größerer deutscher Städte heute kaum noch anzutreffen — ist das System des Straßengerüstes

und der anschließenden Aufteilungsstraßen unschwer anzuwenden. In straffer Linienführung sollten sich die Verkehrsstraßen in den Hauptrichtungen ziehen; während die Wohnstraßen, der Bodengestaltung und den Eigentumsgrenzen folgend, in künstlerischer Führung die Aufteilung des Wohngeländes bewirken. Nach diesen Gesichtspunkten planmäßig angelegte, aber Eigenart und Persönlichkeit aufweisende Städte zu schaffen, wird das Hauptziel des neuzeitlichen Städtebaus sein.

Wegen der Anlage der Wohnstraße vgl. § 33.

Aus der neueren Bautätigkeit in Deutschland sind es besonders die großen, den Umfang von Arbeiterstädten annehmenden Siedelungen im Rheinland, die als Beispiel städtischer Anlage dienen können. Vgl. die späteren Abschnitte und die beigegebenen Abbildungen. — Aus der alten Zeit mag, nicht als Vorbild, sondern lediglich zur Verdeutlichung des älteren Systems, der Stadtplan von Rothenburg, S. 26, erwähnt sein. Die gerade und zweckdienliche, aber nicht schematische Führung der Hauptstraßen, die ungezwungen anschließende Einfügung der Wohnstraßen stellt eine günstige Form der Geländeaufteilung dar. Daß die Gegenwart andere Ansprüche an die Abmessungen der Verkehrsstraßen wie die Gestaltung der Wohnstraßen stellen muß, bedarf im übrigen nicht der Hervorhebung.

Anders dagegen liegen die Verhältnisse in den Stadterweiterungsbezirken unserer größeren Städte, in denen der Bodenpreis auf eine bedeutende Höhe getrieben ist und der Wert gefordert wird, der der Stockwerkshäufung (vielstöckigen Bauweise oben S. 76) entspricht. In diesem Fall ist der Städtebauer an bestimmte Anforderungen gebunden und einem gewissen Zwang hinsichtlich der Bauweise unterworfen. Auch hier haben wir jedoch durchaus die Möglichkeit, befriedigende Bauformen anzuwenden und die heutige allgemein schädliche Bau- schablone zu beseitigen. Dies ist selbst dann zu erreichen, wenn fertige Bebauungspläne vorliegen und die städtische Bebauung bereits an das aufzuteilende Gelände herangerückt ist.

Die Aufgabe, unter Berücksichtigung bestehender Bodenpreise und vorhandener Bebauungspläne eine bessere Form der Bodenaufteilung zu ermitteln, wurde zuerst von Theodor Goecke in Angriff genommen. In seiner im Jahre 1893 erschienenen Abhandlung Verkehrsstraße und Wohnstraße (Preuß. Jahrb. 73 H., S. 85f.) untersucht Goecke die Frage; ob sich an Stelle der Schablone des Massenmietshauses eine „Individualisierung der Bodenaufteilung“ und eine Abstufung der Grundstücksgrößen unter den in unseren Großstädten, und insbesondere in Berlin, bestehenden Verhältnissen durchführen ließe. Goecke schlug vor, „einen großen Baublock in der Weise zu bebauen, daß am Rande größere Grundstücke und höhere Gebäude entstehen, während nach der Mitte zu die Gebäude niedriger werden, um dem reinen Wohnbedürfnis besser entgegenzukommen. Der Übergang von der höheren Bebauung zu der niedrigeren müßte stufenweise geschehen; stufenweise würden

