

# Wochenbeilage der „Darmstädter Zeitung“

Nr. 5

Darmstadt, den 4. Februar 1911

6. Jahrg.

**Inhalt:** Die Stadt der Zukunft. Von Theodor Lamprecht. — Die Zukunft des deutschen Zeitungswesens. Von Dr. Hermann Diez. — Allerhand, wovon man liest und spricht. Eine Zahlenplauderei von R. Winterfeld. — Hexenglaube in alter und neuer Zeit. Plauderei von Adolf Stark.

Unberechtigter Nachdruck verboten

## Die Stadt der Zukunft

Von Theodor Lamprecht

Winnen kurzem wird der Tempelhofer Handel im Reichstage zur Erörterung stehen und damit noch einmal in den Mittelpunkt des allgemeinen Interesses rücken. Dabei wird auch der Bebauungsplan, den Hermann Janien, der Sieger im Groß-Berliner Wettbewerbe, für das Tempelhofer Feld entworfen hat, dem Reichstage wie dem großen Publikum vorgelegt. Es ist eine vorzügliche, vielleicht selbst die vollkommenste Arbeit dieser Art, die dem modernen Städtebau gelungen ist — aber freilich ist es nicht jedermanns Sache, die Hieroglyphenschrift solcher Pläne zu lesen und zu deuten; und so wird es vielen vielleicht willkommen sein, wenn wir einmal in großen Zügen das Bild einer Zukunftstadt entwerfen, wie man es sich auf Grund der modernen Städtebaukunde etwa vorstellen darf.

Unsere Stadt ist eine Großstadt und hat als solche ihre erste Aufgabe darin erblickt, ihren Bewohnern die Möglichkeit zu bieten, daß sie sich in dem unermesslichen Häusermeer leicht, schnell und angenehm orientieren. Sie ist darum eine plastische Stadt, ein gegliederter Organismus, als dessen Herd und Zentrum sich eine großartige Monumentalanlage, ein Forum darstellt. Hier sind die bedeutendsten öffentlichen Gebäude der Staats- und Stadtweltung zu einem umfangreichen, feierlich-reichen Viertel von Architekturen, Monumentalplätzen, Hallen, Ehrenhöfen usw. vereinigt, von dem, wenige geschickt geführte Zufahrtsstraßen ausgenommen, der Wagenverkehr überhaupt ferngehalten ist. In diesem Quartier der Stille, der Weisheit, der Kunst verkörpert sich die intellektuelle Macht, die dem gewaltigen Stadtkörper innewohnt, die ihn beherrscht und die nach allen Seiten ausstrahlt. Vängst hat die wachsende Ausdehnung unserer Stadt dahin geführt, daß den einzelnen Stadtvierteln in ihren lokalen Angelegenheiten Dornen unter der Autorität der Zentralverwaltung gesteckt wurden, und so sehen wir denn auch jedes Stadtteil für sich wieder um ein monumentales Hauptquartier gruppiert, das sich weniger anprahlend und reich darstellt, als das große Forum, aber doch in seinem Umkreise beherrschend auftritt. Das Viertelsratshaus (schon jetzt gibt es ja in Paris Arrondissementen), das Polizeiamt, gern auch eine Kirche und ein großes Schulgebäude, treten hier auf; und so trifft der Wanderer durch die Stadt überall auf weithin erkennbare Landmarken, die ihm den Weg weisen und ihm verständlich machen, an welchem Punkt der Riesennacht er sich im Augenblick befindet.

Zur Erleichterung der Orientierung tragen ferner die großen Avenuen bei, die die Stadt radial durchlaufen. Es sind die breiten Betten des mächtigen, nach allen Seiten ab- und zuströmenden Durchgangsverkehrs. Sie sind geradlinig geführt — denn in unserer Stadt huldigt man keiner falschen Winkel- und Gäßchenromantik, sondern ist resolut modern —, aber sie wirken dennoch nicht wie ungeheure, in die Häusermasse geschlagene Wälder, weil man ihnen überall einen kräftigen Abschluß fürs Auge gegeben hat. Hier hat die Kunst dem Hügelabhang, dem die Avenue zuläuft, einen weithin sichtbaren mächtigen Wasserfall abgenommen, der dem ermüdeten Wanderer schon von ferne Erquickung zuzuspricht; dort ist die ste überpringende Eisenbahnüberführung zu einem prächtigen Torbau ausgeschaltet\*), durch dessen Bekrönung die Züge wie durch einen Tunnel unsichtbar die Avenue überfahren. An anderen Stellen dient eine Kirche oder ein Denkmal als Point de vue. Der Straßenführung selbst fehlt es bei strenger Regelmäßigkeit nicht an Bewegung. Hier tritt sie zu einem oblongen Plaze auseinander, dort gruppieren sich die Häuserfronten zu beiden Seiten um offene Höfe. Was man aber in unseren Avenuen nicht findet, das ist der Sternplatz. Die Plätze sind nicht in

