Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 9 (1955)

Heft: 3

Artikel: Probleme der Grossstadt

Autor: Hebebrand, Werner

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-329004

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

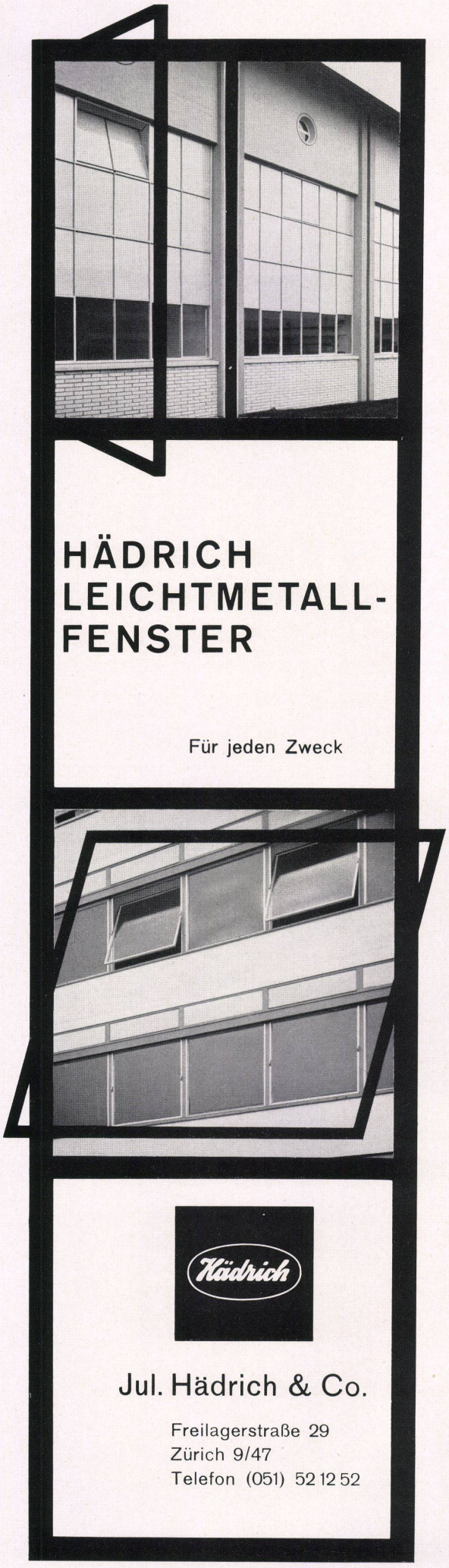
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 17.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



Werner Hebebrand

Probleme der Großstadt

Im frühen Mittelalter gehörte der Grund und Boden dem König, der ihn als Lehen an Fürsten, Adel und Geistlichkeit weitergab. Diese waren die Auftraggeber für die Planung und Gründung von Städten. Im Laufe der nächsten Jahrhunderte ging das Lehensrecht an die Städte, das heißt an den Rat der Städte, über.

Der Grundriß der alten Städte war logisch und funktionell entwickelt unter Zugrundelegung eines genau differenzierten Verkehrssystems von Durchgangsstraßen, Marktstraßen, Fahrstraßen, Wohnstraßen und Wohngängen.

Die einzelnen Parzellen, auf denen man Wohnhäuser, die meist gleichzeitig Werkstatt, Speicher- und Kontorräume sowie die Wohnungen der Angestellten enthielten, errichtete, waren ziemlich gleich geschnitten, da sie nach Gewerben und Zünften zusammenlagen, die etwa das gleiche Platzbedürfnis hatten. Diese Parzellen wurden für eine geringe Summe in Erbpacht gegeben und konnten nicht gehandelt werden. Sie wurden entsprechend den damaligen Konstruktionsmitteln verhältnismäßig gleichmäßig bebaut, und zwar bestand dabei die Verpflichtung zum Bau innerhalb einer bestimmten Frist, denn nur unter dieser Bedingung wurde dem Bewerber eine Baustelle zur erblichen Nutzung überlassen.

Also klare Trennung von Boden und Bauwerk; juristisch ausgedrückt gab es ein Obereigentum und ein Untereigentum. Diese Rechtsauffassung verhinderte den freien Grundstücksverkehr und damit ein Ansteigen der Bodenrente.

Immer ist die Entwicklung unserer Städte durch die bodenrechtlichen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Formen ihrer Zeit bestimmt worden. Wechselten diese Voraussetzungen, so führte dieser Wechsel stets auch zu einem Wechsel der Entwicklungsformen. Diese Voraussetzungen wiederum bestimmten mit den konstruktiven Möglichkeiten die Gestaltung.

Die Zahl der Menschen, die auf einer Einheit eines städtischen Bodens wohnten, war verhältnismäßig gering und blieb auch konstant. Dafür sorgte schon die straffe Organisation der Zünfte. Die Erhöhung der Einwohnerzahl vollzog sich nicht innerhalb der bestehenden Grundstückteilung, etwa durch Zubauen der Höfe oder höhere Bebauung, sondern wegen der engen Verbindung von Wohn- und Arbeitsstätte in neuen Stadtvierteln. Diese Viertel wurden als «Neustädte» neben die Altstädte gesetzt, wie wir es in fast allen unseren Stadtkernen beobachten können, soweit sie noch erhalten sind. Dabei ist es für uns heute in bezug auf die städtebauliche Gestaltung interessant festzustellen, daß diese Neustädte, vielfach unter dem Einfluß französischer Hugenotten gegründet, in ihrer äußeren Erscheinung ebenso einheitlich und harmonisch, aber völlig verschieden von dem Bild der hart daneben gelegenen Altstadt gebaut wurden.

Die absolutistischen Fürsten gründeten ihre Residenzstädte nach strengem Plan. Für die vom Lande hineinströmenden Baulustigen wurde die Hergabe von Grund und Boden zur erblichen Nutzung und Bebauung an strenge Bau-Reglementierungen gebunden. So entstanden die Straßenräume der Barockzeit in ihrer Ausrichtung auf die Residenz.

Bei den freien Bürger- und Hansastädten ging auch nach teilweiser Zerstörung durch die kriegerischen Ereignisse die Entwicklung im alten organischen Sinne weiter.

Erst die Französische Revolution schuf eine völlig neue Situation.