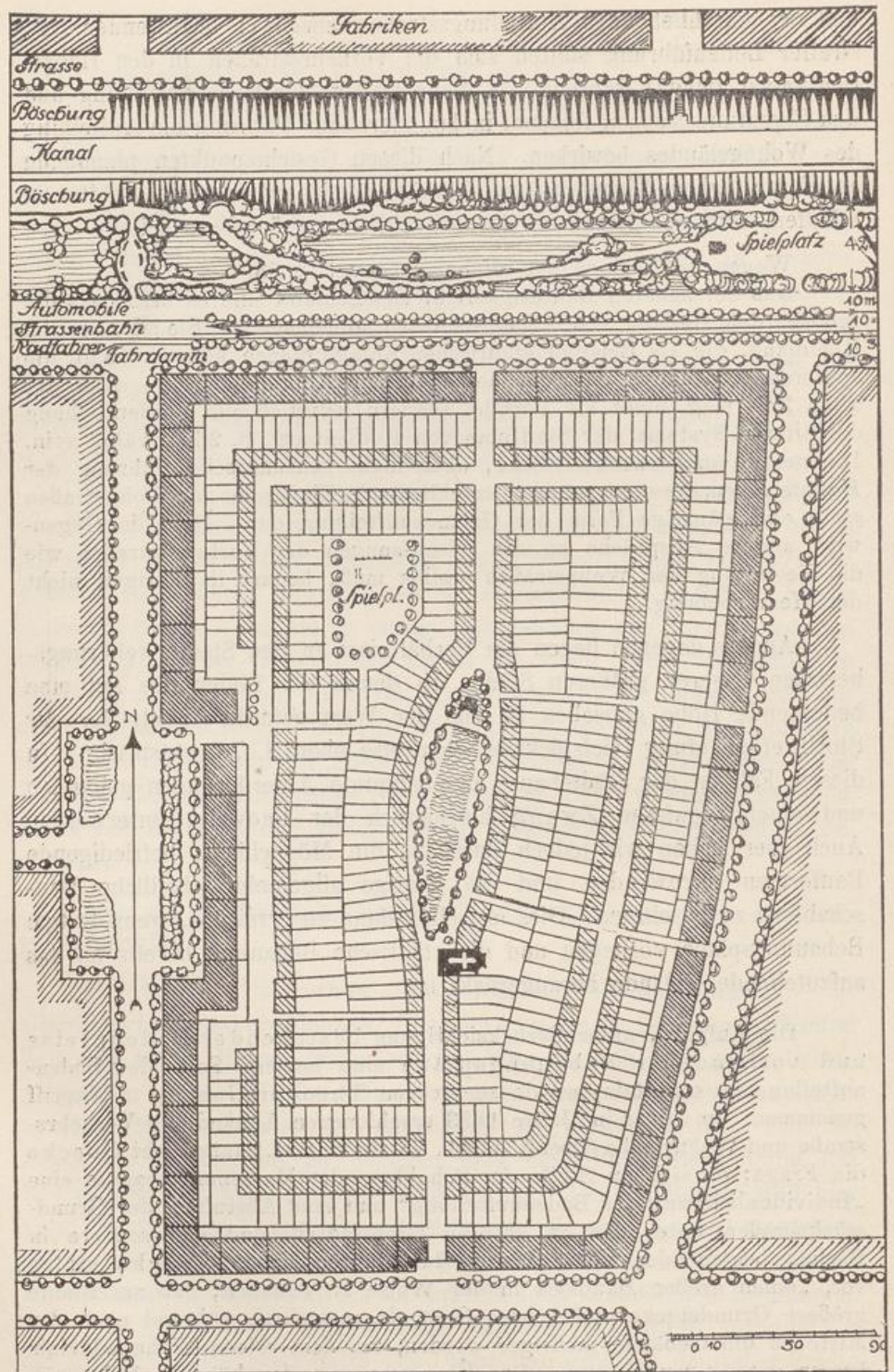


Abb. 31. Größere Blockeinheit mit gemischter Bauweise. Aus Eberstadt, Möhring und Petersen, Groß-Berlin. Berlin 1910, S. 11.

auch die Straßen schmaler, wie ja auch der Verkehr nach innen hin allmählich abnehmen würde“. Goecke gibt a. a. O. S. 97 das schematische Beispiel für die Ausnutzung eines großen Berliner Baublocks, der am Rande die breiten Verkehrsstraßen aufweist, im Innern dagegen durch abgestufte Wohnstraßen von 15, 11 und 9 m Breite aufgeteilt wird.

Unter den erwähnten Voraussetzungen — gesteigerter Bodenpreis und festgelegte Bebauungspläne — muß sich die Bodenparzellierung einer vorgeschrittenen Wertbildung anpassen. Nach der von Goecke gegebenen Anregung ist als Grundlage der städtischen Geländeaufteilung eine größere Einheit aufzustellen, die hier als „Blockeinheit“ bezeichnet sei. Die Ausgestaltung der Blockeinheit gewährt die Möglichkeit, auch unter den seither bestehenden Vorbedingungen befriedigendere Formen der Bauweise durchzuführen. Die beifolgende Abbildung 31 zeigt eine solche als Einheit behandelte größere Geländefläche.

Die Abbildung 31 stellt einen dem bestehenden Bebauungsplan entnommenen Baublock aus einem Vororte Berlins dar, ist also kein Idealschema. Das Gelände gehört zu der Zone des hochwertigen Bodens, des sog. Hochbaues Klasse I. Die die Blockeinheit umgebenden Straßenzüge (Kardinalstraßen) haben die fünfgeschossige Bebauung. An den Wohnstraßen ist die Bebauung abgestuft. Die quer hindurchgehende Straße weitet sich zu einer Art Dorfanger aus, der mit Gartenanlagen geschmückt ist und als Spielplatz für die Kinder dienen soll. Eine Reihe gemeinnütziger und öffentlicher Anlagen und Bauten würde hier ihren Platz finden.