die Straßen, sondern an die Straßen gelegt. Die Straße tritt gleichsam zur Seite und bildet eine geschlossene Bucht, die von dem vorüberflutenden Verkehr nicht berührt wird. Oder wir nähern von unserer Hauptavenue aus ein paar Schritte durch ein Sträßchen, vielleicht auch durch einen breiten, von einem Bogen überspannten Durchgang (wie sie in Turin häufig sind), und wir stehen auf einem stillen, rings von geschlossenen Fronten umgebenen Plaze, den der Wagenverkehr nur umfließt, nicht überfährt. So bleibt seine Plaine frei; hier sprudelt in einer Ecke ein Brunnlein, hier spielt die Jugend im Schatten der Bäume; ein stiller Winkel, ein Kleinstadtdiöpsl mitten in der Brandung des Weltstadtlebens ist geschaffen, und hier, wo selbst alte Frauen und Kinder ohne alle Gefahr geruhig ihres Weges gehen können, hat sich mit Vorliebe der Kleinhandel angesiedelt, während die großen Kaufhäuser die Hauptstraßen aufsuchen. Solcher natürlicher und liebenswürdiger Ruhestätten hat man in unserer Stadt durch richtige Platzanlagen viele geschaffen. — Das Straßennetz ist im ganzen regelmäßig angelegt, wie es für eine moderne Stadt natürlich ist. Regelmäßig aber bedeutet nicht rechtwinklig. Die für den Verkehr gefährlichen, für das Auge unplatzen rechtwinkligen Straßenkreuzungen sind vermieden: die Straßen schneiden sich nicht in einem Punkte, sondern in einer Linie. Daß man nicht zum Sklaven der Regelmäßigkeit wurde, ward dadurch gesichert, daß der Bebauungsplan für ein neu entstehendes Viertel immer nur in allgemeinen Zügen ausgelegt, in seinen Grenzen aber bei fortschreitender Bebauung auf die Bedürfnisse, die Wünsche, selbst die Launen der Anwohner nach Kräften Rücksicht genommen wurde. So ist mangelhaft gefällige und originelle Unterbrechung entstanden, die Straßenzüge haben ein Gesicht bekommen, und zudem wurden bei ihrer Führung sorgsam alle Gelegenheiten der Natur und der Geschichte geachtet und benutzt. Alte Bäume oder Alleen wurden nicht niedergehauen, sondern die Straße richtete sich nach ihnen und nahm sie dankbar als Stütze in sich auf. Eine kleine Terrainbewegung wurde so geschickt bei der Straßenanlage verwendet, daß sie jetzt der ganzen Gegend Relief leiht, und selbst die bedeutendsten geschichtlichen Denkmäler wurden so pietätvoll behandelt, daß die moderne Straße ein Rahmen zu sein scheint, um die würdigen Zeugen der Vergangenheit zu fassen.

Das vielgestaltige, durcheinanderwogende Leben der Weltstadt ist nicht zu reglementieren, aber zwei Bedürfnisse hat man in unserer Stadt mit Konsequenz erfüllt: die Absonderung der Fabrikviertel und die Sicherung ruhiger Wohnviertel. Geschlossene Fabrikviertel sind zumeist an die Peripherie der Stadt gelegt, da, wo sie an die Transportwege zu Wasser und zu Lande bequemen Anschluß finden. Besonders zahlreich sind in ihnen jene stillen geschlossenen Plätze, die, von offenen und geschlossenen Arkaden umgeben, den Arbeitern eine ruhige Gelegenheit bieten, ihre Mahlzeiten einzunehmen. An mehrere der Fabrikquartiere lehnen sich geräumige Arbeiterwohnviertel an, die fast durchweg von gemeinnützigen Baugesellschaften errichtet sind und den schon heute wohlbekannten Charakter freundlicher Gartenstädte tragen. Was die Wohnviertel anlangt, so besitzt jeder Stadtteil ein solches, wo die solennartige Bebauung nicht gestattet ist. Hier haben Handel und Industrie nichts zu suchen; die Straßen haben oft nur zwei- bis dreifache Wagenbreite, häusliche Vorgärten begleiten sie, und hier wird auch von der Beplanung mit Bäumen reichlich Gebrauch gemacht, von der man in den großen Verkehrsstraßen, wo sie doch nur kümmerlich gedeihen und niemandem Freude machen, lieber absteht. Können nun in diesen Vierteln, wo der Grund trotz der planmäßigen städtischen Bodenpolitik natürlich nicht billig ist, nur die begüterten Klassen sich ansiedeln, so ist doch auch für die Wohnungsgelegenheit des mittleren und kleineren Bürgertums durch das Prinzip der Blockbebauung gut gesorgt. Es darf nämlich das zwischen den Straßenzügen belegene

\*) Ist mit Glück in Genoa versucht worden.