Der Boden wurde frei und ging als unbeschränktes Eigentum in den Einzelbesitz über. Dies wurde in der Folgezeit als Grundrecht in den neuen Verfassungen verankert. Hinzu kam die aus dem römischen Recht übernommene Vorstellung der Einheit von Bauwerk und Boden; es gab also nicht mehr wie früher Obereigentum und Untereigentum. Damit wurde vorhandenes und zukünftiges Bauland Spekulationsobjekt. Die Bodenpreise stiegen mit der durch die Überbauung zu erwartenden Rente an. Etwa zwei Jahrzehnte später setzte als Folge der Industrialisierung ein enormer Zustrom der Landbevölkerung in die Städte ein. Die neu gegründeten Industrieunternehmungen kümmerten sich nicht um die Unterbringung dieser für die Fortentwicklung ihres Betriebes notwendigen Menschenmassen. Der Wert des inzwischen zum Spekulationsobjekt gewordenen Grund und Bodens stieg rapid. Die Notwendigkeit, die hohen Bodenpreise durch die Miete zu verzinsen und die Städte in vorher unbekanntem Maße zu erweitern, führte zwangsläufig zum Zinshaus und zur Mietskaserne. In den westeuropäischen Ländern baute man zwar vielfach noch dichtgedrängte Einfamilienhäuser. Weiter im Osten des europäischen Kontinents errichtete man riesenhafte uniforme Mietshäuser, die infolge der der Entwicklung nachhinkenden gesetzlichen Bestimmungen und auf Grund der Rechtsgleichheit zu geschlossenen Straßenschluchten und zu dichter Hinterhausbebauung in den Höfen führten.

Der Begriff des Gemeinwohles, der infolge der jahrhundertealten Überlieferung in der Französischen Revolution noch nicht völlig untergegangen war, ist in den folgenden Jahrzehnten immer mehr in der juristischen Auslegung zurückgedrängt worden. Die freiheitlichen Lehren des 19. Jahrhunderts aber waren nicht ohne Einfluß auf das Bauen und den Städtebau geblieben. Man hielt im Beginn dieser neuen Entwicklung des rapiden Großstadtwachstums ein Eingreifen des Staates oder der Gemeinden für unnötig oder sogar für rückschrittlich, weil dadurch das «freie Spiel der Kräfte» gestört werden könnte.

Als Kulminationspunkt dieser Entwicklung kann wohl ein Paragraph des sächsischen BGB aus dem Jahre 1864 gelten, der folgenden Wortlaut hat:

«Jeder darf sein Grundstück vollständig nutzen, selbst wenn der Nachbar Schaden leiden sollte.»

Im späteren 19. Jahrhundert wurde seitens des Staates und der Gemeinden versucht, die Vorrangigkeit des Gemeinwohles wieder herzustellen, und zwar mit Hilfe von Baugesetzen, die im Wettlauf mit der stets vorauseilenden noch höheren Ausnutzung von vornherein nur auf das Verhindern des größten Übels abgestellt waren.

Bis in die Jahre kurz vor dem Ersten Weltkrieg lebte man aber immer in der Vorstellung des Haus an Haus geschlossen bebauten Straßenraumes, der lediglich durch ebenso geschlossene geometrische Platzanlagen unterbrochen wurde, die durch radial eingeführte Straßen noch obendrein zu den unmöglichsten Ecklösungen im Sinne von städtebaulichen Dominanten führten.

Die Bauordnungen beschränkten dabei die Baufreiheit durch Mindestforderungen bautechnischer und später auch hygienischer Art. In vielen Fällen wurden die neu eingeführten Bestimmungen erst durch Katastrophen erzwungen. So wurden nach dem großen Brand in Hamburg Bestimmungen zur Brandverhütung und nach der Choleraepidemie hygienische Mindestforderungen erlassen. Aber immer wurde dadurch nur das Allerschlimmste verhindert. In der Auslegung dieser Bestimmungen entstanden je nach den verschiedenen Bauordnungen in den einzelnen Großstädten, zum Beispiel in Berlin die allseits umschlossenen Hofbebauungen, manchmal mehrere Höfe hintereinandergeschaltet mit dem «Gartenhaus» und das «Berliner Zimmer», in Hamburg die Schlitzbauten und die aus dem englischen städtebaulichen Vokabularium übernommenen sogenannten «Terrassenbauten». Schöne Namen für grausige Menschenbehälter. – Die Mindestvorschriften wurden zur Regel.

Wer es sich leisten konnte, verlegte seine Wohnung an den Stadtrand, um sich auf billigerem Boden menschenwürdig anzusiedeln. Dies hatte zur Folge, daß sich um die dichtbesiedelten stadtkernnahen Wohngebiete fast übergangslos breite Bänder locker bebauter Gebiete legten. Diese Entwicklung wurde durch die Vervollkommnung der Verkehrsmittel begünstigt. Aber auch hier bemächtigten sich bald die Terraingesellschaften des billigen Grund und Bodens und verhinderten die Entwicklung organischer Nachbarschaften oder Trabanten im Anschluß an alte bestehende Dorfkerne. Sogar die Linienführung der großen mechanischen Verkehrsbänder, Stadtbahn, U- und Hochbahn, folgten dieser nicht gelenkten Planung der Terraingesellschaften.

Der Dichteaufbau der Städte wurde analog dem Bodenpreisgebirge pyramidenförmig, nämlich von der dichtbebauten Stadtmitte jäh abfallend zu den immer weiter in die Landschaft sich hineinfressenden Stadträndern.

Die Aufbauordnungen sanktionierten die bestehenden Spekulationsgewinne ohne etwas an dem vollzogenen Dichteaufbau zu verändern, indem sie die Stadtgebiete entsprechend dem Preisgefälle in Bauklassen und Zonen festlegten. Dadurch wurde zwar im großen und ganzen eine weitere zufällige Entwicklung verhindert, aber gleichzeitig die Bildung von in sich gesellschaftlich und verwaltungsmäßig lebensfähigen Stadtteilen unmöglich gemacht. Karl Ernst Osthaus, Werkbundmann und Gründer des Folkwangmuseums in Hagen, kritisierte diese Bauord-

Vorteile der neusten KWC-Spültischbatterie No. 1574:

Einfache Druckknopfbetätigung für die Umstellung von Strahl auf Brause; Strahl und Brause in einem Auslaufstück; einfache Montage und Demontage. Die gleiche Ausführung, jedoch für Wandmontage-Unterputz (Kat. No. 1576) erleichtert der Hausfrau das Sauberhalten des Spültisches. Diese Ausführung kann für alle modernen Chromstahl-Spültische verwendet werden.

Avantages de la nouvelle batterie d'évier KWC no. 1574 pour timbres d'office:

Fonctionnement par un bouton qui transforme le jet en une douche, lesquels sont réunis dans un seul goulot; montage et démontage très simples.

La même exécution, mais en batterie murale sous catelles (no. du catalogue 1576) facilite le nettoyage du timbre d'office. Cette batterie est utilisable sur tous les timbres d'office modernes en acier inoxydable.

KWC

Aktiengesellschaft

Karrer, Weber & Cie., Unterkulm bei Aarau

Armaturenfabrik - Metallgießerei - Tel. 064 / 3 81 44

nungen im Jahre 1912 mit harten Worten als von Beamten verfaßt und genehmigt von Stadtverordneten, Hausbesitzern, Wirten und Kommerzienräten! Die Praxis habe längst bewiesen, daß einheitliche Anlagen nur möglich seien, wo ein einziger Wille herrsche. Was dem Absolutismus in alten Residenzen gelungen sei, das ereigne sich heute nur in den Arbeiterkolonien großer Werke. Aber schließlich sei es nur die Einheit und nicht die Kunst, die hier wirke...