Die aus Hochbau und Flachbau zusammengesetzte Bebauung der Blockeinheit Abbildung 31 ist als „gemischte Bauweise“ zu bezeichnen, in der sich die verschiedenen Bauformen örtlich durchdringen. Die wirtschaftlichen Ergebnisse der Bodenaufteilung und Bodenausnutzung unter der gemischten Bauweise und nach dem System der Abbildung 31 stellen sich in jeder Weise vorteilhaft für den Bodenbesitz und das Baugewerbe.

Die einheitliche Behandlung größerer Geländeflächen wird in der nächsten Umgebung unserer Großstädte nach keiner Richtung Schwierigkeiten ergeben. Einheiten, wie die in Abbildung 31 dargestellten, überschreiten kaum das in Berlin übliche Maß von Blocklänge und Blocktiefe. Wo dagegen, wie in neueren Bebauungsplänen, das Gelände durch eine größere Zahl von Straßen durchschnitten wird und schmale Blocks vorgeschrieben sind (gemäß den oben S. 183 Abs. 2 erwähnten Tendenzen), stellt sich die Neuaufteilung nach unserem vorliegenden Beispiel um so günstiger. Eine Berechnung der Bodenaufteilung an einem praktischen Beispiel ist in der Schrift Groß-Berlin (Verfasser Eberstadt, Möhring und Petersen) S. 74f. gegeben. Zugrunde gelegt ist eine Geländefläche von 250 m Länge und 175 m Tiefe. Die

„gemischte Bauweise“ teilt dieses Gelände in zwei Zonen, die äußere oder Randzone (in obiger Abbildung 31 dunkel schraffiert) und die innere Zone. Zone I ist mit $\frac{7}{10}$ der Grundfläche und fünf bewohnbaren Geschossen bebaubar; die Gebäude dürfen eine rückwärtige Baufluchtlinie, die in einem Abstand von 16 m zur Straßenflucht gezogen ist, nicht überschreiten. In Zone II beträgt die Bebaubarkeit $\frac{3}{8}$ der Gesamtfläche; der Rest fällt auf Straßen, Wege, öffentliche Plätze und Hausgärten. „Es ist auf diese Weise möglich, daß auch auf teurem Boden Angehörige des Arbeiter- und Mittelstandes sich selbst ein kleines Haus mit Garten erwerben. Ästhetisch dürfte diese Bauweise bedeutend befriedigender wirken als die jetzige“ (a. a. O., S. 76).

5. Die Wohnstraße.

§ 33. Wenn wir im vorigen allgemein die enge Verbindung zwischen der Straßenanlage und dem Häuserbau fanden, so gilt es, diese Beziehungen noch genauer zu betrachten für das Hauptstück unseres neueren Städtebaues, d. h. für die reinen Wohn-Stadtteile und die Produktion von Kleinwohnungen und kleinen Mittelwohnungen.

Die Anlage reiner Wohnbezirke wurde oben durch die Abb. 20 in der Bremer Parzellierung für Kleinwohnungsgebäude gezeigt. Das Gelände wird durch Straßen von entsprechender Breite allgemein für den Kleinwohnungsbau aufgeteilt; den Baublöcken sind die hierfür geeigneten Abmessungen gegeben. Eine zweite Form wurde in der Abb. 31 S. 202 gezeigt. Indes sind die beiden hier dargestellten Wege nicht die einzigen, auch nicht die überall gangbaren. Gerade für die Wohnbezirke ist eine Mannigfaltigkeit der Anlage anzustreben und bei richtiger Behandlung leicht zu erzielen.

Wir wollen auch hier zunächst unter den älteren Vorbildern Umschau halten. Der ältere Städtebau brauchte allerdings nicht annähernd in dem Maße wie der heutige, reine ungemischte Wohnbezirke zu errichten. Der Handwerker hatte seine Wohnung vereinigt mit dem Geschäft, und sein Betrieb sollte sogar nach der alten zünftigen Anschauung von außen sichtbar und überwachbar sein¹⁾. Das alte Bürgerhaus ist also regelmäßig zugleich auch Geschäftshaus. Gleichwohl zeigt der ältere Städtebau das Bestreben, sobald die Verbindung der Wohnung mit einem Geschäftsbetrieb nicht erforderlich ist, die Wohnung ganz für sich abgeschlossen vom Verkehr anzulegen. Reine Wohnstraßen finden wir für kleine Leute allgemein in der alten Stadt; so in den Nebengassen und Seitengassen der Stadterweiterung von Rothenburg in unserem Plan Abb. 3, S. 26. Die großen Baublöcke der an die innere „Herrenstadt“ nach außen anschließenden alten Stadterweiterung

1) S. mein „französisches Gewerberecht vom 13. Jahrhundert bis 1589“, S. 97, Leipzig 1899.