

ungspläne bereitet werden, so muss man eigentlich erstaunen, dass unter den ausgestellten Stadterweiterungsplänen sich doch eine ganze Anzahl befinden, die nicht bloss technisch, sondern auch künstlerisch modernen Anforderungen entsprechen. Die Probe darauf erbringen jene Strassen- und Stadtprospekte, welche die Wirkung in der Ausführung wiedergeben. — Zunächst sollen die Pläne besprochen werden, die sich auf bisher unbebautes Gelände beziehen. In Aachen sind, dem hügeligen Terrain angemessen, namentlich zwischen Eupener- und Rärnerstrasse, die Strassen in gefälligen Kurven geplant; sie erhalten Steigungen bis zu 1:16,66 und meist 15 m Breite. — Noch schwierigere Terrainverhältnisse sind in Barmen, Elberfeld und Stuttgart zu überwinden. In Elberfeld beträgt der grösste Niveauunterschied im ganzen Stadtgebiete 214 m; alte Strassen haben infolgedessen Steigungen bis zu 1:5,5; nach dem neuen Plan ist die grösste Steigung 1:12. Wie in Stuttgart (bei der Eugenstrasse) hilft man sich auch hier bei noch steileren Gassen mit Treppenanlagen. In Stuttgart haben die Rücksichten auf Erhaltung guter landschaftlicher Bilder zu dem langwierigen Meinungszwiespalt Anlass gegeben; ausser den Treppen hat man hier (bei der Schwabstrasse) wie auch in München (bei der Gabsattelstrasse) zu dem Mittel der Unterführung und Untertunnelung zweier sich kreuzender Strassen greifen müssen. Es soll den Ingenieuren unvergessen sein, dass sie mit der Uebertragung derartiger beim Eisenbahnbau zu hoher Vollkommenheit gebrachter Lösungen auf den städtischen Strassenbau der Städtebaukunst schon erhebliche Förderung gewährt haben; auch Brückenanlagen, wie die 90 m weit gespannte Strassenführung über das Syrathal in Plauen i. V., sind dazu zu rechnen. Andererseits kann man ihnen freilich den Vorwurf nicht ersparen, dass sie mit Verkehrsanlagen, wie die Schwebebahn in Elberfeld, das Stadtbild empfindlich verunstalten und — was schlimmer ist — das Auge des Publikums für Unschönheiten abstumpfen. Die Aufnahmen nach der Natur (in Abteilung I, Nr. 116) bestätigen dieses ablehnende Urteil für jeden Unbefangenen.

Mit hügeligem Terrain haben es, wenigstens teilweise, auch die Bebauungspläne für Dresden, Chemnitz, Plauen, Wiesbaden und Gera zu thun; Wiesbaden darf trotz der Fehler, die in früherer Zeit begangen wurden, wie die Auf-

nahmen nach der Wirklichkeit beweisen, als nachahmenswertes Muster bezeichnet werden; bei dem Chemnitzer Plan soll das Rechteckschema konsequent durchgeführt werden; bei den andern Städten bleibt der Erfolg abzuwarten.

Von den vorwiegend oder ganz in der Ebene gelegenen Städten sind die Pläne von Bremen, Breslau, Charlottenburg, Düsseldorf, Frankfurt a. M., Hamburg, Hannover, Kiel, Mainz, München, Schöneberg, Ulm und Worms zunächst wegen der grossen Ausdehnung des beplanten Gebietes bemerkenswert. Wenn es von manchen Autoritäten des Fachs als ein Fehler bezeichnet wird, in der baulichen Entwicklung einer Stadt zu sehr Vorsehung spielen zu wollen und derartige Pläne bis in alle Einzelheiten für hundert Jahre im voraus festzustellen, so haben sich die Stadtverwaltungen von Bremen, Hamburg, München und Ulm dadurch vor diesem Fehler gehütet, dass sie vorläufig nur die Hauptzüge für die Aussendistrikte festgelegt haben. Wenn man es erfahren hat, wie die Entwicklung manchmal ganz andere Bahnen einschlägt, als sich erwarten liess (ein sprechendes Beispiel ist Charlottenburg), und wie furchtbar umständlich, oft auch unmöglich es ist, den gesetzlich feststehenden Plan nachträglich dem anzupassen oder auch nur in Kleinigkeiten abzuändern, kann man jenen Städten nicht unrecht geben. Handelt es sich doch z. B. in München um ein Stadtgebiet von fast 8700 Hektaren; in Strassburg beträgt die seit 1875 in der Ausführung begriffene Stadterweiterung, die siebente seit dem Bestehen, so viel wie die vorausgehenden sechs zusammen. Enorm gross ist auch seit 1902 das Bremer Gebiet. Nächstdem zeichnen sich die Pläne von Breslau, Hannover, Schöneberg (mit 112000 Einwohnern) durch ihre Mannigfaltigkeit der Motive und Rücksichtnahme auf künstlerische Wirkung aus; Kiel und Worms haben es besonders gut verstanden, den Charakter der alten Stadt beizubehalten; Frankfurt und Mannheim führen ausser den grossen Plänen auch interessante Beispiele der mühsamen Detailarbeit der Umlegungen und Zonenteignung vor. Der Mainzer Plan zeigt ziemlich viele bedenklich lange gerade Strassen; für den auffallend ungünstigen Zugang zur Rheinbrücke kann man das lebende Geschlecht nicht verantwortlich machen. Der frühere Festungscharakter ist dort heute fast nirgends mehr zu erkennen, während er sich in den Ringstrassen Kölns



Berliner Kunstausstellung 1903.
Schlafzimmer.



Architekt: Georg Honold in Berlin.
Ausgeführt von C. Luckat.