In der Tat beginnen sich innerhalb der formlos ausgebreiteten Masse der Stadterweiterungen, beeinflußt durch Ebenezer Howard's englische Gartenstadtbewegung, die Arbeitersiedlungen fortschrittlicher und wirklich sozial denkender großer Werke herauszuheben; ich erinnere an die Krupp-Siedlungen Margaretenhöhe in Essen und andere.

Aber sie waren nur Inseln innerhalb der sich immer weiter in die Landschaft hineinfressenden formlosen Masse.

Kurz vor dem Ersten Weltkrieg wurde als Reaktion gegen dies ungehemmte und ungeordnete Wachstum der Städte der Ruf nach planmäßiger Lenkung des Aufbaus laut. Man erkannte, daß mit der gesellschaftlichen Umschichtung und mit den sich ändernden Lebensgewohnheiten der Menschen die bestehenden Städte nicht mehr funktionsfähig waren, und begann, die Stadt als einen lebenden Organismus zu betrachten, in dem die einzelnen Glieder mit ihren verschiedenen Funktionen aufeinander abgestimmt werden müssen. Die Erkenntnis setzte sich durch, «daß den Interessen der Allgemeinheit gegenüber den Individualinteressen stärkster Nachdruck zu verleihen war». (Fritz Schumacher, 1919, Hamburgs Wohnungspolitik.)

«Für eine organische künftige Wohnentwicklung der Stadt», sagt Schumacher, «kann der aus der Vergangenheit überkommene Zufall der Besitzverteilung an Grund und Boden unter Umständen völlig vernichtend wirken. Die bisher weitaus vorherrschende Art des Werdens der neuen Stadt bestand darin, daß eine im Bebauungsplan schematisch vorgezeichnete rohe Form tropfenweise ausgegossen wurde, indem ein Grundstücksbesitzer nach dem andern seine jeweiligen baulichen Absichten zur Durchführung brachte. Soll das bauliche Wesen einer Stadt sich ändern, so muß man statt dessen auf Zusammenschlüsse hoffen, die größere zusammenhängende Teile nach einheitlichen Gesichtspunkten zur Ausführung bringen. Solche Ziele lassen sich nicht innerhalb der Zufallslinien bunt durcheinandergewürfelten Besitzes erreichen. Der Staat muß die Möglichkeit haben, wenn er solche Absichten selber durchführen oder sie durch Hergabe von Bauland in pachtartigem Verhältnis unterstützen will, das dafür nötige Gelände zu enteignen. Das Interesse der für die Allgemeinheit nötigen Entwicklung muß, auch wenn es Einzelnen weh tut, vor den Einzelinteressen stehen, und man darf die Durchführbarkeit solchen Gesichtspunktes nicht erst mit unverhältnismäßigen oder nach fiktiven Werten festgesetzten Opfern erkaufen müssen. Dafür müssen gerecht und billig erscheinende Formen im Gesetze gefunden werden, eine unendlich schwierige und harte Aufgabe, die nicht nach einer vorgefaßten Idee übers Knie gebrochen werden kann, die aber einer klaren Lösung unbedingt bedarf.

Alle Gesichtspunkte laufen also auf die gleiche Forderung hinaus: an die Stelle von Einzellösungen muß die Lösung zusammengefaßter größerer Bezirke treten, wenn die Möglichkeiten der Zukunft ausgeschöpft werden sollen. Das führt zu einem immer stärkeren Ausbau aller Organisationen, die in Gestalt von Gesellschaften oder Genossenschaften dem Wohnungsbau dienen. Dieser Ausbau wird zu einer wichtigen Aufgabe des Staates. Er wird sie in erforderlichem Maßstab nur lösen können, wenn er selbst aus der Zurückhaltung, die er bisher der Wohnungsfrage gegenüber als wohlwollender Zuschauer und gelegentlicher Förderer einnahm, zu einer aktiven Politik übergeht.»

Die Methode der vorbereitenden Planung wurde nach dem Ersten Weltkrieg gesetzlich verankert. Der Flächennutzungsplan sollte die Ordnung der Stadtflächen nach ihren Funktionen herbeiführen.

Wenige fortschrittliche Architekten und Städtebauer erarbeiteten in den zwanziger Jahren im CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) die neuen Erkenntnisse, in Deutschland unterstützt durch die wissenschaftlichen Arbeiten der Reichsforschungsgesellschaft. Ihren für die damalige Zeit prägnanten Niederschlag fanden diese Gedankengänge in der sogenannten Charta von Athen, deren Grundsätze in den Städtebau aller Länder eindrangen.

Im nationalsozialistischen Deutschland konnten diese Gedankengänge nicht weiterentwickelt werden. Wir konnten erst mehrere Jahre nach diesem Krieg feststellen, in welchem Maße unsere städtebaulichen Vorarbeiten in Frankfurt a. M., Berlin und Hamburg, vorbildlich in Schweden, Dänemark, Holland und der Schweiz bei den Stadterweiterungen fortgesetzt worden sind.

Rotterdam und Le Havre haben in der radikalen Großzügigkeit ihrer städtebaulichen Bodenneuordnung ihrer zerstörten Gebiete ein Beispiel gegeben, das, an ihrer geringeren Einwohnerzahl gemessen, den an sich imponierenden 130 000 neuen Wohnungen Hamburgs nicht nachsteht.

Die geschilderte Entwicklung der letzten Jahrzehnte möge einige schematische Bilder veranschaulichen.

Die Stadterweiterung vollzog sich längs der Ausfallstraßen, vor allem in Richtung auf die nächsten Ortschaften, zunächst noch in geringen Abständen rechts und links von diesen Hauptstraßen. Das Grün in den Sektoren zwischen diesen Straßen wurde allmählich von der sich weiterentwickelnden Stadt aufgefressen. Die ursprünglichen Vorstädte beiderseits der Ausfallstraßen wuchsen zusammen.

Die Ausfallstraßen, die sich zu Geschäftsstraßen entwickelten, also zu den eigentlichen Vorstadtzentren, wurden aber dann zu großen Verkehrs-Durchgangsstraßen und der Verkehr wurde so groß und so schnell, daß er wie ein reißender Strom die einzelnen Stadtteile trennte. Man konnte beim Schau- und Einkaufsbummel nicht mehr hinüber- und herübergehen. Die Straßendimensionierung von Haupt- und Nebenstraßen war gleichmäßig breit, die Parzellierung und Bebauung je nach der Bauordnung, wie schon erwähnt, in den einzelnen Städten verschieden – zum Beispiel in Berlin mit Höfen und Brandmauerbebauung, in Hamburg mit Schlitzbauten. Zwischen den Hauptstraßen in den ehemals grünen Sektoren entwickelten sich groteske Straßenführungen mit noch groteskeren Grundstücksverschneidungen und Baublöcken.

