

Iktatószám

## Budapestre vonatkozó ujs

Osztályozás

708



Szerző

Cím

Moderner Städtebau.

Hely

Berlin

Idő

1910

Személy

Forrás:

Zeit

Wien

(Hely)

1910 4/5.

(Idő)

## Kleine Zeitung. Moderner Städtebau.

Aus der Berliner Städtebauausstellung.

K. Berlin, 2. Mai.

Ein höchst zeitgemäßes Unternehmen — diese Berliner Städtebauausstellung. Die erste ihrer Art und dabei zugleich von internationaler Bedeutung. In sehr dankenswerter Weise haben sich fast alle Nationen beteiligt. Man sieht Paris und London, italienische Städte, sehr reich haben Wien und Budapest die Ausstellung besichtigt. Stockholm und Göttingen sind sehr gut vertreten. Von Amerika haben Chicago, New-York und Philadelphia Pläne und Modelle geschickt. Kurz, man findet sich in der Ausstellung von internationaler Luft umgeben. Am meisten natürlich haben die deutschen Städte geliefert.

Das gerade Berlin mit einer solchen Ausstellung vorangeht, ist erklärlich. Denn den Berlinern brennt jetzt das Problem des Städtebaues unter den Nägeln. Die Stadt ist mit amerikanischer Schnelligkeit gewachsen und die Bewohner haben bisher auf ihr Stadtbild sehr wenig Sorgfalt verwendet. Sie sind fleißig und haben geschafft wie die Amerikaner. Und wenn zwar auch diese drauf los gebaut haben, ohne sich viel darum zu kümmern, was daraus wird, so haben die Leute überm Wasser doch einen großen Zug, sie lieben die Ellbogenfreiheit und haben die Städte hinaus gebaut ins freie, unbeschränkte Land. Die Berliner aber haben sich zusammengedrückt wie in einem Ameisenhaufen, als fröre sie's; wenn sie weit draußen vor den Toren wohnen. So hat es Berlin innerhalb 30 Jahren von einer der weitläufigsten zu der nach Paris am dichtesten bewohnten Stadt der Welt gebracht.

Endlich hat sich die Einsicht durchgerungen, daß es so nicht mehr weiter gehen kann. Der Wettbewerb für einen Generalbebauungsplan von Groß-Berlin hat angeziet, was alles ver-

faumt worden ist und was noch für Probleme zu lösen sind. Und gründlich wie der Deutsche nun einmal ist, hat er gleich noch ein weiteres Land für öffentliche Gärten abtreten muß, für die Vertiefung der Probleme hinzugefügt. Aus diesem Grunde ist die Stadtkarte Mühlens fast so grün wie die Londons.

Die Ausstellung kann man nicht mit einem raschen Ueberfliegen genießen, wie so manch andere. Es gibt keine Wunder der Technik zu schauen — höchstens in Modellen; keine farbenprächtigen Bilder — nur Stadtkarten und Häuserphotographien, keine Naturerfahrungen außer dem Erfreulichen oder Unerfreulichen, was für menschliche Ansiedlungen geschaffen ist. Man muß sich in die Pläne, Karten, Modell und Statistiken schon einigermaßen vertiefen. Dann aber sprechen die Zahlen, leuchten die Pläne, und die Modelle bekommen Leben.

Die Ausstellung bereichert auch die geschichtlichen Kenntnisse. Wir bewundern die Pracht Palmyras und altassyrischer Städte, wir lernen das Stadtbild von Alt-Berlin kennen, sehen Budapest vor seinem Aufschwung und blicken in das mittelalterliche Nürnberg, und eine Art Wehmut beschleicht uns bei der Erkenntnis wie viel mehr Gemüt sich im Städtebau unserer Vorfahren zeigt gegenüber dem in unseren Tagen. Die Leute mußten in früherer Zeit die Wohnungen eng aneinander und aufeinander fügen, denn Mauer und Graben hinderten die Ausdehnung. Trotzdem sind die Wohnungen behaglich und stimmungsvoll. Heute ist nicht der geringste Grund vorhanden, wenn wir so dicht bauen. Es wird auch groß und ungeflacht.

In der Beziehung zeigt die Ausstellung sehr erfreuliche Bestrebungen, bei den notwendigen Stadterweiterungen wieder Gartenstädte zu schaffen. Bei den Erdwürfen für den Generalbebauungsplan für Groß-Berlin ist sehr viel Mühe darauf verwendet worden, Hausstypen zu gewinnen, die den Kasernentypus vermeiden und mit größeren Höfen und Kinderspielflächen verbunden sind. Sehr Gutes leistet da München,

das die Verordnung besitzt, daß jeder Bauplatz fünf Prozent seines Landes für öffentliche Gärten abtreten muß.