Geht man nun aber wirklich von der Funktion aus, so würde sich ein Schema entwickeln, welches dem oben geschilderten diametral entgegengesetzt ist. Nämlich die großen radialen Verkehrsstraßen anbaufrei im Grün ohne alle Kreuzungen, damit der Verkehr wirklich fließen und lärmen kann. Alle 300 bis 500 Meter eine Aufschließungsstraße für einen kleinen Stadtbezirk, der sich in Wohnstraßen und Wohnwege immer kleiner verästelt und rings von Grün umschlossen ist.

In diesen kleinen Trabanten liegen in der Richtung auf die Hauptstraße die Läden, Geschäfts- und Handwerkszentren. In ihrer Nachbarschaft Kino usw., höhere Apartmenthäuser für Ledige und Kinderlose mit kleinen Wohnungen; dann folgen in weiterer Straßenverästelung drei- oder viergeschossige Miethäuser, aber nicht die Ränder der Straßen begleitend, sondern frei im Grünen; dann Einfamilien-Reihenhäuser und zum äußersten Rand hin Einzelhäuser. Schließlich Dauerkleingärten, Schulen und Kindergärten, Sportanlagen. Das Großgrün dringt übergangslos zwischen die Häuserblöcke ein bis zur Wohnstraße.

Also von der einen Seite her die Straßen- und Fahrverkehrsaufschließung, von der anderen Seite her die Fußwegeerschließung in die Grünfläche hinein zu Schulen und Kindergärten. Keine Kreuzungen, keine Gefährdung der Kinder, ruhigstes Wohnen im Grünen, zehn Minuten Entfernung zur Straßenschnellbahn, die neben den Ausfallstraßen im Grün verläuft und die wenigen Anschlußpunkte der kleinen Stadttrabanten unterfährt. – Alle Versorgungsleitungen neben den Straßen im Grünstreifen. Man stelle sich vor: Keine Straßenaufbrüche mehr, keine Unfälle, gestaffelte Geschwindigkeiten von der Wohnung beginnend bis zu 120 Kilometer (und noch mehr?) störungsfrei auf den Hauptausfallstraßen!

Und in der ideal ausgebauten City würde sich die schematisch angedeutete radiale Außenstruktur logisch fortsetzen: Die Ausfallstraßen münden an großen Parkplätzen mit punktförmigen Geschäftshochhäusern und anschließenden ein- oder zweigeschossigen Ladenbauten, in welche von der anderen Seite die von außen kommenden radialen Grünfußwege als gedeckte Passagen einmünden. Auch hier völlige Trennung von Fahren und Gehen, keine Betriebsstörungen, keine Verstopfungen, keine Verkehrsregelungen, große Abstellflächen für Kraftfahrzeuge. Auch hier keine Möglichkeiten für Unfälle. Entsprechende Lage

Maxím

Küchenkombinationen

Moderne, einheitlich durchkonstruierte Typenreihe:

Einbauboiler rund und in Kastenform
Moderne zweckmäßige Einbauherde
Spültisch-Boilerkombinationen
Spültisch-Boiler-Herdkombinationen
Kleinkombinationen mit Spültisch, Boiler und Rechaud

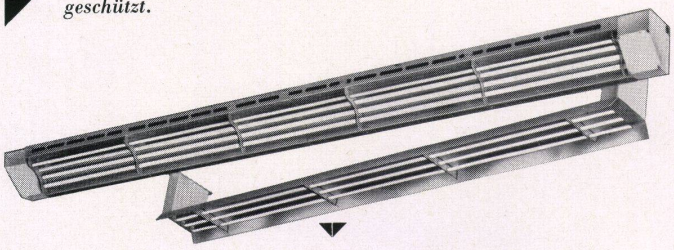
Neue Haushaltungsherde

Moderne Formgebung. Praktische Bedienung und einfache Reinigung. 8-Stufen-Feinregulierung für alle Kochplatten

Und dazu die immer größere Beachtung findende

Ultrarapid-Kochplatte 18 cm ∅ 2500 Watt

Unerhört rasch, 8-stufig feinregulierbar und gegen Überhitzung geschützt.



Infrarot-Raumheizung

Lösung aller Raumheizprobleme mit den angenehm und rasch wirkenden Langfeld- und Voutenstrahlern. Niedrige Anlage- und Installationskosten. 15–20 % Betriebskosteneinsparungen gegenüber andern Heizungsarten.

Wir fabrizieren ferner:

Rund-, Eck-, Steh- und Liegeboiler.
Heizöfen und Strahler. Bügeleisen, Brotröster, Bretzeleisen, Schnellkocher usw.

Großküchenapparate
Maxim-Heizstäbe. Universalheizkörper für industrielle und gewerbliche Elektrowärme.

Maxím

MAXIM AG. AARAU

Fabrik für thermo-elektrische Apparate · Telephon 064/2 26 55

von Theatern, Versammlungsräumen, Universitäten usw.

Eine solche Stadt wäre außerdem ein schönes Gebilde, schön und zweckvoll wie die mittelalterlichen Städte. Praktisch und schnell, vor allem aber wirtschaftlich und billig, auf dem gleichen Territorium unterzubringen, auf dem unsere heutigen Städte stehen, sogar mit noch besserer Ausnutzung im ganzen gesehen. Mit höchstens der Hälfte aller Straßen, aller Leitungen, aller öffentlichen Dienste bis zur Müllabfuhr. Und sie würde dem Bedürfnis des heutigen Menschen Rechnung tragen, der ja bekanntlich zwei Seelen in seiner Brust hat: Die eine will rasen, 40, 80, 120 km; die andere will ruhig bummeln, beim Einkaufen, beim Spazierengehen, und vor allem ruhig wohnen, im Grünen, in Licht, Luft und Sonne, ohne Lärm und Staub, und möchte sich gleichzeitig vor dem Nachbar verkriechen.

Das war ein schöner Traum, den man bis in alle Einzelheiten weiterspinnen könnte. Aber müssen wir nicht versuchen, wenigstens auf dieses Ziel hinzuarbeiten?

Die Verkehrskalamität hat die Todkrankheit unserer Städte offenbar werden lassen. Der Verkehr, seinem Wesen nach gegenüber den drei übrigen städtebaulichen Fundamentalbegriffen: Wohnen, Arbeiten, Erholen – ein dienender Faktor, hat sich in den letzten Jahren in den Vordergrund gespielt und wird als das reformbedürftigste Übel angesehen, weil die Verstopfung der dichtbebauten Stadtkerne in erschreckendem Maße zunimmt. Amerikas unzerstörte Städte sollten für uns eine Warnung sein.

Walter Bogener, Professor für Städtebau an der Harvard University, führt aus:

«Die Grundlagen der Planung von Siedlungen und Gemeinden wurden im Zuge der Motorisierung bedeutenden Änderungen unterworfen. Der Kraftwagen hat die Vereinigten Staaten vor so folgenschwere Probleme gestellt, daß es notwendig erscheint, die europäischen Städtebauer auf eine Lage aufmerksam zu machen, in der sie sich ebenfalls bald befinden werden. Verkehrsprobleme sind nur die zunächst zutagetretenden Folgen: Auf weite Sicht besteht die Gefahr des totalen Zusammenbruchs der alten Gemeindestruktur, des Sturzes der Grund- und Gebäudewerte in den Stadtzentren, der Entwicklung von neuen Städten ohne Rücksicht auf politische Grenzen, von Verwirrungen in den örtlichen Steueraufkommen und von falsch gelegenen Schulen, Geschäften und Industrien.»

In der Tat sehen wir in den letzten fünfzehn Jahren in nordamerikanischen Städten eine erstaunliche Abnahme der Bodenwerte in den Geschäftsvierteln der City.

In Städten über 500 000 Einwohner fielen: in New York City von 1930–1945 die Grundstückspreise um 22,5 Prozent, in Baltimore von 1931 bis 1945 um 34,3 Prozent, in Milwaukee von 1930 bis 1944 um 38,7 Prozent.

Diese Wertminderung kommt einer Ausradierung eines Drittels der Stadtkerne gleich. Wenn die Städtebauer auf eine starke Auflockerung der Innenstädte bestehen, so handeln sie also gleichzeitig auch im Interesse der Grundeigentümer, indem sie diese vor Verlusten bewahren. Große innerstädtische Bezirke verfallen, neu errichtete Warenhäuser stellen den Betrieb ein, «Shopping Centers» – zweigeschossig in modernster Form nach Art alter orientalischer Basare für Fußgänger – werden weit draußen vor den Städten errichtet, umgeben von riesenhaften Stellflächen für parkende Autos. Ganze Innenviertel werden niedergerissen, um Platz zu schaffen für innerstädtische Autobahnen mit komplizierten Über- und Unterfahrungen, mit einem Aufwand von Milliarden Dollar. Im Gegensatz dazu sehen wir im planmäßig wiederaufgebauten Rotterdam große, breite, neue Straßen, wir sehen auf «wertvollstem» Innenstadtboden solche zweigeschossigen amerikanischen Shopping Centers mit besten Geschäften als Fußgängerbasare, eingeschlossen von Straßen für rückwärtige Belieferung usw. Dabei sind die amerikanischen Städte viel lockerer angelegt als unsere europäischen Städte.

Die City von New York hat 22 000, von Chicago 18 700, von Philadephia 16 300, von Detroit 13 400, von Los Angeles 4400 Einwohner je Quadratmeile.

Im Unterschied zu diesen Zahlen drückt sich das Alter der Städte aus! Zum Vergleich folgende Zahlen:

Die City von Hamburg hatte 60 000 Einwohner je Quadratmeile vor der Zerstörung (1939) und 26 800 Einwohner je Quadratmeile nach der Zerstörung (1953).

Wir haben in unseren modernen Aufbauplänen und Baugesetzen nach dem Kriege Nutzungsziffern für Geschäftsgebiete und Wohndichten für die Wohngebiete festgelegt. Die Nutzungsziffer ist die Relation der Grundstücksfläche zu der Summe der Geschoßflächen; die Wohndichte ist die Zahl der Einwohner auf eine Hektare Baugelände.

Dürfen wir nach dem, was ich Ihnen geschildert und gezeigt habe, überhaupt nur den Gedanken erwägen, diese Ziffern in unseren Städten zu erhöhen?

Aber die Preise für den Grund und Boden steigen schon wieder. Wir haben in Hamburg bemerkt, daß in manchen Durchführungsplänen von Trümmergebieten seit der öffentlichen Auslegung die Bodenpreise 50, 70 und mehr Prozent gestiegen sind. In Stuttgart zum Beispiel hat sich diese wieder beginnende Krise bereits zu einer akuten Gefahr für die ganze Stadtplanung entwickelt, wie bei der Tagung der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung im Oktober 1954 festgestellt wurde.

Sie werden verstehen, warum ich in meinen Ausführungen mit solchem Nachdruck auf die historische Entwicklung, insbesondere der letzten hundert Jahre, und ihre Folgen eingegangen bin. In dieser aufs neue sich anbahnenden Entwicklung zeichnet sich die tödlichste Gefahr für die moderne Großstadtplanung ab. Der Städtebauer ist schon wieder in die Abwehrstellung gedrängt. Der Druck der steigenden Bodenpreise auf die höhere Ausnutzung tritt im täglichen Kampf, den die städtischen Behörden zu bestehen haben, offen und brutal, aber auch getarnt hinter Zweckmäßigkeits- und Gestaltungsgründen auf. Ich greife nur zwei Momente heraus:

Die Lückenschließung in dicht und schlecht bebauten Gebieten wird mit der Verdeckung des häßlichen Einblicks und die gesetzwidrig erhöhte Geschoßzahl solcher Bauten mit dem Hinweis auf die Verdeckung häßlicher bestehender Brandgiebel begründet.

Ferner «das schöne steile Dach»! Es ist nichts anderes als ein weiteres Geschoß, und wenn es im Wohnwert als selbständige Wohnung noch so minderwertig ist. Die gesetzlichen Vorschriften beziehen sich bekanntlich auf volle Geschosse bis zur Traufhöhe. Genehmigt man ausnahmsweise eine Dachgeschoßwohnung für den Hausmeister oder ein Dachatelier für den Künstler, dann besteht infolge von Berufungen auf diese Ausnahme plötzlich ein Viertel oder ein Fünftel (nämlich die Bewohnerschaft des fraglichen vierten oder fünften Geschosses) der Bevölkerung des ganzen Straßenzuges aus Hausmeistern und Künstlern.

Und was die äußere Gestaltung anbelangt, so ist festzustellen, daß der übliche viergeschossige Miethausbau in seiner durchschnittlichen Form Haus an Haus mit ausgebautem Steildach etwa den Charakter einer mitteldeutschen Kleinstadt im Unternehmerstil zeigt. Man kann natürlich fragen, ob das ein Fehler sei, was den Kleinstadtcharakter betrifft.

In der Aufreihung auf Grund der Einzelparzellierung an langen vorhandenen Straßenzügen ist es auf jeden Fall ein Fehler. Bei der freizügigen Gestaltung und Häuserstellung über alle bestehenden Grenzen hinweg, untermischt mit niedrigeren und höheren Häusern entsprechend den verschiedenen Wohnbedürfnissen der Menschen einer Nachbarschaft, in aufgelockerter Bauweise, werden Großstadtcharakter und Großstadtlandschaft in bester Form zum Ausdruck kommen.

Noch ist es nicht zu spät, selbst auf unseren großen Trümmergebieten, zu dieser Großstadtlandschaft zu kommen, wenn wir großzügige Bodenordnung betreiben an Stelle der Förderung des Einzelaufbaues.

Aber dazu gehört Mut und Geld.