Schönerfreuliche Bilder rollen die gemeinnützigen englischen Gartenstädte auf. Aber in Sellaun bei Dresden sehen wir bereits die erste deutsche Nachahmung, und die meisten Kruttschen Gründungen fangen an, den patriarchalischen Charakter zu verlieren und demokratischer zu werden. Für Berlin sind glücklicherweise ähnliche Siedlungen in Vorbereitung. Einen weiteren hochwichtigen Gegenstand umfassen die Projekte: Wald- und Wiesenparkanlagen, Spielplätze, Friedhöfe. Mit seinem Prater ist Wien schon eine parkreiche Stadt. Aber mit seinen Wald- und Wiesenparken an den Vorbergen des Wiener Waldes hat es etwas geschaffen, was einzig in der Welt dasteht und natürlich den heimlichen Neid der Berliner erregt, deren Waldbestand schon stark zusammengeschrumpft ist, und die noch heute nicht wissen, ob es ihnen selbst mit hohen Kosten — gelinnet, sich ähnliche grüne Flächen zu erhalten. Der Waldschutzverein und der Ansiedlungsverein haben eine große Karte ausgestellt, auf der mit blutiger Farbe die Waldflächen eingezeichnet sind, die schon verschwunden oder zur Verwüstung bestimmt sind.

Außerordentlich Anerkennenswertes in Parkanlagen haben auch amerikanische Städte geleistet. Chicago hat in wenigen Jahren zwei- und zwanzig Parks für 70 Millionen Mark angelegt. Und wie praktisch sind diese Parks. Hier weiden Hammel und Kühe, damit die Kinder der Großstadt auch einmal die Haustiere kennen lernen. Dort ist ein Tanzplatz unter der Linde, am anderen Ort ein Teich zum Baden, selbst künstliche Pflüzen sind da, daß die Kinder darin herumwaten können. Noch mehr Geld

haben die Gemeinden Groß-Washington aufgewendet — 150 Millionen für einen Waldgürtel. Das heißt für die Zukunft sorgen! So handelt ein Volk, das noch längst nicht in dem Maße in Städten wohnt wie das deutsche, und das sich doch sagt: die städtische Kultur ist die Kultur der Zukunft, darum muß in den Städten Kultur und Natur Hand in Hand gehen.

Eines der Hauptprobleme der Ausstellung ist die Bewältigung des Verkehrs. Auch hier steht Amerika an der Spitze. Einen gewaltigen Eindruck macht die große New-Yorker Untergrundbahn, die New-Jersey unter dem breiten Hudson hinweg mit der Manhattaninsel und mit Brooklyn verbindet. Man kann sich denken, wie schwierig in dieser ungeheuren Tiefe und Länge die Luftzufuhr sein mag. Selbst gegen den Londoner und Pariser Schnellbahnverkehr nimmt sich der Berliner außerordentlich dürftig aus. Dabei ist die Berliner Stadt- und Ringbahn — diese Schneckenbahn — als Schnellbahn! gerechnet. In der Verkehrsstatistik ist Berlin jedenfalls voran. Die Tafeln und Zeichnungen dafür sind mit großer Sorgfalt ausgearbeitet. Die sogenannten Verkehrsspinnen zeigen mit den übereinandergeklebten Pappstreifen so kraß wie möglich, daß die Straßenbahnen in der Leipziger- und in der Potsdamerstraße den Verkehr nur noch unzureichend bewältigen können. Die genügende Wissenschaft also besitzt Berlin. Fehlt nur noch die Praxis!

Wien ist im ganzen gut vertreten. Gleich voran im großen Saale des Erdgeschosses hat es seine Säule ausgebreitet. In der Mitte unter einer Glashülle die große plastische Aufnahme der Stadt von 1898 mit den Plänen eines Durchbruches von der Akademiestraße nach dem Laurenzerberg. An den Seiten der Wände der Wald- und Wiesen-gürtel mit einzelnen photographischen Ausblicken von der Höhenstraße. Ferner Pläne zur Karlsfircheregulierung sowie einzelne interessante Straßenschnitte. Auch die Landesirrenanstalt am Steinhof hat einen guten Plan geschickt.