Der ehemalige Wiederaufbauminister von Nordrhein-Westfalen, Dr. Schmidt, hat in einer seiner letzten Reden wörtlich gesagt: «Es lag durchaus nahe, die neuen Gedanken einer vorbildlichen Planung bei dieser Gelegenheit (d. h. beim Wiederaufbau unserer Städte) in die Tat umzusetzen, die Städte großzügig aufzulockern und sie den heutigen und künftigen Verkehrsverhältnissen anzupassen. Statt dessen sehen wir unsere Städte zwar schnell wiedererstehen, von einer städtebaulichen Umgestaltung in der erwarteten Art ist aber im allgemeinen viel zu wenig zu verspüren. – Wenn wir einmal die Geldsummen betrachten, die seit der Währungsreform in Form von Landesmitteln für den Bau von sozialen Wohnungen gegeben worden sind, und vergleichen diese mit den Mitteln, die für städtebauliche Maßnahmen zur Verfügung gestellt wurden, so müssen wir ein recht beachtliches Mißverhältnis feststellen.»

Soweit Herr Dr. Schmidt, ich hoffe, daß er nicht wegen dieser Feststellung den Ministerstuhl räumen mußte.

SCHULTHESS

. . . unsere **vollautomatischen Haushalt-Waschmaschinen zu 4+6 kg** waschen vor, waschen rein, kochen, brühen, spülen 3mal warm und kalt, schwingen aus und stellen selbst ab. Über 6000 Apparate verkauft und nur zufriedene Kunden!

Schauwaschen

jeden Mittwoch und auf Verlangen jederzeit. Wir führen die **SCHULTHESS**-Automaten mit unserer **fahrbaren Waschküche** auch gerne bei Ihnen zu Hause vor.

Sanitär-Kuhn — Fabrikvertretung der **SCHULTHESS**-Haushalt-Waschautomaten 4+6

Zürich 5 Sihlquai 75 Telephon 051 42 22 55

Basel 12 Missionsstraße 37-39 Telephon 061 22 37 70

SANITÄR Kuhn

80 Prozent des Volumens unserer Städte sind Wohnungen; d. h., daß der Wohnungsbau in überwiegendem Maße das Gesicht unserer Stadt bestimmt, also von eminenter städtebaulicher Bedeutung ist. Nehmen die neuen Gesetzesvorschläge, die zur Zeit in den zuständigen Bundesausschüssen zur Beratung stehen, in genügendem Maße hierauf Rücksicht? Der Regierungsentwurf enthält eine Reihe von in ihrem gegenseitigen Verhältnis schwer übersehbaren und offensichtlich zum Teil gegensätzlichen Vorrängen. Ich greife nur einige heraus:

Vorrang generell sozialer Wohnungsbau für die breiten Schichten des Volkes;

Vorrang für Lastenausgleichsberechtigte, verquickt größtenteils mit gesichertem Arbeitsplatz am Ort;

Vorrang des Wiederaufbaus zerstörter und geschädigter Einzelobjekte in kriegsbetroffenen Gemeinden vor allen anderen Vorhaben, wobei sich für die einzelnen Bauherren wieder weitere Vorränge ergeben, nämlich

Aufbauprojekte privater Bauherren, die bereits im Zeitpunkt der Zerstörung Eigentümer der Grundstücke waren;

Vorrang derjenigen, die irgendwo einen Gebäudeschaden erlitten haben;

Vorrang der Eigentumswohnungen;

Vorrang für Einfamilienhäuser, sogar Rechtsanspruch bei Eigenleistung von mindestens 30 Prozent der Gesamtherstellungskosten, nach einer Variante sogar 50 Prozent aller zur Ausschüttung kommenden Mittel für Einfamilienhäuser;

Vorrang von Selbsthilfebau bei Eigenheimen und kleinen Siedlungen.

Die Gesetze mögen im Anfang konsequent gewesen sein und eine bestimmte Linie verfolgt haben. Sie sind im Laufe der Zeit durch die Einflüsse der verschiedenen Interessengruppen so verwaschen worden, daß dem Städtebauer die Gestaltungsmöglichkeit aus der Hand genommen wird.

Wir müssen vom Gesetzgeber das absolute Primat der städtebaulichen Gestaltung fordern. Der Städtebauer, der Wohnungsfachmann und die Bewilligungsbehörde dürfen den Einzelaufbau nur als Ausnahme gelten lassen. Im gemeinsamen Wiederaufbau der zerstörten Stadtkerne ohne Rücksicht auf die vorhandenen Parzellierungen können allein die wirklichen Ansprüche des modernen Menschen an seine Wohnung und die Erfordernisse einer modernen Stadtplanung berücksichtigt werden. Aber dazu gehört eine zusätzliche Bereitstellung von Mitteln, denn es besteht fraglos die moralische Verpflichtung, dem schwer getroffenen Einzelruineneigentümer zu helfen, bevor sein Trümmergrundstück von den Zinsen verzehrt wird. Für die Herstellung einiger weniger notwendiger Hauptverkehrsstraßen werden die nötigen Flächen beschafft, wenn auch mit viel zu knappen Mitteln. Dasselbe gilt für die Flächen der Schulen und des öffentlichen Grüns, letzteres mit noch weniger Mitteln. Für die städtebaulich richtige Erschließung der großen Wohngebiete sind bisher nur wenige Mittel gegeben worden.

Spätere Generationen werden kein Verständnis dafür aufbringen, wenn wir aus finanziellen Gründen trotz besserer Erkenntnis dem bequemeren Einzelparzellen-Wiederaufbau den Vorrang gegeben haben, der sich von der alten schlechten Bebauung nur durch eine gewisse Auskernung der Blöcke und durch eine Herabzonung um ein Geschoß unterscheidet, wobei unter Umständen noch durch den Ausbau des sichtbaren Steildaches diese Herabzonung wieder umgangen wird.

Über den Luftschutz nur ein Satz: Der wirksamste und billigste Luftschutz ist die Auflockerung der Stadt!

Bevor ich noch einige Bilder von gutem modernem Städtebau zeige, möchte ich versuchen, in einigen Sätzen die wichtigsten Folgerungen aus meinen Ausführungen für die Aufgaben der modernen Großstadtplanung als eindringliche Mahnung zur letzten Chance zusammenzufassen:

1. In der City genaue Berechnung und strikte Einhaltung einer auf die Dimensionierung des fließenden und ruhenden Verkehrs abgestimmten Nutzungsziffer als Relation von Grundstücksgröße und Summe der Geschoßflächen. Das schließt Höherentwicklung nicht aus, aber unter der Bedingung entsprechender Freiflächen bzw. eingeschossiger Überbauung auf eigenem Grundstück. Jede generelle Erhöhung aber um ein einziges Geschoß (auch der Ausbau eines eventuell vorhandenen Dachgeschosses) bedingt größere öffentliche Flächen für fließenden und ruhenden Verkehr – in die Breite oder in die Höhe oder in die Tiefe, eins kostspieliger als das andere.

Strikte Einhaltung der Reichsgaragenordnung. Bei Wohnungen im innerstädtischen Bezirk muß die Einhaltung der Wohndichte genau so wie die Einhaltung der Nutzungsziffer gelten.

2. Auflösung des gesamten amorphen Großstadtgebildes außerhalb der City in überschaubare Einzelstadtteile mit örtlichen verwaltungsmäßigen sowie geistig-kulturellen und geschäftlich-gewerblichen Zentren entsprechend den vorhandenen Gegebenheiten.

Hier kann im Bestreben zur Dezentralisierung und zur Auflockerung der Städte an bestimmten Stellen die Wohndichte erhöht werden bei gleichzeitiger Senkung derselben zu den Rändern der neuen Stadtbezirke hin.

Schaffung von trennenden durchgehenden Grünflächen zwischen den Stadtteilen.

3. Die Tatsache vorhandener Substanz darf nach den inzwischen erreichten Aufbauleistungen bei der Erzielung städtebaulicher Neuordnung nicht mehr die Rolle spielen wie in der hinter uns liegenden Etappe. Große, gut rationierte Betriebe gehen in ihren Bauplanungen schon längst über die störende Substanz hinweg.

In London und anderen Großstädten sind langfristige Entvölkerungspläne für die Innenstädte aufgestellt und mit allen Kosten durch die politischen Gremien sanktioniert worden. Nur Hand in Hand mit diesen zum Teil Zwanzigjahresplänen vollzieht sich der Wiederaufbau der Trümmergebiete nach vorangegangener Bodenordnung und gleichzeitig der Neubau in den Außengebieten in großer städtebaulicher Ordnung, d. h. also nicht in Rücksichtnahme auf die bestehende zufällige Einzelparzellierung. Diese Tendenz der Auflockerung hat z. B. zur Anlage eines ganzen Kranzes völlig neuer Trabantenstädte geführt, in denen Industriebetriebe mit ihrer Belegschaft angesiedelt wurden. In England haben sich die verschiedenen Regierungen in der Durchführung dieser Absichten und im Widerstand gegen alle Einzelinteressen einander geradezu überboten.

4. Dazu ist eine genaue soziologische Strukturuntersuchung des ganzen Stadtgebietes notwendig, insbesondere der dicht bevölkerten noch erhaltenen innerstädtischen Bezirke, wie sie in London neuerdings durch eine genaue Klassifizierung der bestehenden Häuserblöcke wegen der Mittellenkung für die Unterhaltung bzw. für den Umbau bzw. für die gänzliche Evakuierung und Umsiedlung nach dem erwähnten Vierjahresplan durchgeführt wird. – Im übrigen geht – wie ich schon erwähnte – jedes größere, auf seine Wirtschaftlichkeit bedachte Unternehmen ebenso vor.

5. Dazu gehört ferner die Bereitstellung erheblicher Mittel zum Ankauf von Grundstücken durch die Städte in Übereinstimmung mit der städtebaulichen Zielplanung für den neuen Wohnungsbau. Für Trümmergebiete gilt dasselbe in erhöhtem Maße, aber auch für Gebiete mit schlechtem Wohnungsbestand.

6. Städtebauer, Finanzleute, Wohnungsfachleute und Geldbewilligungsstellen müssen aufs engste zusammenwirken, wobei den Gesichtspunkten der städtebaulichen Zielplanung und der städtebaulichen Gestaltung der Vorrang gebührt. Deshalb ist für Einzelbewilligungen als Ausnahme ein strenger Maßstab anzulegen.

7. Dem echten sozialen Wohnungsbau mit niedrigen Mieten gehört der Vorrang, damit die Behelfsunterkünfte und schlechten Wohnungen, diese Schandflecken der Großstädte, möglichst schnell verschwinden. Hamburg z. B. hat heute noch etwa 60000 Behelfswohnungen; das bedeutet bei der Annahme von vier Bewohnern je Haus: eine Großstadt in Primitivbauweise von einer Viertelmillion bei einer Gesamteinwohnerzahl von 1,7 Millionen.

8. Die Gesetze müssen entsprechend ergänzt bzw. geändert werden, und zwar:

a. für den Wohnungsbau; wie schon gesagt, mit eindeutiger Betonung des Städtebaues und der Belange der sozial Schwachen. Beide Gesichtspunkte liegen auf einer Linie. Nichts ist einzuwenden gegen die Förderung des Einfamilieneigenheimes im Eigentum – aber Eigentum darf nicht geschenkt, es muß erworben werden;

b. für die Baugesetzgebung: Anpassung an die moderne aufgelockerte Stadtplanung in bezug auf Aufschließung, Wohnwegeentfernungen, Müllabfuhr, Straßenanliegerbeträge, Vorgärten usw.; im ganzen genommen: weg von der jahrhundertealten Vorstellung der geschlossenen Straßenbebauung einerseits und der geschlossenen Hofbebauung andererseits;

c. für das Grundgesetz: Es hat sich infolge der geschilderten Entwicklung der Bodeneigentumsverhältnisse in den letzten Jahren erwiesen, daß die vom Gesetzgeber sicherlich mit den besten Hoffnungen gegebene Ermahnung, daß «Eigentum verpflichtet», nicht genügt.

Wohnbau

Neue Wege im Miethausbau

Wohnungen mit einem durch zwei Geschosse reichenden Wohnraum

Die Architekten des Auslandes, die die westdeutsche Bundesrepublik in immer größerer Zahl besuchten, sagen nichts Neues, wenn sie der Quantität des Wohnungsbaues hohes Lob zollen, ihn aber im übrigen oft als schematisch, eintönig, festgefahren und langweilig bezeichnen. Wir wissen schon seit mehreren Jahren, daß die Finanzierung des sozialen Wohnungsbaues mit ihren einschränkenden Bestimmungen eine Fessel für die Weiterentwicklung des Miethauses ist. Diese bisher gebauten Mietwohnungen machen 80 Prozent unseres Wohnungsbaues aus und drücken unseren neugebauten Stadtvierteln einen fast unerträglichen Stempel der Gleichförmigkeit und des Schematismus auf. Dazu kommt, daß die Zimmer im Laufe der letzten Jahrzehnte immer kleiner geworden sind, so daß man nur noch selten von einem Raum im eigentlichen Sinne sprechen kann.
Die Zimmer haben heute Mindestabmessungen, die lediglich knappe Durchgänge zwischen den Möbeln freilassen. Man wohnt nicht in einem Raum, sondern zwischen seinen Möbeln. Hier soll gar nicht von dem großen Büfett gesprochen werden, das nicht in das Zimmer des sozialen Wohnungsbaues hineinpaßt –, auch das normal eingerichtete Kinderzimmer mit den zwei hintereinanderliegenden Betten und dem an die Seite gequetschten Schrank ist kein Raum mehr. Diese Art zu wohnen ist den meisten Menschen so zur Ge«wohn»heit geworden, daß sie das Gefühl für den Raum fast verloren haben. Es ist gar kein Wunder, wenn auf diese Weise das Publikum die Beziehung zum Architekturerlebnis, das ja vorwiegend vom Raum bestimmt wird, verliert.
Zu der Eintönigkeit im Mietwohnungsbau haben weniger die Phantasielosigkeit der Architekten als ausgeklügelte Finanzierung- und Ausschreibungsmethoden, die jede geringe Verteuerung unabhängig von dem Wert ihrer Verbesserung von der Ausführung ausschließen, geführt. Dabei gibt es auf anderen Gebieten vorbildliche Entwicklungsbeispiele: Beim Schulbau ist in den letzten Jahren nicht die (ohne Zweifel billigere) Schulkaserne ausgeführt worden, sondern die zwar teureren, aber vom pädagogischen und sozialen Standpunkt besseren Flachbauten. Eine derart fortschrittliche Entwicklung hat sich vergleichsweise im Miethausbau bisher nicht einmal in den Ansätzen durchsetzen können. Große Wohnbaugesellschaften schrecken vor jedem Versuch, Neuerungen im Miethausbau einzuführen, zurück. Das war vor dreißig Jahren ganz anders, als z. B. die Wohnbaugesellschaften in Berlin-Zehlendorf und Berlin-Britz Bahnbrechendes und Vorbildliches im Wohnungsbau leisteten. Nach dem letzten Krieg erwarteten viele Architekten von den Wohnungsbaugesellschaften ähnliche Pionierarbeit; sie wurde nicht geleistet. Ja, die Wohnbaugesellschaften lehnen es heute zuweilen ab, bereits eingeführte Typen, wie z. B. Laubenganghäuser, zu bauen, und beschränken sich konservativ auf wenige, angeblich seit Jahrzehnten bewährte Typen. Die Gründe dafür können hier nicht untersucht werden.
Die Notwendigkeit, den Miethausbau durch neue Grundrißlösungen aufzulockern, wird heute wohl von keiner Seite mehr bestritten. Jedem, der sich mit diesem Problem beschäftigt, ist auch bekannt, daß die Ansprüche der Wohnungsuchenden in bezug auf die Größe und die Ausstattung der Wohnungen in der letzten Zeit stark gestiegen sind und voraussichtlich noch weiter steigen werden. Es wäre eine Katastrophe, wenn in einigen Jahren ein Überangebot von Kleinst- und Primitivwohnungen vorhanden wäre und ein großer Teil der Familien wieder in Wohnungen hausen müßte, die ihrem höheren Lebensstandard nicht entsprächen. Um dieser Entwicklung vorzubeugen, sollte die Auflockerung des Miethausgrundrisses unter Berücksichtigung gesteigerter Ansprüche schnellstens in Angriff genommen werden.
Die Aufforderung, in dieser Hinsicht die Entwicklung zu fördern und den Architekten mehr Spielraum für ihre schöpferische Arbeit zu geben, gilt vorzugsweise für die Wohnbaugesellschaften. Selbstverständlich sollen dabei wirtschaftlich notwendige Grundsätze eingehalten werden.
Ohne Zweifel gibt es viele Wege und Möglichkeiten, den Miethausgrundriß aufzulockern. Hier ist einer der vielen Wege untersucht worden:
Wohnungen mit einem höheren oder durch zwei Geschosse gehenden Wohnraum.
Auf diesem Gebiet sind zwar schon früher vereinzelt Versuche gemacht worden, sie wurden aber aus wirtschaftlichen und anderen Gründen nicht auf den allgemeinen Miethausbau übertragen. Diese Versuche sind nun für den Miethausbau umgearbeitet worden. Der größere Teil der Vorschläge ist jedoch neu entworfen und in einer Form durchgearbeitet, die sich bei unseren heutigen gesteigerten Ansprüchen auch wirtschaftlich vertreten läßt. Gustav Hassenpflug

Formprobleme

Werner Schmalenbach, Basel

Kunstschmiedearbeiten?

Schicksal eines Handwerks

Das Handwerk des Schlossers ist in verhältnismäßig später Zeit entstanden, im Zuge der fortschreitenden Spezialisierung nicht allein unter den verschiedenen Handwerksberufen, sondern auch innerhalb eines Handwerks selbst: desjenigen des Schmiedes. Mit manch anderm verwandtem Gewerbe, das im Zeichen von Hammer und Amboß steht, hat es sich vom alten Schmiedehandwerk abgespalten und selbständig gemacht. In unserm Kulturkreis geschah diese Abspaltung während des hohen Mittelalters. Dieses Faktum der relativ späten Entstehung des Schlossereigewerbes spürt man den Erzeugnissen immer an, und eine Zusammenstellung solcher Erzeugnisse wird notwendigerweise diesen Charakter des «Späten» an sich tragen: das Handwerk reicht hier eben nicht bis in die frühesten Stadien, reicht nicht bis an die Ursprünge zurück, das erste Ringen mit dem Werkstoff ist nicht mehr zu spüren, denn es hat sich hier nicht mehr abgespielt. Dies hat der Schmied dem Schlosser längst vorweggenommen. Dem Schlosser fallen ganz andere, «spätere» Aufgaben zu.
Die gewisse – und zunehmende – Entfremdung vom ursprünglichen, kraftvollen Schmiedehandwerk ist jedoch nicht nur auf das Datum zurückzuführen. Etwas anderes ist entscheidend, nämlich die Form, in welcher der Schlosser im Laufe der Jahrhunderte sein Rohmaterial erhalten hat. Er erhielt es nämlich nicht als eigentliches Rohmaterial, d. h. in rohem Zustand, sondern bereits in vorbereiteter Form.
In frühen Zeiten, auch etwa noch bei den Römern, kommt das Eisen in Form von sogenannten Roheisenluppen zum Handwerker. Auch der kleinste Gegenstand muß aus einem groben Eisenblock, der Luppe, ausgeschmiedet werden. So geht es noch in unmittelbarem Schmiedeprozeß vom Ungeformten zum Geformten, und das Produkt trägt notgedrungen den kraftvollen Ausdruck dieses Prozesses an sich. Ob es ein flaches Blechstück oder ein runder oder kantiger Stab ist, aus dem der Artikel entstehen soll – er muß aus dem rohen, wuchtigen Block herausgehämmert werden.
Das ändert sich seit etwa dem 14. Jahrhundert. Denn von da an entstehen Betriebe, die dem Schmied die erste Verarbeitung des Rohstoffes abnehmen. In Hammerwerken, die zunächst den Bergwerken angeschlossen sind und sich später verselbständigen, wird das Eisen zu handlichen Blechen und Stäben vorgeschmiedet. Das bedeutet selbstverständlich eine ungeheure Erleichterung der Schmiede- oder Schlosserarbeit, da der Handwerker sich nun die gröbste Arbeit ersparen kann.
Die weitere Entwicklung ist auf lange hinaus weniger eine solche des Schlossereiei-